

Nota zienswijzen ontwerp verklaring van geen bedenkingen inzake de bouw van opslaghallen aan de Havenweg 3a te Budel Dorplein'.

1. Inleiding

De ontwerp-omgevingsvergunning en de ontwerp verklaring van geen bedenkingen hebben op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Algemene wet bestuursrecht (Awb) vanaf 2 augustus 2018 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode heeft eenieder de mogelijkheid gekregen op het plan te reageren. Binnen de gestelde termijn zijn er 3 zienswijzen ontvangen op de ontwerp-omgevingsvergunning en 2 zienswijzen op de ontwerp verklaring van geen bedenkingen. Daaropvolgend is deze nota zienswijzen opgesteld.

In hoofdstuk 2 van deze nota zijn de ingediende zienswijzen op de ontwerp-omgevingsvergunning samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven of de zienswijzen hebben geleid tot aanpassingen en/of aanvullingen op de ontwerp omgevingsvergunning. In hoofdstuk 3 van deze nota zijn de ingediende zienswijzen op de ontwerp verklaring van geen bedenkingen samengevat en beantwoord. Daarbij is aangegeven of de zienswijzen hebben geleid tot aanpassingen en/of aanvullingen op de ontwerp verklaring van geen bedenkingen.

In verband met de 'anonimiseringsverplichting' zijn de NAW-gegevens (Naam, Adres en Woonplaats van de indieners) weggelaten. Deze verplichting vloeit voort uit de Wet bescherming persoonsgegevens (Wbp), waarin is bepaald dat dergelijke NAW-gegevens niet elektronisch beschikbaar mogen komen. De NAW-gegevens in de zienswijzen zijn derhalve vervangen door een nummer. Bij de gemeente Cranendonck zijn de NAW-gegevens bekend.

2. Zienswijzen op het ontwerpbesluit omgevingsvergunning voor de bouw van opslaghallen aan de Havenweg 3 te Budel-Dorplein.

2.1. Zienswijze 1: Rijkswaterstaat

Samenvatting zienswijze

Rijkswaterstaat vraagt de gemeente om te wachten met het verlenen van de omgevingsvergunning tot de watervergunning is verleend dan wel er zicht is op het verlenen van de watervergunning.

Beantwoording zienswijze

De initiatiefnemer heeft de verschillende vergunningen separaat aangevraagd. De initiatiefnemer weet dat het gebruik van de op-en-overslaghallen niet mogelijk is zonder onder andere de watervergunning. Het is echter wettelijk niet verboden om verschillende vergunningprocedures gescheiden te laten lopen. De watervergunning van Rijkswaterstaat is niet noodzakelijk voor de bouw van de opslaghallen.

Over de loop van de verschillende procedures vindt ambtelijke afstemming plaats tussen alle betrokken overheidsinstanties.

CONCLUSIE EN OVERZICHT GEVOLGEN VOOR OMGEVINGSVERGUNNING

De ingediende zienswijze is ontvankelijk, maar **niet gegrond**.

2.2. Zienswijze 2: Kempen Airport

Samenvatting zienswijze

Vanuit Kempen Airport wordt verzocht om een betere onderbouwing van de vervoersstromen en deze te borgen in afspraken samen met eventuele maatregelen om de vervoersstromen te verbeteren.

Beantwoording zienswijze

De zienswijze van Kempen Airport heeft betrekking op de ruimtelijke onderbouwing welke onderdeel is van de ontwerp omgevingsvergunning. Er zijn aanvullingen gevraagd om beter inzicht te krijgen in de toename van verkeersstromen en eventuele knelpunten. Uit het aanvullende verkeersonderzoek blijkt dat er geen noemenswaardige problemen te voorzien zijn en het vrachtverkeer richting het vliegveld juist zal afnemen. Uit het aangevulde verkeersonderzoek blijkt een afname van het vrachtverkeer richting de Fabrieksstraat en een toename van het gemotoriseerd verkeer van 30 voertuigen per etmaal. Deze toename van verkeer niet zal leiden tot problemen. Het aanvullende verkeersonderzoek zal bijgevoegd worden aan de definitieve omgevingsvergunning.

CONCLUSIE EN OVERZICHT GEVOLGEN VOOR OMGEVINGSVERGUNNING

De ingediende zienswijze is ontvankelijk en **deels gegrond**.

2.3. Zienswijze 3: Stichting Buurtplatform Dorplein Uniek

Samenvatting zienswijze

Stichting Buurtplatform Dorplein Uniek geeft verschillende zaken aan in de zienswijze welke hierna puntsgewijs zijn samengevat:

- 1) Gesteld wordt dat de huidige aanvraag voor de ontwikkeling van opslaghallen afwijkt van de oorspronkelijke plannen.
- 2) De ophoging van het bebouwingspercentage van 20% naar 30% wordt als ongewenst gezien.
- 3) De huidige aanvraag zonder spoorverbinding betekent volgens Dorplein Uniek een verdubbeling van het vervoer over de weg.
- 4) Er wordt gevraagd te wachten met het afgeven van de omgevingsvergunning tot de uitspraak over de PAS wetgeving.
- 5) Er wordt gesteld dat een toets in het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking onontbeerlijk is en deze toegevoegd/uitgebreid dient te worden met een onderbouwing op:
 - a. de omvang van de goederenstroom;
 - b. de benodigde vloeroppervlakte van de te bouwen opslaghallen;
 - c. de omvang van het terrein in relatie tot alternatieven in de omgeving.
- 6) De wens wordt uitgesproken om de omgevingsvergunning te koppelen met de vergunning Wet natuurbescherming.
- 7) De wens wordt uitgesproken om de vergunning aan te houden tot er duidelijkheid is over de ontwikkelmogelijkheden op het grondgebied van Weert.
- 8) Stichting Buurtplatform Dorplein Uniek stelt dat ze het gevoel hebben dat er geen ruimte is geweest voor daadwerkelijk overleg gedurende het proces, de plannen reeds vast lagen en niet zijn aangepast naar aanleiding van door de Stichting ingebrachte opmerkingen.
- 9) Er wordt geconstateerd dat er werkzaamheden plaats vinden zonder vergunning en gesteld dat de gemeente behoort te handhaven.
- 10) Het Buurtplatform vreest voor precedentwerking ten aanzien van het bebouwingspercentage in het bestemmingsplan Industrieterrein Budel-Dorplein bestaand.
- 11) Er wordt gevraagd om de aanleg van de weg over het Metalot terrein (Duurzaam Industrieterrein Cranendonck) naar voren te halen om zo de leefbaarheid in het dorp tegemoet te komen.

Beantwoording zienswijze

Hieronder de puntsgewijze beantwoording van de zienswijzen:

- 1) In de verwijzing naar het oorspronkelijke plan en de aard van de ontwikkeling wordt gerefereerd aan aannames gedaan in de haalbaarheidsstudie van Ecorys/Grontmij uit 2009 waar geen besluit over is genomen, een niet meer geldende NWB vergunning van de provincie Limburg uit 2015 en verouderde Aerius berekeningen in het kader van de PAS (2015). Nieuwe inzichten hebben geleid tot een verandering in aard (bi-modaal in plaats van tri-modaal met spooraansluiting) en omvang (niet alleen overslag, maar ook tijdelijke opslag) van de havenactiviteiten die in de huidige vergunning zijn aangevraagd.
- 2) Dit punt wordt behandeld onder kopje 5 (ladderonderbouwing).

- 3) Er wordt door de Stichting Buurtplatform Dorplein Uniek gerefereerd aan oude stukken. De PAS berekening uit 2015 ging uit van een tri-modale havenontwikkeling met 33 vrachtwagens = 66 vrachtwagenbewegingen per dag. Er zou ook een deel via het spoor worden vervoerd. Deze eerste berekening is gemaakt met het oog op het reserveren van ruimte als prioritair project binnen de PAS. De initiatiefnemer van de terminal was daar niet bij betrokken. De nieuwe berekeningen (waarbij rekening is gehouden met de concrete plannen van de initiatiefnemer) gaan uit van 122 vrachtwagenbewegingen per dag. Dit is inderdaad ongeveer een verdubbeling. In verband met vakanties en weekenden wordt rekening gehouden met 250 werkdagen i.p.v. 365 kalenderdagen en wordt in de verkeersstudie derhalve gerekend met 165 vrachtwagenbewegingen per dag. Echter, er blijkt uit de documentatie dat een groot deel van deze vrachtwagenbewegingen plaats vinden van het Nyrstar terrein richting de haven en vice versa. Hierbij wordt gebruik gemaakt van euro klasse 6 vrachtwagens (de hoogste klasse met de minste uitstoot) waardoor het totale project ruim binnen de gereserveerde ruimte aan stikstofdepositie blijft zoals die als prioritair project in de PAS is geregistreerd. Tevens wordt opgemerkt dat een diesel-loc een stuk minder schoon is (denk aan geluid, NOx en fijn stof) dan de vrachtwagens die ingezet worden. Er wordt maar ongeveer 1/3^e van de stikstofdepositieruimte gebruikt die voor deze ontwikkeling is gereserveerd.

Uit een nadere verkeersstudie blijkt dat de vrachtwagenbewegingen over de Hoofdstraat richting de Fabrieksstraat zullen afnemen waardoor de overlast voor omwonenden vermindert en de leefbaarheid in Budel Dorplein verbeterd. Er zijn geen routes voorzien die via de Hoofdstraat door de dorpskern van Budel-Dorplein lopen: het verkeer slaat af naar de Fabriekstraat.

De inrichting genereert:

- Euroklasse 6 Vrachtauto: 60 stuks per dag (365 dagen per jaar) tussen de haven en de Kempenweg richting Weert voor transport containers en/of grond,
- Standaard Licht verkeer: 30 stuks per dag (365 dagen per jaar) tussen de haven en de Kempenweg richting Weert,
- Euroklasse 6 Vrachtauto: 42 stuks per dag (365 dagen per jaar) tussen de insteekhaven en Nyrstar voor transport van NLP bulkgoed,
- Euroklasse 6 Vrachtauto: 20 stuks per dag (365 dagen per jaar) tussen de haven en Randweg zuid voor transport van containers en/of grond,
- Standaard Licht verkeer: 30 stuks per dag (365 dagen per jaar) tussen de haven en Randweg zuid.

Hierbij wordt opgemerkt dat het transport van NLP bulkgoed van Nyrstar in de toekomstige situatie als bulkgoed wordt vervoerd over de Havenweg naar de terminal bij de insteekhaven. De verkeerstroom aan vrachtauto's tussen Nyrstar en de insteekhaven komt dan in de plaats van de nu nog optredende verkeerstroom van vrachtauto's vanaf Nyrstar via Hoofdstraat en Fabriekstraat naar de A2 (13.000 stuks per jaar). Deze verkeerstroom komt daarmee volledig te vervallen.

In de insteekhaven vindt overslag van het bulkgoed plaats op binnenvaartschepen. Om deze stoffen over te kunnen slaan in de haven worden aparte vergunningen aangevraagd (Omgevingsvergunning voor de activiteit milieu bij de provincie Noord-Brabant en een watervergunning bij Rijkswaterstaat). Over de loop van de

verschillende procedures vindt ambtelijke afstemming plaats tussen de betrokken overheidsinstanties.

- 4) De procedure voor een omgevingsvergunning voor bouwen is niet afhankelijk van de PAS-wetgeving. De PAS gaat over het gebruik van de opslaghallen en is onderdeel van de milieuvergunning en de Wet natuurbescherming vergunning. Overigens is aangetoond dat het gehele project ruim binnen de voor het prioritaire project gereserveerde PAS ruimte blijft, zoals ook blijkt uit de ontwerp Wnb-beschikking van gedeputeerde staten van Noord-Brabant van 11 september 2018 (Zie punt 6 hierna). Hierdoor is geen noodzaak om voor het verlenen van de omgevingsvergunning te wachten op meer informatie rondom de PAS-wetgeving.
- 5) In de ruimtelijke onderbouwing zit een kleine onderbouwing ten aanzien van de Ladder Duurzame Verstedelijking. Om de omgevingsvergunning te verlenen dient in de ruimtelijke onderbouwing voldoende onderbouwd te worden dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In de huidige onderbouwing wordt niet ingegaan op de door Stichting Buurtplatform Dorplein Uniek aangedragen punten. Derhalve is er een aanvulling gevraagd op deze ruimtelijke onderbouwing inclusief Laddertoets. Dit aanvullende onderzoek is geleverd en geeft antwoord op de gevraagde punten zoals voldoende behoefte aan de beoogde Multimodale Terminal en de ter plaatse aanwezige binnenhaven. Tevens wordt ingegaan op de "onlosmakelijk" aan de binnenhaven verbonden tijdelijke opslagmogelijkheden en wordt aangetoond dat een dergelijke mogelijkheid in binnenstedelijk gebied niet beschikbaar is.
- 6) De koppeling met de Wet natuurbescherming is niet verplicht en maakt geen onderdeel uit van de aangevraagde omgevingsvergunning voor het bouwen van de opslaghallen. De vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming behelst de effecten op natuur van de activiteiten op het terrein van de inrichting en niet het realiseren van deze opslaghallen. Hiervoor is de provincie bevoegd gezag. Daarnaast geeft de wet aan dat een initiatiefnemer de keuze heeft om vergunningen in samenhang of separaat aan te vragen. We kunnen het koppelen van vergunningen derhalve niet verplichten. De initiatiefnemer draagt daarbij ook het risico dat bijvoorbeeld één van de toestemmingen niet wordt verleend. In dit geval heeft de initiatiefnemer op 9 februari 2018 een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wnb bij het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant gedaan voorafgaand aan de aanvraag op 21 februari 2018 voor de hier bestreden omgevingsvergunning. Hierdoor speelt de Wnb geen rol bij het al dan niet verlenen van de omgevingsvergunning voor op- en overslaghallen op het perceel aan de Havenweg 3a in Budel door B&W. Over de verschillende aanvragen vindt ambtelijk afstemming plaats tussen betrokken overheidsinstanties.
- 7) Samenhang Cranendonck-Weert is niet van toepassing op de aangevraagde omgevingsvergunning. De wet schrijft een proceduretermijn voor waarin de omgevingsvergunning afgehandeld dient te worden. De gemeente Weert zal een eigen procedure moeten volgen voor haar deel van het havengebied. Ambtelijk vindt afstemming plaats.
- 8) Er is op verschillende momenten overleg en afstemming geweest met Stichting Buurtplatform Dorplein Uniek. De stichting is vanaf het begin betrokken bij de plannen waarbij gepoogd is open en transparant te communiceren, ook over het eindplaatje van de haven. Er zijn bijeenkomsten geweest in Dorplein om de inwoners te informeren, er is een rondleiding geweest over het terrein en een aantal keer overleg geweest op het gemeentehuis te Budel. Ook worden de opslaghallen op

aangeven van opmerkingen vanuit de stichting landschappelijk ingepast door de aanleg van een aarden wal met beplanting. Daarnaast gelden de wettelijke verplichte procedureregels waarbij inspraak, bezwaar en beroep is geborgd.

- 9) De gemeente pakt dit signaal op. Er is een inmiddels een verzoek om handhaving ingediend en waar nodig wordt handhavend opgetreden.
- 10) Met betrekking tot de vrees voor precedentwerking voor de verruiming van bebouwingspercentages kan gesteld worden dat de wet het recht geeft aan eenieder om een omgevingsvergunning aan te vragen voor het afwijken van een bestemmingsplan. Het verlenen van de vergunning is daarbij afhankelijk van een goede (ruimtelijke) onderbouwing en wordt altijd per geval bekeken. De verruiming van het bebouwingspercentage aan de Havenweg 3a ten behoeve van de bouw van de opslaghallen schept derhalve geen precedent.
- 11) De vraag om de aanleg van de weg naar voren te halen heeft geen betrekking op de omgevingsvergunning voor de bouw van opslaghallen. De aanleg van de weg maakt onderdeel uitmaakt van de ontwikkeling van Metalot en deze vraag zal om die reden ingebracht worden in het haalbaarheidsonderzoek dat momenteel plaatsvindt rondom de organisatorische kant van Metalot.

CONCLUSIE EN OVERZICHT GEVOLGEN VOOR OMGEVINGSVERGUNNING

De ingediende zienswijze is ontvankelijk en deels gegrond. Hierna volgt puntsgewijs de conclusie:

- 1) Het punt dat de huidige aanvraag afwijkt van de oorspronkelijke plannen heeft geen betrekking op de inhoud van de aangevraagde omgevingsvergunning en is derhalve **niet gegrond**.
- 2) Dit punt komt terug bij punt 5.
- 3) Omdat er sprake is van een omgevingsvergunning voor de activiteit "handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening" is onder andere gekeken naar verkeersveiligheid/verkeersbewegingen. Uit de ruimtelijke onderbouwing en de aanvullende verkeersstudie blijkt inderdaad ongeveer een verdubbeling van het vrachtverkeer. Tevens blijkt dat het vrachtverkeer vanuit Nyrstar richting Fabrieksstraat en de A2 komt te vervallen en er geen nadelige gevolgen zijn voor de verkeersveiligheid. Wij zijn tot de conclusie gekomen dat wordt voldaan aan de wet- en regelgeving en dat ondanks de toename van het vrachtverkeer sprake blijft van een "goede ruimtelijke ordening". Derhalve is dit punt van de zienswijze **niet gegrond**.
- 4) De PAS is niet relevant in deze procedure. Overigens is aangetoond dat het gehele project ruim binnen de voor het prioritaire project gereserveerde PAS ruimte blijft. Derhalve is dit punt van de zienswijze **niet gegrond**.
- 5) Dit punt van de zienswijze heeft betrekking op het ontbreken van een goede ladderonderbouwing in de ruimtelijke onderbouwing van de omgevingsvergunning. Er dient sprake te zijn van een degelijke onderbouwing van een goede ruimtelijke ordening, derhalve is dit punt van de zienswijze **deels gegrond**. De ruimtelijke onderbouwing is aangevuld met een aanvullend verkeersonderzoek en een ladderonderbouwing en voldoet daarmee nu aan de gestelde eisen.
- 6) De koppeling met de Natuurbeschermingswet maakt geen onderdeel uit van de omgevingsvergunning voor de activiteiten bouw en handelen in strijd met regels ruimtelijke ordeningen en is derhalve **niet gegrond**.

- 7) De samenwerking met Weert heeft geen betrekking op de ontwerp omgevingsvergunning en is derhalve **niet gegrond**.
- 8) De conclusies van Stichting Buurtplatform Dorplein Uniek over het ontbreken van overleg kan niet aangemerkt worden als gegronde zienswijze op de ontwerp omgevingsvergunning en is derhalve **niet gegrond**.
- 9) De vraag of de gemeente gaat handhaven kan niet gezien worden als een zienswijze op de ontwerp omgevingsvergunning en is derhalve **niet gegrond**.
- 10) De vrees voor precedentwerking betreft geen zienswijze op de ontwerp omgevingsvergunning en is derhalve **niet gegrond**.
- 11) De vraag om de aanleg van de weg over het Metalot terrein (DIC) naar voren te halen kan niet gezien worden als een zienswijze op de ontwerp omgevingsvergunning en is derhalve **niet gegrond**.

ALGEMENE CONCLUSIE

De ingediende zienswijzen zijn ontvankelijk.

Zienswijze 1 van Rijkswaterstaat is ongegrond verklaard.

Zienswijze 2 van Kempen Airport is deels gegrond verklaard.

Zienswijze 3 van Stichting Buurtplatform Dorplein Uniek is deels gegrond verklaard.

Er worden aanvullingen gedaan ten aanzien van volgende punten:

- Verkeersstudie: Onderzoek naar verkeersstromen van en naar de terminal.
- Laddertoets met nut en noodzaak vestiging terminal De Kempen.

3. Zienswijzen op de ontwerp verklaring van geen bedenkingen

3.1 Zienswijze 1: Stichting Buurtplatform Dorplein Uniek

Samenvatting zienswijze

Vanuit Stichting Buurtplatform Dorplein Uniek worden verschillende zaken aangegeven in de zienswijze welke hierna puntsgewijs zijn samengevat:

- 1) Gesteld wordt dat de huidige aanvraag voor de ontwikkeling van op- en overslaghallen afwijkt van de oorspronkelijke plannen voor de containerterminal en de trimodale ontwikkeling met bijbehorende vervoersintensiteiten zoals geschetst in het rapport van Ecorys/Grontmij uit 2009 en de Nbw-vergunning van de provincie Limburg uit 2015.
- 2) De raad is beperkt en onjuist geïnformeerd over het bebouwingspercentage en over de betrokkenheid van Stichting Buurtplatform Dorplein Uniek, waardoor gesteld wordt dat de raad geen wel afgewogen beslissing heeft kunnen nemen.
- 3) De ontwerp verklaring van geen bedenkingen voldoet niet aan een goede ruimtelijke ordening doordat:
 - a. De toename van het bebouwingspercentage leidt tot extra versterking, waarbij de vraag is of deze toename noodzakelijk is;
 - b. De havenontwikkeling ook zonder de gronden van de gemeente Weert, waar algemene natuurwaarden op rusten, uitgevoerd kan worden;
 - c. Een forse toename ontstaat van vrachtverkeer en onduidelijk is wat de effecten daarvan zijn op Dorplein;
 - d. De vrees voor precedentwerking door het verruimen van het bebouwingspercentage;
 - e. De havenontwikkeling niet valt binnen de PAS-regelgeving zoals bedoeld in 2015;
 - f. Er gewacht dient te worden met verlening van de omgevingsvergunning voor bouwen op de uitspraak van het Europese hof inzake de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) en de omgevingsvergunning voor de activiteit milieu welke nodig is voor het gebruiken van de opslaghallen.

Beantwoording zienswijze

- 1) In 2009 is ten behoeve van de havenontwikkeling een haalbaarheidsstudie gedaan door Ecorys en Grontmij. Hierbij is geen besluit genomen. Tevens wordt door de Stichting gerefereerd aan een Nbw vergunning van de provincie Limburg uit 2015 welke niet meer van kracht is en verouderde Aeries berekeningen in het kader van de PAS (2015). Door veranderde marktomstandigheden en voortschrijdend inzicht zijn de plannen voor de havenontwikkeling op onderdelen aangepast. Zo is er in de logistieke keten behoefte aan tijdelijke opslag van goederen en is de spooraansluiting komen te vervallen. De nieuwe inzichten hebben dus geleid tot andere keuzes en andere uitgangspunten. Er wordt in alle vergunningaanvragen getoetst aan de actuele uitgangspunten en de huidige wet- en regelgeving.
- 2) Er wordt terecht geconstateerd dat de raad per abuis verkeerd is voorgelicht over het bebouwingspercentage. Het totale bebouwingspercentage blijft niet beneden de 20%, maar zal rond de 30% uitkomen. Dit zal worden aangepast in het nieuwe raadsvoorstel.

Overigens is de verhoging van 20% naar 30% bebouwingspercentage de reden dat deze uitgebreide omgevingsvergunning procedure gevoerd wordt. De raad is tijdens de behandeling van de VVGB geïnformeerd over de ontwikkeling door de initiatiefnemer middels een mondelinge toelichting en presentatie. Deze uitgangspunten zijn nog steeds actueel.

- 3) Hierna wordt per punt reactie gegeven op het gedeelte van de zienswijze waarin gesteld wordt dat er geen sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening':
- a. Uit de aanvullend opgestelde Laddertoets blijkt dat er behoefte bestaat aan opslaghallen in de directe nabijheid van de haven voor een levensvatbaar en rendabel bedrijf. De laddertoets bevat een duidelijke beargumentering waarom een dergelijke opslagvoorziening van die omvang noodzakelijk is.
 - b. Deze opmerking betreft een suggestie en is geen zienswijze op de voorliggende ontwerp vvgb en de ruimtelijke onderbouwing hiervan. Voor het Weerter deel van het plan wordt apart een procedure gelopen door de gemeente Weert.
 - c. Er is aanvullend een verkeersstudie verricht, waarin de effecten (vrachtwagenbewegingen, licht verkeer- en autonome verkeersbewegingen) zijn onderzocht. Hieruit blijkt dat er geen noemenswaardige knelpunten te voorzien zijn. Het aantal vrachtwagenbewegingen door het dorp (vanuit Nyrstar richting Fabrieksstraat) neemt significant af, wat de leefbaarheid ten goede komt. De studie toont aan dat de vrachtwagen-bewegingen over de Hoofdstraat door het dorp, richting de Fabrieksstraat zullen verdwijnen waardoor de overlast voor omwonenden vermindert en de leefbaarheid in Budel-Dorplein verbeterd. Er zijn geen routes voorzien die via de Hoofdstraat door de dorpskern van Budel-Dorplein lopen: het verkeer slaat af naar de Fabriekstraat.
 - d. Met betrekking tot de vrees voor precedentwerking voor de verruiming van bebouwingspercentages kan gesteld worden dat de wet het recht geeft aan eenieder om een omgevingsvergunning aan te vragen voor het afwijken van een bestemmingsplan. Het verlenen van de vergunning is daarbij afhankelijk van een goede (ruimtelijke) onderbouwing en wordt altijd per geval bekeken. De verruiming van het bebouwingspercentage aan de Havenweg 3a ten behoeve van de bouw van de opslaghallen schept derhalve geen precedent.
 - e. Door de Stichting wordt gerefereerd naar oude stukken. De PAS berekening uit 2015 ging uit van 33 vrachtwagens = 66 vrachtwagenbewegingen per dag. Er zou ook een deel via het spoor worden vervoerd. Deze eerste berekening is gemaakt met het oog op het reserveren van ruimte als prioritair project binnen de PAS. De initiatiefnemer van de terminal was daar niet bij betrokken. De nieuwe berekeningen (waarbij rekening is gehouden met de concrete plannen van de initiatiefnemer) gaan uit van 122 vrachtwagenbewegingen per dag. Omdat rekening wordt gehouden met 250 werkdagen i.p.v. 365 wordt in de stukken ook 165 vrachtwagenbewegingen per dag genoemd. Dit is relevant voor de verkeersberekeningen.
 - f. Het gemiddelde van 122 vrachtwagenbewegingen per dag is inderdaad ongeveer een verdubbeling ten opzichte van het eerdere uitgangspunt van 66 vrachtwagenbewegingen per dag. Echter, er blijkt uit de documentatie dat een groot deel van deze vrachtwagenbewegingen plaats vinden vanaf het Nyrstar

terrein richting de haven en vice versa. Hierbij wordt gebruik gemaakt van euro klasse 6 vrachtwagens (de hoogste klasse met de minste uitstoot) waardoor bij het totale project ruim binnen de gereserveerde ruimte aan stikstofdepositie blijft zoals die als prioritair project in de PAS is geregistreerd. Tevens wordt opgemerkt dat een diesel-loc veel minder schoon is (denk aan geluid, NOx en fijn stof) dan de vrachtwagens die ingezet worden. De vraag om te wachten met het verlenen van de omgevingsvergunning voor de bouw op de uitspraak van het Europese hof inzake de Programmatische Aanpak Stikstof en de procedure van de bouwvergunning en de milieuvergunning in samenhang te bekijken, is niet relevant inzake de afweging of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening in het kader van de verlening van de vvgb. Overigens is aangetoond dat het gehele project ruim binnen de voor het prioritaire project gereserveerde PAS ruimte blijft en ook de provincie voornemens is een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming af te geven.

De aangevraagde omgevingsvergunning is tevens gebonden aan een wettelijk vastgelegde proceduretermijn. Daarbij wordt de vergunning getoetst aan de nu geldende wet- en regelgeving. Procedures opdelen is wettelijk toegestaan, de keuze hieromtrent ligt bij de initiatiefnemer. In dit geval heeft de initiatiefnemer op 9 februari 2018 een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wnb bij het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant gedaan voorafgaand aan de aanvraag op 21 februari 2018 voor de hier bestreden omgevingsvergunning. Hierdoor speelt de Wnb geen rol bij het al dan niet verlenen van de omgevingsvergunning voor op- en overslaghallen op het perceel aan de Havenweg 3a in Budel door B&W. Over de verschillende vergunningprocedures vindt ambtelijk afstemming plaats tussen de betrokken overheidsinstanties.

CONCLUSIE EN OVERZICHT GEVOLGEN VOOR DE ONTWERP VVGB

De ingediende zienswijze is ontvankelijk en deels gegrond. Hieronder volgt puntsgewijs de conclusie:

- 1) Het punt dat de huidige aanvraag afwijkt van de oorspronkelijke plannen heeft geen betrekking op de inhoud van de ruimtelijke onderbouwing. Daarmee is dit onderdeel van deze zienswijze **niet gegrond**.
- 2) Het punt dat er onjuiste informatie is verstrekt over het bebouwingspercentage van de totale ontwikkeling (inclusief grondgebied van Weert) is juist. Daarmee is dit onderdeel van deze zienswijze **gegrond**. Dit wordt aangepast in het nieuwe raadsvoorstel.
- 3) Het onderdeel van de zienswijze dat stelt dat er geen sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening' is **deels gegrond op de punten 3a en 3c**. De ruimtelijke onderbouwing is op deze onderdelen aangevuld door een aanvullende verkeersstudie en een Ladderonderbouwing.

3.2 Zienswijze 2: Stichting Industrieel & Cultureel Erfgoed Le Projet de Dorplein

Samenvatting zienswijze

De Stichting Industrieel & Cultureel Erfgoed Le Projet de Dorplein geeft verschillende zaken aan in hun zienswijze op de ontwerp verklaring van geen bedenkingen. Hierna volgt een puntsgewijze samenvatting van de zienswijze:

- 1) De Stichting Industrieel & Cultureel Erfgoed Le Projet de Dorplein geeft aan dat de ruimtelijke onderbouwing niet afdoende is om te spreken over een goede ruimtelijke ordening en derhalve geen VVGB afgegeven kan worden.
- 2) De laddertoets wordt onvoldoende geacht. De stichting verwijt een gebrek aan motivering van zowel de kwalitatieve als kwantitatieve behoefte, de afweging tegen het bestaande aanbod en de motivering waarom de hallen niet elders in bestaand stedelijk gebied gerealiseerd kunnen worden.
 - Er wordt aangegeven dat er geen marktregio/ruimtelijk verzorgingsgebied is vastgesteld in de ruimtelijke onderbouwing.
 - De stichting stelt dat er geen behoefte is aan vier opslaghallen. Ze stelt dat naast overslag de opslag in opslaghallen/magazijnen geen harde voorwaarde is voor haven De Kempen en in de onderliggende stukken niet duidelijk wordt gemaakt dat er behoefte is aan de bouw van vier opslaghallen. De Stichting bepleit aan de hand van onderzoeksrapporten (Ecorys/Grontmij, 2009; Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2012; DPA Cauberg, 2018), uitspraken van wethouder Kuppens, enkele foto's, het IBIS in combinatie met locaties van omliggende (30km) bedrijventerreinen dat opslag geen kernactiviteit is voor de haven en er voldoende hard aanbod is voor opslag op deze omliggende bedrijventerreinen.
- 3) De Stichting geeft aan de overschrijding van het bebouwingspercentage van bijna 50% ten opzichte van de maximaal toegestane bebouwing geen 'goede ruimtelijke ordening' te vinden.
- 4) De Stichting bepleit dat de bouw van 4 opslaghallen strijdig is met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte omdat Budel-Dorplein een beschermd Dorpsgezicht betreft en het belang 10 uit de SVIR: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten wordt geschaad.
- 5) De Stichting stelt dat het zorgvuldigheidsbeginsel door het college van burgemeester en wethouders is geschonden door onvoldoende relevante feiten te (laten) verzamelen. Er wordt gerefereerd aan een aantal ontbrekende zaken (marktonderzoek, kwantitatieve en kwalitatieve behoefte, het verzorgingsgebied en een lijst van geïnteresseerde bedrijven).
- 6) De Stichting bepleit dat met de komst van de vier opslaghallen meer stikstof wordt uitgestoten door extra havenactiviteiten alsmede door de stijging van het aantal vrachtwagenbewegingen voor het voor- en natransport. Deze stijging zorgt voor een negatief effect op de Kritische Depositiewaarde voor omliggende Natura 2000 gebieden.
- 7) De Stichting stelt dat er meer vrachtwagenbewegingen plaats vinden dan gemiddeld 165 vrachtwagenbewegingen per dag en dat dit leidt tot extra verkeersoverlast en de noodzaak voor verkeersmaatregelen.
- 8) De Stichting geeft aan dat uit het geluidsonderzoek blijkt dat de geluidsnorm op twee punten wordt overschreden en is benieuwd naar de maatregelen die opgelegd worden om aan de norm te voldoen. Tevens wil de Stichting weten welke maatregelen genomen worden om de geluidsbelasting op de Fabrieksstraat, Hoofdstraat en Havenweg te beperken.

- 9) De stichting geeft aan dat er een verschil zit in de percelen die genoemd worden in de publicatie van de vergunning en de publicatie in de Staatscourant en stelt dat er geen rectificatie heeft plaatsgevonden en daardoor geen definitieve verklaring van geen bedenkingen afgegeven kan worden.

Beantwoording zienswijze

- 1) De raad heeft de ontwerp-verklaring van geen bedenkingen verleend voor hetzelfde project als waarop de ontwerp-omgevingsvergunning ziet. Dat in de ontwerp-vvgb per abuis alleen wordt gesproken van overslaghallen betekent niet dat de raad bij zijn ontwerpbesluit niet heeft kunnen uitgaan van een project dat in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening waarbij sprake is van "op- en overslaghallen". Bij het afgeven van de ontwerp vvgb was blijkens de bijhorende ruimtelijke onderbouwing sprake van een goede ruimtelijke onderbouwing welke op onderdelen is aangescherpt en aangevuld naar aanleiding van de ingediende zienswijzen. Bij de definitief te verlenen vvgb zal de raad deze aanscherpingen en aanvullingen betrekken en beoordelen of een vvgb kan worden verleend voor het aangevraagde project.
- 2) In de ruimtelijke onderbouwing was geen ruimtelijk verzorgingsgebied aangegeven en tevens mistte een onderbouwing van de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte en een onderbouwing van de havenontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied.
 - a. Door de stichting is aannemelijk gemaakt dat het verzorgingsgebied van de haven ongeveer 30km bedraagt. Dit wordt overgenomen in de stukken en de ruimtelijke onderbouwing.
 - b. De Stichting bepleit aan de hand van onderzoeksrapporten (Ecorys/Grontmij, 2009; Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2012; DPA Cauberg, 2018) dat opslag geen kernactiviteit is voor de haven)
 - i. Het onderzoek van Ecorys/Grontmij uit 2009 betreft een haalbaarheidsstudie, waarbij aannames zijn gedaan over aantallen containers. Veranderde marktomstandigheden, nieuwe technologie en voortschrijdend inzicht hebben gezorgd voor veranderde uitgangspunten. Zo blijkt in de logistieke keten naast overslag steeds meer vraag naar tijdelijke opslag op locaties van overslag in de logistieke keten, waardoor wordt gekozen om ook opslaghallen te realiseren in de directe nabijheid van de insteekhaven die als overslaglocatie geldt voor goederen die over het water worden aan- en/of aangevoerd.
 - ii. De studie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid is uit 2012 en derhalve niet erg actueel.
 - iii. In het rapport van DPA Cauberg (2018) is een geluidsonderzoek waarin wel degelijk rekening is gehouden met de komst van opslaghallen. Echter, opslag is geen geluidsgevoelige activiteit, waardoor dit niet in het door de Stichting genoemde lijstje voor komt. Uit de situatietekeningen in het rapport blijkt duidelijk dat ook in dit onderzoek rekening gehouden is met de bouw van de 4 opslaghallen.

Uit het betoog van de Stichting kan niet afgeleid worden dat een kleinere haven geen behoefte heeft aan opslaghallen.

De Stichting poogt aan te tonen door middel van enkele foto's, het IBIS in combinatie met locaties van omliggende (30km)

bedrijventerreinen dat er voldoende hard aanbod is van vierkante

meters opslaglocaties in de omgeving (30km). Uit de aangevulde

ladderonderbouwing van Royal HaskoningDHV blijkt dat de

opslaghallen ruimtelijk-economisch onlosmakelijk verbonden zijn aan

de insteekhaven. Daarnaast blijken de omliggende opslaglocaties in

gebruik te zijn en leidt opslag op een andere locatie, zoals Weert, tot

inefficiëntie door extra overslag en vrachtwagenbewegingen. In het

kader van duurzaamheid is het daarom passend om uit te gaan van het

realiseren van een opslagvoorziening in de directe nabijheid van de

insteekhaven.

- 3) Deze omgevingsvergunningprocedure wordt gevoerd, om een overschrijding van het bebouwingspercentage mogelijk te maken. De overschrijding dient ruimtelijk onderbouwd te worden. Op basis van deze onderbouwing kan bepaald worden of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De overschrijding zelf geeft hierover geen oordeel. De raad is van oordeel dat de ruimtelijke onderbouwing en andere stukken duidelijk maken dat het project waarvoor de in deze procedure aan de orde zijnde (ontwerp)omgevingsvergunning is aangevraagd in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.
- 4) De haven heeft vroeger deel uitgemaakt van de zinkfabriek (Nyrstar) en de locatie waar de havenontwikkeling plaats vindt valt binnen de contour van het Beschermd Dorpsgezicht. Daarbinnen ligt de dorpsrand (bebouwing) hemelsbreed op 1,2 km afstand van de te ontwikkelen opslaghallen op een plek met de bestemming bedrijventerrein welke reeds in gebruik was en is als haventerrein. De opslaghallen zijn daarnaast ook beoordeeld door de A2-Erfgoedcommissie en de Welstandscommissie en op basis van de adviezen uit deze commissies aangepast en landschappelijk ingepast en akkoord bevonden. Er is derhalve geen sprake van belemmering van het Dorpsgezicht of van een belemmering van het behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
- 5) De ontwerp-wvgbv wordt opgesteld en afgegeven door de raad. Voor de havenontwikkeling zijn verschillende onderzoeken gedaan. Naar aanleiding van opmerkingen van de Stichting is aanvullend onderzoek verricht (Laddertoets met behoeftebepaling en Verkeersstudie). Eén van de bedrijven die gebruik zal gaan maken van de terminal bij de haven is Nyrstar. Dit komt ook in alle stukken naar voren, omdat één van de doelstellingen van de havenontwikkeling is om de vrachtwagenbewegingen met gevaarlijke stoffen door het dorp en over de A2 te beperken. De raad evenals het college van Burgemeester en wethouders zijn uitgebreid geïnformeerd over de ontwikkeling van de terminal bij de haven.
- 6) Uit de ontwerp vergunning Wet natuurbescherming (ODBN namens Gedeputeerde Staten van Noord Brabant, 11 september 2018) blijkt dat op grond van de beoordeling geconcludeerd wordt 'dat bij toedeling van ontwikkelingsruimte en ook voor de overige effecten de aangevraagde activiteit, gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, niet kan leiden tot verslechtering van de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in het Natura 2000-gebied 'Weerter

en Budelerbergen & Ringselven' en geen significant verstorend effect kan hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen.' Ook hierbij is gebruik gemaakt van de Aeries Monitor, te vinden in bijlage 1 (AERIUS Register berekening en toedeling ontwikkelingsruimte (RgXffCbbTcfU (29 augustus 2018). Het totale project blijft ruim binnen de gereserveerde ruimte aan stikstofdepositie zoals die als prioritair project in de PAS is geregistreerd. Overigens heeft de initiatiefnemer in dit geval op 9 februari 2018 een aanvraag voor een vergunning op grond van de Wnb bij het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant gedaan voorafgaand aan de aanvraag op 21 februari 2018 voor de hier bestreden omgevingsvergunning. Hierdoor speelt de Wnb geen rol bij het al dan niet verlenen van de omgevingsvergunning voor op- en overslaghallen op het perceel aan de Havenweg 3a in Budel door B&W.

Ook blijkt uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat is gedaan (Luchtkwaliteitsonderzoek containeroverslag aan de Havenweg te Budel-Dorplein; wijziging bedrijfssituatie, DPA Cauberg-Huygen, 21 maart 2018), dat de bijdrage van de inrichting NIBM is, en niet leidt tot een overschrijding van concentratiegrenswaarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}. Deze concentraties liggen ruimschoots beneden de grenswaarden, concluderend dat het aspect luchtkwaliteit niet belemmerend is voor vergunningverlening van de bouw van vier opslaghallen.

- 7) Het gemiddelde aantal vrachtwagenbewegingen is 165 per dag op basis van 250 werkdagen. In het rapport van DPA Cauberg-Huygen (2018) wordt gesproken over de maximaal representatieve bedrijfssituatie, waarmee bedoeld wordt dat er dagen kunnen zijn dat er 200 vrachtwagenbewegingen plaats vinden per etmaal. Door te rekenen met een uitgangssituatie in het onderzoek van meer vrachtwagens dan gemiddeld kan worden berekend of de geluidsbelasting ook op drukke dagen onder een aanvaardbaar niveau blijft. De 200 vrachtwagenbewegingen betreft dus een rekenmethode en geen feitelijke toename.

De werkelijke toename is 165×250 (of 122×365) = 41.250 vrachtwagenbewegingen per jaar. Er is aanvullend onderzoek gedaan naar de verkeersbelasting en verkeersoverlast. Hieruit blijkt een afname van het aantal vrachtwagenbewegingen vanuit de poort van Nyrstar richting de Fabrieksstraat (lees richting het dorp) en tevens blijkt er geen noodzaak voor het nemen van aanvullende verkeersmaatregelen.

- 8) De gemeente is voornemens om de geluidsnormen voor de haven te verhogen, zodat de overschrijding inpasbaar gemaakt kan worden. Er liggen hier geen geluidsgevoelige bestemmingen. Wanneer dit niet mogelijk blijkt, zullen maatregelen getroffen moeten worden (bijv. een geluidswal).

Het bekijken of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn wordt gedaan in het kader van de omgevingsvergunning, onderdeel milieu waarbij het gebruik en de activiteiten worden vergund en de vergunning in het kader van de Wet Natuurbescherming waarbij gekeken wordt naar o.a. de belasting op de omliggende flora en fauna.

In de uitgevoerde geluidsberekeningen (DPA Cauberg-Huygen) is nog geen rekening gehouden met de landschappelijke inpassing van de opslaghallen waarmee een geluidswal inclusief begroeiing gerealiseerd wordt op het terrein van de terminal langs de Havenweg. Er is dus gerekend met een zogenaamde worst-case benadering.

- 9) Er blijkt een omissie te zitten in de bekendmaking in de Staatscourant waarbij 1 van de perceelnummers is weggefallen. Echter uit de ingediende zienswijzen, de informatiebijeenkomsten, het plaatsen van alle stukken op de gemeentelijke website www.cranendonck.nl/dorplein en de contactmomenten met betrokken partijen en

burgers blijkt dat de plannen uitgebreid bekend zijn gemaakt en eenieder zo goed en volledig mogelijk is geïnformeerd. In de stukken is duidelijk te zien dat het gaat om een ontwikkeling van 4 opslaghallen op beide percelen. Uit de zienswijzen van de Stichting en anderen blijkt dat ook zij hier van uit gaan. De omissie heeft niet geleid tot onduidelijkheid over de projectlocatie.

Het afgeven van een definitieve verklaring van geen bedenkingen is alleen mogelijk wanneer er geen sprake is van 'een goede ruimtelijke ordening'. De omissie in een publicatie heeft daarop geen betrekking.

CONCLUSIE EN OVERZICHT GEVOLGEN VOOR DE ONTWERP VVGB

De ingediende zienswijze is ontvankelijk en deels gegrond. Hieronder volgt puntsgewijs de conclusie:

- 1) De stelling dat er geen vvgb afgegeven, omdat er geen sprake is van 'een goede ruimtelijke ordening' is onjuist. De raad is van oordeel dat het project ruimtelijk passend is. Dit onderdeel van de zienswijze is **niet gegrond**.
- 2) Het betoog dat de ladder voor duurzame verstedelijking beter gemotiveerd dient te worden is **gegrond**. Er dient een uitgebreidere ladderonderbouwing aangeleverd te worden met hierin de bepaling van het ruimtelijke verzorgingsgebied, de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte afgezet tegen het bestaande aanbod en de motivering van de huidige locatie. Dit is gedaan, een aanvullende laddertoets is toegevoegd.
- 3) De stelling dat de verhoging van het bebouwingspercentage van 20% naar 30% geen 'goede ruimtelijke ordening' is, is **niet gegrond**.
- 4) Ook volgens de A2-Erfgoedcommissie en de Welstandscommissie betekent de havenontwikkeling geen aantasting van het beschermd dorpsgezicht. Het project is niet in strijd met de SVIR. Dit onderdeel van de zienswijze is **niet gegrond**.
- 5) De stelling dat het zorgvuldigheidsbeginsel door B&W is geschonden en derhalve geen vvgb kan worden afgegeven is **niet gegrond**.
- 6) Het betoog van de Stichting dat met de komst van de vier opslaghallen meer stikstof wordt uitgestoten door extra havenactiviteiten alsmede door de stijging van het aantal vrachtwagenbewegingen voor het voor- en natransport, en dit zou leiden tot een verslechtering van de Kritische Depositiewaarde voor omliggende Natura 2000 gebieden en natuurlijke habitat, is niet van belang in deze vvgb-procedure. Overigens wordt dit bezwaar in de ontwerp vergunning Wet natuurbescherming van de Omgevingsdienst Brabant Noord (namens provincie) weerlegt. Dit onderdeel van de zienswijze is daarmee **niet gegrond**.
- 7) Het punt dat er meer vrachtwagenbewegingen plaats vinden dan gemiddeld 165 vrachtwagenbewegingen per dag en dat dit leidt tot extra verkeersoverlast en de noodzaak voor verkeersmaatregelen is **ongegrond**. Niettemin heeft inmiddels aanvullend verkeersonderzoek plaats gevonden, waarmee nog eens is aangetoond dat er geen verslechtering plaats vindt van het woon en leefmilieu en geen aanvullende maatregelen nodig zijn.
- 8) Dit punt van de zienswijze wat ingaat op de geluidsbelasting is **gedeeltelijk gegrond**. De gemeente bekijkt of de geluidsnorm kan worden opgehoogd of dat er aanvullende maatregelen genomen moeten worden (geluidswal). Dit is echter onderdeel van de milieuvergunning en de vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming. Daarnaast is uit het aanvullende verkeersonderzoek niet

gebleken dat er een verslechtering optreedt ten aanzien van de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen.

- 9) Het niet plaats vinden van een rectificatie in de publicatie van de ontwerp vvgb en de ontwerp omgevingsvergunning heeft niet geleid tot onduidelijkheid over de projectlocatie waarop de verklaring van geen bedenkingen wordt afgegeven. Derhalve is dit onderdeel van de zienswijze **niet gegrond**.

ALGEMENE CONCLUSIE

De ingediende zienswijzen zijn ontvankelijk.

Zienswijze 1 van Stichting Buurtplatform Dorplein Uniek is deels gegrond verklaard.

Zienswijze 2 van Stichting Industrieel & Cultureel Erfgoed Le Projet de Dorplein is deels gegrond verklaard.

Er worden aanvullingen/wijzigingen aangebracht op de volgende punten:

- Toevoeging van aanvullend onderzoek naar verkeersstromen in de richting van Budel Dorplein.
- Toevoeging van laddertoets met nut en noodzaak vestiging terminal De Kempen.
- De juiste informatie over het bebouwingspercentage wordt toegevoegd aan het raadsvoorstel.