

**Nota van zienswijzen in het kader van de bestemmingsplannen  
Trade Port Noord, Railterminal en Spoorse Aanpassingen, deelgebied Venlo  
Trade Port Noord, Railterminal en Spoorse Aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas**

1. Het bestemmingsplan Trade Port Noord, Railterminal en Spoorse Aanpassingen heeft vanaf 16 december 2016 tot en met 26 januari 2017 gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegen.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is Venlo en omgeving aangewezen als stedelijke regio met een concentratie van topsectoren: Logistiek, Tuinbouw en uitgangsmaterialen en Agro&food. Er moet worden gestreefd naar ruimtelijke clustering van activiteiten en de (internationale) bereikbaarheid is van groot belang.

Het plangebied en omgeving is de afgelopen jaren getransformeerd van een agrarisch cultuurlandschap naar een werklandschap in de vorm van een bedrijventerrein met bijbehorende infrastructuur en voorzieningen. De opzet is bijzonder en heeft/krijgt met de opzet van samenhangende geclusterde velden (de klavers) en een stevige groene inpassing een geheel eigen identiteit en kwaliteit. Referentiekader voor de toekomstige situatie is het (onherroepelijke) bestemmingsplan Trade Port Noord, waarin de ontwikkeling van de railterminal reeds is opgenomen. Daarnaast geeft ook de Structuurvisie Klavertje 4-gebied richting aan de autonome ontwikkeling.

Het bedrijventerrein Trade Port West is inmiddels gerealiseerd en het bedrijventerrein Trade Port Noord en het glastuinbouwcomplex Californië zijn volop in ontwikkeling. Parallel langs het spoor loopt de snelfietsroute Greenportbikeway. Het grootschalige karakter van Greenport Venlo contrasteert met het omliggende landschap. Rondom het noordwestelijke deel van het plangebied zijn klaver 3 (ten noorden van de spoorlijn) en klaver 5 (ten zuiden van de spoorlijn) voorzien.

Op 2 februari 2016 is door de colleges van burgemeester en wethouders van Horst aan de Maas en Venlo ingestemd met de Integrale Omgevingsbeoordeling Railterminal & Spoorse aanpassingen, Klaver 4 en windturbineproject Greenport Venlo 2016 (hierna: IOB). In deze IOB de integrale (milieu)effecten van de drie beoogde ontwikkelingen beoordeeld, om zodoende keuzes te kunnen maken in de uitwerking van de initiatieven en om de ruimtelijke haalbaarheid te toetsen. In een gevoeligheidsanalyse is tevens beoordeeld of de drie ontwikkelingen tezamen nog passen binnen het totale toekomstbeeld voor het Klavertje 4-gebied. Op basis van de cumulatieve effecten in de IOB hebben de colleges besloten dat er sprake is van aanvaardbare effecten als gevolg van de drie ontwikkelingen tezamen, nu en in de verdere toekomst wanneer ook de klavers 3, 5 en 7 worden ontwikkeld. De ontwikkelingen volgen een eigen bestemmingsplan en m.e.r.-procedure, waarvoor de IOB de integrale basis vormt.

Ter uitwerking van de IOB zijn de intergemeentelijke Nota's "Industrielawaai Trade Port Noord en Trade Port West (niet gezoneerd deel)" en "Omgevingsveiligheid Klaver 4, Railterminal & Spoorse aanpassingen" opgesteld. De Nota Industrielawaai borgt de uitgangspunten zoals opgenomen in de IOB en bewaakt de geluidsbelasting van nieuwe bedrijven in Greenport Venlo op bestaande woningen. De Nota Omgevingsveiligheid verwoordt het intergemeentelijk beleid ten aanzien van externe veiligheid in Greenport Venlo. Beide nota's zijn op 22 november 2016 respectievelijk 30 november 2016 door de gemeenteraden van Horst aan de Maas respectievelijk Venlo vastgesteld. De

vastgestelde nota's maken onderdeel uit van de ontwerp-bestemmingsplannen Trade Port Noord - Railterminal & Spoorse aanpassingen voor de deelgebieden Venlo en Horst aan de Maas.

De bestemmingsplannen Trade Port Noord, Railterminal en Spoorse Aanpassingen, deelgebied Venlo en Trade Port Noord, Railterminal en Spoorse Aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas lagen in het kader van de zienswijzeprocedure ter inzage van vanaf 16 december 2016 tot en met 26 januari 2017:

- in het Stadskantoor Venlo, Hanzemplaats 1 te Venlo;
- in de informatiehoek van het gemeentehuis van Horst aan de Maas, Wilhelminaplein 6 te Horst.

En waren daarnaast te raadplegen via de gemeentelijke websites en via de landelijke website [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

2. Gedurende de inzagetermijn is eenieder in de gelegenheid gesteld om een gemotiveerde reactie naar voren te brengen, conform de daaraan gestelde eisen ingevolge de Algemene wet bestuursrecht en de Wet ruimtelijke ordening.

3. Van de gelegenheid tot het indienen van schriftelijke reacties is gebruik gemaakt door:

1. Achmea Rechtsbijstand, namens dhr. J.M.G. Bussemakers, Ulfterhoek 21 te Sevenum (ontvangen: 16 januari 2017)
2. Arvalis Advies, namens dhr. A. Kersten, Grubbenvorsterweg 66 te Sevenum (ontvangen: 18 januari 2017)
3. Achmea Rechtsbijstand, namens dhr. T. Schreurs van Plantenkwekerij Schreurs, Heerstraat 11 te Sevenum (ontvangen: 19 januari 2017)
4. Achmea Rechtsbijstand, namens dhr. W.P. Everts, Dorperdijk 8 te Sevenum (ontvangen: 23 januari 2017)
5. ARAG, namens dhr. en mevr. H.A.J. Obers, Grubbenvorsterweg 68 te Sevenum (ontvangen: 13 januari 2017)
6. ARAG, namens mevr. B.H.J. Drissen en dhr. E.T.H. Janssen, Groothorstweg 1A te Sevenum (ontvangen 24 januari 2017)
7. ARAG, namens dhr. en mevr. M.J.G. Claassens. Heierkerweg 12 te Venlo en dhr. en mevr. G. Wijnhoven, Heierkerkweg 10 te Venlo (ontvangen: 18 januari 2017)
8. Arvalis Advies, namens mevr. E.P.M. Kersten – Driessen, Grubbenvorsterweg 64 te Sevenum (ontvangen: 18 januari 2017)
9. Arvalis Advies, namens dhr. L.P.G.M. Verhaegh, Industrierweg 22 te Sevenum (ontvangen: 19 januari 2017)
10. Mevr. A. Christis – Smeets, namens buurtbewoners Grubbenvorsterweg en Sevenumseweg e.o. (ontvangen: 25 januari 2017)
11. Linsen cs, namens dhr. M.H.M. Verstegen, Heierkerkweg 7 te Venlo (ontvangen: 19 januari 2017)
12. Dhr. Pieter Wijnhoven, Groothorstweg 2 te Sevenum (ontvangen: 25 januari 2017)
13. TaylorWessing, namens Verstegen Sevenum B.V. Landbouwmechanisatie, Verstegen Invest B.V., Grubbenvorsterweg 46 te Sevenum, en dhr. P.P.T.H. Verstegen, Grubbenvorsterweg 48 te Sevenum (ontvangen: 17 januari 2017)
14. TaylorWessing, namens dhr. M. Verstegen, Grubbenvorsterweg 47 te Sevenum (ontvangen: 20 januari 2017)

#### 4. Zienswijzen

Hierna worden de ingediende zienswijzen samengevat en wordt vervolgens het gemeentelijk standpunt weergegeven. De samenvattingen van de zienswijzen hebben alleen tot doel de leesbaarheid van dit verslag te vergroten. Bij de beoordeling van de zienswijzen zijn de volledige brieven, zoals deze bij de gemeente zijn ingediend en kenbaar gemaakt, meegenomen. Deze nota zal bij de vaststelling van het bestemmingsplan elektronisch beschikbaar worden gesteld. De inspraakreacties zelf zullen niet aan de reactienota gehecht worden en ook niet in analoge vorm ter inzage worden gelegd. Wil men deze toch inzien dan kan in concrete gevallen een verzoek tot inzage of afschrift worden gedaan op grond van de Wet openbaarheid van bestuur.

#### 5. Wijzigingen

Als laatste wordt in dit verslag melding gemaakt van de wijzigingen naar aanleiding van de inspraakreacties en de ambtshalve wijzigingen.

## **Partij 1. Achmea Rechtsbijstand, namens dhr. Bussemakers**

### Samenvatting

1. Indiener is van oordeel dat er onvoldoende rekening wordt gehouden met zijn belangen als direct omwonende. Hij ondervindt nu al hinder van de spoorwegovergang die recht tegenover zijn woning gelegen is en het spoor, waar steeds meer treinen overheen komen. De overlast zal toenemen door de toename van het aantal treinen en het afremmen en optrekken van de goederentreinen.
2. Indiener is van mening dat zijn woning minder goed bereikbaar wordt, doordat de spoorwegovergang vaker en langer gesloten zal zijn. Ook ontstaat hier meer hinder van het wachtende verkeer en de het bellen van de overgang.
3. Woning van de indiener is al eerder geïsoleerd, nu zullen de ramen geïsoleerd worden. Indiener wenst ook ramen open te kunnen zetten en tevens buiten te vertoeven. Indiener wenst dat er na aanbrengen van de isolatie metingen verricht worden, om te bepalen of er aan de geluidsnormen wordt voldaan. Indien dit niet het geval is, wenst de indiener nu de bevestiging dat in dat geval aanvullende maatregelen getroffen worden.
4. Indiener vreest voor trillingen en brandpunten van de trein, die ontstaan bij het afremmen en die in de vensterbank van de indiener terecht komen.
5. Indiener is van mening dat het bovenstaande leidt tot een aanzienlijke aantasting van zijn woon- en leefklimaat en dat zijn woning onverkoopt wordt.
6. Indiener is van mening dat de onderzoeken die aan de besluitvorming ten grondslag liggen in onvoldoende mate aantonen dat de te veroorzaken overlast aanvaardbaar zou zijn.

### Standpunten gemeente

1. Het plangebied R&SA ligt direct aan de spoorlijn Eindhoven-Venlo, waaraan ook de woning van de reclamant gelegen is. Ook zonder komst van de railterminal is op dit traject een groei voorzien van het goederentreinverkeer. Wat betreft het extra treinverkeer dient een onderscheid gemaakt te worden tussen het doorgaande treinverkeer en het rangerende treinverkeer. Het doorgaande treinverkeer is de treinbeweging voor het wegzetten of ophalen van treinen bestemd voor de railterminal, inclusief de rit en de bewegingen die een losse locomotief hiervoor moet maken. De rangeerbewegingen tussen de terminal en de aankomst- en vertreksposen bij de toekomstige railterminal valt onder het regime van de Nota IL.

Het geluid van de treinen is meegenomen bij de beoordeling van het geluidproductieplafond (GPP) dat voor deze lijn is vastgesteld. Door ProRail is onderzocht of de treinbewegingen van en naar de nieuwe railterminal en op de nieuwe en te wijzigen sporen passen binnen de geldende geluidsproductieplafonds (GPP's). Er blijkt te worden voldaan aan de geldende GPP's. In dit kader is er geen aanleiding voor geluid reducerende maatregelen.

Het geluid van de treinbewegingen op de aankomst- en vertreksposen van en naar de railterminal zijn geen onderdeel van het geluid van het railverkeer maar beschouwd als onderdeel van het industrielawaai. Onder de Nota IL ligt een geluidruimteverdeelpuntenplan waarin de bestaande en toekomstige ontwikkelingen zijn opgenomen. De ontwikkeling van de railterminal past binnen de geluidruimte en het geluidbeleid zoals opgenomen in de Nota Industrielawaai.

Het railverkeer is tevens meegenomen in de berekening van de cumulatieve geluidsbelasting. Uit de berekeningen blijkt dat de ontwikkeling van R&SA een geringe invloed heeft op het (maatgevende) gecumuleerde geluidniveau. De verschillen tussen de referentie- en de plansituatie bedragen nabij de maatgevende woningen hooguit enkele tienden dB.

Tot slot is er onderzoek gedaan naar piekgeluiden, waarbij aanvullende metingen zijn gedaan om te komen tot een zo goed mogelijke beoordeling van dit geluidsaspect. Mede als gevolg hiervan zijn voorstellen gedaan voor (aanvullende / bovenwettelijke) geluidsisolerende maatregelen bij een aantal nabij de ontwikkeling gelegen woningen (zie bijlage 5 bij de toelichting).

2. De dichtligtijden van de spoorwegovergang zijn onderzocht in een separaat onderzoek, dat als bijlagen 35 (en 36) bij het bestemmingsplan zit. Hieruit blijkt dat de toename van de dichtligtijden maximaal 2,5 tot 4 minuten per uur bedraagt. Er is hiermee slechts een beperkt en acceptabel effect op de bereikbaarheid.

Het geluid van de aankomende en vertrekkende treinen op het hoofdspoor is onderdeel van het railverkeerslawaai dat wordt gereguleerd op basis van de geluidproductieplafonds. Het wegverkeer is meegenomen in de berekeningen van de cumulatieve geluidbelasting.

3. Aan de geluidsaspecten van deze ontwikkeling is in de toelichting en bijlagen bij het bestemmingsplan uitgebreid stilgestaan. Zie ook hierboven onder 1. In dat kader zijn er voorstellen gedaan voor (aanvullende) geluidsisolerende maatregelen bij een aantal nabij de ontwikkeling gelegen woningen (zie bijlage 5 bij de toelichting). Het geluidsonderzoek voor de binnenwaarde van de woningen is in voorbereiding en zal uitgevoerd worden voor ingebruikname van de spoorse aanpassingen. Monitoring van de geluidbelasting valt onder de reguliere handhavingstaken van de gemeente.

4. Aan het aspect trillingen is in de toelichting op het bestemmingsplan (paragraaf 4.7) en ook in het MER aandacht besteed. Voor de ingebruikname van het spoor wordt er een nulmeting voor trillingen uitgevoerd. ProRail heeft de verplichting om bij klachten na realisatie van dit plan een rapportage op te stellen.

Brandpunten kunnen ontstaan op (zeer) dicht bij het spoor gelegen locaties in het normale gebruik van het spoor, als gevolg van staalslijpsel van rails en koper van de bedrading. Klachten ten aanzien van brandpunten dienen gemeld te worden bij ProRail.

5. Indien indiener van mening is dat schade geleden wordt naar aanleiding van de planologische procedure voor Trade Port Noord, Railterminal en Spoorse Aanpassingen kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een beroep worden gedaan op planschade (conform artikel 6.1 Wro).

6. Helaas kunnen niet alle negatieve effecten van de beoogde ontwikkeling worden voorkomen of (volledig) worden weggenomen. Gemeente is van mening dat met de toelichting op het bestemmingsplan, bijbehorende onderzoeken en onderliggend milieueffectrapport (MER) afdoende is aangetoond welke effecten kunnen optreden en dat deze effecten niet leiden tot een onaanvaardbaar woon- en/of leefklimaat.

### Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen voor het vast te stellen bestemmingsplan.

## **Partij 2. Arvalis Advies, namens dhr. A. Kersten**

### Samenvatting

Indiener exploiteert het agrarisch bedrijf 'Hoeve Rosa', dat bestaat uit drie onderdelen, te weten: het agrarisch bedrijf, vergaderlocaties en onderwijs op de boerderij.

1. Indiener heeft reeds een zienswijze ingediend tijdens de inzageperiode van de notitie reikwijdte en detailniveau en verzoekt alsnog deze zienswijze mee te nemen bij de verdere planvorming.
2. Indiener wijst op de verschillen tussen enkele kaarten uit de stukken. Hierdoor is het niet mogelijk om een goed beeld te krijgen van de gevolgen van de ontwikkeling voor zijn bedrijf. Op enkele kaarten maakt de grond van de indiener wel deel uit van het plangebied, op andere kaarten weer niet. Indiener verzoekt om op korte termijn in overleg te treden over de gevolgen voor zijn bedrijf en de mogelijke compensatie.
3. Indiener wijst erop dat de landschappelijke inpassing op elke kaart ontbreekt. Aangezien dit grote gevolgen heeft voor het bedrijf van de indiener, op het gebied van ruimtebeslag, ruimtelijke uitstraling en mogelijke schaduwwerking, is het verzoek om deze inpassing voor zijn onderneming in beeld te brengen.
4. De beoordeling van de gevolgen van de windmolens zijn beoordeeld op een punt aan de voorzijde van de locatie van de indiener op een afstand van 950 meter van de meest nabijgelegen windmolen. Indiener stelt dat de meeste activiteiten plaatsvinden aan de achterzijde van het bedrijf en dat daarom daar de gevolgen onderzocht moeten worden. Er wordt met name aandacht gevraagd voor externe veiligheid, geluidsoverlast, horizonvervuiling, licht en slagschaduw.
5. Indiener verzoekt de gevolgen van de activiteiten op het spoor, de installatie van de windmolens en de uitstoot van de railterminal zodanig te verminderen dat er geen schade optreedt of mogelijke risico's ontstaan voor het rundvee en de volksgezondheid.
6. Indiener wijst op het verlies op agrarische bestemmingen en de landelijke gevolgen daarvan. Indiener zal waarschijnlijk ook een deel van zijn kavel verliezen en verzoekt daarom de gevolgen hiervan in beeld te brengen en te compenseren.
7. Indiener stelt dat de landelijke, weidse uitstraling onder druk komt te staan. Hierdoor verliest de vergaderlocatie van de indiener zijn unieke karakter. Dit heeft gevolgen voor de opbrengsten. Indiener verzoekt deze gevolgen in beeld te brengen en hem hiervoor schadeloos te stellen.
8. Indiener verzoekt om ook de andere windmolens op de visualisatie zichtbaar te maken. En om eveneens het hoge talud met beplanting en de railterminal met gestapelde containers en lichtmasten te visualiseren.
9. Om de opleidingsmogelijkheden in de huidige vorm te behouden stelt de indiener dat het bedrijf voldoende omvang dient te hebben. Indiener verzoekt hiermee rekening te houden.
10. Indiener mist een paragraaf over de cumulatieve gevolgen van de diverse activiteiten en plannen en verzoekt deze in beeld te brengen.
11. Indiener maakt zich zorgen over de gevolgen van de langere wachttijden bij de spoorwegovergang voor zijn bedrijfsvoering. De langere wachttijd brengt extra kosten met zich mee en vermindert de bereikbaarheid van het bedrijf.
12. Indiener verzoekt om bij het aspect externe veiligheid ook de risico's voor de studenten en bezoekers te betrekken.

#### Standpunten gemeente

1. De zienswijzen op de notitie NRD zijn meegenomen bij het opstellen van het MER.
2. In de toelichting en onderliggende bijlagen zijn diverse kaarten opgenomen uit verschillende stadia van het planproces. Deels liggen deze rapportages ook aan het moederplan Trade Port Noord ten

grondslag. En het is juist dat in een aantal gevallen de toelichtende kaarten een groter (onderzoeks)gebied omvatten dan het plangebied van de bestemmingsplannen Trade Port Noord, Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Venlo en – deelgebied Horst aan de Maas.

Op de verbeelding is door middel van de plangrens aangegeven van welke gronden de bestemming wordt vastgesteld. De gronden van de reclamant maken hier geen onderdeel van uit.

Indien de reclamant een gesprek wenst aan te gaan over de door hem verwachte gevolgen van het plan en de mogelijkheden voor compensatie kan hij hiertoe contact opnemen met het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo en/of de betreffende gemeente.

3. De ontwerpprincipes voor de landschappelijke inpassing zijn voor Trade Port Noord uitgewerkt in het beeldregieplan. Aan de noordzijde van het spoor is de Greenportbikeway en de landschappelijke inpassing hiervan voorzien. Deze werken reeds afschermend naar de – voor de gronden van de reclamant hierachter gelegen – reeds bestaande spoorlijn. De spoorse aanpassingen, welke onderdeel vormen van onderhavige bestemmingsplannen, liggen achter deze spoorlijn en leiden tot een verbreding van deze spoorzone. Voor de reclamant leiden deze ontwikkelingen en slechts in beperkte mate tot een ander uitzicht. Schaduwwerking op gronden van reclamant wordt als gevolg van beoogde ontwikkelingen niet verwacht.

4. De windmolens die voorzien zijn in de structuurvisie Klavertje 4 maken geen onderdeel uit van de bestemmingsplannen Railterminal en Spoorse aanpassingen. In de integrale beoordeling en in de cumulatie van effecten, zoals opgenomen in de IOB (Integrale Omgevingsbeoordeling, zie bijlagen 2 en 3 bij de toelichting) en in het MER zijn de windmolens wel meegenomen. En ook bij de aspecten geluid en externe veiligheid is hieraan aandacht besteed.

5. Dit bestemmingsplan voorziet niet in een verruiming van de capaciteit van het spoor. De gevolgen van de ontwikkeling voor wat betreft geluid en luchtkwaliteit zijn in het kader van de planvorming onderzocht en voldoen aan de hiervoor geldende wettelijke vereisten. De berekende jaargemiddelde concentraties wat betreft de luchtkwaliteit voldoen ruimschoots aan de grenswaarden (zie hiervoor paragraaf 4.10.2 van de toelichting), negatieve effecten hiervan voor de gezondheid van het vee of op de gewassen worden derhalve niet verwacht. Uit het geluidsonderzoek blijkt dat de railterminal slechts een beperkte bijdrage levert aan het algehele geluidsniveau. Ook in de huidige situatie is er sprake van spoorwegverkeerslawaai. Omdat de ontwikkeling aan de overzijde van het spoor gelegen is en de lichtmasten naar beneden gericht zijn zal er hoogstens op een smalle strook langs het spoor sprake zijn van lichtval op de percelen van de reclamant, naar verwachting zal het vee hier geen hinder van ondervinden. Schaduwwerking op gronden van reclamant wordt als gevolg van beoogde ontwikkelingen niet verwacht.

6. Het verlies aan agrarische gronden blijft beperkt tot een strook ten zuiden van de spoorlijn en is inherent aan de beoogde ontwikkeling van Trade Port Noord. Onderhavige bestemmingsplannen omvatten geen gronden van de reclamant.

7. Indien indiener van mening is dat schade geleden wordt naar aanleiding van de planologische procedure voor Trade Port Noord, Railterminal en Spoorse Aanpassingen kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een beroep worden gedaan op planschade (conform artikel 6.1 Wro). Bij de planschade-procedure worden de gevolgen van het verlies of de waardevermindering van eigendommen in beeld gebracht en eventueel gecompenseerd. Effecten van het bestemmingsplan op de uitstraling en het unieke karakter van het eigendom worden eveneens meegenomen in de beoordeling van de planschade.

8. Met uitzondering van de Spoorse aanpassingen is de beoogde ontwikkeling niet wezenlijk anders dan reeds in het eerdere bestemmingsplan Trade Port Noord was voorzien. De windmolens die voorzien zijn in de structuurvisie Klavertje 4 maken geen onderdeel uit van de bestemmingsplannen

Trade Port Noord, Railterminal en Spoorse aanpassingen. Visualisaties zijn in dit kader dan ook niet aan de orde. In de cumulatie van effecten, zoals opgenomen in de IOB (Integrale Omgevingsbeoordeling, zie bijlagen 2 en 3 bij de toelichting) en in het MER zijn de windmolens wel meegenomen.

9. Onderhavige bestemmingsplannen omvatten geen gronden van de reclamant. De planeffecten op de bedrijfsvoering worden eveneens beoordeeld bij de planschadeprocedure (zie hierboven onder 7).

10. In de integrale beoordeling van de ontwikkeling, zoals onder andere opgenomen in de IOB (Integrale Omgevingsbeoordeling, zie bijlagen 2 en 3 bij de toelichting) en in het MER (bijlage 1 bij de toelichting) zijn de cumulatieve effecten beschreven en beoordeeld. In het MER is per thema aangegeven welke cumulatieve effecten daarbij aan de orde zijn. En ook bij de onderzoeken naar onder andere de aspecten geluid en externe veiligheid is hieraan aandacht besteed.

11. Dit plan voorziet niet in een uitbreiding van de toegestane capaciteit van het spoor, ook zonder een wijziging van het bestemmingsplan kunnen er op dit traject (veel) meer treinen gaan rijden. De dichtligtijden van de spoorwegovergang zijn meegenomen in het MER en in een separaat onderzoek doorgerekend (bijlagen 35 en 36 bij de toelichting). Hieruit blijkt dat de toename van de dichtligtijden maximaal 2,5 tot 4 minuten per uur bedraagt en acceptabel is. De door de reclamant genoemde stijging van 6,16 per uur en zelfs meer kunnen wij niet plaatsen.

12. De vergaderlocatie ligt ver buiten de invloedsgebieden voor wat betreft externe veiligheid. Wat betreft aankomst en vertrek van de studenten en bezoekers mengen deze zich in het reguliere verkeer en zijn in dat kader meegenomen. Alleen in de uiterste zuidwesthoek van het perceel van de reclamant is er (mogelijk) sprake van een kleine overlap van de risicocontour voor externe veiligheid met het weidegebied van de reclamant. Het wordt zeer onwaarschijnlijk geacht dat zich hier gedurende langere tijd grotere groepen studenten zullen bevinden.

### Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen voor het vast te stellen bestemmingsplan.

## **Partij 3. Achmea Rechtsbijstand, namens dhr. T. Schreurs van Plantenkwekerij Schreurs**

### Samenvatting

1. Indiener maakt zich zorgen over de schaduwwerking op zijn glasopstanden van het mogelijke gebouw of bouwwerken op het aangrenzende perceel. Hiervoor is een bezonningsonderzoek uitgevoerd en bijgevoegd bij de zienswijze. Indiener verzoekt hiervoor het worst-case scenario te onderzoeken en indien er negatieve effecten optreden met hem in overleg te treden over eventuele aanvullende maatregelen.

2. Het is voor de indiener niet duidelijk of er verlichtingsmasten opgericht worden in de directe omgeving van zijn bedrijfsvoering. De mogelijke invloed hiervan is niet in het bestemmingsplan onderzocht. Indiener verzoekt dit te onderzoeken of het gebruik van verlichting in het bestemmingsplan uit te sluiten.

3. Indiener is het niet eens met het gegeven dat bij het onderzoek naar de geluidsoverlast alleen is gekeken naar het woon- en leefklimaat. Indiener verzoekt ook onderzoek te doen naar de geluidsoverlast in de plantenkwekerij, om daar een goed werkklimaat te behouden.

4. Indiener vreest schade aan zijn planten, als gevolg van luchtverontreiniging en de eerder genoemde schaduwwerking.



5. Daarnaast vreest de indiener schade als gevolg van de langere wachttijden voor de spoorwegovergang. Indiener heeft een bedrijfslocatie aan de andere zijde van het spoor en heeft dagelijks een transportverbinding met deze locatie.

6. Het is voor de indiener onduidelijk of er omgekeerde werking uitgaat van dit bestemmingsplan. Indiener vraagt om een afweging van de mogelijke beperkingen die ontstaan op zijn perceel, als gevolg van dit bestemmingsplan. Indien dit het geval is wenst de indiener aanpassingen aan het plan om deze beperkingen weg te nemen.

#### Standpunten gemeente

1. De bestemming 'Verkeer – railverkeer' betreft een reguliere bestemming voor het spoor. Binnen deze bestemming is slechts één gebouw, zijnde een relaishuisje ter hoogte van de Greenportlane, toegestaan. Er zijn verder geen gebouwen en ook geen overkappingen toegestaan. Voor de overige 'bouwwerken – geen gebouwen zijnde' geldt, zoals reclamant ook stelt, een maximumhoogte van 12 meter. Hierbij moet gedacht worden aan de masten voor bovenleidingen en verlichting. Gezien deze hoogte en de ligging en afstand van de glasopstanden van de reclamant ten opzichte van de ontwikkeling en het bestaande spoor is een eventuele schaduwwerking van deze extra masten naar verwachting zeer beperkt.

Verder ligt er tussen de bestemming 'Verkeer – railverkeer' en de glasopstanden van de reclamant ook nog een smalle zone met de bestemming Groen. Hier is – ook al gezien de beperkte breedte – geen opgaande beplanting voorzien.

Het bezonningsonderzoek dat reclamant heeft uit laten voeren gaat uit van bebouwing en bouwwerken ter hoogte van Klaver 5, deze gronden en ontwikkelingen maken geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan voor Railterminal en spoorse aanpassingen.

2. Wat betreft de spoorse aanpassingen zijn licht/lichtmasten voorzien rondom de aankomst- en vertreksporen (niet wachtspoor). Deze verlichting zal dynamisch zijn (aangaan bij activiteiten). Het betreft verlichting van 2 tot 10 lux om kleine inspecties uit te voeren. Naar verwachting worden deze lichtmasten 4 tot maximaal 8 meter hoog (worst case, op basis van nadere informatie ProRail). Om de invloed van deze lichtmasten naast de spoorse aanpassingen op de omgeving te beperken wordt de maximale bouwhoogte binnen de bestemming 'Verkeer – railverkeer' verlaagd naar het maximaal nodige (8 meter).

Alle lichtmasten worden zo opgesteld dat de lichtuitstraling naar beneden gericht is, waardoor de impact op de omgeving geminimaliseerd wordt. De lichtmasten worden tevens voorzien van led-verlichting, om de uitstraling verder te verminderen.

Gezien de hoogte van de lichtmasten (maximaal 8 meter) en de ligging en afstand van de glasopstanden van de reclamant ten opzichte van de spoorse aanpassingen (meer dan 10 meter) is eventuele lichtuitstraling op de glasopstanden naar verwachting zeer beperkt. Een negatief effect op de planten binnen de glasopstanden is op basis van de beschikbare informatie naar onze mening niet aan de orde.

3. Aan de geluidsaspecten van deze ontwikkeling is in de toelichting en bijlagen bij het bestemmingsplan uitgebreid stilgestaan (zie ook hierboven bij partij 1 onder 1). Onderzoek naar geluidsoverlast wordt uitgevoerd op geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen of scholen, zoals vastgelegd in de Wet geluidhinder. Een plantenkwekerij wordt hierbij niet aangemerkt als geluidgevoelige bestemming.

4. De effecten op de luchtkwaliteit zijn onderzocht in het kader van de bestemmingsplanprocedure en ook meegenomen in het MER. Voor planten zijn geen wettelijke normen vastgelegd in de Wet

milieubeheer. De berekende jaargemiddelde concentraties wat betreft de luchtkwaliteit voldoen ruimschoots aan de grenswaarden (zie hiervoor paragraaf 4.10.2 van de toelichting). Verder ligt het in de lijn der verwachting dat het treinmaterieel in de toekomst steeds meer elektrisch en ook lichter zal zijn wat positief is ten aanzien van de uitstoot en luchtkwaliteit.

5. Dit plan voorziet niet in een uitbreiding van de reeds bestaande capaciteit van het spoor, ook zonder een wijziging van het bestemmingsplan kunnen er op dit traject (veel) meer treinen gaan rijden. De dichtligtijden van de spoorwegovergang zijn meegenomen in het MER en onderzocht in een separaat onderzoek, dat als bijlagen 35 (en 36) bij het bestemmingsplan zit. Hieruit blijkt dat de toename van de dichtligtijden maximaal 2,5 tot 4 minuten per uur bedraagt. Er is hiermee slechts een beperkt en acceptabel effect op de bereikbaarheid.

6. De ontwikkelingsmogelijkheden op de bedrijfslocatie van de reclamant zijn als gevolg van dit bestemmingsplan niet in het geding. De aanpassingen die plaatsvinden langs het perceel leggen geen beperkingen op aan het aangrenzende perceel.

### Conclusie

Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld voor wat betreft het aspect licht en lichthinder. In de regels van het bestemmingsplan 'Trade Port Noord, Railterminal en spoorse aanpassingen – deelgebied Horst aan de Maas' wordt de hoogte van de lichtmasten binnen de bestemming 'Verkeer – railverkeer' teruggebracht naar maximaal 8 meter (in plaats van 12 meter).

## **Partij 4. Achmea Rechtsbijstand, namens dhr. W.P. Everts**

### Samenvatting

1. Indiener heeft eerder een zienswijze ingediend op de notitie reikwijdte en detailniveau en verzoekt alsnog deze zienswijze mee te nemen bij de verdere planvorming.
2. Indiener maakt bezwaar tegen de toename van geluid en trillingen. Met name de piekgeluiden van het remmen van de treinen zal voor een toename van de geluidsoverlast zorgen. Indiener wil weten wat het daadwerkelijke effect op zijn woning is.
3. Indiener is van mening dat het remmen van de treinen meegenomen moet worden bij het railverkeerlawaai in plaats van bij het industrielawaai. Dat zou leiden tot een forse verslechtering, waardoor er ook bij zijn woning maatregelen getroffen moeten worden.
4. Indiener wil nog benadrukken dat het hier gaat om piekgeluiden, die niet te compenseren zijn met het geluid op andere delen van de dag.

### Standpunten gemeente

1. De zienswijzen op de notitie NRD zijn meegenomen bij het opstellen van het MER. In het MER zijn geen andere alternatieven onderzocht, omdat er wat betreft de railterminal en bijbehorende spoorse aanpassingen – zoals al eerder aangegeven – weinig 'schuifruimte' is. In MER en bestemmingsplan zijn de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling op het gebied van onder andere geluid, luchtkwaliteit (inclusief fijnstof) en stikstof onderzocht en beoordeeld op hun effecten. Tevens is een integrale afweging gemaakt, onder ander op basis van de IOB (Integrale Omgevingsbeoordeling, zie bijlagen 2 en 3 bij de toelichting).

2. Het plangebied R&SA ligt direct aan de spoorlijn Eindhoven-Venlo, de woning van de reclamant ligt op ruim 500 meter afstand hiervan aan de Dorperdijk. Het geluid van deze treinen is meegenomen bij de beoordeling van het geluidproductieplafond (GPP) dat voor deze lijn is vastgesteld en past hierbinnen.

Het geluid van de treinbewegingen op de aankomst- en vertreksproen van en naar de railterminal zijn geen onderdeel van het geluid van het railverkeer maar beschouwd als onderdeel van het industrielawaai. Onder de Nota IL ligt een geluidruimteverdeelpun waarin de bestaande en toekomstige ontwikkelingen zijn opgenomen. De ontwikkeling van de railterminal past binnen de geluidruimte en het geluidbeleid zoals opgenomen in de Nota Industrielawaai.

Het railverkeer is tevens meegenomen in de berekening van de cumulatieve geluidsbelasting.

Tot slot is er onderzoek gedaan naar piekgeluiden, waarbij aanvullende metingen zijn gedaan om te komen tot een zo goed mogelijke beoordeling van dit geluidsaspect. Alhoewel er geen specifieke geluidnormen zijn voor de piekgeluiden van remmende goederentreinen, zijn hiervoor toch compenserende maatregelen beoogd en zijn voorstellen gedaan voor (aanvullende / bovenwettelijke) geluidsisolerende maatregelen bij een aantal nabij de ontwikkeling gelegen woningen (zie bijlage 5 bij de toelichting). De woning van de reclamant ligt echter op ruimere afstand van het spoor en behoort niet tot deze woningen.

Aan het aspect trillingen is in de toelichting op het bestemmingsplan (paragraaf 4.7) en ook in het MER aandacht besteed. Op basis van ervaringen uit andere projecten zijn buiten een afstand van 100 meter geen overschrijdingen van de grenswaarden (conform SBR-richtlijn Trillingen) te verwachten. Gezien de afstand van ruim 500 meter tussen de woning van de reclamant en het spoor is hier geen trillingshinder te verwachten.

3. De geluidsbelasting is berekend op basis van de hiervoor geldende normen en richtlijnen. Zodra de (goederen)treinen het terrein van de Spoorse Aanpassingen verlaten maken zij onderdeel uit van het doorgaande spoor. Hierop zijn wel geluidnormen van toepassing voor het equivalente geluidniveau (een zogenaamd geluidproductieplafond; GPP), maar er is geen wettelijke grondslag voor normering van piekgeluiden. Het onderbrengen van de piekgeluiden onder het railverkeerslawaai levert daarmee niets op.

4. De specifieke aard van de piekgeluiden is door gemeenten en ontwikkelaar onderkend. En alhoewel er geen specifieke geluidnormen zijn voor de piekgeluiden van remmende goederentreinen, zijn hiervoor toch voorstellen gedaan voor (aanvullende / bovenwettelijke) geluidsisolerende maatregelen.

### Conclusie

Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld voor wat betreft het aspect licht en lichthinder. In de regels van het bestemmingsplan 'Trade Port Noord, Railterminal en spoorse aanpassingen – deelgebied Horst aan de Maas' wordt de hoogte van de lichtmasten binnen de bestemming 'Verkeer – railverkeer' teruggebracht naar maximaal 8 meter (in plaats van 12 meter).

## **Partij 5. ARAG, namens dhr. en mevr. H.A.J. Obers**

### Samenvatting

1. Indiener woont in de directe omgeving van het plangebied en is van mening dat er onvoldoende rekening is gehouden met hun belangen. Er wordt voorbij gegaan aan de impact van het

industrieterrein op het woongenot van de indiener, welke uiteindelijk eerder ter plaatse woonde dan dat het industrieterrein er is gekomen c.q. komt. Indiener verwijst in dit kader naar de eerder ingediende zienswijze op de Nota Industrielawaai, waarin bezwaar gemaakt is tegen de normverhoging naar 54 dB(A). Indiener is van mening dat dit een onaanvaardbare aantasting van het woongenot met zich meebrengt, met name in de woonomgeving.

2. Indiener vraagt in het bijzonder aandacht voor het aspect externe veiligheid. De intensievere benutting van het spoor en het kruisen van de treinen vanuit Venlo nemen ernstige gevaren met zich mee. De risico's bij een calamiteit worden op de indiener afgewenteld.

3. Indiener maakt bezwaar tegen de opgenomen hoogtebepaling voor lichtmasten. Lichtmasten met een hoogte van 30 meter hebben een uitstraling welke ook hinderlijk zal zijn voor de indiener. De zichtbaarheid vanuit het perspectief van de indiener is niet meegenomen in het MER.

4. Indiener maakt bezwaar tegen de opgenomen maximale bouwhoogte van 50 meter, welke zeer verstrend voor de omgeving zal zijn. Indiener is van mening dat de noodzaak voor deze bouwhoogte ontbreekt.

#### Standpunten gemeente

1. Het plangebied R&SA ligt direct aan de spoorlijn Eindhoven-Venlo, de woning van de reclamant ligt op circa 770 meter afstand hiervan aan de Grubbenvorsterweg. Het geluid van de treinen op het doorgaande spoor is meegenomen bij de beoordeling van het geluidproductieplafond (GPP) dat voor deze lijn is vastgesteld en past hierbinnen. Het geluid van de treinbewegingen op de aankomst- en vertreksproren van en naar de railterminal zijn beschouwd als onderdeel van het industrielawaai. Onder de Nota IL ligt een geluidruimteverdeelpun waarin de bestaande en toekomstige ontwikkelingen zijn opgenomen. De ontwikkeling van de railterminal past binnen de geluidruimte en het geluidbeleid zoals opgenomen in de Nota Industrielawaai. De gehanteerde geluidsnorm van 54 dB(A) is strenger dan de geluidsnormen, die vastgelegd zijn in de Wet geluidhinder. Voor een reactie op uw eerdere zienswijze inzake de Nota Industrielawaai verwijzen wij naar de Nota van Inspraak welke bij vaststelling van de Nota Industrielawaai is vrijgegeven.

2. Het aspect 'externe veiligheid' is in het kader van de ontwikkeling van Trade Port Noord beschouwd en onderzocht. Dit heeft geresulteerd in de Nota Omgevingsveiligheid, welke als bijlage bij dit bestemmingsplan bijgevoegd is. Daarnaast is in het bestemmingsplan zelf en ook in het MER aandacht besteed aan de (externe) veiligheid. Er is geen sprake van het afwentelen van de risico's.

3. Ten behoeve van de railterminal zijn op de bestemming bedrijventerrein lichtmasten voorzien met een maximale hoogte van 30 meter. Voor gebouwen en hijsinstallaties, welke ook verlicht kunnen zijn, geldt een maximale hoogte van 25 respectievelijk 30 meter. En na afwijking een maximale hoogte van 50 respectievelijk 55 meter.

Wat betreft de spoorse aanpassingen zijn licht/lichtmasten voorzien rondom de aankomst- en vertreksproren (niet wachtspoor). Deze verlichting zal dynamisch zijn (aangaan bij activiteiten). Het betreft verlichting van 2 tot 10 lux om kleine inspecties uit te voeren. Naar verwachting worden deze lichtmasten 4 tot maximaal 8 meter hoog (worst case, op basis van nadere informatie ProRail). Om de invloed van deze lichtmasten naast de spoorse aanpassingen op de omgeving te beperken wordt de maximale bouwhoogte binnen de bestemming 'Verkeer – railverkeer' verlaagd naar het maximaal nodige (8 meter).

Alle lichtmasten worden zo opgesteld dat de lichtuitstraling naar beneden gericht is, waardoor de impact op de omgeving geminimaliseerd wordt. De lichtmasten worden tevens voorzien van led-verlichting, om de uitstraling verder te verminderen.

Voor wat betreft de woning van de reclamant is er sprake van een afscherpende werking in het zicht op het spoor(wegemplacement) vanwege de landschappelijke inpassing rondom de Greenportbikeway. Niettemin zullen de lichtmasten van een afstand wel zichtbaar zijn, evenals de overige lichtmasten, gebouwen en bebouwing van Trade Port Noord.

4. De bouwhoogten zijn overgenomen uit het moederplan Trade Port Noord en in dat kader heeft reeds een afweging ten aanzien van de bouwhoogten plaatsgevonden. Daarbij is niet alleen rekening gehouden met de wensen van de beoogde exploitant voor een deel van dit gebied, maar ook met mogelijke toekomstige ontwikkelingen. Daarnaast is de maximale bouwhoogte van 50 meter is alleen na afwijking mogelijk, regulier geldt een hoogte voor gebouwen van maximaal 25 meter. De maximale bouwhoogte van 50 meter is alleen na afwijking mogelijk en betreft maximaal 25% van het bestemmingsvlak. Deze bouwhoogte mag niet tot onevenredige belemmeringen leiden voor naastgelegen percelen.

### Conclusie

Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld voor wat betreft het aspect licht en lichthinder. In de regels van het bestemmingsplan 'Trade Port Noord, Railterminal en spoorse aanpassingen – deelgebied Horst aan de Maas' wordt de hoogte van de lichtmasten binnen de bestemming 'Verkeer – railverkeer' teruggebracht naar maximaal 8 meter (in plaats van 12 meter).

## **Partij 6. ARAG, namens mevr. B.H.J. Drissen en dhr. E.T.H. Janssen**

### Samenvatting

1. Indiener woont in de directe omgeving van het plangebied en is van mening dat er onvoldoende rekening is gehouden met hun belangen. Er wordt voorbij gegaan aan de impact van het industrieterrein op het woongenot van de indiener, welke uiteindelijk eerder ter plaatse woonde dan dat het industrieterrein er is gekomen c.q. komt. Indiener verwijst naar de eerder ingediende zienswijze op de Nota Industrielawaai, waarin bezwaar gemaakt is tegen de normverhoging naar 54 dB(A). Indiener is van mening dat dit een onaanvaardbare aantasting van het woongenot met zich meebrengt, met name in de woonomgeving.
2. Indiener vraagt in het bijzonder aandacht voor het aspect externe veiligheid. De intensievere benutting van het spoor en het kruisen van de treinen vanuit Venlo nemen ernstige gevaren met zich mee. De risico's bij een calamiteit worden op de indiener afgewenteld.
3. Indiener wenst dat er een protocol opgesteld wordt en een controle instantie in het leven geroepen wordt, waar zij en andere buurtgenoten eventuele overlastklachten kunnen indienen, om op die manier duidelijkheid te creëren over bij welke gemeente de klacht ingediend moet worden.
4. Indiener maakt bezwaar tegen de opgenomen hoogtebepaling voor lichtmasten. Lichtmasten met een hoogte van 30 meter hebben een uitstraling welke ook hinderlijk zal zijn voor de indiener. De zichtbaarheid vanuit het perspectief van de indiener is niet meegenomen in het MER.
5. Indiener maakt bezwaar tegen de opgenomen maximale bouwhoogte van 50 meter, welke zeer verstorend voor de omgeving zal zijn. Indiener is van mening dat de noodzaak voor deze bouwhoogte ontbreekt.
6. Indiener zien de ontwikkelingen als een forse aantasting van hun woonomgeving, welke een aanmerkelijke negatieve impact op de waarde van hun eigendom tot gevolg zal hebben, en zullen het niet nalaten om de schade op de gemeente te verhalen.

### Standpunten gemeente

1. Voor het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij partij 5 onder 1. De woning van de reclamant is gelegen op circa 250 meter van het meest noordelijke deel van het plangebied.
2. Voor het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij partij 5 onder 2.
3. Klachten met betrekking tot overlast kunnen worden ingediend bij de desbetreffende instanties en/of de gemeente en bij twijfel in beide gemeenten. De gemeenten hanteren daarbij de voor de betreffende klacht gebruikelijke protocollen. Een aparte controle-instantie is niet wenselijk, omdat dit slechts tot meer onduidelijkheid en inefficiëntie zou kunnen leiden.
4. Voor het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij partij 5 onder 3.
5. Voor het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij partij 5 onder 4.
6. Voor het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij partij 1 onder 5.

### Conclusie

Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld voor wat betreft het aspect licht en lichthinder. In de regels van het bestemmingsplan 'Trade Port Noord, Railterminal en spoorse aanpassingen – deelgebied Horst aan de Maas' wordt de hoogte van de lichtmasten binnen de bestemming 'Verkeer – railverkeer' teruggebracht naar maximaal 8 meter (in plaats van 12 meter).

## **Partij 7. ARAG, namens dhr. en mevr. M.J.G. Claassens en dhr. en mevr. G. Wijnhoven**

### Samenvatting

1. Indiener woont in de directe omgeving van het plangebied en is van mening dat er onvoldoende rekening is gehouden met hun belangen. Er wordt voorbij gegaan aan de impact van het industrieterrein op het woongenot van de indiener, welke uiteindelijk eerder ter plaatse woonde dan dat het industrieterrein er is gekomen c.q. komt. Indiener verwijst naar de eerder ingediende zienswijze op de Nota Industrielawaai, waarin bezwaar gemaakt is tegen de normverhoging naar 54 dB(A). Indiener is van mening dat dit een onaanvaardbare aantasting van het woongenot met zich meebrengt, met name in de woonomgeving.
2. Indiener merkt op dat de rotonde bij de Eindhovenseweg – Jacob Roggeveenweg te klein is voor vrachtauto's, waardoor files ontstaan. Door de aanleg van de railterminal zal het vrachtverkeer toenemen. Indiener is van mening dat er geen sprake is van een adequate ontsluiting. Daarnaast wordt gewezen op de verhoging van de fijnstofbelasting als gevolg van deze verkeerstoename.
3. Indiener vraagt in het bijzonder aandacht voor het aspect externe veiligheid. De intensievere benutting van het spoor en het kruisen van de treinen vanuit Venlo nemen ernstige gevaren met zich mee. De risico's bij een calamiteit worden op de indiener afgewenteld.
4. Indiener wijst op de stijging van de grondwaterstand, zoals opgenomen in het MER. Gelet op de ligging van de woning van de indiener vrezet zij voor wateroverlast door de verdergaande belasting van de Mierbeek. In het Waterstructuurplan wordt niet uitgegaan van afwatering van het gebied van

de railterminal op de Mierbeek. Dit roept vragen op over de daadwerkelijk impact op de afwateringssituatie.

5. Indiener maakt bezwaar tegen de opgenomen hoogtebepaling voor lichtmasten. Lichtmasten met een hoogte van 30 meter hebben een uitstraling welke ook hinderlijk zal zijn voor de indiener. De zichtbaarheid vanuit het perspectief van de indiener is niet meegenomen in het MER.

6. Indiener maakt bezwaar tegen de opgenomen maximale bouwhoogte van 50 meter, welke zeer verstorend voor de omgeving zal zijn. Indiener is van mening dat de noodzaak voor deze bouwhoogte ontbreekt.

#### Standpunten gemeente

1. Voor het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij partij 5 onder 1. De woningen van de reclamant zijn gelegen op circa 400 meter van het meest zuidelijke deel van het plangebied.

2. De rotonde bij de Eindhovenseweg – Jacob Roggeveenweg is gedimensioneerd op basis van het verkeersmodel, waarin de ontwikkeling van Trade Port Noord, inclusief railterminal en spoorse aanpassingen zijn meegenomen. Het is niet ongebruikelijk dat tijdens spitsperioden bij belangrijke aansluitingen enige filevorming ontstaat. In het luchtkwaliteitsonderzoek is rekening gehouden met de verkeerstoename als gevolg van de ontwikkelingen en zijn berekeningen uitgevoerd voor fijnstof. Hieruit blijkt dat de uitstoot van fijnstof ruimschoots binnen de daarvoor gestelde normen blijft.

3. Voor het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij partij 5 onder 2.

4. In de Milieu Effect Rapportage Railterminal en Spoorse Aanpassingen is geen sprake van een stijging van het grondwaterstand. Er wordt zelfs een verlaging van de grondwaterstand verwacht ten opzichte van de referentiesituatie (situatie conform reeds vastgestelde plannen). De huidige situatie van de grondwaterstand blijft gehandhaafd. De indiener van de zienswijze spreekt zijn/haar zorg uit voor de vernatting bij de Heierkerkweg. De af- en ontwatering van dat gebied wordt in belangrijke mate bepaald door de Mierbeek. De zorgen voor wateroverlast zullen bij de planvorming rondom de Mierbeek worden meegenomen. De wijzigingen/aanpassingen van/aan de Mierbeek zullen een openbare procedure doorlopen. Hierbij is er door de bewoners van de Heierkerkweg ruimschoots gelegenheid om te reageren op deze plannen.

5. Voor het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij partij 5 onder 3.

6. Voor het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij partij 5 onder 4.

#### Conclusie

Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld voor wat betreft het aspect licht en lichthinder. In de regels van het bestemmingsplan 'Trade Port Noord, Railterminal en spoorse aanpassingen – deelgebied Horst aan de Maas' wordt de hoogte van de lichtmasten binnen de bestemming 'Verkeer – railverkeer' teruggebracht naar maximaal 8 meter (in plaats van 12 meter).

## **Partij 8. Arvalis Advies, namens mevr. E.P.M. Kersten - Driessen**

### Samenvatting

1. Indiener heeft reeds een zienswijze ingediend tijdens de inzageperiode van de notitie reikwijdte en detailniveau en verzoekt alsnog deze zienswijze mee te nemen bij de verdere planvorming.
2. De beoordeling van de gevolgen van de windmolens zijn beoordeeld op een punt aan de voorzijde van de woning van de indiener op een afstand van 900 meter van de meest nabijgelegen windmolen. Indiener stelt dat ook aan de achterzijde van het woning de gevolgen in beeld gebracht dienen te worden, aangezien zij daar veel verblijft.
3. Indiener verzoekt om ook de andere windmolens op de visualisatie zichtbaar te maken. En om eveneens de landschappelijke inpassing en de railterminal te visualiseren.
4. Indiener mist een beschouwing van de cumulatieve gevolgen van de verschillende activiteiten voor de huidige bewoners en bedrijven. Het verzoek is om dit in beeld te brengen.
5. Indiener verzoekt om voor het aspect externe veiligheid nadrukkelijk te kijken naar de mogelijke gevolgen voor haar locatie.
6. Aangezien de gevolgen voor het woon- en leefklimaat groot zijn, verzoekt de indiener bij het opstellen van de plannen nadrukkelijk rekening te houden met haar belangen en zorg te dragen voor een goede compensatie.

### Standpunten gemeente

1. Voor het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij partij 2 onder 1.
2. Voor het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij partij 2 onder 4.
3. Voor het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij partij 2 onder 3 en 8.
4. Voor het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij partij 2 onder 10.
5. Het aspect 'externe veiligheid' is in het kader van de ontwikkeling van Trade Port Noord beschouwd en onderzocht. Dit heeft geresulteerd in de Nota Omgevingsveiligheid, welke een bijlage bij het bestemmingsplan is. Daarnaast is in het bestemmingsplan zelf en ook in het MER aandacht besteed aan de (externe) veiligheid. De woning van de reclamant ligt ver buiten de invloedsgebieden voor wat betreft externe veiligheid.
6. Voor het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij partij 1 onder 5.

### Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen voor het vast te stellen bestemmingsplan.

## **Partij 9. Arvalis Advies, namens dhr. L.P.G.M. Verhaegh**

### Samenvatting

1. De woning van de indiener is gelegen op 25 meter van het spoor. Ter hoogte van de woning zullen de treinen beginnen met remmen, waardoor de geluidsbelasting nog meer toe zal nemen. Indiener verzoekt de overwogen maatregelen aan de woning zo kort mogelijk na vaststelling van het plan uit



te voeren. En verzoekt daarbij om het plaatsen van dempers onder de rails, om een breder effect te creëren.

2. Het bedrijf van de indiener huisvest fokzeugen. De toename van de geluidsbelasting is alleen onderzocht voor het woon- en leefklimaat van de bewoners. Indiener verzoekt om ook de gevolgen voor de varkens te onderzoeken en eventuele zorg te dragen voor compensatie van de schade.

3. Indiener wenst tijdig en goed geïnformeerd te worden en in overleg te treden over de werkzaamheden die uitgevoerd gaan worden. Indiener ontvangt graag informatie over de mogelijke verwijdering van een spoorlijn bij het station Horst Sevenum.

4. Indiener verzoekt om voor het vervolg op zo kort mogelijke termijn met hem in overleg te treden, om te zorgen dat de mogelijke gevolgen zo beperkt mogelijk blijven. En om bij het opstellen van de plannen rekening te houden met zijn belangen.

#### Standpunten gemeente

1. Momenteel loopt de aanbesteding voor het geluidsonderzoek naar de in de memo (zie toelichting bijlage 5) genoemde 23 woningen. Realisatie van de maatregelen is beoogd voorafgaand aan de ingebruikname van het spoor.

Of de kosten van raildempers opwegen tegen de baten zal nog moeten worden onderzocht. Hiervoor is een wettelijk doelmatigheidscriterium opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 11). In sommige gevallen (bv. bij wissels) zijn raildempers technisch niet mogelijk.

2. Er zijn geen wettelijke geluidnormen die inrichtingen – zoals een fokzeugenbedrijf - moeten beschermen tegen het geluid afkomstig van een spoorweg. Een onderzoek hiernaar heeft daarmee ook geen gericht doel.

Indien indiener van mening is dat schade geleden wordt naar aanleiding van de planologische procedure voor dit bestemmingsplan Trade Port Noord, Railterminal en Spoorse Aanpassingen kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een beroep worden gedaan op planschade (conform artikel 6.1 Wro).

3. ProRail is verantwoordelijk voor de informatievoorziening ten aanzien van werkzaamheden aan het spoor.

4. Indien de reclamant een gesprek wenst aan te gaan over de door hem verwachte gevolgen van het plan en de mogelijkheden voor compensatie kan hij hiertoe contact opnemen met het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo en/of de betreffende gemeente.

#### Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen voor het vast te stellen bestemmingsplan.

#### **Partij 10.**

**Mevr. A. Christis-Smeets, namens buurtbewoners Grubbenvorsterweg en Sevenumseweg e.o.**

#### Samenvatting

1. Indiener verzoekt de gemeente om zeer actief in te zetten op geluid reducerende maatregelen, zoals geluiddempende rails en geluidwerende voorzieningen. Hierbij verwacht de indiener ook een nulmeting van de huidige situatie, als referentie voor de toekomst.

2. Indiener verzoekt om een protocol voor handhaving van het geluidniveau, met vaste meetpunten en afspraken, om op die manier snel te kunnen handelen bij overschrijdingen of klachten.
3. Indiener verzoekt om voor de zones, zoals aangegeven op de bijgevoegde afbeelding ook te voorzien in een afscherming. Deze afscherming is ook gewenst gezien de toegestane kraanhoogte van maximaal 30 meter. Door het trechteren van de afscherming bestaat de kans dat het geluid juist bij de woningen terecht komt.
4. Indiener verwacht een gedegen onderzoek naar trillingen, met hierbij eveneens een nulmeting.
5. Indiener vreest lichtoverlast van de masten, die tot maximaal 30 meter hoog gebouwd mogen worden. Men verwacht harde afspraken in de plannen om de overlast tot een minimum te beperken. Er mist een gedegen onderzoek en er wordt een vastlegging van de nul-situatie verwacht.
6. Er zijn grote zorgen over de luchtkwaliteit. De verwachting is dat de grootschalige ontwikkelingen de luchtkwaliteit nog meer verslechteren. Er mist een gedegen onderzoek, waarbij ook de wachttijden voor de spoorwegovergang betrokken worden. Indiener verwacht ook hier een nulmeting om afspraken over de toelaatbare waarden vast te leggen.
7. Indiener verzoekt om de landschappelijke inpassing uit het landschapsplan als harde afspraken op te nemen in het bestemmingsplan. De inrichting op gronden van derden biedt onvoldoende garantie voor daadwerkelijke realisatie.
8. Indiener verwacht de garantie dat de veiligheidswaarden naar de toekomst toe gehandhaafd blijven. Indiener had graag gezien dat het veiligheidsplan ook inzichtelijk was.
9. Indiener maakt zich zorgen over de waardedaling van de woningen als gevolg van de ontwikkelingen. Indiener verwacht een actuele taxatie van de woningen, waarmee de waardedaling ten alle tijden hard gemaakt kan worden.

#### Standpunten gemeente

1. Voor de aanleg van de nieuwe spoordelen wordt gebruik gemaakt van de best beschikbare techniek. Zo wordt er een voegloos spoor gebruikt en worden raildempers toegepast, waardoor trillingen en spoorweglawaai verminderd worden. Een overzicht van de maatregelen om hinder te voorkomen is te vinden in de maatregelencatalogus spoortrillingen, die als bijlage 5 bij het bestemmingsplan is gevoegd. Momenteel loopt de aanbesteding voor het geluidsonderzoek.
2. Klachten met betrekking tot overlast kunnen worden ingediend bij de desbetreffende instanties en/of de gemeente en bij twijfel in beide gemeenten. Handhaving van de geluidnormen is primair de taak van de gemeente. Voor klachten ten aanzien van geluidsoverlast van het spoor beschikt ProRail reeds over een protocol. De gemeenten hanteren de voor de betreffende klacht gebruikelijke protocollen.  
  
Een aparte controle-instantie is niet wenselijk, omdat dit juist tot meer onduidelijkheid en inefficiëntie zou kunnen leiden.
3. Voor de afscherming van klavers 3 en 5 is een groene manchets beoogd met een hoogte van circa 6 meter. Deze manchets hebben slechts een beperkte geluidwerende werking. Daarnaast is er rondom de Greenportbikeway een groene, landschappelijke inpassing voorzien met een afschermende werking.
4. Aan het aspect trillingen is in de toelichting op het bestemmingsplan (paragraaf 4.7) en ook in het MER aandacht besteed. Voor de ingebruikname van het spoor wordt er een nulmeting voor trillingen

uitgevoerd. ProRail heeft de verplichting om bij klachten na realisatie van dit plan een rapportage op te stellen.

5. Ten behoeve van de railterminal zijn op de bestemming bedrijventerrein lichtmasten voorzien met een maximale hoogte van 30 meter. Voor gebouwen en hijsinstallaties, welke ook verlicht kunnen zijn, geldt een maximale hoogte van 25 respectievelijk 30 meter. En na afwijking een maximale hoogte van 50 respectievelijk 55 meter.

Wat betreft de spoorse aanpassingen zijn licht/lichtmasten voorzien rondom de aankomst- en vertreksproren (niet wachtspoor). Deze verlichting zal dynamisch zijn (aangaan bij activiteiten). Het betreft verlichting van 2 tot 10 lux om kleine inspecties uit te voeren. Naar verwachting worden deze lichtmasten 4 tot maximaal 8 meter hoog (worst case, op basis van nadere informatie ProRail). Om de invloed van deze lichtmasten naast de spoorse aanpassingen op de omgeving te beperken wordt de maximale bouwhoogte binnen de bestemming 'Verkeer – railverkeer' verlaagd naar het maximaal nodige (8 meter).

Alle lichtmasten worden zo opgesteld dat de lichtuitstraling naar beneden gericht is, waardoor de impact op de omgeving geminimaliseerd wordt. De lichtmasten worden tevens voorzien van led-verlichting, om de uitstraling verder te verminderen.

Er is gedeeltelijk wel sprake van een afscherpende werking in het zicht op het spoor(wegemplacement) vanwege de landschappelijke inpassing rondom de Greenportbikeway. Niettemin zullen de lichtmasten van een afstand zichtbaar zijn, evenals de overige lichtmasten, gebouwen en bebouwing van Trade Port Noord.

6. De effecten op de luchtkwaliteit zijn onderzocht in het kader van de bestemmingsplanprocedure en ook meegenomen in het MER. De berekende jaargemiddelde concentraties wat betreft de luchtkwaliteit voldoen ruimschoots aan de grenswaarden (zie hiervoor paragraaf 4.10.2 van de toelichting). Een overschrijding van de normen ligt daarmee niet in de lijn der verwachting en een 0-meting lijkt in dat kader ook niet zinvol.

7. De ontwerpprincipes voor de landschappelijke inpassing zijn voor Trade Port Noord uitgewerkt in het beeldregieplan. Aan de noordzijde van het spoor is de Greenportbikeway en de landschappelijke inpassing hiervan voorzien. Ten zuiden van de Greenportlane maken deze gronden deel uit van het bestemmingsplan en is de bestemming Natuur van toepassing. Voor de ontwikkeling van de railterminal en de naastgelegen S1-zone is een projectplan opgesteld en zijn de voor de ontwikkeling benodigde ontheffingen aangevraagd. Hiermee is geborgd dat deze maatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd.

8. Het aspect 'externe veiligheid' is in het kader van de ontwikkeling van Trade Port Noord beschouwd en onderzocht. Dit heeft geresulteerd in de Nota Omgevingsveiligheid, welke een bijlage bij het bestemmingsplan is. Daarnaast is in het bestemmingsplan zelf en ook in het MER aandacht besteed aan de (externe) veiligheid.

Het veiligheidsplan wordt opgesteld door ProRail en de veiligheidsregio, meer informatie hierover kan bij de desbetreffende instanties worden opgevraagd.

9. Indien indiener van mening is dat schade geleden wordt naar aanleiding van de planologische procedure voor dit bestemmingsplan Trade Port Noord, Railterminal en Spoorse Aanpassingen kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een beroep worden gedaan op planschade (conform artikel 6.1 Wro). De taxatie van woningen en de beoordeling van het effect op de woningwaarde vindt plaats bij de planschade-procedure.

## Conclusie

Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld voor wat betreft het aspect licht en lichthinder. In de regels van het bestemmingsplan 'Trade Port Noord, Railterminal en spoorse aanpassingen – deelgebied Horst aan de Maas' wordt de hoogte van de lichtmasten binnen de bestemming 'Verkeer – railverkeer' teruggebracht naar maximaal 8 meter (in plaats van 12 meter).

## **Partij 11. Linssen cs, namens dhr. M.H.M. Verstegen**

### Samenvatting

1. Indiener vreest een toename van de geluidhinder als gevolg van de beoogde ontwikkeling. Uit de onderzoeken blijkt ook dat de geluidbelasting waarneembaar toeneemt. Indiener is van mening dat onvoldoende inzichtelijk gemaakt is wat de cumulerende geluidseffecten zijn van de verschillende ontwikkelingen. Zo zijn de effecten van de windmolens onvoldoende onderzocht in het MER.
2. Indiener stelt dat het piekgeluid niet dan wel onvoldoende onderbouwd en verwerkt is in de akoestische beoordeling en berekening. Er wordt gevreesd voor ernstige hinder als gevolg van piekgeluiden. Indiener verzoekt om voldoende rekening te houden met de piekgeluiden bij het heroverwegen van de besluiten.
3. Indiener is van mening dat er uitgebreider onderzoek uitgevoerd had kunnen worden naar geluidmaatregelen aan de bron en naar overdrachtsmaatregelen. Dit is ten onrechte niet gebeurd en in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Tevens is de indiener van mening dat, gezien de te verwachten effecten van het piekgeluid, ook de binnenwaarde van zijn woning onderzocht moet worden.
4. De constatering dat nader onderzoek zal worden gedaan en waar nodig geluidwerende maatregelen worden getroffen, biedt volgens de indiener onvoldoende zekerheid. Er dient duidelijk te bestaan over de te nemen maatregelen. Indiener is van mening dat er teveel onduidelijkheid en onzekerheid is over en de besluiten hierdoor onzorgvuldig tot stand zijn gekomen.
5. Indiener acht het onzorgvuldig dat er geen onderzoek is gedaan naar lichtoverlast, nu er lichtmasten van 30 meter mogelijk gemaakt worden. Ook in het MER ontbreekt een deugdelijk onderzoek naar lichthinder. Gezien de beperkte afscheiding is de indiener van mening dat de overheid lichthinder mee had moeten nemen in de besluitvorming. Indiener verzoekt de gemeente dit alsnog te betrekken in de heroverweging.
6. Indiener verwacht aantasting van het woon- en leefklimaat als gevolg van de verhoging van de grondwaterstand. Woning van de indiener is gesitueerd op een van de laagstgelegen gebieden langs de Mierbeek, waardoor wateroverlast als gevolg van de stijging van de waterstand niet uit te sluiten is. Indiener wenst duidelijkheid ten aanzien van de gevolgen van de stijging van de grondwaterstand.
7. Indiener is van mening dat hij onvoldoende betrokken is bij de voorbereiding en besluitvorming van de verschillende ontwikkelingen, die grote invloed hebben op het woon- en leefklimaat van de indiener. Hij verzoekt dit mee te nemen in de heroverweging.

### Standpunten gemeente

1. In de integrale beoordeling van de ontwikkeling, zoals onder andere opgenomen in de IOB (Integrale Omgevingsbeoordeling, zie bijlagen 2 en 3 bij de toelichting), in de toelichting op het bestemmingsplan en in het MER (bijlage 1 bij de toelichting) zijn de cumulatieve effecten beschreven

en beoordeeld, waarbij tevens aandacht is besteed aan de (mogelijke) toekomstige windmolens. De realisatie van windmolens maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

Er zijn berekening gemaakt van de cumulatieve geluidsbelasting. Uit de berekeningen blijkt dat de ontwikkeling van R&SA een geringe invloed heeft op het (maatgevende) gecumuleerde geluidniveau. De verschillen tussen de referentie- en de plansituatie bedragen nabij de maatgevende woningen hooguit enkele tienden dB.

2. De geluidsbelasting is berekend op basis van de hiervoor geldende normen en richtlijnen. Zodra de (goederen)treinen het terrein van de Spoorse Aanpassingen verlaten maken zij onderdeel uit van het doorgaande spoor. Hierop zijn wel geluidnormen van toepassing voor het equivalente geluidniveau (een zogenaamd geluidproductieplafond; GPP), maar er is geen wettelijke grondslag voor normering van piekgeluiden. De specifieke aard van de piekgeluiden is door gemeenten en ontwikkelaar echter wel onderkend en hierop is aanvullend onderzoek uitgevoerd. En alhoewel er geen specifieke geluidnormen zijn voor de piekgeluiden van remmende goederentreinen, zijn hiervoor toch voorstellen gedaan voor (aanvullende / bovenwettelijke) geluidsisolerende maatregelen.

3. Bron- en overdrachtsmaatregelen spelen vooral bij individuele inrichtingen, en zijn pas zinvol zodra bekend is wat de exacte activiteiten zijn, wat de maatgevende geluidbronnen zijn en hoe het terrein van de inrichting wordt ingericht. In het geluidonderzoek dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan is vanuit een planologische invalshoek beoordeeld of wonen en werken samen kunnen gaan. Hierbij is overigens wel al in beschouwing genomen welke bron- en overdrachtsmaatregelen mogelijk zouden kunnen zijn. Voor deze planologische toets gelden geen geluidnormen voor piekgeluiden in de woning.

De gemeente is van mening juist zeer zorgvuldig te hebben gehandeld, door de verschillende geluidsaspecten zo goed mogelijk te onderzoeken en hierover – hoewel het ingewikkelde materie betreft – zo transparant mogelijk te hebben gecommuniceerd.

4. Op basis van het onderzoek naar piekgeluiden is gekeken welke huizen in aanmerking komen voor nader onderzoek naar het binnenniveau. Zekerheid kán nog niet geboden worden, omdat de aard en omvang van de (eventueel) te nemen geluidmaatregelen afhankelijk is van de bouwkundige eigenschappen van de woning. Het onderzoek hiernaar moet nog worden verricht, en vloeit niet voort uit een wettelijke verplichting.

5. Voor het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij partij 10 onder 5.

6. Voor het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij partij 7 onder 4.

7. Over de voorbereiding en besluitvorming over de verschillende ontwikkelingen is door de gemeenten op de hiervoor gebruikelijke wijzen gecommuniceerd.

### Conclusie

Naar aanleiding van deze en andere zienswijzen is de toelichting van het bestemmingsplan aangevuld voor wat betreft het aspect licht en lichthinder. In de regels van het bestemmingsplan 'Trade Port Noord, Railterminal en spoorse aanpassingen – deelgebied Horst aan de Maas' wordt de hoogte van de lichtmasten binnen de bestemming 'Verkeer – railverkeer' teruggebracht naar maximaal 8 meter (in plaats van 12 meter).

## **Partij 12. Dhr. Pieter Wijnhoven**

Inhoudelijk gelijk aan partij 10, derhalve wordt hiernaar verwezen, zowel voor de samenvatting als voor de standpunten gemeente en de conclusie.

## **Partij 13. TaylorWessing, namens Verstegen Sevenum B.V. Landbouwmechanisatie, Verstegen Invest B.V. en dhr. P.P.T.H. Verstegen**

### Samenvatting

1. In navolging op de eerder ingediende zienswijzen verzoekt de indiener om handhaving van het huidige woon-, leef- en werkklimaat, dat grote gevolgen ondervindt door de ontwikkelingen van dit bestemmingsplan.
2. Indiener wijst erop dat de meest cruciale risicocontour vlak bij zijn eigendom eindigt. Indiener is van mening dat de veiligheid van hem, zijn gezin en medewerkers hiermee in de praktijk onvoldoende gewaarborgd zijn.
3. Indiener vraagt zich af hoe gegarandeerd kan worden dat de activiteiten binnen de wettelijke geluidnormen blijven. Volgens indiener staat het vast dat er forse geluidoverlast ontstaat, die niet te voorkomen zijn door het treffen van geluidwerende voorzieningen. Indiener roept op om hier nogmaals onderzoek naar te doen en indien mogelijk deze voorzieningen wel te treffen. Anders dient zowel zijn bedrijf als woning tegen geluidoverlast geïsoleerd te worden.
4. Indiener is van mening dat het aspect trillingen niet voldoende betrokken is bij de onderzoeken en er geen aandacht besteed is aan de specifieke situatie van het bedrijf.
5. Indiener heeft bij besluit van 17 november 2016 een omgevingsvergunning voor het bouwen van twee bedrijfsgebouwen verkregen, deze gaan gebouwd worden. Indiener gaat ervan uit dat vanwege deze omgevingsvergunning aanvullend onderzoek gepleegd gaat worden naar de aspecten geluid en omgevingsveiligheid.
6. Indiener verzoekt om zijn belangen op een juiste wijze af te wegen en hem te betrekken bij de plannen. Aankoop van zijn pand of relocatie van het bedrijf behoren ook tot de mogelijkheden.

### Standpunten gemeente

1. Voor het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij partij 1 onder 6.
2. Het aspect 'externe veiligheid' is in het kader van de ontwikkeling van Trade Port Noord beschouwd en onderzocht. Dit heeft geresulteerd in de Nota Omgevingsveiligheid, welke als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd is. Daarnaast is in het bestemmingsplan zelf en ook in het MER aandacht besteed aan de (externe) veiligheid.

Juist het feit dat de  $10^{-6}$  per jaar risicocontour niet overlapt met het eigendom van de reclamant is een waarborg voor de (externe) veiligheid.

3. Zodra zich een bedrijf vestigt zal de inrichting houder moeten aantonen of en hoe de geluidemissie van de inrichting zal voldoen aan de wettelijke geluidnormen hiervoor, en in dit geval ook aan de normstelling die voortvloeit uit de Nota Industrielawaai. Hiervoor dient de inrichting houder een maatwerk akoestisch onderzoek te overhandigen. Het bevoegd gezag kan en zal handhavend optreden wanneer de inrichting houder in overtreding is. Er is geen wettelijke grondslag voor het aanbrengen gevelgeluidwerende maatregelen bij een bedrijf.

4. Aan het aspect trillingen is in de toelichting op het bestemmingsplan (paragraaf 4.7) en ook in het MER aandacht besteed. Voor de ingebruikname van het spoor wordt er een nulmeting voor trillingen uitgevoerd. ProRail heeft de verplichting om bij klachten na realisatie van dit plan een rapportage op te stellen.

5. Niet duidelijk is waarom de reclamant verwacht dat er aanvullend onderzoek zal worden uitgevoerd. Bij het verlenen van een dergelijke omgevingsvergunning dienen ook de akoestische aspecten en omgevingsveiligheid te worden meegenomen.

6. Indien de reclamant een gesprek wenst aan te gaan ten aanzien van de plannen en de mogelijkheden kan hij hiertoe contact opnemen met het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo en/of de betreffende gemeente.

### Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen voor het vast te stellen bestemmingsplan.

## **Partij 14. TaylorWessing, namens dhr. M. Verstegen**

### Samenvatting

1. Voor indiener is het op dit moment onvoldoende helder op welke wijze zijn huidige leefklimaat gehandhaafd kan blijven. Het is onvoldoende inzichtelijk wat het huidige geluidniveau is, er ontbreekt een nulmeting. Zonder deze meting is handhaving in de toekomst lastig.

2. Het staat voor indiener buiten kijf dat het geluidniveau ter plaatse extreem zal toenemen, aangezien er geen geluidwerende voorzieningen getroffen worden. Indiener vraagt zich af of dit alsnog mogelijk is.

3. Indiener vindt het frappant dat alle risicocontouren uit de verschillende rapportages tot aan zijn woning, dan wel er buiten vallen en vraagt zich af of hier geen nadere maatregelen mogelijk zijn.

4. Indiener vraagt zich af of het aspect van planschade voldoende onderzocht is in de besluitvorming en wenst hier graag meer informatie over te ontvangen.

5. Indiener wordt op voormelde punten graag nader geïnformeerd en wil in overleg treden om de mogelijkheid van ontplooiing van toekomstige activiteiten te bezien.

### Standpunten gemeente

1. De geluidprognose wordt met behulp van een wettelijk voorgeschreven geluidrekenmethodiek inzichtelijk gemaakt. Een nulmeting heeft geen juridische waarde. Wanneer achteraf blijkt dat de inrichting niet kan voldoen aan de wettelijke geluidnormen kan en zal het bevoegd handhavend optreden.

2. De gemeente is van mening ten aanzien van geluid, de verschillende geluidsaspecten zo goed mogelijk onderzocht te hebben en hierover – hoewel het ingewikkelde materie betreft – zo transparant mogelijk te hebben gecommuniceerd. Hierbij zijn ook de mogelijke geluidsmitigerende maatregelen beschouwd en beoordeeld.

3. Voor het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij partij 13 onder 2.

4. Indien indiener van mening is dat schade geleden wordt naar aanleiding van de planologische procedure voor dit bestemmingsplan Trade Port Noord, Railterminal en Spoorse Aanpassingen kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een beroep worden gedaan op planschade (conform artikel 6.1 Wro).

5. Voor het standpunt van de gemeente wordt verwezen naar de reactie bij partij 13 onder 6.

### Conclusie

De zienswijze leidt niet tot aanpassingen voor het vast te stellen bestemmingsplan.

## **5. Wijzigingen**

### Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

- De toelichting is aangevuld voor wat betreft het aspect licht en lichthinder.
- In de regels van het bestemmingsplan 'Trade Port Noord, Railterminal en spoorse aanpassingen – deelgebied Horst aan de Maas' wordt de hoogte van de lichtmasten binnen de bestemming 'Verkeer – railverkeer' teruggebracht naar maximaal 8 meter (in plaats van 12 meter).

### Ambtshalve wijzigingen

- De toelichting is aangevuld voor wat betreft de risicocontouren van de RRP-leiding en de externe veiligheidsaspecten hieromtrent.
- De verbeelding van de bestemmingsplannen is naar aanleiding van een reactie van WML aangepast (leiding op de juiste locatie geplaatst en splitsing in het bestemmingsvlak).