



## raadsbesluit

Bijlage van gemeentebladnummer 2017.028.

### De raad van de gemeente Horst aan de Maas;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 28 maart 2017, gemeentebladnummer 2017.028;

gelet op artikel 149 van de Gemeentewet op bepalingen van de Wet ruimtelijke ordening, Algemene wet bestuursrecht en de Crisis- en herstelwet;

overwegende dat;

het ontwerp-bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal & Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas van 16 december 2016 tot en met 26 januari 2017 ter inzage heeft gelegen;

voorafgaand aan de terinzagelegging een openbare kennisgeving is gedaan in de Nederlandse Staatscourant en het Gemeenteblad, waarbij is gewezen op de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen gedurende voornoemde termijn van terinzagelegging;

tegen het ontwerp-bestemmingsplan zienswijzen zijn ingediend;

deze zienswijzen zijn samengevat, beoordeeld en van commentaar zijn voorzien in een nota van zienswijzen;

de zienswijzen slechts in beperkte mate tot aanpassingen van het bestemmingsplan hebben geleid;

voorts nog enkele ondergeschikte ambtshalve aanpassingen in de planstukken zijn verwerkt;

de aanpassingen in het bestemmingsplan zijn verwoord in een nota van wijzigingen;

### **b e s l u i t :**

1. De ingediende zienswijzen tegen het ontwerp-bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas conform bijgaande nota van zienswijzen voor zover gericht op het deelgebied Horst aan de Maas deels over te nemen en voor het merendeel niet over te nemen;
2. Het bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas, met planidentificatienummer NL.IMRO.1507.HMRAILTERMINALENSA-BPV1, met de bij het raadsbesluit behorende stukken en bijlagen gewijzigd vast te stellen, zowel analoog als digitaal, waarbij

gebruik is gemaakt van de GBKN ondergrond d.d. november 2015, inclusief de bijbehorende nota van wijzigingen;

3. Te besluiten tot het niet vaststellen van een intergemeentelijk exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 lid 5 Wet ruimtelijke ordening voor het gedeelte dat tot het plangebied van het bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas behoort.

Aldus besloten in de openbare vergadering van 9 mei 2017.

De raad voornoemd,

De voorzitter,



ir. C.H.C. van Rooij



De griffier,

mr. R.J.M. Poels

**raadsvoorstel**

**onderwerp** Voorstel tot vaststelling bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas.

---

<b>datum B&amp;W-besluit</b>	28 maart 2017	<b>datum raadsvergadering</b>	9 mei 2017
<b>gemeentebladnummer</b>	2017.028	<b>portefeuillehouder</b>	B. Vostermans
<b>agendapunt</b>	12	<b>behandeld door</b>	M. Bouwmans

---

**Voorstel**

1. De ingediende zienswijzen tegen het ontwerp-bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas conform bijgaande nota van zienswijzen voor zover gericht op het deelgebied Horst aan de Maas deels over te nemen en voor het merendeel niet over te nemen;
2. Het bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas, met planidentificatienummer NL.IMRO.1507.HMRAILTERMINALENSA-BPV1, met de bij het raadsbesluit behorende stukken en bijlagen gewijzigd vast te stellen, zowel analoog als digitaal, waarbij gebruik is gemaakt van de GBKN ondergrond d.d. november 2015, inclusief de bijbehorende nota van wijzigingen;
3. Te besluiten tot het niet vaststellen van een intergemeentelijk exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 lid 5 Wet ruimtelijke ordening voor het gedeelte dat tot het plangebied van het bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas behoort.

**Aanleiding**

Voor de realisering van een Railterminal met Spoorse aanpassingen in het Klavertje 4-gebied dient het geldend bestemmingsplan te worden herzien. Het totale plangebied ligt op grondgebied van zowel de gemeente Venlo als Horst aan de Maas. De besluitvorming over dit intergemeentelijk bestemmingsplan vindt in gelijke vorm op 19 april 2017 plaats in de gemeente Venlo.

**Beoogd resultaat**

Door de vaststelling van het bestemmingsplan wordt het planologisch kader geschapen ter realisering van de railterminal en spoorse aanpassingen. De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan het garanderen van de trimodale ontsluiting van Greenport Venlo.

**Argumenten**

De gunstige ligging tussen aanvoer- en afzetmarkten (mainports en Ruhrgebied en verder), de goede bereikbaarheid en de sterke, van oudsher aanwezige agrarische en logistieke sectoren, hebben ervoor gezorgd

dat de regio rondom Venlo zich heeft ontwikkeld tot één van de Nederlandse Greenports. Rijk, provincie en gemeenten hebben daarbij de handen ineengeslagen om de kansen voor een verdere economische ontwikkeling te benutten en een duurzame ruimtelijk-economische structuurversterking te realiseren, vormgegeven door een omvangrijke gebiedsontwikkeling in de sectoren trade & logistics en agro & food.

Mede doordat de huidige capaciteit van spoorse overslag van goederen nijpend wordt en de trimodale ontsluiting van de Greenport (weg, water en rail) gegarandeerd moet blijven, is in de regio tevens een derde Railterminal voorzien. Voor deze Railterminal is eerder een marktconsultatie en een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. Vervolgens is een Europese aanbesteding uitgeschreven. De winnaar van deze aanbesteding is Cabooter Railcargo B.V.

De ontwikkeling van de Railterminal geeft ook invulling aan het (topsectoren-) beleid van het Rijk en is derhalve voor de nationale overheid zeer wenselijk en van nationaal belang. Om deze reden is het project Railterminal en Spoorse aanpassingen op de agenda gekomen van het Meerjaren Investeringsprogramma Ruimte en Transport (MIRT). In dat kader zijn in november 2014 tussen het Rijk en de regio afspraken gemaakt over de financiële bijdrage aan de benodigde Spoorse aanpassingen waarmee de Railterminal op het bestaande spoor wordt ontsloten.

Met de term Railterminal wordt de ontwikkellocatie in Klaver 6b bedoeld, gelegen op grondgebied van zowel de gemeente Venlo als de gemeente Horst aan de Maas, alwaar beoogd wordt door de exploitant Cabooter Railcargo B.V. een openbare Railterminal te exploiteren.

Met de term Spoorse aanpassingen wordt in hoofdzaak het aankomst-, vertrek- en omloopspoor bedoeld met bijbehorende voorzieningen zoals een wachtspoor en wissels in de hoofdbaan/spoor ten einde het aankomst-, vertrek- en omloopspoor te kunnen bereiken, maar daarnaast ook een reluishuis en een dienstweg. Tot de Spoorse aanpassingen behoren ook de ecologische (onder andere realisatie Faunatoren) en infrastructurele voorzieningen (onder andere verleggen Greenport Bikeway) die noodzakelijk zijn om tot realisatie te komen. Het wachtspoor wordt gerealiseerd op grondgebied van de gemeente Venlo en is gelegen tussen de zogeheten Klavers 4 en 6 (lengte van circa 1 km). Het aankomst-, vertrek- en omloopspoor zijn gelegen in het zogeheten Klaver 5 op het grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas (een gebied van circa 1 km lengte en een breedte van circa 35 m). De beoogde wissels zijn op grondgebied van zowel Horst aan de Maas als Venlo gelegen.

- **Procesbeschrijving**

In 2012 hebben de raden van de regiogemeenten Horst aan de Maas, Venlo en Peel en Maas de Structuurvisie Klavertje 4-gebied vastgesteld. Een ontwikkelingsgerichte structuurvisie die de ruimtelijke strategie en de hoofdstructuur voor de gebiedsontwikkeling in het Klavertje 4-gebied vastlegt, de ontwikkeling van Greenport Venlo. Eén van de beoogde ontwikkelingen die beleidsmatig al in die structuurvisie is verankerd is de realisatie van een Railterminal & Spoorse aanpassingen. Gekoppeld aan de structuurvisie is een plan-MER procedure doorlopen en heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie. m.e.r.) over het plan-MER geadviseerd. In het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Trade Port Noord" is de Railterminal vervolgens planologisch mogelijk gemaakt. De beoogde Railterminal past niet geheel binnen het geldende bestemmingsplan. Daarnaast zijn de Spoorse aanpassingen nog niet eerder in een bestemmingsplan geregeld. De Railterminal is beoordeeld op milieueffecten in het besluit-MER bij dat bestemmingsplan. In het nu opgestelde Milieueffectrapport (MER) hoeft

de locatieafweging als gevolg van het bovenstaande niet opnieuw te worden gemaakt. Daarbij komt dat er weinig tot geen "schuifruimte" is door de bestaande ruimtelijke beperkingen, zoals de ligging van het spoor, de Greenportlane, bestaande bedrijven in Trade Port Noord en Trade Port West en hetgeen in de aanbesteding aan Cabooter Railcargo B.V. is vastgelegd. Het daadwerkelijk mogelijk maken van de in de structuurvisie verankerde ontwikkelingen vindt aansluitend plaats in afzonderlijke bestemmingsplannen.

Op 2 februari 2016 hebben wij de Integrale Omgevingsbeoordeling (IOB) vastgesteld als afwegingskader voor een drietal ontwikkelingen in het ontwikkelingsgebied Klavertje 4 die een ruimtelijke samenhang kennen. Het betreft de ontwikkeling van een Railterminal & Spoorse aanpassingen, een herziening van Trade Port Noord Klaver 4 en het realiseren van windturbines. De IOB is – mede gezien het feit dat de beoogde ontwikkelingen gemeentegrens overstijgend zijn - intergemeentelijk tot stand gekomen en gelijktijdig door Venlo en Horst aan de Maas vastgesteld.

Na het besluit over de IOB is gestart met de verdere uitwerking van de IOB ten aanzien van industrielawaai en externe veiligheid. Die uitwerking is verwoord in een intergemeentelijke nota Industrielawaai en een intergemeentelijke nota Omgevingsveiligheid. Beide nota's zijn op 22 november 2016 door uw gemeenteraad vastgesteld (in Venlo op 30 november 2016) en maken van voorliggend bestemmingsplan integraal onderdeel uit. Die uitwerking is vanwege het feit dat de beoogde ontwikkeling is gesitueerd op grondgebied van de gemeente Horst aan de Maas en de gemeente Venlo intergemeentelijk tot stand gekomen. De besluitvorming heeft dan ook in gelijke vorm bij de gemeenten Horst aan de Maas en Venlo plaatsgevonden. De uitwerking heeft vervolgens geresulteerd in een intergemeentelijk ontwerp-bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse aanpassingen voor de deelgebieden Venlo respectievelijk Horst aan de Maas met een milieueffectrapport (MER) en als gevolg daarvan voor het deelgebied Venlo een ontwerp-besluit tot 7e herziening van het exploitatieplan Trade Port Noord.

Op 29 november 2016 hebben wij besloten het ontwerp-bestemmingsplan Trade Port Noord - Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas - met toepassing van de Crisis- en herstelwet (Chw) - voor een ieder ter inzage te leggen. Gelijktijdig heeft de gemeente Venlo het ontwerp-bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Venlo en de 7e herziening van het exploitatieplan Trade Port Noord voor een ieder ter inzage gelegd. Daarnaast heeft ProRail bij de gemeente Horst aan de Maas voor het Spoorwegemplacement een omgevingsvergunning aangevraagd. Alle ontwerp-besluiten zijn gelijktijdig bekend gemaakt en ter inzage gelegd. De procedure voor de omgevingsvergunning loopt in de zogeheten coördinatieregeling mee met het bestemmingsplan Trade Port Noord - Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas. Voor die omgevingsvergunning is de gemeente Horst aan de Maas aan zet.

- **Bestemmingsplan Trade Port Noord - Railterminal en Spoorse aanpassingen**

Het geldend planologisch regime ter plaatse van Klaver 6b, de locatie alwaar de Railterminal is voorzien, is het bestemmingsplan Bedrijventerrein Trade Port Noord uit 2012. In hoofdzaak betreft de herziening het voorzien van de nadere aanduiding "Railterminal" op de gehele beoogde locatie waar dat nu slechts deels het geval is.

Het geldend planologisch regime ter plaatse van het beoogde aankomst-, vertrek- en omloopspoor is het bestemmingsplan "Buitengebied" van de gemeente Horst aan de Maas. De gronden hebben ter plaatse een agrarische bestemming en dienen zodoende een spoorse bestemming te krijgen.

Voor de bestemmingsplanherziening voor de Railterminal en Spoorse aanpassingen is tevens een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd. De MER-plicht komt voort uit het feit, dat

- significante effecten op Natura 2000-gebieden door extra stikstofdepositie niet op voorhand konden worden uitgesloten;
- de voorgenomen activiteit op basis van het Besluit m.e.r., categorie D 2.1 m.e.r.-beoordelingsplichtig is. Belangrijke nadelige milieugevolgen konden niet op voorhand worden uitgesloten;
- door de totale samenhangende ontwikkeling van het Klavertje 4-gebied de drempels uit het Besluit m.e.r. voor industrieterrein en stedelijke ontwikkeling (m.e.r.-beoordelingsplicht vanwege categorie D 11.2 / D 11.3) worden overschreden. Op voorhand kon niet worden uitgesloten dat belangrijke nadelige milieugevolgen als gevolg van de totale ontwikkeling kunnen optreden.

Het Milieueffectrapport (MER) vormt een bijlage bij het ontwerp-bestemmingsplan. De conclusies van het MER zijn in de toelichting van het bestemmingsplan verwerkt. Het MER is als bijlage bij dit voorstel gevoegd. Dat geldt niet voor alle aan het MER ten grondslag liggende onderzoeksrapporten. Die zijn op verzoek overigens wel te verkrijgen dan wel in te zien.

- **Terinzagelegging ontwerpbesluiten en zienswijzen**

Op 15 december 2016 heeft publicatie van de vier ontwerp-besluiten plaatsgevonden en hebben dus het ontwerp-bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Venlo, het ontwerp-bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas, het ontwerp van de 7e herziening exploitatieplan Trade Port Noord en het ontwerp-besluit tot verlening van een omgevingsvergunning voor het Spoorwegemplacement gezamenlijk en gelijktijdig ter inzage gelegen met de mogelijkheid tot het kenbaar maken van zienswijzen door een ieder in de periode van 16 december 2016 tot en met 26 januari 2017.

Gedurende deze termijn zijn er in totaal 16 zienswijzen ingediend, waarvan er inmiddels 2 zijn ingetrokken.

De zienswijzen zijn gericht op een breed scala aan onderwerpen, zoals met name:

- geluidoverlast door (het rangeren van) goederentreinen voor mens en dier;
- het langer en vaker gesloten zijn van spoorwegovergangen;
- trillinghinder;
- schaduwwerking door hoge gebouwen;
- lichthinder door hoge lichtmasten (24 uur per dag);
- luchtverontreiniging;
- veiligheidsrisico's;
- waardedaling van eigendommen;
- grondwaterstanden;
- het ontbreken van een adequate verkeersontsluiting door een toename van vrachtverkeer;
- verslechtering uitzicht;
- het borgen van groen waarden.

De 14 zienswijzen zijn samengevat weergegeven, beoordeeld en van een gemeentelijke reactie voorzien in de als bijlage bijgevoegde nota van zienswijzen. De zienswijzen geven slechts in beperkte mate aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-bestemmingsplan. Daarnaast zijn ambtshalve nog enkele ondergeschikte

aanpassingen in het ontwerp-bestemmingsplan doorgevoerd. De aanpassingen zijn opgenomen in de bijgevoegde nota van wijzigingen. Omdat de wijzigingen (mede) zien op de verbeelding van het bestemmingsplan, leiden de wijzigingen tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.

Wij stellen u voor de zienswijzen voor zo ver gericht op het deelgebied Horst aan de Maas overeenkomstig de nota van zienswijzen deels over te nemen en voor het merendeel niet over te nemen en het bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas met bijbehorende bijlagen alsmede de nota van wijzigingen gewijzigd vast te stellen overeenkomstig bijgaand concept-raadsbesluit. Het vast te stellen bestemmingsplan is eveneens als bijlage bijgevoegd.

- **Geluidaspecten**

De geluidaspecten rondom Railterminal & Spoorse aanpassingen en de aanpak ervan zijn beschreven in bijgevoegde memo en verwoord in het bestemmingsplan en MER.

De geluidaspecten zijn grofweg te verdelen in industrielawaai en railverkeerslawaai. De op 30 november 2016 door uw raad vastgestelde nota Industrielawaai, die van onderhavig bestemmingsplan deel uitmaakt, regelt en bewaakt het maximaal vergunbare geluid als gevolg van de activiteiten die op de Railterminal zullen plaatsvinden. Hetzelfde geldt voor de activiteiten die op de Spoorse aanpassingen zullen plaatsvinden.

Wat betreft het railverkeerslawaai (doorgaand treinverkeer) is enerzijds sprake van zogeheten geluidproductieplafonds en anderzijds van zogeheten piekgeluiden.

De reeds door het Rijk vastgestelde geluidproductieplafonds op het betreffende traject/tracé voorzien in een capaciteitstoename van het aantal treinen (doorgaand treinverkeer). De toewijzing van een gedeelte hiervan aan de Railterminal leidt niet tot een overschrijding van de vastgestelde geluidproductieplafonds. Dit laatste laat echter onverlet dat voor de omgeving het railverkeerslawaai zal toenemen door de toename van het aantal treinen. Deze toename past echter binnen de reeds vastgestelde normen en regelgeving.

Piekgeluiden maken in de berekeningen van het geluid onderdeel uit van het totale geluid dat wordt geproduceerd en is het gevolg van bijvoorbeeld het remmen of rijden over wissels door treinen. De piekniveaus van de doorgaande treinen en de treinen bestemd voor de Spoorse aanpassingen ontlopen elkaar wat betreft hoogte van het piekgeluid niet.

Voor de woningen gelegen specifiek naast het spoor tussen het station Horst-Sevenum en de spoorwegovergang Sevenumseweg/Grubbenvorsterweg concluderen wij, dat in het bijzonder voor deze woningen de piekgeluiden wel herleidbaar zijn als afkomstig van treinen bestemd voor de Spoorse aanpassingen. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening (leefbaarheid / leefkwaliteit), zullen deze woningen in aanmerking komen voor een geluidsaneringstraject (geluidisolatietraject) waarbij wordt aangesloten bij het MJPG (meerjaren programma gebied geluidsanering). In dit kader worden tevens afspraken met ProRail gemaakt.

Voor de maatregelen en de uitvoering ervan zijn in het project voorzieningen getroffen.

- **Externe Veiligheid-Basisnet**

De vergunningaanvraag van ProRail voor het Spoorwegemplacement ziet onder meer ook toe op externe veiligheid en in dat licht de hoeveelheden en stofcategorieën van gevaarlijke stoffen. De gemeente is in deze echter niet het bevoegde gezag (wel voor de inrichting Spoorse aanpassingen en Railterminal, maar niet voor doorgaand vervoer van gevaarlijke stoffen zoals geregeld in het Basisnet) en kan ook niet toetsen of hetgeen in de vergunningaanvraag is voorzien past binnen de regeling van het Basisnet. Het ministerie van I&M toetst het vervoer van gevaarlijke stoffen aan de regeling Basisnet. Cabooter Railcargo BV is vanuit de aanbesteding ook juridisch gehouden aan de begrenzing van het Basisnet; deze is aan hem opgelegd. Naast het feit dat het ministerie hier dus een begrenzing kan opleggen, is dit ook privaatrechtelijk met Cabooter in het kader van de aanbesteding overeengekomen.

- **Trillinghinder**

De mogelijke effecten door trillingen zijn in het MER op het niveau van het bestemmingsplan beschreven. Op basis van ervaringen uit andere projecten zijn buiten een afstand van 100 m geen overschrijdingen van de grenswaarden te verwachten. In het gebied rondom het bestaande spoor is in de omgeving van het spoor de bebouwing nader verkend. Voor de panden aan de Heerstraat 1, Heerstraat 3 en Grubbenvorsterweg 46 wordt op grond van de afstand tot de spoorlijn een toename van de trillingsintensiteit niet uitgesloten. Schade als gevolg van (extra) trillinghinder wordt uitsluitend aan het pand Heerstraat 1 verwacht. Die woning is inmiddels door het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo aangekocht. In het kader van de vergunningverlening dient voor de twee resterende locaties nader onderzoek naar trillinghinder plaats te vinden aan de hand van uit te voeren metingen. Uitgangspunt is dat een toename van trillinghinder ten opzichte van de bestaande situatie (en de autonome ontwikkeling) zo veel als redelijkerwijs en doelmatig mogelijk is door middel van mitigerende maatregelen wordt tegengegaan. Welke maatregelen dat dan zijn dient te zijner tijd uit veldonderzoek te blijken. Binnen afzienbare tijd wordt de huidige situatie in beeld gebracht, zodat in het geval de Railterminal operationeel is een vergelijk kan worden gemaakt.

### **Financiële consequenties**

Ten aanzien van de (financiële) uitvoerbaarheid van het intergemeentelijk bestemmingsplan Railterminal en Spoorse aanpassingen kan het volgende worden opgemerkt. Rijk en Provincie zijn de financiers van het project wat betreft de Spoorse aanpassingen, waarvan het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo met de uitvoering is belast. Voor de gronden in het intergemeentelijk bestemmingsplan is tussen het Ontwikkelbedrijf Greenport Venlo en de beide grondgebied gemeenten een anterieure overeenkomst gesloten. Met het sluiten van deze Anterieure overeenkomst is het kostenverhaal voor de in het onderhavige bestemmingsplan begrepen gronden anderszins verzekerd en is eveneens een gestructureerde ontwikkeling van de locatie voor de gemeente voldoende verzekerd.

### **Vervolgtraject / communicatie**

Nadat door uw raad, de raad van de gemeente Venlo en ons college alle besluiten zijn genomen, te weten:

1. vaststelling bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Venlo door de raad van Venlo;
2. vaststelling bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas door de raad van Horst aan de Maas;
3. niet-vaststellen van een intergemeentelijk exploitatieplan door de raden van Venlo en Horst aan de Maas;



4. vaststelling van het exploitatieplan Trade Port Noord, 7e herziening door de raad van Venlo;
5. verlening van de omgevingsvergunning voor het Spoorwegemplacement aan ProRail door burgemeester en wethouders van Horst aan de Maas;

worden alle besluiten via publicatie algemeen en gelijktijdig bekend gemaakt en gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tegen de bestemmingsplannen, de besluiten tot het niet-vaststellen van een intergemeentelijk exploitatieplan en het besluit tot verlening van de omgevingsvergunning kunnen belanghebbenden (die tijdig een zienswijze hebben ingediend) bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State beroep aantekenen. De bestemmingsplannen en de omgevingsvergunning treden in werking op de dag volgende op het einde van de beroepstermijn, tenzij bij de Raad van State binnen de beroepstermijn een verzoek om een voorlopige voorziening is ingediend. In dit laatste geval schort dit de inwerkingtreding op totdat over het verzoek om voorlopige voorziening is beslist. De besluiten tot het niet-vaststellen van een intergemeentelijk exploitatieplan treden op de dag na de bekendmaking in werking. Voor het beroep gelden het bestemmingsplan en het besluit tot niet-vaststellen van het intergemeentelijke exploitatieplan als één besluit.

De 7e herziening van het exploitatieplan Trade Port Noord treedt direct na publicatie van het vaststellingsbesluit in werking. Na de ter inzage legging is de 7e herziening van het exploitatieplan dan tevens onherroepelijk tenzij een verzoek om voorlopige voorziening zou worden gedaan of beroep wordt ingesteld. Een eventueel verzoek om voorlopige voorziening heeft geen opschortende werking.

De omgevingsvergunning voor de spoorse aanpassingen zullen wij direct na de vaststelling van het bestemmingsplan door uw raad verlenen.

Het project Trade Port Noord maakt onderdeel uit van het Klavertje-4 gebied en valt als zodanig onder de Crisis- en herstelwet. Dit betekent dat de Raad van State in principe binnen 6 maanden na afloop van de beroepstermijn uitspraak moet doen.

Burgemeester en wethouders van Horst aan de Maas,

De burgemeester,



ir. C.H.C. van Rooij

De secretaris,



drs. J. van der Noordt MMO

---

## Bijlagen

1. Integrale Omgevingsbeoordeling
- 2a. Overzichtstekening spoorwegzone 1 en 2
- 2b. Overzichtstekening spoorwegzone 3
- 2c. Overzichtstekening spoorwegzone 4
- 3a. Bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas; regels
- 3b. Bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas; toelichting
- 3c. Bestemmingsplan Trade Port Noord – Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas; verbeelding
4. Milieueffectrapportage (MER)
5. Nota van zienswijzen bestemmingsplan TPN - Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas
6. Nota van wijzigingen bestemmingsplan TPN - Railterminal en Spoorse aanpassingen, deelgebied Horst aan de Maas
- 7a. Memo Dichtligtijden
- 7b. Bijlage bij memo Dichtligtijden: Risicobeoordeling overwegen Grubbenvorsterweg en Ulfterhoek
- 7c. Bijlage bij memo Dichtligtijden: Samenvatting dichtligtijden overwegen