

Compositie 5 stedenbouw bv

Boschstraat 35 - 37

4811 GB Breda

telefoon 076 – 5225262

fax 076 – 5213812

email info@c5s.nl

internet www.c5s.nl

kvk Breda 20083802

Gemeente Cranendonck

Bestemmingsplan

“Bedrijventerreinen Airpark en
Fabrieksstraat Herziening 2016”



Gemeente Cranendonck

Bestemmingsplan

“Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat Herziening 2016”

Inhoud

1. Toelichting
2. Bestemmingsplanregels
3. Verbeelding

id.nr. : NL.IMRO.1706.BPAIR7003-VAS1

d.d. : 16-12-2016

Projectleider:

dhr. ing. T.A.B.M. de Kousemaeker

Status:

gewijzigd vastgesteld op 13 december 2016

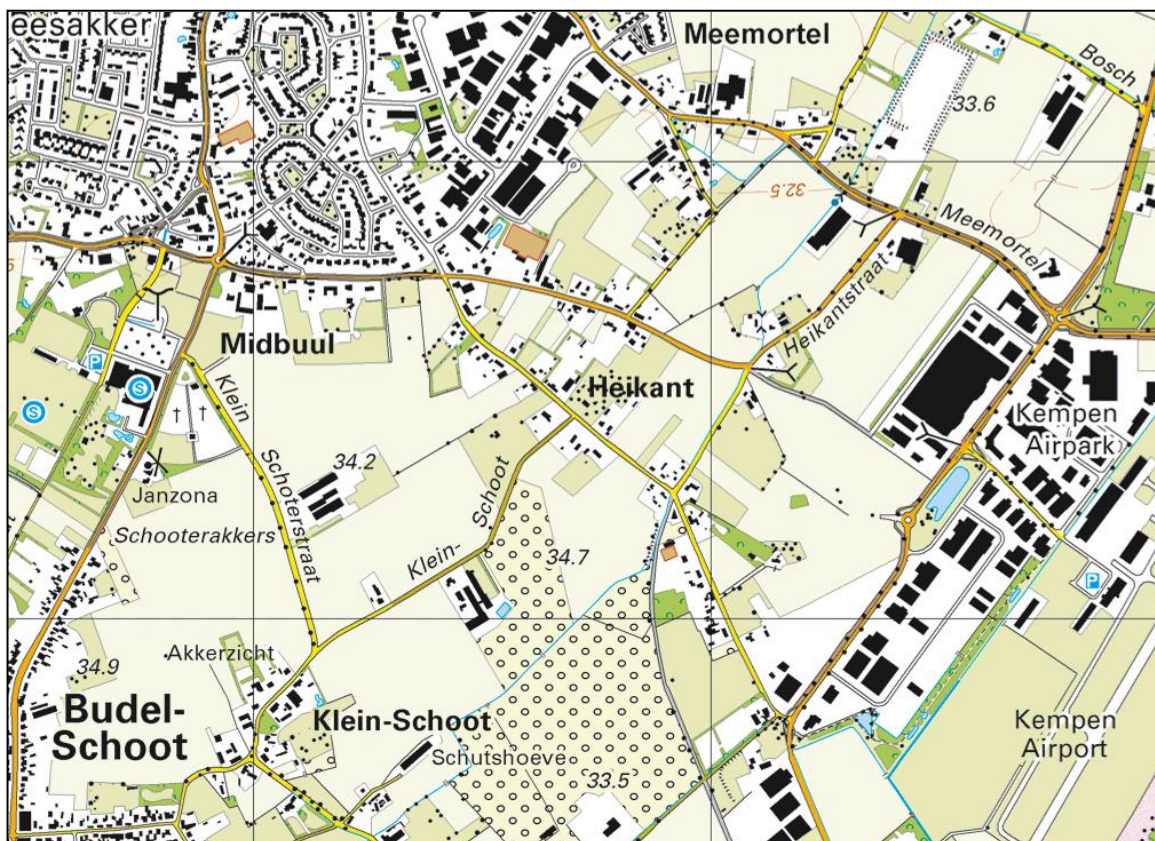
Toelichting

INHOUD

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Vigerend bestemmingsplan	4
1.3	Ligging plangebied.....	5
1.4	Leeswijzer	5
2	BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE EN ONDERDELEN HERZIENING	7
2.1	Inleiding.....	7
2.2	Beschrijving huidige situatie	7
2.3	Herzien onderdeel 1: beleid 'perifere detailhandel' uit de Detailhandelsvisie A2-gemeenten ...	8
2.4	Herzien onderdeel 2: beleid voor vergroting omvang bouwpercelen	10
2.5	Herzien onderdeel 3: wijziging van grondwaterbeschermingsgebied naar boringvrije zone ...	11
2.6	Herzien onderdeel 4: wijziging van zoneringen Luchthaven Budel	13
2.7	Herzien onderdeel 5: verruimen mogelijkheden tot aanleg van een ontsluitingsweg	14
2.8	Herzien onderdeel 6: diverse kleinschalige ambtshalve wijzigingen, w.o. rioolleiding.....	16
3	PLANTOETSING	19
3.1	Inleiding.....	19
3.2	Toetsing aan beleidskader	19
3.3	Toetsing aan milieuhygiënische aspecten.....	25
3.4	Conclusie	30
4	JURIDISCHE ASPECTEN	31
4.1	Opzet van het bestemmingsplan	31
4.2	Opbouw van het bestemmingsplan	31
5	ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	33
5.1	Economische uitvoerbaarheid	33
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	34

Bijlagen

Bijlage 1	Toelichting bestemmingsplan "Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel"
Bijlage 2	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï t.b.v. nieuwe ontsluitingsweg
Bijlage 3	Risicoanalyse spoor DIC
Bijlage 4	Vooroverlegreacties provincie Noord-Brabant en waterschap De Dommel
Bijlage 5	Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen



De bedrijventerreinen “Airpark” en “Fabrieksstraat” zijn aangrenzend aan Kempen Airport (Luchthaven Budel) gelegen en bevinden zich ten zuidoosten van de kern Budel.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan “Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel” van de gemeente Cranendonck als vervat in het GML—bestand NL.IMRO.1706.BPAIR7001-VAS1 is door de gemeenteraad op 25 juni 2013 vastgesteld. Na vaststelling van dit bestemmingsplan is door de gemeente Cranendonck nieuw ruimtelijk-economisch beleid aangenomen. Uitgangspunt hierin is onder meer dat (bestaande) bedrijven met een grote lokale gebondenheid, onder voorwaarden, uitbreidingsmogelijkheden moeten kennen. Dit past ook binnen de gedachte van de provincie Noord-Brabant, om bestaande bedrijven te behouden.

Het behoud van bestaande bedrijven voor de gemeente Cranendonck is geen vanzelfsprekendheid gelet op het huidige, meer beperkende, ruimtelijke beleid en daarnaast het op grote afstand gelegen stedelijk concentratiegebied binnen de provincie Noord-Brabant en ook het minder stringente vestigingsbeleid in de aangrenzende provincie Limburg. Door de geografische ligging van de gemeente zijn lokale bedrijven met een uitbreidingswens daardoor gedwongen om op grote(re) afstanden te moeten verplaatsen danwel naar een andere provincie te verhuizen. Het herziene ruimtelijk-economische beleid speelt in op de wens om bedrijven voor de gemeente en de direct omliggende regio te behouden.

Detailhandelsvisie A2-gemeenten en vergroting maximale omvang bouwpercelen

De bedrijventerreinen in de gemeente Cranendonck, waaronder de bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat, hebben een belangrijke rol in het herziene ruimtelijk-economische beleid. De onderhavige herziening van het bestemmingsplan voor deze bedrijventerreinen ziet toe op de gewijzigde (ruimtelijk-economische) beleidsinzichten, dit plan houdt in:

- de juridische borging beleid ‘perifere detailhandel’ uit Detailhandelsvisie A2-gemeenten;
- de juridische borging beleid voor vergroting omvang bouwpercelen.

Boringvrije zone en zoneringen Luchthaven Budel

Een herziening van een bestemmingsplan dient te voldoen aan de meest recente hogere wet- en regelgeving. Naast de voornoemde aanleiding tot de onderhavige herziening, ziet dit bestemmingsplan om die reden ook toe op:

- wijziging van grondwaterbeschermingsgebied naar boringvrije zone. Deze laatstgenoemde zone is vervolgens niet meer van toepassing op het plangebied;
- wijziging van de zoneringen rondom Luchthaven Budel.

Verruiming planologische mogelijkheden aanleg ontsluitingsweg

Tot slot ziet het onderhavige bestemmingsplan ook toe op een wijziging van de bestemmingsregeling met betrekking tot de flexibilisering van de verkaveling op een nog niet gerealiseerd deel van het bedrijventerrein. Om de nog onbebouwde gronden op het westelijk deel van het bedrijventerrein aantrekkelijker te maken voor de vestiging van bedrijven, is het van belang om de gronden zo efficiënt mogelijk in te kunnen delen. Nu is dit niet mogelijk omdat alhier een (nog niet gerealiseerde) ontsluitingsweg is geprojecteerd. Om die reden ziet dit bestemmingsplan dan ook toe op het:

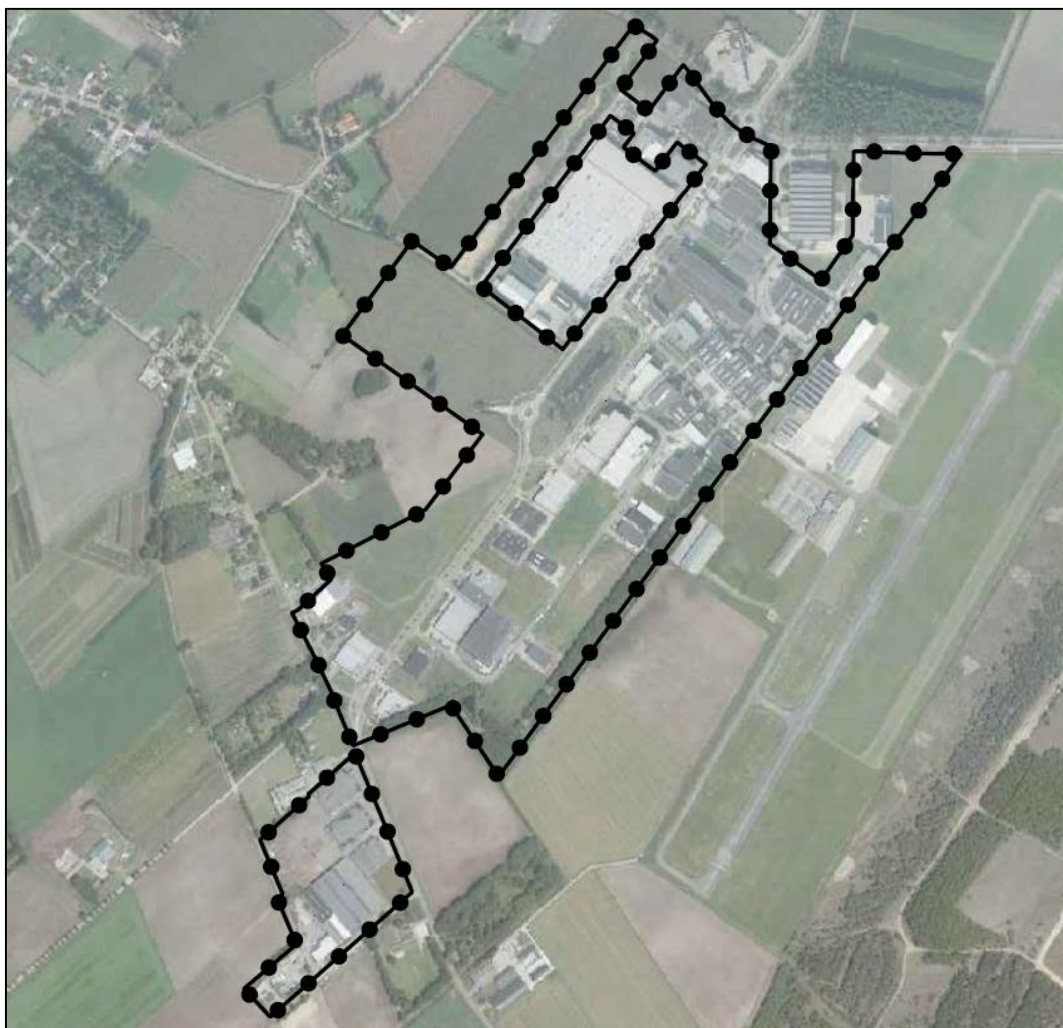
- verruimen van de planologische mogelijkheden tot aanleg van een ontsluitingsweg.

Kleinschalige ambtshalve wijzigingen

Naast de voornoemde wijzigingen hebben ook enkele ambtshalve kleinschalige wijzigingen plaats. Dit betreft een correctie van de ligging van de dubbelbestemming ter bescherming van een aanwezige gasleiding en daarnaast de opname van een dubbelbestemming ter bescherming van een aanwezige rioolleiding (zakelijk rechtstrook). Ook dient het wijzigingsplan “Bedrijventerrein Airpark en Fabrieksstraat te Budel, 1^e wijziging” te worden verwerkt. Gebleken is dat bij dit wijzigingsplan abusievelijk de landschappelijke inpassing niet publiekrechtelijk is verzekerd. Deze omissie wordt in het voorliggende bestemmingsplan hersteld door het opnemen van een passende regeling.

1.2 Vigerend bestemmingsplan

Voorliggend bestemmingsplan “Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat Herziening 2016” betreft een herziening op onderdelen van het bestemmingsplan “Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel” zoals vastgesteld op 25 juni 2013. De voorliggende herziening beperkt zich tot de voornoemde onderdelen, de overige planonderdelen zijn conserverend overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan. Daarnaast vigeert ook het wijzigingsplan “Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel, 1^e wijziging”, de regeling uit dit wijzigingsplan wordt opgenomen in het voorliggende bestemmingsplan.



Weergave van het plangebied op een luchtfoto, de plangrenzen zijn weergegeven met een zwarte bolletjeslijn.

1.3 Ligging plangebied

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. 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 aangrenzend openbaar terrein.

Als uitzondering op de voorgaande beschrijving van het plangebied geldt dat percelen ter plaatse van het bedrijventerrein Airpark welke in eigendom zijn van c.q. in gebruik zijn bij de firma Van Cranenbroek niet tot het plangebied behoren. Het bedrijf Van Cranenbroek heeft namelijk de wens om enkele ruimtelijke ontwikkelingen te doen laten plaatsvinden op deze percelen. Deze ruimtelijke ontwikkelingen worden gelet op de aard en omvang daarvan geregeld in een separaat bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een beschrijving van de huidige situatie en de gewenste planologische wijzigingen opgenomen. In hoofdstuk 3 is een integrale plantoetsing opgenomen. In hoofdstuk 4 wordt een juridische planbeschrijving gegeven. In het vijfde hoofdstuk wordt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan beschreven.

2 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE EN ONDERDELEN HERZIENING

2.1 Inleiding

Huidige situatie

Alvorens in dit hoofdstuk 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.

Onderdelen herziening 2016

Zoals in het eerste hoofdstuk beschreven worden in de voorliggende herziening van het bestemmingsplan “Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel” de volgende onderwerpen opgenomen:

- Herziening naar aanleiding van gewijzigde beleidsinzichten
 - Juridische borging beleid ‘perifere detailhandel’ uit Detailhandelsvisie A2-gemeenten
 - Juridische borging beleid voor vergroting omvang bouwpercelen
- Herziening naar aanleiding van gewijzigde hogere wet- en regelgeving
 - Wijziging van grondwaterbeschermingsgebied naar boringvrije zone. Deze laatstgenoemde zone is vervolgens niet meer van toepassing op het plangebied;
 - Wijziging van zoneringen Luchthaven Budel
- Herziening naar aanleiding van wens tot flexibilisering van de verkaveling
 - Verruimen planologische mogelijkheden tot aanleg van een ontsluitingsweg
- Diverse kleinschalige ambtshalve wijzigingen, waaronder:
 - Opname dubbelbestemming ‘Leiding – Riool’
 - Verwerking landschappelijke inpassing wijzigingsplan Fabrieksstraat 104

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van deze gewijzigde planonderdelen en worden de achterliggende oorzaken tot de planherziening weergegeven. De planologische en milieuhygiënische verantwoording wordt weergegeven in het derde hoofdstuk; tevens wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan “Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel” (2013), welke is bijgesloten in de bijlagen. De overige onderdelen van het vigerende bestemmingsplan blijven ongewijzigd.

2.2 Beschrijving huidige situatie

Ruimtelijke ontwikkeling

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’. Het merendeel van de vluchten op Kempen Airport bestaat uit zakenvluchten. Tegenwoordig worden jaarlijks circa 80.000 vliegbewegingen afgehandeld op dit vliegveld.

Ruimtelijke en functionele karakteristiek

De bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat zijn met name gericht op bedrijven met bedrijfsactiviteiten die niet goed te mengen zijn in woongebieden. Hierbij betreft het bedrijven met een hogere milieubelasting en een verkeersaantrekkende werking. Deze bedrijven zijn niet gewenst in of nabij de woonomgeving. De kavels op het terrein hebben een op dit moment 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. 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 de Randweg-Zuid is de belangrijkste toegangsweg hier wel al aanwezig. Enkele kleinere wegen voor perceelsontsluitingen dienen in de toekomst aangelegd te worden.

2.3 Herzien onderdeel 1: beleid 'perifere detailhandel' uit de Detailhandelsvisie A2-gemeenten

Inleiding

Het zijn 'roerige tijden' voor de detailhandelssector. De laatste jaren hebben zich verschillende veranderingen voorgedaan die het functioneren van de sector drastisch hebben veranderd. Ontwikkelingen zoals de opkomst van winkelen via het internet en de teruglopende bestedingen als gevolg van de economisch magere jaren die achter ons liggen, hebben een sterke invloed gehad op bijvoorbeeld het consumentengedrag. Maar de veranderingen hebben tevens een grote ruimtelijke impact en dat vereist actueel beleid. Waar enkele jaren geleden nog werd gesproken over het structureren van de groei, wordt thans gesproken over het begeleiden van leegstand. De recente en verwachte vraag- en aanbodontwikkelingen in de detailhandel leiden tot een omslag in het denken over de detailhandelsontwikkeling. Stond voorheen het inpassen van meer aanbod op allerlei plekken centraal, nu zullen hierin strategische keuzen gemaakt moeten worden. Het gaat hierbij steeds meer om kwaliteit en duurzaamheid op de goede locaties.

Thematisch beoordelingskader

Gelet op de voornoemde geconstateerde behoefte aan actueel beleid en strategische keuzen, is zowel op regionaal niveau (Metropoolregio Eindhoven) als op subregionaal niveau (A2-gemeenten) detailhandelsbeleid ontwikkeld. De visie op regionaal niveau, de Regionale Detailhandelsvisie, is aangenomen op 29 september 2015. De visie op subregionaal niveau, de "Detailhandelsvisie A2-gemeenten" (te weten: Valkenswaard, Heeze-Leende, Cranendonck), is door de gemeenteraad van Cranendonck vastgesteld op 29 september 2015. Het subregionale beleid van de A2-gemeenten vormt input voor het regionale beleid van de Metropoolregio Eindhoven. Wanneer de afspraken op regionaal niveau minder strikt zijn dan op subregionaal niveau (dat wil zeggen dat er buiten de A2-gemeenten substantieel meer vrijheid wordt geboden voor uitbreiding, verbreding en/of nieuw vestiging) dan behouden de A2-gemeenten de vrijheid om het regionale beleid als vigerend beleid aan te nemen. In de "Detailhandelsvisie A2-gemeenten" is de vraag naar en het aanbod aan detailhandel in beeld gebracht en is tevens de subregionale detailhandelsstructuur geanalyseerd. Op basis van deze inventarisatie en analyse is een subregionale visie geschetst. Uitgangspunten voor de visievorming zijn: het realiseren van een duurzame detailhandelsstructuur; supermarkten als belangrijkste trekkers; verdichten in het hart, transformeren aan de randen; retail met een eigen gezicht & een

persoonlijke benadering; balans tussen clustering en spreiding; regionale kaders en afstemming A2-gemeenten en meer profiteren van toerisme & recreatie.

Een van de belangrijkste uitgangspunten van de “Detailhandelsvisie A2-gemeenten” betreft het bereiken van een balans tussen clustering en spreiding. Als afgeleide ruimtelijke doelstelling hiervan geldt dat in de visie nadrukkelijk wordt ingezet op het realiseren van detailhandel in centra. Om de centra goed ten opzichte van de consumenten en ten opzichte van elkaar te positioneren worden zogenaamde ‘structuurbepalende winkelgebieden’ onderscheiden. Dit betreft een reeks van typen winkelgebieden waarin typen winkels worden geclusterd. Als één van de typen winkelgebieden wordt benoemd ‘clusters van winkels in de periferie = grootschaligheid’. Dit type winkelgebied kan verspreid over de subregio voorkomen. Op dit type winkelgebied wordt in de subregionale detailhandelsvisie nader ingegaan. Bepaald is welke typen detailhandel in de periferie wél en niet gewenst zijn.

Het algehele regionale beleid van de A2-gemeenten is er op gericht winkelvoorzieningen te clusteren en een verdere verspreiding van de detailhandel op perifere locaties te voorkomen. De vestiging van perifere detailhandel op verschillende bedrijventerreinen dient dan ook te worden beperkt. Als suggestie wordt meegegeven om in het kader van de actualisatie van bestemmingsplannen voor een of enkele locaties de vestigingsmogelijkheden middels afwijkingsbevoegdheden te handhaven, maar voor anderen geen mogelijkheden voor nieuwvestiging meer te bieden. De gemeente Cranendonck acht het gewenst om, gelet op de huidige ruimtelijke en functionele karakteristiek, op het bedrijventerrein Airpark en Fabrieksstraat geen mogelijkheden voor nieuwvestiging van detailhandel te bieden. Uitsluitend de bestaande detailhandel (gelegen buiten het plangebied van dit bestemmingsplan) kan op dit bedrijventerrein gehandhaafd blijven. In de detailhandelsvisie wordt specifiek ten aanzien van de volgende vormen van detailhandel de wenselijkheid van perifere vestiging weergegeven:

- volumineuze detailhandel, dat wil zeggen dat de grootte van de goederen doorslaggevend is. Deze winkels leveren een zeer beperkte bijdrage aan de kwaliteit van een traditioneel winkelcentrum (geen synergie-effecten met andere winkels, specifieke aankopen, weinig frequent bezoek) en vragen vanwege de grootte van de goederen om een specifieke locatie. Andere detailhandel past in principe in de centra en wordt daarom niet op bedrijventerreinen toegestaan. Vestiging van volumineuze detailhandel betreft maatwerk; er wordt in het onderhavige plan dan ook geen generieke regeling getroffen voor het vestigen van volumineuze detailhandel;
- woonwinkels, in het licht van de voorgestane clustering is vestiging van winkels behorende tot de woninginrichtingsbranche (meubelen, vloerbedekking, woningtextiel, verlichting, babywoonwinkels) bij voorkeur voorbehouden aan de centra van de plaatsen. Slechts indien er onvoldoende grootschaligheid beschikbaar is in de centra en indien er geen sprake is van typisch centrumaanbod kan worden gekeken naar de randen en bedrijventerreinen. Vestiging van woonwinkels betreft maatwerk; er wordt in het onderhavige plan dan ook geen generieke regeling getroffen voor het vestigen van woonwinkels;
- tuincentra, uitgangspunt bij dit type detailhandel is een concentratie van winkelvoorzieningen. Indien een vestiging niet ruimtelijk inpasbaar is wordt een vestiging buiten de aangewezen winkelgebieden en perifere locaties niet op voorhand uitgesloten. Vestiging van tuincentra betreft maatwerk; er wordt in het onderhavige plan dan ook geen generieke regeling getroffen voor het vestigen van tuincentra.

In de visie wordt ook detailhandel als nevenactiviteit bij een bedrijf met een andere hoofdactiviteit ruimtelijk aanvaardbaar geacht. Het gaat hierbij specifiek om de hoofdactiviteit productie en/of installatie. Het kan bijvoorbeeld gaan om ter plekke geproduceerde artikelen. De detailhandel is ondergeschikt in termen van omzet en/of benutte bedrijfsruimte. De verkoopruimte mag maximaal 20% van de bedrijfsruimte uitmaken tot een maximum van 150 m² vwo. Als openingstijden van de detailhandel gelden die tijden die staan vastgelegd in de Winkeltijdenwet. Bereikbaarheid en parkeren mogen niet leiden tot overlast voor de omgeving. Hierbij geldt dat als de detailhandel niet (meer) ondergeschikt is, er sprake is van een echte winkel. In dat geval gelden de eerder genoemde uitgangspunten voor perifere detailhandel; dit wordt op het bedrijventerrein Airpark en Fabrieksstraat niet toegestaan.

Herziening plan Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel

In de voorliggende herziening wordt uitsluitend (middels een afwijkingsregeling) een mogelijkheid opgenomen voor het realiseren van detailhandel als (ondergeschikte) nevenactiviteit bij een bedrijf met een andere hoofdactiviteit.

2.4 Herzien onderdeel 2: beleid voor vergroting omvang bouwpercelen

Inleiding

Binnen de gemeente Cranendonck is er vanuit ondernemers vraag naar bouwpercelen met een relatief grote omvang. Dit betreft dan een omvang van meer dan 5000 m². De vraag komt zowel van ondernemers die zich nieuw willen vestigen als van ondernemers die hun huidige onderneming uit willen breiden. Op dit moment is het niet mogelijk om, als gevolg van provinciale regelgeving, grotere bouwpercelen (rechtstreeks) toe te staan. Om die reden verplaatsen bedrijven naar de Provincie Limburg, waar een minder stringent vestigingsbeleid geldt, of naar andere Brabantse gemeenten in het stedelijk concentratiegebied (Eindhoven – Helmond). Deze verplaatsingen zijn voor de gemeente niet gewenst, omdat dit negatieve werkgelegenheidseffecten met zich mee brengt. Niet uitsluitend bij de verplaatsende bedrijven, maar eveneens bij toeleveranciers. Ook bedrijven zelf willen graag binnen de eigen regio blijven ondernemen. De gemeente Cranendonck wil via een efficiënte en zorgvuldige procedure bouwpercelen met een grotere maximale omvang mogelijk maken. Gelet op de grootschaligheid van de bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat zijn deze terreinen hiervoor potentieel geschikt.

Thematisch beoordelingskader

De provinciale Verordening ruimte 2014 maakt voor bedrijventerreinen onderscheid tussen de terreinen in het landelijk gebied en die in het stedelijk concentratiegebied. Vanuit het verstedelijkingsbeleid is de gedachte dat bedrijven die de schaalgrootte van het landelijk gebied ontgroeien (i.c. groter worden dan 5000 m²) verplaatsen naar het stedelijk concentratiegebied. In regio's waar het stedelijk concentratiegebied op grote afstand ligt zijn regionale bedrijventerreinen (in de Kempen, Land van Cuijk en Land van Heusden en Altena). Zoals voornoemd is de afstand tussen Cranendonck en het stedelijk concentratiegebied en de regionale bedrijventerreinen relatief groot. Een verplaatsing van een bedrijf over deze afstand zorgt voor ongewenste effecten. Om die reden wil de gemeente Cranendonck het provinciale toetsingskader voor bedrijven met een bouwperceel groter dan 5000 m² één op één verankeren in het bestemmingsplan voor de bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat.

Herziening plan Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel

In het bestemmingsplan wordt de thans nog vigerende afwijkingsregeling voor vergroting van de bouwpercelen (15% vergroting) geschrapt ten behoeve van een afwijkingsregeling voor vergroting van bouwpercelen zonder een vooraf vastgestelde maximummaat. Hierbij worden aan het benutten van de afwijkingsbevoegdheid, in lijn met de Verordening ruimte 2014, de volgende voorwaarden verbonden:

1. de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om op het in gebruik zijnde bouwperceel tegemoet te komen aan de ruimtebehoefte door middel van zorgvuldig ruimtegebruik als bedoeld in artikel 4.4, derde lid van de Verordening ruimte 2014 van de provincie Noord-Brabant;
2. aantoonbare ruimtelijk-economische belangen voor de lange termijn aanwezig zijn die noodzaken tot uitbreiding of vestiging ter plaatse;
3. de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om het bedrijf te verplaatsen naar of te vestigen op:
 - a. een bedrijventerrein in een nabij gelegen stedelijk concentratiegebied, of
 - b. een nabijgelegen bovenregionaal bedrijventerrein, of
 - c. enig ander bedrijventerrein in de gemeente Cranendonck.
4. de functionele en ruimtelijke structuur niet onevenredig wordt aangetast;
5. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het straat- en bebouwingsbeeld, de verkeersveiligheid en de milieusituatie;
6. de wijziging van de maximale omvang van het bouwperceel niet leidt tot uitbreiding van of vestiging van een bouwmarkt, tuincentrum of hypermarkt zoals aangegeven in de als bijlage opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten.

2.5 Herzien onderdeel 3: wijziging van grondwaterbeschermingsgebied naar boringvrije zone

Inleiding

Het drinkwater in Noord-Brabant wordt gewonnen uit grondwater. Brabant Water pompt dit grondwater op in de waterwingebieden. Het is gunstig dat grondwater de grondstof is voor ons drinkwater. Grondwater is namelijk bacteriologisch betrouwbaar, de bodem beschermt het grondwater tegen verontreiniging en de bodem zorgt voor een natuurlijke zuivering. Daarom is voor de drinkwaterproductie uit grondwater slechts een beperkte zuivering nodig.

Om de locaties waar grondwater gewonnen wordt als bron voor drinkwater, schoon te houden en te beschermen tegen verontreinigingen heeft de provincie beschermingszones vastgelegd. Aan de hand van de geohydrologische opbouw, de diepte van de onttrekkingen en de nabijheid van de winputten is hierbij het volgende onderscheid gemaakt:

- waterwingebieden, dit zijn de zones direct rondom de winputten (60-dagen zone).
- grondwaterbeschermingsgebieden (zeer kwetsbaar en kwetsbaar) liggen als een schil rond het waterwingebied. Op basis van geohydrologische opbouw van de ondergrond zijn er kwetsbare en zeer kwetsbare grondwaterbeschermingsgebieden te onderscheiden. Voor de kwetsbare grondwaterbeschermingsgebieden is een 25-jaarszone begrensd. In de zeer kwetsbare grondwaterbeschermingsgebieden (waar beschermende kleilagen ontbreken) is de 25-jaarszone bovendien omgeven door een 100-jaarszone.
- bij boringsvrije zones bevindt zich in de ondergrond een aaneengesloten slecht doordringbare kleilaag. Deze gebieden zijn minder kwetsbaar voor verontreinigingen en

aantastingen dan grondwaterbeschermingsgebieden. Hier gelden daarom minder strenge regels.

Thematisch beoordelingskader

De bescherming van het water is een algemeen belang. Zowel de gemeentelijke-, provinciale als rijksoverheid hebben bevoegdheden om de bron van het drinkwater te beschermen. De basis van de bescherming van grondwater ligt in het generieke (landelijke) milieubeleid, met name de Wet bodembescherming, de Wet milieubeheer, het Derde Nitraatactieprogramma en het gewasbeschermingsmiddelen en biocidenbeleid. Met het oog op de continuïteit van de levering van drinkwater bestaat er reeds enkele decennia een provinciaal beschermingsbeleid, gericht op minimalisering van de risico's op achteruitgang van de kwaliteit. Er zijn waterwingebieden, grondwaterbeschermingsgebieden en boringsvrije zones aangewezen waarbinnen bepaalde activiteiten en het gebruik van bepaalde stoffen zijn verboden of aan voorschriften gebonden.

De aanwijzing van grondwaterbeschermingsgebieden heeft een effect gehad op de ruimtelijke ordening, waardoor (nieuwe) risicovolle bedrijven en activiteiten uit de omgeving van die winningen geweerd zijn. De consequentie hiervan is dat er beperkingen en extra kosten voor de omgeving zijn. Dit is gerechtvaardigd vanwege het grote maatschappelijk belang van de drinkwaterlevering. De Europese Kaderrichtlijn Water (Richtlijn 2000/60/EG) heeft hieraan een nieuwe dimensie toegevoegd en stelt eisen aan de kwaliteit van het grondwater waaruit water wordt gewonnen. De voor grondwaterbescherming relevante wetgeving op Europees en nationaal niveau is:

- Europese Kaderrichtlijn Water;
- Drinkwaterwet en -besluit;
- Wet Milieubeheer;
- Waterwet;
- Wet ruimtelijke ordening;
- Wet Bodembescherming.

Het beschermingsbeleid van het grondwater voor drinkwater in de provincie Noord-Brabant verloopt via twee sporen:

- via de ruimtelijke ordening (Verordening ruimte 2014);
- via de milieuregelgeving (Provinciale Milieuverordening).

Hoe de Provincie Noord-Brabant de ruimte wil verdelen en gebruiken staat in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening 2010 (partieel herzien 2014). In de structuurvisie beschrijft de provincie de hoofdlijnen van het beleid en heeft de provincie haar belangen gedefinieerd en ruimtelijke keuzes gemaakt.

Het strategisch waterbeleid van de provincie is beschreven in het Provinciaal waterplan 2010-2015 (PWP). Het PWP is de structuurvisie voor het aspect water op grond van de Wet ruimtelijke ordening. In het PWP is beschreven dat de provincie toeziet op een adequate vertaling en bescherming in ruimtelijke plannen voor de beschermingszones voor grondwaterwinningen voor drinkwater. Het gaat daarbij met name om een ruimtelijke sturing op risicovolle bedrijven en activiteiten die uit de omgeving van die winningen worden geweerd, dan wel aan strenge voorwaarden verbonden.

In de Verordening ruimte 2014 wordt bepaald dat:

- een bestemmingsplan dat is gelegen in een waterwingebied uitsluitend strekt tot instandhouding van de drinkwatervoorziening waarbij een medebestemming voor natuur of bos is toegelaten (artikel 15);
- een toelichting bij een bestemmingsplan dat is gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied een verantwoording bevat waaruit blijkt dat de risico's voor de kwaliteit van het grondwater geheel of nagenoeg geheel gelijk blijven (artikel 16);
- een bestemmingsplan dat is gelegen in een boringvrije zone mede strekt tot het behoud van de beschermende kleilaag in de bodem (artikel 17).

Om te zorgen dat water een volwaardige rol speelt in ruimtelijke plannen is het watertoetsproces in 2003 in het leven geroepen. Het watertoetsproces is geen toets achteraf maar maakt direct onderdeel uit van de planvorming. De essentie van het watertoetsproces is een vroegtijdig contact tussen zogeheten initiatiefnemers en waterbeheerders (Rijkswaterstaat, waterschappen). Onderlinge goede afspraken moeten ervoor zorgen dat het waterhuishoudkundige en ruimtelijke beleid goed wordt toegepast en uitgevoerd. De Brabantse drinkwaterbedrijven treden in het watertoetsproces op als adviseur. Dit omdat zij er belang bij hebben dat een ruimtelijk plan de kwaliteit van het water niet aantast.

Met beschermende maatregelen ziet de provincie erop toe dat het grondwater in de beschermingszones niet vervuild raakt. In beschermingszones is het dan ook verboden om bodembedreigende activiteiten uit te voeren. In bepaalde gevallen en met de juiste voorzorgsmaatregelen kan er toestemming worden verkregen. Bijvoorbeeld voor het uitvoeren van aanleg- of renovatiewerkzaamheden van riolering. Voor de meeste activiteiten moet vooraf een melding worden gedaan waarin is aangegeven welke voorzorgsmaatregelen worden getroffen. De provincie beoordeelt of de maatregelen voldoende zijn. Kleine en grotere bedrijven in grondwaterbeschermingsgebieden die beschikken over een gemeentelijke of provinciale milieuvergunning (omgevingsvergunning), moeten aan extra eisen voldoen. Maar ook particulieren en bedrijven en die geen vergunning nodig hebben (maar wel een inrichting in de zin van het activiteitenbesluit) moeten in grondwaterbeschermingsgebieden aan extra voorschriften voldoen.

Herziening plan Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel

In verband met de bescherming van de kwetsbare grondwaterwinning te Budel is het plangebied in de Verordening ruimte 2014 aangeduid als grondwaterbeschermingsgebied. Op 13 december 2014 is de Provinciale Milieuverordening gewijzigd omdat de middeldiepe winning in Budel inmiddels is gestaakt. De beschermingszones zijn om die reden vervallen; in plaats daarvan is in de Provinciale Milieuverordening een nieuwe boringvrije zone vastgesteld. De Verordening ruimte 2014 (kaartbeeld) is hier op 16 oktober 2015 op aangepast. Ter plaatse van het onderhavige plangebied wordt de juridische regeling hierop aangepast in die zin dat het grondwaterbeschermingsgebied komt te vervallen. De daarvoor in de plaats gekomen boringvrije zone is niet gelegen over het plangebied.

2.6 Herzien onderdeel 4: wijziging van zonerings Luchthaven Budel

Inleiding

Op 1 november 2009 is een wijziging van de Wet luchtvaart (Wlv) in werking getreden. Door deze wijziging van de Wlv zijn er taken en bevoegdheden voor bepaalde luchtvaartactiviteiten

overgedragen van het Rijk aan de provincies. De provincie moet onder andere ‘vergunningen’ (besluiten, regelingen en ontheffingen) maken voor de kleine luchtvaart. De luchthavenbesluiten en - regelingen moeten, bij verordening, door Provinciale Staten worden vastgesteld. Ten aanzien van Kempen Airport hebben Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant de ‘Verordening luchthavenbesluit luchthaven Budel Noord-Brabant’ vastgesteld op 20 september 2013. Deze verordening is in werking getreden op 1 februari 2014. In deze verordening zijn onder meer vastgelegd een beperkingengebied, geluidszone(s), veiligheidszones (externe veiligheid) en gebieden met beperkingen in relatie tot de vliegveiligheid.

Thematisch beoordelingskader

De voornoemde verordening – althans de ruimtelijk relevante onderdelen daarvan - heeft de werking van een voorbereidingsbesluit in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Gelet op de strekking van art. 3.7 lid 5 Wro is het voorbereidingsbesluit niet langer van kracht. Echter, voor het onderhavige type voorbereidingsbesluit geldt de uitzondering dat dit van kracht blijft totdat de regeling juridisch-planologisch is verzekerd in een bestemmingsplan.

Herziening plan Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel

De in het vigerende bestemmingsplan “Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel” opgenomen zoneringen, de ‘Geluidzone – Luchtvaart’ en de ‘Veiligheidszone – Vliegveld’, stemmen wat betreft de aard van de juridische regeling en de omvang van de aanduidingen op de verbeelding niet overeen met de gebieden die zijn vastgelegd in de voornoemde verordening. Zo is er bijvoorbeeld niet langer sprake van Ke-contouren of Bkl-contouren, maar van dB-contouren en Ev-contouren.

De zoneringen van Luchthaven Budel als vastgelegd in de verordening zijn niet alleen gelegen in het onderhavige plangebied, maar ook over aangrenzende bestemmingsplannen. In deze bestemmingsplannen zijn ook nog de verouderde Ke-contouren en Bkl-contouren opgenomen. Dit houdt in dat al deze bestemmingsplannen dienen te worden gewijzigd. Om dat efficiënt te doen plaatsvinden wordt door de gemeente één paraplubestemmingsplan opgesteld. Dit is een bestemmingsplan dat over alle huidige bestemmingsplannen heen komt te liggen en uitsluitend tot doel heeft om de zoneringen over te nemen zoals die in de verordening zijn bepaald. Om te komen tot een duidelijke planologische situatie (waarbij alleen het paraplubestemmingsplan de contouren regelt), worden bij een actualisatieronde van een bestemmingsplan de oude contouren verwijderd. In de onderhavige herziening van het bestemmingsplan “Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel” worden de huidige zoneringen dan ook verwijderd.

2.7 Herzien onderdeel 5: verruimen mogelijkheden tot aanleg van een ontsluitingsweg

Inleiding

Aan de westzijde van bedrijventerrein Airpark zijn gronden gelegen die zijn bestemd als ‘Bedrijventerrein’, maar waar de bestemming nog niet is gerealiseerd. Gebleken is dat deze gronden minder eenvoudig zijn uit te geven dan andere gronden op het bedrijventerrein. Eén van de redenen hiervoor is dat de verkaveling zorgt voor relatief incurante (ronde) vormen en afmetingen van uit te geven percelen. Deze incurante vormen en afmetingen ontstaan door het geprojecteerde bochtige verloop van een geplande (maar nog niet gerealiseerde) ontsluitingsweg. Een deel van deze verkaveling is juridisch-planologisch geborgd door de bestemming ‘Verkeer’ op te nemen in de bestemmingsregeling ter plaatse van de geprojecteerde ontsluitingsweg. Om, ten behoeve van de gewenste gronduitgifte, tot courante

bedrijfspercelen te komen is het gewenst om de ontsluitingsweg op een andere plaats te kunnen projecteren. Het is vanuit stedenbouwkundig en verkeerskundig oogpunt uitsluitend gewenst dat op deze gronden een ontsluitingsweg wordt aangelegd, het vastleggen van het exacte verloop van de weg is niet noodzakelijk in het kader van 'een goede ruimtelijke ordening'.



Uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan. Zichtbaar is dat een deel van het bedrijventerrein nog niet is gerealiseerd (binnen rode contour). Op deze gronden is een weg geprojecteerd (grijs: bestemming 'Verkeer') te midden van gronden die zijn bestemd voor bedrijven (paars: bestemming 'Bedrijventerrein'). De weg doorsnijdt deze gronden, waardoor minder verkavelingsmogelijkheden aanwezig zijn.

In het onderhavige bestemmingsplan worden alle gronden die zijn gelegen binnen de rode contour zoals weergegeven op bovenstaande afbeelding bestemd als 'Bedrijventerrein'. Ter plaatse van deze gronden kan worden voorzien in een ontsluitingsweg, waarbij deze ontsluitingsweg ieder verloop kan hebben.

Thematisch beoordelingskader

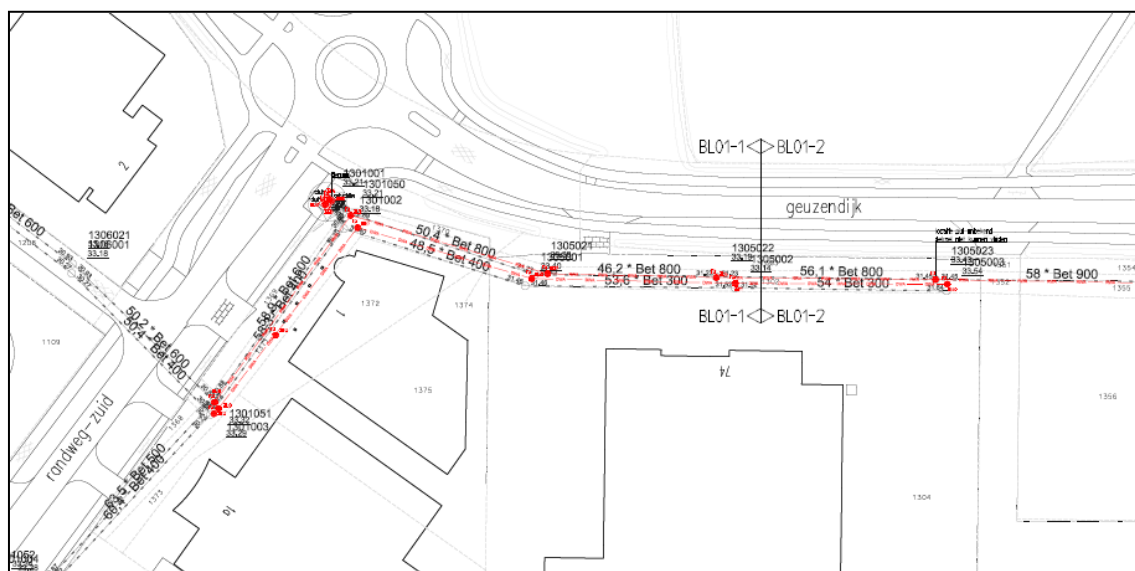
Als in een bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer' (of een soortgelijke regeling) voor de aanleg van een nieuwe weg (geen hoofdweg en geen 30 km-weg) wordt opgenomen is de Wet geluidhinder (Wgh) van toepassing. Een onderzoek (artikel 77 Wgh) naar de akoestische gevolgen van de aanleg van een weg op de geluidsgevoelige bestemmingen in de zone van die weg is dan nodig. Op basis van artikel 76 Wgh moeten bij de vaststelling van het bestemmingsplan geluidsgevoelige bestemmingen in de zone van een weg worden getoetst aan de voorkeursgrenswaarde of eventueel vastgestelde hogere waarden. Op grond van art. 3.3.1 lid 1 sub b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dienen de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan dat akoestische onderzoek te worden vastgelegd in het bestemmingsplan. Dit betreft dan onder meer de functie van de weg, het dwarsprofiel of het aantal rijstroken van die weg en de 'as van de weg' waarmee gerekend is. Gelet op het Bro is in de bestemmingsregeling vastgelegd wat de functie van de geprojecteerde weg is en is door middel van een aanduiding tevens de as van de weg. Ook is het aantal rijbanen en rijstroken

vastgelegd. Bepaald is dat de rijlijnen (midden van de rijstrook) niet verder dan 3 meter van de as van de weg mogen liggen.

Circa 150 meter ten westen en ten noorden van het gebied waar de nieuw te projecteren ontsluitingsweg in planologisch opzicht kan worden aangelegd zijn geluidgevoelige objecten gelegen, dit betreffen twee burgerwoningen. Deze woningen zijn aldus gelegen binnen de zone van de weg, welke zone 250 meter aan weerszijden van de as van de weg bedraagt. Gelet op art. 77 Wgh dient een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek worden verantwoord in het volgende hoofdstuk.

Herziening plan Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel

In het onderhavige bestemmingsplan zijn de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai vastgelegd in de regels en op de verbeelding. Gelet op de gewenste flexibiliteit is geen separate bestemming 'Verkeer' opgenomen, maar worden ontsluitingswegen mogelijk gemaakt ter plaatse van een aanduiding binnen de bestemming 'Bedrijventerrein'.



Ligging hoofdrisoolleiding ter plaatse van de hoek Geuzendijk en Randweg-Zuid

2.8 Herzien onderdeel 6: diverse kleinschalige ambtshalve wijzigingen, w.o. rioolleiding

Inleiding

Binnen het plangebied is een hoofdrisoolleiding gelegen. Ter plaatse van een deel van het plangebied (hoek van de Geuzendijk en de Randweg-Zuid) verloopt deze rioolleiding niet via de openbare weg maar over uitgeefbare gronden met bouwmogelijkheden. Hierdoor ontstaat het risico dat de leiding door bouwactiviteiten wordt geschaad. Een andere wijziging betreft die van opname van het wijzigingsplan "Bedrijventerrein Airpark en Fabrieksstraat te Budel, 1e wijziging". Dit wijzigingsplan is op 2 februari 2016 vastgesteld. Abusievelijk is de in dit wijzigingsplan opgenomen landschappelijke inpassing niet afdoende publiekrechtelijk verzekerd.

Herziening plan Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel

In het onderhavige bestemmingsplan wordt ter plaatse van het deel van de hoofdrisoolleiding dat is gelegen op uitgeefbare gronden de dubbelbestemming 'Leiding – Riool' opgenomen. De

breedte van de dubbelbestemming is afgestemd op de zakelijk rechtstrook aan weerszijden van de leiding. De zakelijk rechtstrook is 4 meter breed, aan weerszijden van de leiding. Ter plaatse van het perceel aan de Fabrieksstraat 104 wordt de bestemming 'Groen – Landschappelijke inpassing' opgenomen. Ter plaatse van deze bestemming dient de landschappelijke inpassing van het aanwezige bedrijf te worden aangelegd en aldus in stand gehouden.



Inrichting perceel Fabrieksstraat 104. De randen van het perceel bestaan uit beplantingen en water / waterhuishoudkundige voorzieningen ter landschappelijke inpassing.

3 PLANTOETSING

3.1 Inleiding

De voorgenomen ontwikkelingen als weergegeven in het vorige hoofdstuk zijn getoetst aan het relevante planologische beleidskader en daarmee samenhangende wet- en regelgeving. De resultaten hiervan zijn opgenomen in navolgende tabellen. In de tweede kolom van de tabellen zijn de relevante beoordelingsaspecten uit de beleidsdocumenten weergegeven en is de afweging hiervan weergegeven. In de eerstvolgende paragraaf wordt getoetst aan de relevante beleidskaders. In de daarop volgende tabel wordt getoetst aan de diverse relevante milieuhygiënische aspecten. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een conclusie over de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan.

3.2 Toetsing aan beleidskader

Beleidskader Rijk	
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), 2012	Toetsingskader In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke projecten zij de komende jaren wil investeren. Provincies en gemeentes krijgen in de plannen meer bewegingsvrijheid op het gebied van ruimtelijke ordening. Het kabinet heeft de ambities voor 2040 uitgewerkt en geconcretiseerd in 3 doelen voor de middellange termijn tot 2028: • de concurrentiekracht van Nederland vergroten; • de bereikbaarheid verbeteren en ruimte vrij maken voor uitbreiding van wegen, spoorwegen en vaarwegen; • zorgen voor een leefbare omgeving waarin ruimte is voor natuur en cultuur en veilig kunnen wonen (bijvoorbeeld omdat er maatregelen worden genomen tegen wateroverlast). Beoordeling Op dit plan is nationaal belang 13, welke onder meer invloed heeft op de inhoud van bestemmingsplannen, van toepassing. Dit houdt in dat bij ruimtelijke planvorming een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming plaatsvindt. Hierop wordt bij de toetsing aan het Bro nader ingegaan. Conclusie Er worden geen concrete uitspraken gedaan ten aanzien van de ontwikkelingen die dit plan mogelijk maakt. De ontwikkelingen passen in het algemeen wel in de visie om de concurrentiekracht van Nederland te vergroten.
Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), 2012	Toetsingskader Het Barro heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen en vormt de

	normstelling vanuit het Rijk. Beoordeling Hoewel het plan ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maakt, zijn de nationale belangen zoals opgenomen in het Barro niet aan de orde in dit bestemmingsplan. Het plan voor vergroting van de omvang van bouwpercelen en de flexibilisering van het tracé van een aan te leggen ontsluitingsweg heeft namelijk geen betrekking op grootschalige ontwikkelingen van nationaal belang, aanleg van nutsvoorzieningen van nationaal belang of een relatie met de Ecologische Hoofdstructuur. Ook conflicteert het plan niet met die belangen, omdat de gronden hiervoor niet zijn gereserveerd of aangewezen. Conclusie Het bestemmingsplan is niet in strijd met het Barro. Er zijn geen specifieke regelingen nodig.
Besluit ruimtelijke ordening (Bro) – art. 3.1.6 lid 2	Toetsingskader en beoordeling In het Besluit ruimtelijke ordening is opgenomen dat voor stedelijke ontwikkelingen, een onderbouwing in het bestemmingsplan noodzakelijk is (ook wel: de ladder voor duurzame verstedelijking). Deze onderbouwing bestaat uit de volgende onderdelen: a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte; <i>In onderhavig plan worden twee stedelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt: 1. vergroting maximale omvang bouwpercelen (met de bijbehorende toename van bebouwingsmogelijkheden) en (2) de aanleg van een ontsluitingsweg. Ten aanzien van de vergroting van de maximale toegelaten omvang van bouwpercelen geldt dat deze mogelijkheid, vastgelegd in een afwijkingsbevoegdheid, uitsluitend wordt benut indien zich een concreet initiatief aandient voor een groter bouwperceel. Er is dan sprake van een concrete behoefte. Daarnaast geldt dat de vergroting van de maximale omvang van de bouwpercelen niet leidt tot een nieuw ruimtebeslag. Immers, uitsluitend wordt het reeds bestaande en geplande bedrijventerrein efficiënter benut. De vergroting van de bouwpercelen kan alleen op het bestaande bedrijventerrein plaatsvinden, zodat de regeling niet leidt tot planologische versnippering (van het landschap). Ten aanzien van de ontsluitingsweg geldt dat deze reeds is gepland. In onderhavig plan wordt uitsluitend flexibiliteit geboden in het verloop van het tracé. Zodoende is deze weg niet aan te merken als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Aan de eerste trede van de ladder wordt voldaan.</i>

	b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins. Dit is ook van toepassing indien in een provinciale verordening een locatie reeds is aangewezen voor stedelijke ontwikkeling; <i>Het bestaand stedelijk gebied wordt in het Bro omschreven als 'een stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel en horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'. Gelet op de bestaande situatie, waarin het bedrijventerrein grotendeels is gerealiseerd, kwalificeert het plangebied in zoverre als bestaand stedelijk gebied. Een deel van het bedrijventerrein Airpark is nog niet ontwikkeld. Daarvoor geldt dat hier planologische mogelijkheden gelden voor het realiseren van stedelijke ontwikkelingen waarvan nog geen gebruik is gemaakt. Deze gronden kunnen als leegstaande verstedelijkingsruimte worden aangemerkt (ABRvS 24 december 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4654, r.o. 7.3). Aan de tweede trede van de ladder wordt voldaan.</i> c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld. <i>Aan de derde trede hoeft niet meer te worden getoetst.</i> Conclusie Geconcludeerd kan worden dat de vergroting van de maximale omvang van de bouwpercelen niet leidt tot nieuw ruimtebeslag en planologische versnippering, waardoor deze ontwikkeling niet hoeft te worden getoetst. De ontsluitingsweg is niet aan te merken als een 'nieuwe' stedelijke ontwikkeling. Alle ontwikkelingen zijn gelegen in het bestaand stedelijk gebied.
Beleidskader Provincie Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO), 2014	Toetsingskader Op 19 maart 2014 is de Structuurvisie ruimtelijke ordening 2014 in werking getreden. Deze structuurvisie is een actualisatie van de visie die in 2010 werd vastgesteld. Belangrijke beleidswijzigingen hebben betrekking op de realisatie van natuur

	en de transitie naar zorgvuldige veehouderij in Brabant. De structuurvisie is opgebouwd uit twee delen (A en B) en een uitwerking. Deel A bevat de hoofdlijnen van het beleid. Hierin heeft de provincie haar belangen gedefinieerd en ruimtelijke keuzes gemaakt. Deze belangen en keuzes zijn gebaseerd op trends en ontwikkelingen. Ook beschrijft de provincie vanuit welke filosofie ze haar doelen wil bereiken. Die is: 'samenwerken aan kwaliteit'. De provincie realiseert haar doelen op vier manieren: door regionaal samen te werken, te ontwikkelen, te beschermen en te stimuleren. In deel B beschrijft de provincie vier ruimtelijke structuren: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur. Voor iedere structuur formuleert de provincie ambities en beleid. Per beleidsdoel is aangegeven welke instrumenten de provincie inzet om haar doelen te bereiken. Beoordeling In de kernen in het landelijk gebied hanteert de provincie als uitgangspunt dat alleen bedrijven worden gevestigd die qua aard, schaal en functie in de omgeving passen. Gemeenten hebben ruimte voor vestiging van kleinschalige en middelgrote bedrijvigheid. Als doorgroei van bedrijven er toe leidt dat deze qua aard, schaal of functie niet meer passen in de omgeving, wil de provincie dat deze worden opgevangen op een daarvoor geschikt terrein in het stedelijk concentratiegebied. Hierbij wordt een uitzondering gemaakt voor de regio's Land van Heusden en Altena, De Kempen en Land van Cuijk. Vanwege de grote afstand tot het stedelijk concentratiegebied wordt aan de ruimtebehoefte van bedrijven uit deze regio's tegemoet gekomen op een nieuw te ontwikkelen regionaal bedrijventerrein. Regionale afstemming vindt plaats via de regionale agenda's voor werken. Hierbij is specifiek aandacht voor de problematiek van het ruimtegebrek voor bedrijven met een hinder- en risicoprofiel en de opvangtaak voor grootschalige bedrijven in het stedelijk concentratiegebied en op de regionale en specifieke bedrijventerreinen. <i>Evenals de regio's Land van Heusden en Altena, De Kempen en Land van Cuijk ligt ook de regio Cranendonck relatief ver van het stedelijk concentratiegebied. Om die reden is het voor lokale bedrijven in Cranendonck niet gewenst om, bij bedrijfsgroei, daar naartoe te verplaatsen. Ook de ligging nabij de provincie Limburg, met een minder stringent vestigingsbeleid, zorgt voor ongewenste ruimtelijke effecten voor de gemeente. Om die reden ligt het in de rede om ook in Cranendonck bouwpercelen met een omvang van meer dan 5000 m² mogelijk te maken. Eenzelfde werkwijze wordt hierbij gevolgd als in (bijvoorbeeld) de gemeente Someren. Het provinciale beleid is hierbij vertaald in het bestemmingsplan (afwijkingsbevoegdheid met verankering provinciaal beleid).</i>
--	---

	De provincie vindt het belangrijk dat er voldoende terreinen geschikt blijven of geschikt worden gemaakt voor de vestiging van hinder veroorzakende bedrijven. Hierbij wordt expliciet rekening gehouden met de (toekomstige) ruimtevraag van deze bedrijven. Per locatie wordt de hoeveelheid ruimte met de daarbij horende inrichtingseisen, het uitgifteprotocol en de manier waarop dit wordt veilig gesteld, vastgelegd om conflicterende situaties te voorkomen. Het is daarom belangrijk dat er zorgvuldig wordt omgegaan met de beschikbare ruimte op de (middel)zware bedrijventerreinen. Bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2 passen in beginsel in woon- en gemengde gebieden. <i>In onderhavig plan wordt de vestiging van (nieuwe) perifere detailhandel uitdrukkelijk uitgesloten. Zelfstandige detailhandel wordt op de bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat als oneigenlijk ruimtegebruik gezien, omdat deze functie op deze terreinen kan zorgen voor conflicterende (milieu)situaties.</i> Conclusie Geconcludeerd kan worden dat in onderhavige plan voldoende rekening is gehouden met het provinciale ruimtelijke beleid.
Verordening ruimte 2014	Toetsingskader Op 7 februari 2014 is de Verordening ruimte 2014 vastgesteld door Provinciale Staten. Deze stelt regels aan onder meer de bundeling van stedelijke ontwikkeling, natuurontwikkeling, de ontwikkeling van intensieve veehouderijen, waterberging, cultuurhistorie en het agrarisch gebied. De Verordening ruimte 2014 is in werking getreden op 19 maart 2014. Op 15 juli 2015 is een herziening van de regels van de verordening in werking getreden. In oktober 2015 is een aangepast kaartbeeld van de verordening in werking getreden. De Verordening ruimte 2014 is opgebouwd volgens het principe van een bestemmingsplan. Dit houdt in dat er zowel 'gebiedsgerichte regels' zijn gesteld als 'algemene regels'. Bij de gebiedsgerichte regels is vervolgens een onderscheid gemaakt naar 'structuren' (basisregels) en 'aanduidingen' (aanvullende of afwijkende regels ten opzichte van de basisregels of andere aanduidingen). Aan de hand van deze systematiek wordt onderstaand het plan voor de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan de Verordening ruimte 2014. Beoordeling Artikel 4.2: stedelijke ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied <i>De bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat, alwaar stedelijke ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, zijn gelegen in het bestaand stedelijk gebied.</i>

	Artikel 4.6: bedrijven in kern in landelijk gebied <i>In het onderhavige plan worden, middels een afwijkingsbevoegdheid, bouwpercelen met een omvang van meer dan 5000 m² mogelijk gemaakt. De voorwaarden die daaraan zijn verbonden in art. 4.6 lid 2 Vr 2014 zijn overgenomen in de afwijkingsbevoegdheid. De bestaande regels inzake zorgvuldig ruimtegebruik, zoals vastgelegd in het vigerende bestemmingsplan (bv. bebouwingspercentages), zijn overgenomen in het onderhavige bestemmingsplan.</i> Artikel 4.8: detailhandelslocaties <i>Het onderhavige bestemmingsplan voorziet niet in een detailhandelslocatie als bedoeld in artikel 4.8 van de Verordening ruimte 2014.</i> Conclusie Geconcludeerd kan worden dat wordt voldaan aan de Verordening ruimte 2014.
--	--

Beleidskader Gemeente	
Structuurvisie Cranendonck	Toetsingskader Er is voor het gehele grondgebied van de gemeente één structuurvisie opgesteld. Hierin staan de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid voor de komende jaren (2014 – 2024). De gemeenteraad heeft op 7 juli 2015 de structuurvisie vastgesteld. Aan de hand van de vijf thema's van de Strategische Visie (Wonen en Leven, Werk en Economie, Recreatie en Toerisme, Zorg en Onderwijs) en het zesde nieuwe thema Ruimtelijke kwaliteiten zijn de ruimtelijke keuzes in themakaarten verwerkt. Op alle zes de vlakken liggen er ambities voor Cranendonck. De ruimtelijke keuzes in deze Structuurvisie leveren wanneer zij ook daadwerkelijk worden uitgevoerd een grote bijdrage aan de Landelijke Klasse van de gemeente. Geconstateerd wordt dat Airpark een 'jong' bedrijventerrein is in Budel en volop in ontwikkeling is. Veel bedrijven uit de gemeente, die willen doorgroeien verplaatsen zich naar het Airpark. Het Airpark is een ander type bedrijventerrein dan de overige bedrijventerreinen in Cranendonck. Airpark is gericht op die bedrijven die op grond van hun bedrijfsactiviteiten niet gewenst zijn in de directe omgeving van woongebieden. Airpark is op ruime afstand gelegen van de bebouwde kom. Airpark heeft voor de bedrijvigheid een ideale ligging nabij het vliegveld en op korte afstand van de Rijksweg A2. Fabrikstraat is een klein bedrijventerrein wat direct grenst aan Airpark. Dit terrein is qua typologie identiek aan Airpark. Samen kunnen zij gezien worden als één bedrijventerrein. Deze bedrijventerreinen worden in de gemeentelijke structuurvisie aangemerkt als regionale

	bedrijventerreinen. Beoordeling De gemeente Cranendonck maakt in het gemeentelijke ruimtelijke beleid onderscheid in drie verschillende typen bedrijventerreinen: lokale bedrijventerreinen, regionale bedrijventerreinen en bovenregionale tot internationale bedrijventerreinen. De lokale bedrijventerreinen zijn Molenheide, De Meemortel en Rondven. De regionale bedrijventerreinen zijn Airpark, waarin bedrijventerrein Fabriekstraat is meegenomen, en bedrijventerrein Den Engelsman. Het bovenregionale tot internationale bedrijventerrein is het DIC. <i>Het toestaan van bouwpercelen met een grotere omvang dan 5000 m² en het niet bieden van mogelijkheid tot het vestigen van perifere (volumineuze) detailhandel past in het beleid waarin Airpark en Fabrieksstraat een regionale functie vervullen. In de regio zijn bouwpercelen met een grotere omvang dan 5000 m² namelijk niet aanwezig op bedrijventerreinen. Het Airpark en de Fabrieksstraat kunnen door deze mogelijkheden wel te bieden hun regionale functie vervullen. Door het tegengaan van perifere detailhandel wordt invulling gegeven aan de regionale afspraken.</i> Conclusie Geconcludeerd kan worden dat het onderhavige plan passend is binnen het beleid van de gemeente Cranendonck.
Detailhandelsvisie A2-gemeenten	Dit beleidsdocument vormt één van de aanleidingen voor de onderhavige bestemmingsplanherziening. Om die reden is dit thematische beleid weergegeven in het voorgaande hoofdstuk.

3.3 Toetsing aan milieuhygiënische aspecten

Het onderhavige plan is grotendeels conserverend van aard. Nieuwe ontwikkelingen worden uitsluitend toegestaan middels een afwijkingsbevoegdheid. Aan de benutting van deze bevoegdheden is de voorwaarde verbonden dat wordt getoetst aan een goed woon- en leefklimaat. Onderstaand wordt om die reden uitsluitend op hoofdlijnen inzicht gegeven in de milieuhygiënische situatie binnen het plangebied:

Milieuhygiënische aspecten	Verantwoording
Bodem	Ten behoeve van de ontwikkeling van het bedrijventerrein en ter onderbouwing van de beoogde functies is in het verleden 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 gebruiksbeperkingen 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.
Water	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. De middenzone van het plangebied is parkachtig ingericht, met daarin opgenomen een waterbuffer. Via dit gescheiden stelsel wordt het hemelwater van de daken afgekoppeld naar de buffer. Hier wordt het water tijdelijk geborgen en langzaam geïnfiltreerd in de bodem.
Cultuurhistorie	In het plangebied zijn geen hoge cultuurhistorische waarden aanwezig die door het plan bedreigd worden.
Archeologie	Uit archeologisch onderzoek is gebleken dat het bodemprofiel ter plaatse van het plangebied voor het grootste deel is verstoord tot op of in het moedermateriaal. De kans op het aantreffen van behoudenswaardige archeologische resten in het plangebied is hierdoor gering.
Flora en fauna	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. Middels een afwijkingsbevoegdheid ontstaan in het onderhavige plan nieuwe bebouwingsmogelijkheden; deze bebouwing sluit aan op bestaande gronden die intensief in gebruik zijn. Beschermde flora en fauna wordt niet verwacht. De toename aan mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkelingen (via een afwijkingsbevoegdheid) zal niet leiden tot significante negatieve effecten op in de omgeving gelegen beschermde natuurgebieden. Een toetsing aan de Natuurbeschermingswet 1998 zal plaatsvinden bij de vergunningaanvraag.
Akoestiek	Ter plaatse van het plangebied wordt een nieuwe ontsluitingsweg mogelijk gemaakt. Deze weg komt niet dichtbij geluidgevoelige objecten te liggen dan de in het vigerende bestemmingsplan opgenomen ontsluitingsweg; die geprojecteerde weg is niet eerder akoestisch onderzocht. Om die reden is ten behoeve van de nieuwe ontsluitingsweg, zoals die in het voorliggende

	bestemmingsplan is geprojecteerd, een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd. Dit onderzoek is bijgesloten in de bijlagen. Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van de omliggende geluidgevoelige objecten als gevolg van het wegverkeer ter plaatse van de nieuwe weg ten hoogste 39 dB berekend wordt. De geluidbelasting ligt hiermee 9 dB onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Derhalve is het aanvragen van hogere grenswaarden niet aan de orde. Het treffen van geluidreducerende maatregelen is hierdoor eveneens niet noodzakelijk. Geconcludeerd kan worden dat als gevolg van het aanleggen van de nieuwe weg aan de normstelling uit de Wet geluidhinder voldaan kan worden.
Milieuzonering	Als gevolg van onderhavig plan worden geen nieuwe milieuhinderlijke activiteiten mogelijk gemaakt.
Externe veiligheid	In het plangebied zijn de volgende relevante risicobronnen met bijbehorend plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) aanwezig: 1. <i>LPG tankstation</i> Geen wijzigingen ten opzichte van vigerende situatie (berekening LPG-tool door SRE Milieudienst dd. 11 oktober 2012). PR: is geen probleem. GR: uit de in het verleden uitgevoerde berekening volgt dat er geen groepsrisico aanwezig is. 2. <i>Buisleiding hogedruk aardgasleiding</i> PR: uit de berekening van SRE Milieudienst dd. 12 oktober 2012 volgt dat het plaatsgebonden risico op de leiding ligt. Er geldt een belemmeringenstrook van 4 meter. Nieuwe ontwikkelingen moeten buiten de belemmeringenstrook liggen. GR: uit de berekeningen blijkt dat het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde ligt ($\ll 0,1 \times OW$). Er kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. 3. <i>Spoorlijn België – Weert</i> Deze spoorlijn is in het vigerende bestemmingsplan niet opgenomen als risicobron. Op 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking is getreden. Het betreffende spoor is opgenomen in Basisnet Spoor (Basisnet maakt onderdeel uit van het Bevt, en geldt derhalve ook per 1 april 2015). De afstand van het plan tot het spoor bedraagt ca. 195 meter, en de afstand van het spoor tot het meest nabij gelegen bouwvlak van het bestemmingsplan bedraagt ca. 205 meter. Conform het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), moet worden onderzocht hoe groot het groepsrisico is, of er een toename is van meer dan 10 % en of de oriëntatiewaarde wordt overschreden. Onlangs is een QRA opgesteld van het spoor (RBM-berekening) ten behoeve van ontwikkelingen bij Nyrstar. Uit

	dat rapport (bijgesloten in de bijlagen) blijkt dat het groepsrisico zeer gering is ($GR = 0,006 \times OW$). Verder kan worden aangenomen dat de toename van gevaarlijke transporten niet met 10% zal toenemen (conserverend bestemmingsplan). Daarom kan worden volstaan met een beperkte groepsrisicoverantwoording. PR: de afstand tot het spoor vormt geen belemmering voor de wijziging van het bestemmingsplan. GR: er kan worden volstaan met een beperkte groepsrisicoverantwoording. <i>Beperkte groepsrisicoverantwoording</i> 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 artikel 12 van het Bevb en afdeling 3.1 van het Bevt zijn de elementen beschreven die in ieder geval in de verantwoording aan de orde moeten komen. In een beperkte verantwoording hoeft niet ieder aspect aan de orde te komen. Relevant zijn de aspecten bereikbaarheid en blusvoorzieningen. Ten aanzien van deze aspecten heeft geen wijziging plaats ten opzichte van de huidige situatie: het plangebied is goed bereikbaar en er zijn in voldoende mate bluswatervoorzieningen aanwezig.
Kabels en leidingen	In het plangebied is een ondergrondse hogedruk aardgastransportleiding Z-532(219 mm en 40 bar) gelegen. Als gevolg van onderhavig plan treden geen feitelijke wijzigingen op ten aanzien van deze leiding. Wél is deze leiding in het vigerende bestemmingsplan incorrect op de verbeelding weergegeven. Als onderdeel van de ambtshalve wijzigingen is de ligging van de leiding nu correct op de verbeelding weergegeven. Daarnaast is een hoofdrioolleiding gelegen binnen het plangebied. Voor zover deze leiding is gelegen over 'uitgeefbare grond' is een dubbelbestemming opgenomen voor de bescherming van het leiding belang.
Luchtkwaliteit	Het onderhavige plan heeft geen significante negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit.
Verkeer en parkeren	Ten aanzien van het parkeren geldt dat de bestaande parkeerregeling van toepassing blijft. Dit houdt in dat het benodigde aantal parkeerplaatsen op het eigen bouwperceel dient te worden opgelost. Via een "Reparatiewet BZK" is op 29 november 2014 de wettelijke grondslag van de stedenbouwkundige bepalingen uit de bouwverordening vervallen. Dit betekent dat in bestemmingsplannen die vanaf 29 november 2014 worden

	vastgesteld indien nodig een eigen regeling in het plan moet worden opgenomen voor onder andere parkeren en ruimte voor laden en lossen. Het niet regelen van deze aspecten kan tot onwenselijkere situaties leiden, omdat bouwplannen dan niet meer op het aspect parkeren kunnen worden getoetst. In het onderhavige bestemmingsplan is in de directe regeling en bij alle relevante afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden opgenomen dat parkeren op eigen bouwperceel plaats dient te vinden. Er is daarmee geen noodzaak aanwezig om aanvullende bepalingen in het bestemmingsplan op te nemen voor parkeren.
Toetsing Besluit m.e.r.	Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r gewijzigd. De belangrijkste aanleidingen hiervoor zijn de modernisering van de m.e.r wetgeving in 2010 en de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009 (HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 – Commissie vs. Nederland). Uit deze uitspraak volgt dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn om wel of geen m.e.r.- (beoordeling) uit te voeren. Ook als een project onder de drempelwaarde uit lijst C en D zit, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of nabij een kwetsbaar natuurgebied ligt. Gemeenten en provincies moeten daarom per 1 april van 2011 ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een MER nodig is. Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is dient bepaald te worden of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst D van het Besluit m.e.r. overschrijdt, of de ontwikkeling in een kwetsbaar gebied ligt en of er belangrijke milieugevolgen zijn. In het plangebied wordt de vergroting van de planologische mogelijkheden van twee bestaande bedrijventerreinen mogelijk gemaakt. De ontwikkeling dient getoetst te worden aan activiteit D 11.3 uit de Bijlage bij het Besluit m.e.r. Deze activiteit betreft 'de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein'. In dit geval is direct een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk als de activiteit betrekking heeft op een industrieterrein van 75 hectare of meer. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling ver beneden de drempelwaarde ligt zoals opgenomen in het Besluit m.e.r. In onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r is bepaald wat verstaan wordt onder een gevoelig gebied. Als gevoelig gebied zijn gebieden aangewezen die beschermd worden op basis van de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en waterwingebieden. Uit het onderhavige hoofdstuk, waaraan de resultaten van de toetsing juncto art. 3.1.6 Bro worden weergegeven, blijkt dat het plangebied niet ligt in een gebied dat beschermd wordt ten gevolge van de natuurwaarden. Het ontwikkelingsgerichte deel van plan ligt niet in de directe

	nabijheid van de Ecologische Hoofdstructuur, een Vogel- of Habitatrichtlijngebied en overig beschermd natuurgebied (Natura 2000). Van externe werking op een Natura 2000 gebied zal geen sprake zijn. Het plangebied behoort niet tot een waterwinlocatie, waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied. In het kader van onderhavig plan wordt het grondwaterbeschermingsgebied verwijderd. In het plangebied is geen Rijksmonument gelegen. Het plangebied is eveneens niet gelegen in een Bèlvéderegebied. In dit hoofdstuk zijn tevens de verschillende milieueffecten beschouwd, zoals geluid en luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat er door de ontwikkeling inderdaad geen sprake zal zijn van nadelige milieugevolgen.
--	---

3.4 **Conclusie**

Geconcludeerd kan worden dat het onderhavige plan passend is binnen de geldende beleidskaders en dat het plan milieuhygiënisch verantwoord is. Aan de opgenomen afwijkingsbevoegdheden zijn voorwaarden verbonden die toezien op een goede beleidsmatige en milieuhygiënische inpassing.

4 JURIDISCHE ASPECTEN

4.1 Opzet van het bestemmingsplan

Een bestemmingsplan bestaat uit de juridisch bindende regels en verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding worden de bestemmingen weergegeven, met daarbij de harde randvoorwaarden. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

4.2 Opbouw van het bestemmingsplan

Voorliggend bestemmingsplan betreft een gedeeltelijke herziening van het vigerende bestemmingsplan “Bedrijventerreinen Airpark en Fabrieksstraat te Budel”. Hierdoor is sprake van een afwijkende opzet in vergelijking met een ‘regulier’ bestemmingsplan.

Omwille van het inzichtelijk maken van de planwijzigingen heeft de onderhavige toelichting uitsluitend betrekking op de onderdelen van het bestemmingsplan die wijzigen. Voor alle overige onderwerpen wordt verwezen naar de toelichting van het vigerende bestemmingsplan. Deze toelichting is bijgesloten in de bijlagen.

Om te komen tot één heldere planologische regeling van het bedrijventerrein is er voor gekozen om één juridisch toetsingskader te hanteren. Dit houdt in dat alle regels voor de bedrijventerreinen zijn vastgelegd in het voorliggende bestemmingsplan (regels en verbeelding). Dit houdt zowel de te behouden regels in als de regels die wijzigen.

In afwijking van het bestemmingsplan “Bedrijventerrein Airpark en Fabrieksstraat te Budel” is één extra enkelbestemming opgenomen. Dit betreft de bestemming ‘Groen – Landschappelijke inpassing’. Deze bestemming is bedoeld voor de aanleg van groenvoorzieningen op basis van het landschappelijk inpassingsplan dat is bijgesloten in de bijlagen bij de regels. De groenvoorzieningen dienen na aanleg aldus in stand te worden gehouden.

5 ECONOMISCHE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Inleiding

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) maakt het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten wanneer de bouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in een bestemmingsplan. De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is staan in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro):

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een hoofdgebouw met ten minste 1.000 m² of met een of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aangesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.000 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m².

Bovendien is een exploitatieplan nodig als locatie-eisen gesteld moeten worden en/of het bepalen van een tijdvak of fasering noodzakelijk is. Door als gemeente alle gronden en opstallen in eigendom te hebben, zelf de grondexploitatie te voeren en de bouwgrond uiteindelijk bouwrijp tegen een marktconforme prijs te leveren wordt ook voldaan aan de eis van verplichte kostenverhaal.

Beoordeling en conclusie

In het onderhavige plan is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen (art. 3.4.1) die toeziet op het vergroten van de maximale omvang van bouwpercelen binnen het plangebied. Indien het bevoegd gezag besluit om de afwijkingsbevoegdheid te benutten, dan kunnen er bouwpercelen ontstaan van bijvoorbeeld meer dan 8000 m² waarop óók de overige bouwregels uit het bestemmingsplan van toepassing zijn. In art. 3.2.1 onder 7 van de planregels is opgenomen dat het bebouwingspercentage van bouwpercelen niet meer dan 70% mag bedragen. Dit leidt tot de volgende voorbeeldrekening van een theoretische bouwmogelijkheid (bij een theoretische vergroting naar 8000 m²):

- 5000 m²: $100 \times 70 = \text{max. } 3500 \text{ m}^2$ aan bebouwing mag worden opgericht per bouwperceel in de huidige situatie;
- 8000 m²: $100 \times 70 = \text{max. } 5600 \text{ m}^2$ aan bebouwing mag worden opgericht per bouwperceel in de het onderhavige voorbeeld.

Het voorbeeld houdt een mogelijke bebouwingstoename 2100 m² in op één bouwperceel. Zoals voornoemd is 'de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1000 m² bvo' reeds exploitatieplanplichtig. Nu de maximale bebouwingstoename bij toepassing van de voorgestelde planregeling groter kan zijn dan de oppervlakte als genoemd in het Bro, is onderhavig plan exploitatieplanplichtig. Dit geldt uitsluitend voor de gronden die niet in gemeentelijk eigendom zijn.

Op grond van art. 6.2.1a Bro is een exploitatieplan niet noodzakelijk indien er geen verhaalbare kosten zijn óf indien de verhaalbare kosten uitsluitend bestaan uit de aansluiting van een bouwperceel op de openbare ruimte of de aansluiting van een bouwplan op nutsvoorzieningen. In het onderhavige plan is uitsluitend sprake van kosten voor de aansluiting van een bouwperceel op de openbare ruimte. Derhalve is het onderhavige bestemmingsplan niet exploitatieplanplichtig.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vooroverleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan burgemeester en wethouders overleg met de besturen van bij het plan betrokken waterschappen plegen. Waar nodig plegen zij tevens overleg met besturen van andere gemeenten, met de provincie, de inspecteur voor de ruimtelijke ordening en met eventuele andere diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

Vóór het opstarten van de procedure is dit bestemmingsplan ter vooroverleg opgestuurd naar de provincie Noord-Brabant en het Waterschap. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft laten weten dat wanneer geen nationaal belang gemoeid is, er geen vooroverleg gevoerd hoeft te worden. In dit geval is er inderdaad, zoals bij het beleidskader beschreven, geen nationaal belang gemoeid. De provincie Noord-Brabant heeft in de vooroverlegreactie, welke is bijgesloten in de bijlagen, aangegeven geen opmerkingen te hebben op het bestemmingsplan. De Provincie constateert dat het voorliggende plan in de plaats zal treden van het nu vigerende plan én het onlangs vastgestelde wijzigingsplan “Bedrijventerrein Airpark en Fabrieksstraat te Budel, eerste wijziging”. Op dit wijzigingsplan hebben GS een zienswijze ingediend (ontbreken borging landschappelijke inpassing), welke destijds niet is verwerkt in het vastgestelde wijzigingsplan. Om toch te voldoen aan het provinciale beleid wordt thans voorgesteld om de landschappelijke inpassing in het voorliggende plan op te nemen. Naar aanleiding van deze zienswijze destijds op het wijzigingsplan en de vooroverlegreactie nú is het bestemmingsplan aangepast.

Het Waterschap heeft aangegeven dat een uitgebreide waterparagraaf, gelet op het karakter van het voorliggende bestemmingsplan, niet noodzakelijk is. Om die reden kan het waterschap dan ook instemmen met het bestemmingsplan. Wel geeft het waterschap aan dat in een overleg van 31 maart 2016 twee onderwerpen zijn besproken die nadere aandacht behoeven. Dit betreft de ecologische verbindingzones (EVZ) en de waterberging op het terrein, inclusief het rioleringsstelsel. De gemeente Cranendonck treedt over deze onderwerpen nader in overleg met het waterschap.

Tervisielegging

Het ontwerp bestemmingsplan heeft vanaf 1 september 2016 gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Tijdens deze periode zijn er drie zienswijzen binnengekomen tegen het ontwerp bestemmingsplan. De zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in een Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen. Deze nota is toegevoegd in Bijlage 5 bij de toelichting.

Vaststelling

Het onderhavige bestemmingsplan is, met inachtneming van de Nota van zienswijzen en ambtshalve wijzigingen, op 13 december 2016 gewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad.

