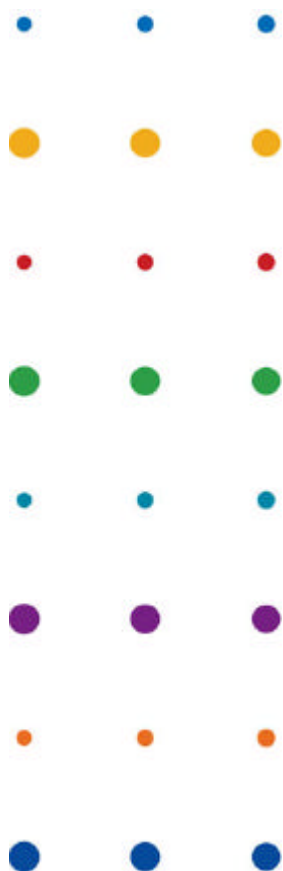


# Bestemmingsplan Groene Campus Asdonck



Status: Vaststelling

Gemeente Horst aan de Maas  
mei 2011

# Bestemmingsplan Groene Campus Asdonck

## Toelichting

### Status: Vaststelling

dossier : BA2626-100-100

registratienummer : GO-MA20110000

versie : 1

Vastgesteld door Raad d.d. 5 juli 2011

Gemeente Horst aan de Maas  
mei 2011

<b>INHOUD</b>	<b>BLAD</b>	
1	INLEIDING	2
1.1	Planmotivering	2
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3	Planopzet	4
2	BELEIDSKADER	6
2.1	Rijksbeleid	6
2.2	Regionaal beleid	8
2.3	Provinciaal beleid	9
2.4	Gemeentelijk beleid	14
3	TOETSING MOGELIJKE BELEMMERINGEN	17
3.1	Staat van bedrijfsactiviteiten	17
3.2	Bodem	17
3.3	Geluid en lucht	18
3.4	Externe veiligheid	20
3.5	Water	27
3.6	Ecologie	28
3.7	Archeologie	30
3.8	Verkeer en parkeren	31
3.9	Kabels en leidingen	33
4	PLANBESCHRIJVING	34
4.1	Te realiseren plan	34
4.2	Stedenbouwkundige visie	34
4.3	Duurzaam ambitieniveau	35
4.4	Juridische regeling	35
5	UITVOERBAARHEID	37
5.1	Economische uitvoerbaarheid	37
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	37
	COLOFON	39

## 1 INLEIDING

### 1.1 Planmotivering

Bedrijventerrein Asdonck is een representatief regionaal institutioneel terrein gericht op (zakelijke) dienstverlening en onderwijs. Het bedient hiermee kennisinstututen en dienstverleningsbedrijven, zowel specifiek gericht op agribusiness (agrodienstverlenende bedrijven en instellingen) als algemene dienstverlening met een regionaal verzorgend karakter.

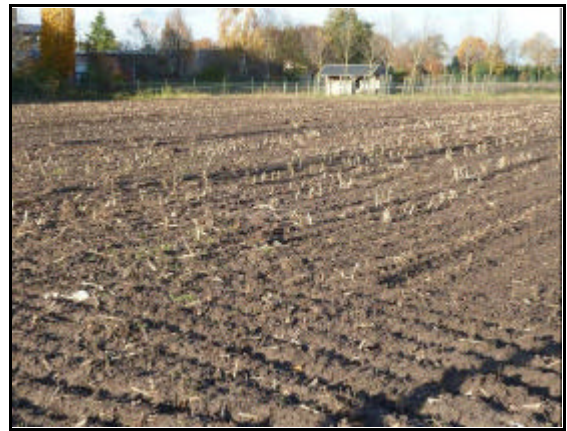
Het institutioneel bedrijventerrein Asdonck biedt momenteel plaats aan dienstverlenende bedrijven (het adviesbureau voor de rundveehouderij Pijnenburg, het advies/administratiekantoor Vista en het hoofdkantoor van de Rabobank Maashorst) en een agrarische onderwijsinstelling (Citaverde). Het terrein is eind jaren negentig opgericht in het kader van de taakstelling van de gemeente Horst om haar functie als 'bovenregionaal institutioneel agrarisch centrum' te versterken. Op het terrein zijn nog enkele percelen beschikbaar. Momenteel worden deze percelen verpacht voor agrarische doeleinden. De nabijheid van het station Horst-Sevenum, de ligging tussen de diverse landelijke kernen aan doorgaande wegen en de goede ontsluiting, maken het terrein zeer geschikt voor andere functies dan agrarisch. De nog beschikbare percelen zijn dan ook bestemd voor vergelijkbare dienstverlenende bedrijven, waarbij een functionele koppeling aan de agrarische sector niet direct noodzakelijk is.

Het bedrijf AB Limburg is voornemens zich te vestigen op het onbebouwde terrein voor het huidige Citaverde. AB Limburg is een bedrijf waar leerlingen ter plekke praktijkervaring kunnen opdoen in de groensector. Leerlingen van het Citaverde College kunnen zo makkelijk via AB Limburg aan een baan geholpen worden (baangarantie). Ook het bedrijf Com-Connect heeft aangegeven zich ter plaatse te willen vestigen. Com-Connect is een kennis- en trainingscentrum op het gebied van digitalisering en beveiliging. Het Citaverde College beraadt zich nog over een eventuele uitbreiding van haar bestaande vestiging.

De samenwerking tussen deze bedrijven (Citaverde, AB Limburg en Com-Connect) leidt tot de vestiging van een (groene) campus, die als functie in breder verband direct aansluit bij de ontwikkelingen van de Greenport Campus. De Greenport Campus is geprojecteerd op Venlo GreenPark. Overigens is het daarbij niet noodzakelijk dat alle activiteiten landen op één locatie (Venlo GreenPark), maar wel dat er functionele verbindingen worden gelegd. De Greenport Campus moet een verzameling worden van activiteiten, functionaliteiten en opleidingen, die worden gedragen door de onderwijsinstellingen uit het MBO, HBO, WO en door de ondernemers, onderzoeksinstituten en de overheid. De groene campus Asdonck kan met name op VMBO/MBO-niveau een bijdrage leveren aan de Greenport Campus. Verder kunnen de leerlingen van Citaverde door de samenwerking met bedrijven uit de groensector ter plekke praktijkervaring opdoen, bijvoorbeeld bij de Rabobank. De bedrijven fungeren dan als leerbedrijf. Daardoor ontstaat kruisbestuiving tussen school en bedrijven.

Een hoge verblijfskwaliteit, verzorgende groenelementen (heggen), voldoende parkeerruimte en een goede bereikbaarheid voor auto, fiets en openbaar vervoer zijn belangrijke vestigingsplaatseisen voor dienstverlenende bedrijven en kantoren. Aan deze criteria voldoet het terrein. Verder zijn goede onderwijsvoorzieningen die aansluiten bij de vraag uit de arbeidsmarkt van wezenlijk belang voor de economie. De gemeente Horst aan de Maas faciliteert de groene campus en ondersteunt de potentiële ondernemers in de gezamenlijke uitwerking. De gemeente stuurt het proces en voert de regie om het terrein op een functionele en kwalitatieve wijze in te vullen. Er wordt hierbij nadrukkelijk een functionele relatie gelegd met de bestaande vestigingen en mogelijk nieuwe initiatieven.

Het gebied waar de groene campus is geprojecteerd is planologisch-juridisch geregeld in het bestemmingsplan “4<sup>e</sup> herziening bestemmingsplan Buitengebied Horst”. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Horst op 8 oktober 1991 en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg op 6 mei 1992. Het plandeel waaraan goedkeuring werd onthouden had geen betrekking op de onderhavige gronden. Voor het plangebied vigeert de bestemming Agrarische onderwijsdoeleinden –AO-. De gronden zijn daarbij aangewezen voor onderwijs ten behoeve van de land- en tuinbouw, de dierenveredeling en/of de rundveehouderij. De gronden mogen voor maximaal 25% bebouwd worden. Hierdoor past het initiatief niet binnen de regels van het bestemmingsplan. Om die reden is dit nieuwe bestemmingsplan ‘Groene campus Asdonck’ opgesteld. Dit bestemmingsplan biedt wel voldoende ruimte om de nieuwe groene campus te kunnen realiseren.



Impressie van de niet bebouwde delen van het plangebied

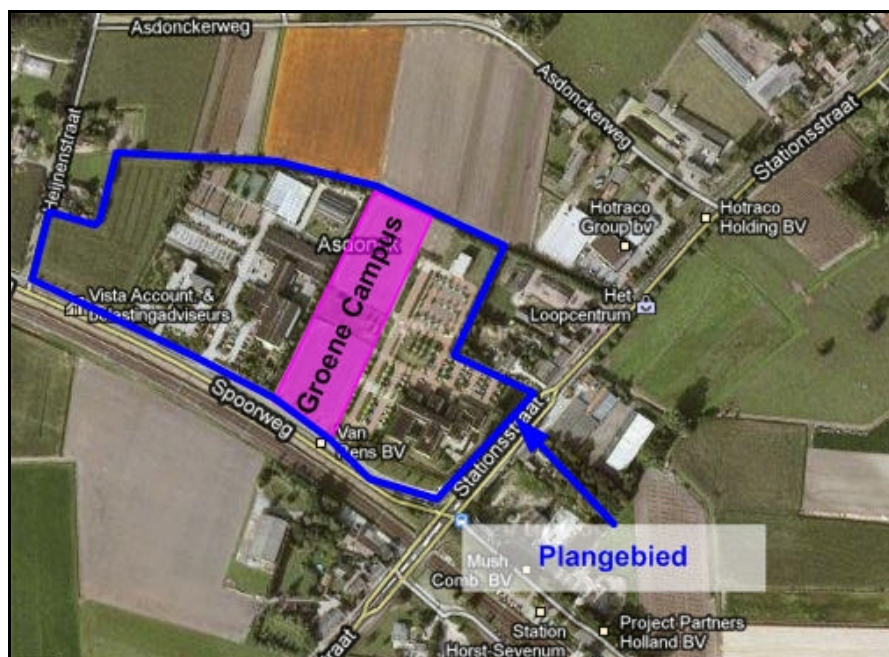
## 1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt ten zuiden van de kern Hegelsom , die weer ten zuidwesten van de kern Horst ligt. Het gebied ligt op loopafstand van het station Horst-Sevenum .

De begrenzing van het plangebied wordt in het westen en noorden bepaald door in agrarisch gebruik zijnde gronden. De oostgrens wordt gedeeltelijk gevormd door de achterzijde van een aantal percelen langs de Stationsstraat en gedeeltelijk door de weg zelf. De zuidgrens wordt gevormd door de Spoorweg.

Bedrijventerrein Asdonck richt zich in zijn presentatie op de doorgaande Spoorweg, met uitzondering van het agrarisch adviesbureau ten noorden van de Rabobank. Het terrein ligt op een zichtlocatie vanaf zowel de Spoorweg als het spoor zelf. De bedrijfspanden en –percelen hebben allemaal een representatieve uitstraling die past bij de functie van het terrein. De landelijke omgeving en de open presentatie naar de Spoorweg geven het terrein bovendien een open en groene uitstraling.

Het paarse vlak geeft de locatie van de groene campus weer. Het blauw omliggende deel geeft het omliggende plangebied weer. Samen vormen ze het totale plangebied van onderhavig bestemmingsplan.



Plangebied

### 1.3 Planopzet

In onderhavig “bestemmingsplan Groene campus Asdonck” is gekozen voor de methodiek van een globaal bestemmingsplan, met voldoende flexibiliteit, zonder dat de aan het plan te verbinden rechtszekerheid voor burgers en gemeente in het geding komt.

De opzet van dit bestemmingsplan is als volgt:

- **Verbeelding:** Op de verbeelding zijn de verschillende bestemmingen in het plangebied aangegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.
- **Regels:** Hierin is het gebruik van de binnen het plangebied aangegeven gronden, bouwwerken en ander gebruik van de gronden juridisch geregeld.
- **Toelichting:** In de toelichting worden de aan het plan ten grondslag liggende gedachten, het beleidskader en de uitkomsten van de wettelijk verplichte onderzoeken opgenomen. Daarnaast maakt een verslag van de beantwoording van de zienswijzen, inclusief het vooroverleg, deel uit van de toelichting.



In deze toelichting wordt de achtergrond van het bestemmingsplan beschreven. In hoofdstuk 2 komt het beleidskader aan bod. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de uitgangspunten en randvoorwaarden geschetst. Daarbij worden ook potentiële belemmeringen in beeld gebracht, die van invloed zouden kunnen zijn op de haalbaarheid van het initiatief. In hoofdstuk 4 komt de planbeschrijving aan bod, waarbij wordt ingegaan op de planologisch-juridische regeling (regels en verbeelding). Hoofdstuk 5 biedt tenslotte inzicht in de economische en maatschappelijke haalbaarheid van het plan.

## 2 BELEIDSKADER

### 2.1 Rijksbeleid

#### 2.1.1 Nota Ruimte

In de Nota Ruimte, aangenomen door de Tweede Kamer op 17 mei 2005 en aangenomen door de Eerste Kamer op 17 januari 2006, zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland vastgelegd. In de Nota Ruimte gaat het om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020 met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol zal spelen. De nota heeft vier algemene doelen:

- versterken van de economie (oplossen van ruimtelijke knelpunten),
- krachtige steden en een vitaal platteland (bevordering leefbaarheid, economische vitaliteit in stad en land),
- waarborging van waardevolle groengebieden (behouden en versterken natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden) en
- veiligheid (voorkoming van rampen).

Deze vier doelen worden in onderlinge samenhang nagestreefd en zijn een uitdrukking van de voornaamste ruimtelijke beleidsopgaven die het kabinet ziet voor de kortere en langere termijn. In deze nota staat 'ruimte voor ontwikkeling' centraal en gaat het kabinet uit van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Deze nota ondersteunt gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen participeren. Het accent verschuift van 'toelatingsplanologie' naar 'ontwikkelingsplanologie'.

De Nota Ruimte bevat een beperkt aantal generieke regels onder de noemer 'basiskwaliteit', die zorgen voor een heldere ondergrens op het gebied van bijvoorbeeld veiligheid, milieu, verstedelijking, groen en water. Daarnaast richt het Rijk zich primair op gebieden die deel uitmaken van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur, zoals de hoofdinfrastructuur, de ecologische hoofdstructuur, de mainports en de greenports. Buiten de nationale hoofdstructuur stelt het Rijk zich terughoudend op. De regio Venlo maakt deel uit van de Ruimtelijke Hoofdstructuur als economisch kerngebied en als 'Greenport'.

Voor de economische kerngebieden richt het Rijk zich op het stimuleren van ruimte en revitalisering van bedrijventerreinen en het prioriteren van budgetten voor revitalisering en transformatie van bedrijventerreinen. De (samenwerkende) gemeenten zijn trekker voor de daadwerkelijke realisatie van voldoende nieuwe terreinen en de revitalisering en transformatie van bestaande terreinen. Het economisch kerngebied Venlo maakt deel uit van de technologieregio Zuidoost Nederland, vormt een belangrijk logistiek knooppunt en is belangrijk op het gebied van ICT, logistiek en agribusiness.

Greenport Venlo is één van een beperkt aantal locaties van nationaal belang, waar zich een aantal teelten concentreert (Venlo vormt hierbij een agrologistiek cluster voor de glastuinbouw), die de basis vormen voor een kennisintensieve agribusiness. Ter versterking van de nationale concurrentiekracht van Nederland geeft het Rijk prioriteit aan deze greenports. De rol van het Rijk richt zich hierbij op het bieden van ruimte voor ontwikkeling en het primair richten van herstructurering en rijksinvesteringen ten behoeve van de concurrentiepositie op deze gebieden. De provincie is aangewezen als trekker voor de concrete invulling van ontwikkeling en planvorming.



Greenport Venlo heeft de volgende pijlers als basis:

- *waardecreatie*: kwaliteit, slimme combinaties en nieuwe concepten, product-marktcombinaties en allianties of clusters zijn de sleutels om ambitieuze doelstellingen te realiseren. Verschillende bedrijfstakken werken samen, ondersteund door overheden, onderzoek en onderwijs;
- *leren leren*: Greenport Venlo brengt praktijk- en wetenschappelijke kennis samen door een kennisinfrastructuur te creëren. In het gebied komen kennis, doelgericht onderzoek, moderne technologie en toegepaste opleidingen samen met bedrijvigheid tot innovatie en duurzame vooruitgang;
- *quality of life*: wonen, werken en ontspannen in een fijne omgeving. Deze omgeving moet niet alleen fijn blijven maar kan zeker ook verbeteren;
- *ruimtelijke accommodatie*: Greenport Venlo is een netwerk dat ook een ruimtelijke basis heeft. De gebiedsontwikkeling Klavertje4/Greenport Venlo is het ruimtelijke hart van Greenport Venlo.

Goede onderwijsvoorzieningen die aansluiten bij de vraag uit de arbeidsmarkt zijn van wezenlijk belang voor de economie en om een aantrekkelijk woon- en werkmilieu te realiseren. Op die manier wordt de economie versterkt, blijven steden krachtig en het platteland vitaal. Hiermee sluit de ontwikkeling van de groene campus aan op de doelen van de Nota Ruimte en op de pijlers van Greenport Venlo.

## 2.1.2 Waterbeheer 21<sup>ste</sup> eeuw (WB21)

Om voldoende aandacht voor de waterkwantiteit, maar ook de waterkwaliteit in ruimtelijke plannen te garanderen is de watertoets in het leven geroepen. Doel van de watertoets is het eerder en explicieter in het planproces betrekken van water. Hiertoe hebben rijk, provincies, gemeenten en waterschappen een Bestuurlijke notitie Waterbeleid in de 21<sup>ste</sup> eeuw en een Handreiking watertoets ondertekend. In het kort betekent dit dat ten behoeve van de waterkwantiteit het principe: vasthouden, bergen en afvoeren dient te worden gehanteerd, en voor de waterkwaliteit: scheiden, schoon houden en schoon maken. De watertoets maakt onderdeel uit van onderhavig bestemmingsplan.

## 2.1.3 Nationaal Milieubeleidsplan 4: algemene milieuregels voor iedereen

Het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4) uit 2001 markeert de afsluiting van het vorige decennium en de in die periode verschenen milieubeleidsplannen. Met het NMP4 wordt een nieuwe beleidscyclus gestart, met een over meerdere decennia vol te houden pad van transitie naar duurzaamheid. Dit NMP4 beoogt het permanente proces van verbetering te versterken door integrale oplossingen te ontwikkelen voor hier en nu, voor elders en later.

Uitgangspunt uit het NMP4 is dat de kwaliteit van de leefomgeving wordt bepaald door het aanbod van woningen, werkgelegenheid, winkels en andere voorzieningen in de omgeving en door de aanwezigheid van groen, natuur, ruimte en afwisseling van karakteristieke gebieden. Ook blijkt de waardering van het stedelijk gebied steeds meer gekoppeld te worden aan de waardering van het landelijk gebied en omgekeerd. Het milieubeleid draagt ook bij aan de kwaliteit van de leefomgeving.

Het NMP4 doet geen gebiedsspecifieke uitspraken. Wel worden voor de verschillende milieuaspecten aandachtspunten gegeven. Met die (algemene) milieukundige aandachtspunten zullen de bedrijven c.q. instellingen, die zich willen vestigen op de Groene campus Asdonck, rekening houden.

## 2.1.4 Rijkvisie buisleidingen

Op dit moment staat het rijksbeleid voor nieuwe transportleidingen nog in het Structuurschema buisleidingen uit 1985. Het ministerie van VROM werkt aan een opvolger van het structuurschema: de Structuurvisie Buisleidingen. Het doel van deze structuurvisie Buisleidingen is om ruimte te reserveren voor transportleidingen voor gevaarlijke stoffen van nationaal belang.

Het Rijk geeft op hoofdlijnen aan waar provincies en gemeenten ruimte moeten reserveren. Provincies en gemeenten kunnen zelf meebepalen waar de leidingen precies komen te liggen. Zij moeten deze buisleidingen zoveel mogelijk met al bestaande buisleidingen laten samengaan. Dat voorkomt onnodige verspilling van de schaarse ruimte. Het ministerie van VROM verwacht dat de nieuwe Structuurvisie in de loop van 2011 gereed is.

In het onderhavige plangebied is een 24"productenleiding van de Rotterdam -Rijn Pijpleidingmaatschappij (24 inch, 62 bar) aanwezig. Door deze pijpleiding worden olieproducten vervoerd. Deze leiding is positief bestemd door middel van een dubbelbestemming.

Verder ten zuiden van het plangebied ligt een 36"ruwe olie leiding van de Rotterdam -Rijn Pijpleidingmaatschappij (36 inch, 43 bar). Door deze leiding wordt ruwe olie vervoerd en ligt op ongeveer 550 meter van het plangebied. Vanwege de afstand tot het plangebied is deze leiding uit oogpunt van externe veiligheid niet relevant voor onderhavig plangebied.

## 2.2 Regionaal beleid

### 2.2.1 Greenport Venlo

Het cluster agro-food/logistiek rond Venlo strekt zich uit over Noord-Limburg, Zuidoost Brabant en het aangrenzende gebied in NoordRhein-Westfalen. Dit gebied is het 2e tuinbouwproductiegebied van Nederland en heeft een gunstige ligging ten opzichte van de markt (Zuidoost Nederland en het Ruhrgebied). Het omvat vrijwel alle concentratiegebieden voor de glastuinbouw en de landbouw ontwikkelingsgebieden intensieve veehouderij. Het heeft een goede logistieke infrastructuur naar o.a. Oost Europa, ZON Freshpark en Tradeport. Er is sprake van clustering en samenwerking van de complete tuinbouwketen met ondernemers, onderzoek en onderwijs. In 2012 zal de Floriade hier worden gehouden. De provincie beoogt de ruimtelijke ontwikkeling van Greenport Venlo in een robuuste groene en blauwe structuur te laten plaatsvinden. Het ruimtelijk-fysieke kerngebied van Greenport Venlo wordt gevormd door het projectgebied Klavertje 4 (dat naast de bedrijventerreinen in het noordwestelijk deel van het stedelijk gebied Venlo ook de projectvestigingslocaties glastuinbouw omvat) en het dynamisch landbouwgebied (P5) ten noordwesten van de stadsregio waar gestreefd wordt naar concentratie van niet-grondgebonden landbouwsectoren. De ontwikkeling van dit kerngebied wordt door de Provincie Limburg en de drie grondgebiedgemeenten (Horst aan de Maas, Peel en Maas en Venlo) integraal en gebiedsgericht vormgegeven.

Onder de noemer van Greenport Venlo wordt ingezet op programmatische samenwerking met ondernemers, onderwijs - en onderzoekinstellingen en overheden. Deze samenwerking is gericht op een economische impuls, innovaties en meer omzet op het gebied van agri, food, fresh en logistics. Door het effectief organiseren van (delen van) ketens en netwerken, het tegelijkertijd inzetten van werkkapitaal, en het wegzetten van aanjaaggeld voor kansrijke en cruciale projecten (sleutelprojecten) dient versnelling en vernieuwing in de Greenport Venlo te worden bewerkstelligd.

De ontwikkeling van de groene campus Asdonck draagt bij aan de agrarische keten van ondernemers, onderwijs- en onderzoeksinstellingen en overheden en geeft daarmee invulling aan de uitgangspunten van Greenport Venlo.

## 2.2.2 Integrale gebiedsontwikkeling Klavertje 4

Veel nieuwe economische ontwikkelingen komen samen in de integrale gebiedsontwikkeling Klavertje 4, waar rondom het glastuinbouwgebied een aantal projecten zijn voorzien, namelijk:

- uitbreiding projectvestigingsgebied glastuinbouw Californië
- uitbreiding projectvestigingsgebied glas tuinbouw Siberië;
- uitbreiding veiling Zuid Oost Nederland (ZON Fresh Park);
- bedrijventerrein Tradeport Noord;
- vestigingslocaties voor agrobiologie en intensieve veehouderij;
- aanleg ontsluitingsweg Greenportlane;
- versterking robuuste groenstructuur;
- bedrijvenpark Venlo GreenPark (op dit terrein zal ook de Floriade 2012 worden georganiseerd).

De Provincie Limburg, de gemeenten Horst aan de Maas, Peel en Maas en Venlo hebben een integrale ontwikkeling en toekomstig beheer van deze projecten inclusief tussenliggende natuur- en bosgebieden en ecologische verbindingzones voorzien.

In 2009 is het Masterplan Gebiedsontwikkeling Klavertje 4/Greenport Venlo vastgesteld. Dit masterplan beschrijft de ontwikkelingsrichting van het gebied Klavertje 4, hart van Greenport Venlo (k4/GPV). Het schetst het perspectief voor de ruimtelijke economische structuurversterking en vertaalt dit in (kwalitatieve en ruimtelijke) randvoorwaarden en ontwerpisen voor het gebied. Het masterplan heeft het karakter van een bestuursakkoord tussen de gemeenten (Horst aan de Maas, Peel en Maas en Venlo) en de provincie en vormt hiermee de binding tussen de partijen onderling. Deze (publieke) partijen hebben een gemeenschappelijke NV opgericht die de regie gaat voeren op de gebiedsontwikkeling. De NV is een instrument en een waarborg om het masterplan met een hoog maatschappelijk en economisch rendement uit te voeren.

De Groene campus Asdonck sluit functioneel direct aan bij de ontwikkelingen van de Greenport Campus. De Greenport Campus is geprojecteerd op Venlo GreenPark. Daarmee past onderhavig plan binnen de uitgangspunten van de integrale gebiedsontwikkeling Klavertje 4.

## 2.3 Provinciaal beleid

### 2.3.1 POL2006, actualisatie 2010

Op 22 september 2006 is het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006) vastgesteld door Provinciale Staten. Het POL2006 is vervolgens geactualiseerd, in 2008, 2009 en 2010 aan de hand van vastgestelde aanvullingen. Het POL is een integraal plan dat bestaande plannen voor de fysieke omgeving op de beleidsterreinen milieu, water, ruimte, mobiliteit, cultuur, welzijn en economie integreert. Het bevat de provinciale visie op de ontwikkeling van de kwaliteitsregio Limburg en beschrijft voor onderwerpen waar de provincie een rol heeft de ambities, de context (ontwikkelingen, Europees en nationaal beleid en regelgeving) en de hoofdlijnen van de aanpak. Het POL is het beleidskader voor de toekomstige

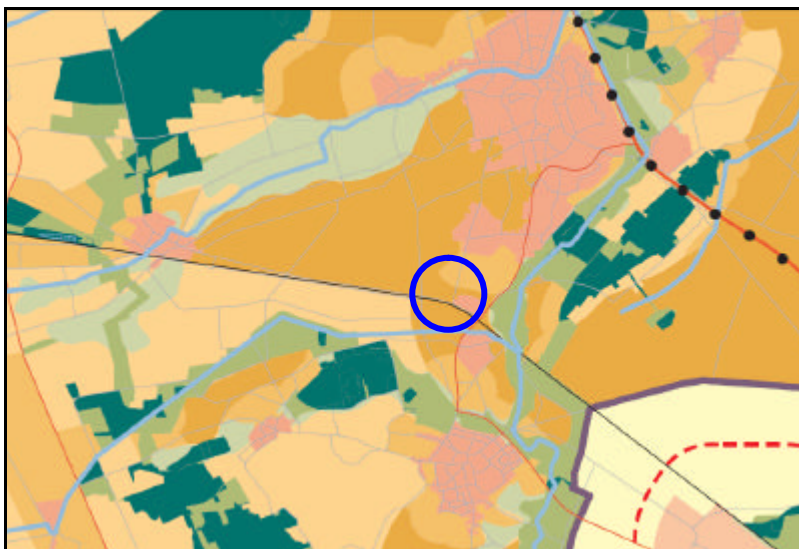
ontwikkeling van Limburg tot een kwaliteitsregio en is tevens aan te merken als een structuurvisie zoals bedoeld in artikel 2.2 Wro.

#### *Beleidsregio Peelland*

In het POL valt de projectlocatie van de Groene campus Asdonck onder de beleidsregio XI: Peelland (kaart 3a Actualisatie POL 2010). Uit de visie op beleidsregio's (paragraaf 3.4 uit het POL) blijkt dat de beleidsregio Peelland een brede zone van landbouwgebieden op voormalige heide- en veenontginningsgronden omvat, afgewisseld door grote bossen en enkele grote plattelandskernen, enkele oudbouwlanden en beekdalen. De landbouw is hier sterk ontwikkeld: glastuinbouw, champignonteelt, intensieve veehouderij (varkens en pluimvee), opengrond tuinbouw, maar ook boomkwekerijen, rozenteelt, aspergeteelt, kleinschalige akkerbouw en melkveehouderij zijn vertegenwoordigd in de regio. Het agribusinesscomplex concentreert zich rond Venray, de kern Horst en de omgeving van de veiling ZON (stadsregio Venlo). Samen met het netwerk van kennis- en innovatie-instellingen geeft de landbouw in de regio Peelland voeding aan de betekenis van de Greenport Venlo.

#### *Perspectieven POL2006, actualisatie 2010*

Inspelend op de aanwezige kwaliteiten en ontwikkelingsmogelijkheden van diverse gebieden worden in het POL negen perspectieven onderscheiden. Het plangebied van de Groene campus Asdonck ligt in een gebied met perspectief P6a: plattelandskern Noord- en Midden Limburg. Gebieden met perspectief P6 zijn overwegend kleinschalig van karakter. Een aantal grotere kernen, waaronder Horst, vervullen op sommige terreinen een verzorgende functie voor een bredere plattelandskern (onderwijs, bedrijvigheid, zorg en/of cultuur). De vitaliteit van de dorpen moet behouden blijven. Met het oog daarop wordt ruimte geboden voor onder meer de groei van lokaal, in een enkel geval ook regionaal georiënteerde bedrijvigheid.



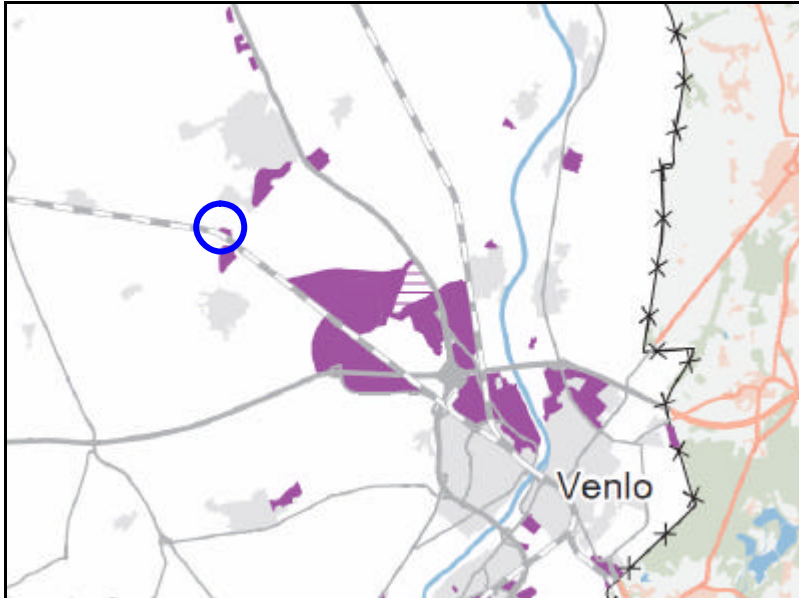
Uitsnede POL: perspectief P6a Plattelandskern Noord- en Midden Limburg

#### *Bedrijventerreinen*

Het provinciale beleid voor bedrijventerreinen komt ook in het POL aan bod. Bedrijventerrein Asdonck is in het POL aangeduid als bedrijventerrein.

Uitbreiding van reeds op bedrijventerreinen gevestigde bedrijven, nieuwvestiging en verplaatsing van bedrijven uit stads- en dorpskernen en vanuit lokale terreinen op het platteland naar bedrijventerreinen vraagt ruimte. Conform het provinciale beleid dient een te grote versnippering van bedrijvigheid te worden tegengegaan en moet gekozen worden voor concentratie en ontwikkeling van een beperkt aantal locaties.

Dat gebeurt niet alleen uit economisch oogpunt, maar ook om de aantasting van het buitengebied te beperken. Bij clustering en concentratie ontstaat tevens draagvlak voor gemeenschappelijke voorzieningen op de terreinen en een goede basis voor duurzame inrichting.



Uitsnede POL: kaart 5b Bedrijventerreinen

### 2.3.2 POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4

De POL-aanvulling Gebiedsontwikkeling Klavertje 4 (2009) wordt door de Provincie Limburg gebruikt als publiekrechtelijke kaderstelling voor provinciale inpassingsplannen en provinciaal vooroverleg bij gemeentelijke bestemmingsplannen.

Ten westen van Venlo, globaal gelegen tussen de A67, de A73 en de Grootte Molenbeek ligt een jong heideontginningsgebied waarin de afgelopen jaren verschillende ruimteclaims een plek hebben gekregen. Het gebied is goed multimodaal ontsloten door de aanwezigheid van twee snelwegen, spoorlijn met railterminal en in de nabije omgeving een rangeerterrein en de Maas met een bargeterminal. De ruimtelijke claims in dit gebied betroffen de projecten Californië, Siberië, Tradeport Noord en FreshPark Venlo. Claims en ontwikkelingen die mede aanleiding hebben gegeven tot een aanduiding van een groter gebied als Greenport in de Nota Ruimte. Om de toekomstige economische groei van deze Greenport mogelijk te maken is door een groot aantal betrokken partijen in de regio de handen ineen geslagen om te komen tot een samenhangende ontwikkeling op het gebied van zowel onderwijs, ondernemerschap, onderzoek, als ook een duurzame gebiedsontwikkeling op basis van de principes van Cradle to Cradle (C2C).

De POL-aanvulling is een structuurvisie. Ze vormt de wettelijke basis en het kader voor de Provincie voor de ambities en de inzet van instrument en gericht op de gebiedsontwikkeling van het plangebied Klavertje 4. Door de POL-aanvulling wordt de voorgenomen gebiedsontwikkeling ingebed en afgestemd met flankerend beleid gericht op de ontwikkeling van werklocaties en glastuinbouw op provinciale schaal. De ontwikkeling van de Groene campus Asdonck past binnen de uitgangspunten van de POL-aanvulling.

### 2.3.3 POL-uitwerking 'Programma Werklocaties Limburg 2020': Regio 2 Greenport Plus

Het Rijk heeft in de Nota Ruimte aangegeven dat de zorg voor een marktgericht aanbod aan werklocaties ligt bij provincie en gemeenten. Inhoudelijk liggen de uitgangspunten van het bedrijventerreinenbeleid vast in het POL 2006. Strategisch zijn deze middels een regiodialoog met gemeenten verder uitgewerkt in de POL-uitwerking Programma Werklocaties Limburg 2020, vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 16 december 2009. De POL-uitwerking is een programmatische invulling: waar moet wat komen aan werklocaties. Via die regio-dialoog met gemeenten heeft de provincie kunnen vastleggen welke bestaande terreinen verbetering behoeven en welke behoefte er als dan resulteert aan nieuwe terreinen.

Het plangebied van de Groene campus Asdonck valt in het Programma Werklocaties Limburg 2020 onder Regio 2 'Greenport Venlo'. Voor regio 2 (Greenport Plus) is een gezamenlijk programma vastgesteld voor de gemeenten (Beesel, Horst aan de Maas, Peel en Maas, Venlo en Venray). Regio 2 (Greenport Plus) ambieert rondom het thema bedrijventerreinen het volgende: 'Het aanbieden van voldoende en gedifferentieerde werkmilieus aan bestaande en nieuwe bedrijven, waardoor de werkgelegenheid in de Greenport Plus Regio de komende jaren kan blijven groeien, niet alleen in kwantiteit, maar ook in kwaliteit'.

In de regio Greenport Plus zijn 53 bedrijventerreinen gelegen. De gemeente Horst a/d Maas beschikt over 9 bedrijventerreinen variërend van circa 5 tot ruim 40 hectare. Enkele van deze bedrijventerreinen bieden nog beperkte vestigingsruimte. De herstructurering van verouderde bedrijventerreinen en ontwikkeling van nieuwe werklocaties wordt in regionaal verband opgepakt. Bedrijventerrein Asdonck richt zich primair op kennisinstituten en dienstverlening, met een directe of indirecte relatie met agribusiness en heeft een regionaal verzorgend karakter. In het Programma Werklocaties Limburg 2020 heeft het bedrijventerrein Asdonck een groene status gekregen. Dit houdt in dat de functionele kwaliteit van het terrein voldoende is en dat bedrijven hier goed kunnen functioneren.

Het aantal plannen voor de realisatie van nieuwe werklocaties is in deze regio niet groot. Van de plannen hebben er een paar de status 'hard', dat wil zeggen dat deze beschikbaar zijn of binnenkort beschikbaar komen. Het betreft Venlo GreenPark, Trade Port Noord en de uitbreiding van Californië. Onderhavig plan, de ontwikkeling van de Groene campus Asdonck, sluit functioneel direct aan bij de ontwikkelingen van de Greenport Campus op Venlo GreenPark. De Greenport Campus wordt een verzameling van activiteiten, functionaliteiten en opleidingen die worden gedragen door de onderwijsinstellingen uit het MBO, HBO, WO en door de ondernemers, onderwijsinstituten en de overheid. De Groene campus Asdonck levert met name een bijdrage op VMBO/MBO-niveau en is daarmee een versterking c.q. aanvulling op Greenport Venlo waar met name de HBO-academische opleidingen worden gevestigd. De ontwikkeling van de Groene campus Asdonck past daarmee binnen de uitgangspunten van de regio Greenport Plus.

### 2.3.4 POL-aanvulling 'Diensten en locaties'

De POL-aanvulling Diensten en locaties is vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg op 28 mei 2004 en bevat beleid voor kantoren, detailhandel en leisure in Limburg. De dienstensector is een belangrijke werkgelegenheidsverschaffer. Een schone tak van bedrijvigheid bovendien, met een beperkt ruimtebeslag. Verder sluit de hoge kennisintensiteit in delen van de dienstensector aan bij een ander aspect waar het omgevingsbeleid op inzet: kennisintensivering van de economie.

De dynamiek van de dienstensector op het platteland (het gebied buiten de paarse contouren in het POL die de begrenzing vormen van de stedelijke dynamiek) is beduidend lager dan in de steden. Grote kantoren en detailhandelslocaties horen dan ook bij uitstek thuis in de stedelijke dynamiek van de stadsregio's. Ook stedelijke leisurevoorzieningen horen niet op het platteland thuis. Diensten met een lokaal of regionaal verzorgende functie dragen wel bij aan de vitaliteit van dorpen. Daar wordt dan ook ruimte voor geboden, afgestemd op de omvang van de lokale/regionale markt.

#### *Kantoren op het platteland*

In de kernen op het platteland is ruimte voor vestiging van kantoren met een lokaal verzorgende functie. Dat zijn in het algemeen kleine kantoren. In de grotere kernen, zoals Horst, is daarnaast ruimte voor vestiging van kantoren met een regionaal verzorgende functie. Dat kunnen ook middelgrote kantoren zijn. Bijkomend voordeel van onderhavige planlocatie is dat deze een goede ontsluiting per openbaar vervoer en via de weg heeft.

Conclusie: onderhavige planontwikkeling past binnen de POL-aanvulling 'Diensten en locaties'. Het gaat immers om de vestiging van kantoren en dienstverleningsbedrijven met een regionaal verzorgende functie.

### **2.3.5 POL-aanvulling 'Verstedelijking, Gebiedsontwikkeling en Kwaliteitsverbetering' en de beleidsregel Limburgs kwaliteitsmenu**

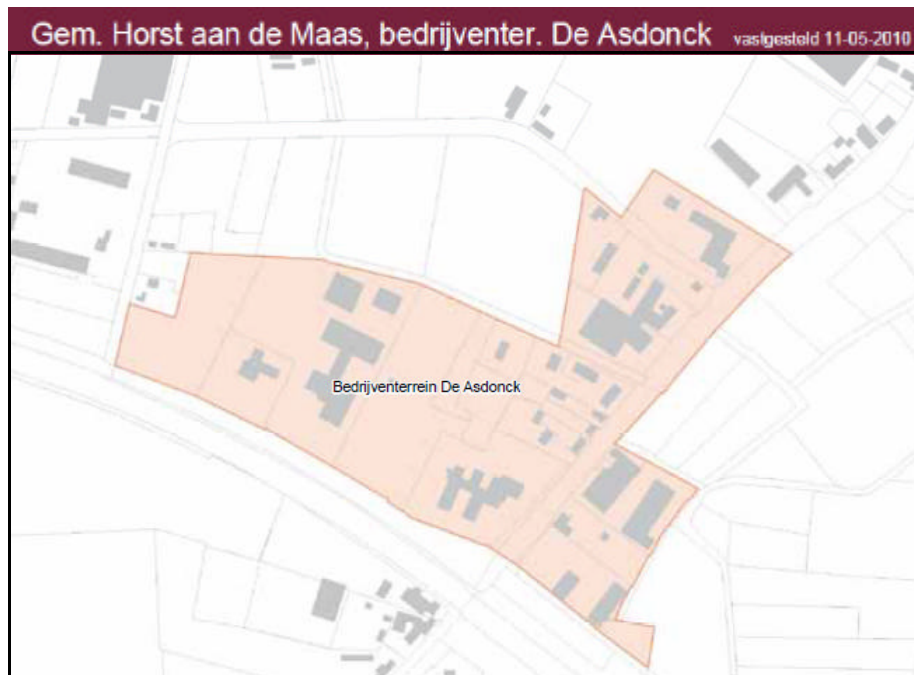
Met de vaststelling van de POL-aanvulling Verstedelijking, Gebiedsontwikkeling en Kwaliteitsverbetering op 18 december 2009 is onder ander de POL-herziening op onderdelen Contourenbeleid Limburg (2005) met uitzondering van de atlas met contouren voor respectievelijk Zuid-Limburg en de verbale contouren voor Noord- en Midden-Limburg komen te vervallen. Deze POL-aanvulling is verder uitgewerkt in de beleidsregel Limburgs Kwaliteitsmenu dat op 12 januari 2010 is vastgesteld. De toepassing van het Limburgs Kwaliteitsmenu komt dus in handen van de gemeenten. De provincie heeft gemeenten gevraagd om een eigen kwaliteitsbeleid vast te stellen.

Het kwaliteitsmenu voorziet in een instrumentarium om bij ontwikkelingen in het buitengebied die niet onaantvaardbaar zijn het verlies aan omgevingskwaliteit te doen compenseren resulterend in een kwaliteitsverbetering van dat buitengebied. Het kwaliteitsmenu is enerzijds van toepassing op het buitengebied van Limburg (buiten de rond de kernen getrokken contouren zoals opgenomen in de Contourenatlas) en anderzijds binnen de grenzen van de 'Stedelijke dynamiek' zoals aangeduid in het POL.

#### *Contourenatlas Noord- en Midden Limburg*

Voor Noord- en Middenlimburgse gemeenten gelden de contouren zoals opgenomen in de Contourenatlas Noord- en Midden Limburg (vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Limburg op 11 mei 2010). Voor de vaststelling van de contouren in de Contourenatlas zijn concept contouren opgesteld. Deze zijn aan de betreffende gemeenten toegezonden. De gemeenten hebben daarop een reactie gegeven. In de conceptversie van de Contourenatlas was de contour rondom het terrein Asdonck niet correct opgenomen. Dit is aangepast in de vastgestelde versie van de Contourenatlas. Daarmee ligt het plangebied van de Groene campus Asdonck volledig binnen de contour. Daarmee is het Limburgs Kwaliteitsmenu niet van toepassing op onderhavig plan.





Uitsnede Contourenatlas Noord- en Midden-Limburg: contour Asdonck

#### *POL-aanduiding begrenzing Stedelijke dynamiek*

Binnen de grenzen van het stedelijk gebied is het kwaliteitsmenu van toepassing in de perspectieven P2 en P3 uit het POL. In P8 van het POL zijn alleen de modules voor agrarische nieuwvestiging en uitbreiding en glastuinbouw van toepassing. Het plangebied ligt in P6a (zie paragraaf 2.3.1. van deze bestemmingsplantoelichting). Het Limburgs Kwaliteitsmenu is dan ook niet van toepassing.

Conclusie: het Limburgs Kwaliteitsmenu is niet van toepassing voor onderhavig plan.

## **2.4 Gemeentelijk beleid**

### **2.4.1 Collegeprogramma 2011-2014**

Per 1 januari 2010 is de gemeente Horst aan de Maas ontstaan uit de samenvoeging van de gemeenten Horst aan de Maas, Meerlo-Wanssum en Sevenum. Deze nieuwe gemeente Horst aan de Maas streeft ernaar een slanke en slimme gemeentelijke organisatie te zijn, die zich kenmerkt met een open structuur, digitale ontsluiting van informatie voor burgers en derden en te benaderen is langs meerdere kanalen, met behoud van kwaliteit van dienstverlening.

De maatschappij heeft recht op kwalitatief goed onderwijs. Het onderwijs biedt immers ruimte aan de jeugd om zich te ontwikkelen en te ontplooiën. Goed onderwijs vraagt om adequate huisvesting; dat is een gemeentelijke taak. De gemeente Horst aan de Maas zet wat betreft het voortgezet en beroepsonderwijs in op het creëren van goede banden tussen praktijk (werkgevers) en onderwijs.

De kracht van de gemeente wordt bepaald door haar economische positie. De gemeente Horst aan de Maas streeft naar een dynamische, innovatieve en toekomstbestendige economische ontwikkeling. Innovatie is gericht op kwaliteitsverbetering, duurzaamheid, ketenintegratie en economische structuurversterking. De rol van de gemeente is beperkt tot het faciliteren, scheppen van randvoorwaarden

en ondersteunen ten behoeve van een gezond lokaal investeringsklimaat. De lokale economie in de gemeente Horst aan de Maas wordt gedragen door het midden- en kleinbedrijf en het agrarisch en toeristisch bedrijfsleven. De gemeente creëert een goed investeringsklimaat, stimuleert dat bedrijven kennis optimaal delen en laat ondernemersinitiatieven in principe over aan de markt.

Onderdeel van de structuurvisies van de kernen is ook de wens om niet-passende bedrijvigheid te verplaatsen uit de dorpskernen. De gemeente Horst aan de Maas zorgt dat bedrijventerreinen goed bereikbaar zijn en voldoende ontwikkelingsruimte hebben. Ook gaat de gemeente aan de slag om bestaande bedrijventerreinen duurzaam te maken door middel van revitalisering en herstructurering. Dit kan alleen met medewerking van de gevestigde ondernemingen.

Tenslotte zet de gemeente Horst aan de Maas de ontwikkeling voort om de gemeente uit te bouwen tot een kennis-, maak- en ontwikkelcentrum.

De gemeente Horst aan de Maas vindt de aansluiting van onderwijs en arbeidsmarkt belangrijk. Daarbij dient het onderwijs in te spelen op de toekomstige vraag naar arbeid van werkgevers. De gemeente Horst aan de Maas maakt met onderwijs en ondernemers afspraken voor stage- en werkervaringsplekken die aansluiten bij het regionale opleidingsaanbod.

De gemeente Horst aan de Maas is het 'Wageningen van het Zuiden' met belangrijke onderwijs- en onderzoeksvoorzieningen, en innovatieve en beeldbepalende ondernemingen. Kennisontwikkeling wordt waar mogelijk gefaciliteerd, waarbij de verworven kennis ook terecht dient te komen bij de agribusiness in de gemeente Horst aan de Maas.

De gemeente Horst aan de Maas maakt onderdeel uit van de Regio Venlo, een gebied met de status van Greenport. Er is veel aandacht voor innovatie en duurzaamheid. Naast agribusiness en logistiek is binnen Greenport Venlo plaats voor maakindustrie. Agribusiness, maakindustrie, detailhandel en recreatie en toerisme zijn de belangrijkste sectoren binnen de plaatselijke economie. De gemeente Horst aan de Maas vindt het belangrijk om ondernemers planologisch de ruimte te geven om hun bedrijf te ontwikkelen met oog voor de directe omgeving.

De agrarische bedrijfskolom is sterk ontwikkeld in de gemeente Horst aan de Maas en vandaar ook de inzet op deze sector daar waar mogelijk te versterken. Ze is een van de concurrerende en toekomstbestendige economische pijlers. Eén op de tien mensen is werkzaam in de agrarische sector en 70% van de gemeentelijke oppervlakte wordt door land- en tuinbouw beheerd. Steeds meer kennis en innovatie is nodig. Veel ondernemingen in het MKB zijn op de land- en tuinbouw georiënteerd. Daarnaast zijn er in de gemeente Horst aan de Maas agrarische onderwijs- en onderzoeksinstellingen en enkele belangrijke handelscentra.

Conclusie: onderhavig plan past binnen de uitgangspunten van het collegeprogramma van de gemeente Horst aan de Maas.

## 2.4.2 Visiedocument Horst aan de Maas

Het visiedocument is ontstaan in het kader van het fusieproces van de nieuwe gemeente Horst aan de Maas (per 1 januari 2010). Het visiedocument biedt een visie op de toekomst met de schaal en de identiteit van de lokale gemeenschappen als basis.

De gemeente Horst aan de Maas bekleedt een vooraanstaande positie in de agribusiness. De gehele keten wordt vertegenwoordigd: van ontwikkeling en onderwijs via productie, logistiek en afzet naar de consument. De gemeente ziet de agribusiness dan ook als belangrijkste economische pijler.

Conclusie: onderhavig plan past binnen de uitgangspunten van het visiedocument van de gemeente Horst aan de Maas.

### **2.4.3 Ruimtelijk economische visie Horst aan de Maas**

Het ruimtelijk economisch beleid van de gemeente Horst aan de Maas richt zich op de versterking van economische pijlers agribusiness en recreatie & toerisme alsmede het bieden van voldoende ruimte voor lokaal en regionaal verzorgende bedrijvigheid.

De gemeente Horst aan de Maas is een belangrijke schakel in de Noord-Limburgse economie. Regionale samenwerking is dan ook van groot belang voor het economisch succes van de regio, maar ook voor Horst aan de Maas. Ook deelname van de gemeente aan de Floriade 2012 past daarbinnen. In de agribusiness vervult Horst aan de Maas een bovenregionale functie. Dit uit zich in de internationale activiteiten van diverse agrotechnische bedrijven en de onderwijs- en praktijkcentra, zoals het Citaverde. Belangrijk in dit kader is de samenwerking tussen de kennisinstellingen in de agribusiness en de agrotechnische bedrijven, zodat kennis herkenbaar wordt.

### **2.4.4 Bedrijventerreinbeleid**

Het bedrijventerreinbeleid van de gemeente Horst aan de Maas richt zich primair op het bieden van kwantitatief en kwalitatief voldoende ruimte voor twee doelgroepen:

1. agribusiness: Horst aan de Maas als agrologistiek centrum van Noord-Limburg;
2. lokaal en regionaal verzorgende bedrijvigheid.

Het beleid voor bestaande bedrijventerreinen, waaronder bedrijventerrein Asdonck, vloeit voort uit de huidige functie, de huidige ruimtelijke kwaliteit en de beoogde doelgroepen. De gemeente hanteert het uitgangspunt dat bedrijven in principe op een specifiek daarvoor bestemd terrein thuishoren. Bedrijventerrein Asdonck is bedoeld voor kennisinstellingen en dienstverlening zowel in de agribusiness (agrodienstverlenende bedrijven en instellingen) als met een regionaal verzorgend karakter.

### **2.4.5 Bestemmingsplan**

Het plangebied van de Groene campus is planologisch-juridisch geregeld in het bestemmingsplan "4<sup>e</sup> herziening bestemmingsplan Buitengebied Horst". Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Horst op 8 oktober 1991 en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Limburg op 6 mei 1992. Het plandeel waaraan goedkeuring werd onthouden had geen betrekking op de onderhavige gronden. Voor het plangebied vigeert de bestemming Agrarische onderwijsdoeleinden –AO-. De gronden zijn daarbij aangewezen voor onderwijs ten behoeve van de land- en tuinbouw, de dierenveredeling en/of de rundveehouderij. De gronden mogen voor maximaal 25% bebouwd worden. Hierdoor past het initiatief niet binnen de regels van het bestemmingsplan. Om die reden is dit nieuwe bestemmingsplan 'Groene campus Asdonck' opgesteld. Dit bestemmingsplan biedt wel voldoende ruimte om de nieuwe campus te kunnen realiseren.

### 3 TOETSING MOGELIJKE BELEMMERINGEN

De specifieke kenmerken en de ligging van de locatie, leggen een aantal randvoorwaarden op aan de gewenste en toekomstige gebruiksmogelijkheden van de Groene campus Asdonck. Deze zaken komen in dit hoofdstuk aan bod. Daarnaast zijn er programmatische uitgangspunten waarmee rekening gehouden dient te worden, die komen in hoofdstuk 4 aan bod.

#### 3.1 Staat van bedrijfsactiviteiten

Als bijlage bij de planregels is een Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen. Als een bedrijf zich op een bepaalde locatie in het plangebied wil vestigen, wordt getoetst of het bedrijf in de toegestane milieucategorie valt. Daarnaast wordt getoetst of het type bedrijf is opgenomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten. De Staat van Bedrijfsactiviteiten bestaat uit een selectie uit de VNG-bedrijvenlijst, die is afgestemd op de specifieke mogelijkheden en de gewenste invulling en de beoogde beeldkwaliteit van het bedrijventerrein.

Bedrijventerrein Asdonck wordt ontwikkeld ten behoeve van kantoren, dienstverlening en onderwijs- en kennisinstellingen. In de regels van de bestemming 'Gemengd' is in de bestemmingsomschrijving opgenomen dat de gronden zijn bestemd voor dergelijke bedrijven. De Staat van Bedrijfsactiviteiten gaat uit van een algemene indeling van bedrijven naar SBI-code en is niet uitputtend of volledig. Om voldoende flexibiliteit in te bouwen, is bedrijvigheid die niet voorkomt in de Staat van Bedrijfsactiviteiten, maar die naar aard en invloed op de omgeving gelijk te stellen is met de bedrijvigheid die wel is toegestaan, toelaatbaar door middel van een omgevingsvergunning.

#### 3.2 Bodem

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is bodemonderzoek noodzakelijk om te kunnen bepalen of de bodemkwaliteit in het plangebied past bij de toekomstige bestemming. Voor onderhavig plan is door DHV een verkennend bodemonderzoek<sup>1</sup> uitgevoerd. Het doel van het verkennend onderzoek is het vaststellen van de kwaliteit van de grond.

De functie van de locatie is industrieterrein. Het bodemonderzoek is uitgevoerd conform richtlijnen NEN 5740 "Bodem - Onderzoekstrategie bij verkennend onderzoek" (NNI, januari 2009). De bodem bestaat uit matig fijn zand. Zintuiglijk zijn, behoudens plaatselijk sporen van puin en kooltjes, geen afwijkende waarnemingen aangetoond.

In de het mengmonster mm02 van de bovengrond is in eerste instantie een sterk verhoogd gehalte aan zink en licht verhoogde gehalten aan koper en lood aangetoond. In het overige terrein zijn in de bovengrond overschrijdingen van de achtergrondgrondwaarde aangetoond. Aangezien in de afzonderlijke grondmonsters van mm02 zintuiglijk geen bijzonderheden zijn waargenomen zijn de aangetoonde verhoogde gehalten niet te verklaren. Na uitsplitsing van mengmonster mm02 en navraag aan het laboratorium blijkt dat de gemeten waarde is gecorrigeerd naar 23 mg/kg d.s. en toont geen verhoogd gehalte aan zink is aan.

---

<sup>1</sup> Verkennend bodemonderzoek Groene campus Asdonck, DHV, 22 december 2010.

In de ondergrond zijn geen overschrijdingen van de achtergrondwaarde aangetoond.

Plaatselijk is het grondwater sterk verontreinigd met nikkel. De verontreiniging met zware metalen wordt veroorzaakt door een diffuse verontreiniging die in Noord- en Midden-Limburg aanwezig is waarbij diffuus in de bodem aanwezige zware metalen in de bodem door verzuring in het grondwater terecht komen. Aangezien het grondwater verspreid in het gebied licht verontreinigd is en geen duidelijke puntbron binnen het gebied valt aan te wijzen, heeft deze verontreiniging hoogstwaarschijnlijk een diffuus karakter en geen eenduidige oorzaak. De verontreinigingen in het grondwater worden derhalve niet door een lokale verontreinigingsbron veroorzaakt. Gezien de toekomstige functie van het onderzoeksgebied (bedrijventerrein) zal naar verwachting geen direct contact met het grondwater optreden.

De vooraf opgestelde hypothese "grootschalig onverdachte locatie" dient op grond van de onderzoeksresultaten te worden bevestigd voor de grond. Echter voor het grondwater dient de hypothese te worden verworpen vanwege de verhoogde concentratie aan nikkel.

Formeel gezien geven de resultaten van het grondwater aanleiding tot het verrichten van een nader onderzoek voor het grondwater. Echter, aangezien de verhoogde concentraties aan zware metalen een natuurlijke oorsprong hebben, wordt nader onderzoek niet noodzakelijk geacht.

Conform het Besluit Bodemkwaliteit voldoet de grond aan de klasse wonen en vormen geen belemmeringen voor de toekomstige functie industrie.

Op basis van het vooronderzoek conform NEN-5725 / NEN-5707 en het uitgevoerde bodemonderzoek, kan worden geconcludeerd dat onderhavige locatie als "niet-asbestverdacht" kan worden beschouwd.

#### *Conclusie*

Het aspect bodem is niet belemmerend voor uitvoering van onderhavig plan.

### **3.3 Geluid en lucht**

Ten behoeve van onderhavig plan is een onderzoek uitgevoerd naar wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai, industrielawaai en luchtkwaliteit<sup>2</sup>. In dit onderzoek zijn de geluidbelastingen als gevolg van het weg- en railverkeer berekend en getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Ook is onderzocht of er na realisatie van het plan, als gevolg van de verkeersaantrekkende werking, sprake is van een reconstructie Wet geluidhinder. Daarnaast is er een inschatting gemaakt van de mogelijke knelpunten als gevolg van de geluidsuitstraling van de groene campus en de omliggende bedrijven. Tenslotte is het plan getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uit de Wet Milieubeheer. De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (Rmg2006).

#### *Geluidbelastingen nieuwe geluidgevoelige gebouwen in geluidzone van weg*

Ter hoogte van de uitbreiding van het Citaverde College zal de geluidbelasting vanwege de Spoorweg maximaal 43 dB en vanwege de Stationsstraat maximaal 48 dB bedragen. Beide geluidbelastingen overschrijden de voorkeursgrenswaarde (48dB) voor wegverkeer uit de Wet geluidhinder niet. De

---

<sup>2</sup> Onderzoek wegverkeerslawaai, railverkeerslawaai, industrielawaai en luchtkwaliteit, DHV, kenmerk HL.BA2626.R01, december 2010.

Asdonckerweg is niet onderzocht omdat als gevolg van de lage verkeersintensiteiten op deze weg geen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde verwacht worden.

*Reconstructie Wet geluidhinder van bestaande geluidgevoelige gebouwen als gevolg van verkeersaantrekkende werking*

Op geen enkel locatie is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, omdat er als gevolg van het extra verkeer op de Spoorweg en Stationsstraat nergens een toename van 1,5 dB of hoger optreedt.

*Geluidbelastingen nieuwe geluidgevoelige gebouwen in geluidzone van spoorweg*

Ter hoogte van de uitbreiding van het Citaverde College zal de geluidbelasting vanwege de spoorlijn maximaal 66 dB bedragen. Dit is boven de voorkeursgrenswaarde (53 dB) maar onder de maximaal toegestane geluidbelasting (68 dB) voor railverkeerslawaaï. Maatregelen, om de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde terug te brengen, dienen te worden beschouwd. Als er geen maatregelen mogelijk blijken te zijn, dienen voor het Citaverde College hogere waarden te worden aangevraagd.

*Gecumuleerde geluidbelastingen (weg- en railverkeer) nieuwe geluidgevoelige gebouwen*

Ter hoogte van de uitbreiding van het Citaverde College zal de gecumuleerde geluidbelasting vanwege het wegverkeer en de spoorlijn maximaal 62 dB bedragen. Ter hoogte van de overige nieuwbouw op de campus is de maximale gecumuleerde geluidbelasting 68 dB.

Gezorgd dient te worden dat het geluidniveau binnen de les- en theorielokalen van het Citaverde College conform de eisen uit het Bouwbesluit, maximaal 28 dB bedraagt.

*Realisatie nieuwe geluidgevoelige gebouwen in de omgeving van bestaande inrichtingen*

Er zijn geen knelpunten te verwachten als gevolg van de geluiduitstraling van bestaande inrichtingen in de omgeving van onderhavig project.

*Realisatie nieuwe inrichtingen in de omgeving van bestaande geluidgevoelige gebouwen*

Er zijn geen knelpunten te verwachten als gevolg van de nieuw te realiseren inrichtingen in de omgeving van bestaande geluidgevoelige bestemmingen.

*Concentratiewaarden luchtkwaliteit langs wegen van en naar het plangebied*

Rond het plan worden geen grenswaarden uit de Wet milieubeheer overschreden. Hiermee voldoet het plan op grond van art. 5.16 lid 1 sub a aan de luchtkwaliteitseisen uit deze wet.

De bijdrage van het plan kan gekwantificeerd worden als niet in betekenende mate. Hiermee voldoet het plan op grond van art. 5.16, lid 1 sub c aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

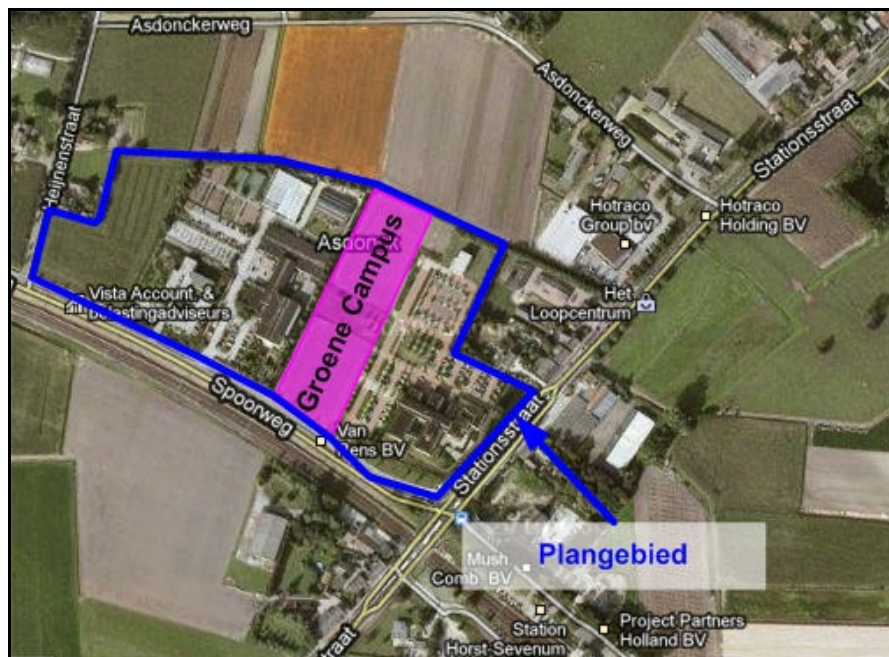
Er is geen sprake van dreigende overschrijdingen van de grenswaarden voor luchtkwaliteit uit de Wet milieubeheer. Hiermee voldoet het plan aan het Besluit gevoelige bestemmingen.

*Conclusie*

Er zijn voor het realiseren van onderhavig plan geen belemmeringen uit oogpunt van geluid en luchtkwaliteit. De maatregelen die beschouwd dienen te worden om de geluidbelasting vanwege de spoorlijn terug te brengen, zijn besproken met de gemeente. Aangezien er geen maatregelen mogelijk zijn, zijn hogere waarden aangevraagd. In het kader van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen (voorheen: bouwvergunning), wordt ervoor gezorgd dat het geluidsniveau binnen de les- en theorielokalen conform de eisen uit het Bouwbesluit maximaal 28 dB bedraagt.

### 3.4 Externe veiligheid

In het kader van onderhavig bestemmingsplan ter realisering van de groene campus, dient het aspect externe veiligheid getoetst te worden. Deze toets is gedaan middels een quickscan externe veiligheid<sup>3</sup>. Hiervoor dienen de relevante risicobronnen geïnventariseerd te worden. Relevante risicobronnen zijn risicobronnen die een invloedsgebied hebben dat over het plangebied reikt. Verder zijn de risicobronnen geïnventariseerd die relevant zijn voor het omliggende gebied. In onderstaande figuur is zowel het plangebied van de groene campus als het omliggende gebied (blauw omlijnd) weergegeven.



#### *Relevantie van risicobronnen*

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor de omgeving vanwege het gebruik, de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Indien een risicobron (of de omgeving daarvan) verandert, dient een afweging te worden gemaakt ten aanzien van het aspect externe veiligheid, bijvoorbeeld bij een nieuw bestemmingsplan. Ten aanzien van een bestemmingsplan zijn de relevante risiconormen opgenomen in de volgende besluiten en circularis:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).  
In dit besluit zijn de risiconormen voor risicovolle inrichtingen opgenomen.
- Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (Circulaire RNVGS).  
De Circulaire RNVGS is van toepassing op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en binnenwater.
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).  
In het Bevb zijn de risiconormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen opgenomen.
- Vuurwerkbesluit.  
In het vuurwerkbesluit zijn voor de opslag van consumentenvuurwerk en professioneel vuurwerk veiligheidsafstanden vastgesteld.

<sup>3</sup> Memo quick scan externe veiligheid, DHV, kenmerk GO-MA20100022, 21 december 2010.



Om vast te stellen of een risicobron relevant is wordt vastgesteld of:

1. de risicobron onder één van bovengenoemde besluiten of circulaire valt en of
2. het invloedsgebied of de veiligheidsafstand over het plangebied valt.

Als dit het geval is, is de risicobron relevant vanuit het oogpunt van externe veiligheid en moet getoetst worden aan de eisen die vanwege de externe veiligheid worden gesteld.

#### **Invloedsgebied**

Het invloedsgebied is het gebied waarin personen worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Over het algemeen komt dit overeen met het gebied tot aan de 1% letaliteitsgrens.

#### **Veiligheidsafstand**

De veiligheidsafstand is de afstand die aangehouden moet worden tussen de opslaglocatie voor vuurwerk en kwetsbare objecten of geprojecteerde kwetsbare objecten.

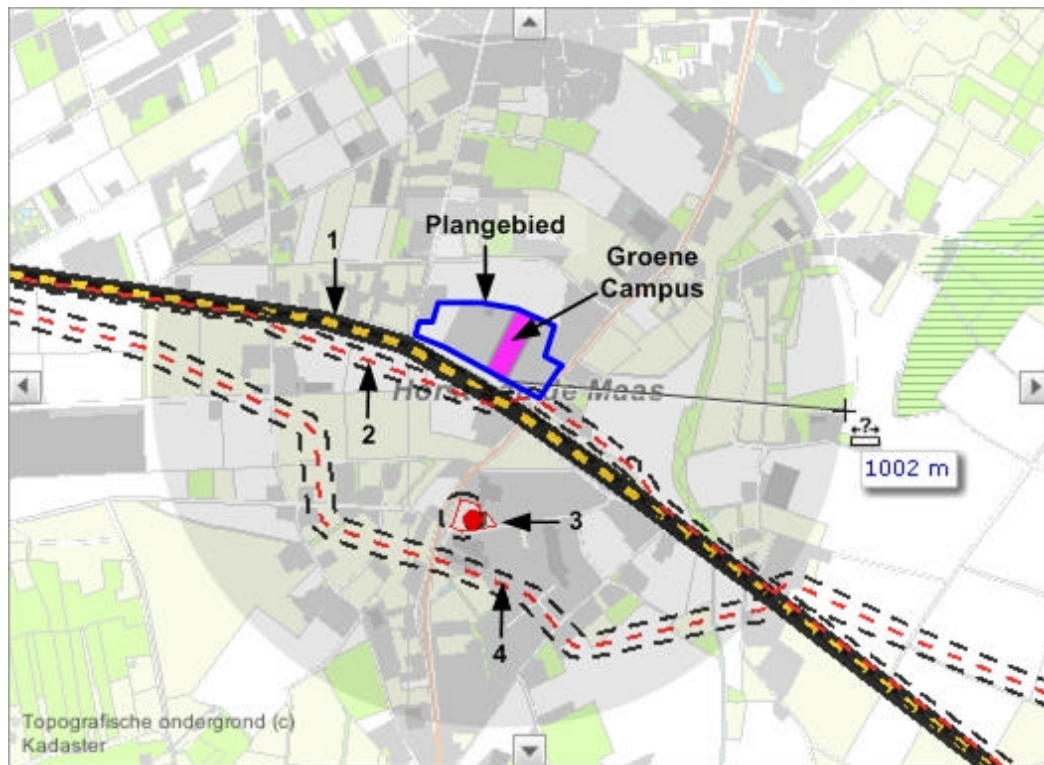
In het vuurwerkbesluit is dit als volgt gedefinieerd:

“afstand die met het oog op de kwaliteit van het milieu voor zover het betreft externe veiligheid tenminste moet zijn gelegen tussen een inrichting als bedoeld in de [artikelen 2.2.1, 2.2.2 en 3.2.1](#), of een onderdeel van een zodanige inrichting, dan wel een zodanige inrichting waarvoor het geldende bestemmingsplan dan wel de daarvoor geldende beheersverordening verlening van een vergunning voor het bouwen daarvan als bedoeld in [artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht](#) toelaat enerzijds en kwetsbare objecten en geprojecteerde kwetsbare objecten anderzijds;”

#### *Risicobronnen in de omgeving van het plangebied*

In de omgeving van het plangebied bevinden zich de volgende vier risicobronnen:

1. vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor;
2. vervoer van K1-vloeistoffen door een 24 inch productenleiding van de Rotterdam -Rijn Pijpleidingmaatschappij;
3. Agerland Sevenum ;
4. vervoer van K1-vloeistoffen door een 36 inch ruwe olie leiding van de Rotterdam -Rijn Pijpleidingmaatschappij.



Risicobronnen in de omgeving van het plangebied

#### 1. Vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor

Op circa 35 meter van het plangebied bevindt zich het spoortraject tussen Venlo en Eindhoven. Uit gegevens van ProRail<sup>4</sup> blijkt dat er over dit spoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor valt onder de Circulaire RNVGS. Het invloedsgebied van het vervoer van gevaarlijke stoffen bedraagt circa 5.000 meter<sup>5</sup>. Het gehele plangebied bevindt zich hierbinnen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor is derhalve relevant vanuit het oogpunt van externe veiligheid voor zowel het plangebied van de Groene Campus als voor het omliggende plangebied.

#### 2. 24"productenleiding van de Rotterdam-Rijn Pijpleidingmaatschappij

Op circa 50 meter van het plangebied van de Groene Campus bevindt zich een 24 inch, 62 bar, pijpleiding. Het Bevb is hierop van toepassing. De pijpleiding kruist het omliggende plangebied (blauw omliggende gebied). Door deze pijpleiding worden olieproducten vervoerd. Olieproducten vallen in de categorie K1-vloeistoffen. Voor deze buisleiding bedraagt het invloedsgebied 36 meter<sup>6</sup>. Het plangebied van de Groene campus bevindt zich hierbuiten en is derhalve niet relevant vanuit het oogpunt van externe veiligheid. Echter het omliggende plangebied (blauwe gebied) valt hier binnen. Hiervoor is deze risicobron relevant vanuit het oogpunt van externe veiligheid.

<sup>4</sup> Marktverwachting vervoer gevaarlijke stoffen per spoor, Een verwachting voor de middellange termijn, ProRail, 26 nov 2007

<sup>5</sup> Uit de gegevens van ProRail blijkt dat er over het spoortraject toxische gassen (stofcategorie B2) worden vervoerd. Uit het rekenprotocol voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, blijkt dat voor deze stofcategorie rekening moet worden gehouden met een invloedsgebied van 5000 meter.

<sup>6</sup> Op basis van de informatie uit de professionele risicokaart op 4 november 2010

### 3. Agerland Sevenum

Het bedrijf Agerland is een groothandel in akkerbouwproducten. Binnen de inrichting worden gevaarlijke stoffen opgeslagen. De maximale hoeveelheid is kleiner dan 10.000 kg, waardoor het niet onder het Bevi valt. Op basis hiervan is de opslag van gevaarlijke stoffen voor het gehele plangebied niet relevant. Naast de opslag van akkerbouwproducten heeft deze inrichting ook een vergunning voor de opslag van maximaal 10.000 kg. consumentenvuurwerk ten behoeve van de verkoop. Vuurwerk valt niet onder het Bevi, maar op basis van het Vuurwerkbesluit moeten de veiligheidsafstanden in acht worden genomen bij het vaststellen van een bestemmingsplan. Voor de opslag van consumentenvuurwerk, niet meer dan 10.000 kg, geldt een afstand van 8 meter tot (beperkt) kwetsbare objecten. Het plangebied bevindt zich op 400 meter, ruim buiten deze veiligheidsafstand. De opslag van vuurwerk is derhalve zowel voor het plangebied van de Groene Campus als voor het omliggende plangebied niet relevant.

### 4. 36"ruwe olie leiding van de Rotterdam-Rijn Pijpleidingmaatschappij

Op circa 550 meter van het plangebied bevindt zich een 36 inch, 43 bar, pijpleiding. Het Bevb is hierop van toepassing. Door deze pijpleiding wordt ruwe olie vervoerd. Ruwe olie valt in de categorie K1-vloeistoffen. Voor deze buisleiding bedraagt het invloedsgebied 43 meter.<sup>7</sup> Zowel het plangebied van de Groene Campus als het omliggende plangebied bevindt zich hierbuiten en is derhalve niet relevant vanuit het oogpunt van externe veiligheid.

### Conclusie

Op basis van de risicokaart zijn er in de directe omgeving van het plangebied vier risicobronnen. Van deze risicobronnen is voor het plangebied van de Groene Campus alleen het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor relevant. Voor het omliggende plangebied is naast deze risicobron ook het vervoer van gevaarlijke stoffen door de 24"productenleiding van de Rotterdam-Rijn Pijpleidingmaatschappij relevant. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan moet voor deze risicobronnen worden voldaan aan de wettelijke vereisten die vanuit het oogpunt van externe veiligheid worden gesteld.

Zowel voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor als door de buisleiding zijn de externe veiligheidsnormen opgenomen in respectievelijk de Circulaire RNVGS en het Bevb. Hieruit volgt dat getoetst moet worden aan de externe veiligheidsnormen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Daarnaast dient het groepsrisico te worden verantwoord<sup>8</sup>. Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico kunnen worden bepaald door het uitvoeren van een kwantitatieve risicoanalyse (QRA). Tevens kan met behulp van de QRA worden bepaald of het groepsrisico toeneemt en of als gevolg hiervan het groepsrisico moet worden verantwoord.

---

<sup>7</sup> Op basis van de informatie uit de professionele risicokaart op 4 november 2010

<sup>8</sup> Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is dit alleen het geval als het groepsrisico toeneemt. Door de realisatie van de Groene campus zal het aantal aanwezigen toenemen en als gevolg hiervan het groepsrisico. Het is daarom zeer aannemelijk dat ook voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor het groepsrisico moet worden verantwoord.

**Plaatsgebonden risico**

Het risico op een plaats buiten een inrichting of langs een transport-as voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting of bij de transportas, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

**Groepsrisico**

De cumulatieve kansen per jaar dat een aantal personen overlijdt als gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting of transportas en een ongewoon voorval binnen die inrichting of bij een transportas, waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Met het groepsrisico wordt inzicht gegeven in de maatschappelijke ontwrichting. Op basis van deze inzichten kan bewuster worden omgegaan met de risico's van een activiteit met gevaarlijke stoffen.

**Verantwoordingsplicht groepsrisico**

Verantwoording van het groepsrisico is een onderdeel van het externe veiligheidsbeleid. Door middel van een verantwoordingsplicht wil de rijksoverheid overheden aanzetten tot nadenken over onder andere de omvang van het groepsrisico in relatie tot de veiligheid van de risicovolle situatie, de gevolgen voor de omgeving, de hulpverlening en de zelfredzaamheid van omwonenden.

Een belangrijk onderdeel van de verantwoordingsplicht is de adviestaak van de regionale brandweer. De rijksoverheid heeft (wettelijk) vastgesteld dat het bevoegd gezag het bestuur van de regionale brandweer in de gelegenheid dient te stellen advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval en de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied van de inrichting.

*Advies*

Geadviseerd wordt vervolgonderzoek te doen voor het spoor en de 24"productenleiding van de Rotterdam -Rijn Pijpleidingmaatschappij.

Op basis van het bovenstaande geldt ten aanzien van het plangebied van de Groene Campus dat op basis van het voorgaande het volgende vervolgonderzoek wordt geadviseerd:

- Het vaststellen van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het *spoor* ter hoogte van het plangebied met behulp van een QRA.
- Het toetsen van het berekende plaatsgebonden risico aan de normen uit de Circulaire RNVGS.
- Het verantwoorden van het groepsrisico en hiervoor door het bevoegde gezag een advies te laten aanvragen bij de regionale brandweer.

Daarnaast geldt voor het omliggende plangebied (blauwe gebied), dat de 24"productenleiding van de Rotterdam -Rijn Pijpleidingmaatschappij relevant is. Op basis daarvan wordt het volgende vervolgonderzoek geadviseerd:

- Het bepalen van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico, voor zover relevant, aan de hand van algemene uitgangspunten (niet op basis van een QRA, aangezien het voor deze leiding is toegestaan de risico's aan de hand van tabellen inzichtelijk te maken).
- Het toetsen van het vastgestelde plaatsgebonden risico aan de normen uit de Circulaire RNVGS.
- Het verantwoorden van het groepsrisico en hiervoor door het bevoegd gezag een advies te laten aanvragen bij de regionale brandweer.

*Vervolgonderzoek*

Het vervolgonderzoek is uitgevoerd middels een verantwoording van het groepsrisico<sup>9</sup>. Hierin zijn de relevante risicobronnen verantwoord. In dit geval gaat het om het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en om een buisleiding. De risicobronnen zijn in kaart gebracht en zijn getoetst aan de risicomaten plaats gebonden en groepsrisico. Op basis van de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Circulaire RNVGS) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) dient het

<sup>9</sup> Verantwoording groepsrisico, Groene campus Asdonck, DHV, registratienummer MD-AF2010, juni 2011.

groepsrisico of overschrijding van de zogenaamde oriëntatiewaarde verantwoord te worden. De verantwoording bestaat uit de afweging van de aanvaardbaarheid van de risico's aan de hand van een vast aantal onderwerpen, waarbij het advies van de brandweer over de mogelijkheden tot rampenbestrijding en zelfredzaamheid wordt meegenomen.

#### *Transport van gevaarlijke stoffen over het spoor*

Het *plaatsgebonden risico (PR)* geeft inzicht in de theoretische kans op overlijden van een individu op een bepaalde horizontale afstand van een risicovolle activiteit. Voor nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten geldt dat zij niet binnen de  $PR 10^{-6}$  contour gebouwd mogen worden. De grenswaarde van het  $PR 10^{-6}$  contour per jaar geldt voor nieuwe situaties. Hierbinnen mogen geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten worden toegevoegd. Voor de groene campus Asdonck is het plaatsgebonden risico per jaar berekend met een aantal mogelijkheden. Zo is er gerekend met de realisatiecijfers vervoer gevaarlijke stoffen 2009, de prognosecijfers voor 2020 (uit 2007) en de prognosecijfers voor 2020 in het kader van het basisnet. Enkel de berekeningen voor 2020 die zijn ontleend aan de prognosecijfers voor 2020 (uit 2007) laten een overschrijding van de  $PR 10^{-6}$  per jaar zien. Gezien de ontwikkelingen van het basisnet spoor is het niet aannemelijk dat deze prognoses voor het jaar 2020 in stand blijven.

Prognosecijfers zijn onder meer gebaseerd op de te verwachten transporten gevaarlijke stoffen over het spoor. Op dit moment is er geen harde wetgeving voor wat betreft de te hanteren prognosecijfers voor het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. In de praktijk wordt gewerkt met de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS). De rechter interpreteert deze circulaire echter vaak als 'hard'. De verwachting is dat per 1 juli 2011 de uitgangspunten voor bepaling en toetsing van de risico's van het vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor worden toegevoegd aan de Circulaire RNVGS. Deze zijn gebaseerd op het basisnet (het basisnet spoor legt de maximaal toegestane transportaantallen vast). Daarmee ontstaat een grondslag voor het toepassen van de vervoerscijfers uit het basisnet spoor bij de toetsing van ruimtelijke plannen. Vooruitlopende daarop acht de gemeente het verantwoord om de basisnetcijfers als uitgangspunt te nemen, waarmee de externe veiligheidsrisico's binnen de normen blijven.

Het *groepsrisico (GR)* wordt naast de mogelijke ongevallen en bijbehorende ongevalfrequentie bepaald door de aanwezige mensen in de nabijheid van een eventueel ongeval. Naarmate de groep slachtoffers groter wordt, moet de kans op een dergelijk ongeval (kwadratisch) kleiner zijn. Bij het bepalen van het groepsrisico wordt getoetst aan de oriëntatiewaarde. Voor het groepsrisico geldt tevens een verantwoordingsplicht voor het bevoegd gezag bij een wijziging van het groepsrisico ten opzichte van de huidige situatie. Uit de risicoberekeningen blijkt dat het groepsrisico toeneemt als gevolg van het plan. Het groepsrisico overschrijdt de oriëntatiewaarde uitgaande van de realisatiecijfers 2009 (huidige situatie) en in 2020 indien wordt uitgegaan van de prognosecijfers voor 2020 (uit 2007). Indien wordt uitgegaan van de basisnetcijfers blijft het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde.

Tenslotte kan gemeld worden dat het plangebied deels binnen het zogenaamde plasbrandaandachts gebied van 30 meter vanuit het spoor ligt. De bouwvlakken die zijn opgenomen in onderhavig bestemmingsplan, liggen buiten deze zone van 30 meter. Op die manier is gewaarborgd dat er niet wordt gebouwd binnen de zone.

#### *Buisleiding*

De *plaatsgebonden risico* contour  $PR 10^{-6}$  voor de leiding (24"productenleiding, 62 bar) ligt op 21 meter. Hierbinnen mogen geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten worden gerealiseerd. Aangezien de leiding is gesitueerd in het zuidoosten van het plangebied, waar geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten zijn voorzien, is deze leiding niet belemmerend voor uitvoering van onderhavig plan.

Met betrekking tot het *groepsrisico* voor de leiding geldt dat voor deze leiding geen specifieke berekeningen aan het groepsrisico zijn uitgevoerd omdat uit berekeningen van het RIVM aan dit type leidingen is gebleken dat het groepsrisico zeer beperkt is.

#### *Maatregelen*

Resultaat is dat er voor de leiding een veiligheidscontour wordt aangehouden waarbinnen geen nieuwe zogenaamde (beperkt) kwetsbare objecten zijn toegestaan. Binnen de contour zijn deze objecten niet geprojecteerd en dus vormt de contour geen belemmering voor uitvoering van onderhavig plan. De contour is op de verbeelding weergegeven.

Voor het spoor geldt dat er in de huidige situatie geen overschrijdingen van de normen zijn. Naar verwachting zal de situatie van overschrijding van de oriëntatiewaarde na het van kracht worden van het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) verdwijnen, omdat onder meer de vervoerscijfers voor het spoor ter hoogte van de gemeente Horst aan de Maas lager worden. Als wordt uitgegaan van het basisnet met bijbehorende basisnetcijfers vindt geen overschrijding van de oriëntatiewaarde meer plaats. Invoering van het basisnet is een bronmaatregel om de risico's te beperken. Met dit uitgangspunt zijn maatregelen ter beperking van de bevolkingsaantallen in het plangebied vooralsnog niet nodig.

De kavels die het dichtst bij de spoorweg gesitueerd zijn, zijn bestemd voor de bedrijven AB-Limburg en Con-Connect. Dit zijn bedrijven met een relatief lage personendichtheid en het betreffen geen functies met verminderd zelfredzame personen.

#### *Rampenbestrijding*

Bij de Groene Campus en het gehele plangebied kunnen de volgende effecten/scenario's optreden:

- Hittebelasting door brand (plasbrand).
- Drukbelasting ten gevolge van een explosie (wolkbrandexplosie).
- Druk- en hittebelasting ten gevolge van een BLEVE<sup>10</sup>.
- Toxische belasting ten gevolge van giftig gas/damp.

Een koude BLEVE en een wolkbrandexplosie zijn niet bestrijdbaar. Het scenario van een toxische belasting en warme BLEVE zijn niet goed bestrijdbaar omdat onvoldoende bluswater beschikbaar is. Secundaire effecten (branden) zijn alleen te bestrijden als er voldoende bluswater is (dit is gedeeltelijk beschikbaar). De gemeente overweegt om twee of drie open geboorde putten te realiseren. In die situatie is er onbeperkt water beschikbaar. Dit overweegt de gemeente op het moment dat de plannen verder zijn gevorderd.

Verder overweegt de gemeente om de Asdonckerweg geschikt te maken als calamiteitenroute c.q. tweede ontsluitingsweg. Bovendien wordt in het bestemmingsplan opgenomen dat de bebouwingsafstand ten opzichte van de perceelsgrens minimaal 5 meter bedraagt.

#### *Zelfredzaamheid*

Om de veiligheidssituatie en zelfredzaamheid te verbeteren zal de gemeente aansturen op het treffen van de volgende maatregelen:

---

<sup>10</sup> Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion

- Tweezijdige ontsluiting van het plangebied. Beide ontsluitingsroutes zullen zodanig worden uitgevoerd dat er bij een calamiteit geen congestie ontstaat tussen de vluchtende personen en aankomende hulpdiensten. Deze maatregel wordt nader bepaald op het moment dat de plannen verder zijn gevorderd en meer duidelijkheid bestaat over het basisnet spoor.
- Vluchtroutes zullen van het spoor af zijn gericht (toe/uitgangen niet aan spoor zijde).
- Bouwkundige maatregelen conform de ontwerputgangspunten in het advies van de regionale brandweer (blinde gevels, beperken glasoppervlak, scherfwerende beglazing brandwerende gevels, onbrandbare gevelbekleding, geen verblijfsruimten aan de spoorzijde van gebouwen, afsluitbare ventilatie en de luchtinlaat van gebouwen niet aan de spoorzijde situeren).
- Gebouwen welke op basis van het besluit Brandveiligheid Bouwwerken een ontruimingsinstallatie moeten bezitten worden voorzien van een ontruimingsinstallatie type-A conform de NEN 2575
- Het opstellen en oefenen van ontruimingsplannen (waarbij onder andere vluchtinstructies worden geoefend en geëvalueerd).
- Zorgdragen voor goede risicocommunicatie.

Wanneer na 1 juli 2011 duidelijkheid ontstaat met welke transportaantallen gevaarlijke stoffen over het spoor moet worden gerekend (basisnet spoor) zal de gemeente een besluit nemen over de extra maatregelen (bluswater, ontsluitingsweg, bereikbaarheid, beperking bevolkingsdichtheden, opkomsttijd brandweer) die zullen worden ingezet. Dit jaar (2011) zullen enkel AB Limburg en ComConnect met de bouw starten. De rest volgt in een later stadium .

#### *Eindconclusie*

Zowel ten aanzien van de externe veiligheidsrisico's afkomstig van de buisleiding als van het spoor, geldt dat deze verantwoord kunnen worden geacht. Binnen de (externe) veiligheidszone van de buisleiding zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig en uit berekeningen is gebleken dat er geen groepsrisico is. Voor het spoor geldt dat de externe veiligheidsrisico binnen de normen blijven (vooruitlopende op de basisnetcijfers spoor).

## 3.5 Water

Sinds februari 2001 is de Watertoets van toepassing voor ruimtelijke plannen en besluiten. De Watertoets is een procesinstrument waarmee dient te worden bereikt dat de waterbeheerder vroegtijdig wordt betrokken in de ruimtelijke planvorming. Hierdoor kan invulling gegeven worden aan de beleidsdoelstelling het water de ruimte te geven die het nodig heeft.

DHV B.V. heeft de watertoets<sup>11</sup> opgesteld voor onderhavig project. Hierin is het waterbeleid van de Provincie Limburg, Waterschap Peel- en Maasvallei en de gemeente Horst aan de Maas verwoord. Verder komen watergerelateerde gebiedskenmerken en waterhuishoudkundige aspecten aan bod.

Bij nieuwbouw en herstructureringsprojecten streeft de gemeente Horst aan de Maas naar 100% afkoppeling. De voorkeur gaat hierbij uit naar het infiltreren van het regenwater en vervolgens naar een vertraagde afvoer naar oppervlaktewater. De gemeente volgt hierbij het advies van het waterschap Peel en Maasvallei. Daarnaast heeft de gemeente een waterkansenkaart opgesteld. Deze kaart geeft de mogelijkheden voor bepaalde combinaties van functies, zoals water, natuur en recreatie weer, weer. De kaart vormt een hulpmiddel bij de watertoets voor bestemmingsplannen en projecten.

<sup>11</sup> Watertoets Ontwikkeling Groene campus te Hegelsom, registratienummer LW-MA20100068, DHV, december 2010.



Ten aanzien van de watergerelateerde gebiedskenmerken is ingegaan op de volgende onderdelen:

- hoogteligging van het terrein : verloopt van circa 26 naar 27 m+ NAP;
- bodemopbouw : bestaat tot circa 30 m - maaiveld uit een fijn tot zeer grof zandpakket;
- grondwaterstand : de gemiddelde hoogste grondwaterstand varieert van 0,6 m - maaiveld tot 1,8 m - maaiveld en de gemiddelde laagste grondwaterstand varieert van circa 1,3 tot 2,8 m - maaiveld;
- infiltratiemogelijkheden : matige bodemdoorlatendheid, infiltratie van regenwater is mogelijk;
- watergangen in het plangebied : watergang Asdonck en aanvoerleiding Hegelsom;
- riolering : gescheiden watersysteem.

Ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten is gekeken naar:

- het rioleringsstelsel : afwatering vindt plaats op het reeds aanwezige vuilwatersysteem;
- de regenwateroverlast : middels vasthouden – bergen – afvoeren;
- de waterkwaliteit : middels schoonhouden – scheiden – schoonmaken;
- het beheer en onderhoud : duurzaam systeem;
- communicatie : draagvlak bij gebruikers.

De primaire watergang Asdonck ligt ten noorden van het plangebied. Deze primaire watergang met onderhoudspad is in beheer van het waterschap Peel en Maasvallei. Vijf meter vanuit de insteek van de watergang geldt een beschermingszone met bepalingen uit de zogenaamde Keur van waterschap Peel en Maasvallei. De beschermingszone is tevens weergegeven op de verbeelding en verwerkt in de regels van onderhavig bestemmingsplan.

Het aspect water is niet belemmerend voor uitvoering van onderhavig project.

### 3.6 Ecologie

Bij onderhavige planontwikkeling kunnen ecologische waarden in het geding zijn. Om die reden is een onderzoek flora en fauna uitgevoerd<sup>12</sup>. Dit onderzoek is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Uit het onderzoek blijkt het volgende:

#### *Gebiedsbescherming*

- De dichtstbijzijnde Natura 2000 gebieden zijn Maasduinen en Deurnsche Peel & Mariapeel. Deze gebieden liggen beiden op een afstand van meer dan 7 kilometer. Er is geen kans aanwezig op een negatief of significant negatief effect op de Natura 2000 gebieden Maasduinen en Deurnsche Peel & Mariapeel gezien in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen. Een vergunningsverlenings traject in het kader van de Natuurbeschermingswet is niet aan de orde.

---

<sup>12</sup> Quickscan flora en fauna Bedrijventerrein Asdonck, Hegelsom 2010, projectnummer 10-087, Bureau Meervelt, 23 november 2010.

- Deurnsche Peel en Mariapeel (inclusief Grauwveen) zijn tevens aangewezen als Beschermd Natuurmonument in het kader van de oude Natuurbeschermingswet. Een negatief effect op de wezenlijke waarden en kenmerken van de Beschermden natuurmonumenten Deurnsche Peel, Mariapeel en Grauwveen is uit te sluiten door de grote afstand.
- De werkzaamheden worden uitgevoerd buiten de Ecologische Hoofdstructuur en de Provinciale Ontwikkelingszone Groen. De provinciale beleidsregel Mitigatie of compensatie van natuurwaarden is niet aan de orde.

#### *Soortbescherming*

- Op basis van het veldbezoek, de beschikbare gegevens (NatuurBank, inclusief waarneming.nl, Provincie Limburg en literatuur) en het huidige gebruik van het plangebied wordt nader veldonderzoek niet noodzakelijk geacht.
- Beschermden plantensoorten zijn uit het plangebied niet bekend. Tijdens het veldbezoek werd geconstateerd dat op basis van de huidige inrichting en het huidige (agrarische) gebruik het voorkomen van beschermde soorten zeer onwaarschijnlijk is. Een ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora- en faunawet is niet aan de orde.
- Uit de samengestelde gegevensset zijn zeven soorten zoogdieren bekend die genoemd worden in bijlage 1 van de Flora- en faunawet. Voor deze soorten geldt een vrijstelling van art. 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet bij ruimtelijke ingrepen. In de kilometerhokken komen twee soorten zoogdieren voor die genoemd worden in bijlage 3 van de Flora- en faunawet, de Bever en de Gewone dwergvleermuis. Een negatief effect op deze twee zoogdieren of het overtreden van een verbodsbepaling uit de Flora- en Faunawet is niet aan de orde.
- *Alle* broedende vogels zijn strikt beschermd. Voor het broedseizoen wordt geen standaardperiode gehanteerd in het kader van de Flora- en faunawet. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Als richtlijn kan voor het plangebied een broedperiode aangehouden worden van 15 maart tot en met 15 augustus. Het verdient aanbeveling de werkzaamheden buiten deze periode uit te voeren. Jaarrond beschermde nesten uit categorie A zijn in het plangebied niet aanwezig. Een ontheffingsaanvraag voor het vernietigen van jaarrond beschermde nesten van broedvogels is niet aan de orde.

Indien uitvoering van de werkzaamheden binnen de periode 15 maart - 15 augustus plaatsvindt, is het noodzakelijk voor de start van de werkzaamheden te inventariseren of broedende vogels aanwezig zijn ter plaatse van of in de directe nabijheid van de plaatsen waar de werkzaamheden worden uitgevoerd. Versturende werkzaamheden nabij de nesten van broedende vogels zijn niet toegestaan. De kans op de aanwezigheid van broedvogels is echter zeer klein aangezien geschikte broedgelegenheid voor tal van soorten ontbreekt.

- Uit de samengestelde gegevensset zijn twee algemeen voorkomende amfibieën bekend. Voor deze soorten geldt een vrijstelling van art. 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet bij ruimtelijke ingrepen. Een ontheffingsaanvraag ten aanzien van amfibieën in het kader van de Flora- en faunawet is niet noodzakelijk.

- Uit de samengestelde gegevensset zijn geen waarnemingen bekend van reptielen. Op basis van een inschatting van het biotoop en het huidig gebruik en beheer en de bekende verspreidingsgegevens, is het voorkomen van deze soortgroep in het plangebied uitgesloten. Een ontheffingsaanvraag voor reptielen in het kader van de Flora- en faunawet is niet noodzakelijk.
- Uit de samengestelde gegevensset zijn enkele waarnemingen bekend van insecten. Hierbij zijn geen soorten vastgesteld die bescherming genieten door de Flora- en faunawet. Op basis van het huidig gebruik en beheer van het perceel is de aanwezigheid van beschermde soorten uit te sluiten. Een ontheffingsaanvraag voor insecten in het kader van de Flora- en faunawet is niet noodzakelijk.
- Uit de samengestelde gegevensset zijn twee waarnemingen bekend van beschermde soorten vissen. Geschikt leefgebied ontbreekt in het plangebied. Een ontheffingsaanvraag voor vissen in het kader van de Flora- en faunawet is niet noodzakelijk.
- Een ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora- en Faunawet is niet noodzakelijk. Wel blijft de zorgplicht van kracht. Dit houdt in dat voorafgaand aan de ingreep alle maatregelen dienen te worden getroffen om nadelige gevolgen op flora en fauna voor zover mogelijk te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Deze zorgplicht geldt altijd, ook als er ontheffing of vrijstelling is verleend.

*Conclusie:*

Zowel ten aanzien van gebiedsbescherming als ten aanzien van soortbescherming, geldt dat er geen nader onderzoek, of andere vergunningen c.q. ontheffingen nodig is. Het verdient wel aanbeveling de werkzaamheden buiten de broedperiode uit te voeren (15 maart t/m 15 augustus). Indien de werkzaamheden binnen de broedperiode plaatsvinden, is inventarisatie van broedende vogels aan te bevelen. Echter de kans op aanwezigheid van broedende vogels in het plangebied zal zeer gering zijn.

Geconcludeerd kan dan ook worden dat het aspect ecologie niet belemmerend is voor onderhavige planontwikkeling.

### 3.7 Archeologie

Ten behoeve van onderhavig plan een archeologisch bureau- en een inventariserend veldonderzoek (verkennde fase) uitgevoerd door BAAC<sup>13</sup>. Hierin zijn de volgende onderdelen onderzocht:

- aanwezigheid archeologische waarden : nee (geen archeologische waarden);
- verwachte bodemopbouw : enkeerdgrond, opgebracht op een dekzandvlakte;
- archeologische verwachting : middelhoge verwachting op het aantreffen van resten vanaf de steentijd tot de Romeinse tijd en een lage verwachting voor latere perioden;
- (intactheid) bodemopbouw : in de ondergrond is reliëf aanwezig, waarbij de lagere delen zijn opgehoogd met plaggenmest en ter plaatse van de hogere delen is de top van de oorspronkelijke dekzandbodem verploegd met de eerdlaag;

<sup>13</sup> Archeologisch bureau- en inventariserend veldonderzoek (verkennde fase), BAAC rapport V-10.0408, BAAC, maart 2011.

- noodzaak vervolgonderzoek : er is een lage verwachting op het aantreffen van archeologische sporen (door de grote mate van verstoring in het grootste deel van het plangebied van de oorspronkelijke bodem tot minimaal 20 cm in de C-horizont).  
Vervolgonderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

Conclusie:

Het aspect archeologie is niet belemmerend voor uitvoering van onderhavig plan. Vervolgonderzoek is niet noodzakelijk.

### 3.8 Verkeer en parkeren

Ten behoeve van onderhavig bestemmingsplan zijn de verkeerseffecten doorgerekend. De planontwikkeling kan immers leiden tot extra verkeersbewegingen en een toenemende parkeervraag. Het is van belang dat er in een adequate verkeersontsluiting wordt voorzien, zowel in als buiten het plangebied. Meer concreet dient onderhavig plan te worden getoetst op verkeersgeneratie en ontsluiting van het terrein, hoeveelheid en afmetingen van parkeergelegenheden en de routing voor bevoorradingsverkeer, fietsers en voetgangers. Om die reden is er een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd<sup>14</sup>. Dit onderzoek is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt het volgende:

- De Groene Campus genereert 267 motorvoertuigen per etmaal;
- Uit de berekeningen voor het kruispunt Spoorweg/Stationsstraat blijkt een onacceptabele wachttijd voor linksafslaand verkeer van de Spoorweg naar de Stationsstraat richting Horst. Echter, de aannames die bij de berekeningen zijn gemaakt hebben een sterke invloed op de resultaten;
- In het ontwerp ontstaat een tekort van 13 parkeervakken;
- De manoeuvreerruimte tussen de parkeervakken is te beperkt;
- Laden en lossen vanaf de toegangsweg naar parkeerterreinen is niet ideaal, vanwege afstand tot gebouwen en te overbruggen hoogteverschillen;
- Het ontwerp voorziet niet in routes en/of stallingsmogelijkheden voor fietsers

Op basis van het bovenstaande, wordt het volgende geadviseerd:

- Het houden van een kruispunttelling, waarbij per richting het aantal voertuigen wordt geteld. Zo ontstaat een beter beeld van de verkeersstromen op het kruispunt Spoorweg/Stationsstraat, waardoor de kruispuntberekeningen kunnen worden gemaakt op basis van de werkelijke situatie, in plaats van globale aannames;

---

<sup>14</sup> Verkeerskundig onderzoek Groene Campus Asdonck, DHV, kenmerk MO-MA20100056, 20 december 2010.

- Het realiseren van extra parkeervakken op het parkeerterrein van het Citaverde College. Gelet op de indeling van het parkeerterrein (haaksparkeren aan twee zijden) wordt geadviseerd om een even aantal (14) parkeerplaatsen toe te voegen aan het ontwerp;
- Het vergroten van de manoeuvreerruimte tussen de parkeervakken naar 6,35 meter, zoals voorgeschreven in het ASVV (Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen).
- Het in het ontwerp opnemen van laad- en losplaats(en), zo dicht mogelijk bij de bebouwing;
- Het in het ontwerp opnemen van voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsers.

*Conclusie:*

Om meer inzicht te krijgen in de verkeersdoorstroming op het kruispunt Spoorweg/Stationsstraat wordt nader onderzoek uitgevoerd middels een verkeerstelling.

Verder wordt overleg gevoerd met de architect omtrent de toevoeging van 14 parkeerplaatsen in het ontwerp. De manoeuvreerruimte tussen de parkeervakken wordt vergroot naar 6.35 meter conform het ASVV. Dit wordt aangepast in het ontwerp. Het advies ten aanzien van de laad/losplaatsen wordt ter kennisgeving aangenomen. Tenslotte worden in het ontwerp voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsers opgenomen.

*Nader onderzoek*

Naar aanleiding van het hierboven genoemde verkeerskundig onderzoek is een kruispunttelling uitgevoerd. De resultaten van de kruispunttelling zijn vastgelegd in een memo<sup>15</sup>. De verkeerstelling en bijbehorende berekeningen leiden tot de volgende conclusies:

- De periode tussen 16.35 uur en 17.35 uur is het drukste uur van de dag op het kruispunt Stationsstraat /Spoorweg.
- De hoeveelheid verkeer van en naar de Spoorweg ligt hoger dan in het vorige onderzoek is aangenomen.
- Voor de andere wegen verschillen de hoeveelheden verkeer nauwelijks van de aangenomen hoeveelheden verkeer die in het vorige onderzoek zijn gebruikt.
- Naar verhouding meer verkeer vanuit Sevenum (Stationsstraat zuid) slaat linksaf dan eerder aangenomen.
- Voor verkeer vanuit de Groene Campus (Spoorweg) geldt dat juist naar verhouding meer verkeer rechtsaf slaat dan eerder aangenomen.
- In theorie (berekening met OmniX) ontstaan na realisatie van de Groene Campus wachttijden op de zijwegen van meer dan 10 minuten. Volgens dezelfde rekenmethode ontstaan in de huidige situatie al wachttijden van 6 minuten.
- De oversteekbaarheid voor groepen voetgangers is in de avondspits zeer slecht.
- In de praktijk blijkt dat alleen na het sluiten van de spoorwegovergang onacceptabel lange wachttijden ontstaan op de zijwegen. Ongeveer 15 à 20 minuten per uur bevindt het kruispunt zich in deze situatie.
- Hoewel de wachttijden lang zijn, komt het vanwege de lage hoeveelheid verkeer vrijwel niet voor dat de voorsorteervakken op de zijwegen geblokkeerd raken door lange wachtrijen op andere voorsorteervakken.
- De realisatie van de Groene Campus leidt tot een toename van het verkeer op het kruispunt, maar ook zonder de realisatie van de Groene Campus ontstaan lange wachttijden op de zijwegen.

---

<sup>15</sup> Memo resultaten kruispunttelling Stationsstraat – Spoorweg, DHV, kenmerk MO-MA20110020 d.d. 4 februari 2011.

Op basis van voorgaande conclusies geldt het advies om maatregelen te treffen om de wachttijden voor verkeer op de zijwegen tegen te gaan. Mogelijke maatregelen zijn onder andere het plaatsen van verkeerslichten, de aanleg van een rotonde of het realiseren van een ongelijkvloerse oplossing. Aangezien het project Asdonck slechts minimaal bijdraagt aan de verkeerssituatie op het kruispunt wordt voorgesteld om de keuze voor de te nemen verkeersmaatregel op te nemen in het in voorbereiding zijnde Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP).

Op 14 februari 2011 is door de wethouders ruimtelijke ordening en verkeer van de gemeente Horst aan de Maas besloten om de keuze voor de te nemen verkeersmaatregel mee te nemen in het in voorbereiding zijnde Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP).

### **3.9 Kabels en leidingen**

Grotere kabels en leidingen krijgen in een bestemmingsplan veelal een planologische bescherming door middel van een dubbelbestemming. Hiermee wordt de bedrijfszekerheid en de veiligheid van de betreffende leiding gewaarborgd.

In het plangebied Groene campus Asdonck is een 24"productenleiding van de Rotterdam -Rijn Pijpleidingmaatschappij (62 bar) aanwezig. Deze leiding is in onderhavig bestemmingsplan geregeld met een dubbelbestemming "leiding - brandstof" in de regels en hiervoor is op de verbeelding een belemmerende strook ingetekend van 5 meter aan weerszijde van de leiding.

## 4 PLANBESCHRIJVING

### 4.1 Te realiseren plan

Het plan bestaat uit een ontwikkeldeel en een conserverend deel. Het ontwikkeldeel betreft het realiseren van de Groene campus Asdonck te Hegelsom. Vooralsnog krijgen de volgende organisaties onderdak op de campus:

- AB Limburg
- Com-Connect.

In het uiterste zuiden van het plangebied, nabij de spoorlijn, is het gebouw van AB-Limburg geprojecteerd, bestaande uit:

- 2 bouwlagen
- maximale hoogte: 9 meter
- grondvlak gebouw: 225 m<sup>2</sup>
- kavel: ca. 2.080 m<sup>2</sup>.

Direct ten noorden van AB-Limburg, wordt het Com-Connect gerealiseerd. Dit gebouw bestaat uit:

- 2 bouwlagen & souterrain
- maximale hoogte: 9 meter
- grondvlak gebouw: 350 m<sup>2</sup>
- kavel: ca. 1.550 m<sup>2</sup>.

Verder ten noorden in het plangebied is nog ruimte gereserveerd voor een of meerdere vestigingen. Hiervoor zijn nog geen concrete kandidaten.

Bijbehorende voorzieningen, zoals parkeerplaatsen, bomen, groen- en watervoorzieningen, worden te zijner tijd gerealiseerd.

Naast het ontwikkeldeel kent onderhavig bestemmingsplan een conserverend deel. In dit conserverend deel vinden geen ontwikkelingen plaats. Het betreft enkel een actualisering en een juridisch planologische verankering van reeds gerealiseerde plannen. Het westelijk plandeel is daarentegen nog onbebouwd en wordt momenteel verpacht voor agrarisch gebruik. De bestemming voor dit plandeel wordt omgezet naar een gemengde bestemming (zie de bij dit bestemmingsplan horende planregels). Er zijn vooralsnog geen concrete bouwplannen of gegadigden voor dit plandeel.

### 4.2 Stedenbouwkundige visie

In eerste instantie was voor het gebied Groene campus Asdonck een stedenbouwkundige visie opgesteld door Jorissen Simonetti Architecten<sup>16</sup>. In de visie staan stedenbouwkundige randvoorwaarden die de identiteit van de campus ondersteunen en de samenwerking tussen de gevestigde bedrijven versterken. Het gaat dan onder andere om de ligging en afmetingen van de kavels, maar ook om de ambitie in het kader van duurzaamheid en vormgeving. De stedenbouwkundige visie dient als basis voor de ontwikkeling

---

<sup>16</sup> Stedenbouwkundige visie en verder Campus – Horst a/d Maas, Jorissen Simonetti Architecten, juli 2010.

van de Groene campus. De duurzame randvoorwaarden worden gesteld in het rapport 'vaststelling duurzaam ambitieniveau'<sup>17</sup>.

Uit de visie blijkt dat een hechte campus ontstaat met:

- veel ruimte voor samenwerking tussen de bedrijven;
- oog voor het duurzame gebruik van de buitenruimte en de gebouwen;
- een groot bereik: door toegankelijkheid, dichtbij openbare voorzieningen in staat een grote regio te bedienen;
- een architectuur, passend bij de villa architectuur en schoolarchitectuur van de bureaus;
- voldoende parkeergelegenheid, maar ondergeschikt aan de rol van de groene campus met ruime wandelgebieden en waterpartijen.

In de stedenbouwkundige visie was naast het realiseren van de bouwplannen van AB Limburg en ComConnect rekening gehouden met een uitbreiding van het huidige Citaverde College. Deze uitbreiding is voorlopig van de baan. De stedenbouwkundige uitgangspunten van de stedenbouwkundige visie blijven van kracht.

### 4.3 Duurzaam ambitieniveau

De duurzame randvoorwaarden worden gesteld in het rapport 'vaststelling duurzaam ambitieniveau' (Jorissen Simonetti Architecten, juli 2010). In dit rapport zijn de gewenste duurzame maatregelen voorgesteld en zijn suggesties gedaan van andere maatregelen die passen binnen hetzelfde ambitieniveau. Op gebouwniveau (individueel niveau) wordt geadviseerd de beproefde maatregelen toe te passen die geen extra investeringen vergen. Op locatieniveau worden de volgende maatregelen geadviseerd:

- watertoepassing (infiltratie/wadio/vijver);
- groene omheining (beukenhagen/bomen);
- groene omgeving (tuinen/gras/onderling verbinden);
- milieuvriendelijke materialen;
- functioneel groen (schaduw/bomen parkeren);
- vegetatiedaken;
- inrichting buitenruimte in het kader van ontwerpen met oog voor beheer (goed te onderhouden inrichtingselementen/tuinen).

Net zoals de stedenbouwkundige uitgangspunten (paragraaf 4.2) blijft ook het duurzaam ambitieniveau van kracht, ondanks het niet doorgaan van de uitbreiding van het Citaverde College.

### 4.4 Juridische regeling

De juridische regeling van bestemmingsplan Groene campus Asdonck bestaat uit de verbeelding en regels. De regels zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken. In ieder hoofdstuk komen verschillende artikelen aan bod. Hieronder worden de artikelen kort toegelicht.

In hoofdstuk 1 zijn de inleidende regels opgenomen. Deze bestaan uit:

---

<sup>17</sup> Vaststelling Duurzaam ambitieniveau, Jorissen Simonetti Architecten, juli 2010.



- Artikel 1 Begrippen In dit artikel zijn de definities opgenomen van de gebruikte begrippen, zodat daarover geen onduidelijkheid kan ontstaan.
- Artikel 2 Wijze van meten In dit artikel zijn de te hanteren maatvoeringen opgenomen, zodat op eenduidige wijze gemeten kan worden.

In hoofdstuk 2 zijn de bestemmingsregels opgenomen. Daarbij gaat het zowel om de hoofdbestemmingen als om de dubbelbestemmingen. Per bestemming zijn aangegeven: een omschrijving van de bestemming, bouwregels, gebruiksregels en mogelijke afwijkingen. In de bouw- en gebruiksregels is vastgelegd wat voor gebouwen, bouwwerken gebouwd mogen worden en waarvoor gronden gebruikt mogen worden. Per bestemming gelden andere bouw- en gebruiksmogelijkheden. Dit is veelal gericht op het bieden van bepaalde mogelijkheden en/of de bescherming van bepaalde waarden. De bestemmingsregels voor de Groene campus Asdonck bestaan uit de volgende artikelen:

- Artikel 3 Gemengd In dit artikel staan de bouwmogelijkheden binnen de bestemming 'gemengd'. Verder zijn de toegestane bouwmaten vastgelegd.
- Artikel 4 Leiding – brandstof (dubbelbestemming) Dit artikel regelt dat de voor deze dubbelbestemming aangewezen gronden, naast de andere bestemming, tevens zijn bestemd voor een brandstofleiding.
- Artikel 5 Waterstaat – waterlopen (dubbelbestemming) Dit artikel regelt dat de voor deze dubbelbestemming aangewezen gronden, naast de andere bestemming, tevens zijn bestemd voor de bescherming, beheer en onderhoud van primair water overeenkomstig de Keur van het waterschap.

In hoofdstuk 3 zijn algemene regels opgenomen. Dit hoofdstuk bestaat uit de onderstaande artikelen.

- Artikel 6 Anti-dubbelregel In dit artikel is geregeld dat bouwtitels niet dubbel geteld kunnen worden.
- Artikel 7 Algemene aanduidingsregels In dit artikel is een veiligheidszone opgenomen voor het transport van gevaarlijke stoffen door de ter plaatse gelegen leiding. Voor deze veiligheidszone is een aanduiding opgenomen.
- Artikel 8 Algemene afwijkingsregels In dit artikel is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om met maximaal 10% van de in het bestemmingsplan gehanteerde maten af te wijken.
- Artikel 9 Algemene wijzigingsregels In dit artikel is een wijzigingsmogelijkheid opgenomen. Via dit artikel bestaat de mogelijkheid om – na goedkeuring door burgemeester en wethouders – in beperkte mate af te wijken van de op de verbeelding opgenomen bestemmingsgrenzen.

In hoofdstuk 4 zijn de overgangs recht- en slotregels opgenomen. Het gaat daarbij om de onderstaande artikelen.

- Artikel 10 Overgangsrecht In dit artikel is het overgangsrecht voor bouwwerken en gebruik geregeld.
- Artikel 11 Slotregel In de slotregel is vastgelegd hoe de regels van bestemmingsplan Groene campus Asdonck aangehaald kunnen worden.

## 5 UITVOERBAARHEID

### 5.1 Economische uitvoerbaarheid

Er is een grondexploitatie opgesteld voor onderhavig plan. De gemeente biedt bouwrijpe grond aan met een bijbehorende prijs. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd. De grondexploitatie is als bijlage bijgevoegd.

### 5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt getoetst op de volgende wijze:

- in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat het bestuursorgaan dat is belast met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn;
- op grond artikel 3.8 lid 1 sub d van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) bestaat voor een ieder de mogelijkheid om bij de gemeenteraad zienswijzen tegen het ontwerp bestemmingsplan in te dienen.

#### 5.2.1 Overleg

In het kader van artikel 3.1.1. Bro is het ontwerp bestemmingsplan toegezonden aan de volgende instanties:

1. Provincie Limburg
2. VROM-Inspectie
3. ProRail
4. N.V. Rotterdam Rijn Pijpleidingmaatschappij (RRP)
5. Brandweer Limburg Noord
6. Waterschapsbedrijf Limburg, Unit Zuiveringsbedrijf
7. Waterschap Peel en Maasvallei
8. Rijkswaterstaat

##### 1) Provincie Limburg

De Provincie Limburg heeft op 3 februari 2011 per mail laten weten geen reactie te hebben op het ontwerp bestemmingsplan.

##### 2) VROM Inspectie

Er is geen reactie ontvangen van de VROM-Inspectie.

##### 3) ProRail

ProRail heeft op 7 maart 2011 per brief met kenmerk VMJBZ/MH/417-21/110224-1 laten weten dat naar hun mening een onderbouwing c.q. verantwoording van het plaatsgebonden en groepsrisico betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor ontbreekt. Zij verzoekt het aspect externe veiligheid verder uit te werken. Verder stelt ProRail dat als gevolg van de planontwikkeling het aantal verkeersbewegingen over de overweg Stationsstraat gaat toenemen. Volgens ProRail kan dit wellicht in de toekomst verkeerskundige aanpassingen met zich meebrengen aan de spoorkruising.

Er is inmiddels een verantwoording van het plaatsgebonden en groepsrisico uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn verwoord in paragraaf 3.4 van deze bestemmingsplantoelichting. Daarmee is het aspect externe veiligheid verder uitgewerkt. Ook is een nader verkeersonderzoek uitgevoerd. Dit is gedaan aan de hand van een kruispunttelling op het kruispunt Stationsstraat – Spoorweg. De resultaten zijn te vinden in paragraaf 3.8 van deze bestemmingsplantoelichting.

*4) N.V. Rotterdam Rijn Pijpleidingmaatschappij (RRP)*

RRP verzoekt enkele kleine aanpassingen te doen in de regels (artikel 4.5.1) en de toelichting (paragraaf 2.1.4 en 3.4).

Deze aanpassingen zijn verwerkt in onderhavig bestemmingsplan.

*5) Brandweer Limburg Noord*

De brandweer verzoekt een verantwoording van het plaatsgebonden en groepsrisico externe veiligheid te laten uitvoeren.

Zoals onder punt 3 reeds vermeld, is er een verantwoording van het plaatsgebonden en groepsrisico externe veiligheid uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn verwoord in paragraaf 3.4 van de bestemmingsplantoelichting.

*6) Waterschapsbedrijf Limburg, Unit Zuiveringsbedrijf*

Waterschapsbedrijf Limburg, Unit Zuiveringsbedrijf, heeft per mail van 14 januari 2011 laten weten dat er geen zuiveringstechnische werken in het plangebied liggen.

*7) Waterschap Peel en Maasvallei*

Waterschap Peel en Maasvallei heeft per brief van 15 maart 2011 met kenmerk VMJBZ/MH/417-21/110224-1 laten weten dat langs de noordzijde van het plangebied de primaire watergang De Asdonck ligt. Zij verzoekt deze watergang, inclusief beschermingszone, op te nemen op de verbeelding en in de regels.

De primaire watergang De Asdonck is zowel verwerkt op de verbeelding als in de regels.

*8) Rijkswaterstaat*

Rijkswaterstaat heeft per mail van 10 januari 2011 laten weten dat onderhavig bestemmingsplan buiten hun beheersgebied ligt en heeft dan ook geen opmerkingen op het plan.

Tot slot zijn de ingekomen reacties als bijlage opgenomen bij onderhavig bestemmingsplan.

## **5.2.2 Ter inzage legging en zienswijzen**

Het ontwerp bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen van vrijdag 4 februari 2011 tot en met donderdag 17 maart 2011. Gedurende deze periode van 6 weken is een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen tegen het ontwerp bestemmingsplan. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

Na vaststelling van onderhavig bestemmingsplan ligt het bestemmingsplan wederom voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. Binnen 6 weken na vaststelling van het bestemmingsplan kunnen belanghebbenden beroep tegen het plan instellen bij de Raad van State.

## COLOFON

---

Opdrachtgever	: Gemeente Horst aan de Maas
Project	: Bestemmingsplan Groene campus Asdonck
Dossier	: BA2626-100-100
Omvang rapport	: 39 pagina's
Auteur	: drs. C.J.G. Riga
Interne controle	: --
Projectleider	: drs. C.J.G. Riga
Projectmanager	: mr. H.J.F.E. Debie
Datum	: mei 2011
Naam/Paraaf	:

---

**DHV B.V.**