

RAPPORT

Ruimtelijke Onderbouwing

Multimodale Terminal De Kempen

Klant: Multimodale Terminal De Kempen B.V.

Referentie: I&BBF4303R002D03

Versie: 03/Concept

Datum: 21 maart 2018

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Postbus 151
6500 AD Nijmegen
Netherlands
Industry & Buildings
Trade register number: 56515154

+31 88 348 70 00 **T**
+31 24 323 93 46 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Ruimtelijke Onderbouwing

Ondertitel:
Referentie: I&BBF4303R002D03
Versie: 03/Concept
Datum: 21 maart 2018
Projectnaam:
Projectnummer: BF4303
Auteur(s): Jeroen Tepper

Opgesteld door: Rinus Hoogeslag

Gecontroleerd door: Marc Giesberts

Datum/Initialen: 21 maart 2018

Goedgekeurd door: Marc Giesberts

Datum/Initialen: 21 maart 2018



Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging plangebied	1
1.3	Afstemming met andere procedures	1
1.4	Leeswijzer	2
2	Planbeschrijving	3
2.1	Huidige situatie	3
2.2	Toekomstige situatie	3
2.3	Geldend planologisch kader	4
3	Beleidskader	6
3.1	Rijksbeleid	6
3.2	Provinciaal beleid Noord-Brabant	7
3.3	Gemeentelijk beleid Cranendonck	8
4	Milieu- en omgevingsaspecten	10
4.1	Externe veiligheid	10
4.2	Landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing	10
4.3	Archeologie en cultuurhistorie	11
4.4	Natuur	12
4.5	Waterparagraaf	13
4.6	Verkeer	13
4.7	Geluid	13
4.8	Luchtkwaliteit	14
4.9	Geur	14
4.10	Bodem	14
4.11	Milieueffectrapportage	14
5	Uitvoerbaarheid	15
5.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	15
5.2	Economische uitvoerbaarheid	15
6	Conclusie	16

Bijlagen:

1 Plattegrond

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Multimodale Terminal De Kempen B.V. (hierna: De Kempen) is voornemens hun locatie, gelegen aan de Zuid-Willemsvaart, ter hoogte van Budel-Dorplein, verder door te ontwikkelen. Op het terrein worden vier aaneengesloten magazijnen voor opslag van goederen gerealiseerd. Het totale vloeroppervlak hiervan zal ongeveer 10.000 vierkante meter bedragen. Deze ontwikkeling is niet passend binnen het vigerende bestemmingsplan, aangezien hiermee het maximale bebouwingspercentage in het geldende bestemmingsplan wordt overschreden.

Aangezien de ontwikkeling niet passend is binnen het bestemmingsplan, wordt een omgevingsvergunning aangevraagd voor het 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' conform artikel 2.12 lid 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Ter onderbouwing van deze aanvraag is een ruimtelijke onderbouwing opgesteld. In de voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt toegelicht dat de beoogde ontwikkeling in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

1.2 Ligging plangebied

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op een locatie die gelegen is aan de noordoostzijde van de insteekhaven aan de Zuid-Willemsvaart ter hoogte van Budel-Dorplein. Het plangebied ligt 1,3 kilometer ten zuidoosten van het dorp Budel-Dorplein. Het wordt omringd door Natura 2000-gebied. Het plangebied is gelegen in de gemeenten Cranendonck (provincie Noord-Brabant). Een gedeelte van De Kempen is ook gelegen in Weert (provincie Limburg), maar dit is niet het gebied waar het magazijn wordt gerealiseerd. Dit deel maakt daarom geen onderdeel uit van het plangebied. De ligging en begrenzing van het plangebied zijn globaal weergegeven in Figuur 1-1. De exacte ligging en begrenzing van het plangebied kunnen worden afgeleid uit de plattegrond in bijlage 1.



Figuur 1-1: Ligging en begrenzing plangebied, inclusief gemeentegrens (blauwe stippellijn) Bron: GlobeSpotter

1.3 Afstemming met andere procedures

Naast de onderhavige procedure voor het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening is voor de ontwikkeling van De Kempen ook een omgevingsvergunning aangevraagd voor het onderdeel 'bouwen' en het onderdeel "uitvoeren van een werk of van werkzaamheden". Conform het uitgangspunt van de Wabo zal voor deze onderdelen één omgevingsvergunning worden aangevraagd.

Verder is omwille van de aanwezigheid van Natura2000 gebied een natuurtoets opgesteld, waarmee een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming is aangevraagd voor de voorgenomen ontwikkelingen.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt een beknopte omschrijving van de huidige en toekomstige situatie. Daarna komen de relevante beleidskaders op rijks-, provinciaal- en gemeentelijk niveau aan bod. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de relevante milieu- en omgevingsaspecten. Vervolgens komt in hoofdstuk 5 de uitvoerbaarheid (maatschappelijk en economisch) aan bod. In hoofdstuk 6 wordt ten slotte geconcludeerd of afwijken van het bestemmingsplan aanvaardbaar is.

2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Binnen het plangebied beschikt De Kempen momenteel over een beveiligde toegang met portiersgebouw, een parkeerterrein voor het tijdelijk parkeren van containers en voertuigen. Het overige deel van het plangebied betreft braakliggend industrieterrein.

Het deel van De Kempen dat gelegen is in de gemeente Weert (buiten het plangebied) omvat een overslagplaats op de kade langs de insteekhaven, gelegen ten zuidwesten van het plangebied. De huidige situatie is in figuur 2-1 weergegeven.



Figuur 2-1: Huidige situatie De Kempen

Ten zuiden van het plangebied liggen de provinciale weg N564 en de Zuid-Willemsvaart. Aan de Noordoostzijde van het plangebied bevindt zich de Havenweg, die de aansluiting vormt tussen de N564, het dorp Budel-Dorplein en het industriecomplex van Nyrstar Budel B.V. Aan de westzijde van het plangebied, naast de insteekhaven, bevindt zich industrieterrein. Ten slotte bevindt zich ten oosten, westen en zuiden van het plangebied het Natura 2000-gebied Weerter- en Budelerbergen & Ringselven.

2.2 Toekomstige situatie

Multimodale Terminal De Kempen B.V. is voornemens om haar terrein verder te ontwikkelen. Op het terrein zijn vier aaneengesloten magazijnen voorzien voor opslag van goederen. Het totale vloeroppervlak hiervan zal ongeveer 10.000 vierkante meter bedragen.

De beoogde activiteiten, beschreven in deze ruimtelijke onderbouwing, zijn onderdeel van een gefaseerde ontwikkeling van het bedrijventerrein. De hier beschreven activiteiten, het realiseren van 10.000 vierkante meter aaneengesloten magazijnen, kan worden beschouwd als fase 1. Fase 2 heeft betrekking op de realisatie van extra magazijnen en het doortrekken van de terminal op het grondgebied van de gemeente Weert. Een impressie van de beoogde ontwikkelingen in fase 1 is weergegeven in figuur 2-2. Een plattegrond van deze situatie is te vinden in bijlage 1.



Figuur 2-2: Voorgenomen Fase 1 De Kempen (impressie)

2.3 Geldend planologisch kader

In het plangebied zijn meerdere bestemmingsplannen van kracht. Voor de beoogde ontwikkeling zijn de volgende bestemmingsplannen relevant:

1. Industrierrein Budel-Dorplein bestaand, vastgesteld op 25 juni 2013, gemeente Cranendonck;
2. Industrierrein Budel-Dorplein, geluidszone Cranendonck, ontwerp ter inzage gelegd op 5 mei 2017, in gewijzigde vorm vastgesteld op 14 november 2017.

In onderstaande alinea's zijn de relevante gebruiks- en bouw mogelijkheden van de geldende bestemmingsplannen in relatie tot de beoogde ontwikkelingen bij De Kempen uiteengezet.

Bestemmingsplan Industrierrein Budel-Dorplein bestaand

Het bestemmingsplan 'Industrierrein Budel-Dorplein bestaand' (vastgesteld op 25 juni 2013) is het geldende bestemmingsplan voor het plangebied. In dit bestemmingsplan zijn de bouw- en gebruiksmogelijkheden voor het gebied vastgelegd. Figuur 2-3 bevat een uitsnede van de verbeelding (plankaart) van het bestemmingsplan dat binnen het plangebied valt. De verbeelding toont vier verschillende bestemmingen die van toepassing zijn op het plangebied: 'Bedrijventerrein-Haven', 'Verkeer-Railverkeer', 'Verkeer' en 'Water-Haven'. De relevante bestemmingen zijn onder figuur 2-3 kort beschouwd.



Figuur 2-3: Uitsnede van verbeelding van bestemmingsplan en begrenzing van het plangebied (rode lijn).

Bedrijventerrein-Haven (paars)

De bestemming 'Bedrijventerrein-Haven' is in eerste plaats bedoeld voor havenbedrijvigheid en daarbij behorende voorzieningen, zoals kranen, transportbanden en opslagloodsen. Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein – Haven' is een maximaal bebouwingspercentage van 20 procent vastgesteld. Het planvoornemen voorziet in meer bebouwing en is daarom niet passend binnen het bestemmingsplan.

Tevens kent het bestemmingsplan de dubbelbestemmingen 'Waterstaat – Waterbergingsgebied', 'Waarde – Archeologie' en 'Waarde – Beschermde dorpsgezicht'. Uit deze dubbelbestemmingen kan het volgende worden geconcludeerd:

- Binnen de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterbergingsgebied' mogen geen gebouwen worden gebouwd. De hallen in fase 1 liggen buiten deze dubbelbestemming en zijn daarmee passend binnen het bestemmingsplan.
- Voor de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' gelden aanvullende voorwaarden voor bouwwerken en bodemingrepen. De bouw van bouwwerken met een oppervlak groter dan 500 m² is mogelijk met een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Voor bodemingrepen dient een omgevingsvergunning voor het 'uitvoeren van een werk of van werkzaamheden' te worden aangevraagd;
- Binnen de dubbelbestemming Waarde - Beschermde dorpsgezicht mag pas gebouwd worden als de Commissie Cultuurhistorische Kwaliteit geadviseerd heeft over de vraag of de met het beschermde dorpsgezicht samenhangende waarden niet onevenredig worden aangetast.

Bestemmingsplan Industrieterrein Budel-Dorplein, geluidzone Cranendonck/

Op 5 mei 2017 is in de gemeente Cranendonck het ontwerpbestemmingsplan 'Industrieterrein Budel-Dorplein, geluidzone Cranendonck' ter inzage gelegd. In dit bestemmingsplan zijn regels geformuleerd voor de geluidzone rondom het Industrieterrein Budel-Dorplein, gelegen ten noorden van De Kempen. Deze regels zien er op toe dat er beperkingen gelden voor nieuwe geluidgevoelige functies zoals woningen. Aangezien het planvoornemen geen betrekking heeft op geluidgevoelige functies, leidt dit bestemmingsplan niet tot belemmeringen voor De Kempen.

Conclusie

Op basis van bovenstaande analyse van de vigerende bestemmingsplannen kan geconcludeerd worden dat de beoogde ontwikkeling van De Kempen niet mogelijk is binnen de kaders van het geldende bestemmingsplan 'Industrieterrein Budel-Dorplein bestaand'. Het bestemmingsplan staat namelijk niet toe dat het voorgeschreven bebouwingspercentage wordt overschreden.

Verder blijkt uit het bestemmingsplan dat voor de ingrepen in het gebied ook een omgevingsvergunning 'voor het uitvoeren van een werk of van werkzaamheden' aangevraagd moet worden en dat gebruik gemaakt moet worden van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Dit hangt samen met de aanwezige waarden in het gebied (archeologisch en ecologisch). In paragraaf 4.3 en paragraaf 4.4 wordt nader ingegaan op ecologische en archeologische waarden in het gebied.

3 Beleidskader

Het vigerende bestemmingsplan staat niet toe dat het voorgeschreven bebouwingspercentage wordt overschreden. In dit hoofdstuk wordt daarom bij de toetsing of de voorgenomen ontwikkeling passend is binnen bestaand beleid specifiek ingegaan op het beleid dat een relatie heeft met deze strijdigheid.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Ruimte de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De visie stelt het (integrale) kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau in Nederland vast.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Daarnaast wordt (boven-)lokale afstemming en uitvoering van verstedelijking overgelaten aan (samenwerkende) gemeenten binnen provinciale kaders. Alleen in de stedelijke regio's met concentraties van topsectoren (waaronder Amsterdam c.a. en Rotterdam c.a.) zal het Rijk afspraken maken met decentrale overheden over de programmering van verstedelijking. Overige sturing op verstedelijking zoals afspraken over percentages voor binnenstedelijk bouwen, Rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering laat het Rijk los.

Het Rijk kiest in de SVIR voor inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. Onderliggende ruimtelijke onderbouwing heeft raakvlak met het volgende nationale belang:

- Belang 1: Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.

De ontwikkeling van terminal De Kempen is in overeenstemming met het rijksbeleid zoals verwoord in de SVIR. Hierdoor wordt de ruimtelijke-economische structuur lokaal versterkt.

3.1.2 Besluit ruimtelijke ordening & Ladder duurzame verstedelijking

Per 1 oktober 2012 is de "ladder voor duurzame verstedelijking" een procesvereiste voor ruimtelijke plannen, die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken (Bro, artikel 3.1.6 lid 2) en op 1 juli 2017 is deze procedure gewijzigd.

Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van ruimte in stedelijke gebieden. In de motivering voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen moet de behoefte aan die ontwikkeling beschreven worden, en, indien de ontwikkeling plaatsvindt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Met nieuwe stedelijke ontwikkelingen zijn die ontwikkelingen bedoeld, die nog niet eerder in een bestemmingsplan of ander juridisch verbindend ruimtelijk plan zijn opgenomen. Hoewel de uitbreiding van De Kempen voorzien is op een bestaand bedrijventerrein, voorziet de ontwikkeling wel in een uitbreiding van bebouwingsmogelijkheden. Om deze reden zou gemotiveerd kunnen worden dat sprake is van een

nieuwe stedelijke ontwikkeling. De voorgenomen bouw van magazijnen is echter gerelateerd aan de op- en overslag activiteiten die verbonden zijn aan de haven. Het is niet mogelijk om deze magazijnen op een andere locatie binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren.

3.1.3 Conclusie Rijksbeleid

De ontwikkeling van De Kempen is in overeenstemming met het Rijksbeleid voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

3.2 Provinciaal beleid Noord-Brabant

3.2.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening

De provincie geeft in de structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Het is de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. De visie geeft een ruimtelijke vertaling van de opgaven en doelen uit de Agenda van Brabant. De laatste herziening van de structuurvisie heeft plaatsgevonden op 2 juli 2014.

In de structuurvisie is gesignaleerd dat zowel de interne als de externe bereikbaarheid van Noord-Brabant onder druk staat. De druk op de achterlandverbindingen vanuit de Randstad naar Duitsland en België neemt toe. De provincie vindt een goede internationale ontsluiting, door de lucht, over spoor en via de weg, van de economische kerngebieden van groot belang voor het versterken van het vestigingsklimaat in Noord-Brabant.

Als gevolg van de voortgaande internationalisering en de schaalvergroting in de industrie groeien de wereldhandelsstromen. Dit leidt ook tot nieuwe vervoersstromen, waarbij het belang van zee en binnenhavens toeneemt. Dit is voor Noord-Brabant belangrijk vanwege de ligging tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam en als achterlandverbinding richting het Ruhrgebied. De opgave is om de logistieke potenties van Noord-Brabant optimaal te benutten. De multimodale ontsluiting van werklocaties wordt een toenemende afwegingsfactor gezien de verwachte groei van de goederenvervoerstromen.

De ontwikkeling van De Kempen sluit aan op de provinciale ambities om de logistieke potenties van Noord-Brabant optimaal te benutten.

3.2.2 Verordening ruimte Noord Brabant

In de Verordening ruimte Noord Brabant (hierna Verordening ruimte) staan regels waarmee een gemeente rekening moet houden bij het ontwikkelen van bestemmingsplannen of bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening'. De onderwerpen die in de verordening staan, komen uit de provinciale structuurvisie. Daarin staat wat de provincie van belang vindt en hoe de provincie die belangen wil realiseren. De verordening is daarbij een van de manieren om die provinciale belangen veilig te stellen. De laatste herziening van de verordening heeft plaatsgevonden op 8 juli 2017.

De Verordening ruimte gaat in artikel 4.4 tot en met artikel 4.6 in op de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Hierin worden regels gesteld voor de ontwikkeling van nieuw bedrijventerrein of transformatie van bestaand stedelijk gebied naar bedrijventerrein. Aangezien met de ontwikkeling van De Kempen geen sprake is van nieuw bedrijventerrein of transformatie naar bedrijventerrein, zijn deze regels niet relevant voor de voorgenomen ontwikkelingen.

Op de themakaarten behorend bij de Verordening ruimte zijn aanduidingen aanwezig die relevant zijn voor de ontwikkelingen in het plangebied. Op de themakaart 'Water' is voor het oostelijk deel van het plangebied de aanduiding 'Regionale waterberging' van toepassing. Uit de regels in de Verordening ruimte blijkt dat het waterbergend vermogen van dit gebied behouden moet blijven. In het geldende bestemmingsplan is dit vertaald door de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterbergingsgebied' op te nemen. Binnen deze zone mogen geen gebouwen worden gebouwd. De voorgenomen ontwikkelingen in fase 1, waar deze ruimtelijke onderbouwing betrekking op heeft, voorziet niet in bebouwing binnen dit gebied. In de waterparagraaf in paragraaf 4.5 is hier nader op ingegaan.

Op de themakaart 'Natuur en landschap' heeft het hele plangebied de aanduidingen 'Structuur-Groenblauwe mantel' en 'attentiegebied Natuur Netwerk Brabant'. Uit de regels in de Verordening ruimte blijkt dat binnen dit gebied geen ingrepen mogen plaatsvinden met een negatief effect op de waterhuishouding van Natuur Netwerk Brabant. In het geldende bestemmingsplan is dit vertaald door de aanduiding 'attentiegebied ehs' op te nemen. De voorgenomen ontwikkelingen in fase 1, waar deze ruimtelijke onderbouwing betrekking op heeft, hebben geen negatieve impact op de waterhuishouding van Natuur Netwerk Brabant. In paragraaf 4.4 is hier nader op ingegaan.

3.2.3 Conclusie provinciaal beleid Noord-Brabant

De ontwikkeling van De Kempen sluit aan op de provinciale ambities om de logistieke potenties van Noord-Brabant optimaal te benutten en is niet in strijd met de regels uit de Verordening ruimte.

3.3 Gemeentelijk beleid Cranendonck

3.3.1 Landelijke Klasse! Structuurvisie 2024

De structuurvisie van de gemeente Cranendonck bevat de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid voor de periode 2014 – 2024. De input is grotendeels gebaseerd op de Strategische Visie. De structuurvisie moet dan ook gezien worden als een ruimtelijke doorvertaling van de Strategische Visie. De voornaamste doelen voor de structuurvisie zijn;

- Definiëren van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Cranendonck;
- Onderbouwen van de programmatische keuzes;
- Bieden van een overzichtelijk algemeen toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen;
- Doorvoeren van Rijks- en provinciaal beleid;
- Onderbouwen van het verhaal van bovenplanse kosten en /of bijdrage ruimtelijke ontwikkeling.

Ten aanzien van werk en economie legt Cranendonck haar financiële basis enerzijds neer bij de recreatieve mogelijkheden en anderzijds bij het duurzaam doorontwikkelen van de huidige economie. Het Duurzaam Industriepark Cranendonck heeft hierin een belangrijke rol. De gemeente wil de economische structuur versterken en bestaande potenties (vliegveld, Airpark, DIC spoor- en waterweg) beter benutten.

De ontwikkeling van de haven is opgenomen op de themakaart 'bedrijven en beleid' en 'verkeerskaart'. Voor het plangebied is onder andere aangegeven dat ruimte wordt geboden aan lokale tot internationale bedrijven. Verder zal de ontwikkeling van nieuw bedrijventerrein gepaard moeten gaan met landschapverbeteringen op en nabij de locatie van dit nieuwe terrein. Een uitsnede van de themakaart 'bedrijven en beleid' is hieronder weergegeven.



Figuur 3-1: Uitsnede van de themakaart 'bedrijven en beleid'

3.3.2 Conclusie beleid gemeente Cranendonck

De ontwikkeling van de Kempen is in overeenstemming met de gemeentelijke beleidsambities om de haven te ontwikkelen.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

In het bestemmingsplan is de ontwikkeling van een multimodale terminal reeds toegestaan, aangezien havenbedrijvigheid passend is binnen de planregels. In paragraaf 2.3 van deze ruimtelijke onderbouwing is de strijdigheid met het geldende bestemmingsplan benoemd. Omdat de strijdigheid met het bestemmingsplan betrekking heeft op een overschrijding van het bebouwingspercentage, worden in dit hoofdstuk met name de effecten beschouwd die betrekking hebben op deze strijdigheid.

Het belangrijkste aspecten hierbij vormt een omschrijving van de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing in relatie tot het overschrijden van het toegestane bebouwingspercentage.

Verder zal het aspect archeologie uitvoerig worden beschouwd, aangezien de beoogde ontwikkeling binnen de dubbelbestemming 'Waarde – archeologie 4' alleen mogelijk is als gebruik wordt gemaakt van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid.

Bovenstaande focus neemt niet weg dat ook andere omgevingsaspecten nader beschouwd dienen te worden, hetzij niet in het kader van deze planologische procedure. Het betreft hierbij bijvoorbeeld het aspect natuur, dat nader onderzocht wordt in het kader van de Wet natuurbescherming. In deze ruimtelijke onderbouwing wordt op hoofdlijnen op de overige omgevingsaspecten ingegaan.

4.1 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor de omgeving vanwege het gebruik, de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het geval van een verandering bij de risicobron of in de omgeving daarvan dient een afweging te worden gemaakt over de externe veiligheidssituatie. Hierbij dienen risicobronnen in en in de omgeving van het plangebied in kaart gebracht te worden en getoetst te worden aan de risicomaten plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR).

Met de bouw van de magazijnen wordt geen nieuwe risicovolle inrichting opgericht. Er is daardoor geen sprake van een nieuwe risicobron waarvoor getoetst moet worden aan de risicomaten plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR).

Verder leidt de aanwezigheid van risicoveroorzakende activiteiten in de omgeving van De Kempen (inrichtingen, vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor en door buisleidingen) niet tot belemmeringen voor de realisatie van De Kempen. Aan de van toepassing zijnde wet- en regelgeving wordt voldaan.

Ten aanzien van het aspect externe veiligheid is de ontwikkeling van De Kempen dan ook uitvoerbaar.

4.2 Landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing

Binnen het bestemmingsplan 'Industrieterrein Budel-Dorplein bestaand' is voorgeschreven dat het bebouwingspercentage van het gebied met de bestemming 'Bedrijventerrein-Haven' maximaal 20% mag bedragen. Het oppervlak van dit gebied bedraagt circa 30.000 m², met de realisatie van een opslaghal van 10.000 m² wordt het bebouwingspercentage dus overschreden. Aan de overige bouwregels in het bestemmingsplan zoals de bouwhoogte en afstand tot de perceelsgrens wordt voldaan.

Om de zichtbaarheid van de toename aan bebouwingsvolume te beperken is bijzondere aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing van het gebouw. Hiervoor worden rondom het terrein groenzones aangelegd. Tussen de nieuw te realiseren opslag hal en de Havenweg, wordt deze zone

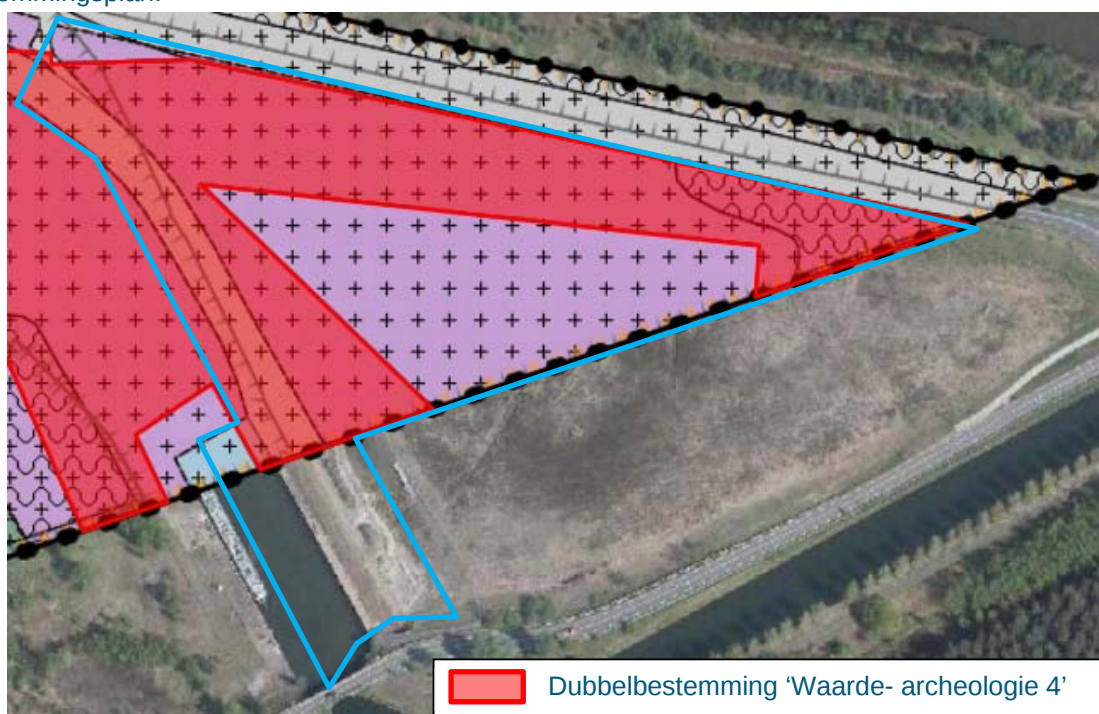
minimaal 10 meter breed, zodat een robuuste groenzone kan worden gecreëerd. De landschappelijke inpassing is weergegeven op de plattegrond in bijlage 1.

Conclusie

De afwijking van het bebouwingspercentage wordt goed ingepast en is in overeenstemming met het gemeentelijke beleid om bebouwing goed landschappelijk in te passen.

4.3 Archeologie en cultuurhistorie

In het vigerende bestemmingsplan 'Industrieterrein Budel-Dorplein bestaand' is voor een gedeelte van het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4' opgenomen. De ligging van deze dubbelbestemming is hieronder weergegeven in een uitsnede van de verbeelding van het bestemmingsplan.



Figuur 4-1: Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Industrieterrein Budel-Dorplein bestaand'

Binnen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4' is het oprichten van bouwwerken > 500 m² waarbij de bodemingreep dieper reikt dan 0,3 meter niet toegestaan. Op basis van een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid kan een dergelijke ontwikkeling worden toegestaan indien op basis van (archeologisch) onderzoek is aangetoond, dat er geen of nauwelijks waarden aanwezig zijn dan wel dat de archeologische waarden door de bouwactiviteiten niet onevenredig worden of kunnen worden geschaad. Deze binnenplanse afwijkingsbevoegdheid is vastgelegd in artikel 14.4 van het bestemmingsplan 'Industrieterrein Budel-Dorplein bestaand'.

Om de archeologische waarden voor het plangebied in beeld te brengen is een archeologisch onderzoek uitgevoerd.

Het door BAAC uitgevoerde archeologisch bureauonderzoek omvat het gebiedsdeel Cranendonck en Weert. Van belang is hier het gebiedsdeel Cranendonck. Aan het eind van de jaren '90 van de vorige eeuw is het terrein gesaneerd. Verder is parallel aan de Havenweg een riool aangelegd op een diepte van circa 300-350 cm beneden maaiveld. Het plangebied kent een middelhoge verwachting voor

vuursteenvindplaatsen uit het laat-paleolithicum tot en met het neolithicum. Voor latere periodes geldt door de ongunstige ligging een lage verwachting. Voor een gedeelte van het plangebied geldt dat het is vrijgesteld van archeologisch onderzoek.

Overigens wordt opgemerkt dat de grondwerkzaamheden voor het realiseren van de magazijnen niet dieper reiken dan de diepte tot waar de bodem gesaneerd is.

Op basis van het uitgevoerde archeologisch onderzoek is voldoende aangetoond dat voldaan wordt aan de voorwaarden voor de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Ook voor de afwijking van het bouwverbod binnen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4' kan daarom een omgevingsvergunning verleend worden voor het 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening'.

Hiernaast wordt voor de bodemingrepen in dit gebied een omgevingsvergunning voor het 'uitvoeren van een werk of van werkzaamheden' aangevraagd.

4.4 Natuur

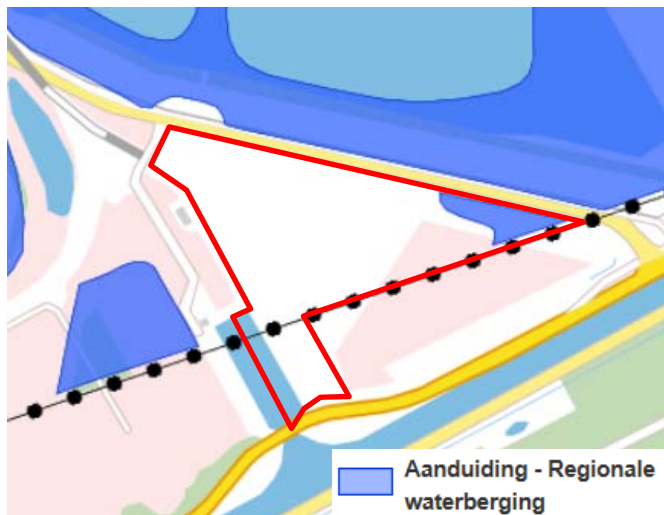
Hoewel het aspect natuur niet relevant is voor de aanvraag omgevingsvergunning voor het 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening', is in het vigerende bestemmingsplan 'Industrieterrein Budel-Dorplein bestaand' voor het hele plangebied wel de aanduiding 'overig - attentiegebied ehs' opgenomen, die relevant is voor de beoogde ontwikkeling van De Kempen.

De gronden binnen de aanduiding 'overig - attentiegebied ehs' zijn mede bestemd voor de bescherming van de ecologische hoofdstructuur. Binnen deze aanduiding is het onder andere niet toegestaan om oppervlakteverhardingen of verharde oppervlakten van meer dan 100 m² aan te brengen (zie artikel 20.3.1 bestemmingsplan). Hiervoor is een omgevingsvergunning vereist voor het 'uitvoeren van een werk of van werkzaamheden'. Voor het aanbrengen van verharding wordt daarom een omgevingsvergunning voor het 'uitvoeren van een werk of van werkzaamheden' aangevraagd.

Net als voor alle ruimtelijke ontwikkelingen in Nederland, dient ook voor de ontwikkeling van De Kempen in beeld gebracht te worden of sprake kan zijn van (significant) negatieve effecten op onder de Wet natuurbescherming geformuleerde instandhoudingsdoelstellingen. Hiervoor is een natuurtoets opgesteld, waarmee een vergunning in het kader van de Wnb wordt aangevraagd voor het uitvoeren van de voorgenomen activiteiten. Deze aanvraag is separaat aangevraagd.

4.5 Waterparagraaf

Hoewel het aspect water niet relevant is voor de aanvraag omgevingsvergunning voor het 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening', is in het vigerende bestemmingsplan 'Industrieterrein Budel-Dorplein bestaand' wel de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterbergingsgebied' opgenomen, die relevant is voor de beoogde ontwikkeling van De Kempen. De ligging van de dubbelbestemming is gebaseerd op de themakaart Water uit de Verordening ruimte Noord Brabant. Een uitsnede van deze kaart is hiernaast weergegeven.



Figuur 4-2: Uitsnede van de themakaart 'Water'

Binnen de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterbergingsgebied' mogen geen gebouwen worden gebouwd. De magazijnen in fase 1 liggen buiten de dubbelbestemming en wijken daarmee niet af van het bestemmingsplan. Verder vinden binnen deze zone geen bodemingrepen plaats. Een omgevingsvergunning voor 'uitvoeren van een werk of van werkzaamheden' is daarom niet vereist.

4.6 Verkeer

De ontsluiting van De Kempen vindt plaats aan de Noordoostzijde via de Havenweg, die de aansluiting vormt tussen de N564, het dorp Budel-Dorplein en het industriecomplex van Nyrstar Budel B.V. De totale vervoersstroom van 'De Kempen' bedraagt (afgerond) 165 vrachtautobewegingen per werkbare dag. In een jaar zitten 250 werkbare dagen.

De afwikkeling van vrachtverkeer (containers) vindt hoofdzakelijk plaats via de Kempenweg (N564). Het vrachtverkeer voor het transport van bulkgoed rijdt over de Havenweg (Nyrstar - terminal en vice versa). Dit bulkgoed voert Nyrstar momenteel nog per as af. Dit betekent dat het transport van bulkgoed met vrachtwagens (jaarlijks 13.000 transportbewegingen) vanaf Nyrstar via de Hoofdstraat en Fabrieksstraat richting Rijksweg A2 verloopt. Deze vervoersbewegingen langs de kern Budel-Dorplein komen met de afvoer via De Kempen te vervallen.

Conclusie

Door de beoogde ontwikkelingen komen transportbewegingen van Nyrstar langs de kern Budel-Dorplein te vervallen. Dit heeft een positief effect op de verkeersdruk in Budel-Dorplein.

4.7 Geluid

De realisatie van de magazijnen hangt samen met de verdere uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten op De Kempen. Er is daarom akoestisch onderzoek waar in voor de voorgenomen bedrijfsactiviteiten de representatieve bedrijfssituatie is berekend. Er is een lichte overschrijding van het beoordelingsniveau op 50 meter afstand van de inrichtingsgrens berekend. De berekende geluidsbijdrage van de inrichting heeft geen invloed op de etmaalwaardes ter plaatse van de dichtstbijzijnde geluidgevoelige bestemming en het zonebewakingspunt.

De afwijking van het bestemmingsplan heeft een zeer beperkt effect op geluid. Gelet op vorenstaande vormt het aspect geluid geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.8 Luchtkwaliteit

De realisatie van de magazijnen hangt samen met de verdere uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten op De Kempen. Er is daarom een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd waarin voor de voorgenomen bedrijfsactiviteiten de emissies voor NO₂ en fijn stof (PM₁₀) zijn bepaald. Deze emissies kunnen invloed hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving. Om dat vast te stellen zijn verspreidings-berekeningen uitgevoerd.

Er blijkt dat voor de maximale jaargemiddelde bronbijdrage en de maximale jaargemiddelde concentraties ten gevolge van de activiteiten voor NO₂ en PM₁₀ (en PM_{2,5}) wordt voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden. Het maximaal aantal overschrijdingsdagen wordt niet overschreden (NO₂ en PM₁₀). Hiermee voldoet de voorgenomen bedrijfssituatie van 'De Kempen' aan de wettelijke luchtkwaliteitseisen.

De afwijking van het bestemmingsplan heeft een beperkt effect op de luchtkwaliteit. Gelet op vorenstaande vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.9 Geur

De afwijking van het bestemmingsplan heeft geen effect op het aspect geur. Gelet op vorenstaande vormt het aspect geur geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.10 Bodem

De afwijking van het bestemmingsplan heeft geen effect op het aspect bodem. In de huidige situatie is het hele gebied reeds bestemd als bedrijventerrein. Gelet op vorenstaande vormt het aspect bodem geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.11 Milieueffectrapportage

Op grond van de bijlagen C en D van het Besluit m.e.r. is - met het oog op categorie D18.1 - een aanmeldnotitie opgesteld.

5 Uitvoerbaarheid

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het gemeentebestuur streeft naar draagvlak bij belanghebbenden en maatschappelijke organisaties voor ruimtelijke besluiten. Daarom hecht de gemeente aan de dialoog over het voornemen om voor het plan een omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening te verlenen. Dit hoofdstuk over de 'maatschappelijke uitvoerbaarheid' gaat nader in op het maatschappelijke overleg dat in het kader van de omgevingsvergunning 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' zal plaatsvinden.

Afstemming met de omgeving

In februari 2018 is de ontwikkeling besproken met bewoners van Budel-Dorplein. In april 2018 zal een extra toelichting worden verzorgd.

Daarnaast kan een ieder een bezwaarschrift indienen op de verleende omgevingsvergunning.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is vastgelegd dat inzicht gegeven moet worden over de uitvoerbaarheid van het plan. De ontwikkelingen die concreet mogelijk gemaakt worden via een omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening, moeten (economisch) uitvoerbaar zijn en gerealiseerd kunnen worden. De kosten die gemoeid zijn met de ontwikkeling komen geheel ten laste van Multimodale Terminal De Kempen B.V. Deze kosten komen derhalve niet ten laste van het bevoegd gezag. Hierover worden afspraken gemaakt met Multimodale Terminal De Kempen B.V.

Planschade

Met de voorliggende omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening wordt afgeweken van de planologische kaders. Deze afwijking zou tot gevolg kunnen hebben dat iemand in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt. In een dergelijk geval zou deze persoon de gemeente kunnen verzoeken om een tegemoetkoming in deze schade (afdeling 6.1 Wet ruimtelijke ordening). In de anterieure overeenkomst die het bevoegd gezag heeft gesloten met Multimodale Terminal De Kempen B.V. is vastgelegd dat Multimodale Terminal De Kempen B.V. verantwoordelijk is voor tegemoetkoming in planschade.

6 Conclusie

Het voorliggende document strekt tot een goede ruimtelijke onderbouwing van het project, dat toeziet op verdere ontwikkeling van Multimodale Terminal De Kempen. Gebleken is dat het project afwijkt van het geldende bestemmingsplan (zie paragraaf 2.3). Met het document is voldoende gemotiveerd aangetoond waarom het project:

- In relatie tot de omgeving, ruimtelijk en functioneel gezien aanvaardbaar is;
- In overeenstemming is met landelijk-, provinciaal- en gemeentelijk beleid;
- Geen belemmeringen kent vanuit de kaderstellende wet- en regelgeving;
- Vanuit financieel oogpunt verantwoord is.

Over het algemeen kan daarom gesteld worden dat het aanvaardbaar is ten behoeve van het voorgenomen project een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12 eerste lid van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht te verlenen.

Bijlage 1: Plattegrond

