

Bestemmingsplan "Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel" *Gemeente Cranendonck*



Bestemmingsplan "Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel"

Gemeente Cranendonck

In opdracht van	Gemeente Cranendonck
Opgesteld door	SRE Milieudienst Keizer Karel V Singel 8 Postbus 435 5600 AK Eindhoven 040 2594404
Auteur Kwaliteitstoets	ing. Ester van Geldorp/Eric de Bruin drs. Paul Bloemer/Jessica de Vrees
STRI-nummer	NL.IMRO.1706.BPAIR7001-VAS1
Projectnummer	497829
Datum	juni 2013
Status	vastgesteld

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
1.1. Aanleiding en doel	5
1.2. Begrenzing en ligging bestemmingsplangebied	5
1.3. Vigerend bestemmingsplan	6
1.4. Gekozen planopzet	7
1.5. Leeswijzer	7
2. Huidige en toekomstige situatie	8
2.1. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	8
2.2. Toekomstperspectief	9
3. Beleidskader	11
3.1. Nationaal beleid	11
3.2. Provinciaal beleid	12
3.3. Gemeentelijk beleid	17
3.4. De voorgenomen ontwikkeling in relatie tot het beleid	19
4. Toetsing aan (milieu-)aspecten	20
4.1. Water	20
4.2. Geluid	25
4.3. Luchtkwaliteit	26
4.4. Externe veiligheid	27
4.5. Milieuzonering	32
4.6. Natuur en landschap	33
4.7. Bodem	35
4.8. Archeologie en cultuurhistorie	36
4.9. Verkeer en parkeren	36
4.10. Duurzaamheid en energie	37
5. Juridische planaspecten	38
5.1. Opzet van de planregels	38
5.2. Handhaving	41
6. Uitvoerbaarheid	42
6.1. Financiële uitvoerbaarheid	42
6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	42

Bijlagen

Bijlage 1: Nota vooroverleg en inspraak bestemmingsplan "Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel"

Bijlage 2: Nota Zienswijzen bestemmingsplan "Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel"

Bijlage 3: Externe veiligheid

Bijlage 4: Bodemonderzoek

Bijlage 5: Vaststellingsbesluit

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doel

De gemeente Cranendonck ligt in de zuidoosthoek van Brabant en telt ruim 20.000 inwoners. Binnen de gemeente liggen 6 kernen. In en rond de kern Budel zijn 2 grotere bedrijventerreinen gelegen; Meemortel en Airpark. Het bedrijventerrein Meemortel ligt in het zuidoosten van de kern, het bedrijventerrein Airpark (en het aangrenzende bedrijventerreintje Fabrieksstraat) liggen ten zuidoosten van de kern Budel.

De gemeente Cranendonck hecht er aan om haar bestemmingsplannen actueel te houden. Daarom wordt voor een aantal gebieden een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Daarmee wordt bereikt dat er voor de betreffende plangebieden een planologisch-juridische regeling is, die voldoet aan de eisen van de tijd en die in lijn is met de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

De wens voor actualisatie geldt ook voor de bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat. De actualisatie heeft, naast het voldoen aan de meest recente wet- en regelgeving, ook tot doel om enkele verbeteringen in de planregels door te voeren ten opzichte van het geldend plan voor deze bedrijventerreinen.

1.2. Begrenzing en ligging bestemmingsplangebied

Het plangebied van dit bestemmingsplan wordt gevormd door het bestaande bedrijventerrein Fabrieksstraat, het bestaande bedrijventerrein Airpark en de nog onbebouwde percelen van het laatstgenoemde bedrijventerrein ten zuidoosten van Budel, nabij de provinciegrens met Limburg. De Randweg-Zuid is de belangrijkste weg in het plangebied.



Afbeelding 1. Plangebied bedrijventerrein Airpark (indicatief rood omrand) en omgeving

De grenzen van het plangebied worden gevormd door de perceelsgrenzen en bestemmingsplangrenzen. In het veld zijn deze herkenbaar als overgang tussen het ene en andere perceel of tussen het perceel en het aangrenzende openbaar terrein.

1.3. Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied gelden nu het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Airpark" en voor wat betreft het bedrijventerrein aan de Fabrieksstraat het bestemmingsplan "Bedrijfsterrein Fabrieksstraat". Het bestemmingsplan "Bedrijfsterrein Fabrieksstraat" is vastgesteld door de gemeenteraad op 17 mei 1977 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant op 3 mei 1978. Het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Airpark" regelt de planologisch-juridische situatie voor de gronden op het, deels bestaand en deels toekomstig, bedrijventerrein "Airpark". Het plan "Bedrijventerrein Airpark" is vastgesteld door de gemeenteraad van Cranendonck op 12 december 2006 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 26 juni 2007.

Zoals in § 1.1 al is aangegeven, is voor het plangebied een actualisering van de bestemmingsregeling gewenst. Vandaar dat een procedure tot bestemmingsplanherziening wordt doorlopen. De bestemmingsplannen "Bedrijventerrein Airpark" en "Bedrijfsterrein Fabrieksstraat" worden daarmee vervangen door het voorliggende plan. De regeling ten opzichte van de geldende bestemmingsplannen "Bedrijventerrein Airpark" en "Bedrijfsterrein Fabrieksstraat" is hoofdzakelijk conserverend van aard. De gronden die in dit bestemmingsplan bestemd zijn als 'Uit te werken bedrijfsdoeleinden' worden direct bestemd als 'Bedrijventerrein'.

1.4. Gekozen planopzet

Gestreefd wordt naar actualisering van de juridisch-planologische regeling van het plangebied. De planregels en verbeelding vormen de juridisch bindende planstukken van het nieuwe bestemmingsplan. Deze stukken tezamen maken de (her-)inrichting van de gronden en het gebruik voor bestaande en nieuwe functies mogelijk, volgens de randvoorwaarden die de gemeente hieraan stelt. In deze toelichting van het bestemmingsplan wordt het plan nader toegelicht. Ook wordt hier een toelichting gegeven op de planregels en verbeelding. Tezamen vormen deze stukken het bestemmingsplan.

Qua planopzet sluit dit aan op de gangbare systematiek binnen de gemeente Cranendonck, met inachtneming van de standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP 2008), het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO) en, voor zover van toepassing, het Handboek Kempengemeenten. Tevens is aansluiting gezocht bij het recent vastgestelde bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Meemortel.

1.5. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de huidige situatie en de gewenste toekomstige situatie beschreven. Het derde hoofdstuk van deze toelichting geeft op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau het beleidskader weer. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de diverse relevante onderzoeksaspecten. In de hoofdstukken 5 en 6 is er ten slotte aandacht voor de juridische opzet van het plan en de financiële en maatschappelijke haalbaarheid.

2. Huidige en toekomstige situatie

Alvorens een beschrijving te geven van de gewenste toekomstige situatie en regeling, wordt in dit hoofdstuk eerst aandacht geschonken aan de huidige ruimtelijke en planologische situatie in het gebied.

2.1. Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

Het plangebied is gelegen ten zuidoosten van de kern Budel en tevens in het zuidoosten van de gemeente Cranendonck. Het plangebied ligt relatief dicht bij de provinciegrens met Limburg en de landsgrens met België.

De belangrijkste toegangswegen voor de bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat zijn de Geuzendijk, Randweg-Oost en Meemortel aan de noordzijde van de terreinen en Fabrieksstraat aan de zuidzijde. In oostelijke of westelijke richting zijn er geen directe ontsluitingen.

Het bedrijventerrein Airpark is sinds de jaren '90 langzaam ontwikkeld. Belangrijkste motor hiervoor was het aangrenzende Kempen Airport. Dit vliegveld is in 1970 officieel geopend, destijds onder de naam "Luchtvaartterrein Budel". Bij het vliegveld is sinds lange tijd ook een vliegschool aanwezig. Het merendeel van de vluchten op Kempen Airport bestaat uit zakenvluchten. Tegenwoordig worden jaarlijks circa 80.000 vliegbewegingen afgehandeld op dit vliegveld.

De bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat zijn met name gericht op zogenaamde buitenwijkse activiteiten. Hierbij betreft het bedrijven met een hogere milieubelasting, een grote hoeveelheid buitenopslag en/ of een vervoersaantrekkende werking. Deze bedrijven zijn niet gewenst in of nabij de woonomgeving. De kavels op het terrein hebben een (gemiddelde) omvang van 1.500 tot 5.000 m². Vanaf de jaren '90 is het bedrijventerrein Airpark vanaf de Geuzendijk/ Meemortel in zuidelijke richting ontwikkeld. Bij de ontwikkeling is steeds ingezet op een terrein met een kwalitatief hoogwaardige uitstraling en daarmee een representatieve aanblik. Inmiddels is ca. 23 ha van het terrein ingevuld. De aanwezige bedrijven verschillen van bijvoorbeeld een modelmakerij tot een reclamebureau. De twee grootste bedrijven op het terrein zijn momenteel machinefabriek Kennis aan de Geuzendijk en Van Cranenbroek aan de Randweg-Zuid, een handelsonderneming gespecialiseerd in tuinmachines, tuinmeubelen, gereedschappen, buitenproducten, doe-het-zelf-producten, enz.

In zuidwestelijke richting is nog circa 7,5 ha van het terrein niet bebouwd/ uitgegeven. Dit gebied ligt momenteel braak of wordt gebruikt als landbouwgrond. Met het doortrekken van de Randweg-Zuid is de belangrijkste toegangsweg hier wel aanwezig. Enkele kleinere wegen voor perceelontsluitingen dienen in de toekomst aangelegd te worden.

Midden op het bedrijventerrein Airpark is een waterelement gecreëerd, met daaromheen groen. Ook ligt hier een langzaam verkeersstructuur. Aan de oost- en noordzijde van het terrein zijn ecologische verbindingzones aanwezig. Ten oosten van het vliegveld ligt het natuurgebied de Weerter- en Budelerbergen. Dit gebied is aangewezen als Natura 2000-gebied. De gronden direct grenzend aan het bedrijventerrein zijn voornamelijk in gebruik als agrarische productiegrond. Ten noorden en westen van het plangebied zijn enkele agrarische bedrijven (intensieve veehouderij) gelegen. Daarnaast komen hier enkele niet-agrarische bedrijven voor, zoals een tankstation. Ten (zuid-)westen van het plangebied bestaat de aanwezige bebouwing met name uit burgerwoningen.

In de afgelopen jaren is enkele malen een binnenplanse vrijstelling/ ontheffing verleend voor kavels op het bedrijventerrein Airpark. Het betreft:

1. **Bouwgrenzen en bebouwingspercentage**
Voor kleinere percelen (tussen 1.500 en 2.100 m²) is, als gevolg van de op de plankaart opgenomen bouwgrenzen en de aan te houden afstand tot de perceelsgrenzen, het minimale bebouwingspercentage van 50% niet haalbaar. Deze ommissie is hersteld door een binnenplanse vrijstelling te verlenen voor een bebouwingspercentage van minimaal 40%.
2. **Afstand tot ecologische verbindingszone (EVZ)**
In de voorschriften van het geldend plan "Bedrijvenpark Airpark" is een afstand van 5 meter opgenomen, die aangehouden dient te worden tussen de bebouwing van de bedrijven en de EVZ 'de Boschloop'. Op de plankaart is deze rooilijn echter op 10 meter van de EVZ getekend. Er is dan ook sprake van een discrepantie tussen voorschriften en plankaart. Dit geldt met name voor de afstand tot de achterste perceelsgrens van de percelen aan de De la Minestraat en de "driehoek" bij de Fabrieksstraat. Deze ommissie is hersteld door een binnenplanse vrijstelling te verlenen voor een afstand tussen de bedrijfsbebouwing en de EVZ van 5 meter.

Voor de toekomst is een geleidelijke uitbreiding van bedrijvigheid voorzien op het bedrijventerrein Airpark, waardoor uiteindelijk het gehele bedrijventerrein in gebruik zal zijn. Op het moment dat het aan de orde is, zal de gemeente Cranendonck zorg dragen voor de aanleg van de benodigde infrastructurele en overige voorzieningen.

2.2. Toekomstperspectief

Zoals eerder aangegeven is dit plan met name conserverend van aard. Het plangebied is reeds in belangrijke mate bestemd en/of in gebruik als bedrijventerrein. In het geldende bestemmingsplan "Bedrijventerreinen Airpark" (vastgesteld 2006) is een bestemming 'uit te werken bedrijfsdoeleinden' opgenomen. Gezien deze uitwerkingsplicht is het uit te werken deel van het bedrijventerrein bij de totstandkoming van het geldende bestemmingsplan meegenomen in de prognoses en afstemmingsmomenten.

Uit het subregionale overleg van de A2-gemeenten is gebleken dat in de gemeente Valkenswaard geen ruimte meer is voor bedrijventerreinen dan wel uitbreiding daarvan. In de gemeente Heeze-Leende is nog maar 3 hectare beschikbaar. Gezien de (lokale) vraag naar bedrijventerrein en de prognose wordt ervoor gekozen om deze gronden in voorliggend plan direct als bedrijventerrein te bestemmen. Hiermee wordt gebruik en bebouwing van deze gronden ten behoeve van bedrijfsactiviteiten direct mogelijk. Gestreefd wordt naar een verdere invulling van het bedrijventerrein met bedrijven in milieucategorie 2, 3.1 en 3.2 die een kwalitatief hoogwaardige uitstraling hebben. Het opgestelde beeldkwaliteitplan voor het gebied blijft van toepassing en ook in voorliggend plan is een zorgvuldige regeling opgenomen ten behoeve van het bebouwd en onbebouwd terrein. Er wordt naar gestreefd dat het gebied een eigen identiteit ontwikkelt. De ambitie is een modern, duurzaam en functioneel bedrijventerrein met kleinschalige bedrijven op basis van intensief ruimtegebruik, goede bereikbaarheid, verminderen van milieudruk en behalen van ruimtewinst.

Zoals in § 2.1 is beschreven geeft de toepassing van enkele regels uit de geldende bestemmingsplannen praktische problemen. De vormgeving van de planregels en verbeelding in

voorliggend plan is dusdanig aangepast dat de gewenste ontwikkelingen passen binnen de opgenomen regels.

3. Beleidskader

Het kader voor een bestemmingsplan wordt onder meer gevormd door diverse nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke beleidsnota's.

Dit beleid stelt planologische en bestuurlijke randvoorwaarden aan de ruimtelijke (on)mogelijkheden voor het plangebied, waarmee rekening gehouden dient te worden bij het opstellen van een bestemmingsplan. In dit hoofdstuk is voor het plangebied relevant beleid beknopt samengevat.

Waar het beleid is toegespitst op een bepaald inhoudelijk thema (bijvoorbeeld luchtkwaliteit of archeologie) wordt het beleidskader niet in dit hoofdstuk behandeld, maar in de paragraaf van het betreffende thema in hoofdstuk 4.

3.1. Nationaal beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 22 november 2011 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte door de Tweede Kamer aangenomen waarna de Structuurvisie begin 2012 in werking is getreden. Met de Structuurvisie is het roer in het nationale ruimtelijke omgezet. Er was vaak sprake van bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik met negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Nederland. Om dit te keren brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij de burgers en bedrijven, laat het meer over aan gemeenten en provincies en komen de burgers en bedrijven centraal te staan. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

De 13 nationale belangen zijn:

- rijksvaarwegen;
- project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- kustfundament;
- grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- defensie
- hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- elektriciteitsvoorziening;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- ecologische hoofdstructuur;
- primaire waterkering buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden.

Betekenis voor het plan.

Geen van de in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte genoemde nationale belangen hebben een relatie met het voorliggende bestemmingsplan. Voor dit bestemmingsplan is – naast het gemeentelijk beleid - vooral het provinciaal beleid bepalend.

3.2. Provinciaal beleid

De provincie Noord-Brabant heeft haar ruimtelijk beleid verwoord in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) en de Verordening Ruimte (VR). In de SVRO beschrijft de provincie haar ruimtelijke belangen en de wijze waarop deze zullen worden behartigd. De SVRO is voor de provincie zelf bindend, voor de gemeente is het een richtinggevend document.

Door middel van de Verordening Ruimte legt de provincie voor een aantal beleidsaspecten bindende voorwaarden op die in acht moeten worden genomen, ook door andere overheden. In de Verordening Ruimte is een belangrijk deel van, voorheen in diverse nota's door de provincie verwoord beleid, opgenomen. Voorbeelden hiervan zijn de ruimte-voor-ruimte regeling, de nota Buitengebied in ontwikkeling (Bio) en beleid m.b.t. bedrijventerreinen. Ook de regionale structuurvisies/ uitwerkingsplannen hebben hun rechtskracht verloren met de inwerkingtreding van de Verordening Ruimte.

Structuurvisie Ruimtelijke Ordening Noord-Brabant (vastgesteld 1 oktober 2010)

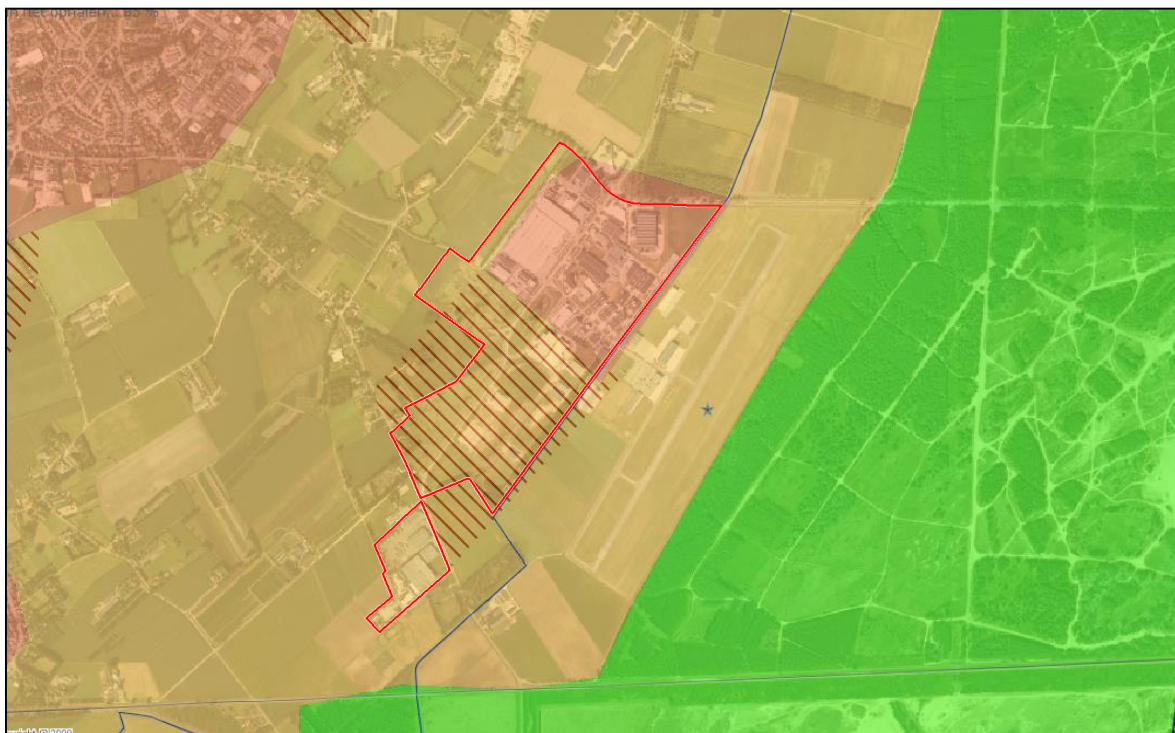
In de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) zijn de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 opgenomen, met een doorkijk naar 2040. De SVRO is bindend voor de provincie Noord-Brabant zelf en doorvertaling in de (provinciale) Verordening(en) zorgt voor een verplichtende doorwerking naar lagere overheden.

In de SVRO wordt gesteld dat de belangrijkste opgave is om stad en land in de provincie in samenhang te ontwikkelen.

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan "Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat" is op de Structuurenkaart aangewezen als 'Kernen in landelijk gebied', 'Zoekgebied verstedelijking' en 'Gemengd agrarisch gebied'. 'Kernen in landelijk gebied' is opgenomen onder de hoofdcategorie 'stedelijke structuur'.

Voor de stedelijke structuur, gevormd door zowel steden, als ook kernen en dorpen en daarbij gelegen bedrijventerreinen, geldt dat de provincie streeft naar:

- Concentratie van verstedelijking;
- Zorgvuldig ruimtegebruik;
- Meer aandacht voor ruimtelijke kwaliteit;
- Betere verknoping van stedelijke ontwikkelingen aan de infrastructuur;
- Versterking van economische kennisclusters.



Afbeelding 2. Uitsneden SVRO voor het plangebied (indicatief rood omrand) en omaevina

De SVRO geeft aan dat suburbane kernen en dorpen dienen te voorzien in hun eigen behoefte. Er dienen alleen bedrijven en voorzieningen te worden gevestigd die qua aard, schaal en functie passend zijn in hun omgeving.

Door intensivering en meervoudig ruimtegebruik dient het bestaand stedelijk gebied optimaal benut te worden, zodat zo min mogelijk afbreuk gedaan hoeft te worden aan het landelijk gebied. Dit sluit aan bij het streven naar meer aandacht voor ruimtelijke kwaliteiten. Er dient zoveel mogelijk te worden ingezet op inbreiding en herstructurering, inclusief mogelijkheden voor intensivering en meervoudig ruimtegebruik, om uitbreiding van stedelijk gebied tegen te gaan. Gezien de geringe 'leeftijd' van het bedrijventerrein Airpark is herstructurering hier niet aan de orde en de mogelijkheden voor inbreiding en meervoudig ruimtegebruik zijn hier, vanwege de zorgvuldige inrichting en huidige bezetting, uiterst beperkt. Voor het bedrijventerrein Fabrieksstraat geldt dat het om een juridisch planologische verankering van een bestaande situatie (in casu een bedrijventerrein) gaat. Gezien de aard en de omvang van het terrein zijn de provinciale doelstellingen dan ook minder aan de orde.

Het 'zoekgebied verstedelijking' heeft betrekking op het zuidelijk deel van het plangebied. Blijkens de tekst van de Structuurvisie zijn de zoekgebieden voor verstedelijking vastgelegd in de Verordening. De keuze voor de zoekgebieden verstedelijking is tot stand gekomen na een integrale afweging vanuit de omliggende gebiedskwaliteiten (hanteren lagenbenadering) met gemeenten en waterschappen.

De aanduiding zoekgebied verstedelijking geeft aan dat het transformeren van buitengebied naar stedelijk gebied (wonen, werken, voorzieningen, stedelijk groen) afweegbaar is als dat nodig is om in de stedelijke ruimtebehoefte te voorzien.

Het 'gemengd agrarisch gebied' betreft gebieden waarbinnen de agrarische functie in samenhang met andere functies in de omgeving wordt uitgeoefend, zoals kleinschalige stedelijke voorzieningen, recreatie en ondernemen in een groene omgeving. Binnen het gemengd agrarisch gebied kunnen ook sterke agrarische clusters liggen.

Verordening ruimte

De Verordening ruimte (VR) richt zich voor het grootste deel op het landelijk gebied. Voor bedrijventerreinen in bestaand stedelijk gebied zijn in de artikelen 3.6, 3.7 en 3.8 regels opgenomen.

Daarin wordt een sterk accent gelegd op zorgvuldig ruimtegebruik en een meer duurzame inrichting van bedrijventerreinen en kantorenlocaties. Onder duurzaamheid verstaat de provincie in dit verband dat zuinig met de ruimte wordt omgegaan, dat de inrichting van het bedrijventerrein bijdraagt aan de milieudoelstellingen, dat er bijzondere aandacht wordt besteed aan het aanzien (beeldkwaliteit) en dat de economische kwaliteit van het terrein optimaal is. Zuinig ruimtegebruik betekent ruimtelijk gezien dat de ruimte op bestaande bedrijventerreinen en kantorenlocaties beter wordt benut, in het bijzonder door intensief en meervoudig ruimtegebruik. Mede daarom zet de provincie sterk in op de herstructurering van verouderde bedrijventerreinen en kantorenlocaties.

Voor bestemmingsplannen voor bestaande bedrijventerreinen is in artikel 3.7 van de VR bepaald dat de toelichting bij de herziening een verantwoording moet bevatten:

1. over de financiële, juridische en feitelijke mogelijkheden voor herstructurering en/of zuinig ruimtegebruik.

De gemeente Cranendonck herziert met dit bestemmingsplan het (planologisch-juridisch) kader voor het bestaande bedrijventerrein Fabrieksstraat en het bestaande en in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Airpark. Voor de gewenste inrichting van het bedrijventerrein Airpark wordt aangesloten bij de eerder vastgelegde strategie. Gestreefd wordt naar een bedrijventerrein met een kwalitatief hoogwaardige uitstraling. Herstructurering is op het terrein niet aan de orde, aangezien de huidige bedrijven op het terrein goed functioneren en geen behoefte hebben aan aanpassing van het terrein of hun omvang. De leegstand van bestaande bedrijfsgebouwen op het terrein is zeer beperkt. Zuinig ruimtegebruik is, sinds het begin van de ontwikkeling van het terrein, één van de uitgangspunten. Hier wordt dan ook voor zowel het bestaande als het nog te realiseren deel aan voldaan. Aangezien er geen feitelijke noodzaak is en mogelijkheden zijn voor herstructurering (en deze ook voor de directe toekomst ook niet waarschijnlijk zijn) hoeft aan de juridische en financiële aspecten hiervan geen aandacht besteed te worden. De planregels worden zo ingestoken dat zuinig ruimtegebruik, hetgeen reeds een belangrijk uitgangspunt is op het terrein, ook bij nieuwe ontwikkelingen gerealiseerd wordt.

2. over de vraag in hoeverre het in stand houden van geldende bestemmingen zich verhoudt tot afspraken in het regionale ruimtelijk overleg (RRO) over de ontwikkeling of uitbreiding van bedrijventerreinen.

Het bedrijventerrein Fabrieksstraat is een reeds langere tijd bestaand bedrijventerrein dat volledig is benut. Hier betreft het een juridisch-planologische verankering van een bestaande situatie. Het bedrijventerrein Airpark is grotendeels benut. Voor een beperkt deel lopen momenteel onderhandelingen om tot ontwikkeling te komen. De bestaande rechten worden gerespecteerd. In het voor dit bedrijventerrein geldende bestemmingsplan "Bedrijventerrein Airpark" is een bestemming 'uit te werken bedrijfsdoeleinden' opgenomen. Omdat aan een uitwerkingsplicht in een bestemmingsplan gehoor dient te worden gegeven, moet de realisatie van bedrijven ter plaatse in beginsel als een gegeven worden beschouwd. Daarom is dit deel van het bedrijventerrein als bestaand terrein meegenomen in prognoses en afstemmingsmomenten. Uit het subregionale overleg van de A2-gemeenten is gebleken dat in

de gemeente Valkenswaard geen ruimte meer is voor bedrijventerreinen dan wel uitbreiding daarvan. In de gemeente Heeze-Leende is nog maar 3 hectare beschikbaar.

Op de kaartlaag 'Stedelijke ontwikkeling' van de Verordening Ruimte is het plangebied grotendeels aangewezen als 'Bestaand stedelijk gebied – kern in landelijk gebied'. De gebiedsaanduiding in de Verordening Ruimte wijkt daarmee af van de gebiedsaanduiding in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening. Aangezien de Verordening Ruimte voor de gemeente rechtstreeks doorwerkt, worden deze beleidsregels in voorliggend bestemmingsplan gehanteerd. In artikel 3.6 zijn de regels opgenomen voor aan te leggen of uit te breiden bedrijventerreinen of kantoorlocaties. In het geldend plan is voor een aantal gronden een uitwerkingsbevoegdheid ('Uit te werken bedrijfsdoeleinden') opgenomen. Ontwikkeling van bedrijventerrein was hier reeds in het verleden voorzien. Volgens de Wro heeft het college van burgemeester en wethouders de verplichting om een uitwerkingsbevoegdheid binnen de planperiode (10 jaar) uit te werken naar een definitieve bestemming. Hierbij dient uiteraard voldaan te worden aan de uitwerkingsregels. Discrepancies in het huidige bestemmingsplan hebben gezorgd voor een vroegtijdige herziening van het plan. Gezien de huidige vraag naar bedrijfslocaties, heeft de gemeente besloten de uit te werken gronden nu direct te bestemmen voor bedrijfsdoeleinden. Deze omschakeling van gebruik is door de uitwerkingsverplichting in het verleden al aangekondigd. Desondanks dient getoetst te worden aan de voorwaarden die in de Verordening Ruimte worden gesteld:

De toelichting bij een bestemmingsplan dat voorziet in een ontwikkeling of een uitbreiding van een bedrijventerrein of een kantorenlocatie bevat een verantwoording over de wijze waarop (artikel 3.6 Verordening Ruimte):

- a. de afspraken die daaromtrent in het regionaal ruimtelijk overleg, bedoeld in artikel 12.4, onder c, zijn gemaakt, worden nagekomen;
Zoals aangegeven is in het voor het bedrijventerrein Airpark geldende bestemmingsplan een bestemming 'uit te werken bedrijfsdoeleinden' opgenomen. Dit uit te werken deel van het bedrijventerrein is bij de totstandkoming van het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Airpark", periode 2005 – 2006, meegenomen in de prognoses en afstemmingsmomenten. Uit recent subregionale overleg tussen de A2-gemeenten is gebleken dat in de gemeente Valkenswaard geen ruimte meer is voor bedrijventerreinen dan wel uitbreiding daarvan. In de gemeente Heeze-Leende is nog maar 3 hectare beschikbaar. Met deze uitbreiding van bedrijventerrein voorziet de gemeente Cranendonck in de (lokale) behoefte waarin Valkenswaard en Heeze-Leende niet kunnen voorzien.
- b. het beoogde netto ruimtebeslag zich verhoudt tot de afspraken genoemd onder a. en tot de beschikbare harde plancapaciteit voor bedrijventerreinen en kantorenlocaties;
Voorliggend plangebied bestrijkt circa 7,5 ha nieuw bedrijventerrein (voor het eerst rechtstreeks als zodanig bestemd). Omdat aan een uitwerkingsplicht in een bestemmingsplan gehoor dient te worden gegeven, moet de realisatie van bedrijven ter plaatse in beginsel als een gegeven worden beschouwd. Daarom is dit deel van het bedrijventerrein als bestaand terrein meegenomen in prognoses en afstemmingsmomenten.
- c. door middel van regels zorgvuldig ruimtegebruik wordt bevorderd.
In de regels wordt vastgelegd welk bebouwingspercentage geldt voor de percelen in het plangebied. Hiermee wordt gestuurd op de bebouwingsdichtheid van het terrein. Ook worden regels gesteld omtrent de toegestane milieucategorie en gebruiksmogelijkheden. Hiermee wordt bereikt dat de betreffende gronden en daarop aanwezige/ te realiseren bebouwing bijdragen aan een zorgvuldig ruimtegebruik. Het bedrijventerrein is goed ontsloten en ligt aan de rand van de kern. Daarmee is de locatie zeer geschikt voor de functie bedrijventerrein. Tevens wordt in de regels opgenomen dat nieuwe bedrijfswoningen niet zijn toegestaan en nieuwe administratieve diensten, detailhandel, horeca, maatschappelijke voorzieningen en leisurevoorzieningen als hoofdactiviteit niet zijn toegestaan. De functionele invulling als bedrijventerrein wordt op deze manier geoptimaliseerd. Op het terrein worden bedrijven

toegestaan in de milieucategorieën 2 en 3, die qua opslag, verkeersaantrekkende werking of omvang niet in de woonomgeving passen.

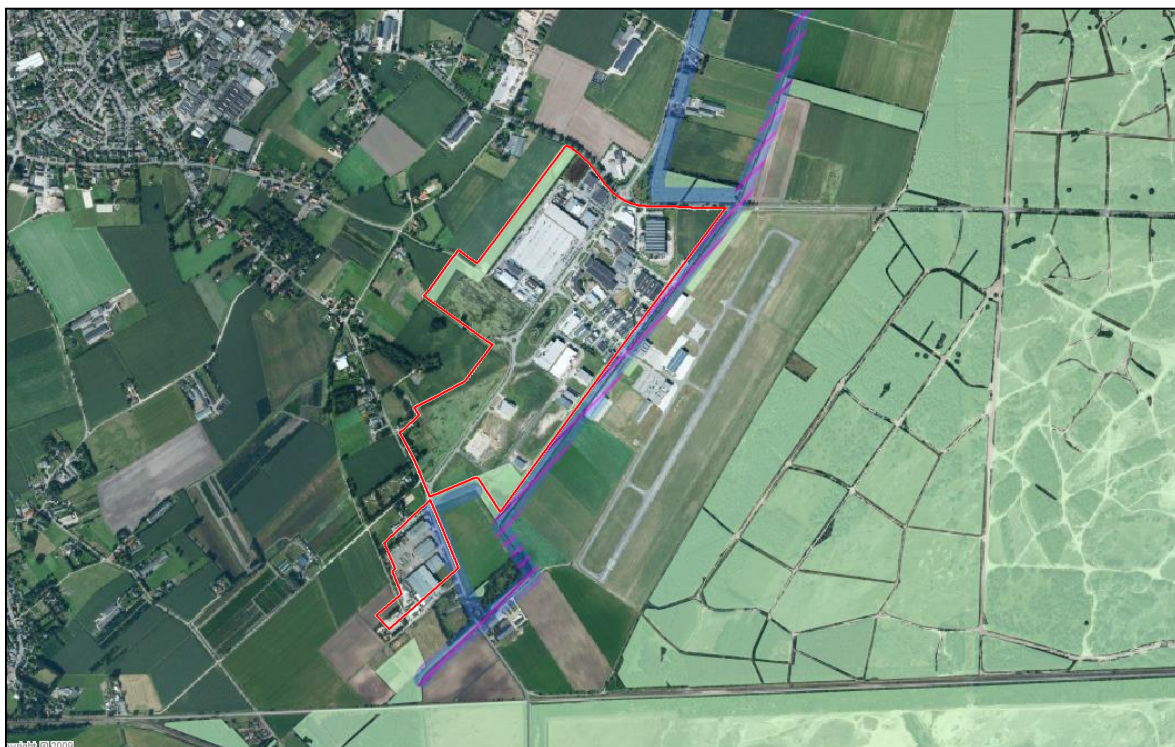
In de verordening worden bovengenoemde uitgangspunten verder beschreven. In bovenstaande reactie is met de aandachtspunten uit deze beschrijving rekening gehouden.

Artikel 3.8 van de VR bepaalt dat geen nieuwvestiging van bedrijven groter dan 5000 m² is toegestaan. Binnen het plangebied komen enkele bedrijven voor die een grotere omvang hebben dan 5000 m². Dit zijn echter bestaande situaties die, niet verder worden vergroot. Voor nieuw te vestigen bedrijven wordt de omvang in het plan beperkt op maximaal 5000 m². In de regels wordt voor de bestaande bedrijven groter dan 5000 m² een uitzonderingsregel opgenomen. Daarnaast geldt voor de bedrijven groter dan 5000 m² een uitbreidingsmogelijkheid van 10% op basis van het overgangsrecht.

Niet heel het plangebied is op de kaarten, behorende bij de VR, aangemerkt als stedelijk gebied. Enkele groene randen langs het bedrijventerrein zijn aangeduid als 'Ecologische hoofdstructuur', 'Zoekgebied voor ecologische verbindingszone' en 'Zoekgebied voor behoud/ herstel watersystemen'. Voor al deze natuurlijke waarden geldt dat het provinciale beleid streeft naar behoud en waar mogelijk versterking van deze waarden. Ontwikkelingen die hiermee in strijd zijn, zijn (in beginsel) niet toegelaten. De planregels worden dusdanig vormgegeven dat gehoor wordt gegeven aan deze doelstellingen.



Afbeelding 3. Uitsneden VR – kaartlaag 'Stedelijke ontwikkeling' voor het plangebied (indicatief rood omrand) en omgeving



Afbeelding 4. Uitsneden VR – kaartlaag 'Natuur en landschap' voor het plangebied (indicatief rood omrand) en omgeving

Betekenis van provinciaal beleid voor het plan.

Dit bestemmingsplan is niet in strijd met de provinciale belangen zoals verwoord in de structuurvisie, en niet in strijd met de regels van de Verordening Ruimte.

3.3. Gemeentelijk beleid

De gemeente Cranendonck heeft een structuurvisie die is vastgesteld in 1999. Op dit moment wordt er gewerkt aan een nieuwe structuurvisie waarin keuzes worden gemaakt met betrekking tot woningbouw, bedrijventerreinen, maar ook scholen en voorzieningen. De nieuwe structuurvisie wordt in 2012 vastgesteld. Hierin wordt rekening gehouden met onderhavig bestemmingsplan. Daarnaast is de Visie Cranendonck 2009 – 2024 van belang. Ook de beleidsnota ondergeschikte horeca en het Beeldkwaliteitsplan bedrijventerrein Airpark zijn van belang voor het plangebied.

Visie Cranendonck 2009 - 2024

In de visie Cranendonck zijn onder de noemer 'Werk + economie' de volgende focuspunten benoemd en relevant voor dit plan.

- Het innemen van een duidelijke positie binnen de Brainport-regio, met als (enkele van de) onderscheidend punten van Cranendonck:
 - de gunstige ligging in de Elat-regio (schakelpunt voor België en Limburg);
 - de goede bereikbaarheid;
 - de ruimte op huidige bedrijventerreinen.
- Het uitgroeien tot een belangrijke toeleverancier van ondersteunende producten en diensten aan kennisbedrijven in Eindhoven en het benutten van de agglomeratie Eindhoven als afzetmarkt.

- Het meer samenwerken op lokaal en bovenlokaal niveau zodat Cranendonck kan 'aanhaken' bij kansrijke initiatieven vanuit Brainport.
- Het behouden van de positie van het MKB, door hen beter te faciliteren (o.a. revitaliseren verouderde bedrijventerreinen, meer/ passende bedrijfsruimte, etc.)
- (Het anticiperen op) het creëren van meer arbeidsplaatsen voor hoger opgeleiden door in te steken op de totale keten van onderzoek tot eindproduct; het verbinden van bedrijfsleven en onderwijs om meer gebruik te maken van elkaars mogelijkheden.

Het bedrijventerrein Airpark is uitstekend bereikbaar en bij uitstek geschikt om toeleveranciers voor kennisbedrijven in Eindhoven te huisvesten. De uitstraling van het bedrijventerrein, groen en open, moet hier ook aan bijdragen.

Beleidsnotitie ondersteunende horeca Cranendonck

De gemeente Cranendonck had de laatste jaren steeds vaker verzoeken van ondernemers voor het mogen exploiteren van ondersteunende horeca. Hiermee wil men het serviceniveau voor de consumenten verhogen. Om de mogelijkheden en onmogelijkheden duidelijk in beeld te hebben is de "Beleidsnotitie ondersteunende horeca Cranendonck" opgesteld. Onder ondersteunende horeca wordt verstaan het als nevenactiviteit verkopen van dranken en spijsen voor consumptie ter plaatse, in een openbaar toegankelijk commercieel bedrijf (detailhandel, bijzondere doeleinden, recreatieve doeleinden), dit bedrijf heeft niet als (planologische) hoofdbestemming horeca.

In de beleidsnota is opgenomen dat zowel positieve als negatieve aspecten bestaan aan het toestaan van het fenomeen ondersteunende horeca. Dit leidt tot de vaststelling dat het weliswaar wenselijk is om ondersteunende horeca mogelijk te maken, maar dan wel onder strikte voorwaarden.

Enkele voorwaarden¹ voor het toestaan van ondersteunende horeca zijn:

1. alleen droge horeca is toegestaan, er mogen dus geen alcoholhoudende dranken worden geserveerd en genuttigd;
2. de horeca activiteit is ondergeschikt aan de hoofdactiviteit en mag niet meer dan 49% van het totale overdekte en omsloten bruto vloeroppervlak van de hoofdactiviteit beslaan, met een maximum van 150m²;
3. de openingstijden van de horeca activiteit zijn aangepast aan de openingstijden van de hoofdactiviteit;
4. de toegang tot de horeca-activiteit is uitsluitend via het erf / of toegang van de hoofdactiviteit; er is dus geen aparte ingang;
5. er is in het pand een vrij toegankelijke sanitaire ruimte aanwezig;
6. Voor de horeca activiteit mag geen aparte reclame worden gemaakt.

Indien voldaan wordt aan bovenstaande voorwaarden mag bij de bedrijfsactiviteiten ondersteunende horeca worden geëxploiteerd. Binnen het plangebied komt ondersteunende horeca voor bij het bedrijf van Cranenbroek.

Beeldkwaliteitsplan bedrijventerrein Airpark

De beoogde uitstraling van het bedrijventerrein Airpark is vastgelegd in het gelijknamige beeldkwaliteitsplan (Arcadis, juli 2006). Kwalitatieve aspecten zijn richtinggevend bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Aangezien het terrein is gelegen aan de Randweg, een belangrijk deel van de hoofdinfrastructuur, is beeldkwaliteit uit het oogpunt van representativiteit van groot belang. Dit geldt zowel tijdens de ontwikkeling als in het daadwerkelijk functioneren van het terrein.

¹ Voor een volledig overzicht van de voorwaarden wordt verwezen naar de "Beleidsnotitie ondersteunende horeca Cranendonck".

In het gebied worden grofweg twee zones onderscheiden;

1. de zone aan de zijde van het vliegveld – hier wordt een high tech uitstraling en architectuur voorgestaan;
2. de zone aan de zijde van de kern – deze is meer ingetogen en heeft een aardkleurige uitstraling.

Met de inrichting van de openbare ruimte wordt beoogd uniformiteit en samenhang te krijgen. Voor de bedrijfskavels geldt een open voorruimte en daaraan grenzende kantoor- en entreegedeelten. De daadwerkelijke bedrijfsruimten krijgen daarachter hun plek. Ook dient aandacht te worden besteed aan een zorgvuldige afwerking van de achterkanten en het zoveel mogelijk beperken van buitenopslag. In het beeldkwaliteitsplan worden verder specifieke voorwaarden gesteld aan het karakter, materiaal- en kleurgebruik van de op te richten bebouwing.

Vigerend bestemmingsplannen "Bedrijventerrein Airpark"

Het plangebied van het bedrijventerrein is geregeld in het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Airpark" van de gemeente Cranendonck (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 12 december 2006 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 26 juni 2007). De geldende bestemmingen voor voorliggend plangebied zijn:

- Bedrijfsdoeleinden –B-;
- Uit te werken bedrijfsdoeleinden -UB-;
- Groenvoorzieningen;
- Bos;
- Verkeersdoeleinden;
- Grondwaterbeschermingsgebied;
- Beschermingszone gasleiding.

Zoals eerder aangegeven zijn niet alle geldende planregels even eenvoudig en praktisch toepasbaar voor het plangebied. Daarom heeft de gemeente er voor gekozen het gehele bestemmingsplan te herzien en daarbij een directe bedrijfsbestemming op te nemen voor de gronden die eerder als 'uit te werken' aangewezen waren.

Voor het bedrijventerrein Fabrieksstraat geldt op dit moment geen bestemmingsplan.

3.4. De voorgenomen ontwikkeling in relatie tot het beleid

De belangrijkste wijziging ten opzichte van de geldende regelingen" is het rechtstreeks bestemmen van het gehele bedrijventerrein met de bestemming 'Bedrijventerrein'. Het uit te werken deel van het bedrijventerrein is bij de totstandkoming van het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Airpark", periode 2005 – 2006, als bestaand bedrijventerrein meegenomen in de prognoses en afstemmingsmomenten omdat – gezien de uitwerkingsplicht – de realisatie van bedrijven ter plaatse in beginsel als een gegeven moet worden beschouwd. Uit recent subregionale overleg tussen de A2-gemeenten is gebleken dat in de gemeente Valkenswaard geen ruimte meer is voor bedrijventerreinen dan wel uitbreiding daarvan. In de gemeente Heeze-Leende is nog maar 3 hectare beschikbaar. Met deze uitbreiding van bedrijventerrein voorziet de gemeente Cranendonck in de (lokale) behoefte waarin Valkenswaard en Heeze-Leende niet kunnen voorzien.

4. Toetsing aan (milieu-)aspecten

In dit hoofdstuk worden de relevante milieutechnische aspecten beschreven. Aangezien onderhavig bestemmingsplan grotendeels conserverend is en er, behoudens de directe bestemming bedrijventerrein, geen ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt zijn er in het kader van dit bestemmingsplan geen haalbaarheidsonderzoeken uitgevoerd.

Ten aanzien van de uit te werken bestemming zijn in het kader van het moederplan "Bedrijventerrein Airpark" alle wettelijk verplichte onderzoeken uitgevoerd. Bij vaststelling van dit moederplan is de haalbaarheid van het gehele plangebied (inclusief uit te werken bestemming) aangetoond omdat, gezien de plicht tot uitwerking, de realisatie van dit deel van het plangebied als gegeven wordt beschouwd. In dit hoofdstuk wordt volstaan met een samenvatting van de in het kader van het moederplan "Bedrijventerrein Airpark" uitgevoerde onderzoeken. Uitzondering hierop vormt het aanvullend bodemonderzoek. Ingevolge de uitwerkingsregels in het moederplan "Bedrijventerrein Airpark" wordt er aanvullende bodemonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek wordt tijdens de inspraak en het vooroverleg uitgevoerd. De resultaten van het aanvullend bodemonderzoek worden in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

4.1. Water

De gemeente Cranendonck heeft in 2009 het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2010 - 2015 (vGRP) vastgesteld. Hierin is het beleid m.b.t. de verwerking van afvalwater en (de planning van) een aantal praktische uitvoeringszaken beschreven. Daarnaast is, in samenspraak met waterschap De Dommel, gewerkt aan een notitie waarin gemeentelijke eisen voor de waterparagraaf bij projecten worden verwoord. Deze Notitie gemeentelijke eisen watertoets is bij besluit van 4 april 2011 vastgesteld. Hieronder worden de relevante delen en hun betekenis voor dit plan besproken. Het beleid van de gemeente Cranendonck is geënt op, c.q. afgestemd met, de beleidskaders van het Rijk en het waterschap. Deze worden hieronder dan ook niet apart uiteengezet.

4.1.1. Waterbeleid gemeente en Waterschap De Dommel

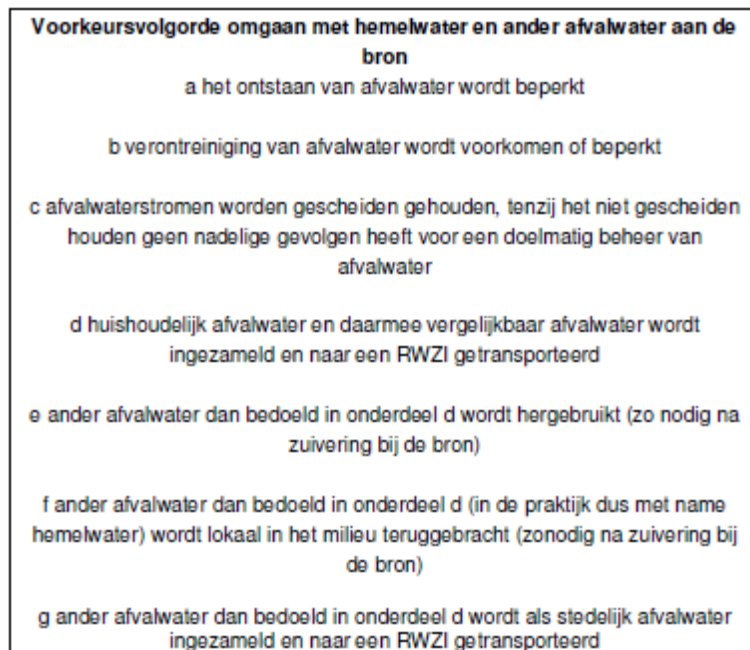
Keur oppervlaktewateren

In het plangebied is Waterschap De Dommel de waterbeheer. Dit betekent dat het waterschap verantwoordelijk is voor de waterhuishoudkundige verzorging (waterkwaliteit en waterkwantiteit) binnen het plangebied. Een van de instrumenten van het waterschap om deze taak uit te oefenen is de Keur. De Keur kent gebods- en verbodsbepalingen die erop gericht zijn watergangen te beschermen. Zo is het verboden om zonder vergunning water te lozen op of te onttrekken aan oppervlaktewater. Ook legt de Keur in sommige gevallen aan burgers een onderhoudsplicht op. Daarnaast mag men zonder Keurontheffing geen activiteiten ontplooiën of bouwwerken plaatsen die het onderhoud aan watergangen kunnen belemmeren. Dit betekent dat voor bepaalde activiteiten nabij leggerwatergangen (tot 5 meter uit de insteek) of met mogelijke invloed op watergangen een ontheffing bij Waterschap De Dommel moet worden aangevraagd.

Het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan 2010 - 2015 (vGRP)

Relevant in dit plan is het beschreven beleid m.b.t. afval- en hemelwatervoorzieningen bij uit- en inbreidingen en herinrichtingsprojecten.

Bij alle uitbreidingen en herinrichtingsgebieden, zowel voor woningen als voor bedrijven, wordt in principe een systeem voor riolering en waterhuishouding gekozen dat duurzaam wordt opgezet waarbij de voorkeursvolgorde (zie onderstaand tekstfragment) zoals vastgelegd in het landelijke beleid zoveel mogelijk als richtsnoer dient. Ten aanzien van het grondwatersysteem zal er voldoende aandacht zijn voor hydrologisch neutraal bouwen.



Afbeelding 5: Uitsnede 'Voorkeursvolgorde'. Bron: vGRP 2010 - 2015

Ook waar sprake is van uitbreiding van het areaal bedrijventerrein, wordt in overleg met het waterschap een systeem voor riolering en waterhuishouding gekozen dat duurzaam wordt opgezet. Hierbij kan aanvullend aandacht worden gegeven aan het aspect cascadering. Drinkwater-, afvalwater- en hemelwaterstromen worden daarbij zodanig ingericht dat deze waterstromen zoveel mogelijk worden hergebruikt binnen het eigen bedrijf of bij andere bedrijven. Het initiatief hiervoor wordt in principe neergelegd bij de ontwerpde partij.

Ter plaatse van inbreidingen voert de gemeente het beleid schone en vuile waterstromen te ontvlechten. Het afvalwater wordt in een apart systeem ingezameld en getransporteerd naar de RWZI. Het regenwater wordt ook apart ingezameld en geïnfiltreerd dan wel afgevoerd naar open water. Alleen als dit beleid niet doelmatig is, kan gekozen worden voor alternatieve systemen. Bijvoorbeeld wanneer lokaal geen water kan worden geïnfiltreerd vanwege de bodemgesteldheid of omdat de bovenwijkse afstand naar oppervlaktewater te groot is. Dit beleid zal de gemeente in de toekomst voortzetten waarbij samen met waterschap De Dommel het instrument van de watertoets zal worden ingezet. De gemeente heeft voor het afkoppelen van hemelwater een voorkeur voor infiltreren, vervolgens afvoeren naar open water en als laatste tijdelijke aansluiting op gemengde riolering.

Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein Airpark is vanaf het begin ingezet op gescheiden watersystemen en het verwerken van hemelwater op eigen terrein (bergen en infiltreren).

Notitie gemeentelijke eisen water bij projecten

In deze notitie (deel 1, vastgesteld 4 april 2011) wordt het beleid uit het vGRP vertaald naar voorwaarden die worden gesteld aan de waterparagraaf, waarvoor voorbeelden worden aangereikt. Onderstaande uitwerking is hieruit overgenomen. Ook bij de totstandkoming van deze notitie is het waterschap nauw betrokken. Het beleid van het waterschap kent zes thema's vastgelegd in de documenten 'Krachtig Water, Waterbeheerplan 2010-2015', Waterschap De Dommel, december 2009 en de 'Beleidsnota "Ontwikkelen met Duurzaam wateroogmerk', Waterschap De Dommel, 2006.

Deze thema's zijn: droge voeten, voldoende water, natuurlijk water, schoon water, schone waterbodem en mooi water. Deze thema's zijn vertaald in de Notitie gemeentelijke eisen water bij projecten.

Waterhuishouding

Het Rijk heeft expliciet vastgelegd dat bij het opstellen van bestemmingsplannen een zogenaamde 'waterparagraaf' of 'watertoets' wordt opgenomen. Hierin dient te worden beschreven hoe het aspect water een plaats krijgt in het bestemmingsplan en aldus in de ruimtelijke ontwikkeling. In deze watertoetsprocedures volgt de gemeente de uitgangspunten van waterschap de Dommel om te komen tot een duurzame omgang met water in geval van nieuwe ontwikkelingen binnen het plangebied. De basisprincipes daarbij zijn:

1. Gescheiden houden van vuil afvalwater en schoon hemelwater

Het streefbeeld is het afvoeren van het vuile water via de riolering en het binnen het plangebied verwerken van het schone hemelwater. Afhankelijk van de omstandigheden ter plaatse kan een compromis gesloten worden, waarbij de minimale inzet (in bestaand bebouwd gebied) is om het vuile en het schone water gescheiden aan te bieden op het (reeds aanwezige) gemengde rioolstelsel. Te denken valt aan locaties waar de ondergrond niet geschikt is voor infiltratie. Het waterschap en de gemeente zullen echter niet akkoord gaan met de aanleg van nieuwe gemengde rioolstelsels.

2. Doorlopen afwegingsstappen: hergebruiken > infiltreren > bergen > afvoeren

In aansluiting op het landelijke beleid (NW4, WB21) hanteert het waterschap het beleid dat bij nieuwe plannen altijd onderzocht dient te worden hoe omgegaan kan worden met het schone hemelwater. Hierbij worden de afwegingsstappen 'hergebruik - infiltratie - buffering - afvoer' (afgeleid van de trits 'vasthouden - bergen - afvoeren') doorlopen. Hergebruik van hemelwater wordt voornamelijk overwogen bij grootschalige voorzieningen als scholen, kantoorgebouwen e.d. Voor particuliere woningen wordt dit niet gestimuleerd.

3. Hydrologisch neutraal bouwen

Nieuwe ontwikkelingen dienen te voldoen aan het principe van hydrologisch neutraal bouwen, waarbij de hydrologische situatie minimaal gelijk moet blijven aan de Ausgangssituatie. Hierbij mag de natuurlijke GHG (Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand) niet verlaagd worden en mag bijvoorbeeld bij transformatie van landelijk naar bebouwd gebied de oorspronkelijke landelijke afvoer in de normale situatie niet overschreden worden. Het gemeentelijke beleid sluit hier op aan, waarbij het beleid voor met name renovaties van gebouwen is aangescherpt. Ook bij deze situaties dient hemelwater zoveel mogelijk lokaal te worden verwerkt.

4. Water als kans

'Water' wordt vaak benaderd als een probleem ('er moet ook ruimte voor water gecreëerd worden en vierkante meters zijn duur'). Dat is erg jammer, want 'water' kan ook een meerwaarde geven aan het plan, bijvoorbeeld door gebruik te maken van de belevingswaarde van water. Zo is 'wonen aan het water' erg gewild. Een mooie waterpartij met bijbehorend groen wordt door vele inwoners gewaardeerd.

5. Meervoudig gebruik

'Er moet ruimte voor water gecreëerd worden, en m² zijn duur'. Men kan bij inrichting van een plangebied ruimte voor twee of meer doeleinden gebruiken, zoals bijv. een verlaagd grasveld met speeltoestellen dat in natte periode niet toegankelijk is.

6. Voorkomen van vervuiling

Bij de inrichting, het bouwen en het beheer van gebieden wordt het milieu belast. Vanuit haar wettelijke taak ten aanzien van het waterkwaliteitsbeheer streeft het waterschap ernaar om nieuwe bronnen van verontreiniging zoveel mogelijk te voorkomen (schoonhouden-scheiden-zuiveren). Deze bronaanpak is ook verwoord in het Emissiebeheersplan. Het waterschap besteedt hier reeds aandacht aan in de fase van de watertoets, zodat dit aspect als randvoorwaarde kan worden meegenomen in het verdere ontwerpproces.

Voor delen van de gemeente Cranendonck, die in het grondwaterbeschermingsgebied 'Budel' liggen, stelt de provincie bijkomende eisen ten aanzien van de verwerking van hemelwater.

4.1.2. Water in de huidige situatie en invloed van het initiatief

Het watersysteem van de gemeente Cranendonck is één gesloten deelwatersysteem. De oostelijke grens van het plangebied wordt gevormd door de Boschloop. Deze gekanaliseerde waterloop maakt deel uit van de bovenloop van de Buulder Aa. Dit is een relatief schone waterloop, door de provincie aangemerkt als 'ecobeekstroomgebied'.

Binnen het plangebied zijn de grondwaterstanden wisselend. Het bedrijventerrein ligt dan ook in een intermediair gebied, met aan de noordwestzijde een infiltratiegebied en aan de noordoostzijde een kwelgebied.

De middenzone van het plangebied is parkachtig ingericht, met daarin opgenomen een waterbuffer. In het plangebied is een duurzaam (gescheiden) rioolstelsel aangelegd. Via dit stelsel wordt het hemelwater van de daken afgekoppeld naar de buffer. Hier wordt het water tijdelijk geborgen en langzaam geïnfiltreerd in de bodem.

Het gehele plangebied is tevens aangewezen als 25-jaarszone van grondwaterbeschermingsgebied Budel. Aan het gebruik en de bebouwing van deze gronden worden regels gesteld om te zorgen dat de waterwinning in dit gebied ook op langere termijn wordt veiliggesteld. Door de provincie Noord-Brabant zijn deze regels vastgelegd in de Provinciale Milieu Verordening en de Verordening Ruimte. Voor zover nodig zijn de betreffende regels doorvertaald in de planregels. Zo dient, voor dat nieuwe bebouwing opgericht kan worden, gemotiveerd te worden dat dit geen beperking of verstoring oplevert voor het grondwater en de waterwinning.

4.1.3. Te nemen voorzieningen

In het plangebied is een duurzaam rioolstelsel aanwezig. De bestaande bedrijven zijn hierop aangesloten. Van deze bedrijven wordt het hemelwater dan ook gescheiden van het afvalwater. Ook bij uitbreiding van bestaande bedrijven of nieuw te vestigen bedrijven in het gebied wordt het hemelwater gescheiden van het afvalwater.

4.1.4. Proces

De waterparagraaf is voor commentaar voorgelegd aan het Waterschap De Dommel. Ze kunnen instemmen met de beschreven uitgangspunten en de te nemen voorzieningen ten aanzien van uitbreidingen aan bestaande bedrijven en nieuw te vestigen bedrijven.

4.2. Geluid

Geluidhinder kan ontstaan door verschillende activiteiten. Hierbij kan gedacht worden aan weg-, rail- en luchtvaartverkeer, maar ook aan industriële activiteiten. De Wet geluidhinder, de Wet milieubeheer en het bouwbesluit geven normen weer voor de hoogst acceptabele geluidbelasting en minimale geluidwering bij geluidsgevoelige functies zoals woningen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen bestaande en nieuwe situaties.

4.2.1. Wegverkeerslawaaï

Artikel 76 Wet geluidhinder stelt dat bij vaststelling van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een zone van een zoneplichtige weg de waarden zoals vastgesteld in de Wet geluidhinder in acht genomen moeten worden. Dit geldt niet voor al aanwezige woningen en wegen.

Dit bestemmingsplan maakt geen nieuwe geluidgevoelige objecten mogelijk. Wel wordt met dit bestemmingsplan de realisatie van enkele nieuwe wegen mogelijk. Op enige afstand van deze potentiële wegen liggen wel geluidgevoelige objecten. Het betreft hierbij enkele burgerwoningen (Fabrieksstraat, Heikantstraat, Van der Puttenstraat).

4.2.2. Industrielawaai

Het plan regelt bestaande en nieuw te ontwikkelen bedrijven op het bedrijventerrein Airpark. Binnen het bedrijventerrein zelf zijn geen geluidgevoelige functies aanwezig. Wel liggen in de omgeving een aantal geluidgevoelige bestemmingen, zoals burgerwoningen. Op het bedrijventerrein komen bedrijven voor die geluid produceren en daardoor mogelijk hinder veroorzaken. Om eventuele hinder als gevolg van Industrielawaai naar functies buiten het plangebied te beperken/ voorkomen wordt een zonering van de bedrijvigheid toegepast. Bedrijven in zwaardere milieucategorieën, die mogelijk meer geluidhinder veroorzaken, zijn dicht bij het vliegveld geprojecteerd. Daaromheen, richting de kern en burgerwoningen heeft lichtere bedrijvigheid een plek gekregen. Op deze manier wordt zeker gesteld dat geluidgevoelige functies, zoals woningen, geen overlast ondervinden van de bedrijven op het bedrijventerrein. Voor nieuw te realiseren bedrijven op het terrein geldt dat ze dienen te passen binnen milieucategorie 2, 3.1 en 3.1. Hiermee wordt veiliggesteld dat de geluidinvloed dusdanig beperkt is dat aanwezige geluidgevoelige functies (met name woningen in de omgeving) hiervan geen hinder ondervinden.

4.2.3. Luchtvaartlawaaï

Het plangebied grenst aan het vliegveld Kempen Airport. Hier ontstaat geluidhinder, veroorzaakt door opstijgende en landende vliegtuigen. Voor het vliegveld is een geluidzone vastgelegd. Deze loopt voor een klein deel over het plangebied en wordt dan ook overgenomen in het bestemmingsplan (verbeelding en regels). Bij de bebouwing op het bedrijventerrein is geen sprake van geluidgevoelige functies. Het luchtvaartlawaaï legt dan ook geen belemmeringen op voor voorliggend bestemmingsplan..

4.3. Luchtkwaliteit

Ten behoeve van de ontwikkeling van het bedrijventerrein en ter onderbouwing van de beoogde functies in het momenteel geldend bestemmingsplan "Bedrijventerrein Airpark" is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de rapportage van 19 april 2006 (Arcadis, kenmerk 110623/CE6/OM6/000408). Uit het onderzoek is gebleken dat de concentraties van maatgevende verontreinigende stoffen zowel binnen als nabij het plangebied ruim binnen de gestelde grenswaarden blijven. Het functioneren van het bedrijventerrein zorgt er dan ook niet voor dat de luchtkwaliteit onevenredig verslechterd. Daarmee zijn er vanuit het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen voor het gebruik van het plangebied als bedrijventerrein.

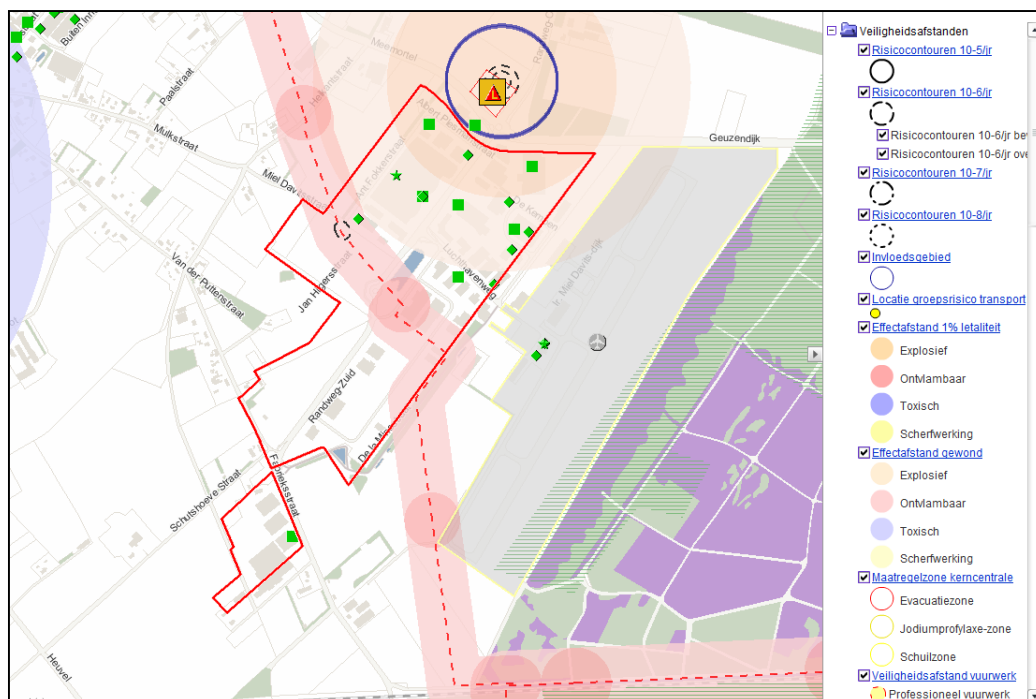
4.4. Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op het beheersen van risico's en de effecten van calamiteiten en het bevorderen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten (bedrijven en transport) met gevaarlijke stoffen. Dat gebeurt enerzijds door te voorkomen dat te dicht bij gevoelige bestemmingen, activiteiten en/of transport met gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Anderzijds door de zelfredzaamheid van personen te bevorderen en door de calamiteitenbestrijding te optimaliseren.

Bij ruimtelijke plannen moet ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water, door de lucht of leidingen.

Ten aanzien van bedrijven is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing. Ten aanzien van transport is de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Rnvg) van toepassing. In deze regelgeving wordt onderscheid gemaakt tussen het zogenoemde "plaatsgebonden risico" en het "groepsrisico". Voor transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen moet worden getoetst aan het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).



Afbeelding 6 Uitsnede risicokaart inclusief plangebied (indicatief rood omrand) en omgeving

1. Plaatsgebonden Risico (PR):

Dit is een maat voor de kans dat iemand dodelijk wordt getroffen door een calamiteit met een gevaarlijke stof. De gestelde norm is een ten minste in acht te nemen grenswaarde (PR 10^{-6} /jr) die niet mag worden overschreden ten aanzien van 'kwetsbare objecten', alsmede een zoveel mogelijk te bereiken richtwaarde (PR 10^{-6} /jr) ten aanzien van 'beperkt kwetsbare objecten';

2. Groepsrisico (GR):

Dit is een maat voor de kans dat een grotere groep (tenminste 10 personen) tegelijkertijd dodelijk getroffen kan worden door een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Het GR is een toetsingswaarde

waarin de kans op groepen slachtoffers is verwerkt. Het is gekoppeld aan de personendichtheid binnen het invloedsgebied van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht. Dit betekent dat er een politieke afweging moet worden gemaakt van de risico's tegen de maatschappelijke baten en kosten van een risicovolle activiteit. Ongeacht de hoogte van het groepsrisico zal men zich altijd de vraag moeten stellen of ook de fysieke veiligheid voldoende is gewaarborgd, óók als de groepsrisicocurve de oriënterende waarde niet overschrijdt.

Hieronder zijn in de verschillende paragrafen de uitkomsten verwoord ten aanzien van externe veiligheid in relatie tot verschillende risicovolle inrichtingen, transportroutes en/of objecten.

De gemeenteraad van Cranendonck heeft de Beleidsvisie Externe Veiligheid op 13 april 2010 vastgesteld.

Transportroutes weg of spoor

Binnen of nabij het plangebied zijn geen relevante transportroutes voor gevaarlijke stoffen aanwezig die invloed hebben op externe veiligheid.

Luchthaven Budel

Wetgeving

Het plangebied is gelegen naast de luchthaven Budel. Dit is geen militair vliegveld. De luchtvaart wordt beschouwd als een risicovolle activiteit. De voormalige Luchtvaartwet kende nog geen normstelling en beoordelingskader voor externe veiligheid. In de vigerende Wet luchtvaart is het reguleringsregiem uitgebreid met de milieuthema's externe veiligheid en lucht. Het regiem voor externe veiligheid is voor burgerluchthavens direct in werking getreden. Voor een militair vliegveld kan de minister van defensie besluiten dat te doen. De minister kan van die mogelijkheid op een nader te bepalen tijdstip gebruik maken.

Regelgeving voor luchthaven Eindhoven

In opdracht van de provincie Noord-Brabant is door het NLR (National Aerospace Laboratory) een analyse gemaakt van de externe veiligheid als gevolg van het vliegverkeer rondom de luchthaven Budel. De luchthaven is één van de luchthavens die met de introductie van de Regeling Burgerluchthavens en Militaire Luchthavens (RBML) onder verantwoordelijkheid valt van de provincie Noord-Brabant.

Eind 2009 is de Regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens (RBML) in werking getreden. Op basis van deze regelgeving moet een AMVB worden opgesteld. Hierbij moet bij aangewezen luchthavens (waaronder ook militaire luchthavens), een luchthavenbesluit worden opgesteld, waarin een grenswaarde voor externe veiligheid kan worden opgenomen.

Plaatsgebonden risico ten gevolge van de luchthaven

Een klein gedeelte van het bedrijventerrein ligt binnen de plaatsgebonden risicocontour van de luchthaven.

Bedrijven

Op basis van de gemeentelijke visie over externe veiligheid is bedrijventerrein Airpark en Fabriekstraat aangewezen als een bedrijventerrein waar nieuwe en bestaande risicovolle bedrijven zich onder voorwaarden mogen vestigen en uitbreiden.

Verder ligt er buiten het plangebied een LPG-tankstation van Beheer en beleggingsmaatschappij Van Horne B.V. (Randweg Oost 1) welke invloed heeft op het plangebied.

Een LPG-tankstation is een categoriale inrichting volgens het Bevi. Dit houdt in dat het plaatsgebonden risico is weergegeven in de Revi. Het plaatsgebonden risico voor nieuwe plannen moet worden afgelezen uit tabel 1 van de Revi. In de vergunningen van de LPG-tankstations is de doorzet van LPG beperkt tot 129 m³/jaar. Het plaatsgebonden risico (10⁻⁶/jaar) van het tankstation is 45 meter vanaf het vulpunt LPG, 25 meter vanaf de ondergrondse tank LPG en 15 meter vanaf de afleverzuil LPG. De plaatsgebonden risicocontour (PR 10⁻⁶/jr) het LPG-tankstation ligt buiten het plangebied.

Groepsrisico ten gevolge van bedrijven

Voor de hoogte van het groepsrisico is een berekening alleen uitgevoerd voor de huidige situatie, omdat het een conserverend plan betreft. Hierdoor zal het groepsrisico niet toenemen ten gevolge van het plan. Door SRE Milieudienst is een kwantitatieve risicoanalyse (SRE Milieudienst, d.d. 11 oktober 2012 (bijlage PM bij de toelichting) opgesteld voor het genoemde bedrijf.

De berekening is uitgevoerd met de Rekentool volgens Revi 2004 en Revi 2007. Revi 2007 houdt rekening met de maatregelen die zijn opgenomen in het LPG-convenant, welke zullen worden uitgevoerd door de LPG-branchen. In het convenant is afgesproken dat de LPG-sector vóór 1 januari 2010 maatregelen treft die de externe veiligheidsrisico's verminderen bij de overslag van een LPG-tankwagen naar een LPG-opslagtank en langs de transportroute van LPG-tankwagens. Het gaat om de volgende twee maatregelen:

1. Het toepassen van een verbeterde vulslang op LPG-autogastankauto's. Door het toepassen hiervan daalt de kans op een lekkage of een breuk en vermindert het aantal knelpunten met het plaatsgebonden risico.
2. Het aanbrengen van een hittewerende coating op alle LPG-tankwagens. Dit levert de brandweer in het geval van een ongeluk tijdswinst op waardoor zij meer mogelijkheden heeft om een explosie te voorkomen. Door de coating vermindert het aantal situaties met een overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico, zowel bij de tankstations als langs wegroutes.

Door het treffen van voornoemde veiligheidsmaatregelen worden de externe veiligheidsrisico's kleiner. Als gevolg daarvan zijn de afstanden voor het plaatsgebonden risico met betrekking tot bestaande LPG-tankstations in de Revi in maart 2007 verkleind en wordt het groepsrisico door de maatregelen lager. Met de berekening Revi 2007 is er geen groepsrisico.

Buisleiding

In het plangebied is een ondergrondse hogedruk aardgastransportleiding Z-532(219 mm en 40 bar) gelegen. Volgens de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) dient het plaatsgebonden risico voor de buisleiding te worden berekend met het rekenprogramma "Carola".

Plaatsgebonden Risico ten gevolge van de buisleiding

Door SRE Milieudienst is een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) (SRE Milieudienst, d.d. 12 oktober 2012) opgesteld voor de ondergrondse hogedruk aardgastransportleiding. Uit de berekening blijkt dat het plaatsgebonden risico (10⁻⁶/jaar) op de leidingen liggen. Hierdoor zou volgens het nieuwe beleid op de leidingen kunnen worden gebouwd. Echter blijft een belemmeringenstrook van 4 meter gelden. Nieuwe ontwikkelingen liggen buiten deze belemmeringenstroken. De ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen vormen geen belemmering voor ontwikkelingen voor wat betreft het plaatsgebonden risico of belemmeringenstrook.

Groepsrisico ten gevolge van de buisleiding

Uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde ligt.

Groepsrisico

Bij het vaststellen van dit nieuwe bestemmingsplan moet het groepsrisico, conform artikel 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en paragraaf 4.3 van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, worden verantwoord. Dat houdt in, dat de hoogte van het groepsrisico bekend moet zijn en de bijdrage van het ruimtelijk plan aan het groepsrisico (verhoging/verlaging). Er moet inzicht worden gegeven in de te verwachten dichtheid van personen in de invloedsgebieden van risicobronnen binnen en buiten het plan. Verder moet advies worden gevraagd aan de Veiligheidsregio.

Op **p.m.** is een reactie/advies ontvangen van de Veiligheidsregio Brabant Zuidoost, Proactie en Preparatie Brandweer te Eindhoven (bijlage). Dit advies is verwerkt in de verantwoording van het groepsrisico (paragraaf **p.m.**). In meer algemene zin adviseren zij:

Groepsrisicoverantwoording

Medio 2010 heeft de gemeenteraad de visie externe veiligheid vastgesteld. In deze visie is een algemeen verantwoordingskader opgenomen. In het kader van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico wordt een afweging gemaakt ten aanzien van enerzijds het belang van de ruimtelijke ontwikkeling en anderzijds het risico dat een groep mensen komt te overlijden als gevolg van een ramp of incident met gevaarlijke stoffen. In artikel 13 van het Bevi en paragraaf 4.3 van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen zijn de elementen beschreven die in ieder geval in de verantwoording aan de orde moeten komen. Hieronder is de verantwoording per element beschreven.

Te verwachten dichtheid van personen binnen het invloedsgebied en de hoogte van het groepsrisico.

Het onderhavig bestemmingsplan ligt binnen de invloedsgebieden van een hogedruk aardgasleiding binnen het plangebied en één risicovol bedrijf buiten het plangebied met invloed op het plangebied. Door de SRE Milieudienst is een kwantitatieve risicoanalyse opgesteld voor de het LPG-tankstation en de hogedruk aardgasleiding (SRE Milieudienst, d.d. 10 oktober 2012 en SRE Milieudienst d.d. 12 oktober 2012, bijlage PM bij de toelichting). Uit de risicoanalyses blijkt dat het groepsrisico onder de oriënterende waarde blijft.

Bij de berekeningen is uitgegaan van een personendichtheid op het bedrijventerrein van 80 personen per hectare. Dit komt overeen met een hoge dichtheid op basis van de handreiking verantwoording groepsrisico.

Maatregelen aan de risicobron ter beperking van het groepsrisico

Voor de bedrijven zijn milieuvergunningen verleend. In deze vergunningen is de Best Beschikbare Techniek (BBT) voorgeschreven. De kans en effect op een ongeval voor de ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen wordt kleiner wanneer deze dieper worden gelegd of door het aanbrengen van voorzieningen boven deze aardgastransportleidingen (b.v. betonplaten). Gezien de al kleine risicoafstanden en het lage groepsrisico is het niet zinvol om kosten te maken om deze ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen dieper te leggen.

Mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico

Binnen Nederland is de grond schaars. In het belang van zorgvuldig gebruik van de ruimte moet de gemeente daarom de reële mogelijkheden van intensief en meervoudig ruimtegebruik op bedrijventerreinen bekijken en naar de wijze waarop oneigenlijk gebruik kan worden tegen gegaan. Daartoe wordt het plangebied bestemd voor bedrijfsfuncties.

Mogelijke bron- en 'end of pipe'-maatregelen om het groepsrisico te beperken

Binnen het gebied kunnen alle soorten risico's voorkomen van zowel bedrijven als van de wegen. Er is een drietal soorten ongevalsscenario's te onderscheiden:

- explosie (druk);
- brand;
- het vrijkomen van toxische stoffen (door brand of het vrijkomen van een toxisch gas).

Voor alle drie de scenario's gelden andere maatregelen.

Explosie

Bij een explosie komen hoge drukken tot stand. Dicht bij de bron zijn de drukken zo hoog dat maatregelen bijna niet mogelijk zijn. Ondanks dat bij de (voormalige milieuvergunning) omgevingsvergunningen de Best Beschikbare Technieken (BBT) zijn toegepast voor de risicovolle activiteiten, kunnen drukken bij de bron zo hoog zijn dat maatregelen niet mogelijk zijn en/of dermate hoge kosten met zich meebrengen dat niet redelijk is deze maatregelen toe te passen. Wel kan gehard glas bij gebouwen voorkomen dat er extra slachtoffers door rondvliegend glas zullen vallen. Gezien de hoge kosten van dit glas (3,5 maal zo duur als standaard HR ++ glas) wordt dit niet verplicht gesteld in het bestemmingsplan.

Brand

Bij een brand komt veel hitte vrij. De effectafstand (1% letaal) van de ondergrondse hogedruk aardgastransportleiding binnen het plangebied is respectievelijk 75 meter, de hitte op deze afstand bedraagt 12,5 kW/m². De Effectafstand wordt bepaald door een zogenaamde guillotinebreuk.

De kans op een guillotinebreuk is klein. Het meest geloofwaardige scenario is een lek in de ondergrondse hogedruk aardgastransportleiding. De effectafstand voor een ondergrondse hogedruk aardgastransportleiding van 12 inch en 40 bar ligt zijn klein. Gelet op de kleine kans op een guillotinebreuk en de extra kosten die gemaakt moeten worden aan de nieuwe gebouwen is het niet zinvol dit op te leggen in het bestemmingsplan. Verder zijn de effectafstanden zeer klein bij een lek van een ondergrondse hogedruk aardgastransportleiding dat het niet zinvol is hier iets voor op te nemen in het bestemmingsplan.

Toxisch

Afhankelijk van de toxiciteit van de vrij te komen (verbrandings)gassen kunnen op grote afstand van de bron nog doden vallen. De enige maatregel is het buiten houden van deze toxische gassen. Hierbij geldt o.a. dat de ventilatiesystemen moeten kunnen worden uitgezet. De maatregel is makkelijk uit te voeren door een noodstop bij bijvoorbeeld de receptie van de kantoorgebouwen. Binnen het plangebied komt het scenario toxisch niet voor.

Zelfredzaamheid binnen het plangebied

Bij brief van 19 april 2013, kenmerk 13.U.01785, geeft de Veiligheidsregio Zuidoost-Brabant aan dat de zelfredzaamheid in het plangebied als voldoende beschouwd mag worden.

Bereikbaarheid binnen het plangebied

Uit informatie van de brandweer Cranendonck en uit het op 12 juli 2013 afgegeven preadvies (kenmerk 12.U.03679) blijkt dat de bereikbaarheid van het plangebied voldoende is. Het gebied is te bereiken via meerdere toegangswegen. Ook de bereikbaarheid van de bedrijfsgebouwen is over het algemeen voldoende. Gezien het voorstaande wordt de bereikbaarheid door de Veiligheidsregio Zuidoost-Brabant voldoende geacht.

Conclusie

Het groepsrisico wordt aanvaardbaar geacht.

4.5. Milieuzonering

Binnen het plangebied zijn diverse bedrijven gevestigd. Deze bedrijven hebben een uiteenlopende aard qua functie. Een aantal gronden zijn onbebouwd, hier bestaat de mogelijkheid om nog nieuwe bedrijven te vestigen.

In principe zijn de toegestane bedrijfsactiviteiten in het plangebied begrensd tot de milieucategorieën 2, 3.1 en 3.2. Met toepassing van de afwijkingsbevoegdheid zijn ook bedrijven van categorie 4.1 mogelijk. Verder is voor de aanwezige bedrijven in milieucategorie 4.1 een uitzondering opgenomen. Voor de indeling van categorieën wordt gebruik gemaakt van de (indicatieve) lijst Bedrijven en Milieuzonering van de Vereniging Nederlandse Gemeenten. In de lijst zijn de verschillende hinderaspecten (geur, stof, geluid e.d.) per bedrijfstype gekoppeld aan een aan te houden afstand tussen het bedrijf en nabijgelegen gevoelige functies. Door de keuze voor de toe te laten categorieën per deelgebied ontstaat een ruimtelijke scheiding waarbij weinig hinder veroorzakende bedrijven dicht bij gevoelige functies kunnen staan en veel hinderveroorzakende bedrijven juist verder af (in dit geval nabij het vliegveld). In alle gevallen wordt de aanbevolen afstand tussen de bedrijvigheid en omliggende gevoelige functies behaald.

Voor het deel van het bedrijventerrein dat nog ontwikkeld dient te worden, geldt dat in enkele gevallen burgerwoningen relatief dicht bij het plangebied liggen. Het betreft hierbij afstanden tussen de 100 en 200 meter. De toegestane milieucategorie voor nieuw te vestigen bedrijven wordt hierop afgestemd. In de regels wordt opgenomen dat de maximale hinderafstand 100 meter mag bedragen, waarmee de bedrijven begrensd worden op milieucategorie 3.2.

4.6. Natuur en landschap

Gebiedsbescherming

Het belangrijkste kader voor gebiedsbescherming wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet. Deze wet regelt de bescherming van gebieden die als beschermd natuurmonument zijn aangewezen. Wanneer in of in de directe nabijheid van een aangewezen gebied een activiteit plaatsvindt die leidt tot nadelige gevolgen van het natuurgebied, dan dient hiervoor een vergunning te worden aangevraagd. Daarnaast is er bij negatieve effecten van een (nieuwe) activiteit sprake van mer-plicht.

Dankzij de Natuurbeschermingswet voldoet Nederland grotendeels aan de eisen van de Europese Habitatrichtlijn. Onder de Natuurbeschermingswet vallen de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000 gebieden), gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur en beschermde natuur- en staatsnatuurmonumenten.

Ten oosten van het plangebied is een Natura 2000- gebied gelegen, de Weerter- en Budelerbergen en Ringselven. Gelet op het conserverende karakter van het plan, is er geen effect op het plangebied te verwachten. Hieronder worden aan de hand van het wettelijke kader de consequenties voor het plangebied nader gemotiveerd.

Voor dit Natura 2000-gebied is door de provincie Limburg een concept beheerplan (Natura 2000 – concept beheerplan Weerter- en Budelerbergen & Ringselven. 9 augustus 2009) opgesteld. Hierin is voor het plangebied het volgende citaat afkomstig:

"Dit bedrijventerrein is bedoeld voor bedrijven met activiteiten waarvan ze niet grenzend aan- of liggend in een woonomgeving kunnen worden uitgevoerd. Het gaat bijvoorbeeld om activiteiten met een hogere milieubelasting, storende hoeveelheid buitenopslag of vervoersaantrekkende werking. Op bedrijventerrein Airpark zijn uitsluitend bedrijven in de categorie 2 en 3 mogelijk. Via een vrijstelling binnen de bestemming bedrijfsdoeleinden is het tevens mogelijk om bedrijven in de milieucategorie 4 te vestigen binnen het plangebied (www.airparkcranendonck.nl).

In het kader van het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Airpark' heeft Arcadis een luchtkwaliteitsmeting en watertoets uitgevoerd. In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Er zijn in het onderzoek uit 2006 berekeningen uitgevoerd voor stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), koolmonoxide (CO) en benzapyreen (BaP). Voor het plangebied is voor de laatste vier stoffen in geen van de onderzochte jaren een overschrijding van de normen geconstateerd. Arcadis heeft een bodemkundig-hydrologische onderzoek uitgevoerd en op de opgestelde waterparagraaf heeft het Waterschap De Dommel in 2005 een positief water advies gegeven. Daarnaast heeft Arcadis getoetst aan de Flora- en faunawet (Natuurtoets van november 2004).

Er is destijds niet getoetst op de Natura 2000-doelstellingen. Er kan op dit moment niet worden uitgesloten of er (significant) negatieve effecten zullen ontstaan. Hier zal meer inzicht in moeten komen. Om die redenen zal voor de bedrijven op Airpark Brabant een vergunningplicht gelden in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998.

Aangezien de gewenste en deels aanwezige gebruiksvorm niet is opgenomen in het beheerplan is een vergunningprocedure noodzakelijk. Hierbij geldt het volgende kader:

"Op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 is het verboden om zonder vergunning projecten of andere handelingen te verrichten die de kwaliteit van beschermde habitats of soorten kunnen aantasten. Gebruik dat, al dan niet onder voorwaarden, geen significante schade toebrengt aan de natuurwaarden, wordt benoemd in het beheerplan. Hiervoor is geen natuurbeschermingswet-vergunning noodzakelijk. In dit verband wordt een toetsing bestaand gebruik uitgevoerd.

Toetsing huidig gebruik wordt uitgevoerd om te beoordelen welke activiteiten binnen een gebied uitgevoerd kunnen worden zonder dat zij schade berokkenen aan beschermde habitats, soorten of broedvogels.

Tevens is het van belang te kijken welke activiteiten gereguleerd moeten worden, zodanig dat zij geen schade meer veroorzaken. Dat wil zeggen dat er beperkende voorwaarden aan die activiteit gesteld worden, bijvoorbeeld een wegafsluiting in de avonduren of het regelen van maaidata bij het onderhoud aan wegbermen. Daarnaast is het ook van belang om te bepalen voor welke activiteiten een vergunningsprocedure opgestart dient te worden, omdat bij voorbaat niet kan worden uitgesloten dat significante schade optreedt. Als laatste bestaat er nog een categorie die niet wenselijk is, omdat deze activiteit zo schadelijk is dat hiervoor in beginsel geen vergunning kan worden verleend. Het gaat hierbij dus expliciet niet om nieuwe activiteiten en autonome ontwikkelingen.

Om te beoordelen welke effecten het huidig gebruik heeft, zijn de bestaande activiteiten toebedeeld aan één of meerdere categorieën. Deze categorieën zijn hieronder weergegeven (Steunpunt Natura 2000):

Categorie 1: Gebruiksvorm in beheerplan zonder wijzigingen/maatregelen

Categorie 2: Gebruiksvorm in beheerplan met wijzigingen/ maatregelen

Categorie 3: Gebruiksvorm niet in beheerplan, vergunningsprocedure

Dit zijn bestaande gebruiksvormen waarbij de negatieve effecten niet met algemene regels in beheerplannen gemitigeerd kunnen worden. Indien de effecten van bestaande gebruiksvormen onvoldoende bekend zijn, wordt de gebruiksvorm in eerste instantie ook in deze categorie geplaatst. Dit volgt uit het voorzorgsbeginsel: als niet bekend is welk effect een gebruiksvorm heeft, dan moet deze eerst getoetst worden. Op basis van nader onderzoek kan de gebruiksvorm toch (al dan niet met mitigerende maatregelen) in het beheerplan opgenomen worden (categorie 2).

Categorie 4: Gebruiksvorm niet in beheerplan."

(Citaat eveneens uit concept beheerplan)

Zoals eerder vermeld is een beperkt deel van het plangebied tevens aangewezen als Ecologische hoofdstructuur (EHS). Het betreft de stroken aan de noordwest- en zuidoostzijde van het plangebied. De strook tussen het bedrijventerrein en het vliegveld is aangewezen als EHS en ecologische verbindingzone. De strook aan de noordwestzijde van het plangebied is in het verleden aangelegd als 'compensatienatuur'. Ook dit deel is inmiddels bestempeld als EHS. De meest zuidelijke punt van het plangebied bestaat uit compensatienatuur voor de aanleg van de 2^e fase van het bedrijventerrein Airpark. Dit bosgebiedje, bestaande uit zomereik, wilg, berk en vuilboom, heeft een oppervlakte van circa 1,61 ha.

Binnen het plangebied is geen sprake van bijzondere landschappelijke waarden.

De ontwikkeling van het bedrijventerrein wordt op een dusdanige wijze vormgegeven dat geen afbreuk wordt gedaan aan de bestaande natuurwaarden in het gebied. De aanwezige EHS wordt beschermd door hiervoor de bestemming 'Natuur' op te nemen.

Soortenbescherming

Soortbescherming vindt zijn wettelijk kader in de Flora- en faunawet (ff-wet); hierdoor worden de in deze wet aangemerkte soorten beschermd, ongeacht waar deze planten en dieren zich bevinden. Om de instandhouding van de beschermde soorten te waarborgen moeten negatieve effecten op de instandhouding worden voorkomen. Hiertoe zijn in de wet verschillende verbodsbepalingen geformuleerd en zijn de soorten onderverdeeld in drie categorieën:

- categorie 1: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de ff-wet. Er hoeft voor deze activiteiten geen ontheffing te worden aangevraagd;

- categorie 2: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de ff-wet, mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van LNV goedgekeurde gedragscode. Deze gedragscode moet door een sector of ondernemer zelf worden opgesteld en ingediend voor goedkeuring. Is er geen goedgekeurde gedragscode aanwezig, dan dient ontheffing aangevraagd te worden;
- categorie 3: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor soorten in deze categorie geen vrijstelling. Ook niet op basis van een gedragscode. Hiervoor is een ontheffing nodig.

Ontheffingaanvragen op basis van categorie 1 en 2 worden getoetst aan het criterium 'doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort' (de zogenaamde lichte toets). Ontheffingaanvragen op basis van categorie 3 krijgen te maken met de 'uitgebreide toets'. Dit houdt in dat wordt getoetst op drie criteria, te weten 1) er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang, 2) er is geen alternatief en 3) doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort. Aan alle criteria moet worden voldaan.

Voor een groot deel van het plangebied is het plan conserverend van aard. In het verleden zijn hier bedrijfsbestemmingen toegekend, waarna bedrijfsgebouwen zijn gerealiseerd en bedrijven actief zijn geworden. In dit deel van het plangebied zal het gebruik en de bebouwing na vaststelling van voorliggend bestemmingsplan niet wijzigen. Er treden hier dan ook geen veranderingen op voor planten- en/ of diersoorten in het gebied. Voor de gronden die van een uit te werken bedrijfsbestemming worden omgezet naar een directe bedrijfsbestemming is wel sprake van nieuwe bebouwings- en gebruiksmogelijkheden.

4.7. Bodem

Ten behoeve van de ontwikkeling van het bedrijventerrein en ter onderbouwing van de beoogde functies in het momenteel geldend bestemmingsplan "Bedrijventerrein Airpark" is een bodemonderzoek uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn vastgelegd in de rapportage van 20 mei 1999 (Het Milieuburo, rapportnummer 99-0410-21) en 5 augustus 2008 (HMB, rapportnummer 08234301A).

De geconstateerde verhoogde waarden in boven- en ondergrond en de grondmengmonsters vormen geen belemmering/ beperking voor de ontwikkeling en het functioneren van het bedrijventerrein. Vanwege de verhoogde gehalten zware metalen gelden er gebruiksbependingen voor het gebruik van het (freatisch) grondwater.

De bodemkwaliteit legt dan ook geen beperkingen op aan de inrichting en het gebruik van het bedrijventerrein.

In de periode tussen het onderzoek en het opstellen van voorliggend plan hebben zich geen wijzigingen van het grondgebruik voorgedaan die hebben kunnen leiden tot verslechtering van de bodemkwaliteit.

Ingevolge de bij de bestemming "Uit te werken bedrijfsdoeleinden – UB-" behorende uitwerkingsregels (artikel 4 vijfde lid onder d van het bestemmingsplan) dient (aanvullend) onderzoek te zijn gedaan naar mogelijke bodemverontreiniging die een wettelijk beletsel zou kunnen betekenen voor de ontwikkeling van de bestemming.

Dit aanvullend onderzoek is gedurende de periode van vooroverleg en inspraak uitgevoerd. Uit het aanvullend onderzoek blijkt dat alleen in de bovengrond lichte verontreinigingen met cadmium en zink zijn aangetoond. De oorzaak ligt het feit dat middels depositie van uitstoot van de zinkassenindustrie de bovengrond met deze stoffen licht verontreinigd is geraakt. In de ondergrond zijn geen verontreinigingen aangetoond. De aangetoonde lichte verontreinigingen in de grond zijn zodanig dat nader onderzoek niet noodzakelijk is. Er hoeven op basis van de bodemkwaliteit geen beperkingen aan het gebruik van het terrein worden gesteld. Wel wordt aanbevolen het grondwater niet op te pompen en voor menselijk en/of dierlijk consumptie te gebruiken. Het rapport is als bijlage bij de toelichting toegevoegd.

4.8. Archeologie en cultuurhistorie

Om na te gaan of in het plangebied archeologische resten kunnen worden aangetroffen is in het kader van het moederplan "Bedrijventerrein Airpark" voor het gehele plangebied (inclusief uit te werken bestemming) een bureauonderzoek en een inventariserend booronderzoek uitgevoerd. Op basis van het bureauonderzoek bestond de verwachting dat in het plangebied bewoningssporen aangetroffen zouden kunnen worden. Het booronderzoek heeft hiervoor echter geen indicaties opgeleverd, noch in de vorm van vondstmateriaal, noch in de vorm van een in tact bodemprofiel over een groter oppervlak. Uit de boringen die gezet zijn in het plangebied kan worden opgemaakt dat het bodemprofiel in een groot deel van de gevallen is verstoord tot op of in het moedermateriaal. De kans op het aantreffen van behoudenswaardige archeologische resten in het plangebied (van het moederplan "Bedrijventerrein Airpark" is hierdoor gering. De provincie Noord-Brabant heeft op 27 juli 2004 ingestemd met de conclusie van het onderzoek.

Op de Erfgoedkaart A2-gemeenten (waaronder de gemeente Cranendonck) zijn binnen het plangebied enkele aanduidingen opgenomen. Het betreft 2 hoge dekzandruggen, aan de zuid- en westzijde van het plangebied en een strook met moeren en laagte op het hoge aan de oostzijde, op de grens met het vliegveld.

Uit de kaart is op te maken dat het gebied in het verleden voornamelijk uit heide bestond. De westzijde van het gebied is tevens aangewezen als 'oude akkers'. Dit betreft het terrein waar de daadwerkelijke ontwikkeling als bedrijventerrein nog niet heeft plaatsgevonden. Deze elementen behoren tot categorie 3 – cultuurhistorische elementen van lokale waarde.

In het plangebied zijn geen hoge cultuurhistorische waarden aanwezig die door het plan bedreigd worden.

4.9. Verkeer en parkeren

Ten behoeve van het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Airpark" zijn de verkeersstromen in de toenmalige huidige situatie en toekomstige situatie (prognosejaar 2015) in beeld gebracht. Hierbij is rekening gehouden met toekomstige woningbouw in de gemeente (uit: Woningbouwprogramma Cranendonck), de uitbreiding van bedrijventerrein Airpark en de ontwikkeling van het Duurzaam Industriepark Cranendonck (DIC). Uitgaande van al deze ontwikkelingen is het volgens de berekening niet noodzakelijk om de Randweg-Oost uit te breiden naar 2x2 rijstroken. In de huidige vorm (2x1 rijstrook met gescheiden fietspad en gereconstrueerde aansluiting Nieuwendijk en A2) kunnen de verkeersintensiteiten zonder problemen worden verwerkt.

Het parkeren op het bedrijventerrein dient zoveel mogelijk op eigen terrein te geschieden. Dit geldt zowel voor werknemers van de betreffende bedrijven als voor bezoekers. In de regels van het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Airpark" is hiervoor een minimale omvang opgenomen van 0,8 parkeerplaatsen per 100 m² bruto vloeroppervlak. Deze maatvoering wordt ook in voorliggend plan overgenomen voor het gehele plangebied.

4.10. Duurzaamheid en energie

De gemeente Cranendonck onderschrijft de uitgangspunten van het principe duurzaam bouwen, Daartoe worden via de Bouwverordening en het Bouwbesluit eisen gesteld aan nieuwbouwplannen. De gemeente Cranendonck toetst nieuwe bouwplannen derhalve op het aspect duurzaam bouwen en bij nieuwe bouwplannen wordt rekening gehouden met duurzaamheid.

5. Juridische planaspecten

5.1. Opzet van de planregels

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Inleidende regels;
- Bestemmingsregels;
- Algemene regels;
- Overgangs- en slotregels.

5.1.1. Inleidende regels

In de inleidende regels staan de bepalingen die nodig zijn om de overige regels goed te kunnen hanteren. De begripsbepalingen (art. 1) bevatten uitleg van de in het plan gebruikte begrippen. De wijze van meten (art. 2) bevat technische regelingen met betrekking tot het bepalen van hoogtes, oppervlaktes, etc.

5.1.2. Bestemmingsregels

De bestemmingen beginnen telkens met een bestemmingsomschrijving, waarin in algemene bewoordingen wordt aangegeven waarvoor de gronden, waaraan de desbetreffende bestemming is toegekend, mogen worden gebruikt. Deze bestemmingsomschrijving wordt gevolgd door de bouwregels, waarin staat aangegeven onder welke voorwaarden bebouwing van deze gronden is toegestaan. Afhankelijk van de bestemming en de noodzakelijke regeling kunnen de bouwregels worden gevolgd door nadere eisen, specifieke gebruiksregels, omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk en wijzigingsbevoegdheden. Ook kunnen afwijkingsregels voor bebouwing en gebruik zijn opgenomen.

Alle regels die op een bepaalde bestemming van toepassing zijn, worden zoveel mogelijk in de bestemmingsregels zelf geregeld. Op deze wijze wordt bij de digitale versie van het plan bij het aanklikken op adres of bestemmingsvlak zo veel mogelijk informatie gegeven zonder dat er verder doorgeklikt hoeft te worden. In dit bestemmingsplan zijn vier bestemmingen en één dubbelbestemming opgenomen.

Artikel 3 Bedrijventerrein

Deze bestemming is opgenomen voor alle uitgeefbare gronden binnen het terrein. Zowel de feitelijk te bebouwen gronden als de omliggende onbebouwde gronden (parkeerplaats, inrit e.d.) behoren tot deze bestemming. Voor de bebouwing is een bouwvlak opgenomen. Binnen de bestemming mogen zowel gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde en ondergrondse bouwwerken worden gerealiseerd, indien deze voldoen aan de bepalingen uit de bouwregels. Wel kan het college van Burgemeester en wethouders op enkele punten nadere eisen stellen aan de bebouwing. Daarnaast zijn er in artikel 3 afwijkingsbevoegdheden opgenomen voor bebouwing en gebruik.

Voor het toegestane gebruik is aansluiting gezocht bij de lijst uit de VNG-publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering'. De daarin opgenomen categorieën worden, voor opgenomen en vergelijkbare bedrijven, van toepassing verklaard. Op het bedrijventerrein zijn de categorieën 2, 3.1. en 3.2 toegestaan. Op het terrein zijn enkele bedrijven aanwezig die horen tot milieucategorie 4.1 van deze VNG-lijst. Deze bedrijven zijn specifiek aangeduid op de verbeelding. In de regels is hiervoor een uitzondering opgenomen, waardoor deze bedrijven op de betreffende locatie toegestaan zijn.

Artikel 4 Groen

De gronden die bestemd zijn als 'Groen' mogen uitsluitend als zodanig worden gebruikt. Er zijn uitsluitend gebouwen van openbaar nut en in beperkte mate bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan. Ondergronds bouwen is uitgesloten binnen deze bestemming.

Artikel 5 Natuur

De als zodanig bestemde gronden moeten de ter plaatse aanwezige natuurwaarden en landschapselementen veilig stellen en de mogelijkheid geven om verder te ontwikkelen. Bebouwing is slechts zeer beperkt toegestaan, uitsluitend in de vorm van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Aan deze bestemmingsregeling is een passage toegevoegd dat voor specifieke activiteiten, waarbij aantasting zou kunnen ontstaan van natuur- en landschapswaarden, een 'omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden' nodig is. Deze aanvullende regeling is opgenomen om de natuurwaarden in het gebied voldoende te kunnen beschermen.

Artikel 6 Verkeer

Binnen deze bestemming vallen alle gronden die een functie hebben voor de ontsluiting van het terrein voor gemotoriseerd en/ of langzaam verkeer. Op deze gronden mogen in beperkte mate gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd.

Artikel 7 Leiding - Gas

Daarnaast loopt door het plangebied een strook met de dubbelbestemming 'Leiding – Gas'. De zone behelst het daadwerkelijke traject van de ondergrondse leiding, aangevuld met een beschermingszone aan beide zijden. Deze gronden zijn in eerste plaats bestemd voor aanleg/ instandhouding/ bescherming van de aanwezige gasleiding. Ten behoeve van dit doel gelden er beperkingen voor de bouwmogelijkheden in deze strook. Op gronden ter plaatse van de dubbelbestemming 'Leiding – Gas' is geen nieuwbouw van kwetsbare objecten, zoals bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen, toegestaan. Voor een aantal werken en werkzaamheden is een regeling opgenomen, waardoor een 'omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden' nodig is.

5.1.3. Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat vijf algemene regels.

Artikel 8 Anti-dubbeltelbepaling

De anti-dubbeltelbepaling moet op grond van het Besluit ruimtelijke ordening worden opgenomen om bijvoorbeeld te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 9 Algemene bouwregels

Dit artikel bevat een algemene bepaling ten aanzien van situaties waar reeds in de huidige situatie de bedrijfsomvang en/ of de oppervlakte van het bouwperceel de specifiek gegeven maten overschrijden.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt aangegeven welk gebruik voor het gehele plangebied in elk geval als strijdig gebruik wordt beschouwd.

Artikel 11 Algemene aanduidingsregels

Dit artikel bevat de regelingen voor een tweetal specifiek aangeduide gebieden:

1. Over een beperkte deel van het plangebied, aan de uiterste oostzijde, loopt de geluidcontour van Kempen Airport. Deze zone is weergegeven op de verbeelding en gekoppeld aan regels in artikel 11.1. Deze regeling zorgt er voor dat geen (nieuwe) geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidcontour van het vliegveld gerealiseerd kunnen worden.
2. Het gehele plangebied is door de provincie aangewezen als grondwaterbeschermingsgebied. Deze aanduiding is opgenomen op de verbeelding en gekoppeld aan de regels in artikel 11.2. Voor het gebruik en de bebouwing van deze gronden gelden beperkingen, ter bescherming van de grondwaterkwaliteit.

Artikel 12 Algemene afwijkingsregels

In deze regels wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om af te wijken van ondergeschikte delen van het plan, mits voldaan wordt aan de opgenomen voorwaarden. Het gaat hierbij onder andere om beperkte afwijkingen in maatvoering en ligging van bestemmingsgrenzen en realisatie van gebouwtjes en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van openbaar nut.

5.1.4. Overgangs- en slotregels

In deze regels is het overgangsrecht vastgelegd in de vorm zoals in het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Als laatste is de slotbepaling opgenomen, welke bepaling zowel de titel van het plan als de regels bevat.

5.2. Handhaving

Het ruimtelijke beleid zoals de gemeente Cranendonck dat voor haar grondgebied heeft vastgelegd, vindt voor het belangrijkste deel haar weerslag in de vastgestelde bestemmingsplannen. Een bestemmingsplan heeft immers, zodra het rechtskracht heeft, een enorme impact op het gemeentelijk grondgebied. Het bestemmingsplan geeft bestemmingen aan gronden met bijbehorende regels met betrekking tot het gebruik en de bebouwingsmogelijkheden van deze gronden. Het bestemmingsplan kan het gebruik van in eigendom zijnde onroerende zaken zowel beperken als verruimen. Daarnaast is het bestemmingsplan één van de criteria waaraan bouwplannen moeten worden getoetst. Tot slot kan het een grondslag zijn voor het toepassen van strafrechtelijke, privaatrechtelijke en bestuursrechtelijke dwangmiddelen waarvan de kosten veelal verhaald kunnen worden op de overtreder.

Het is van belang dat deze regels eenduidig en voor iedereen duidelijk zijn. Iedereen moet weten waar hij/zij aan toe is en welke rechten hij/zij aan deze regels kan en mag ontleen maar ook welke eventuele plichten er gelden.

Dit geldt voor zowel de eigenaar/gebruiker als de vergunningverlener en de toezichthouder/handhaver.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Financiële uitvoerbaarheid

Conform het Besluit ruimtelijke ordening dient een bestemmingsplan vergezeld te gaan van een beschrijving van de financiële uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling.

Met dit bestemmingsplan wordt niet direct een nieuwe ontwikkeling beoogd. Wel worden ontwikkelingsmogelijkheden geboden, met name voor verdere ingebruikname van het bedrijventerrein "Airpark". De daadwerkelijke realisatie van de beoogde ontwikkeling zal plaatsvinden door commerciële partijen; bedrijven die hun bedrijf ter plaatse willen vestigen. Hiermee zijn dan ook geen gemeentelijke financiën gemoeid. Alle nog uit te geven gronden zijn in eigendom van de gemeente. De kosten voor aanleg van nieuwe infrastructuur, groenvoorzieningen en kabels en leidingen worden verrekend in de met de marktpartijen overeen te komen grondprijs.

Gezien het bovenstaande wordt op grond van het bepaalde in artikel 6.12 lid 2 Wro, in afwijking met het bepaalde in artikel 6.12 lid 1 Wro, geen exploitatieplan opgesteld omdat het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins is verzekerd.

Op grond van artikel 6.1, leden 1 en 2 van de Wet ruimtelijke ordening kan bij de herziening van een bestemmingsplan, waarvan in dit geval sprake is, een 'verzoek om tegemoetkoming in schade' worden ingediend. Dit houdt in dat personen die menen schade te lijden van de ontwikkeling, en die naar alle redelijkheid en billijkheid niet ten laste van hen mag komen, vergoed moet worden.

Voor het voorliggend plan is geen planschaderisicoanalyse uitgevoerd aangezien in onderhavig bestemmingsplan slechts een uitwerking is van een in het moederplan "Bedrijventerrein Airpark" toegekende "uit te werken bedrijfsdoeleinden". Er worden verder geen nieuwe ontwikkelingen in onderhavig plan mogelijk gemaakt welke leiden tot schade als bedoeld in artikel 6.1, leden 1 en 2 van de Wet ruimtelijke ordening.

6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1. Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro

Op grond van artikel 3.1.1. Bro dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plaats te vinden met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Dit geldt niet indien door de betreffende overheidsinstelling vooraf is aangegeven dat met het plan voor haar geen belangen in het geding zijn.

De resultaten van het vooroverleg voor voorliggend bestemmingsplan zijn opgenomen in de "Nota vooroverleg en inspraak bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel'". Deze nota is als bijlage bij de toelichting gevoegd. Hier wordt volstaan met een verwijzing naar de bijlagen.

6.2.2. Ingebrachte inspraakreacties

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft in de periode van 21 juni 2012 tot en met 1 augustus 2012 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is door een persoon een inspraakreactie ingediend tegen het plan. De inspraakreactie tegen voor voorliggend bestemmingsplan is opgenomen in de "Nota vooroverleg en inspraak bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel'". Deze nota is als bijlage bij de toelichting gevoegd. Hier wordt volstaan met een verwijzing naar de bijlagen.

6.2.3. Ter visielegging en vaststelling

Het ontwerpbestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel' heeft op grond van artikel 3.8 eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening van 28 maart 2013 tot en met 8 mei 2013 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 10 zienswijzen ingediend, te weten:

1. Machinefabriek Van Werde.
2. PV Transport BV
3. B.V. Houthandel F. Habraken.
4. Alpro V.V.
5. Invasto B.V.
6. Vanlier Bouwadvies
7. STIJL Advocaten namens Van Cranenbroek
8. Boskamp & Willems Advocaten namens Lammers Onroerend Goed BV en Constructiebedrijf J. Lammers BV
9. Patres namens Kemtec NV
10. Veiligheidsregio Brabant Zuidoost

Daarnaast heeft Waterschap De Dommel bij brief van 6 mei 2013, ingekomen 13 mei 2013, zienswijzen ingediend. Gezien het feit dat de zienswijze van het waterschap buiten de termijn is ontvangen en het gezien de planning van het bestemmingsplan niet mogelijk is inhoudelijk te reageren, is besloten in overleg te treden met het Waterschap De Dommel.

De zienswijzen op voorliggend bestemmingsplan zijn opgenomen in de 'Nota zienswijzen bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel'". Deze nota is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. Deze zienswijzen hebben, samen met enkele ambtshalve punten, geleid tot een wijziging van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is op 25 juni 2013 door de gemeenteraad vastgesteld.

**Bijlage 1: Nota vooroverleg en inspraak bestemmingsplan
"Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel"**

Bijlage 2: Nota Zienswijzen bestemmingsplan "Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel"

Bijlage 3: Externe veiligheid

Bijlage 4: Bodemonderzoek

Bijlage 5: Vaststellingsbesluit