

## Rapport

---

Projectnummer: 340321

Referentienummer: RO Park Batadorp Stabilo D1

Datum: 12-04-2021

---

## Park Batadorp Stabilo

Ruimtelijke onderbouwing ex art. 2.12 lid 1 onder a sub 3 Wabo

Status: Definitief

Opdrachtgever:  
De Mispelaar B.V.  
Postbus 9705  
5602 LS Eindhoven

## Verantwoording

|                    |                                                                   |
|--------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Titel              | Park Batadorp Stabilo                                             |
| Subtitel           | Ruimtelijke onderbouwing ex art. 2.12 lid 1<br>onder a sub 3 Wabo |
| Projectnummer      | 340321                                                            |
| Referentienummer   | RO Park Batadorp Stabilo D1 9-4-2021D1                            |
| Revisie            | D1                                                                |
| Datum              | 12-04-2021                                                        |
| Auteur             | Daniël Peereboom                                                  |
| E-mailadres        | daniel.peereboom@sweco.nl                                         |
| Gecontroleerd door | Luuk Vranken                                                      |
| Goedgekeurd door   | Lourens Hogenbirk                                                 |

## Inhoudsopgave

|          |                                       |           |
|----------|---------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding .....</b>                | <b>5</b>  |
| 1.1      | Aanleiding .....                      | 5         |
| 1.2      | Ligging en begrenzing .....           | 5         |
| 1.3      | Planologisch regime .....             | 6         |
| 1.4      | Leeswijzer .....                      | 6         |
| <b>2</b> | <b>Planbeschrijving .....</b>         | <b>7</b>  |
| 2.1      | Beschrijving project .....            | 7         |
| 2.2      | Beschrijving omgeving.....            | 9         |
| <b>3</b> | <b>Beleid .....</b>                   | <b>10</b> |
| 3.1      | Provinciaal beleid.....               | 10        |
| 3.2      | Gemeentelijk beleid .....             | 11        |
| 3.3      | Conclusie beleidskader .....          | 15        |
| <b>4</b> | <b>Omgevingsaspecten .....</b>        | <b>16</b> |
| 4.1      | Bodem .....                           | 16        |
| 4.2      | Archeologie en cultuurhistorie .....  | 18        |
| 4.3      | Water .....                           | 18        |
| 4.4      | Ecologie .....                        | 19        |
| 4.5      | Stikstof .....                        | 20        |
| 4.6      | Milieuzonering.....                   | 22        |
| 4.7      | Verkeer .....                         | 22        |
| 4.8      | Geluid .....                          | 23        |
| 4.9      | Luchtkwaliteit .....                  | 24        |
| 4.10     | Externe veiligheid .....              | 25        |
| 4.11     | Obstakelvrije zones luchtvaart.....   | 26        |
| 4.12     | Vormvrije m.e.r.-beoordeling .....    | 27        |
| <b>5</b> | <b>Uitvoerbaarheid .....</b>          | <b>28</b> |
| 5.1.1    | Maatschappelijke uitvoerbaarheid..... | 28        |
| 5.2      | Economische uitvoerbaarheid .....     | 28        |
| <b>6</b> | <b>Conclusie.....</b>                 | <b>29</b> |

**Bijlagen (separaat)**

|            |                                                                                      |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
| Bijlage 1  | Notitie Park Batadorp en de Landschapsinvesteringsregeling (Toncman RO Advies, 2017) |
| Bijlage 2  | Verkenkend bodemonderzoek (Grontmij, 2010)                                           |
| Bijlage 3  | Verkenkend bodemonderzoek (bk, 2012)                                                 |
| Bijlage 4  | Aanvullend bodemonderzoek (Tritium, 2017)                                            |
| Bijlage 5  | Waterparagraaf park Batadorp (Sweco, 2017)                                           |
| Bijlage 6  | Natuurtoets Park Batadorp Best (Sweco, 2021)                                         |
| Bijlage 7  | Nee, tenzij-toets (Sweco, 2021)                                                      |
| Bijlage 8  | Onderzoek stikstofdepositie – Park Batadorp (Sweco, 2021)                            |
| Bijlage 9  | Actualisatie verkeerstoets Park Batadorp (Sweco, 2020)                               |
| Bijlage 10 | Akoestisch onderzoek Ontwikkeling Park Batadorp in Best (Sweco, 2020)                |
| Bijlage 11 | Externe Veiligheid Park Batadorp (Sweco, 2020)                                       |
| Bijlage 12 | Aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling Park Batadorp Stabilo (Sweco, 2021)  |

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Initiatiefnemer De Mispelaar B.V. (verder De Mispelaar) heeft in het verleden als baksteenfabrikant gronden verworven gelegen tussen de kernen van Eindhoven en Best voor de winning van oppervlaktedelfstoffen. De binnen Randweg Eindhoven liggende gronden hebben inmiddels alle een bedrijfsbestemming. Enkele percelen met een gezamenlijke oppervlakte van circa 7 ha liggen buiten Randweg Eindhoven en ressorteren onder gemeente Best. Deze percelen hebben nog hun agrarische bestemming behouden. Omdat in gemeente Best geen uitgeefbare bedrijfskavels voorhanden waren, is De Mispelaar in het verleden meermaals door de afdeling Economische Zaken benaderd met het voorstel op deze gronden bedrijfskavels te ontwikkelen; dit als uitbreiding van het aangrenzende bedrijventerrein Breeven. Omdat betreffende gronden deeluitmaakten van de bufferzone tussen Eindhoven en Best was een dergelijke ontwikkeling op dat moment uit een oogpunt van ruimtelijke ordening niet haalbaar.

Omstreeks 2010 werd binnen de Eindhovense regio het 'Brainport Avenue'-concept ontwikkeld. Dit concept impliceerde dat Brainport Eindhoven zich nadrukkelijk naar Randweg Eindhoven diende te presenteren door waar mogelijk prestigieuze bedrijfsgebouwen te realiseren. Daarop inspelend heeft De Mispelaar besloten om in samenspraak met alle stakeholders de haalbaarheid van een binnen dit concept passende ontwikkeling te onderzoeken. Hiertoe zijn in overleg met de gemeente alle benodigde stappen gezet. Deze stappen hebben geresulteerd in een ontwikkeling op de genoemde agrarische percelen. Kero Vastgoed B.V. is van plan om de percelen te ontwikkelen ten behoeve van een nieuwe bedrijfsvestiging van Stabilo International B.V.

Stabilo verzorgt wereldwijd de inrichting van beurzen en evenementen, vanaf het opstellen van een programma van eisen, het ontwerp van de complete beursinrichting, de productie daarvan tot en met de op- en afbouw ter plaatse. In verband hiermee zal de vestiging ruimte moeten bieden aan een showroom, een ontwerp bureau, een productieafdeling alsmede opslagruimte voor zowel materialen voor standbouw als verzendklare en geretoureerde inrichtingselementen. Voorts zal er ruimte zijn voor gebruikelijke facilitaire voorzieningen, zoals administratieve zaken.

Op dit moment is de beoogde locatie in agrarisch gebruik. Dit is ook de bestemming van het plangebied in het bestemmingsplan Bedrijventerreinen Best - 't Zand, Breeven en Heide, deels onherroepelijk in werking en vastgesteld op 4 februari 2013. Het vigerende bestemmingsplan staat niet toe dat Stabilo hier bedrijfsactiviteiten ontplooit. Om de nieuwbouw planologisch mogelijk te maken, is een procedure nodig om van het bestemmingsplan af te wijken. Een aanvraag voor het afwijken van het bestemmingsplan via artikel 2.12 eerste lid onderdeel a, onder 3°, Wabo moet voorzien zijn van een ruimtelijke onderbouwing, waarin wordt gemotiveerd dat het project planologisch inpasbaar is. In deze ruimtelijke onderbouwing besteden wij in het kader van een goede ruimtelijke ordening aandacht aan de relevante milieu- en omgevingsfactoren.

## 1.2 Ligging en begrenzing

Het beoogde plangebied ligt ten zuiden van de dorpskern van Best. Het wordt begrenst door het bedrijventerrein Breeven in het ten noorden, de weg De Maas in het oosten, Randweg Eindhoven in het zuiden en de Ploegstraat in het westen (zie figuur 1-1). Het gasdrukregel- en meetstation van Gasunie NV gelegen ten zuiden van de Ploegstraat blijft buiten het plangebied.

Het plangebied is kadastraal bekend als Best F 1113, Best F 1114, Best F 27 en delen van Best F 26. Het plangebied is circa 7 ha groot. Hiervan valt circa 1 ha onder het Natuur

Netwerk Brabant.



*Figuur 1.1 Overzichtssituatie plangebied*

### 1.3 Planologisch regime

Voor het perceel geldt de enkelbestemming 'Agrarisch' in het bestemmingsplan Bedrijventerreinen Best - 't Zand, Breeven en Heide, deels onherroepelijk in werking en vastgesteld op 4 februari 2013. Daarnaast ligt het plangebied binnen de gebiedsaanduidingen 'luchtvaartverkeerzone – ke contour' en 'wro-zone wijzigingsgebied 5'.

Binnen de bestemming 'Agrarisch' zijn de gronden bestemd voor:

- a. de uitoefening van agrarische bedrijfsdoeleinden;
- met de daarbij behorende voorzieningen zoals:
- b. terreinen en paden;
- c. groenvoorzieningen;
- d. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- e. nutsvoorzieningen.

De ontwikkeling past niet binnen de geldende bestemmingsregels. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing is opgesteld om te voorzien in de planologische mogelijkheid tot ontwikkeling door af te wijken van het geldende bestemmingsplan.

### 1.4 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing is opgebouwd uit zes hoofdstukken. In hoofdstuk 2 volgt een beschrijving van het plan. Hoofdstuk 3 geeft het relevante beleidskader weer met betrekking tot nieuwbouw van een bedrijfspand op deze locatie. Hoofdstuk 4 beschrijft de relevante omgevingsaspecten en de daaraan verbonden onderzoeken. Hoofdstuk 5 gaat in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. Tot slot volgt in hoofdstuk 6 de conclusie.

## 2 Planbeschrijving

### 2.1 Beschrijving project

De ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van de locatie zijn globaal vastgelegd op de visiekaart behoren de bij de structuurvisie "Groene mantel met rode knopen" (2014). Onderstaand een uitsnede deelgebied Park Batadorp van de vastgestelde visiekaart.



*Figuur 2.1 Visiekaart, deelgebied Park Batadorp (Gemeente Best)*

Op basis van deze aanduiding is in 2017 een stedenbouwkundige visie opgesteld (Tarra en Buro Lubbers). Hierbij is ervoor gekozen de bebouwing in de noordhoek te concentreren en te omgeven door een kraag van opgaand groen waarin parkeren wordt opgenomen. Deze kraag verbindt de aanwezige natuurelementen. Aldus ontstaat een beeld van in het groen opgenomen bedrijvigheid.

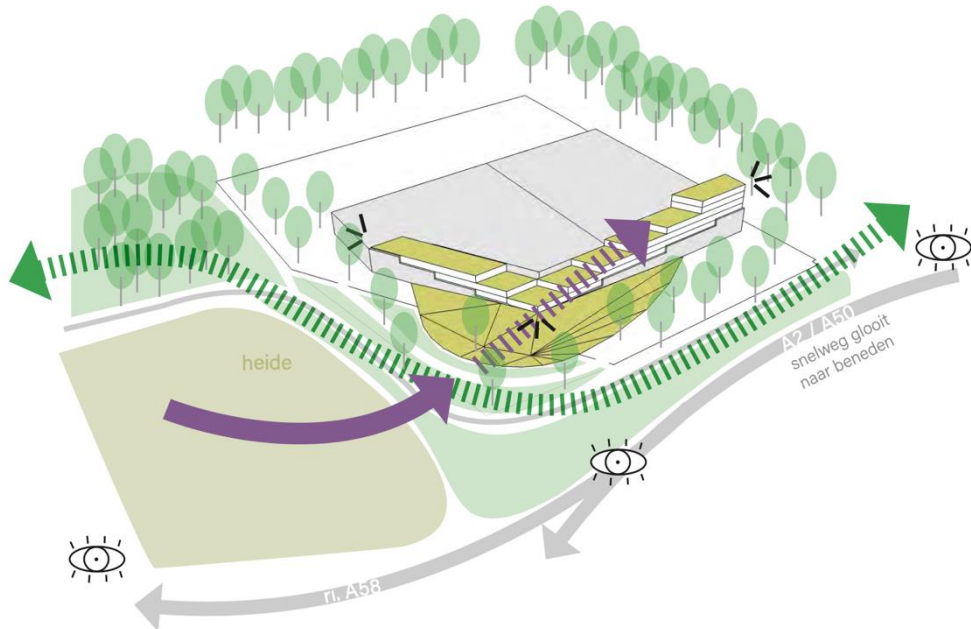


*Figuur 2.2 Ruimtelijke visie, respectievelijk de vertaling hiervan in bestemmingen*

De gekozen benadering sluit geheel aan op de Bijgestelde criteria ruimtelijke kwaliteit Brainport Avenue (2017). De gemeentelijke stadsbouwmeester en het Kwaliteitsteam Brainport Avenue hebben dan ook najaar 2017 met deze stedenbouwkundige visie ingestemd.

De vestiging van Stabio zal ruimte moeten bieden aan een showroom, een ontwerp bureau, en een productieafdeling. Voorts is er behoefte aan opslagruimte voor zowel constructiematerialen voor standbouw als verzendklare en geretoureerde inrichtingselementen. Tenslotte zal er ruimte moeten zijn voor facilitaire voorzieningen. Hiervoor is een bedrijfsgebouw vereist met een grondvlak van 30.000 m<sup>2</sup> en een capaciteit van maximaal 40.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak. Het ontwerp bevindt zich nog in de schetsfase. Het ontwerp zal definitief worden gemaakt ten behoeve van de omgevingsvergunning voor bouwen.

De bedrijfsbebouwing wordt met een groene kraag omzoomd, waardoor deze 'los' ligt van de andere bebouwing op het bedrijventerrein. De groene kraag zal met name het maaiveldniveau, waar onder meer het parkeren is voorzien, uit het zicht houden, de bedrijfsbebouwing is met een bouwhoogte van 30 m duidelijk zichtbaar vanaf de randweg. Deze zichtbaarheid is ook nadrukkelijk de bedoeling, ter markering van knooppunt Batadorp c.q. de gemeente Best. Om deze reden is een aantrekkelijke en hoogwaardige uitstraling van groot belang. In de onderstaande figuur 2.3 is geschetst hoe het bedrijfsgebouw zich op een aantrekkelijke wijze naar de randweg zal presenteren, terwijl figuur 2.4 een impressie geeft van het zicht vanaf de randweg (Pauwert architectuur en Kero, december 2019).



*Figuur 2.3 Ruimtelijk opbouw bedrijfsgebouw*



*Figuur 2.4 Impressie vanaf de randweg van het door een groene kraag omgeven bedrijfsgebouw*

## **2.2 Beschrijving omgeving**

Het plangebied is aan de noordoostkant omgeven door een bosrand. Deze bosrand met een breedte van circa 30 meter scheidt het plangebied van het bedrijventerrein Breeven. Dit bedrijventerrein heeft een gemengd karakter met:

- aan de oostzijde kleinschalige tot middelgrote bedrijven soms met een bedrijfswoning;
- in het middengebied middelgrote tot grote bedrijven en;
- in het westelijk deel kantoorruimte en kantoorachtige bedrijvigheid.

Het plangebied raakt aan het oostelijke deel, maar kan ook gerekend worden tot het middendeel. Door de afscheiding van de bosrand vormt het planvoornemen een solitair plan en is er weinig visuele samenhang met het bedrijventerrein Breeven.

Aan de oostzijde van het plangebied ligt een bosrand van circa 100 meter, met in het midden een voortzetting van de weg De Maas. Achter deze bosrand ligt de spoorlijn tussen Eindhoven en Best. Dit gedeelte van De Maas is een smalle weg zonder belijning van circa 3 meter breed. Deze fungeert voornamelijk als onderdeel van een calamiteitenroute annex fietsroute. Tevens is via deze weg het gasdrukregel- en meetstation van Gasunie NV aan de Ploegstraat bereikbaar.

Direct ten zuiden van het plangebied ligt de Ploegstraat, eveneens een smalle weg zonder belijning van circa 3 meter breed. De Ploegstraat vormt tevens de westgrens van het plangebied. Deze maakt een bocht om een heidegebied, dat bij wijze van natuurcompensatie in het kader van de reconstructie van Randweg Eindhoven ter plaatse van het oorspronkelijk knooppunt Batadorp is gerealiseerd. Het heidegebied valt onder Natuur Netwerk Brabant en loopt onder het gasdrukregel- en meetstation door. Het zuidwestelijke punt van het plangebied ligt op minder dan 100 meter van de randweg.

## 3 Beleid

Bij de ontwikkeling van het plan voor het initiatief is rekening gehouden met diverse beleidsuitgangspunten van de betrokken overheden. Vanuit hun rol als bevoegd gezag hebben overheden voor het plangebied specifieke randvoorwaarden en uitgangspunten geformuleerd. Het Rijk heeft een overkoepelend beleid ten aanzien van ruimtelijke ordening en mobiliteit. Dat beleid beschrijft de grote lijnen en gaat niet in op het niveau van dit planvoornemen. Daarom wordt het Rijksbeleid overgeslagen.

### 3.1 Provinciaal beleid

#### Omgevingsvisie Noord-Brabant (2018)

Op 14 december 2018 is de Omgevingsvisie voor Noord-Brabant vastgesteld. De Brabantse Omgevingsvisie bevat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren. De Omgevingsvisie wordt gekoppeld aan een te ontwikkelen Omgevingsverordening en programma's. De Brabantse Omgevingsvisie bestaat uit één basisopgave en vier hoofdpunten:

- basisopgave: werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit;
- vier hoofdpunten:
  - werken aan de Brabantse energietransitie;
  - werken aan een klimaatproof Brabant;
  - werken aan de slimme netwerkstad;
  - werken aan een concurrerende, duurzame economie.

#### *Betekenis voor het planvoornemen*

Vanwege de omvang van het planvoornemen op een greenfield locatie en de integraliteit van de opgaven uit de omgevingsvisie is het van belang dat het planvoornemen rekening houdt en probeert bij te dragen aan alle vier de opgaven. Een nieuw gebouw als dat Stabilo wil neerzetten moet rekening houden met de huidige energie-eisen en moet klimaatbestendig zijn. Daarnaast mag een greenfield locatie alleen ontwikkeld worden tot bedrijventerrein bij een concrete marktvraag. Dat is in dit geval aan de orde. Tot slot speelt circulariteit een belangrijke rol bij bouw en productie. Drie hoofdkenmerken van een circulaire economie zijn:

- grondstoffen, materialen en producten in bestaande ketens worden hoogwaardig benut;
- waar nieuwe grondstoffen nodig zijn worden fossiele, kritieke en niet-duurzaam geproduceerde grondstoffen vervangen door duurzaam geproduceerde, hernieuwbare en algemeen beschikbare grondstoffen, zoals biobased producten;
- ontwikkelen van nieuwe productiemethodes, nieuwe producten, anders inrichten van gebieden, bevorderen van nieuwe manieren van consumeren.

Bij de verdere uitwerking van het planvoornemen richting omgevingsvergunning voor bouwen wordt specifiek gekeken naar de mogelijkheden voor een circulaire ontwikkeling. Het planvoornemen van Stabilo draagt bij aan het verminderen van de gestelde opgaven in de Omgevingsvisie.

#### Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant (2020)

De Interim omgevingsverordening is tot stand gekomen door de verschillende regelingen op provinciaal niveau over de fysieke leefomgeving samen te voegen. Dit betekent dat de regels betrekking hebben op milieu, natuur, ruimtelijke ordening, water, bodem en wegen. De Interim omgevingsverordening is daarbij een eerste stap op weg naar een omgevingsverordening, die op grond van de Omgevingswet wordt vastgesteld en die verplicht is voor provincies. Naar verwachting treedt de Omgevingswet op 1 januari 2022 in werking.

### Betekenis voor het plangebied

Vanuit de omgevingsverordening zijn een aantal regels van toepassing op het plangebied. De regels en het effect zijn samengevat in de onderstaande tabel.

*Tabel 1 Omgevingsverordening Noord-Brabant*

| Regel                                                                         | Effect                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Artikel 3.43 Afwijkende regels Verstedelijking afweegbaar                     | <p>Een bestemmingsplan kan ter plaatse van Verstedelijking afweegbaar voorzien in de nieuwvestiging van een duurzame stedelijke ontwikkeling als:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>binnen Stedelijk Gebied feitelijk of vanuit kwalitatieve overwegingen onvoldoende ruimte beschikbaar is;</li> <li>transformatie van cultuurhistorisch waardevol of geschikt leegstaand vastgoed niet tot de mogelijkheden behoort;</li> <li>de ontwikkeling past binnen de regionale afspraken, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken;</li> <li>de stedenbouwkundige- en landschappelijke inrichting rekening houdt met de omgevingskwaliteit en structuren in het gebied en de naaste omgeving waaronder een duurzame afronding van het Stedelijk Gebied.</li> </ol> <p>Het planvoornemen voldoet aan de gestelde voorwaarden.</p> |
| Artikel 3.44 Samenloop Verstedelijking afweegbaar met andere werkingsgebieden | <p>Lid 1. Als Verstedelijking afweegbaar samenvalt met Natuur Netwerk Brabant geeft het bestemmingsplan in aanvulling op artikel 3.43 overeenkomstige toepassing aan paragraaf 3.2.3 Natuur Netwerk Brabant en geldt voor het gebied buiten het Natuur Netwerk Brabant dat de duurzame stedelijke ontwikkeling:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>plaatsvindt in samenhang en in evenredigheid met een groene en blauwe landschapsontwikkeling binnen het gebied of de naaste omgeving;</li> <li>geen betrekking heeft op een te ontwikkelen of een uit te breiden zwaar bedrijventerrein.</li> </ol> <p>In het zuidwesten van het plangebied ligt een strook die valt binnen het Natuur Netwerk Brabant. Het planvoornemen voldoet aan sub a en sub b.</p>                                                                     |
| Artikel 3.18 Nieuwe ontwikkeling in het Natuur Netwerk Brabant                | <p>Lid 3. Een bestemmingsplan kan bepalen dat nieuwvestiging is toegestaan als:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>het een deel van het Natuur Netwerk Brabant betreft dat door Stedelijk gebied loopt;</li> <li>de nieuwvestiging geen aantasting geeft van de ecologische waarden en kenmerken van het Natuur Netwerk Brabant.</li> </ol> <p>In het zuidwesten van het plangebied ligt een strook die valt binnen het Natuur Netwerk Brabant. Deze gronden hebben tot nu toe hun agrarische gebruik behouden zodat actuele waarden niet aan de orde zijn. Deze gronden zullen deel uitmaken van de groene kraag rond het bedrijfscomplex en krijgen een passende inrichting. Vanwege de aanduiding Natuur Netwerk Brabant is een nee, tenzij toets uitgevoerd. Het planvoornemen voldoet aan sub b.</p>                        |

## 3.2 Gemeentelijk beleid

### Structuurvisie Best 2030 (2011)

Op 9 mei 2011 heeft het gemeentebestuur de Structuurvisie Best 2030 vastgesteld met daarin een toekomstbeeld tot 2030. Best bevindt zich in het toenemende spanningsveld tussen rode en groene functies van de stedelijke regio Eindhoven-Helmond enerzijds en het Nationaal Landschap Het Groene Woud anderzijds. Best wil een zelfstandig dorp blijven en doorgroeien naar 34.000 inwoners. De toekomstvisie dient als referentiekader voor beslissingen over de ontwikkeling van Best. Het is een kader dat houvast geeft aan de politiek, bestuur, inwoners en bedrijfsleven. De visie doet uitspraken op sociaal-

maatschappelijk, economisch en ruimtelijk gebied voor de periode tot 2030. Centraal uitgangspunt van deze toekomstvisie is dat de bestaande kwaliteiten van Best behouden of waar noodzakelijk en haalbaar versterkt moeten worden.

Best zet zich in voor een optimale arbeidsmarkt en wil daarvoor voldoende geschikte werklocaties aanbieden. De aandacht richt zich op bedrijventerreinen en ook op detailhandelslocaties. Gezien de nabijheid van Eindhoven is de regionale context voor de bedrijventerreinen van belang. Er wordt gekoerst op het extra ontwikkelen van ca 75 hectare netto bedrijventerrein. De nadruk ligt op het intensiever gebruiken van bestaande bedrijventerreinen en het opvullen van leegstaande panden / ruimten. Daar waar mogelijk worden (nieuwe) bedrijventerreinen gekoppeld aan natuur- en landschapswaarden.



*Figuur 3.1 Beleidskaart gemeente Best*

#### *Betekenis voor het planvoornemen*

Op de beleidskaart van de gemeente Best is het plangebied aangewezen als ontwikkellocatie onder de werknaam 'Ploegstraat'. Daarnaast ligt het plangebied aan een 'landschapsontwikkelingszone' en 'behoud van de groene dorpsmantel'.

De ontwikkellocatie Ploegstraat is aangewezen als uitbreidingsruimte voor bedrijven en kantoren. Dit moet een nieuw hoogwaardig, parkachtig werkgebied worden. De nabijheid van het knooppunt Batadorp biedt kansen voor Best om zich door de realisatie van herkenbare eye-catcher nog beter te profileren. De landschapsontwikkelingszone wordt niet nader gespecificeerd in de structuurvisie. De groene dorpsmantel betekent dat Best zich binnen de regio als stedelijk dorp wil profileren. Het planvoornemen draagt bij aan al deze ambities door eye-catcher te maken in een parkachtige setting.

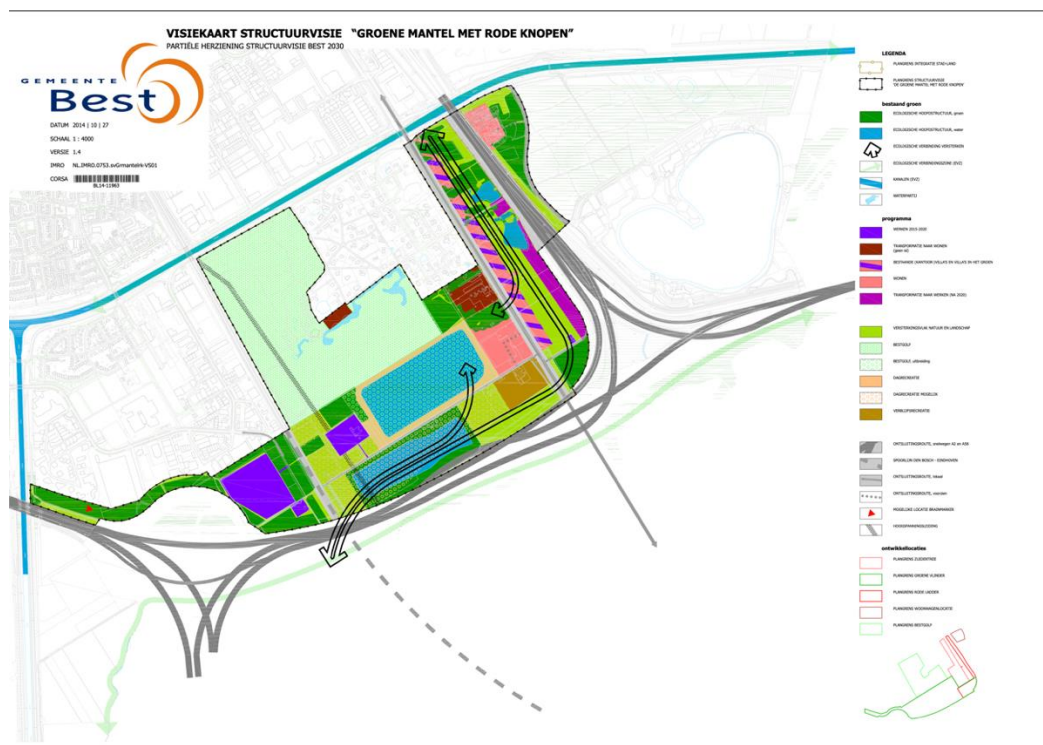
#### Structuurvisie "Groene mantel met rode knopen" (2014)

De structuurvisie "Groene mantel met rode knopen" is een herziening van de Structuurvisie Best 2030 voor wat betreft de thema's stedelijke functies, natuur en landschap. Met deze

herziening wordt ingespeeld op het 'Brainport Avenue'-concept. De herziening geldt dan ook specifiek voor de zone tussen de snelwegen (A2/A58) en het bestaande stedelijk gebied. De gemeente Best wil de aanduiding 'integratie stad-land' vanuit de Verordening Ruimte 2014 aangrijpen om het plangebied te structureren en de belevingswaarde ervan te versterken. Stedelijke ontwikkelingen kunnen worden gehonoreerd, mits zij een bijdrage leveren aan:

- de versterking van de leesbaarheid van de ‘groene mantel’ zoals benoemd in de structuurvisie Best 2030;
- het invullen van de doelstelling van artikel 9 van de Verordening Ruimte met betrekking tot het toevoegen van rood in relatie tot de compensatie in groen/blauw:
  - aansluiting op het bestaande stedelijk weefsel;
  - onderling verband rode ontwikkelingen;
  - onderling verband tussen groen/blauwe ontwikkelingen;
  - samenhang tussen rood en groen/blauw;
  - versterking van het groenblauwe casco en de kwaliteit van het geheel in relatie tot de mogelijke rode invullingen;
- ontwikkelingen en situaties nu, zonder de mogelijkheden voor de in de toekomst te ontwikkelen ‘rode ladder’ en ‘groene vlinder’ te frustreren.

De ambitie van de gemeente Best is het optimaal en duurzaam benutten van het economisch potentieel in het plangebied en het in balans brengen van de verschillende functies, zodat de 'groene mantel met rode knopen' als herkenbaar gebied op de kaart wordt gezet. De sleutel tot succes ligt in een integrale aanpak van het gebied, waarbij de gewenste rode ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt en waarbij op duurzame wijze aandacht wordt geschonken aan de landschappelijke structuur (natuur en water) van het gebied.



*Figuur 3.2 Visiekaart 'Groene mantel met rode knopen' (2014)*

#### *Betekenis voor het planvoornemen*

Het plangebied maakt onderdeel uit van de structuurvisie "Groene mantel met rode knopen" en is daarin aangewezen voor 'Werken 2015-2020'. Om stedelijke ontwikkelingen mogelijk te maken dient daar waar mogelijk ook de ontwikkeling van groen en blauw integraal te worden meegenomen in de planvorming en realisatie. Het landschap bepaalt in grote mate het decor van de inrichting van het plangebied. Het plangebied wordt in de structuurvisie besproken onder de naam 'Park Batadorp'.

In de structuurvisie wordt Park Batadorp behandeld als een nieuw bedrijventerrein met ruimte voor een campusachtige ontwikkeling met focus op hands-on Research & Development (R&D) en living lab en flexibele multifunctionele werk-, ontwikkel- en kantoorruimte tot gezamenlijk 40.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak. Hierbij is aangetekend dat programma / segmentering nog regionale afstemming vergt. Deze regionale afstemming binnen de SGE-regio heeft ertoe geleid dat - voorzover arealen aansluiten bij de marktvraag - campusachtige ontwikkelingen worden voorbehouden aan grootschalige plannen en projecten. Kleinschalige projecten, zoals Park Batadorp, worden gereserveerd voor het modern gemengde segment. In het regionale Programma bedrijventerreinen SGE 2016 is vastgelegd dat de locatie 'Park Batadorp' met de benaming 'Ploegstraat / Breeven Zuid' als volgt in de programmering is opgenomen: 5 ha direct uitgeefbaar in het modern gemengde segment (Programmering bedrijventerreinen SGE 2016). Dit houdt in dat de locatie Park Batadorp in principe een brede doelgroep kan bedienen (Gemeente Best, december 2016). Het planvoornemen sluit geheel hierop aan.

Geconcludeerd kan worden dat het planvoornemen zowel ruimtelijk als functioneel geheel past binnen de Structuurvisie "Groene mantel met rode knopen".

#### Landschapsinvesteringsregeling Best

Om medewerking te kunnen verlenen aan ontwikkelingen in het buitengebied die in strijd zijn met het bestemmingsplan heeft de gemeente Best een landschapsinvesteringsregeling (LIR) opgesteld. De LIR vormt de uitwerking van en geeft handen en voeten aan de verplichting uit de Verordening Ruimte om ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied bij te laten dragen aan de verbetering van de kwaliteit van het landschap. Deze bijdrage aan kwaliteitsverbetering wordt in beginsel geacht door initiatiefnemer in 'in natura' te worden geleverd. Indien en voorzover dit niet uitvoerbaar is, kan aan deze verplichting worden voldaan via een financiële bijdrage aan het gemeentelijke groenfonds. Bij wijze van voorbeeld is een uitwerking van de LIR voor Park Batadorp opgenomen als bijlage van deze toelichting (Bijlage 1).

#### Beleidsnotitie detailhandel gemeente Best (2016)

In de beleidsnotitie detailhandel gemeente Best wordt concreet gemaakt wat het regionale detailhandelsbeleid betekent voor Best en welke lokale beleidskeuzes worden gemaakt. Het uitgangspunt voor bedrijventerreinen is dat geen winkels worden toegestaan. Vanuit het regionale beleid is alleen de traditionele perifere branche mogelijk op bedrijventerreinen. Voorbeelden hiervan zijn detailhandel in auto's, boten, caravans, keukens, badkamers, sanitair, bouwmarkten en overige zeer volumineuze goederen.

#### *Betekenis voor het planvoornemen*

Het planvoornemen voorziet niet in de realisatie van een winkel. Het planvoornemen is in overeenstemming met de beleidsnotitie.

#### Verkeers- en Vervoerplan (GVVP)

In februari 2008 is het gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) vastgesteld. Het doel van het GVVP is het bevorderen van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Het GVVP fungeert als een toetsingskader voor toekomstige plannen, anderzijds bevat het

een uitvoeringsprogramma met concrete maatregelen voor de komende jaren. Hoofdpijnen die gelden voor het autoverkeer zijn het voorkomen van sluipverkeer, een duurzaam veilige inrichting van de wegen en het verkeer dient op de gebiedsontsluitingswegen worden verzameld om vervolgens via stroomwegen afgewikkeld te worden. Aan het verkeers- en vervoersplan wordt invulling gegeven in de verkeersparagraaf.

Paraplubestemmingsplan Parkeernormen en archeologie (2017)

Dit bestemmingsplan geeft de gemeentelijke Nota Parkeernormen 2015 en geactualiseerde archeologische beleidskaart een juridisch planologische status.

*Nota Parkeernormen 2015*

Het plangebied behoort tot het buitengebied. Het planvoornemen kan daarnaast geschaard worden onder het aspect bedrijfsverzamelgebouw. Dat betekent dat de parkeernorm 1,7 is per 100 m<sup>2</sup> bvo. Het planvoornemen bestaat uit circa 40.000 m<sup>2</sup> bvo. Dat betekent dat de parkeervoorziening minimaal  $\frac{40.000}{100} 1,7 = 680$  parkeerplaatsen moet aanbieden.

*Geactualiseerde archeologische beleidskaart (2011)*

Het plangebied behoort tot categorie 7. Dit betekent dat het een gebied is zonder archeologische verwachting. Het gaat hierbij om gebieden waar het bodemprofiel als gevolg van archeologisch onderzoek, aangetoonde ontgroningen, recente bebouwing en funderingen zodanig verstoord is, dat eventuele archeologische resten als verloren beschouwd mogen worden, of in ieder geval zodanig zijn aangetast dat zij niet meer voor onderzoek of bescherming in aanmerking komen. Op deze terreinen rusten geen beperkingen ten aanzien van archeologie.

### **3.3 Conclusie beleidskader**

Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling past binnen het rijksbeleid, het beleid van de provincie en het gemeentelijke beleid. Vanuit beleidsoogpunt zijn er dan ook geen belemmeringen voor de voorgestane ontwikkeling.

## 4 Omgevingsaspecten

De gemeente dient bij het maken van ruimtelijke plannen rekening te houden met wetgeving, gericht op de bescherming en waarborging van een goed woon- en leefklimaat (milieuwetgeving), alsmede ter bescherming van natuurlijke, cultuurhistorische en/of archeologische belangen in een plangebied. De belangrijkste aspecten die in het kader van een ruimtelijke onderbouwing onderzocht moeten worden, zijn:

- bodem;
- archeologie en cultuurhistorie;
- water;
- ecologie;
- stikstof;
- milieuzonering;
- verkeer
- geluid;
- luchtkwaliteit;
- externe veiligheid;
- obstakelvrije zones luchtvaart;
- vormvrije m.e.r.

Deze aspecten komen achtereenvolgens aan bod in dit hoofdstuk.

### 4.1 Bodem

Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken) is voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Dit vloeit voort uit artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Wanneer (een deel van) de bodem in het plangebied verontreinigd is, moet worden aangetoond dat het bestemmingsplan, rekening houdend met de kosten van sanering, financieel uitvoerbaar is.

Bodemonderzoeken mogen in de regel niet ouder dan 5 jaar zijn.

#### Bodemonderzoeken

*Verkennd bodemonderzoek (Grontmij, 2010, Bijlage 2)*

Grontmij B.V. heeft in 2010 een verkennd bodemonderzoek uitgevoerd in opdracht van Mispelaar B.V. ter plaatse van het plangebied (Bijlage 2). Door middel van het uitgevoerde bodemonderzoek is inzicht verkregen in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse van de onderzoekslocatie. Het verkennd bodemonderzoek is een steekproef en is niet bedoeld om de exacte aard en omvang van een eventuele verontreiniging aan te geven.

Het verkennd bodemonderzoek bestond uit veld- en laboratoriumwerkzaamheden. Bij de veldwerkzaamheden zijn in totaal 49 handboringen gezet. Op de onderzoekslocatie zijn zintuiglijk bij boring 04 zwakke puin resten aangetroffen in de bovengrond. In de bovengrond worden geen van de geanalyseerde parameters verhoogt ten opzichten van de achtergrondwaarde aangetroffen. In de ondergrond wordt in MMOG02 PAK en in MMOG06 wordt nikkel aangetroffen in een gehalte boven de achtergrondwaarde. In het grondwater ter plaatse van peilbuis 10 wordt kobalt en nikkel aangetroffen in een gehalte boven de interventiewaarde tevens wordt zink aangetroffen in een gehalte boven de tussenwaarde. Verder wordt in alle grondwater monsters diverse zware metalen aangetroffen in een gehalte boven de streefwaarde.

Gezien de resultaten van het onderzoek wordt geconcludeerd dat de voor de onderzoekslocatie opgestelde hypothese “onverdachte locatie”, niet juist is.

- De aangetroffen lichte verontreiniging in de grond geven geen aanleiding tot het uitvoeren van een vervolgonderzoek. Indien grond van de locatie vrijkomt en wordt toegepast gelden de regels van het Besluit bodemkwaliteit. Hierdoor wordt mogelijk een generiek of gebiedsspecifiek beleidskader van kracht voor het toepassen van grond.
- De matige en sterke verontreiniging in het grondwater (peilbuis 10) geven aanleiding tot het uitvoeren van een vervolgonderzoek. Nu komen dergelijke gehalten aan metalen in het grondwater in de Kempen regelmatig voor bij lage zuurgraad van het grondwater. In peilbuis 10 wordt de laagste zuurgraad gemeten (pH 4,4) en de hoogste concentratie aan metalen gemeten. Formeel dient het grondwater ter plaatse van peilbuis 10 en rondom nader te worden onderzocht, maar gezien bovenstaande adviseren wij om in overleg met de gemeente Best te bepalen of dit zinvol is. Er wordt geadviseerd om het grondwater niet te gebruiken gezien de aangetroffen gehalten aan zware metalen.

#### *Verkennd bodemonderzoek (BK, 2012, Bijlage 3)*

BK Bodem B.V. heeft in september 2012 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd in verband met de beëindiging van de activiteiten op de locatie als gronddepot (Bijlage 3). In de grond zijn geen verontreinigingen aangetoond. In het grondwater zijn vooral lichtverhoogde concentraties aan zware metalen aangetoond. Deze resultaten komen overeen met de nulsituatie voorafgaand aan de activiteit (gronddepot) en het onderzoek uit 2010. De licht verhoogde concentratie aan tetrachlooretheen en 1.1.1.-trichloorethaan in één van de peilbuizen (131) zijn niet verklaarbaar door het gebruik van het perceel als gronddepot (opslag schone grond). Overwogen kan worden om peilbuis 131 opnieuw te bemonsteren en op VOCI te laten analyseren.

#### *Aanvullend asbestonderzoek (Tritium, 2017, Bijlage 4)*

In 2017 is een verkennend asbestonderzoek uitgevoerd in het plangebied. Aanleiding was het aantreffen van asbesthoudend plaatmateriaal op het maaiveld tijdens eerder uitgevoerd onderzoek. Op basis van het vooronderzoek wordt de noordwesthoek van het landbouwperceel aan de Ploegstraat als 'verdacht' beschouwd op de aanwezigheid van asbest in de bodem. Het overige deel van het landbouwperceel is als onverdacht beschouwd en is derhalve niet onderzocht.

Zintuiglijk zijn zowel op het maaiveld als in het uitkomende materiaal geen asbestverdachte materialen waargenomen. Wel zijn tot 0,5 m-mv bijmengingen met puin in de bodem waargenomen (spoortje tot zwakke bijmenging).

In de grond (fractie <16mm) is niet-hechtgebonden amosiet aanwezig. De totale gewogen asbestconcentratie in de grond is berekend op 0,6 mg/kg d.s. Aangezien geen gehalten boven de heldt van de interventiewaarde zijn aangetoond, is nader onderzoek niet noodzakelijk.

De onderzoeksresultaten leveren geen beperkingen op ten aanzien van het voorgenomen gebruik van de locatie en vormen ons inziens derhalve geen belemmering voor de voorgenomen herontwikkeling.

#### Betekenis voor het project

Bodemonderzoeken ouder dan 2 jaar zijn niet actueel, in ieder geval voor aanvraag activiteit bouwen dienen de bodemonderzoeken geactualiseerd te worden. Desalniettemin kan op basis van bovenstaande onderzoeken wel voorlopig geconcludeerd dat het planvoornemen

op deze locatie mogelijk is. In het kader van het aanvragen van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen worden de onderzoeken geactualiseerd.

#### **4.2 Archeologie en cultuurhistorie**

Elk ruimtelijk plan dient een paragraaf archeologie en cultuurhistorie te bevatten, waarin wordt aangegeven welke waarden in het plan aanwezig dan wel te verwachten zijn en hoe deze zijn meegewogen. Daarnaast kan het bestemmingsplan of de omgevingsvergunning regels bevatten om eventueel aanwezige archeologische waarden te beschermen. Daarin kan in het belang van de archeologische monumentenzorg een omgevingsvergunning voor aanlegactiviteiten verplicht worden gesteld en worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor bouw- of aanlegactiviteiten een archeologisch onderzoeksrapport dient te overleggen. Daarmee wordt de aanvrager van een dergelijke vergunning verantwoordelijk voor behoud van archeologisch erfgoed.

##### Betekenis voor het project

De omgevingsdienst Zuidoost-Brabant heeft in opdracht van de Gemeente Best een archeologische verwachtingskaart uitgebracht. Het plangebied van de ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt valt in categorie 7: geheel zonder archeologische verwachting. De gronden zijn in het verleden gebruikt voor agrarische doeleinden, waardoor archeologische vondsten niet verwacht worden. Het oostelijke deel van het plangebied kent wel een middelhoge verwachtingswaarde. Het gebruik van de gronden zal ongewijzigd blijven en worden niet ingezet voor de bedrijfsbestemming.

Voor de ontsluiting van Stabilo op De Maas moet een gebied met archeologische verwachting worden doorsneden. In het bestemmingsplan Parkeernormen en archeologie (2017) is dit gebied bestemd voor 'Waarde – Archeologie 5'. Op grond hiervan is een omgevingsvergunning vereist bij bodemingrepen met een groter oppervlak dan 2.500 m<sup>2</sup>. Voor de aanleg van de twee verbindingen wordt deze oppervlakte niet overschreden. Er hoeft derhalve hiervoor geen vergunning te worden aangevraagd.

#### **4.3 Water**

De watertoets is een procesinstrument dat is verankerd in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) 2011. De bedoeling van het instrument is om wateraspecten van meet af aan mee te nemen bij ruimtelijke plannen en besluiten. Het gaat hierbij om zes thema's: waterkwantiteit, waterkwaliteit, waterkeringen, wegen, afvalwaterketen en beheer & onderhoud van nieuw en bestaand oppervlaktewater.

##### Betekenis voor het project

Voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein is een watertoets uitgevoerd (Bijlage 5). Om de versnelde hemelwaterafvoer door een toename aan verhard oppervlak tegen te gaan is de aanleg van circa 900 m<sup>3</sup> watercompensatie benodigd. Wanneer gekozen wordt voor een variant zonder gebruik van vegetatiedak is de aanleg van circa 2.100 m<sup>3</sup> watercompensatie benodigd. Met waterschap De Dommel en Brabants Landschap is afgesproken het ontvangen hemelwater zoveel mogelijk ten goede te laten komen van naastgelegen natuurgebied dat met droogte kampt. In verband hiermee zal overtollig hemelwater in eerste instantie worden afgevoerd naar de bermsloot aan de zuidzijde van de Ploegstraat. Deze heeft mede vanwege de diepte voldoende capaciteit. Los van de waterhuishoudkundige situatie binnen het plangebied bestaan er koppelkansen met het naastgelegen heidegebied, dat bij wijze van natuurcompensatie in het kader van de reconstructie van Randweg Eindhoven ter plaatse van het oorspronkelijk knooppunt Batadorp is gerealiseerd. Dit gebied is te droog waardoor er geen optimale natuurtypes worden gehaald. In overleg met Brabants Landschap en Waterschap De Dommel kan het water worden benut ter bestrijding

van de droogte. Over eventuele aanvullende maatregelen binnen het natuurgebied zijn nog geen afspraken gemaakt. Aangezien dergelijke maatregelen zullen bijdragen aan de verbetering van de kwaliteit van het landschap kunnen de kosten hiervan worden betrokken bij toepassing van de LIR.

Er worden daarmee geen negatieve effecten verwacht op de waterhuishoudkundige situatie.

#### 4.4 Ecologie

In het kader van de Wet natuurbescherming moet voorafgaand aan ruimtelijke ingrepen worden onderzocht of er sprake is van effecten van de voorgenomen werkzaamheden op wettelijk beschermde soorten flora en fauna en/of natuurgebieden. De wettelijke bescherming van natuurwaarden valt in grote lijnen uiteen in gebiedsbescherming en soortbescherming. Gebiedsbescherming houdt in dat gebieden met belangrijke natuurwaarden wettelijk zijn beschermd. Het gaat hierbij om Natura 2000-gebieden, het Natuurnetwerk Nederland (NNN), natuurreservaten en andere in bestemmingsplannen aangeduide natuurgebieden. De soortbescherming valt net als Natura-2000 onder de Wet Natuurbescherming.

*Verkennd natuuronderzoek Park Batadorp te Best (Sweco, 2021, Bijlage 6)*

Wet natuurbescherming: onderdeel Natura 2000-gebieden

- Significante negatieve effecten van de voorgenomen ontwikkeling, zoals verontreiniging, verdroging optische-, licht- en geluidsverstoring, zijn, gelet op de ligging van het plangebied in sterk verstedelijkt gebied en afstand tot het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied op voorhand uitgesloten. Er is geen noodzaak tot een nadere beschouwing op deze effectindicatoren.
- Effecten door verzuring en vermessing als gevolg van een toename van stikstofdepositie op de daarvoor gevoelige habitattypen zijn echter niet op voorhand uit te sluiten. Wij adviseren het uitvoeren van een stikstofdepositie-berekening met het rekenmodel AERIUS calculator.

Wet natuurbescherming: onderdeel soortenbescherming

- Er zijn soorten aanwezig of te verwachten binnen de invloedssfeer van de voorgenomen ontwikkeling die beschermd zijn onder de Wet natuurbescherming. Het plangebied heeft mogelijk een functie als leefgebied voor vleermuizen (beschermd conform art. 3.5 Wnb). De aanwezige bomen zijn in potentie geschikt als rust- en voortplantingsplaatsen voor vleermuizen. Aanvullend onderzoek naar vleermuizen achten wij dan ook noodzakelijk indien de kap van bomen aan de orde is. Men dient hierbij rekening te houden met de periode waarin vleermuisonderzoek uitgevoerd dient te worden. Dit betreft doorgaans de onderzoeksperiode tussen half mei tot en met september. Het plangebied heeft mogelijk een functie als leefgebied voor jaarrond beschermde vogels en eekhoorn. De aanwezige bomen zijn in potentie geschikt als rust- en nestplaatsen voor vogels en eekhoorn. Aanvullend onderzoek achten wij dan ook noodzakelijk indien de kap van bomen aan de orde is.
- Een aandachtspunt vormt de broedperiode voor vogels. Tijdens de uitvoeringsfase dient men rekening te houden met de aanwezigheid van broedvogels gedurende het broedseizoen. Alle in gebruik genomen broedlocaties zijn in deze periode beschermd. Het broedseizoen loopt globaal van half maart tot augustus. Echter, afhankelijk van de lokale meteorologische omstandigheden, kan deze periode eerder of later beginnen en eindigen. Van belang is dat broedende vogels niet zodanig opzettelijk verstoord worden dat de gunstige staat van instandhouding van de soort in het geding komt. Naast bepalingen voor specifiek aangewezen soorten geldt krachtens artikel 1.11 (lid 1 & 2) van de Wet natuurbescherming, de algemene zorgplicht voor alle in het wild levende dieren en planten alsmede voor hun directe leefomgeving. Via deze wet wordt eenieder medeverantwoordelijk gesteld voor de

zorg en bescherming van flora en fauna en dient men geen handelingen uit te voeren die opzettelijk soorten kunnen verwonden of doden.

Natuurnetwerk Nederland

- Een deel van het plangebied maakt deel uit van het NNB. Gelet op de voorgenomen ingreep zijn negatieve effecten als gevolg van ruimtebeslag op het NNB niet op voorhand uitgesloten. Tevens treden er mogelijke effecten zoals verstoring en versnippering op voor gebieden die zijn aangewezen als NNB, zowel binnen- als buiten de grenzen van het plangebied. Effecten als gevolg van de ontwikkelingen in het kader van het bestemmingsplan dienen de wezenlijk kenmerken en waarden van het NNB niet aan te tasten. Een verdere toetsing zoals het doorlopen van een 'nee, tenzij-toets' is dan ook noodzakelijk.

*Herbegrenzing Natuur Netwerk Brabant en compensatie (Sweco, 2021, Bijlage 7)*

Het realiseren van de twee ontsluitingen op De Maas heeft tot gevolg dat een deel van het Natuur Netwerk Brabant wordt aangetast. Het betreft ruimtebeslag van 0,14 ha op het natuurbeheertype 'droog bos met productie'. Dit dient met een oppervlaktetoeslag van een factor 1,6 gecompenseerd te worden. Ook treedt aanzienlijke versnippering van het NNB op, waardoor grofweg 0,85 ha bos van matige kwaliteit zijn ecologische functie nog verder verliest. De totale compensatie opgave komt hiermee op 1,07 ha. De wijze en locatie waarop de compensatie plaats zal vinden, dient nader uitgewerkt te worden in een compensatieplan. Vervolgens dient een verzoek tot herbegrenzing op basis van het 'Nee, tenzij'-principe te worden ingediend bij de provincie Noord-Brabant, middels het formulier 'Aanvragen herbegrenzing Interim omgevingsverordening' via de website van de provincie. Voorliggende 'Nee, tenzij'-toets en het op te stellen compensatieplan vormen de basis en de beargumentering van dit verzoek. Uitgegaan wordt van een financiële compensatie, waardoor geen groter plangebied nodig is dan nu is voorzien.

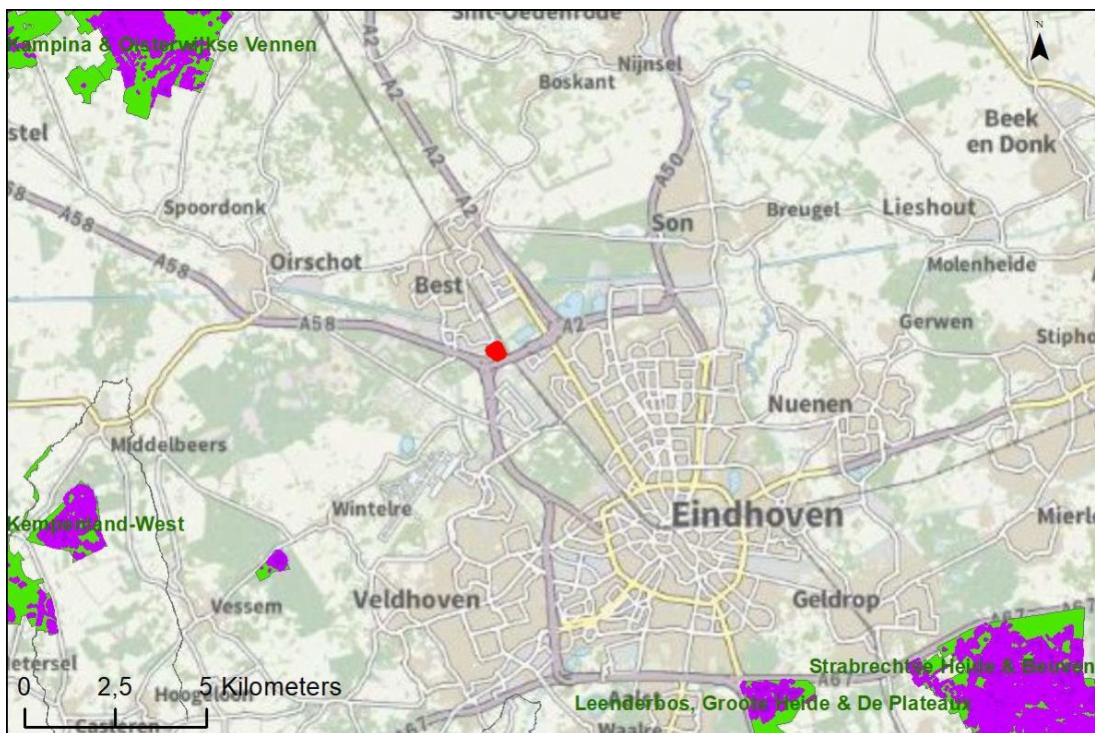
Er heeft geen toetsing van de effecten van het planvoornemen op het zuidwestelijke deel NNB dat is aangewezen als 'droge heide' plaatsgevonden, omdat dit feitelijk niet aanwezig is en er in het huidige planvoornemen geen ruimtebeslag op plaats vindt. Echter, omdat de begrenzing van (en de bestemming als) het NNB wel als zodanig is geconsolideerd in de omgevingsverordening, dient tevens een verzoek tot herbegrenzing ingediend te worden in het geval de planvoornemens dusdanig wijzigen dat er wel ruimtebeslag op die locatie optreedt. Dit verzoek dient te gebeuren op basis van een correctie zoals bedoeld in artikel 5.3.

#### **4.5 Stikstof**

In het kader van de wet- en regelgeving voor natuur dienen de effecten van het project op de stikstofdepositie in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden inzichtelijk te worden gemaakt. Daarbij dient te worden nagegaan of ten gevolge van het project negatieve effecten optreden in stikstofgevoelige habitattypen en/of stikstofgevoelige leefgebieden. In deze paragraaf zijn de uitgangspunten en resultaten vastgelegd van de berekeningen van de stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen activiteiten.

#### AERIUS-berekening

Op 11 februari 2021 heeft Sweco een AERIUS-berekening gemaakt om de stikstofdepositie van het planvoornemen op nabijgelegen Natura-2000 te berekenen (Bijlage 8). De resultaten van deze AERIUS-berekening zijn gebruikt voor deze stikstofparagraaf.



Figuur 4.1 Locatie plangebied (rood) en omliggende Natura 2000-gebieden (groen) en daarin gelegen stikstofgevoelige habitattypen/leefgebieden (paars).

#### *Uitgangspunten realisatiefase*

Het project voorziet in 40.000 m<sup>2</sup> bvo bebouwing, waarvan 4.000 m<sup>2</sup> bvo kantoor/showroom is en 36.000 m<sup>2</sup> bvo opslag/werkplaats. Tijdens de realisatiefase worden mobiele werktuigen ingezet voor de verschillende werkzaamheden. Daarbij zullen er transportbewegingen plaatsvinden voor aan- en afvoer van materieel en materialen en van personeel. De totale inzet van de mobiele werktuigen en transportbewegingen is bepaald op basis van een vergelijkbaar project waarbij een bedrijfshal van meer dan 40.000 m<sup>2</sup> werd gerealiseerd. De meetgegevens zijn beschikbaar in de genoemde bijlage.

#### *Uitgangspunten gebruiksfase*

In de gebruiksfase zijn er emissie van stikstof ten gevolge van een stookinstallatie voor ruimteverwarming en ten gevolge van de verkeersgeneratie van de ontwikkeling. De meetgegevens zijn beschikbaar in de genoemde bijlage.

#### Betekenis voor het project

Op basis van bovenstaande emissiebronnen is de stikstofdepositie in de realisatiefase en gebruiksfase in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden berekend. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van AERIUS Calculator 2020. De berekeningen van de stikstofdepositie zijn uitgevoerd voor het rekenjaar 2021. Dit is een worst case uitgangspunt aangezien de emissiefactoren voor wegverkeer in latere jaren lager liggen. Vastgesteld is dat bij de afwijking van het bestemmingsplan tijdens zowel de realisatiefase als de gebruiksfase van het project geen toename van de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jaar is berekend. Hiermee is er voor de omgevingsvergunningaanvraag voor de afwijking bestemmingsplan geen natuurtoestemming nodig voor het onderdeel stikstofdepositie.

#### 4.6 Milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stelt zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering wordt verstaan het aanbrengen van voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreatie anderzijds. De onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Het belang van milieuzonering wordt steeds groter aangezien functiemenging steeds vaker voorkomt. Hierbij is het motto: 'scheiden waar het moet, mengen waar het kan'.

In de handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG worden milieuaspecten als geluid, geur, stof en gevaar uitgedrukt in richtlijnafstanden die wenselijk worden geacht tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. De richtlijnafstand is gebaseerd op een minimale afstand tot aaneengesloten woonbebouwing. Het betreffen indicatieve afstanden die bij voorkeur worden aangehouden. Het milieuaspect dat de grootste richtafstand met zich meebrengt, is bepalend voor de milieucategorie waarin de betreffende milieubelastende activiteit is ingedeeld. De richtafstanden zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk. Indien de aard van de omgeving dat rechtvaardigt, kan een lagere omgevingskwaliteit worden nagestreefd dan die in een rustige woonwijk. In dat geval kunnen de kleinere richtafstanden voor een gemengd gebied worden aangehouden. In onderhavig plan is dat het geval vanwege de ligging naast Knooppunt Batadorp. Daarom kunnen de richtafstanden met 1 afstandsstap verkleind worden.

#### Betekenis voor het project

De werkzaamheden van het tentoonstellingbouwbedrijf zijn divers. De in potentie meest hinderlijke activiteit (de werkplaats) is vergelijkbaar met categorie 3.2 van de bedrijfscategorieën: Bouwbedrijven algemeen: b.o. > 2.000 m<sup>2</sup>. Hiervoor geldt een richtafstand tot een gemengd gebied van 50 meter en tot een rustige woonwijk 100 meter met geluid als bepalende factor. De dichtstbijzijnde gevoelige bestemming is een woning op circa 140 m afstand. Op basis hiervan vormt het aspect milieuzonering daarom geen belemmering voor het initiatief en is er sprake van een goede ruimtelijke ordening.

#### 4.7 Verkeer

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen invloed hebben op de verkeersstructuur en de verkeersstromen. Daarom wordt in deze paragraaf het huidige beeld qua verkeer en parkeren weergegeven en het potentiële effect van het planvoornemen.

#### Onderzoek

In 2020 heeft Sweco een actualisatie verkeerstoets Park Batadorp uitgevoerd (Bijlage 9). De resultaten van dit onderzoek worden weergegeven in deze paragraaf.

Volgens het globale C.R.O.W. kencijfer genereert Park Batadorp ca. 800 – 1050 verkeersbewegingen per werkdagemaal. De ontsluiting van het bedrijventerrein Breeven is grotendeels georiënteerd op de nabijgelegen A2 en A58. Voor het beoogde ontwikkelterrein lijkt de oriëntatie op de A58 groter te zijn. In deze route bevindt zich het kruispunt Erica-De Maas waarover de volgende conclusies zijn te trekken:

- Over de afwikkeling voor verkeer komend vanaf De Maas zijn in de huidige situatie al klachten, deze hebben met name betrekking op de avondspits;
- Vastgesteld is dat het kruispunt Erica-De Maas (ook zonder ontwikkeling Park Batadorp) in 2030 onvoldoende capaciteit heeft om het verkeersaanbod op een acceptabele manier te kunnen verwerken.

Om te verkennen wat er nodig is om de ontwikkeling van Park Batadorp mogelijk te maken en het verkeer op het kruispunt Erica-De Maas op een acceptabele wijze te laten afwikkelen zijn een aantal oplossingsrichtingen onderzocht. Hiervan zijn er een aantal als kansrijk aangemerkt en verder uitgewerkt.

- Een enkelstrooksrotonde zou soelaas kunnen bieden. Nadeel van een rotonde is het grote ruimtebeslag, terwijl de beschikbare ruimte op deze locatie beperkt is. De inpasbaarheid van een rotonde moet daarom onderzocht worden. Een rotonde is de meest toekomstvaste oplossing. Deze maatregel kent de grootste restcapaciteit;
- Een combinatie van een VRI met meerdere opstelstroken op de brug lijkt een kansrijke oplossingsrichting te zijn. Deze oplossingsrichting heeft ook als nadeel dat het ruimtelijk en technisch moeilijk te realiseren is;
- Zowel de enkelstrooksrotonde als de VRI met meerdere opstelstroken hebben een positief effect op de verkeersafwikkeling van het kruispunt Erica-De Maas. Voor de enkelstrooksrotonde geldt een respectabele verzadigingsgraad in zowel de referentiesituatie 2030 als in de plansituatie 2030. Ook voor de toepassing van een VRI met meerdere opstelstroken geldt een respectabele cyclustijd in zowel de referentiesituatie 2030 als de plansituatie 2030.

#### Betekenis voor het project

Initiatiefnemer De Mispelaar begrijpt de problematiek en heeft voorgesteld de kosten aan een door de gemeente te realiseren verkeersmaatregel aan de kruising Erica-De Maas te dragen voor zover zij noodzakelijk zijn c.q. het plan van initiatiefnemer mogelijk maken. De effecten van het plan zijn na aanleg van deze rotonde aanvaardbaar.

#### **4.8 Geluid**

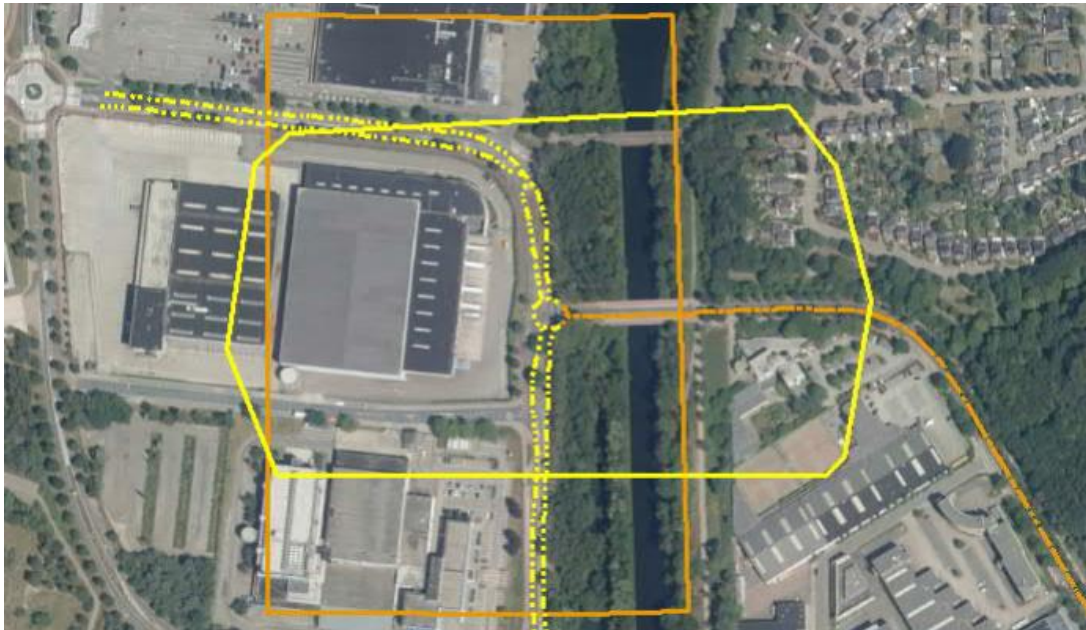
Op verzoek van de gemeente is in het kader van een goede ruimtelijke ordening onderzocht in hoeverre na realisatie van een plan sprake is van een aanvaardbare geluidssituatie. In de Wet geluidhinder (Wgh) zijn regels en grenswaarden opgenomen. De Wgh geeft aan dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij het nemen van een omgevingsvergunning indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt.

Omdat het planvoornemen alleen gerealiseerd kan worden wanneer de kruising De Maas/Erica voldoende capaciteit heeft, wil initiatiefnemer De Mispelaar hier een enkelstrooksrotonde of andere verkeersmaatregel laten aanleggen. Als gevolg van deze mogelijke herinrichting van de kruising is akoestisch onderzoek naar het effect van de wijziging(en) noodzakelijk.

#### Onderzoek

In 2020 heeft Sweco een akoestisch onderzoek naar deze mogelijke wijziging(en) uitgevoerd (Bijlage 10). De resultaten van dit onderzoek worden weergegeven in deze paragraaf. Daarbij is gekeken naar de enkelstrooksrotonde, omdat die niet alleen het beste het verkeersknelpunt oplost, maar tevens in akoestisch opzicht de grootste effecten zal hebben. Bij deze maatregel komt namelijk de wegas dicht bij woningen die gelegen zijn binnen het woongebied Batadorp.

De mogelijke realisatie van de rotonde voorziet een fysieke wijziging van de Erica en De Maas. De wegen hebben beide twee doorgaande rijstroken. Het onderzoeksgebied is in onderstaande afbeelding weergegeven. In deze figuur 4.2 is te zien dat er geen woningen zijn gelegen binnen het onderzoeksgebied van De Maas. De aanpassingen aan De Maas hoeven dan ook niet aan de Wet geluidhinder te worden getoetst. Voor het onderzoeksgebied van de Erica is dat wel het geval.



*Figuur 4.2 In geel het studiegebied van de Erica en in oranje het studiegebied van De Maas*

#### Betekenis voor het project

Op basis van dit onderzoek wordt geconcludeerd, dat de wijzigingen aan deze kruising door de realisatie van een rotonde niet resulteren in een verhoging van de geluidbelasting op de gevels van de omliggende geluidsgevoelige gebouwen van 2 dB of meer. Daardoor is er geen sprake van reconstructie zoals gesteld in de Wet geluidhinder. Aanvullend onderzoek naar eventueel te treffen maatregelen is daarom niet nodig.

Het effect van de verkeersaantrekkende werking op De Maas ten gevolge van de planontwikkeling ligt met maximaal 0,4 dB ruim onder de 2 dB. De ontwikkeling van De Mispelaar zorgt hiermee niet voor een significante toename van de geluidbelasting ten gevolge van De Maas.

Het gecumuleerde effect van de verkeersaantrekkende werking ten gevolge van de planontwikkeling ligt met maximaal 0,3 dB ruim onder de 2 dB. De ontwikkeling van De Mispelaar zorgt niet voor een significante toename van de gecumuleerde geluidbelasting. De verwachting is, dat de geluidhinder niet tot nauwelijks toeneemt.

Het planvoornemen is derhalve in overeenstemming met het beleid.

#### **4.9 Luchtkwaliteit**

In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM), is omschreven dat een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit als het project maximaal 3% van de grenswaarde bijdraagt aan de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub>, PM<sub>2,5</sub> en PM<sub>10</sub>. Dit

betekent dat projecten voldoen aan de Wet milieubeheer als de jaargemiddelde concentratie van zowel NO<sub>2</sub> als PM<sub>2,5</sub> en PM<sub>10</sub> met niet meer dan 1,2 µg/m<sup>3</sup> toeneemt.

In het besluit NIBM zijn categorieën van gevallen aangewezen (bijvoorbeeld: woningen en kantoren) waarvoor vaststaat dat deze niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Voor een plan dat binnen deze categorieën valt, hoeven geen verdere berekeningen te worden uitgevoerd om aan te tonen dat sprake is van een NIBM-situatie en hoeft dus geen onderzoek gedaan te worden naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

#### Onderzoek

Op basis van het verkeersonderzoek van Sweco uit 2020 heeft Stabilo een verkeersaantrekkende werking van ca. 800 – 1050 verkeersbewegingen per werkdagemaal. Omdat het bij de NIBM-berekening gaat om een worst-case berekening gaan we uit van 1050 verkeersbewegingen in het model. Wat betreft het aandeel vrachtverkeer is het maximale aandeel vrachtverkeer berekend. Dit komt neer op maximaal  $0,064 * 1050 = 68$  vrachtverkeersbewegingen per werkdagemaal. Stabilo is een tentoonstellingbouwbedrijf en incidenteel zal er sprake zijn van vrachtverkeerstromen bij de uitlevering en de terugkomst van een tentoonstelling. Gemiddeld genomen zal het aantal van 68 vrachtverkeersbewegingen per werkdagemaal nooit gehaald worden.

Tabel 4.1 NIBM-berekening

**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit**

|                                                                                                  |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Jaar van planrealisatie                                                                          | 2021 |
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                            |      |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)                                                     | 1050 |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                            | 6,4% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                                  |      |
| NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>                                                             | 1,20 |
| PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>                                                            | 0,21 |
| Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                       | 1,2  |
| <b>Conclusie</b>                                                                                 |      |
| <b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig</b> |      |

#### Betekenis voor het project

Het planvoornemen draagt niet in betekenende mate bij aan luchtverontreiniging.

#### 4.10 Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het verminderen en beheersen van risico's van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen in inrichtingen en tijdens het transport ervan. Op basis van de criteria, zoals onder andere gesteld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (verder: Bevi), worden bedrijven en activiteiten geselecteerd die een risico van zware ongevallen met zich mee (kunnen) brengen. Het beleid voor externe veiligheid heeft tot doel zowel individuele burgers als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken, zijn gemeenten en provincies verplicht om bij de besluitvorming rondom ruimtelijke plannen de invloed van een risicobron op zijn omgeving te beoordelen. Daartoe wordt in het externe veiligheidsbeleid het plaatsgebonden risico en het groepsrisico gehanteerd:

- Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon die zich gedurende een jaar onafgebroken op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met

gevaarlijke stoffen. Dit risico wordt per bedrijf vastgelegd in contouren. Er geldt een contour waarbinnen die kans  $10^{-6}$  (één op 1.000.000) bedraagt.

- Het groepsrisico is een berekening van de kans dat een groep personen binnen een bepaald gebied overlijdt ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde geeft hierbij een indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico. Indien een ontwikkeling is gepland in de nabijheid van een risicobron, geldt, afhankelijk van de ontwikkeling, een verantwoordingsplicht voor het toelaten van gevoelige functies.

#### Onderzoek

In 2020 heeft Sweco onderzoek verricht naar externe veiligheid (Bijlage 11). De resultaten van dit onderzoek worden weergegeven in deze paragraaf.

Rondom het plan liggen geen luchthavens waardoor het plan mogelijk wordt belemmerd of inrichtingen met een invloedsgebied dat zich over het plangebied uitstrekt. Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van transport gevaarlijke stoffen over de weg (A2 en A58), het spoor (Eindhoven – Den Bosch) en diverse buisleidingen. Hiervoor zijn kwantitatieve risicoanalyses (QRA's) uitgevoerd.

Het plangebied ligt tussen een spoor, een weg en buisleidingen met vervoer van gevaarlijke stoffen. Ondanks de extra 270 personen in de toekomstige situatie, blijft het groepsrisico voor alle significante modaliteiten gelijk. Voor leiding 6512\_leiding-Z-539-01-deel-1 neemt het groepsrisico toe, maar blijft ruim onder de 0,1 maal de oriënterendewaarde.

In de autonome situatie ligt het groepsrisico voor buisleiding 6512\_leiding-A-521-07-deel-1 boven de oriënterendewaarde. Het groepsrisico verandert niet als gevolg van plan. Het zoeken naar een alternatieve indeling om het groepsrisico te verlagen is daarom niet noodzakelijk.

#### Betekenis voor het project

Het planvoornemen zorgt niet voor verhoogde risico's met betrekking tot de externe veiligheid en zorgt niet voor een significante verhoging van het groepsrisico.

#### **4.11 Obstakelvrije zones luchtvaart**

Het plangebied ligt op circa drie kilometer afstand van Eindhoven Airport / Vliegbasis Eindhoven. Vanwege de veiligheid van het vliegverkeer brengt dit bepaalde hoogtebeperkingen met zich mee. Het betreft beperkingen vanwege het obstakelbeheergebied, het ILS (Instrument Landing Systeem) en de invliegfunnels.

#### Obstakelbeheergebied

In deel 3 van het tweede Structuurschema Militaire Terreinen is voor militaire luchtvaartterreinen een uitbreiding van het obstakelbeheergebied aangekondigd overeenkomstig de norm die door de International Civil Aviation Organisation (ICAO) wordt gesteld. Dit betekent dat rondom de gehele luchthaven een obstakelvrij vlak van 45 m hoog is gelegen met een straal van 4 km rond de landingsdrempels, dat overgaat in een conisch vlak met een helling van 5% tot 145 m over een afstand van 2 km. De hoogte van dit obstakelvrijvlak is gerelateerd aan de ligging van de drempels van de start- en landingsbaan ten opzichte van NAP. De NAP-hoogte bij de landingsdrempels van het luchtvaartterrein bedraagt 20 m. Dit betekent dat ter plaatse van het plangebied tot een hoogte van maximaal NAP +65 m mag worden gebouwd.

#### Instrument Landing Systeem (ILS)

Vliegbasis Eindhoven beschikt over ILS-apparatuur. Deze apparatuur is bedoeld om met gebruikmaking van de instrumenten te kunnen landen, bijvoorbeeld in verminderde weersomstandigheden (slecht zicht). Om te voorkomen dat de werking van het ILS wordt

verstoord, is het noodzakelijk om binnen een bepaald gebied, alvorens een object op te richten, een toetsing te laten uitvoeren. Het gebied bestaat uit meerdere vlakken, zowel horizontaal als oplopend. Het gebied van de ILS valt grotendeels binnen het obstakelbeheergebied, echter gedeeltelijk met een andere hoogtebeperking. De hoogtebeperking van de ILS is er in eerste instantie niet op gericht bouwwerken hoger dan de genoemde hoogten bij de vlakken tegen te gaan, maar om een toetsing te laten plaatsvinden, zodat duidelijk is of de werking van het ILS zou worden verstoord. Het plangebied is gelegen binnen twee vlakken van het ILS. Dit betekent een hoogtebeperking oplopend van 50 m tot en met 60 m +NAP, oftewel een bouwhoogte oplopend van 30 m tot en met 40 m. De bouwhoogte zal maximaal 30 meter bedragen, waardoor geen toetsing is vereist.

#### Funnels

Naast het obstakelbeheergebied en de ILS zijn obstakelvrije vlakken vastgesteld bestaande uit start- en landingsvlakken met zijkanten, de zogenaamde “funnels”, in het verlengde van de start- en landingsbanen. Binnen deze obstakelvrije vlakken gelden beperkingen ten aanzien van het oprichten van hoge obstakels (van 20 tot 170 m +NAP). De maximale bouwhoogte van dit plan (30 meter) blijft onder de ter plaatse maximaal toelaatbare hoogte.

#### **4.12 Vormvrije m.e.r.-beoordeling**

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. Het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) geeft aan of voor een project een m.e.r.-plicht of m.e.r.-beoordelingsplicht van toepassing is. Voor de activiteiten die zijn opgenomen in de C-lijst van het Besluit m.e.r. geldt de zogenoemde m.e.r.-plicht. Deze activiteiten worden gekenmerkt door het feit dat zij over het algemeen belangrijke nadelige milieugevolgen hebben. Voor de activiteiten die zijn opgenomen in de D-lijst van het Besluit m.e.r. geldt de zogenoemde m.e.r.-beoordelingsplicht. Voor deze activiteiten geldt dat zij, afhankelijk van de omstandigheden, nadelige milieugevolgen kunnen hebben.

De aanleg van een bedrijventerrein valt onder de activiteit 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject', wat als activiteit is opgenomen in de D-lijst onder categorie D11.2.

Het Besluit m.e.r. geeft onder 'gevallen' per activiteit aan wat de relevante drempel is voor een m.e.r.-(beoordelings)plicht. Met de aanleg van het onderhavige stedelijk ontwikkelingsproject worden de (indicatieve) drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. niet overschreden, aangezien het planvoornemen een oppervlakte heeft van minder dan 100 hectare en een bedrijfsvloeroppervlakte van minder dan 200.000 m<sup>2</sup>. Op basis hiervan geldt geen m.e.r.-(beoordelings)plicht.

Indien een activiteit een omvang heeft die onder de drempelwaarden ligt, dan dient op grond van de selectiecriteria in de 'Europese richtlijn milieueffectbeoordeling' te worden vastgesteld of belangrijke nadelige gevolgen van de activiteit voor het milieu kunnen worden uitgesloten, een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Pas als dat het geval is, is de activiteit niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig.

In 2021 is een aanmeldingsnotitie vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld (bijlage 12). Deze aanmeldingsnotitie geeft het bevoegd gezag (college van B&W van de gemeente Best) de informatie die nodig is om te beoordelen of een m.e.r. nodig is. De aanmeldingsnotitie concludeert dat, gezien de omvang van de activiteiten in relatie tot de drempelwaarden en te verwachten effecten, belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu uit te sluiten zijn. Nader onderzoek in een MER wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

## 5 Uitvoerbaarheid

### 5.1.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De ruimtelijke onderbouwing wordt met het ontwerpbesluit om een omgevingsvergunning te verlenen, conform de Wabo en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, zes weken ter inzage gelegd. Eventuele zienswijzen, de gemeentelijke reactie daarop en eventuele aanpassingen van de ruimtelijke onderbouwing zullen te zijner tijd worden samengevat in een reactienota. Over onderhavig initiatief is contact geweest met bestuursleden van Ondernemers Collectief Best en met individuele ondernemers. Bewoners van woongebied Batadorp konden nog niet worden benaderd voor een overleg aangezien de voorgestelde maatregelen nog niet met de gemeente zijn besproken.

### 5.2 **Economische uitvoerbaarheid**

De grond is in eigendom van initiatiefnemer De Mispelaar en wordt verkocht aan Kero Vastgoed die het project voor Stabilo zal ontwikkelen. De kosten voor de realisering van het plan en de inrichting van het plangebied komen geheel ten laste van de initiatiefnemer en/of aankoper. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van het project voldoende gewaarborgd.

De Mispelaar heeft zich bereid verklaard met de gemeente een anterieure overeenkomst te sluiten waarin financiële afspraken worden gemaakt over de kosten die in relatie tot de beoogde ontwikkeling door de gemeente moeten worden gemaakt. Het betreft in ieder geval de volgende voorzieningen:

- reconstructie van de aansluiting van De Maas op Erica; hiermee is naar verwachting een bedrag gemoeid in de orde van € 500.000;
- bijdrage aan het gemeentelijke groenfonds indien en voorzover geen maatregelen in het kader van de LIR en compensatie van natuurverlies voor de ontsluiting van de locatie 'in natura' worden getroffen;
- planschade ex artikel 6.1 Wro.

Gemeente Best heeft het initiatief genomen een Bedrijventerreinvisie te laten opstellen voor onder andere bedrijventerrein Breeven. In de conceptversie van deze visie van november 2020 is hierin als actie opgenomen 'Onderzoek naar een gezamenlijke parkeerlocatie Breeven'. Ter toelichting wordt vermeld dat ondanks de goede ligging dichtbij de snelweg veel ondernemers druk ervaren op de bereikbaarheid van het terrein. Binnen Breeven zijn een paar locaties mogelijk geschikt voor het realiseren van een gezamenlijke parkeervoorziening voor bedrijven (overstappen van auto op fiets/bus). Indien een dergelijke oplossing zowel adequaat als realistisch is, kan de in de anterieure overeenkomst voor het verbeteren van de bereikbaarheid hiervoor worden aangewend.

## 6 Conclusie

Initiatiefnemer De Mispelaar is eigenaar van een perceel nabij de kruising tussen de Ploegstraat en De Maas in de gemeente Best en wil het perceel laten gebruiken door Stabilo om zich er te vestigen. In de voorliggende ruimtelijke onderbouwing zijn de specifieke omstandigheden beschreven en de mogelijke belemmeringen onderzocht voor de nieuwbouw met betrekking tot de plannen.

De ruimtelijke en functionele aspecten van het plan leveren geen strijdigheid op met de beleidskaders van het Rijk, provincie Noord-Brabant en de gemeente Best. Vanuit de vigerende beleidskaders moet geconcludeerd worden dat er geen belemmeringen bestaan voor het toekomstig gebruik en dat dit gebruik goed inpasbaar en verenigbaar is met de andere aanwezige belangen in het gebied.

De nieuwbouw is getoetst aan alle milieuaspecten. Uit de uitgevoerde onderzoeken is gebleken dat de ontwikkeling niet leidt tot aantasting van het milieu.

De afwijking van het vigerende bestemmingplan is aanvaardbaar, de ontwikkeling sluit aan bij de beleidsdoelen en getuigt van een goede ruimtelijke ordening.