

**vandewall**  
planologisch advies

**Ruimtelijke onderbouwing t.b.v. de  
realisatie van het Katoen Natie Limburg  
Automotive Center Fase 2**

**Gemeente Sittard-Geleen**

**COLOFON**

|                       |                                  |
|-----------------------|----------------------------------|
| Opdrachtgever:        | Paul Bartelink Bouw / ALCL       |
| IDN-nummer:           | NL.IMRO.1883.PBKTNNatieBrnFase2- |
| Versie:               | VA01                             |
| Status:               | vastgesteld                      |
| Datum:                | 13 mei 2022                      |
| Auteur:               | K. Moonen                        |
| 2 <sup>e</sup> lezer: | C. Vandewall                     |
| Kwaliteitscontrole:   | A. Stols                         |
| Projectnummer:        | VPA 2019.75                      |

# Inhoud

|                                                              |          |
|--------------------------------------------------------------|----------|
| <b>1 Inleiding</b>                                           | <b>3</b> |
| <b>2 Ruimtelijke onderbouwing</b>                            | <b>4</b> |
| 2.1 Ligging en beschrijving projectlocatie en omgeving ..... | 4        |
| 2.2 Het plan .....                                           | 6        |
| 2.3 Vigerend bestemmingsplan .....                           | 8        |
| 2.4 Beleidskader .....                                       | 10       |
| 2.5 Milieuaspecten .....                                     | 17       |
| 2.6 Water .....                                              | 23       |
| 2.7 Archeologie .....                                        | 25       |
| 2.8 Flora en Fauna .....                                     | 27       |
| 2.9 Overige milieuaspecten .....                             | 28       |
| 2.10 Ruimtelijke effecten van het plan op de omgeving .....  | 28       |
| 2.11 Maatschappelijke uitvoerbaarheid .....                  | 29       |
| 2.12 Economische uitvoerbaarheid .....                       | 29       |
| Bijlage 1 Verbeelding bij ruimtelijke onderbouwing .....     | 31       |
| Bijlage 2 Reactie provincie Limburg .....                    | 32       |

## 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 Warehouse fase 2, Spider Monkey Consultancy, rapportnummer 20190604-2B (Definitief2), d.d. 03.03.2021;
- 3) Archeologisch onderzoek Mitsubishi European Distribution Center te Born, Geonius Milieu B.V., rapportnummer MA180006.068.R01.v1.0, d.d. 03.12.2019;
- 4) Onderzoek stikstofdepositie i.h.k.v. aanvraag omgevingsvergunning KTN Automotive Center fase 2 Born, WSP, rapportnummer SLM016139, d.d. 12.03.2021.



# 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). De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op fase 2 van de beoogde ontwikkeling. Het warehouse dat in fase 2 van dit project wordt gerealiseerd, betreft een uitbreiding van het warehouse dat in fase 1, direct ten noordwesten grenzend aan de projectlocatie, is gerealiseerd. Deze uitbreiding heeft een gebruiksoppervlakte van circa 24.000 m<sup>2</sup>. Het warehouse is bestemd voor de op- en overslag van goederen.

De eigenaar van de gronden (Katoen Natie) heeft hiertoe een principeverzoek ingediend bij de gemeente Sittard-Geleen. Na het indienen van dit principeverzoek is het provinciaal inpassingsplan 'Uitbreiding VDL Nedcar' vastgesteld. Het beoogde initiatief past binnen zowel de bouwregels als de gebruiksregels van dit provinciaal inpassingsplan.

## *Documenten bij deze ruimtelijke onderbouwing*

Bij de voorliggende ruimtelijke onderbouwing is een verbeelding (een eenvoudige verbeelding (IDN-code: NL.IMRO.1883. PBKTNNatieBrnFase2-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.

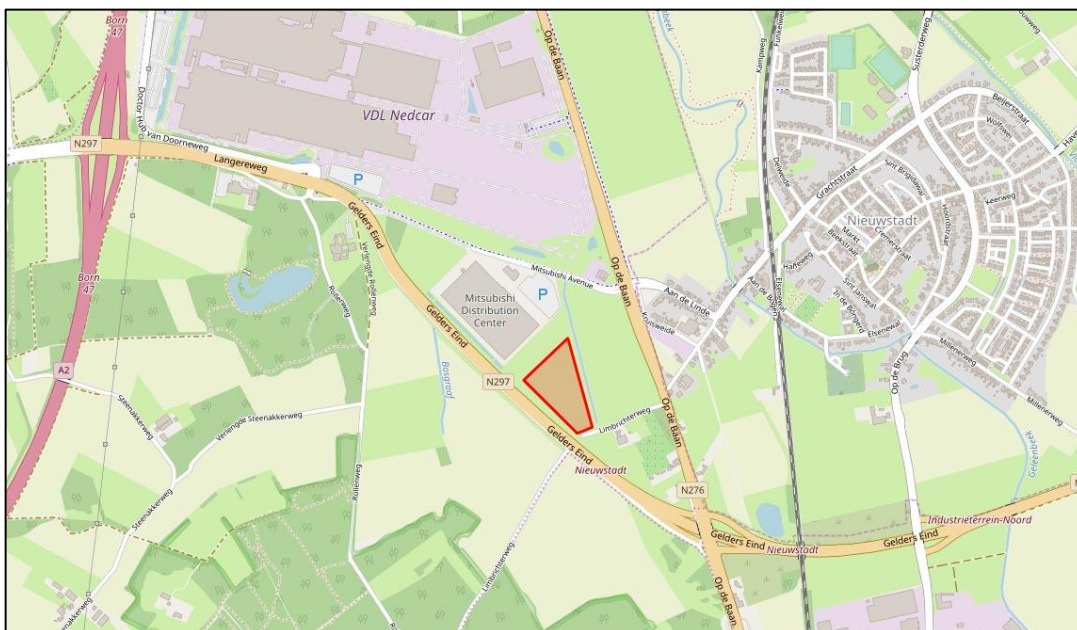


## 2 Ruimtelijke onderbouwing

### 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).

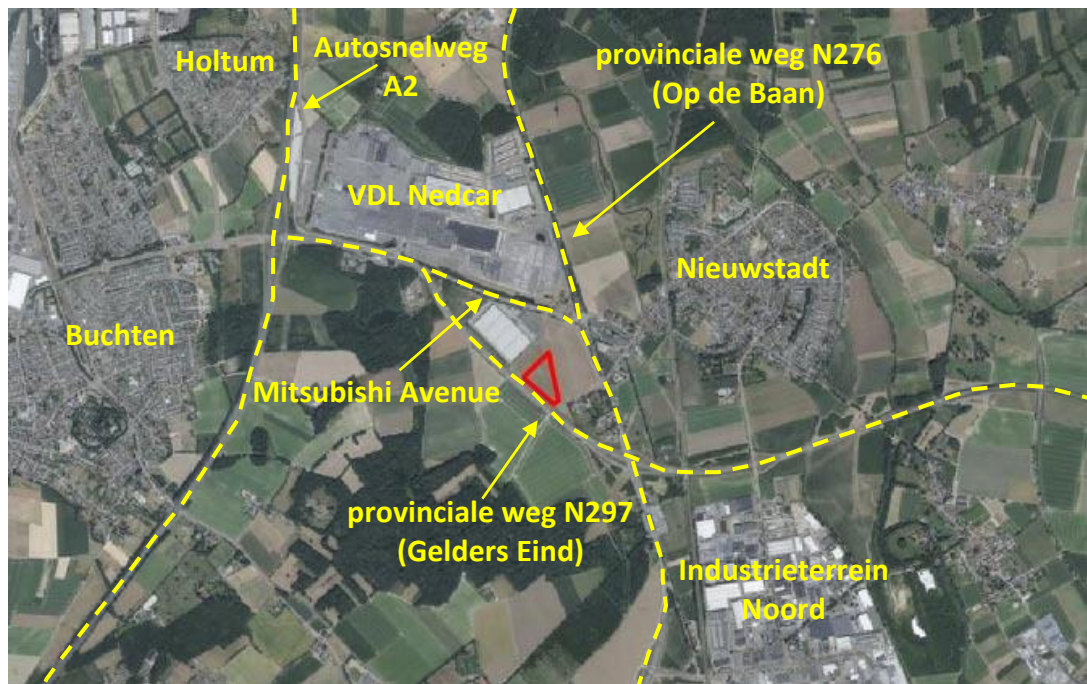
De projectlocatie heeft een oppervlakte van 30.215 m<sup>2</sup> en is kadastraal bekend gemeente Born, sectie L, nummers 301 (ged.) en 305 (ged.). Op het onderstaande overzichtskaartje is de ligging van de projectlocatie aangeduid middels een rode kleur:



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 700 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'. Direct grenzend aan de oostzijde van de projectlocatie ligt een aftakking van de weg Op de Baan. 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 1,2 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). Op de achtergrond van de foto is de bedrijfsbebouwing van het Mitsubishi distributiecentrum zichtbaar:



*De projectlocatie, gezien vanuit zuidelijke richting*

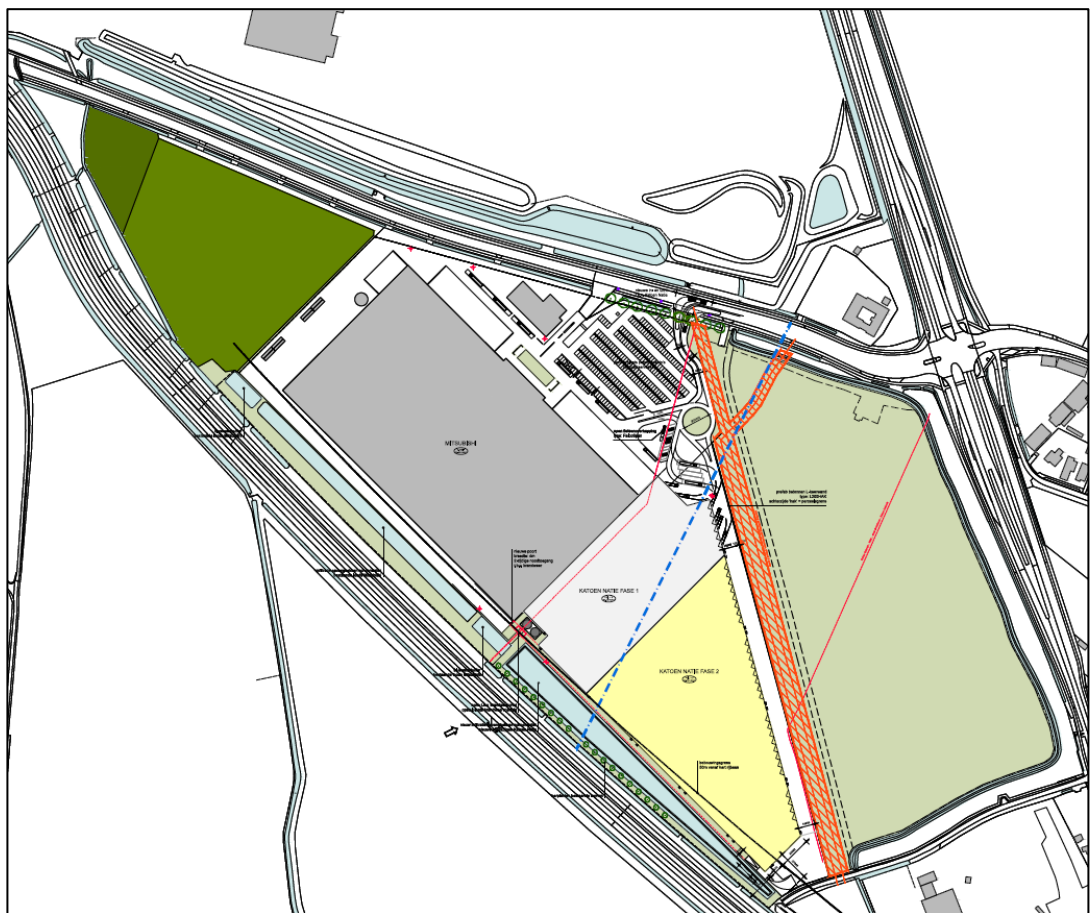


## 2.2 Het plan

### 2.2.1 Het bouwplan

Door Lonnie Koken Architecture & Design is een bouwplan vervaardigd voor de realisatie van een uitbreiding van het Katoen Natie Born Warehouse fase 1 (op onderstaande afbeelding in lichtgrijze kleur weergegeven). De beoogde uitbreiding (warehouse fase 2) heeft een vloeroppervlakte van circa 24.000 m<sup>2</sup> en een bouwhoogte van 15 meter. Er worden 28 dockshelters gerealiseerd voor het laden en lossen van vrachtwagens. De achtergevel wordt middels het onderhavige bouwplan met 222 meter verlengd. De voorgevel van de beoogde uitbreiding heeft eveneens een lengte van 222 meter.

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



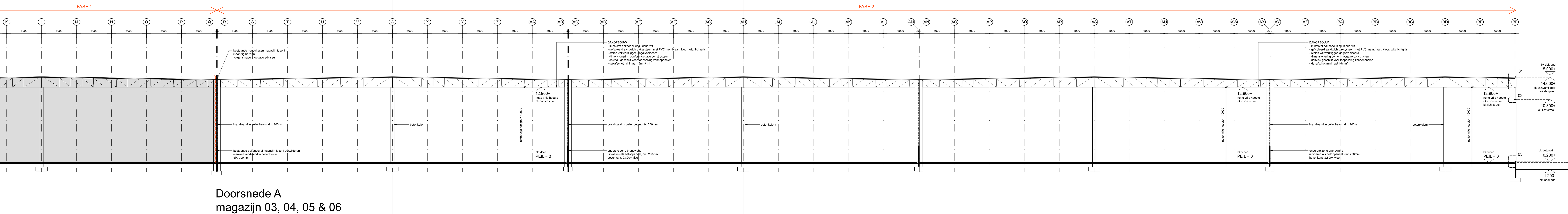
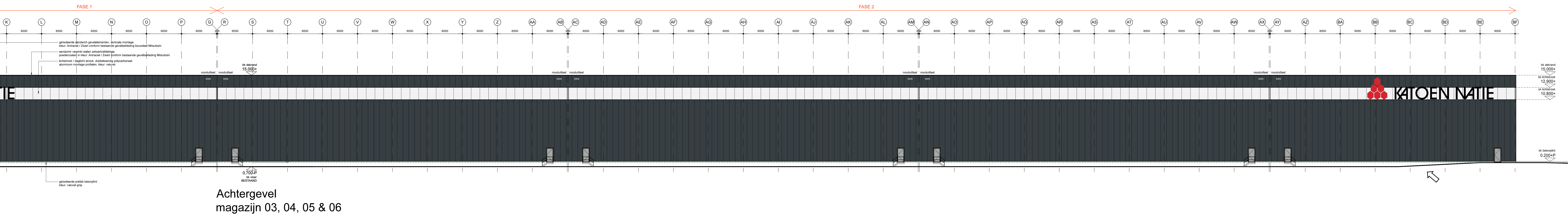
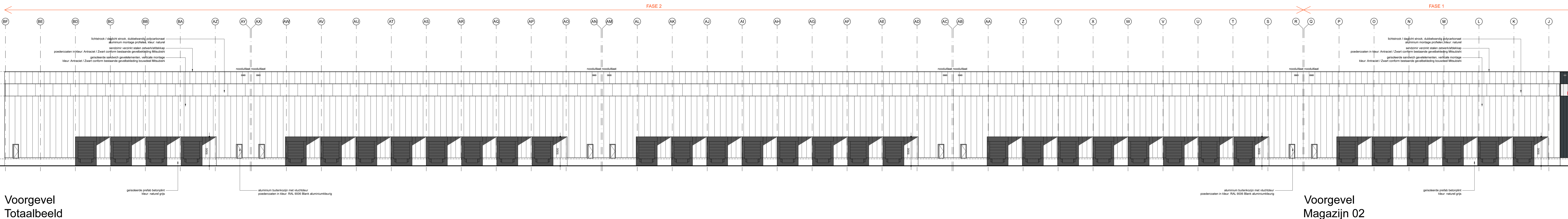
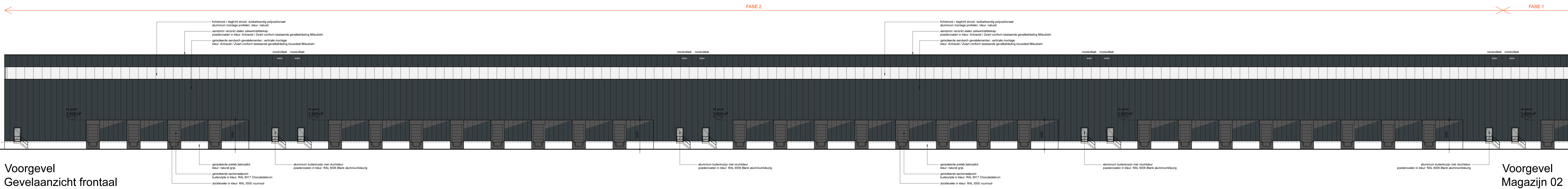
*Situatietekening toekomstige situatie*



Op de navolgende pagina's zijn de geveltekeningen van de beoogde uitbreiding in A3-formaat weergegeven. Achtereenvolgend worden de voorgevel, de achtergevel en de linker zijgevel weergegeven.







- RENVOL
- magazijn fase 1
  - magazijn fase 2
  - skopwerkzaamheden
  - brandwand in colbertbeton, dik. 200 mm
  - metalewerk in schorwerk betonblokken, dik. 200mm
  - metastud wand met geluidsisolerende minerale wol, dik. 150 mm
  - zelfsluitende deur
  - 60 minuten brandwerend, van buiten naar binnen
  - 60 minuten brandwerend, in twee richtingen
  - 60 minuten brandwerend, zelfsluitend
  - horizontaal / verticale paneelkleding / draaknopcylinder met deurkruk
  - standeling hemelwatrafoor, uv-systeem (volkylstroom)
  - handbrandblusser, onderhoud van draagbare blusbestellen conform NEN 2559
  - vluchtrouteaanduiding (conform NEN3011)
  - zonering dakvlak toepassing zonnepanelen
  - uv-systeem (volkylstroom)
  - permanente valbeveiliging met ankerpunten volgens NEN-EN 795, inclusief ladderborguit

- ALGEMEEN
- Alle toegepaste materialen en constructieonderdelen voldoen aan de brandklasse conform NEN-EN 13501-1.
- Inbraakwerendheid van bereikbare gevelelementen / hang- en sluitwerk minimale weerstandsklasse 2.
- Alle HR++ buitenbeglazing conform NEN 3669 (gelaagd, ongevaagd en/of gehard).
- Alle vloerafschelingen rondom trappen hebben een hoogte van 1 meter en hebben geen openingen waardoor een bal met een diameter groter dan 0,5 meter kan passeren. Conform artikel 2.17 Afd. 2.19 lid 1 en 2.19 lid 1 van het Bouwbesluit 2012. Alle afscheidingen langs trappen hebben een hoogte van minimaal 0,85 meter. Conform artikel 2.18, lid 5 van het Bouwbesluit 2012.
- Thermische isolatie magazijnen, Lichte Industriefunctie
- Vloeren Rc > 0,0 m<sup>2</sup>/K/W
  - Buitergevels Rc > 3,5 m<sup>2</sup>/K/W
  - Daken Rc > 3,5 m<sup>2</sup>/K/W
- Elektra
- Gas
- Luchtverversing
- CV
- Riolering
- Brandpreventie, noodverlichtingsarmaturen en brandbestrijdingsmiddelen conform
- BRANDVEILIGHEID ADVISEUR
- Vluchtrouteaanduiding conform NEN 3011 en conform zichtbaarheidsniveaus van NEN-EN 1838.
  - Alle verkeersroutes hebben over de volle lengte een vrije doorgang van minimaal 1,1 meter.
  - Alle deuren hebben een vrije doorgang van minimaal 850mm.
- DAGLICHT- / VENTILATIE- EN EP-BEREKENING CONFORM RAPPORTAGE BOUWBSLUITTOETS ADVISEUR EN TEKENING CONSTRUCTEUR.
- ALLE CONSTRUCTIEONDERDELEN VOLGENS BEREKENING EN TEKENING CONSTRUCTEUR.
- PEIL = 0,00 = bovenzijde afgewerkte vloer nieuwe magazijnen Katoen Natie = 35,75+NAP.
- ALLE MATEN IN HET WERK TE METEN EN/OFF TE CONTROLLEREN.

**KATOEN NATIE**

Bouwplaats:  
Mitsubishi Avenue 21  
6101, DE BIEB.

Kadastrale gemeente: Sittard-Geleen  
Sectie: L  
Perceelnummers: 301 & 305

wijziging d.d. 14-01-2021 lengte hellingbaan;

**K**

Lonnie Koken *architecture + design*

nr. ing. Lonnie N.W. Koken March  
Bourgonde 79  
6101, DE BIEB.  
+31(0)1643 13 90 51  
info@lonnietekken.nl  
www.lonnietekken.nl

DEFINITIEF

CLIENT: KATOEN NATIE - LANGEN HOLDING BV  
PROJECT: NIEUWBOUW LIMBURG AUTOMOTIVE CENTER  
DOSSIER: PE 277

ONDERWERP: VOORGEVEL, ACHTERGEVEL EN DOORSNEDEN A - FASE 2

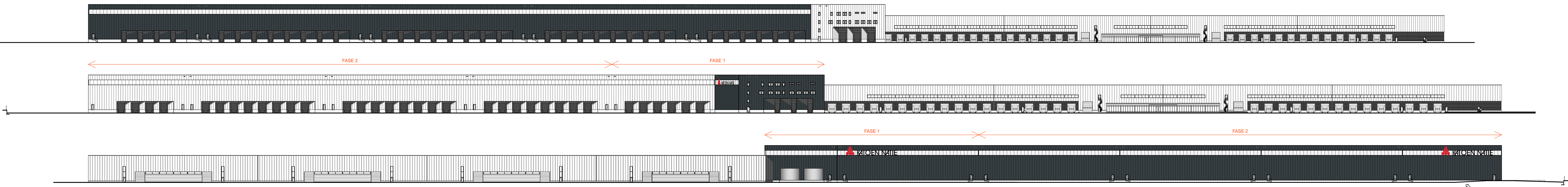
SCHAAL: 1:200 (A0+)

DATE: 14.01.2021 | 17.09.2019

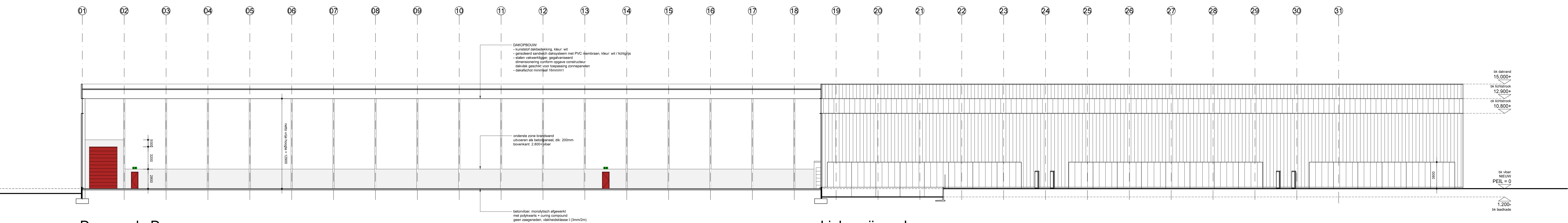
VERSIE: B-LK

0V.23



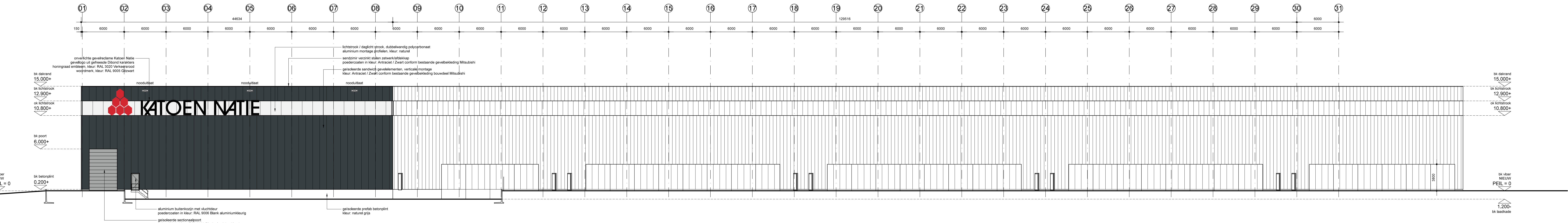


Totaalbeeld langsgevels bestaand & nieuw, schaal 1:500



Doorsnede D magazijn 04

Linker zijgevel



Linker zijgevel

- RENNVOOI
- magazijn fase 1
  - magazijn fase 2
  - skopwerkzaamheden
  - brandwerend in collietaten, dik: 200 mm
  - metalewerk in schoonwerk betonblokken, dik: 200mm
  - metal stud wand met geluidsisolerende minerale wol, dik: 150 mm
  - zelfsluitende deur
  - 60 minuten brandwerend, van buiten naar binnen
  - 60 minuten brandwerend, in twee richtingen
  - 60 minuten brandwerend, zelfsluitend
  - horizontaal / verticale paneelkleding / draaknopplaat met deurkruk
  - standleiding hennelwaterafvoer, u-v-systeem (vokulaystroom)
  - handbrandblusser, onderhoud van draagbare blusbestellen conform NEN 2559
  - vluchtrouteaanduiding (conform NEN3011)
  - zonering dakvlak toepassing zonnepanelen
  - u-v-systeem (vokulaystroom)
  - permanente valbeveiliging met ankerpunten volgens NEN-EN 795, inclusief ladderborgpunt

## ALGEMEEN

Alle toegepaste materialen en constructieonderdelen voldoen aan de brandklasse conform NEN-EN 13501-1. Intraakwerendheid van bereikbare gevel-elementen / hang- en sluitwerk minimale weerstandsklasse 2. Alle HR++ buitenbeglazing conform NEN 3659 (gelag, ongelagd en/of gehard).

Alle vloerafschelingen rondom trappen hebben een hoogte van 1 meter en hebben geen openingen waardoor een bal met een diameter groter dan 0,5 meter kan passeren. Conform artikel 2.17 Afd. 2.18 lid 1 en 2.19 lid 1 van het Bouwbesluit 2012. Alle afscheidingen langs trappen hebben een hoogte van minimaal 0,85 meter. Conform artikel 2.18, lid 5 van het Bouwbesluit 2012.

Thermische isolatie magazijnen, Lichte Industriefunctie

- Vloeren:  $R_c \geq 0,0 \text{ m}^2/\text{K}$
- Buitergevels:  $R_c \geq 3,5 \text{ m}^2/\text{K}$
- Daken:  $R_c \geq 3,5 \text{ m}^2/\text{K}$

Elektra: installatie conform NEN 1010  
Gas: installatie conform NEN 1078  
Luchtverversing: installatie conform NEN 1087  
CV: installatie conform NEN 3023  
Riolering: installatie conform NEN 3216

BRANDPREVENTIE, NOODVERLICHTINGSARMATUREN EN BRANDBESTRIJDINGSMIDDELEN CONFORM BRANDVEILIGHEID ADVISEUR

- Vluchtrouteaanduiding conform NEN 3011 en conform zichtbaarheidsniveaus van NEN-EN 1838.
- Alle deuren in inwendige brandwerende scheidingsconstructies dienen zelfsluitend te worden uitgevoerd.

DAGLICHT / VENTILATIE - EN EP-BEREKENING CONFORM RAPPORTAGE BOUWBSLUITTOETS ADVISEUR

- Alle verkeersroutes hebben over de volle lengte een vrije doorgang van minimaal 1,1 meter.
- Alle deuren hebben een vrije doorgang van minimaal 850mm.

RIOLERING / VENTILATIE / SPARKING VOLGENS OPGAVE ADVISEUR

- Infiltratievoorzieningen conform ontwerp, berekeningen en tekeningen adviseur riolering en waterberging.

DIMENSIONERING PLUVA SYSTEEM EN NOODUITLATEN VOLGENS OPGAVE ADVISEUR EN BEREKENING EN TEKENING CONSTRUCTEUR

PEIL = 0,00 = bovenzijde afgewerkte vloer nieuwe magazijnen Katoen Natie = 35,75+NAP.

ALLE MATEN IN HET WERK TE METEN EN/OFF TE CONTROLLEREN.



Bouwplaats:  
Mitsubishi Avenue 21  
6101 SA 8018  
Kadastrele gemeente: Sittard-Geleen  
Sectie: L  
Perceelnummers: 301 & 305

wijziging d1-14-01-2021 lengte hellingbaan;



CLIENT: KATOEN NATIE - LANGEN HOLDING BV  
PROJECT: NIEUWBOUW LIMBURG AUTOMOTIEVE CENTER  
DOSSIER: PE 2777

ONDERWERP: LANGSGEVELS, LINKER ZIJGEVEL & DOORSNEDEN D - FASE 2  
SCHAAK: 1:200 & 1:500 (A0+)  
DATUM: 14.01.2021 | 17.09.2019  
VERSIE: B-LK



### 2.2.2 Parkeren

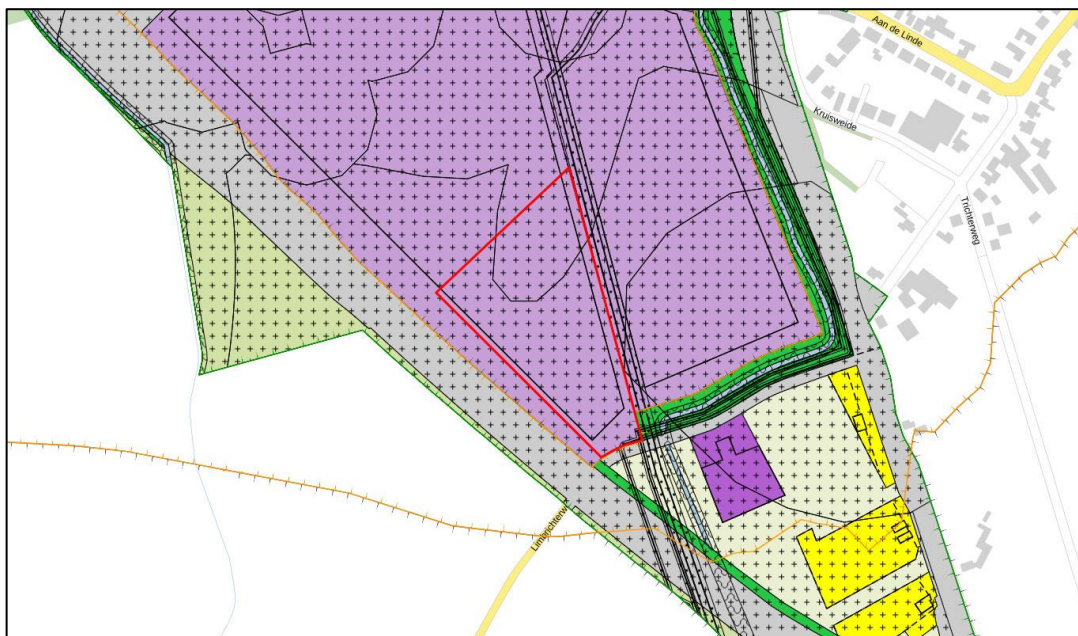
Het onderhavige plan voorziet niet in de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte neemt niet toe door de realisatie van het onderhavige bouwplan. Bij de planvorming van Katoen Natie Born Warehouse fase 1, gelegen direct ten noordwesten van de onderhavige projectlocatie, is geanticipeerd op het voorliggende parkeervraagstuk. Ten noorden van 'Warehouse fase 1' ligt het Mitsubishi distributiecentrum. Dit distributiecentrum en het bijbehorende perceel is eigendom van Katoen Natie. Bij het Mitsubishi distributiecentrum ligt een bestaand parkeerterrein bestaande uit 382 parkeerplaatsen. Dit parkeerterrein kent een grote overcapaciteit. Ten behoeve van de ontsluitingsweg, die ten noorden van de projectlocatie (ter hoogte van Warehouse fase 1) wordt gerealiseerd, wordt een gedeelte van het bestaande parkeerterrein opgeheven. Hier komen in totaal 117 parkeerplaatsen te vervallen, waardoor in de toekomstige situatie sprake is van 265 parkeerplaatsen. Bij 'Warehouse fase 1' worden 10 nieuwe parkeerplaatsen aangelegd, ten behoeve van de medewerkers van het warehouse en de ondergeschikte kantoorvoorziening die in het gebouw gerealiseerd wordt. Tevens zijn deze parkeerplaatsen beschikbaar voor (sporadische) bezoekers. Ook wordt hier een fietsenstalling gerealiseerd.

### 2.3 Vigerend bestemmingsplan

#### *Provinciaal Inpassingsplan 'Uitbreiding VDL Nedcar'*

De onderhavige projectlocatie is thans juridisch-plaologisch geregeld in het provinciaal inpassingsplan 'Uitbreiding VDL Nedcar' (vastgesteld d.d. 18.12.2020). In dit provinciaal inpassingsplan is de volledige projectlocatie bestemd tot 'Bedrijventerrein - 2'. Tevens zijn de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 4' en 'Waarde - Archeologie 5' op de projectlocatie van toepassing. Voorts is de volledige projectlocatie gelegen binnen de gebiedsaanduidingen 'milieuzone - Roerdalslenk' en 'overige zone - industrieterrein'.

De onderstaande afbeelding toont een uitsnede van de verbeelding behorende bij het provinciaal inpassingsplan. Op deze uitsnede is de projectlocatie middels een rode omlijning weergegeven:



*Uitsnede verbeelding provinciaal inpassingsplan 'Uitbreiding VDL Nedcar'*



**Enkelbestemming 'Bedrijventerrein – 2'**

De gronden met de enkelbestemming 'Bedrijventerrein – 2' zijn bestemd voor:

- toeleverende en ondersteunende bedrijven voor de automotive industrie, met dien verstande dat geluidzoneringsplichtige inrichtingen en risicovolle inrichtingen zijn toegestaan;
- voorzieningen van algemeen nut;
- wegen en paden;
- waterlopen, waterpartijen en waterhuishoudkundige voorzieningen;

met de daarbij behorende:

- erven en terreinen;
- parkeervoorzieningen;
- geluidwerende en lichtwerende voorzieningen;
- groenvoorzieningen.

**Dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4' en 'Waarde – Archeologie 5'**

De voor 'Waarde – Archeologie 4' en 'Waarde – Archeologie 5' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, tevens bestemd voor de bescherming van de archeologische waarden.

Ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4' geldt een archeologische onderzoeksplicht voorafgaand aan ruimtelijke ontwikkelingen waarbij bodemverstoring plaatsvindt met een diepte van 0,30 meter of meer beneden maaiveld, over een oppervlakte van 500 m<sup>2</sup> of meer. Ter plaatse van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 5' geldt een archeologische onderzoeksplicht voorafgaand aan ruimtelijke ontwikkelingen waarbij bodemverstoring plaatsvindt met een diepte van 0,30 meter of meer beneden maaiveld, over een oppervlakte van 10.000 m<sup>2</sup> of meer.

**Gebiedsaanduiding 'milieuzone – Roerdalslenk'**

De gronden ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'milieuzone – Roerdalslenk' zijn mede aangewezen voor de bescherming van de boringsvrije zone Roerdalslenk.

**Gebiedsaanduiding 'overige zone – industrieterrein'**

De gronden ter plaatse van de gebiedsaanduiding 'overige zone – industrieterrein' maken deel uit van het industrieterrein, waaromheen een geluidzone ligt als bedoeld in artikel 28.1 van het inpassingsplan (geluidzone-industrie').

**Toets vigerende bestemmingsplan**

Tijdens de planvorming voor het beoogde initiatief is op 18 december 2020 het provinciaal inpassingsplan 'Uitbreiding VDL Nedcar' vastgesteld. Het beoogde initiatief past binnen zowel de gebruiksregels als de bouwregels van het provinciaal inpassingsplan. Er is derhalve geen sprake van strijdigheid met het vigerende provinciaal inpassingsplan 'Uitbreiding VDL Nedcar'.







- 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> | <ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>2. voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;</li> <li>3. ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;</li> <li>4. efficiënt gebruik van de ondergrond.</li> </ol> |
| <i>Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat</i>                                | <ol style="list-style-type: none"> <li>5. een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste</li> </ol>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |



|                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                      | <p>stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;</p> <p>6. betere benutting van de capaciteit van het bestaande Mobiliteitssysteem;</p> <p>7. het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <i>Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke en cultuurhistorische waarden behouden zijn</i> | <p>8. verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;</p> <p>9. ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;</p> <p>10. ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;</p> <p>11. ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten</p> <p>12. ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;</p> <p>13. zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.</p> |

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 het initiatief past binnen de regels van het provinciaal inpassingsplan 'Uitbreiding VDL Nedcar'. De Ladder voor duurzame verstedelijking vormt dan ook geen belemmering voor de realisatie van het plan.

##### ***Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21<sup>e</sup> eeuw***

Directe aanleiding voor het kabinetsstandpunt „Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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

### *Provinciale Omgevingsvisie Limburg (POVI)*

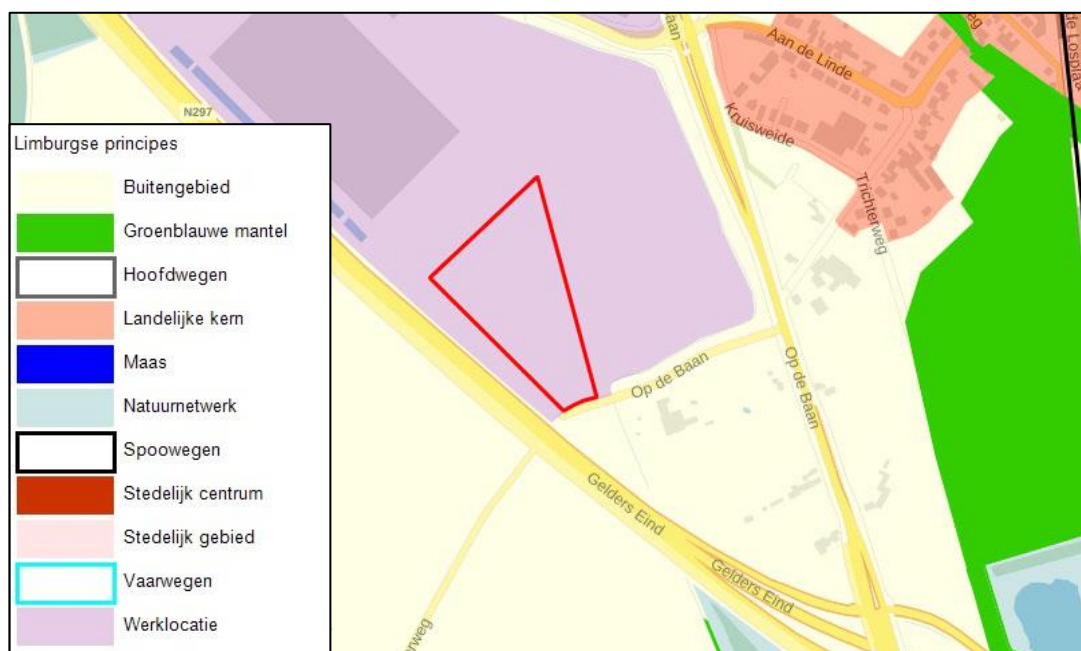
In het kader van de toekomstige Omgevingswet hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg d.d. 01.10.2021 de Provinciale Omgevingsvisie (POVI) vastgesteld. Om goed in te kunnen spelen op de Limburgse kansen en uitdagingen in de leefomgeving is een visie nodig voor de langere termijn (2030 - 2050), waarin allerlei onderwerpen aan bod komen, zoals wonen, bodem, infrastructuur, energie, economie, landbouw, water, natuur, landschap en cultureel erfgoed, maar ook gezondheid en de gezonde leefomgeving. Zo geeft de Omgevingsvisie richting aan de manieren waarop Limburg klaargemaakt wordt voor de toekomst.

De provincie zoekt naar de balans tussen het beschermen én benutten van de fysieke leefomgeving waarin we leven, wonen, werken, leren en vrije tijd besteden. Afwegingen hierbinnen geschiedt op basis van de onderstaande Limburgse principes:

- streven naar een inclusieve, gezonde en veilige samenleving die uitnodigt tot ontmoeten, recreëren en maatschappelijke betrokkenheid;
- de kenmerken en identiteit van gebieden staan centraal. Een gebiedsgerichte aanpak is de basis voor samenwerking met andere partijen en initiatiefnemers. Er is dus ruimte voor maatwerk.
- meer stad, meer land. Stedelijke functies worden geconcentreerd in compacte steden en dorpen. Landelijke gebieden worden als tegenhanger van de drukkere stedelijke gebieden ontwikkeld.
- zorgvuldig omgaan met de ruimte en voorraden, zowel onder- als bovengronds. Ingezet wordt op een sociaal-economische ontwikkeling zonder vraagstukken af te wentelen naar de volgende generaties. In lijn met de Omgevingswet gaat de Omgevingsvisie uit van het voorzorgsbeginsel; preventief handelen, milieuaantastingen bij voorrang aan de bron bestrijden en de vervuiler betaalt. In onze afwegingen worden naast de impact op mens, economie en welvaart ook de impact op de omgeving en het milieu beschouwd. Er wordt gestreefd naar functiecombinaties en het optimaal benutten van bestaande functies.

### *Onderhavig plan*

De onderhavige projectlocatie is op de bij de POVI behorende kaart aangewezen als 'Werklocatie'. De onderstaande afbeelding toont een uitsnede van deze kaart. De projectlocatie is op deze uitsnede middels een rode omlijning weergegeven:



*Uitsnede kaart 'Limburgse principes'*



### Werklocaties

De beschikbaarheid en kwaliteit van vestigingsmilieus voor het bedrijfsleven is essentieel voor de economische basis van de provincie. Er is sprake van een grote variatie aan vestigingsmilieus, uiteenlopend van grote logistiek-industriële terreinen tot aan campussen, kantoorlocaties en woonboulevards. Genoeg en kwalitatief goede ontwikkelruimte voor bestaande en nieuwe bedrijven is een provinciaal belang. Het is dan ook de provinciale ambitie om in de toekomst te beschikken over genoeg werklocaties en goede ontwikkelruimte voor bestaande en nieuwe bedrijven, zoals bedrijventerreinen, kantoorlocaties en winkelgebieden. Samen met gemeenten en/of eigenaren werkt de provincie de komende jaren toe naar werklocaties die zowel in kwantitatief als kwalitatief opzicht aan de maat zijn. Daarbij dient zo efficiënt mogelijk te worden omgegaan met het ruimtebeslag.

Het onderhavige plan voorziet in de realisatie van een nieuw warehouse ten behoeve van de automotive industrie. Deze ontwikkeling past binnen de zonering 'Werklocaties' conform de Provinciale Omgevingsvisie Limburg.

### **2.4.3 Gemeentelijk beleid**

#### ***Omgevingsvisie Sittard-Geleen 2016***

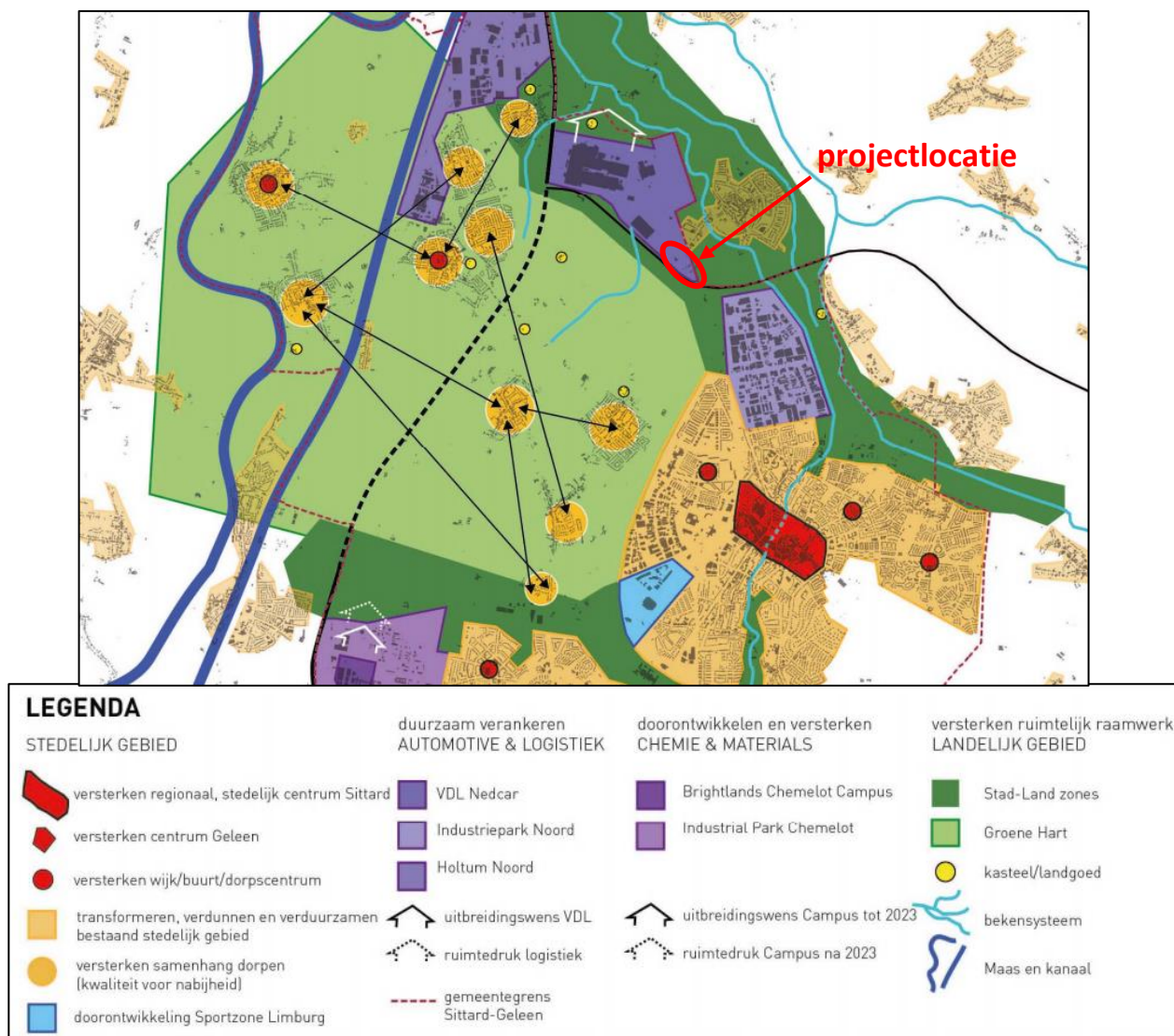
De Omgevingsvisie Sittard-Geleen 2016 is op 15 december 2016 door de gemeenteraad van de gemeente Sittard-Geleen vastgesteld. Deze omgevingsvisie is de opvolger van de Structuurvisie Sittard-Geleen 2010. In de Omgevingsvisie Sittard-Geleen 2016 komen alle aspecten aan bod die te maken hebben met de toekomstige 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 ovaal 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 vastgoedinvesteerders en investerende partijen in de logistiek. De vraag is gericht op grote percelen voor de ontwikkeling van grote, logistieke loodsen. Het gaat hierbij om percelen met een minimale omvang van 5 hectare, met een gewenste ontwikkelpotentie naar 10 tot 15 hectare.

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 deze er is 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 gewerkt wordt 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 uitbreiding 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.

*Verkendend 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 Warehouse fase 2, Spider Monkey Consultancy, rapportnummer 20190604-2B (Definitief2), d.d. 03.03.2021*

### *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 in Born. Het betreft het onderzoek naar de geluidimmissie vanwege het Warehouse fase 2 voor toetsing aan de geluidzone industrielawaai en de 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 Warehouse fase 2, een magazijn voor droge op- en overslag door Katoen Natie. Het warehouse heeft een vloeroppervlak van circa 24.000 m<sup>2</sup>, een hoogte van circa 15 meter en beschikt over 28 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 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 geluidsgevoelige 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 geluidssituatie is geïnventariseerd; vervolgens is met overdrachtsberekeningen de geluidimmissie bepaald op beoordelingspunten voor toetsing aan het Activiteitenbesluit





milieubeheer en voor toetsing aan de geluidzone industrielawaai Wet geluidhinder. De verkeersbewegingen van vrachtwagens zijn de maatgevende geluidbronnen. De geluidmissie in de nacht is 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 de geluidzone, met 30 respectievelijk 31 dB(A) etmaalwaarde (zie tabel 6 in paragraaf 5.1 van het onderzoeksrapport). De hoogste waarden voor de geluidmissie bij woningen in de geluidzone treden op bij Limbrichterweg 1 en 1a (45 dB(A)) en Limbrichterstraat 68 (39 dB(A)) (zie tabel 7 in paragraaf 5.2 van het onderzoeksrapport). Het bevoegd gezag, de provincie Limburg, dient te toetsen of met de bijdrage van de bedrijfsactiviteit van KTN LAC Warehouse fase 2 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 geluidgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde op 50 meter van de grens van de inrichting (artikel 2.17, lid 2 van het Activiteitenbesluit milieubeheer) wordt op de referentiepunten KTN LAC N01 t/m KTN LAC N05 overschreden door de 24-uurs bedrijfsvoering. Gelet hierop is het noodzakelijk het bevoegd gezag te verzoeken een maatwerkvoorschrift op te stellen met een hogere waarde van 52 dB(A) in de nacht op de eerder genoemde punten. In paragraaf 5.3 van het onderzoeksrapport is een tabel met de vast te stellen waarden en een grondslag voor motivering opgenomen. Maatregelen vanwege Best Beschikbare Technieken zijn niet aan de orde (zie paragraaf 5.5 van het onderzoeksrapport).

*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 2 te toetsen aan de geluidzone industrielawaai Wet geluidhinder en de ten hoogste toegestane waarden bij woningen. Het is noodzakelijk de gemeente Sittard-Geleen te verzoeken een maatwerkvoorschrift op te stellen voor vijf referentiepunten. Voor het overige kan het plan 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 3,2 kilometer ten westen van de projectlocatie ligt het Julianakanaal. Het Julianakanaal is in het basisnet Water aangeduid als een belangrijke binnenvaarroute. 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 620 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 300 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 940 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 het 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.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt 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 NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. 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 44 verkeersbewegingen per dag van vrachtwagens en maximaal 26 verkeersbewegingen per dag van personenauto's. Dit betekent dat het aandeel vrachtverkeer 63% bedraagt.

Dit leidt tot de volgende berekening in de NIBM-tool 2019 (versie 31.08.2020):

| <b>Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit</b> |                                              |       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-------|
|                                                                                                                  | Jaar van planrealisatie                      | 2021  |
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                                            |                                              |       |
|                                                                                                                  | Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde) | 70    |
|                                                                                                                  | Aandeel vrachtverkeer                        | 63,0% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                                                  | NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>         | 0,34  |
|                                                                                                                  | PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>        | 0,04  |
| Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                                       |                                              | 1,2   |
| <b>Conclusie</b>                                                                                                 |                                              |       |
| <b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig</b>                 |                                              |       |

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

## 2.6 Water

De watertoets is een procesinstrument dat als doel heeft te komen tot een betere inbreng van wateraspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. De kern bestaat uit een set van procedureafspraken, vormvereisten en inhoudelijke aandachtspunten en wordt toegepast binnen de bestaande procedures en regelgeving. De watertoets is van toepassing op bestemmingsplannen en projectbesluiten. De initiatiefnemer van een ruimtelijk plan dient in principe de watertoets uit te voeren en de uitkomsten daarvan aan te geven in een waterparagraaf. De waterhuishoudkundige aspecten omvatten onder meer veiligheid voor water, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging.

De gemeente Sittard-Geleen valt in de zin van wateraangelegenheden binnen de keur van het Waterschap Limburg. Conform het stroomschema van het Waterschap Limburg dienen bouwplannen te worden ingediend bij het watertoetsloket indien deze zijn gelegen in het rivierbed van de Maas, een grondwaterbeschermingsgebied of een droogdal/holle weg of in de directe nabijheid van een zuiveringstechnisch werk, een waterkering/kade of een watergang. Een watertoets dient eveneens te worden doorlopen indien er lozing op het oppervlaktewater plaatsvindt.



Het Waterschap Limburg hanteert de volgende toetsingscriteria voor de waterparagraaf in de toelichting behorende bij bestemmingsplannen:

- 1) *Minimaal 10% van het plangebied reserveren voor water:*  
Doorgaans zijn lager gelegen gebiedsdelen het meest geschikt. Nagaan of plangebied nodig is voor wateropgave van omliggende gebieden; zorgen dat geen logische waterstructuren worden geblokkeerd.
- 2) *Rekening houden met hoogteverschillen in plangebied en omgeving:*  
Voorkomen van wateroverlast en erosie door afstromend water vanuit de omgeving naar het plangebied en andersom.
- 3) *Uitvoeren van bodem- en infiltratieonderzoek en bepalen grondwaterstand:*  
Input voor ontwerpen van het hemelwatersysteem. Denk aan bodemverontreinigingen.
- 4) *Toepassen voorkeursvolgorde voor de waterkwaliteit:*  
Schoonhouden, scheiden, zuiveren.
- 5) *Toepassen voorkeursvolgorde voor de waterkwantiteit:*  
Hergebruik water, vasthouden in de bodem (infiltratie), tijdelijk bergen, afvoeren naar oppervlaktewater;
- 6) *Toepassen verantwoorde systeemkeuzes:*  
Maatwerk per situatie. Bij voorkeur toepassen van bovengrondse waterhuishoudkundige voorzieningen. Bij diepte-infiltratie is nader onderzoek naar de effecten en risico's nodig om deze in beeld te brengen.
- 7) *Infiltratie- en bergingsvoorzieningen in het plan goed dimensioneren:*  
Dimensioneren op T=25 (35 mm neerslag in 45 minuten), met een leegloop/beschikbaarheid binnen 24 uur. Voldoende opvangcapaciteit en een duurzame leegloop realiseren.
- 8) *Doorkijk in beeld brengen naar T=100 (45 mm neerslag in 30 minuten):*  
Gevolgen bij extreme situaties en noodoplossingen aangeven. Indien gemeente en initiatiefnemer besluiten water op perceel in extreme situaties te accepteren dit expliciet in het plan vermelden.
- 9) *Beheer en onderhoud regelen:*  
Denk aan bereikbaarheid, controlebaarheid, verantwoordelijkheid, kosten, frequentie.
- 10) *Watersysteem verankeren in het bestemmingsplan:*  
Indien van toepassing.

Zie notitie 'Water in ruimtelijke plannen'.

### **Projectlocatie**

De onderhavige projectlocatie heeft een oppervlakte van 30.215 m<sup>2</sup>. In de bestaande situatie is de projectlocatie geheel onverhard. In de toekomstige situatie is de volledige projectlocatie bebouwd dan wel verhard.

Conform het huidige beleid dient hemelwater afgekoppeld te worden. In het onderhavige plan wordt dit gerealiseerd door het aanleggen van een waterbergingsvoorziening met een capaciteit van 5.300 m<sup>3</sup>. 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.v1.0, 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 fluviatiele 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 grond van het voorgaande wordt nader archeologisch onderzoek aanbevolen, voordat met de grondwerkzaamheden voor het nieuwe magazijn kan worden begonnen. Aanbevolen wordt om het plangebied nader te onderzoeken middels een IVO-P (proefsleuvenonderzoek). Omdat over het gehele plangebied de bodemopbouw intact lijkt te zijn, dient het gehele plangebied middels proefsleuven nader onderzocht te worden, tenzij delen van het plangebied kunnen worden uitgesloten op basis van het feit dat er geen bodemversturende ingrepen gaan plaatsvinden. Het doel van het onderzoek 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 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. Ten behoeve van het IVO-P dient een Programma van Eisen (PvE) te worden opgesteld, dat ter goedkeuring moet worden voorgelegd aan de bevoegde overheid.

Dit advies moet gecontroleerd en beoordeeld worden door de bevoegde overheid, in dit geval de gemeente Sittard-Geleen. Deze zal vervolgens een besluit nemen over de vervolgprocedure. Tot die tijd kan er nog niet begonnen worden met bodemversturende activiteiten. Ten alle tijden geldt dat, mochten tijdens de graafwerkzaamheden archeologische waarden worden aangetroffen, hiervan melding dient te worden gemaakt conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet.

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****Soortenbescherming**

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.

**Gebiedsbescherming**

Ter voorbereiding op de realisering van het onderhavige plan is door WSP een AERIUS-stikstofdepositieberekening uitgevoerd. In het navolgende worden de conclusies die uit het onderzoek naar voren zijn gekomen beschreven.

*Onderzoek stikstofdepositie i.h.k.v. aanvraag omgevingsvergunning KTN Automotive Center fase 2 Born, WSP, rapportnummer SLM016139, d.d. 12.03.2021*



**Conclusie**

Voor de realisatie van het nieuwe warehouse 'Katoen Natie Limburg Automotive Center' fase 2 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 bijgevolg 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.

De memo met de uitkomsten van de AERIUS-stikstofdepositieberekening is als separate bijlage 4 bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

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

**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 uitbreiding van een warehouse ten behoeve van op- en overslag van goederen. Ter plaatse van de projectlocatie geldt het vigerende provinciaal inpassingsplan 'Uitbreiding VDL Nedcar'. Het beoogde initiatief past binnen de regels van dit inpassingsplan.

Omdat de gronden in het vigerende inpassingsplan zijn aangewezen voor de realisatie van bedrijfsgebouwen ten behoeve van de automotive industrie 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.

### *Vooroverleg*

In het kader van het vooroverleg is door de provincie Limburg een reactie ingediend. Deze reactie heeft geleid tot een aantal tekstuele aanpassingen in de ruimtelijke onderbouwing. De reactie van de provincie Limburg is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

### *Ontwerpbesluit*

Het ontwerpbesluit heeft vanaf 24 december 2021 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen. Gedurende deze termijn zijn geen zienswijzen ingediend.

## 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. Bovendien betreft het plan een gemeentelijk initiatief. 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). De voorliggende ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op fase 2 van de beoogde ontwikkeling. Het warehouse dat in fase 2 van dit project wordt gerealiseerd, betreft een uitbreiding van het warehouse dat in fase 1, direct ten noordwesten grenzend aan de projectlocatie, is gerealiseerd. Deze uitbreiding heeft een gebruiksoppervlakte van circa 24.000 m<sup>2</sup>. Het warehouse is bestemd voor de op- en overslag van goederen.

De eigenaar van de gronden (Katoen Natie) heeft hiertoe een principeverzoek ingediend bij de gemeente Sittard-Geleen. Na het indienen van dit principeverzoek is het provinciaal inpassingsplan 'Uitbreiding VDL Nedcar' vastgesteld. Het beoogde initiatief past binnen zowel de bouwregels als de gebruiksregels van dit provinciaal inpassingsplan.

#### *Documenten bij deze ruimtelijke onderbouwing*

Bij de voorliggende ruimtelijke onderbouwing is een verbeelding (een eenvoudige verbeelding (IDN-code: NL.IMRO.1883. PBKTNatieBrnFase2-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 1 Verbeelding bij ruimtelijke onderbouwing**



## Bijlage 2 Reactie provincie Limburg

