



**Ruimtelijke onderbouwing t.b.v. de
realisatie van het Katoen Natie Limburg
Automotive Center**

Gemeente Sittard-Geleen

COLOFON

Opdrachtgever:	Paul Bartlink Bouw / ALCL
IDN-nummer:	NL.IMRO.1883.PBKTNLACWarehouse-
Versie:	VA01
Status:	vastgesteld
Datum:	19 april 2021
Auteur:	K. Moonen
2 ^e lezer:	C. Vandewall
Kwaliteitscontrole:	A. Stols
Projectnummer:	VPA 2018.59

Inhoud

1 Inleiding	3
2 Ruimtelijke onderbouwing	4
2.1 Ligging en beschrijving projectlocatie en omgeving	4
2.2 Het plan	5
2.3 Vigerend bestemmingsplan	6
2.4 Beleidskader	11
2.5 Milieuaspecten	16
2.6 Water	24
2.7 Archeologie	25
2.8 Flora en Fauna	27
2.9 Overige milieuaspecten	30
2.10 Ruimtelijke effecten van het plan op de omgeving	30
2.11 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	31
2.12 Economische uitvoerbaarheid	31
3 Motivering	32
Bijlage Verbeelding bij omgevingsvergunning	33

Separate bijlagen:

- 1) Verkennend bodemonderzoek Mitsubishi Avenue te Born (KTN Born), Geonius Milieu B.V., rapportnummer MA180527.R01 (versie 1.0), d.d. 10.01.2019;
- 2) Onderzoek toetsing aan geluidzone industrielawaai Wet geluidhinder en aan Activiteitenbesluit Milieubeheer, Katoen Natie Limburg Automotive Center (KTN-LAC) aan Mitsubishi Avenue in Born, Spider Monkey Consultancy, rapportnummer 20190604, d.d. 24.04.2020;
- 3) Archeologisch onderzoek Mitsubishi European Distribution Center te Born, Geonius Milieu B.V., rapportnummer MA180006.068.R01.v.1.0, d.d. 03.12.2019;
- 4) Onderzoek stikstofdepositie Katoen Natie Limburg Automotive Center (KTN LAC) fase 1 te Born, Lievense, rapportnummer SLM013491.NOT002.AC.RL, d.d. 17.06.2020.



1 Inleiding

In Born aan de Mitsubishi Avenue ligt een thans braakliggend perceel. Hier wordt Katoen Natie Limburg Automotive Center (KTN-LAC) gevestigd, in opdracht van Automotive Logistic Center Langer (ALCL). Het beoogde warehouse heeft een oppervlakte van circa 16.000 m² en is bestemd voor de op- en overslag van goederen. KTN-LAC bouwt dit warehouse om te anticiperen op de toekomstige vraag naar opslagcapaciteit. Dit is het business model van KTN-LAC. Door te anticiperen op deze toekomstige vraag kan snel worden ingespeeld op de vraag om opslagcapaciteit vanuit de markt. De verwachting is echter dat het in dit plan beoogde warehouse op korte termijn volledig wordt benut.

De eigenaar van de gronden (Katoen Natie) heeft hiertoe een principeverzoek ingediend bij de gemeente Sittard-Geleen. De realisering van de beoogde nieuwe bebouwing is in strijd met het ter plaatse vigerende bestemmingsplan 'Industriepark Swentibold/N297n'. In dit bestemmingsplan zijn de gronden bestemd tot 'Bedrijfsdoeleinden 2' en 'Bedrijfsdoeleinden 3'. De realisering van het onderhavige bouwplan is in strijd met de bouwregels die gelden ter plaatse van deze bestemmingen. Het beoogde nieuwe gebouw wordt tegen het naastgelegen gebouw van European Distribution Centre Mitsubishi Motors Europe (EDC MME) aangebouwd. Hierdoor is er sprake van één aaneengesloten gevel met een lengte van 377 meter, terwijl het de bouwregels van het bestemmingsplan een maximale lengte van 300 meter voorschrijven. Tevens schrijft het bestemmingsplan voor dat tussen bedrijfsgebouwen een afstand van 15 meter in acht moet worden genomen. Ook aan deze bouwregel wordt niet voldaan, omdat het gebouw tegen het bestaande gebouw van EDC MME wordt aangebouwd.

De gemeente Sittard-Geleen wil de realisatie van het warehouse mogelijk maken door af te wijken van het geldende bestemmingsplan. Dit kan door het verlenen van een omgevingsvergunning ex artikel 2.1, eerste lid, onder c./ 2.12, eerste lid, onder a., sub 3° Wabo, waarmee van de vigerende bestemmingsplannen kan worden afgeweken. Als onderdeel van de genoemde procedure dient een 'goede ruimtelijke onderbouwing' te worden opgesteld, waarin het plan en de beleidsmatige en ruimtelijk-stedenbouwkundige afwegingen ten behoeve van de realisatie van het plan dienen te zijn verwoord. Het voorliggende document voorziet in deze vereiste. De ten behoeve van deze omgevingsvergunning te volgen procedure is geregeld in paragraaf 3.3 Wabo (projectafwijakingsbesluit).

Documenten bij deze ruimtelijke onderbouwing

Bij de voorliggende ruimtelijke onderbouwing is een verbeelding (een eenvoudige verbeelding (IDN-code: NL.IMRO.1883. PBKTNLACWarehouse-VA01) met de begrenzing van projectlocatie en een koppeling naar de ruimtelijke onderbouwing met bijlage) gevoegd. De analoge versie van deze verbeelding is opgenomen als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd. Na dit inleidende hoofdstuk vormt hoofdstuk 2 de feitelijke ruimtelijke onderbouwing. In dit hoofdstuk wordt in paragraaf 2.1 de projectlocatie beschreven en wordt in paragraaf 2.2 het bouwplan besproken. In paragraaf 2.3 wordt de planologisch-juridische regeling zoals opgenomen in het vigerende bestemmingsplan toegelicht. Paragraaf 2.4 behandelt de relevante ruimtelijke beleidskaders van de verschillende overheidslagen. Vervolgens wordt in paragraaf 2.5 aandacht besteed aan de milieuhygiënische aspecten die in het kader van deze planvorming van belang zijn. De aspecten water, archeologie, flora en fauna en overige milieuaspecten komen in respectievelijk paragraaf 2.6, 2.7, 2.8 en 2.9 aan bod. Paragraaf 2.10 geeft de ruimtelijke effecten van de ontwikkeling op de omgeving aan en in paragraaf 2.11 wordt de voor deze omgevingsvergunning noodzakelijke procedure aangegeven. Het hoofdstuk wordt afgesloten met de economische uitvoerbaarheid in paragraaf 2.12. Hoofdstuk 3, getiteld "Motivering" vat het verhaal samen en vormt de eindconclusie van deze ruimtelijke onderbouwing.

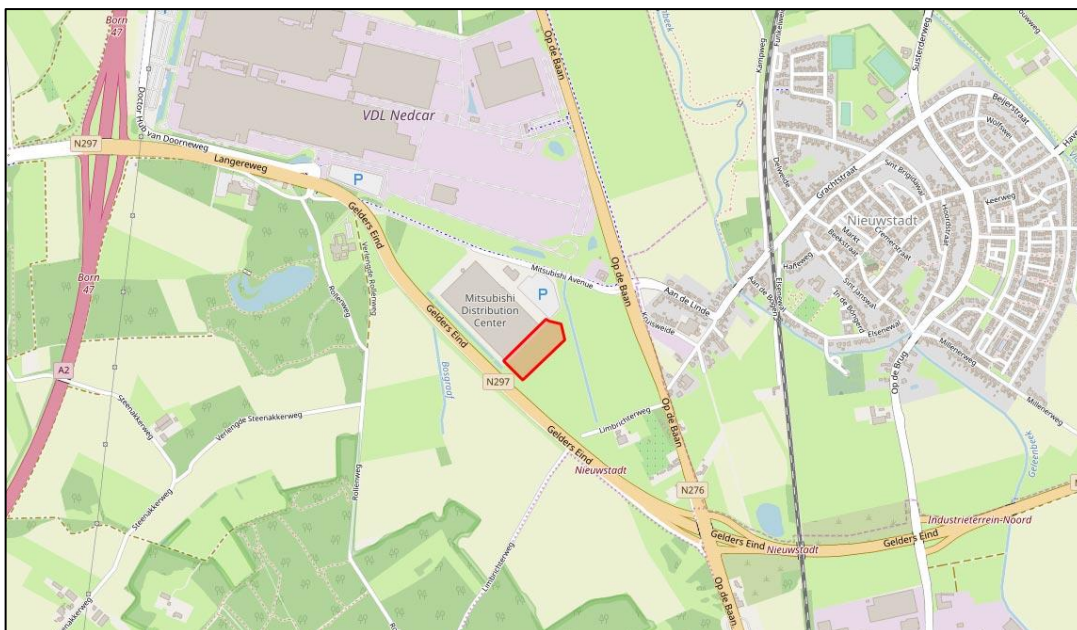


2 Ruimtelijke onderbouwing

2.1 Ligging en beschrijving projectlocatie en omgeving

De projectlocatie is gelegen in de gemeente Sittard-Geleen, ten oosten van de kern Born. De projectlocatie ligt ingeklemd tussen de ten noorden gelegen Mitsubishi Avenue, de ten oosten gelegen Limbrichterweg en de ten zuiden en ten westen gelegen provinciale weg N297 (deze weg wordt ook wel 'Gelders Eind' genoemd).

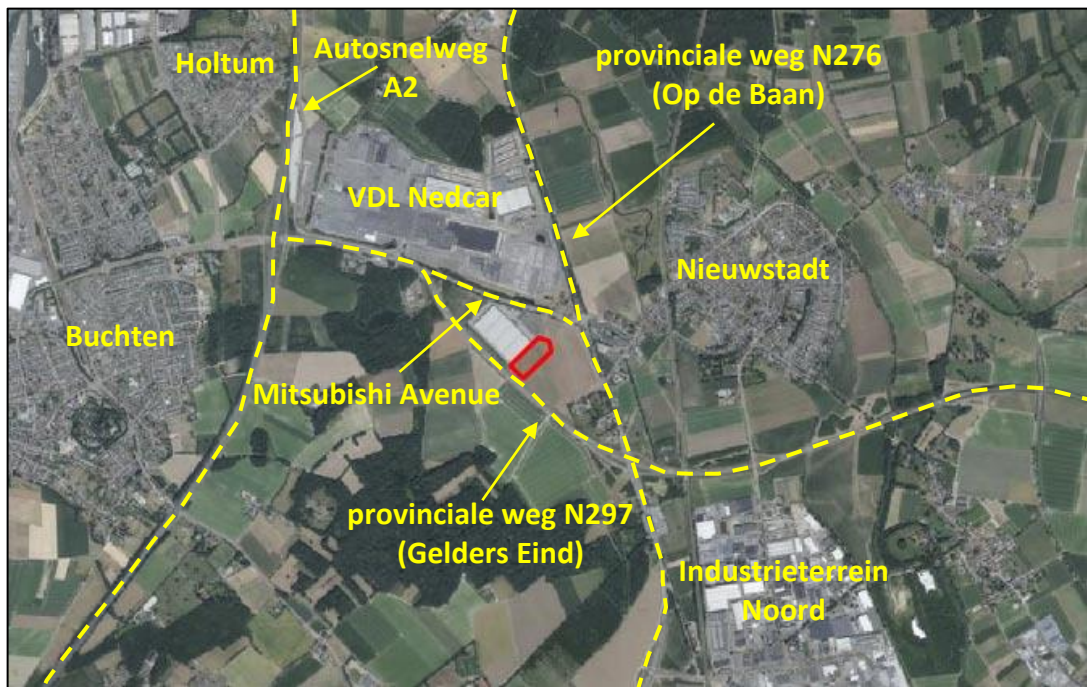
De projectlocatie heeft een oppervlakte van circa 20.000 m² en is kadastraal bekend gemeente Sittard-Geleen, sectie L, nummers 301 en 305. Op het onderstaande overzichtskaartje is de ligging van de projectlocatie aangeduid middels een rode kleur:



Ten noorden van de projectlocatie, op een afstand van circa 300 meter ligt het bedrijfsterrein van VDL Nedcar en ten noordoosten van de projectlocatie, op een afstand van circa 800 meter ligt de tot de gemeente Echt-Susteren behorende kern Nieuwstadt. Op circa 1,2 kilometer ten zuidoosten van de projectlocatie ligt het tot de gemeente Sittard-Geleen behorende bedrijventerrein 'Industrieterrein Noord'. Ten zuiden van de projectlocatie, aan de overzijde van de provinciale weg N297, bevinden zich voornamelijk agrarische gronden en een bosgebied. Verder ten zuiden, op een afstand van circa 2 kilometer van de projectlocatie, bevinden zich de kernen Limbricht en Guttecoven, die beiden tot de gemeente Sittard-Geleen behoren. Ten westen van de projectlocatie, op een afstand van circa 1,3 kilometer, ligt de autosnelweg A2 en verder ten westen liggen de kernen Buchten en Born, die eveneens tot de gemeente Sittard-Geleen behoren.



Op de onderstaande luchtfoto is de ligging van de projectlocatie aangeduid middels een rode omlijning. Een aantal omliggende voorzieningen, zoals in het voorgaande beschreven, is op de luchtfoto aangeduid:



De onderstaande afbeelding (bron: Google Streetview) toont de projectlocatie vanuit zuidelijke richting, vanaf de provinciale weg N297 (Gelders Eind). Aan de linkerkant van de afbeelding is de naastgelegen bedrijfsbebouwing van het Mitsubishi distributiecentrum zichtbaar:

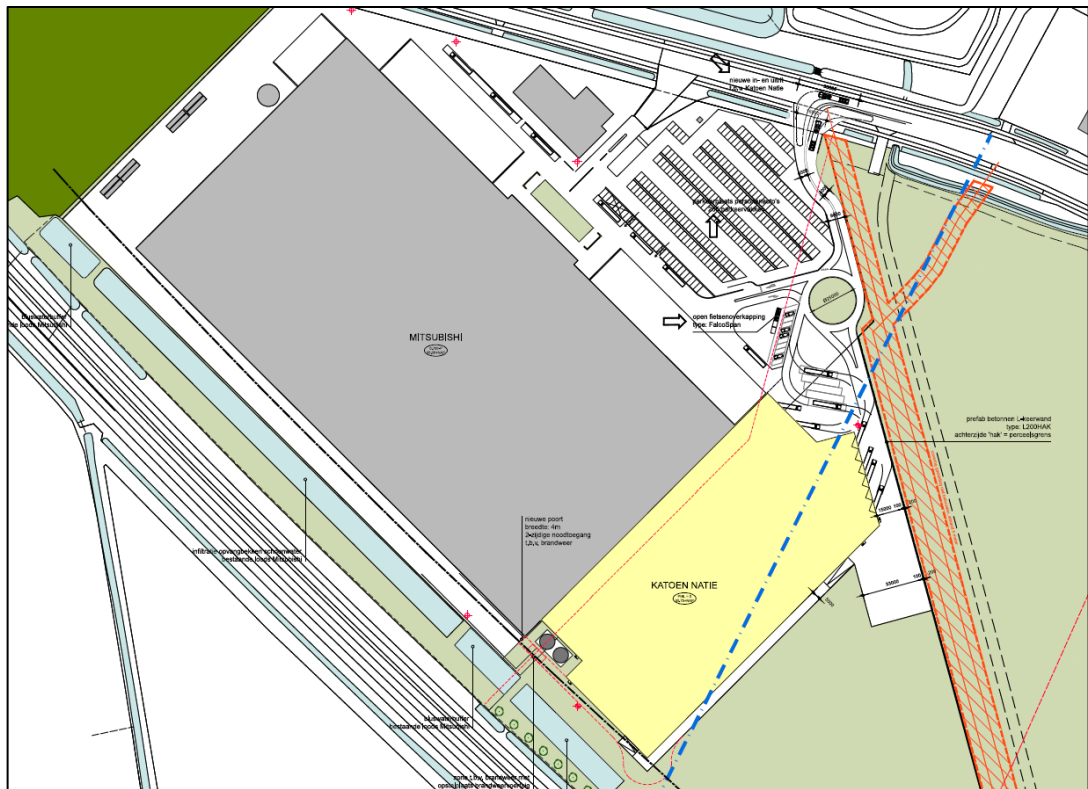


De projectlocatie, gezien vanuit zuidelijke richting



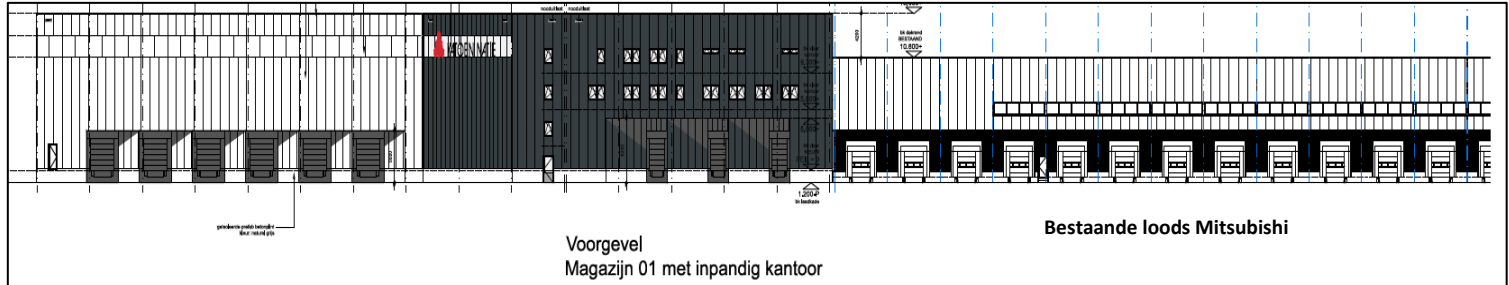
2.2.1 Het bouwplan

Op de onderstaande afbeelding toont een situatietekening van de toekomstige situatie. Het nieuwe gebouw is middels een gele kleur weergegeven:



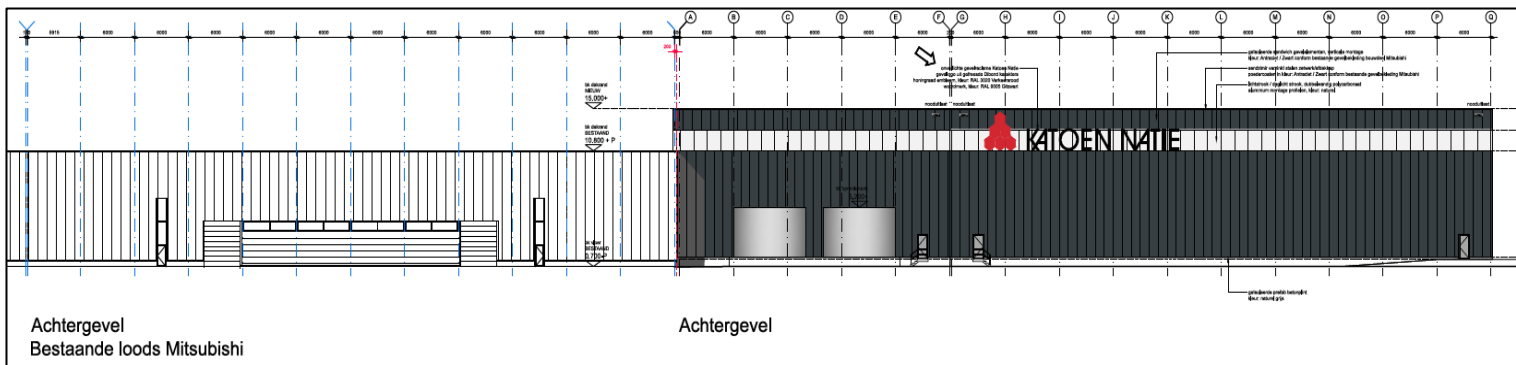
Situatietekening toekomstige situatie

De onderstaande afbeelding toont de voorgevel/noordgevel van het gebouw en tevens de voorgevel/noordgevel van het naastgelegen gebouw (Mitsubishi distributiecentrum), waar het gebouw tegen aangebouwd wordt. Aan deze zijde van het gebouw bevinden zich de negen dockshelters waarover het gebouw beschikt:



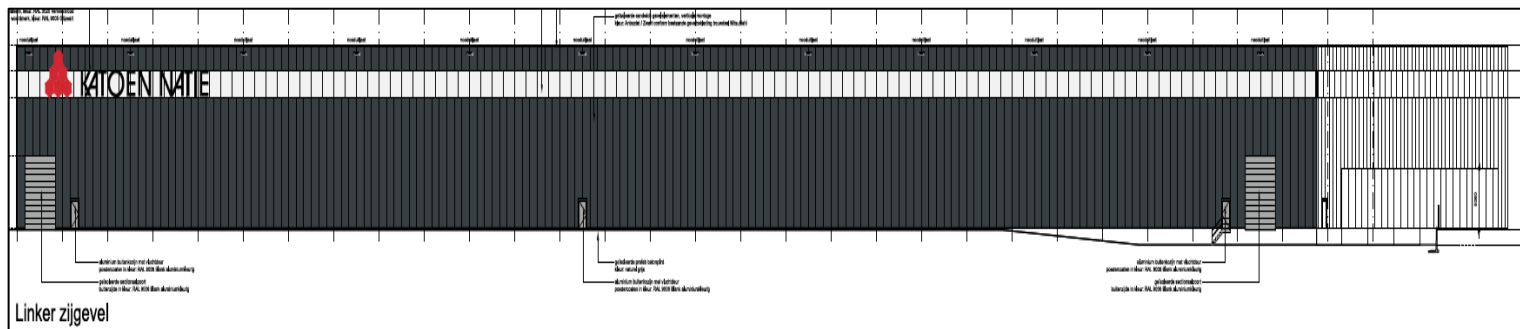
Noordgevel/voorgevel

De onderstaande afbeelding toont de zuidgevel van het nieuwe gebouw en tevens de zuidgevel van de naastgelegen bebouwing (Mitsubishi distributiecentrum), waar het gebouw tegenaan gebouwd wordt:



Zuidgevel/achtergevel

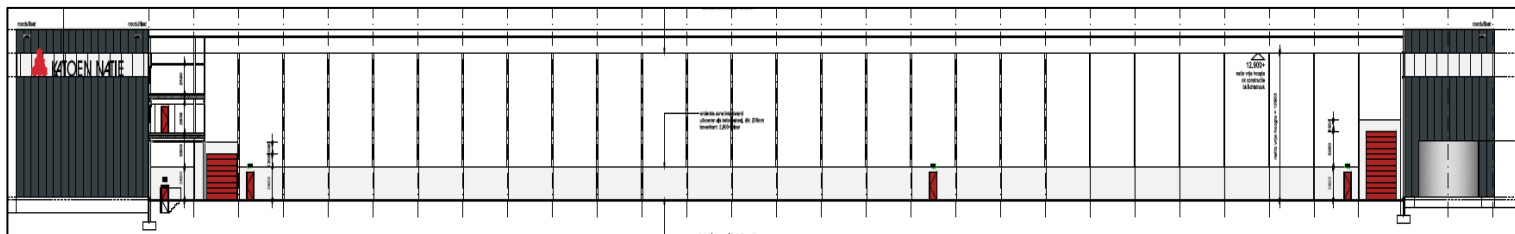
De onderstaande afbeelding toont de oostgevel/linker zijgevel van het nieuwe gebouw:



Oostgevel/linker zijgevel



Het grootste gedeelte van de westgevel/rechter zijgevel is niet zichtbaar, omdat het gebouw tegen het bestaande, naastgelegen gebouw wordt aangebouwd. Aan de voorzijde steekt het nieuwe gebouw uit ten opzichte van het bestaande gebouw. Aan de achterzijde is het gebouw voorzien van een inham, waar twee sprinklertanks zijn voorzien. De onderstaande afbeelding toont een doorsnede, waarop zowel de contour van het bestaande, naastgelegen gebouw als de uitstekende delen aan de voor- en achterzijde van het nieuwe gebouw is weergegeven:

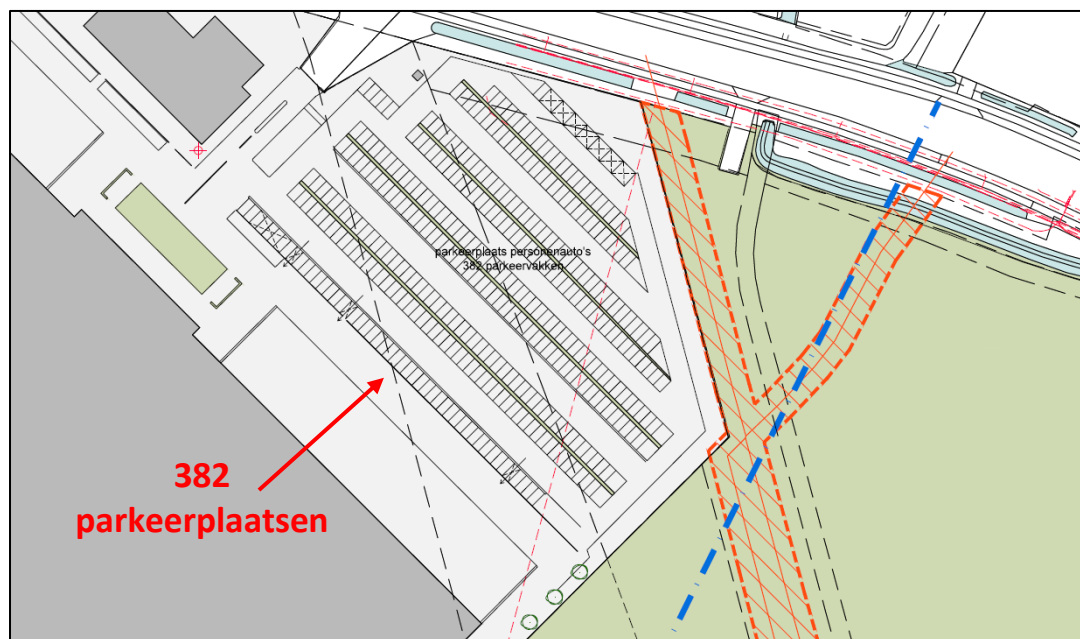


Doorsnede westgevel/rechter zijgevel

2.2.2 Parkeren

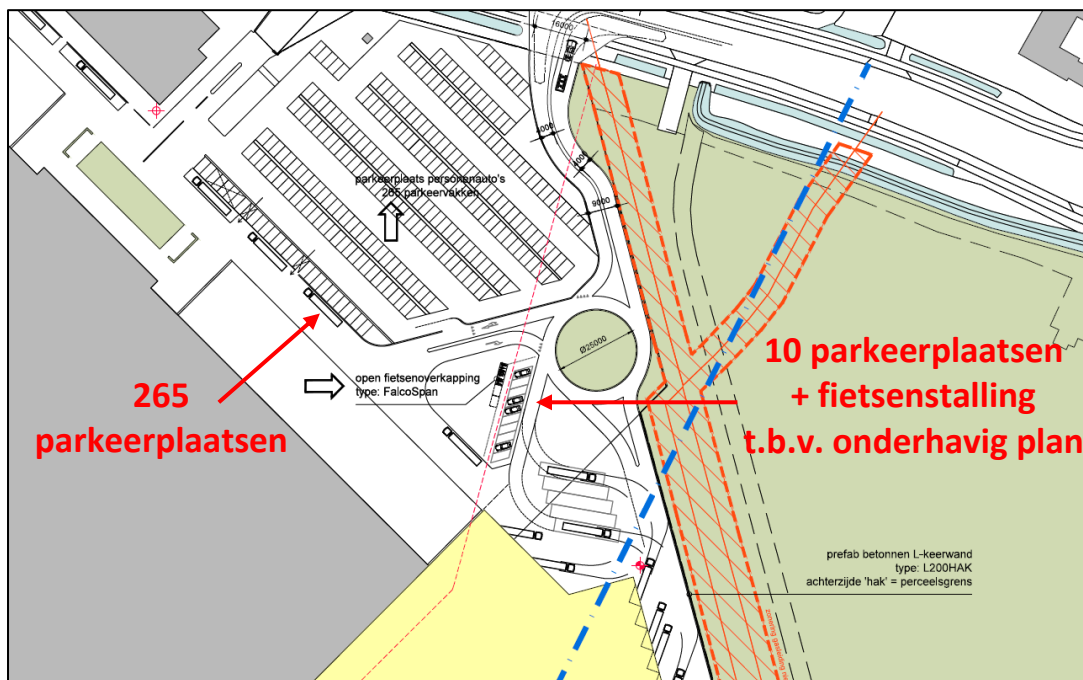
Ten noorden van de projectlocatie bevindt zich een bestaand parkeerterrein behorende bij het naastgelegen Mitsubishi distributiecentrum. Deze gronden en opstallen zijn in eigendom van Katoen Natie, de toekomstig exploitant van het in dit plan beoogde bedrijfsgebouw. Dit bestaande parkeerterrein bestaat uit 382 parkeervakken. Het parkeerterrein kent echter een grote overcapaciteit. Ten behoeve van de aanleg van de ontsluitingsweg van de projectlocatie richting de Mitsubishi Avenue, die tevens ter ontsluiting van het Mitsubishi distributiecentrum wordt aangelegd, wordt derhalve een gedeelte van het parkeerterrein opgeheven. In totaal komen 117 parkeerplaatsen te vervallen, waardoor er in de toekomstige situatie sprake is van 265 parkeerplaatsen. Ten noorden van het nieuwe gebouw worden 10 parkeerplaatsen aangelegd, ten behoeve van de werknemers en (sporadische) bezoekers van het nieuwe bedrijfsgebouw. Tevens wordt een grote fietsenstalling gerealiseerd.

Onderstaand is een situatietekening van de bestaande situatie en een situatietekening van de toekomstige situatie weergegeven. Het



Parkeren bestaande situatie





De gronden waarop de ontsluitingsweg en de nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd zijn niet bij de projectlocatie betrokken, omdat het realiseren van zowel ontsluitingsvoorzieningen als parkeervoorzieningen is toegestaan op basis van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan 'Industriepark SwentiboldN297n'.

2.3 Vigerend bestemmingsplan

Bestemmingsplan 'Industriepark SwentiboldN297n'

De onderhavige projectlocatie is thans juridisch-planologisch geregeld in het bestemmingsplan 'Industriepark SwentiboldN297n' (vastgesteld door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Born d.d. 26.06.2000 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg d.d. 17.10.2000). In dit bestemmingsplan is de projectlocatie gedeeltelijk bestemd tot 'bedrijfsdoeleinden 2' en gedeeltelijk bestemd tot 'bedrijfsdoeleinden 3'. De navolgende afbeelding toont een uitsnede van de plankaart (thans verbeelding) behorende bij het voornoemde bestemmingsplan.



Op deze uitsnede is de projectlocatie middels een blauwe omlijning weergegeven:



Enkelbestemming 'Bedrijfsdoeleinden 2'

De gronden met de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden 2' zijn bestemd voor:

- vestiging van toeleverende bedrijven, automotive;
- bijbehorende parkeeraccommodatie ten behoeve van werknemers en bezoekers en ontsluitingsmogelijkheden.

Bouwregels

- in artikel 5 III, sub c. is bepaald dat ter plaatse van de bestemming 'bedrijfsdoeleinden 2' de voorgevel van gebouwen in de naar de weg gekeerde bebouwingsgrens gebouwd dienen te worden. Aan deze voorwaarde wordt niet voldaan;
- in artikel 5 III, sub d. is bepaald dat de lengte van een aaneengesloten voorgevel per gebouw niet meer dan 300 meter mag bedragen. Aan deze voorwaarde wordt niet voldaan;
- in artikel 5 III, sub e. is bepaald dat de afstand tussen bedrijfsgebouwen minimaal 15 meter dient te bedragen. Aan deze voorwaarde wordt niet voldaan.

Enkelbestemming 'Bedrijfsdoeleinden 3'

De gronden met de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden 3' zijn bestemd voor:

- vestiging van logistieke dan wel andere dienstverlenende bedrijven passend binnen dan wel ten dienste van de automotive industrie binnen de regio;
- bijbehorende parkeeraccommodatie ten behoeve van werknemers en bezoekers en ontsluitingsmogelijkheden.

Bouwregels

In artikel 6 III, sub c is bepaald dat ter plaatse van de bestemming 'bedrijfsdoeleinden 3' de voorgevel van gebouwen in de naar de weg gekeerde bouwgrens gebouwd dienen te worden. Aan deze voorwaarde wordt niet voldaan.

Strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan

Het onderhavige plan voldoet voor wat betreft het gebruik zowel aan de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden 2' als aan de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden 3'. De gronden met deze bestemmingen zijn bestemd voor toeleverende bedrijven in de automotive industrie. Het



onderhavige plan voorziet in de bouw van een warehouse ten behoeve van de automotive industrie. Het bouwplan is wel in strijd met de bouwregels, zoals in het voorgaande reeds aangegeven. De voorgevel van het gebouw wordt niet in de naar de weg gekeerde bouwgrond geprojecteerd. Daarnaast wordt het gebouw tegen het bestaande, naastgelegen gebouw aangebouwd, waardoor niet wordt voldaan aan de voorwaarde dat de afstand tussen bedrijfsgebouwen minimaal 15 meter dient te bedragen. Hierdoor wordt tevens niet voldaan aan de voorwaarde dat de lengte van een aaneengesloten voorgevel niet meer dan 300 meter mag bedragen. De totale lengte komt, na de realisatie van het onderhavige bouwplan, in totaal op 377 meter.

Het college van burgemeester & wethouders van de gemeente Sittard-Geleen is bereid deze geconstateerde strijdigheden met het vigerende bestemmingsplan weg te nemen door het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan conform art. 2.12, eerste lid, onder a, sub 3° Wabo (projectafwijkingsbesluit).

2.4 Beleidskader

2.4.1 Europees- en Rijksbeleid

Natuurwetgeving: gebieds- en soortenbescherming

Vanuit Europa is de bescherming van soorten en gebieden geregeld in de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. De Europese Vogelrichtlijn (Richtlijn 79/409/EEG) en de Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/33/EEG) hebben de bescherming van soorten en hun natuurlijke habitats tot doel. Elke lidstaat is verplicht speciale beschermingszones aan te wijzen, die samen één Europees netwerk van natuurgebieden vormen: 'Natura 2000'.

De Wet natuurbescherming, die op 1 januari 2017 in werking is getreden, vervangt drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Conform deze wet bepalen de provincies wat wel en niet mag in de natuur in hun gebied en zorgen zij voor vergunningen en ontheffingen.

Onderhavig plan

Ten westen van de projectlocatie, op een afstand van circa 4,9 kilometer, ligt het Natura2000-gebied 'Grensmaas'. Op het onderstaande kaartje is het genoemde Natura2000-gebied met een gele kleur weergegeven. De projectlocatie is globaal aangeduid middels een rode cirkel:



Gezien de ruime afstand tussen de projectlocatie en het dichtstbijzijnde Natura2000-gebied ('Grensmaas') en de vele stedelijke en infrastructurele voorzieningen die tussen het natuurgebied en de projectlocatie aanwezig zijn, kan gesteld worden dat het onderhavige plan geen negatieve effecten zal bewerkstelligen op de in dit natuurgebied kwalificerende soorten en habitats.

Europese Kaderrichtlijn water

In het jaar 2000 is de nieuwe Europese Kaderrichtlijn water in werking getreden. Het doel van deze richtlijn is de vaststelling van een kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater in de Europese Gemeenschap, waarmee:

- aquatische ecosystemen en de hiervan afhankelijke wetlands en terrestrische ecosystemen voor verdere achteruitgang worden behoed en beschermd en verbeterd worden;
- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn;
- er wordt bijgedragen tot afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

Verschillende doelstellingen uit de Kaderrichtlijn zijn ook opgenomen in ander waterbeleid. Aspecten betreffende duurzaam gebruik maken bijvoorbeeld een belangrijk onderdeel uit van de Nota Waterbeleid in de 21e eeuw (WB21). Ook in de Vierde Nota Waterhuishouding (NW4) zijn al vergaande doelstellingen ten aanzien van de waterkwaliteit opgenomen. Voor de onderhavige projectlocatie zijn daardoor vanuit de Kaderrichtlijn geen gevolgen te verwachten, die niet ook vanuit andere wet- en regelgeving voortkomen.

Erfgoedwet

Sinds 1 juni 2016 is de Erfgoedwet van kracht. Deze wet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor het behoud en beheer van cultureel erfgoed in Nederland. Het betreft zowel het roerend als het onroerend erfgoed. Samen met de Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 ingaat, maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Voor het onroerend cultureel erfgoed zijn deze wetten van grote betekenis. Het deel van de Monumentenwet 1988 dat direct raakt aan de fysieke leefomgeving, gaat namelijk op in de Omgevingswet. Het resterende deel van de Monumentenwet gaat op in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet voorziet ook in overgangsrecht, zodat de artikelen uit de Monumentenwet tussen 2016 en 2021 niet zomaar komen te vervallen. De Erfgoedwet en de Omgevingswet regelen de zorg voor ons bodemarchief en zijn de vertaling van het Verdrag van Malta, dat Nederland in 1992 ondertekende. De essentie van deze wetgeving is dat waardevolle archeologische resten zoveel mogelijk in de bodem behouden blijven.

Het uitgangspunt is dat archeologisch erfgoed moet worden beschermd op de plaats waar het wordt aangetroffen. Als het niet mogelijk is de archeologische waarden te behouden en het bodemarchief verstoord raakt, moet de veroorzaker de kosten voor zijn rekening nemen die nodig zijn om de archeologische informatie die in de bodem ligt opgeslagen, veilig te stellen en de resultaten uit te werken.

Onderhavig plan

De wijze waarop met het aspect archeologie rekening is gehouden in relatie tot dit plan is verwoord in paragraaf 2.7 van deze ruimtelijke onderbouwing.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het huidige ruimtelijke en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Centrale doel van de SVIR is Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028). Dit gebeurt aan de hand van drie deeldoelen waaraan 13 nationale belangen zijn gekoppeld. Het Rijk is verantwoordelijk voor het veiligstellen van de deze 13 nationale belangen.



Doel	Nationaal belang
<i>Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland</i>	1. een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van ruimte voor het hoofdnetwerk 2. voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie; 3. ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen; 4. efficiënt gebruik van de ondergrond.
<i>Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat</i>	5. een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen; 6. betere benutting van de capaciteit van het bestaande Mobiliteitssysteem; 7. het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.
<i>Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke en cultuurhistorische waarden behouden zijn</i>	8. verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's; 9. ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling; 10. ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten; 11. ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten 12. ruimte voor militaire terreinen en activiteiten; 13. zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

De SVIR kent een realisatieparagraaf, waarin per nationaal belang de aanpak is uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, op basis van de Wro, twee besluiten waarmee dat mogelijk is: het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Van provincies en de gemeenten wordt gevraagd de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, (dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie), door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, bijvoorbeeld bij de verlening van een omgevingsvergunning.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijkswaardwegen, Mainportontwikkeling Rotterdam, het kustfundament, de grote rivieren, de Waddenzee en het Waddengebied, defensie, ecologische hoofdstructuur, 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 (uitbreidingsruimte). Er zijn ten behoeve van onderhavig plan geen onderwerpen van Rijksbelang uit het Barro die in het kader van het voorliggende projectafwijakingsbesluit dienen te worden beschouwd.

Besluit ruimtelijke ordening: Ladder voor duurzame verstedelijking

Vanaf oktober 2012 geldt bij ruimtebesluitvorming een voor de praktijk belangrijke nieuwe motiveringsplicht. Het betreft de in artikel 3.1.6, tweede lid Bro opgenomen plicht om indien een bestemmingsplan voorziet in een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' de aanvaardbaarheid daarvan in de toelichting van dat plan wordt onderbouwd. Voor deze onderbouwing dient de zogeheten 'Ladder voor duurzame verstedelijking' te worden doorlopen.

Op 12 mei 2017 is het 'Besluit van 21 april 2017 tot wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening in verband met de aanpassing van de ladder voor duurzame verstedelijking' gepubliceerd (Stb. 2017, 182). In dit besluit is de gewijzigde tekst van de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' (artikel 3.1.6 lid 2 Besluit ruimtelijke ordening, hierna: "Bro") opgenomen. De wijziging is op 1 juli 2017 in werking treden. In voornoemd besluit van 21 april 2017 is een aantal leden van artikel 3.1.6 Bro gewijzigd. De belangrijkste wijzigingen die daarbij zijn doorgevoerd zijn:

- de drie zogenaamde treden van de ladder zijn losgelaten;
- het begrip 'actuele regionale behoefte' is vervangen door de eenvoudiger term 'behoefte';
- het uitgangspunt wordt: voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen, zowel binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied, moet de behoefte worden beschreven in de toelichting van het bestemmingsplan;
- indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling voorzien wordt buiten het bestaand stedelijk gebied, dan dient gemotiveerd te worden waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien;
- de mogelijkheid is opgenomen om de toepassing van de ladder door te schuiven naar het latere uitwerkings- of wijzigingsplan.

Onderhavig plan

Voorvraag: is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling?

Alvorens het onderhavige bouwplan te toetsen aan de Ladder voor duurzame verstedelijking dient eerst de voorvraag te worden beantwoord: is er sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling (NSO)? Een NSO is een ruimtelijke ontwikkeling van bijvoorbeeld een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Volgens jurisprudentie is de Ladder van toepassing op functieveranderingen en nieuwbouw van een 'zekere omvang'.

In het onderhavige geval is geen sprake van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. De realisatie van een bedrijfsgebouw is immers reeds mogelijk op basis van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan 'Industriepark Swentibold N297n', zowel binnen de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden 2' als de bestemming 'Bedrijfsdoeleinden 3'. Er is enkel sprake van strijdigheid met de bouwregels. Deze strijdigheid heeft enkel betrekking op de situering van het gebouw. Gesteld kan worden dat de strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan van ondergeschikte aard is en dat het vigerende bestemmingsplan de vestiging van een op- en overslagbedrijf reeds mogelijk maakt.

Gesteld kan dan ook worden dat er geen sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' in de zin van de Ladder voor duurzame verstedelijking.



Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21^e eeuw

Directe aanleiding voor het kabinetsstandpunt „Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21^e eeuw” (WB21)”, is de zorg over het toenemend hoogwater in de rivieren, wateroverlast en de versnelde stijging van de zeespiegel. Het kabinet is van mening dat er een aanscherping in het denken over water dient plaats te vinden. Nadrukkelijker zal rekening moeten worden gehouden met de (ruimtelijke) eisen die het water aan de inrichting van Nederland stelt. Het kabinet heeft voor het waterbeleid in de 21^e eeuw de volgende drie uitgangspunten opgesteld:

- anticiperen in plaats van reageren;
- niet afwentelen van waterproblemen op het volgende stroomgebied, maar handelen volgens de drietrapsstrategie van „vasthouden-bergen-afvoeren” en:
- meer ruimtelijke maatregelen naast technische ingrepen.

In de Nota Ruimte zijn de ruimtelijke consequenties van het waterbeleid, zoals beschreven in de NW4 meegenomen. Water en ruimtelijke ordening worden in deze nota nadrukkelijk aan elkaar gekoppeld. De watertoets vormt een waarborg voor de inbreng van water in de ruimtelijke ordening. De watertoets wordt sinds 2001 toegepast op plannen die gevolgen voor de waterhuishouding kunnen hebben. De watertoets heeft een integraal karakter: alle relevante 'waterspecten' worden meegenomen. Er wordt gekeken naar veiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging. De watertoets wordt toegepast door in een vroegtijdig stadium de waterbeheerders te betrekken bij plannen die een invloed kunnen hebben op de waterhuishouding. De wijze waarop in het onderhavige plan rekening is gehouden met het aspect water is beschreven in paragraaf 2.6 van deze ruimtelijke onderbouwing.

2.4.2 Provinciaal beleid***Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2014***

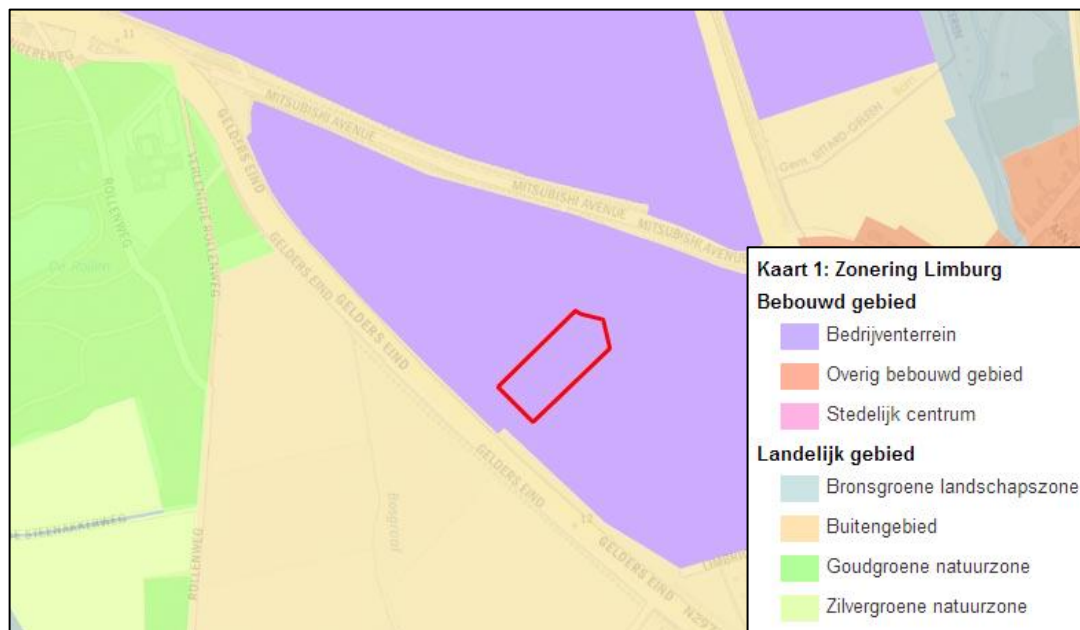
Op 12 december 2014 is het POL2014 vastgesteld. De centrale ambitie van de provincie Limburg komt voort uit de Limburgagenda: een voortreffelijk grensoverschrijdend leef- en vestigingsklimaat, dat eraan bijdraagt dat burgers en bedrijven kiezen voor Limburg: om er naar toe te gaan en vooral ook om hier te blijven. In het POL staan de fysieke kanten van het leef- en vestigingsklimaat centraal. Belangrijke uitdagingen zijn het faciliteren van innovatie, het aantrekkelijk houden van de regio voor jongeren en arbeidskrachten, de fundamenteel veranderde opgaven op het gebied van wonen en voorzieningen, de leefbaarheid van kernen en buurten en het inspelen op de klimaatverandering. Kwaliteit staat daarbij centraal. Dat komt tot uiting in het koesteren van de gevarieerdheid van Limburg onder het motto 'meer stad, meer land', het bieden van ruimte voor verweving van functies, in kwaliteitsbewustzijn, en in dynamisch voorraadbeheer dat moet resulteren in een nieuwe vorm van groeien. Algemene principes voor duurzame verstedelijking sluiten hierop aan, zoals de ladder van duurzame verstedelijking en de prioriteit voor herbenutting van cultuurhistorische en beeldbepalende gebouwen.

Woningen, bedrijventerreinen, kantoren en winkels zijn er in Limburg genoeg, in toenemende mate zelfs te veel. Tegelijkertijd is de kwaliteit steeds minder toegesneden op de behoefte. Op al deze gebieden liggen nog grote kwalitatieve opgaven. Blijvende vernieuwing en innovatie zijn dan ook van groot belang. De uitdaging is om een omslag te maken 'van kwantiteit naar kwaliteit' en meer schaarste te creëren.



Projectlocatie

De onderhavige projectlocatie is volledig gelegen binnen de zone 'Bedrijventerrein'. Op het onderstaande kaartje is een uitsnede van de bij het POL2014 behorende kaart 'Zonering Limburg' weergegeven. De projectlocatie is hierop middels een rode omlijning aangeduid:



In het onderstaande worden de uitgangspunten die binnen de bovengenoemde zone gelden, kort uiteengezet.

Zone 'Bedrijventerrein'

Deze zone omvat de bestaande en uitteefbare bedrijventerreinen. Het zijn de gebieden die specifiek zijn ingericht voor de huisvesting van grotere bedrijven. De beleidsaccenten in deze gebieden liggen op het bieden van ruimte voor bedrijvigheid, een optimale bereikbaarheid en duurzame inrichting en gebruik (bijvoorbeeld door herstructurering).

Het onderhavige plan voorziet in de vestiging van een nieuw bedrijf. Deze ontwikkeling is in overeenstemming met de beleidsuitgangspunten zoals vastgelegd in het POL2014.

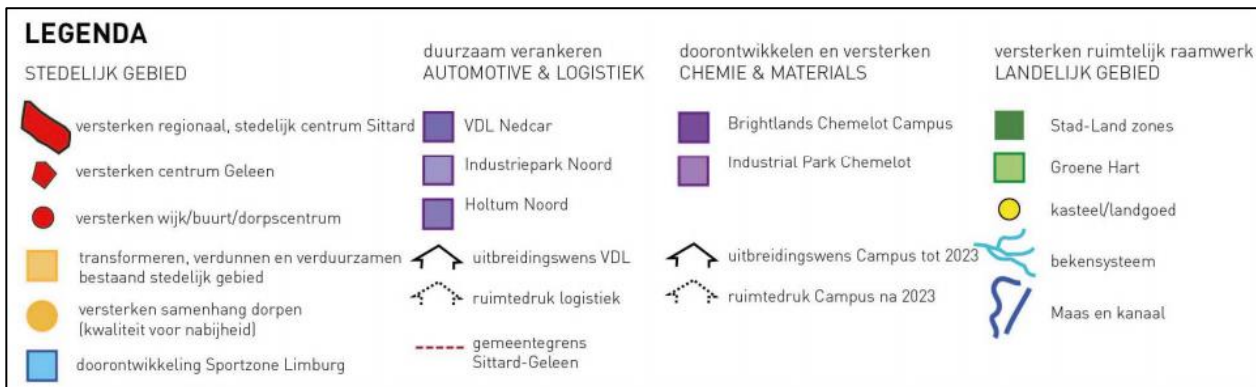
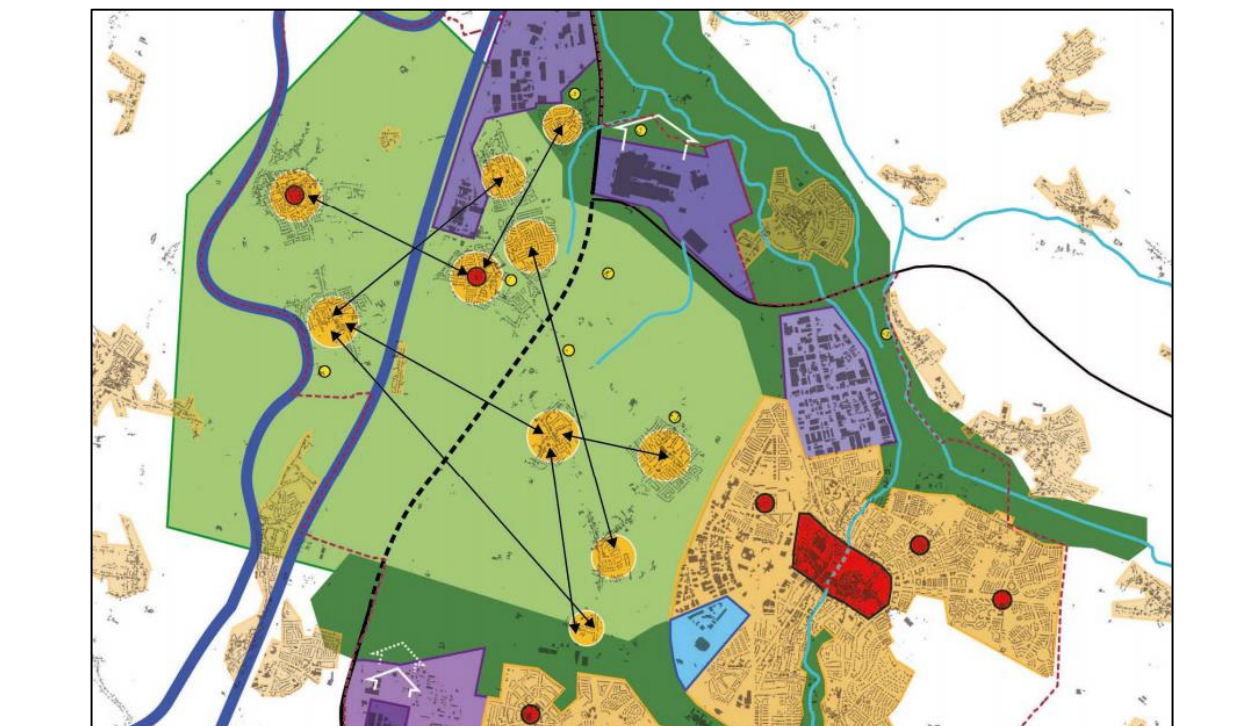
2.4.3 Gemeentelijk beleid**Omgevingsvisie Sittard-Geleen 2016**

De Omgevingsvisie Sittard-Geleen 2016 is op 15 december 2016 door de gemeenteraad van de gemeente Sittard-Geleen vastgesteld. Deze omgevingsvisie is de opvolger van de Structuurvisie Sittard-Geleen 2010. In de Omgevingsvisie Sittard-Geleen 2016 komen alle aspecten aan bod die te maken hebben met de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen van en binnen de gemeente. Van wonen en werken, tot recreatie en mobiliteit en van economische en technische ontwikkelingen tot natuur en milieu. Middels een illustratie die bij de omgevingsvisie is opgenomen wordt een beeld geschetst van de gewenste toekomstige ontwikkeling van de gemeente Sittard-Geleen en de opgaven waaraan de gemeente werkt om dat beeld te realiseren.

In de uitwerking is nadrukkelijk gekozen voor de lijn "ruimte waar mogelijk, sturing waar nodig". Deze lijn betekent een uitnodiging aan alle partners om samen met de gemeente doorlopend te ontwikkelen naar een gemeente waar het goed wonen, leven en werken is.



De onderstaande kaart toont de illustratie behorende bij de Omgevingsvisie Sittard-Geleen 2016. Het onderhavige plangebied is op deze illustratie middels een rode omlijning aangeduid:



Onderhavig plan

De onderhavige projectlocatie is gelegen binnen een zone die is aangewezen als locatie voor de vestiging van bedrijven in de sector automotive en logistiek. De ruimtelijke dynamiek rondom logistiek en automotive is groot. Al enige tijd constateert de gemeente samen met provincie en LIOF een niet aflatende interesse van vastgoedinvesteerdere en investerende partijen in de logistiek. De vraag is gericht op grote percelen voor de ontwikkeling van grote, logistieke loodsen. Het gaat hierbij percelen met een minimale omvang van 5 ha, met een gewenste ontwikkelpotentie naar 10 tot 15 ha. Deze loodsen worden in beginsel gewenst voor E-commerce en warehousingactiviteiten. De concrete vragen van investeerders zijn gericht op locaties op of in de directe nabijheid van Holtum-Noord dit in verband met de hier aanwezige logistieke bedrijven, en de multimodale voorzieningen. Vanuit de markt wordt aangegeven dat nabijheid bij rijkswegen en goede provinciale wegen voor logistieke investeringen niet voldoende is. Daarnaast is een ligging in de buurt van gelijkvormige logistieke bedrijvigheid gewenst. Immers in slechte tijden zou dan sprake kunnen zijn van sectorale samenwerking. De aanwezigheid van productielogistiek in de nabijheid zoals wij deze hebben met Chemelot en VDL Nedcar maakt Sittard-Geleen strategisch interessant. De nabijheid van ter zake doende bedrijvigheid is immers een garantie voor behoud

van bestaande faciliteiten. De wens tot clustering is niet alleen waar te nemen bij logistieke bedrijven, maar is ook aanwezig in de sectoren automotive en chemie waar we werken met functie-specifieke bedrijventerreinen voor deze sectoren. Het is van groot belang om bedrijventerrein ontwikkeling in termen van strategische reserve en ijzeren voorraad te bezien per sector.

Het onderhavige plan voorziet in de realisatie van een warehouse (logistiek bedrijf) en is derhalve in overeenstemming met de beleidsuitgangspunten die met betrekking tot dit thema zijn vastgelegd in de Omgevingsvisie 2016 van de gemeente Sittard-Geleen.

2.5 Milieuaspecten

In deze paragraaf worden de milieuaspecten behandeld die bij een ruimtelijke ontwikkeling dienen te worden bestudeerd. Achtereenvolgens komen bodem, geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit, water, archeologie en flora en fauna aan de orde. Indien voor een bepaald aspect geen onderzoek noodzakelijk is, is dit aangegeven. Indien dit wel het geval is, wordt het onderzoek benoemd en worden de conclusies ervan samengevat. Het onderzoek is vervolgens als separate bijlage bij de ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

2.5.1 Bodem

Voorafgaand aan het volgen van een ruimtelijke procedure dient te worden nagegaan of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het huidige of toekomstige gebruik. Het belangrijkste uitgangspunt hierbij is dat eventueel aanwezige bodemverontreinigingen geen onaanvaardbare risico's opleveren voor de gebruikers van de bodem en dat de bodemkwaliteit niet verslechtert door grondverzet.

Projectlocatie

Ter voorbereiding op de realisatie van het plan is door Geonius Milieu B.V. een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. In het onderstaande worden de conclusies en aanbevelingen die uit het onderzoek naar voren zijn gekomen beschreven.

Verkennend bodemonderzoek Mitsubishi Avenue te Born (KTN Born), Geonius Milieu B.V., rapportnummer MA180527.R01 (versie 1.0), d.d. 10.01.2019

Conclusies

Na uitvoering van het verkennend bodemonderzoek blijkt het volgende:

- de bodem is niet of slechts licht verontreinigd met cadmium, nikkel en/of kobalt;
- indicatief getoetst aan de maximale waarden uit de Regeling bodemkwaliteit voldoet al de onderzochte bodem aan de bodem kwaliteitsklasse achtergrondwaarde;
- de locatie is niet verdacht met betrekking tot asbest in bodem;
- de vastgestelde bodemkwaliteit vormt geen belemmeringen ten aanzien van het voorgenomen toekomstig gebruik.

Aanbevelingen

Opgemerkt wordt dat het onderzoek niet is uitgevoerd om de hergebruikmogelijkheden van de grond te bepalen. Hiervoor is een onderzoek conform het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) noodzakelijk.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect bodemkwaliteit geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan. Het onderzoeksrapport van Geonius Milieu B.V. is als separate bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.



2.5.2 Geluid

Wet geluidhinder

Bij het ontwikkelen van een ruimtelijk plan is het belangrijk rekening te houden met geluidbronnen en de mogelijke hinder of overlast daarvan voor mensen. De beoordeling van het aspect geluid vindt zijn grondslag vooral in de Wet geluidhinder maar daarnaast ook in de Wet ruimtelijke ordening wanneer het gaat om de beoordeling of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Het aspect geluid kent voor een aantal bestemmingen (zoals wonen) in combinatie met een aantal typen geluidbronnen een wettelijk kader dat van belang is bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Zo zijn in de Wet geluidhinder voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen grenswaarden opgenomen voor industrielawaai, wegverkeerlawaai en spoorweglawaai. Voor andere geluidsbronnen bestaan geen wettelijke kaders. Andere geluidbronnen kunnen wel noodzaken tot een aanvullende beoordeling van het aspect geluid in het kader van een goede 'ruimtelijke ordening'.

Projectlocatie

Ter voorbereiding op de realisatie van het plan is door Spider Monkey Consultancy een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In het onderstaande worden de belangrijkste conclusies en aanbevelingen die uit het onderzoek naar voren zijn gekomen beschreven.

Onderzoek toetsing aan geluidzone industrielawaai Wet geluidhinder en aan Activiteitenbesluit Milieubeheer, Katoen Natie Limburg Automotive Center (KTN-LAC) aan Mitsubishi Avenue in Born, Spider Monkey Consultancy, rapportnummer 20190604, d.d. 24.04.2020

Samenvatting en conclusie

In opdracht van ALCL is door Spider Monkey Consultancy een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de realisatie van het project "Katoen Natie Limburg Automotive Center (KTN-LAC)" aan de Mitsubishi Avenue te Born. Het betreft een onderzoek naar de geluidimmissie vanwege het Warehouse Fase 1 voor de toetsing aan de geluidzone industrielawaai Wet geluidhinder, aan door het bevoegd gezag vastgestelde waarden op specifieke beoordelingspunten (HW/MTG's) en aan het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Plan

Het plan strekt tot de aanleg van Katoen Natie Limburg Automotive Center Fase 1 (KTN-LAC Fase 1), een magazijn voor droge op- en overslag door Katoen Natie. Het warehouse heeft een vloeroppervlak van circa 16.000 m², een hoogte van 15 meter en beschikt over 9 dockshelters. Het ontwerp voorziet in een specifieke routing ontworpen voor een optimale afwikkeling van het aan- en afrijden van vrachtverkeer en personenauto's.

Regime

De geluidzone industriepark Swentibold is vastgesteld door de gemeenteraden van (de voormalige gemeenten) Born en Susteren op 26 respectievelijk 27 juni 2000 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 10 oktober 2000. Dit is een geluidzone industrielawaai krachtens de Wet geluidhinder. Hiermee worden bedrijven die beschouwd kunnen worden als (grote) lawaaimakers gescheiden van geluidgevoelige objecten, zoals woningen. Het is aangewezen als een bedrijventerrein met een provinciale geluidcontour (als bedoeld in artikel 163, tweede lid van de Wet geluidhinder). Dit wil zeggen dat de provincie het bevoegd gezag is voor het beheer van de geluidzone. Het bedrijf dient ook te voldoen aan de geluidgrenswaarden onder artikel 2.17, lid 1, onder a en lid 2 van het Activiteitenbesluit milieubeheer. De gemeente Sittard-Geleen is hiervoor het bevoegd gezag.

Onderzoek

De representatieve bedrijfssituatie is geïnventariseerd; vervolgens is met overdrachtsberekeningen de geluidimmissie bepaald op beoordelingspunten voor toetsing aan het Activiteitenbesluit



milieubeheer en voor toetsing aan de geluidzone industrielawaai Wgh. De verkeersbewegingen van vrachtwagens zijn de maatgevende geluidbronnen. Overwegend is de geluidmissie in de nacht maatgevend voor de etmaalwaarde.

Toets aan de geluidzone Wet geluidhinder en de vastgestelde waarden bij woningen binnen de geluidzone

De hoogste waarden voor de geluidmissie op de zonepunten treden op bij de zonepunten 6 en 7 aan de zuidoostzijde van geluidzone, met 24 respectievelijk 26 dB(A) etmaalwaarde, zie tabel 6 van paragraaf 5.1. De hoogste waarden voor de geluidmissie bij woningen in de geluidzone treden op bij Kruisweide 21, 35 dB(A), Aan de Linde 26, 33 dB(A), zie tabel 7 van paragraaf 5.2. Het bevoegd gezag, de provincie Limburg, dient te toetsen of met de bijdrage van de bedrijfsactiviteit van KTN LAC Warehouse Fase 1, en de bijdragen van alle overige bedrijfsactiviteiten op het bedrijventerrein, de waarde van 50 dB(A) op zonepunten en de toegestane geluidmissie bij woningen binnen de geluidzone (HW en/of MTG's) in acht worden genomen.

Activiteitenbesluit milieubeheer

De waarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau $L_{Ar,LT}$ voldoen aan de geluidgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde op de referentiepunten op 50 meter van de grens van de inrichting (artikel 2.17, lid 2 van het Activiteitenbesluit milieubeheer).

Eindconclusie: realisatie van het plan

Op basis van de representatieve bedrijfssituatie is de geluidmissie bepaald op relevante beoordelingspunten. De provincie Limburg dient de geluidbijdrage van KTN LAC Warehouse Fase 1 te toetsen aan de geluidzone industrielawaai Wet geluidhinder en de ten hoogste toegestane waarden bij woningen. Het plan kan voldoen aan de geluidgrenswaarden van het Activiteitenbesluit milieubeheer.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan. Het onderzoeksrapport van Spider Monkey Consultancy is als separate bijlage 2 bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

2.5.3 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving als gevolg van gebruik en opslag van gevaarlijke stoffen bij bedrijven, het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het water, het spoor en door buisleidingen. De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau van transport en aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute of inrichting bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route of binnen die inrichting. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Voor kwetsbare objecten (bijvoorbeeld woningen) is de grenswaarde voor het PR gesteld op een niveau van 10^{-6} /jaar. Voor beperkt kwetsbare objecten (bijvoorbeeld bedrijven) is dit een richtwaarde.

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1.000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (geen norm). Bevoegd gezag dient de hoogte van het groepsrisico alsmede elke verandering van het groepsrisico te verantwoorden. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het



groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (en advies vragen aan) de Veiligheidsregio.

Externe veiligheid risicovolle bedrijven

Bij de beoordeling van de risico's voor de externe veiligheid worden de normen voor het PR en GR gehanteerd, zoals vastgelegd in het Besluit externe veiligheid voor inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid voor inrichtingen (Revi). Bij de besluitvorming dient het bevoegd gezag het GR te verantwoorden. Het gebied waarbinnen de verantwoordingsplicht van toepassing is voor categoriale inrichtingen (zoals LPG-tankstations) is wettelijk vastgelegd in het Revi.

Externe veiligheid buisleidingen

In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb), in lijn met het Bevi, zijn normen gesteld aan het PR voor buisleidingen en als gevolg hiervan dient het GR van buisleidingen te worden verantwoord.

Transport van gevaarlijke stoffen

Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is op 1 april 2015 de Wijzigingswet Wet vervoer gevaarlijke stoffen, enz. (Wet basisnet) in werking getreden. Deze bestaat uit drie onderdelen: spoor, weg en water. Het doel van het Basisnet is een duurzaam evenwicht tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, het gebruik van de ruimte langs het Basisnet en een maatschappelijk aanvaardbaar veiligheidsniveau in de nabijheid van het Basisnet.

Daarnaast is de Regeling basisnet van kracht geworden, waarin risicoplafonds voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn opgenomen. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten nu voldoen aan het Besluit externe veiligheid transport (Bevt). Tevens zijn bouwkundige voorschriften ingevoerd voor nieuwbouw in zogeheten PlasbrandAandachtsgebieden (PAG).

Projectlocatie

Het onderhavige plan voorziet in de realisatie van een beperkt kwetsbaar object. In het kader van de externe veiligheid is in het onderstaande een uiteenzetting opgenomen van de risicobronnen die in de directe omgeving van de projectlocatie aanwezig zijn.

Transport gevaarlijke stoffen

Over de weg

Uit raadpleging van de Risicokaart (basisnet Weg) blijkt dat er in de omgeving van het plangebied wegen aanwezig zijn waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Direct ten zuiden van de projectlocatie ligt de provinciale weg N297. Ten noordoosten van de projectlocatie ligt de provinciale weg N276. Over beide wegen vindt vervoer van gevaarlijke stoffen. De plaatsgebonden risicocontour is enkel alleen op de weg zelf gelegen en niet daarbuiten. Het invloedsgebied voor wat betreft het groepsrisico bedraagt 23 meter. Ook hier valt de projectlocatie buiten.

Ten westen van de projectlocatie, op een afstand van circa 1,3 kilometer, ligt de autosnelweg A2. Op het gedeelte van de weg ter hoogte van de onderhavige projectlocatie geldt een veiligheidszone voor het plaatsgebonden risico van 17 meter. Hier ligt de projectlocatie ver buiten. Voor het groepsrisico geldt dat het groepsrisico kleiner is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, ofwel er is geen sprake van een relevant groepsrisico. De aanwezigheid van de autosnelweg A2 vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van het plan.

De transportroutes voor gevaarlijke stoffen over de weg vormen derhalve geen belemmering voor de realisatie van het plan. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan.



Over het water

Op circa 3,1 kilometer ten westen van de projectlocatie ligt het Julianakanaal. Het Julianakanaal is in het basisnet Water aangeduid als een belangrijke binnenvaartroute. De plaatsgebonden risicocontour reikt niet verder dan de oevers van het kanaal. Ook voor wat betreft het groepsrisico kent het kanaal geen plafond. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water vormt dan ook geen belemmering voor de realisatie van het plan.

Over het spoor

Ten oosten van de onderhavige projectlocatie bevindt zich de spoorlijn Roermond-Sittard-Maastricht/Heerlen. Over dit spoortraject vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De afstand tussen de projectlocatie en de spoorlijn bedraagt circa 750 meter. De plaatsgebonden risicocontour van de spoorlijn bedraagt slechts 12 meter en de risicocontour voor wat betreft het groepsrisico bedraagt 195 meter. De aanwezigheid van deze spoorlijn vormt dan ook geen belemmering voor de realisatie van het plan.

Buisleidingen

Direct ten oosten van het plangebied liggen twee aardgastransportleidingen van de Gasunie: de A-520 en de A-521. Deze gasleidingen hebben beiden een werkdruk van 66,20 bar. De buisleiding A-520 heeft een plaatsgebonden risicocontour van 185 meter. De projectlocatie is gelegen binnen deze contour. De buisleiding A-521 heeft een plaatsgebonden risicocontour die enkel op de buisleiding zelf is gelegen en niet daarbuiten.

Risicovolle inrichtingen*VDL Nedcar*

Ten noorden van de projectlocatie, op een afstand van circa 200 meter, ligt het bedrijfsterrein van VDL Nedcar. Op het terrein van VDL Nedcar bevindt zich een chemicaliënopslag. Deze risicobron heeft een plaatsgebonden risicocontour van 50 meter. Daarnaast bevinden zich op het terrein twee bovengrondse propaantanks met een plaatsgebonden risicocontour van 35 meter. Op het terrein is tevens een ondergrondse LPG-tank aanwezig met een plaatsgebonden risicocontour van 145 meter en een gasflessendepot met een plaatsgebonden risicocontour van 20 meter.

De projectlocatie is gelegen buiten de plaatsgebonden risicocontouren van de genoemde risicobronnen die zich op het bedrijfsterrein van VDL Nedcar bevinden. Wel ligt de projectlocatie binnen het invloedsgebied voor het groepsrisico (300 meter) van de genoemde chemicaliënopslag. Hiertoe dient een verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden door het bevoegd gezag.

LPG-tankstation ESSO (Langereweg 17 Born)

Ten noordwesten van de projectlocatie, op een afstand van circa 850 meter, ligt een ESSO tankstation waar tevens LPG-brandstof wordt verkocht. Bij dit tankstation bevindt zich een LPG-vulpunt met een plaatsgebonden risicocontour van 40 meter, een LPG-reservoir met een plaatsgebonden risicocontour van 25 meter en een LPG-afleverinstallatie met een plaatsgebonden risicocontour van 15 meter. De projectlocatie ver buiten deze contouren. Het groepsrisico blijft ver onder oriëntatiewaarde. De aanwezigheid van het tankstation vormt dan ook geen belemmering voor de realisatie van het plan.

Resumé

Conform het ter plaatse vigerende bestemmingsplan is reeds de vestiging van een bedrijf met een omvang zoals in het voorliggende plan wordt beoogd, toegestaan. De nu voorziene wijzigingen zorgen niet voor een toename van het bruto vloeroppervlak ten opzichte van de mogelijkheden die het vigerende bestemmingsplan biedt. Bovendien is de personele bezetting van Katoen Natie zeer beperkt. Aangezien op basis hiervan geen sprake is van een toename van het groepsrisico, is conform het Bevb slechts een beperkte verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. Formeel dient de gemeente Sittard-Geleen wel advies in te winnen bij de Veiligheidsregio. In het kader van de verantwoording van groepsrisico kan vermeld worden dat ten behoeve van de brandveiligheid van het gebouw in overleg met de lokale brandweer bluswatervoorzieningen op het terrein zijn



voorzien in de vorm van hydranten en afnamepunten voor de brandweer op de in het gebouw aanwezige sprinklerinstallatie.

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de realisering van het plan.

2.5.4 Luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer is titel 2 luchtkwaliteitseisen opgenomen (ook 'Wet luchtkwaliteit' genoemd). Gelijktijdig zijn de volgende besluiten en regelingen van kracht:

- Besluit 'Niet in betekenende mate' (NIBM)
- Regeling 'Niet in betekenende mate' (NIBM)
- Regeling 'Beoordeling luchtkwaliteit 2007'
- Regeling 'Projectsaldering luchtkwaliteit 2007'

Deze wet- en regelgeving omvat maatregelen om zowel de uitstoot van schadelijke stoffen te beperken en te voorkomen dat mensen langdurig worden blootgesteld aan verontreiniging.

Besluit gevoelige bestemmingen

Conform artikel 5.16a van de 'Wet luchtkwaliteit' kunnen bij Algemene Maatregel van Bestuur nog nadere regels worden gesteld om te voorkomen dat bij een (dreigende) overschrijding van één of meerdere grenswaarde(n) projecten doorgang vinden die er toe leiden dat het aantal blootgestelden met een verhoogde gevoeligheid toeneemt. Dit Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) van 15 januari 2009 (in werking met ingang van 16 januari 2009) beperkt de mogelijkheden om ruimtelijke ontwikkelingen uit te voeren in overschrijdingssituaties voor zogenaamde 'gevoelige bestemmingen'. Tot die gevoelige bestemmingen worden scholen, kinderopvang en bejaarden-, verpleeg of verzorgingshuizen gerekend. In het Besluit is aangegeven dat moet worden onderzocht of op een locatie sprake is van een daadwerkelijke of een dreigende overschrijding van de grenswaarden indien de locatie:

- is gelegen binnen 300 meter vanaf Rijkswegen (wegen in beheer van het Rijk);
- is gelegen binnen 50 meter vanaf de rand van een provinciale weg (wegen in beheer bij de provincie)

De projectlocatie is niet gelegen binnen 300 meter van een Rijksweg maar wel binnen 50 meter van een provinciale weg. Het plan voorziet echter niet in de realisatie van een gevoelige bestemming. Het Besluit gevoelige bestemmingen is derhalve niet van toepassing op het onderhavige plan.

Niet in betekenende mate (NIBM)

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Het begrip 'niet in betekenende mate' is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Concreet houdt dit in dat bijvoorbeeld ontwikkelingen kleiner dan of gelijk aan 1.500 woningen bij minimaal één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij minimaal twee ontsluitingswegen niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit. Ook voor andere ruimtelijke initiatieven is aangegeven wanneer deze niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtkwaliteit.

Onderhavig plan

In het kader van de voorliggende ontwikkeling is met behulp van de NIBM-tool 2019 berekend of dit plan NIBM is. In de berekening is uitgegaan van de informatie met betrekking tot de verkeersbewegingen die door de initiatiefnemer van het plan zijn aangeleverd. Het gaat om maximaal 22 verkeersbewegingen per dag van vrachtwagens en maximaal 24 verkeersbewegingen per dag van personenauto's. Dit betekent dat het aandeel vrachtverkeer 47% bedraagt.



Dit leidt tot de volgende berekening in de NIBM-tool 2019 (versie 28.03.2019):

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit			
Jaar van planrealisatie			2019
Extra verkeer als gevolg van het plan			
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)			46
Aandeel vrachtverkeer			47,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³		0,22
	PM ₁₀ in µg/m ³		0,02
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³			1,2
Conclusie			
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig			

Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de realisatie van onderhavig plan.

2.6 Water

Waterbeheerplan Waterschap Limburg 2016-2021

De gemeente Sittard-Geleen valt in de zin van wateraangelegenheden binnen de Keur van het Waterschap Limburg. Het Waterschap is de waterkwantiteit- en waterkwaliteitsbeheerder en de beheerder van de primaire en secundaire waterkeringen. Het waterbeheerplan 2016-2021 is een gezamenlijk plan van beide waterschappen. Met dit Waterbeheerplan zet het waterschap de koers uit voor een toekomstbestendig waterbeheer in Limburg en geeft het aan hoe het invulling wil geven aan de taak om te zorgen voor veilige dijken, droge voeten en voldoende en schoon water. In het plan is vastgelegd hoe men het watersysteem en waterkeringen op orde wil brengen en houden. Ook staat hierin welke bijdrage het waterschap levert aan de Europese Kaderrichtlijn Water. Voorbeelden van maatregelen zijn: het aanleggen en verbeteren van dijken tegen overstromingen, het aanpakken van knelpunten van wateroverlast, herstellen van beken en het verbeteren van de effluentkwaliteit van de rioolwaterzuiveringsinstallaties.

Legger en Keur Waterschap Limburg

Het waterschap kent naast zijn beleid de Keur als regelgeving (en de bijbehorende legger als kaart). Om zijn taak uit te kunnen oefenen, maakt het waterschap gebruik van deze Keur. De Keur is een door het waterschapsbestuur vastgestelde verordening waar gedoogplichten, geboden en verboden in staan. Deze regels gelden voor toestanden en handelingen op en vlakbij waterkeringen, watergangen en kunstwerken zoals duikers. De Keur bevat de ligging en maatvoering van waterstaatkundige werken en waterpartijen, alsmede de onderhoud- en beschermingszones. Het waterschap levert deze gegevens aan de gemeente, teneinde de hoofdwatgangen en waterkeringen, inclusief de onderhoud- en beschermingszone in het bestemmingsplan te regelen.



Projectlocatie

De onderhavige projectlocatie heeft een oppervlakte van circa 20.000 m². In de bestaande situatie is de projectlocatie geheel onverhard. In de toekomstige situatie is de volledige projectlocatie bebouwd dan wel verhard. Wanneer 2.000 m² of meer aan bebouwing of oppervlakteverharding wordt gerealiseerd, dient een plan aan het watertoetsloket van het waterschap voorgelegd te worden.

Conform het huidige beleid dient hemelwater afgekoppeld te worden. Nadere informatie met betrekking tot het afwikkelen van het hemelwater dient te worden opgenomen in de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

2.7 Archeologie

Sinds 1 juni 2016 is de Erfgoedwet van kracht. Deze wet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor het behoud en beheer van cultureel erfgoed in Nederland. Het betreft zowel het roerend als het onroerend erfgoed. Samen met de Omgevingswet, die naar verwachting in 2021 ingaat, maakt de Erfgoedwet een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk. Voor het onroerend cultureel erfgoed zijn deze wetten van grote betekenis. Het deel van de Monumentenwet 1988 dat direct raakt aan de fysieke leefomgeving, gaat namelijk op in de Omgevingswet. Het resterende deel van de Monumentenwet gaat op in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet voorziet ook in overgangsrecht, zodat de artikelen uit de Monumentenwet tussen 2016 en 2021 niet zomaar komen te vervallen. De Erfgoedwet en de Omgevingswet regelen de zorg voor ons bodemarchief en zijn de vertaling van het Verdrag van Malta, dat Nederland in 1992 ondertekende. De essentie van deze wetgeving is dat waardevolle archeologische resten zoveel mogelijk in de bodem behouden blijven.

Projectlocatie

Ter voorbereiding op de realisatie van het plan is door Geonius Milieu B.V. een archeologisch onderzoek uitgevoerd. In het onderstaande worden de conclusie en aanbevelingen die uit het onderzoek naar voren zijn gekomen beschreven.

Archeologisch onderzoek Mitsubishi European Distribution Center te Born, Geonius Milieu B.V., rapportnummer MA180006.068.R01.v.1.0, d.d. 03.12.2019;

Conclusies

De conclusies worden weergegeven in de vorm antwoorden op de onderzoeksvragen:

- 1) Wat is bekend over de geo(morfo)logische en bodemkundige opbouw van het plangebied?

Volgens de Maasterrassenkaart maakt het plangebied onderdeel uit van het Terras van Caberg 3, daterend uit het Saalien-I (300.000-245.000 jaar BP). De bodem is opgebouwd uit een moderne bouwvoor met daaronder een pakket onverspoelde zandlöss tot circa 40-60 cm diepte. Hieronder bevinden zich fluviale afzettingen met in de top zandig leem en in de basis zandig grind. Deze afzettingen daterend vermoedelijk uit het midden tot laat Pleistoceen. Verder komen er twee soorten bodemtypen binnen het plangebied voor: ooivaaggronden en daalbrikgronden.

- 2) Wat was het historisch landgebruik van het plangebied, wat is het huidige landgebruik en wat is de verwachte invloed daarvan op de (bodem)gaafheid en mogelijk aanwezige archeologische waarden?

Het plangebied was in het verleden in gebruik als bouwland en is voor zover bekend onbebouwd geweest. Ten tijde van het onderzoek was het plangebied braakliggend. Mogelijk aanwezige archeologische waarden zullen daarom redelijk intact gebleven zijn, mocht de bodembewerking beperkt zijn gebleven tot de gebruikelijke bouwvoordiepte van 30-40 cm-mv.



3) Welke gegevens met betrekking tot archeologische waarden zijn over het plangebied bekend?

Ten noorden van het plangebied is middels een proefsleuvenonderzoek een vindplaats aangetroffen uit de IJzertijd. Er zijn kleine kuilen gevonden die waarschijnlijk tot een nederzetting uit de Vroege tot Midden IJzertijd behoren. Eén grondspoor was van jongere datum: een noord-zuid georiënteerde greppel met aardewerkmateriaal uit de Romeinse Tijd. Een noordelijke begrenzing van de vindplaats lijkt gevonden, naar het zuiden en westen zijn geen begrenzingen gevonden en doet vermoeden dat een deel van de vindplaats naar het zuiden binnen het onderhavige plangebied doorloopt. De vondsthoudende laag begint direct onder het maaiveld, sporen zullen pas vanaf circa 70 cm-mv zichtbaar zijn, vanwege de aanwezigheid van een verbruiningshorizont tot circa 60-60 cm-mv diepte. De gaafheid van de vindplaats is redelijk te noemen, gezien er geen bebouwing bekend is binnen het plangebied en er vermoedelijk geen grondwerkzaamheden zoals bijvoorbeeld egalisatie plaats hebben gevonden binnen de begrenzing van het plangebied.

4) Wat is de gespecificeerde archeologische verwachting van het plangebied?

Op grond van eerder rond het plangebied uitgevoerde onderzoeken is er sprake van een middelhoge tot hoge verwachting op het voorkomen van archeologische waarden en resten uit de Late Bronstijd/Vroege IJzertijd en de Late IJzertijd-Romeinse Tijd en ook uit de Vroege Middeleeuwen.

5) Stemt de geo(morfo)logische en/of bodemkundige opbouw van het plangebied overeen met hetgeen op basis van het bureauonderzoek verwacht werd?

Naar verwachting zouden zich in het plangebied ooivaaggronden en daalbrikgronden ontwikkeld in zandige leem bevinden. Het booronderzoek toonde aan dat beiden in het plangebied voorkomen, waarbij ter plaatse van de daalbrikgronden sprake was van een begraven daalbrikgrond.

6) Is de bodemopbouw in (delen van) het plangebied intact en wat zegt dit over de gaafheid van eventuele archeologische waarden?

De bodem is grotendeels intact. Alleen de bouwvoor is gevormd in de top van het pakket zandlöss, maar de Bw-horizont is behouden. Twee archeologische niveaus zijn aanwezig, namelijk de top van het Maasterras en de zandlöss onder de bouwvoor. Gezien de oude, namelijk laat-pleistocene, datering van de zandlöss zullen eventuele archeologische resten vooral in de top van het pakket zandlöss aanwezig zijn. In dit bereik zijn ook de archeologische indicatoren aangetroffen. Eventuele paleolithische resten kunnen in de top van de rivierterrasafzettingen aanwezig zijn. Archeologische resten kunnen in het gehele plangebied voorkomen.

7) Op welke diepte bevindt zich de archeologisch interessante laag/het niveau waarop archeologische waarden in situ bewaard kunnen zijn gebleven?

Op basis van de bodemopbouw binnen het plangebied kan aangenomen worden dat er vanaf het maaiveld archeologische resten kunnen voorkomen, echter zullen archeologische resten in de bouwvoor niet langer in situ aangetroffen worden vanwege een verstoring van de bouwvoor door modern landgebruik. Daarnaast moet rekening worden gehouden met een verbruiningslaag van circa 45 cm-mv tot 60-70 cm-mv, waarin geen archeologische sporen zichtbaar zullen zijn, met uitzondering van vondstenconcentraties.

8) Dient op basis van de resultaten van het veldonderzoek de gespecificeerde verwachting te worden bijgesteld?



De gespecificeerde verwachting kan worden gehandhaafd, gezien de bodemopbouw intact lijkt te zijn over het gehele plangebied. Er lijkt alleen binnen de moderne bouwvoor verstoring van de landbodem opgetreden te hebben.

9) Wat is de invloed van de toekomstige inrichting op eventueel aanwezige archeologische waarden?

De directe invloed op mogelijk aanwezige archeologische waarden is nog niet duidelijk. Een en ander is afhankelijk van de bodemingrepen. Het is zeker aannemelijk dat de geplande funderingen zullen leiden tot grondverstoring en daarmee verstoring van mogelijke archeologische waarden in de ondergrond van het plangebied.

Aanbevelingen

Op basis van het uitgevoerde verkennend onderzoek kan worden gesteld dat de archeologische verwachting hoog is en wordt bedreigd bij de geplande graafwerkzaamheden, aangezien de bodem ter plaatse van de fundering circa 1 m-mv zal worden ontgraven en dat ter plaatse van de bedrijfsvloer de bouwvoor zal worden verwijderd.

Derhalve wordt aanbevolen het plangebied nader te onderzoeken middels een IVO-P. Omdat over het gehele plangebied de bodemopbouw intact lijkt te zijn, dient het gehele plangebied middels proefsleuven nader te worden onderzocht, tenzij door planaanpassing delen van het plangebied kunnen worden uitgesloten op basis van het feit dat er geen bodemversturende ingrepen gaan plaatsvinden. Dat wil zeggen dat indien door de initiatiefnemer inzichtelijk wordt gemaakt dat er geen bodemversturende activiteiten dieper dan 30 cm-mc plaatsvinden en/of gebouwd wordt conform het principe 'archeologie vriendelijk bouwen' (bijvoorbeeld door gebruik te maken van extensieve paalfundering, waarbij het verstoringspercentage maximaal 1% van het geheel bedraagt), kan van archeologisch onderzoek worden afgezien. Dit dient te blijken uit de (constructie)tekeningen, die bij de definitieve vergunningaanvraag worden meegeleverd.

Het doel van het proefsleuvenonderzoek is het opsporen van vindplaatsen en deze vindplaatsen nader te waarderen. Het is zeer aannemelijk dat zich binnen het plangebied een vervolg op de reeds aangetroffen IJzertijd vindplaats ten noorden van het plangebied bevindt, op basis van vondsten tijdens het uitvoeren van het IVO-O door middel van boringen en de hoogtelijnenkaart en waarnemingen in het veld zouden kunnen wijzen op een vervolg van deze vindplaats in zuidelijke richting.

Het archeologisch rapport is ter goedkeuring voorgelegd aan het bevoegd gezag. Deze heeft het rapport beoordeeld en het advies onderschreven.

Het onderzoeksrapport van Geonius Milieu B.V. is als separate bijlage 3 bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd.

2.8 Flora en Fauna

Vanaf 1 januari 2017 is de nieuwe Wet natuurbescherming van kracht geworden. Deze wet vervangt drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Conform deze wet bepalen de provincies wat wel en niet mag in de natuur in hun gebied en zorgen zij voor vergunningen en ontheffingen. De Rijksoverheid blijft verantwoordelijk voor het beleid van grote wateren.

Door voorafgaand aan een (bouw)project of ruimtelijke ontwikkeling rekening te houden met het eventueel voorkomen van beschermde en/of zeldzame planten- en diersoorten kan effectief worden omgegaan met de aanwezigheid van een beschermde soort.



Projectlocatie

De onderhavige projectlocatie is tot op heden in gebruik geweest als agrarische grond. De gronden zijn ten behoeve van dit agrarische gebruik bewerkt en geploegd door landbouwmachines. Door dit gebruik is de aanwezigheid van beschermde plant- en diersoorten uitgesloten. Bovendien is de projectlocatie gelegen aangrenzend aan een groot distributiecentrum. Het uitvoeren van ecologisch onderzoek is niet aan de orde.

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan.

Onderzoek stikstofdepositie (AERIUS)

Ter voorbereiding op de realisering van het onderhavige plan is door bureau Lievense een AERIUS-calcuatie uitgevoerd. In het onderstaande worden de resultaten van deze AERIUS-calcuatie beschreven.

Onderzoek stikstofdepositie Katoen Natie Limburg Automotive Center (KTN LAC) fase 1 te Born, Lievense, rapportnummer SLM013491.NOT002.AC.RL, d.d. 17.06.2020

Resultaten**Bouwfase**

De eventuele toename van stikstofdepositie dient per jaar (aaneengesloten periode van 12 maanden) te worden beschouwd en beoordeeld. De bouwfase moet daarom steeds bekeken worden in combinatie met de gebruiksfase van het gerealiseerde magazijn. Voor de berekening is uitgegaan van zes maanden bouwfase in combinatie met zes maanden gebruiksfase.

Ten behoeve van het onderzoek is in eerste instantie bepaald bij welke maximale stikstofemissie op jaarbasis als gevolg van de bouwfase geen toename van stikstofdepositie op relevante Natura2000-gebieden in de omgeving zal plaatsvinden, of anders gezegd bij welke maximale emissie geen depositie groter dan 0,00 mol/ha/jaar wordt veroorzaakt. Om deze maximaal toegestane emissie als gevolg van de bouwfase te kunnen bepalen zijn twee bronnen van stikstofemissie in AERIUS gemodelleerd:

- 1) emissie als gevolg van brandstofverbranding mobiele werktuigen bouwfase: hiervoor is een oppervlaktebron gemodelleerd ter plaatse van het plangebied. Voor deze bron zijn de standaard kenmerken uit AERIUS Calculator aangehouden voor de sector 'Mobiele werktuigen – Bouw en Industrie'. In een eerste variant wordt ervan uitgegaan dat 100% van de in te zetten mobiele werktuigen zware (vermogen 130-560 kW) en relatief oude machines betreffen die over STAGE IV motoren beschikken. De werkelijke situatie zal zich hier ergens tussenin bevinden;
- 2) emissie als gevolg van brandstofverbranding bouwverkeer: hiervoor is een lijnbron gemodelleerd vanaf het plangebied. In de bouwfase is het verkeer beschouwd tot aan de aansluiting met de N276. Vanaf de N276 wordt ervan uitgegaan dat het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Voor deze bronnen zijn de standaard kenmerken uit AERIUS Calculator aangehouden voor de sector 'Wegverkeer – Binnen bebouwde kom'.

Tevens dient rekening te worden gehouden met de gebruiksfase gedurende zes maanden. Hiervoor zijn de volgende bronnen van stikstofemissie in AERIUS gemodelleerd (zie onderstaande afbeelding):

- 3) emissie als gevolg van het aardgasverbruik;
- 4) emissie als gevolg van de sprinklerinstallatie;
- 5) emissie als gevolg van de verkeersaantrekkende werking.

Uitgaande van deze emissiebronnen is voor de bouwfase bepaald dat een emissie als gevolg van deze bouwfase van maximaal 444,0 kg NO_x op jaarbasis niet leidt tot een toename van de depositie op nabij gelegen Natura2000-gebieden of anders gezegd een emissie als gevolg van deze bouwfase



van minimaal 444,0 kg NO_x op jaarbasis levert geen depositieresultaten op boven 0,00 mol/ha/jaar. Om tot deze maximale emissie te komen is in de berekeningen uitgegaan van:

- 1) een emissie op de bouwplaats van circa 441,6 kg NO_x op jaarbasis. Dit is vergelijkbaar met de verbranding van 39.831 liter brandstof door bouwmachines met STAGE klasse IIIa motoren en met een vermogen van 130 tot 560 kW. Dergelijke machines kunnen hiermee circa 7.660 uur per jaar worden gebruikt. Bij toepassing van schoon materieel met STAGE klasse IV motoren kan zelf 365.120 liter brandstof worden gebruikt op jaarbasis, dergelijke schone machines kunnen hiermee circa 70.215 uur per jaar worden gebruikt;
- 2) een emissie van circa 2,4 kg NO_x op jaarbasis als gevolg van het bouwverkeer: hierbij is uitgegaan van 400 vrachtwagens en 2.500 personenwagens of bestelwagens die per jaar naar de bouwlocatie komen. Zowel de heen- als terugbewegingen zijn hierbij in rekening gebracht.

Op basis van de aangeleverde gegevens kan worden samengevat dat door de bouwfase in totaal 2.265 draai-uren met mobiele werktuigen met een totaal brandstofverbruik van 11.741 liter nodig zijn, waarbij alle mobiele werktuigen beschikken over een STAGE IV motor. Daarnaast zijn in totaal 46 transporten zwaar verkeer nodig en voor het woon-werkverkeer is een aanname gemaakt van 500 transporten licht verkeer. Deze aantallen passen ruim binnen de hierboven omschreven maximaal toegestane aantallen. De totale emissie als gevolg van het voorziene bouwproces is berekend op 14,4 kg NO_x. Het voorziene bouwproces zal dus niet leiden tot een toename van de stikstofdepositie in nabijgelegen Natura2000-gebieden.

Uit de berekening van de maximale emissie blijkt tevens dat, indien het om welke reden dan ook, niet mogelijk blijkt te zijn om mobiele werktuigen te voorzien die over een STAGE IV motor beschikken, de mogelijkheid bestaat om mobiele werktuigen te voorzien die over een STAGE IIIa motor beschikken.

Gebruiksfasen

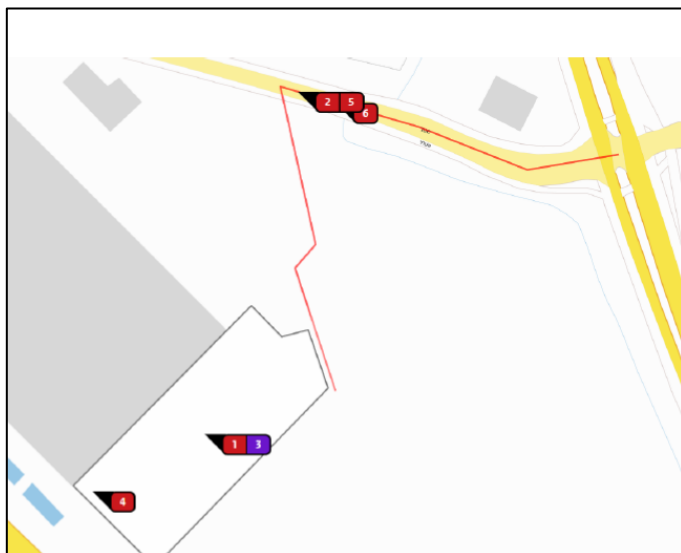
Voor een volledig jaar bedrijfsvoering is berekend dat de stikstofemissie als gevolg van de gebouwverwarming, het testen van de sprinklerpomp en de verkeersaantrekkende werking van het magazijn (overeenkomstig een totale emissie van 52,3 kg NO_x per jaar) niet leidt tot een toename van de stikstofdepositie op relevante nabij gelegen Natura2000-gebieden.

Conclusie

Voor de realisatie van het nieuwe magazijn 'Katoen Natie Limburg Automotive Center' fase 1 aan de Mitsubishi Avenue te Born is geconcludeerd dat noch de bouwfase noch de gebruiksfase leiden tot een toename van de stikstofdepositie in relevante Natura2000-gebieden. Het project heeft geen significante effecten op de kwalificerende natuurwaarden in nabij gelegen Natura2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie. De Wet natuurbescherming vormt, vanuit het aspect stikstofdepositie, geen belemmering voor het project.

Het onderzoeksrapport van bureau Lievense is als separate bijlage 4 bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen.





AERIUS-modelling

2.9 Overige milieuaspecten

Geurhinder

Het plan voorziet niet in de realisatie van een geurhindergevoelige functie. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

Lichthinder

Het onderhavige bouwplan voorziet niet in de toevoeging van een lichthindergevoelige functie. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

Trillingshinder

Het plan voorziet niet in de realisatie van een trillingshindergevoelige functie. Er is derhalve geen nader onderzoek noodzakelijk.

2.10 Ruimtelijke effecten van het plan op de omgeving

Het onderhavige plan voorziet in de realisatie van een warehouse ten behoeve van op- en overslag van goederen. De projectlocatie is in het ter plaatse vigerende bestemmingsplan 'Industriepark Swentibold N297n' gedeeltelijk bestemd tot 'bedrijfsdoeleinden 2' en gedeeltelijk bestemd tot 'bedrijfsdoeleinden 3'. Binnen beide bestemmingen is de realisatie van een warehouse ten behoeve van de op- en overslag van goederen reeds toegestaan. Het plan is echter strijdig met een gedeelte van de bouwregels behorende bij deze bestemmingen en voor wat betreft het gebruik in strijd met het bestemmingsplan, omdat het warehouse niet specifiek bestemd is voor de automotive industrie (zie hoofdstuk 2.3 van deze ruimtelijke onderbouwing). Het onderhavige bouwplan voorziet in een gebouw met een bouwhoogte van 15,00 meter. In het bestemmingsplan is een bouwhoogte van maximaal 20,00 meter toegestaan.

Omdat de gronden reeds in het vigerende bestemmingsplan (sinds 2000) zijn aangewezen voor de realisatie van een warehouse en omdat het onderhavige bouwplan voorziet in een lagere bouwhoogte dan de bouwhoogte die in het vigerende bestemmingsplan is voorgeschreven, kan gesteld worden dat het plan geen negatieve ruimtelijke effecten op de omgeving bewerkstelligt.

Resumerend kan worden aangegeven dat de beoogde ontwikkeling geen nadelige ruimtelijke effecten oplevert voor de omgeving en derhalve aanvaardbaar wordt geacht.



2.11 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Procedure

Op de voorbereiding van een omgevingsvergunning ex artikel 2.1 c / 2.12 eerste lid 1, onderdeel a, sub 3° Wabo is, conform het bepaalde in de Wabo (paragraaf 3.3) de uitgebreide procedure van toepassing, met dien verstande dat het ontwerpbesluit gedurende zes weken ter inzage ligt. Binnen zes maanden dient op de aanvraag omgevingsvergunning te zijn beslist waarbij de eenmalige mogelijkheid geboden wordt deze termijn met zes weken te verlengen.

2.12 Economische uitvoerbaarheid

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in artikel 6.2.1 een opsomming gegeven van de bouwplannen die worden beschouwd als bouwplan in de zin van 6.12 Wro waarvoor een exploitatieplan dient te worden vastgesteld indien het kostenverhaal niet anderszins is geregeld (dat wil zeggen indien men geen anterieure privaatrechtelijke overeenkomst heeft kunnen sluiten met de ontwikkelende partij).

Het onderhavige plan wordt niet gerekend tot de in artikel 6.2.1 Bro aangewezen bouwplannen. Het sluiten van een anterieure overeenkomst is derhalve niet noodzakelijk.



3 Motivering

In Born aan de Mitsubishi Avenue ligt een thans braakliggend perceel. Hier wordt Katoen Natie Limburg Automotive Center (KTN-LAC) gevestigd, in opdracht van Automotive Logistic Center Langer (ALCL). Het beoogde warehouse heeft een oppervlakte van circa 16.000 m² en is bestemd voor de op- en overslag van goederen. KTN-LAC bouwt dit warehouse om te anticiperen op de toekomstige vraag naar opslagcapaciteit. Dit is het business model van KTN-LAC. Door te anticiperen op deze toekomstige vraag kan snel worden ingespeeld op de vraag om opslagcapaciteit vanuit de markt. De verwachting is echter dat het in dit plan beoogde warehouse op korte termijn volledig wordt benut.

De eigenaar van de gronden (Katoen Natie) heeft hiertoe een principeverzoek ingediend bij de gemeente Sittard-Geleen. De realisering van de beoogde nieuwe bebouwing is in strijd met het ter plaatse vigerende bestemmingsplan 'Industriepark Swentibold/N297n'. In dit bestemmingsplan zijn de gronden bestemd tot 'Bedrijfsdoeleinden 2' en 'Bedrijfsdoeleinden 3'. De realisering van het onderhavige bouwplan is in strijd met de bouwregels die gelden ter plaatse van deze bestemmingen. Het beoogde nieuwe gebouw wordt tegen het naastgelegen gebouw van European Distribution Centre Mitsubishi Motors Europe (EDC MME) aangebouwd. Hierdoor is er sprake van één aaneengesloten gevel met een lengte van 377 meter, terwijl het de bouwregels van het bestemmingsplan een maximale lengte van 300 meter voorschrijven. Tevens schrijft het bestemmingsplan voor dat tussen bedrijfsgebouwen een afstand van 15 meter in acht moet worden genomen. Ook aan deze bouwregel wordt niet voldaan, omdat het gebouw tegen het bestaande gebouw van EDC MME wordt aangebouwd.

De gemeente Sittard-Geleen wil de uitbreiding van het distributiecentrum mogelijk maken door af te wijken van het geldende bestemmingsplan. Dit kan door het verlenen van een omgevingsvergunning ex artikel 2.1, eerste lid, onder c./ 2.12, eerste lid, onder a., sub 3^o Wabo, waarmee van de vigerende bestemmingsplannen kan worden afgeweken. Als onderdeel van de genoemde procedure dient een 'goede ruimtelijke onderbouwing' te worden opgesteld, waarin het plan en de beleidsmatige en ruimtelijk-stedenbouwkundige afwegingen ten behoeve van de realisatie van het plan dienen te zijn verwoord. Het voorliggende document voorziet in deze vereiste. De ten behoeve van deze omgevingsvergunning te volgen procedure is geregeld in paragraaf 3.3 Wabo (projectafwijakingsbesluit).

Documenten bij deze ruimtelijke onderbouwing

Bij de voorliggende ruimtelijke onderbouwing is een verbeelding (een eenvoudige verbeelding (IDN-code: NL.IMRO.1883. PBKTNLACWarehouse-VA01) met de begrenzing van projectlocatie en een koppeling naar de ruimtelijke onderbouwing met bijlage) gevoegd. De analoge versie van deze verbeelding is opgenomen als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing.

De in deze ruimtelijke onderbouwing beschreven ontwikkeling wordt in ruimtelijk en planologisch opzicht aanvaardbaar geacht omdat:

- het plan past binnen de bestaande ruimtelijk-stedenbouwkundige structuur;
- het bouwplan past binnen de beleidskaders van Rijk, provincie, regio en gemeente;
- de waterhuishouding op de projectlocatie door het plan niet nadelig wordt beïnvloed;
- geen archeologische waarden worden verstoord;
- geen beschermde faunistische of floristische waarden worden verstoord;
- er geen overige milieubelemmeringen zijn;
- de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd is.

Resumerend kan worden geconcludeerd dat de realisering van het voornoemd plan in de gemeente Sittard-Geleen in planologisch en ruimtelijk-stedenbouwkundig opzicht aanvaardbaar is.



Bijlage Verbeelding bij omgevingsvergunning

