

RAPPORT

Ruimtelijke Onderbouwing

Multimodale Terminal De Kempen (fase 3)

Klant: Multimodale Terminal De Kempen B.V.

Referentie: BF4303TPRP2004071505

Status: 0.7/Definitief

Datum: 6-4-2020

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Postbus 151
6500 AD Nijmegen
Transport & Planning
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: ROB MMT De Kempen (incl. Fase 3)
Referentie: BF4303TPRP2004071505
Status: 0.7/Definitief
Datum: 6-4-2020
Projectnaam: Multimodale terminal de Kempen
Projectnummer: BF4303
Auteur(s): LJ, RH

Opgesteld door: RHDHV

Gecontroleerd door: MG

Datum/paraaf: 7 april 2020

Goedgekeurd door: MG

Datum/paraaf: 7 april 2020

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

Niets uit deze specificaties/drukwerk mag worden veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van HaskoningDHV Nederland B.V.; noch mogen zij zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor andere doeleinden dan waarvoor zij zijn vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor deze specificaties/drukwerk ten opzichte van anderen dan de personen door wie zij in opdracht is gegeven en zoals deze zijn vastgesteld in het kader van deze Opdracht. Het geïntegreerde QHSE-managementsysteem van HaskoningDHV Nederland B.V. is gecertificeerd volgens ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 en ISO 45001:2018.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Ligging plangebied	1
1.3	Procedure	2
1.4	Afstemming met andere procedures	2
1.5	Leeswijzer	2
2	Planbeschrijving	3
2.1	Huidige situatie	3
2.2	Toekomstige situatie	3
2.3	Geldend planologisch kader	5
3	Beleidskader	8
3.1	Rijksbeleid	8
3.2	Provinciaal beleid Noord-Brabant	12
3.3	Provinciaal beleid Limburg	14
3.4	Gemeentelijk beleid Cranendonck	16
3.5	Gemeentelijk beleid Weert	17
4	Milieu- en omgevingsaspecten	19
4.1	Milieueffectrapportage	19
4.2	Externe veiligheid	19
4.3	Landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing	19
4.4	Natuur en stikstofdepositie	20
4.5	Archeologie en cultuurhistorie	21
4.6	Water	23
4.7	Verkeer	24
4.8	Geluid	26
4.9	Luchtkwaliteit	26
4.10	Geur	27
4.11	Bodem	27
5	Uitvoerbaarheid	28
5.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	28
5.2	Economische uitvoerbaarheid	28

6 Conclusie

29

Bijlagen

- Bijlage 1: Plattegrond
- Bijlage 2: Laddertoets
- Bijlage 4: Voortoets instandhoudingsdoelstellingen Wnb
- Bijlage 5: Archeologisch onderzoek
- Bijlage 6: Landschappelijke inpassing
- Bijlage 7: Akoestisch onderzoek
- Bijlage 8: Luchtkwaliteitsonderzoek
- Bijlage 9: Bodemonderzoek
- Bijlage 10: Watertoets

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. De activiteiten betreffen in hoofdzaak op- en overslag van goederen (maritieme containers) en overslag van (toepasbare) grond.

Er vindt bebouwing plaats op een deel van de percelen. Deze ontwikkeling is niet passend binnen de geldende bestemmingsplannen.

Aangezien de ontwikkeling niet passend is binnen de geldende bestemmingsplannen, moet een omgevingsvergunning worden aangevraagd voor het 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' (buitenplanse afwijking). Een omgevingsvergunning voor 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' kan volgens artikel 2.12 lid 1 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht alleen worden verleend indien sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening'.

Ter onderbouwing van deze aanvraag is een ruimtelijke onderbouwing opgesteld. In de voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt toegelicht dat de beoogde ontwikkeling van De Kempen 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 oostzijde van de insteekhaven aan de Zuid-Willemsvaart ter hoogte van Budel-Dorplein. Het plangebied, met een oppervlakte van circa 2,5 hectare, ligt 1,6 kilometer ten zuidoosten van de woonbebouwing van Budel-Dorplein en wordt omringd door Natura 2000-gebied. Het plangebied is deels gelegen in de gemeente Weert (provincie Limburg) en deels in de gemeente Cranendonck (provincie Noord-Brabant). 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: Indicatieve ligging en begrenzing plangebied, inclusief gemeente- en provinciegrens (blauwe stippellijn).

1.3 Procedure

Aanvragen om afwijking van het bestemmingsplan worden aangemerkt als een aanvraag om een omgevingsvergunning (ook wel projectomgevingsvergunning genoemd). Bij omgevingsvergunningen wordt onderscheid gemaakt tussen een 'reguliere' en een 'uitgebreide' procedure.

Omdat in dit geval wordt afgeweken van het geldende bestemmingsplan en de ontwikkeling niet past binnen de "kruimelgevallen" zoals deze in het *Besluit omgevingsrecht* (artikel 4 van Bijlage II) zijn opgenomen, bestaat er geen mogelijkheid om de omgevingsvergunning te verlenen met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 2 van de Wabo. Daarnaast biedt het vigerende bestemmingsplan geen afwijkingsmogelijkheden om de ontwikkelingen mogelijk te maken. Er bestaat daarom geen mogelijkheid om de omgevingsvergunning te verlenen met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, sub a, onder 1 van de Wabo. Dit betekent dat medewerking door het bevoegd gezag alleen kan worden verleend met toepassing van artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3 van de Wabo. Hiervoor geldt de uitgebreide procedure, zoals beschreven in paragraaf 3.3 van de Wabo. Ten behoeve van deze procedure is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk; het onderhavige document voorziet hierin.

Een omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening kan kaderstellend zijn voor ruimtelijke beleidskeuzes en/of -afwegingen die vergelijkbaar zijn met een bestemmingsplan. Daarom is in de Wabo vastgelegd dat de gemeenteraad een *Verklaring van geen Bedenkingen* dient af te geven, vóórdat een besluit wordt genomen over een omgevingsvergunning (artikel 2.27 Wabo en artikel 6.5 Bor).

De omgevingsvergunning wordt aangevraagd bij de gemeente Cranendonck. De gemeente Cranendonck zal de gemeenteraden van de gemeente Weert en Cranendonck verzoeken een Verklaring van geen bedenkingen af te geven.

1.4 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'. Daarnaast is voor het onderdeel 'milieu' in het kader van het Activiteitenbesluit een melding (type B-inrichting) gedaan.

Verder is omwille van de aanwezigheid van een Natura 2000-gebied een natuurtoets opgesteld, waarmee een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming is verkregen op 30 november 2018. Deze vergunning is onherroepelijk. In vervolg daarop is met het oog op bouw en het extra perceel behorende bij Weert een nieuwe natuurvergunning aangevraagd (30 oktober 2019). Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 4.4.

Bij Rijkswaterstaat is een vergunning aangevraagd in het kader van de Waterwet.

1.5 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt een beknopte omschrijving van de huidige en toekomstige situatie en het vigerende planologische kader. 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

Op de locatie beschikt De Kempen momenteel over een beveiligde toegang met portiersgebouw, een parkeerterrein voor het tijdelijk parkeren van containers en voertuigen. Daarnaast vinden op het deel dat binnen Cranendonck valt bouwwerkzaamheden plaats. De huidige situatie is in figuur 2-1 weergegeven. Het deel van De Kempen dat gelegen is in de gemeente Weert bevat een overslagplaats op de kade langs de insteekhaven, gelegen ten westen van het plangebied. Het plangebied zelf is in de huidige situatie een onbebouwd stuk land waarop voorbereidende grondwerkzaamheden zijn gestart met het oog op de afwatering van De Kempen.



Figuur 2-1: Huidige situatie plangebied

Ten zuiden van het plangebied liggen de provinciale weg N564 en de Zuid-Willemsvaart. Noordoostelijk grenst het plangebied aan de Havenweg, die de aansluiting vormt tussen de N564, het dorp Budel-Dorplein en het industrieterrein van Nyrstar B.V. Aan de westzijde van het plangebied, direct naast de insteekhaven, bevindt zich braakliggend terrein met een bedrijfsbestemming. 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 aaneengesloten magazijnen voorzien voor opslag van goederen. Tevens vindt uitbreiding van de terreinverharding plaats.

De beoogde activiteiten zijn onderdeel van een gefaseerde ontwikkeling van het bedrijventerrein. Het realiseren van 10.000 vierkante meter aaneengesloten magazijnen, wordt beschouwd als fase 2. Op het deelterrein van Fase 1 vinden reeds sinds 2017 op- en overslagactiviteiten plaats. In fase 1 zijn geen magazijnen gebouwd, alleen een gatehouse.

Fase 2 heeft betrekking op vergroting van de overslag activiteiten en de realisatie van magazijnen op het grondgebied van de gemeente Cranendonck. Een impressie van fase 2 is weergegeven in figuur 2-2. Voor de ontwikkeling van fase 1 (bouw en milieu) en 2 (bouw en milieu) zijn omgevingsvergunningen verkregen c.q. meldingen gedaan. Een plattegrond van deze situatie is te vinden in bijlage 1.



Figuur 2-2: Impressie van Fase 1 en 2

Fase 3 heeft betrekking op de realisatie van drie extra magazijnen en het uitbreiden van de terminal op het grondgebied van de gemeente Cranendonck en de gemeente Weert. In onderstaande Figuur 2-3 is een impressie van het toekomstbeeld inclusief fase 3 weergegeven. Een plattegrond van deze situatie is te vinden in bijlage 1.



Figuur 2-3: Impressie van toekomstbeeld alle fasen (1, 2 en 3).

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing richt zich op het mogelijk maken van de uitbreiding van de terminal in Fase 3. Er is geen sprake van een risicovolle inrichting.

2.3 Geldend planologisch kader

Gezien de ligging van het plangebied zijn meerdere bestemmingsplannen van kracht. Voor de ontwikkeling van fase 3 zijn de volgende bestemmingsplannen relevant:

1. 'Industrieterrein Budel-Dorplein bestaand', vastgesteld 25 juni 2013, gemeente Cranendonck;
2. 'Industrieterrein Budel-Dorplein, geluidszone Cranendonck', vastgesteld 14 november 2017, gemeente Cranendonck;
3. 'Bedrijventerreinen 2013', vastgesteld op 26 juni 2013, gemeente Weert;
4. 'Industrieterrein Budel-Dorplein, geluidszone Weert', vastgesteld 13 december 2017, gemeente Weert.

Onderstaand wordt per gemeente de relevante gebruiks- en bouwmogelijkheden van de geldende bestemmingsplannen in relatie tot de beoogde ontwikkelingen bij De Kempen uiteengezet. Aangezien de bestemmingsplannen die betrekking hebben op de geluidszonering voor beide gemeenten identiek zijn, zijn deze gezamenlijk beschouwd.

Gemeente Cranendonck

Bestemmingsplan Industrieterrein Budel-Dorplein bestaand

Het bestemmingsplan 'Industrieterrein Budel-Dorplein bestaand' (vastgesteld op 25 juni 2013) is geldend voor het deel van het plangebied gelegen in de gemeente Cranendonck. In dit bestemmingsplan zijn de bouw- en gebruiksmogelijkheden voor het gebied vastgelegd. Figuur 2-5 bevat een uitsnede van de verbeelding (plankaart) van het bestemmingsplan dat binnen het plangebied valt. De verbeelding toont één enkelbestemming die van toepassing is op het plangebied: 'Bedrijventerrein-Haven'. Deze bestemming wordt onderstaand nader beschouwd.



Figuur 2-5: Ligging plangebied binnen vigerende bestemmingsplannen gemeente Cranendonck 'Industrieterrein Budel-Dorplein bestaand' en 'Industrieterrein Budel-Dorplein, geluidszone Cranendonck'

Bedrijventerrein-Haven

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 4' 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 3 liggen binnen deze dubbelbestemming en zijn daarmee niet passend binnen het bestemmingsplan. Verder dient voor bodemingrepen een omgevingsvergunning voor het 'uitvoeren van een werk of van werkzaamheden' te worden aangevraagd;
- Voor de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4' 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.

Gemeente Weert

Bestemmingsplan Bedrijventerreinen 2013

Het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen 2013' (vastgesteld op 26 juni 2013) bevat de bouw- en gebruiksmogelijkheden voor het plangebied voor fase 3 van de ontwikkeling van De Kempen. Figuur 2-6 bevat een uitsnede van de verbeelding (plankaart) van het bestemmingsplan waarbinnen het plangebied valt. De verbeelding toont één enkelbestemming die van toepassing is op het plangebied: 'Agrarisch met waarden – Natuur- en landschapswaarden'. Deze bestemming is onderstaand kort beschouwd.



Figuur 2-6: Ligging plangebied binnen vigerende bestemmingsplannen gemeente Weert 'Bedrijventerreinen 2013' en 'Industrieterrein Budel-Dorplein, geluidszone Weert'

Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden

De bestemming 'Agrarisch met waarden – Natuur- en landschapswaarden' is in eerste plaats bedoeld voor agrarisch gebruik, behoud en ontwikkeling van de bestaande landschappelijke karakteristiek en cultuurhistorische en archeologische waarden en het realiseren en in stand houden van natuur- en landschapselementen. Binnen de bestemming 'Agrarisch met waarden – Natuur- en landschapswaarden' is geen bebouwing toegestaan. Daarnaast is het op basis van het bestemmingsplan verboden op of in de voor 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden' aangewezen gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag oppervlakteverharding aan te brengen. Het planvoornemen voorziet in bedrijfsbebouwing en verharding is daarom niet passend binnen het vigerende bestemmingsplan.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid om deze bestemming te wijzigen naar een bedrijfsbestemming geschrapt. Aangegeven is dat hiervoor op het moment dat plannen voor een terminal concreet worden een afzonderlijke planologische procedure voor wordt doorlopen. Dat is nu het geval.

Bestemmingsplan Industrierrein Budel-Dorplein, geluidszone Cranendonck/Weert

Op 14 november 2017 is het bestemmingsplan 'Industrierrein Budel-Dorplein, geluidszone Cranendonck' en op 13 december 2017 is het bestemmingsplan 'Industrierrein Budel-Dorplein, geluidszone Weert' vastgesteld. In deze bestemmingsplannen zijn regels geformuleerd voor de geluidszone rondom het Industrierrein 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 de realisatie van geluidgevoelige functies, leiden deze bestemmingsplannen niet tot belemmeringen voor De Kempen.

Conclusie

Op basis van bovenstaande analyse van de vigerende bestemmingsplannen kan geconcludeerd worden dat de beoogde ontwikkeling van fase 3 van De Kempen niet mogelijk is binnen de kaders van de geldende bestemmingsplannen 'Bedrijventerreinen 2013' (gemeente Weert) en 'Industrierrein Budel-Dorplein bestaand' (gemeente Cranendonck). Deze bestemmingsplannen staan op de beoogde locatie namelijk beperkte dan wel geen bebouwing toe. Dit betekent dat gebruik gemaakt moet worden van een buitenplanse afwijkingsbevoegdheid. Daarnaast 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.

3 Beleidskader

Het vigerende bestemmingsplan staat niet toe dat het plangebied wordt bebouwd. In dit hoofdstuk wordt getoetst in hoeverre de voorgenomen ontwikkelingen passend zijn binnen bestaand beleid.

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 ruimtelijk-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.

Omdat de ontwikkeling van multimodale terminal De Kempen buiten bestaand stedelijk gebied plaatsvindt is een Laddertoets uitgevoerd. Hiermee wordt invulling gegeven aan de laddertoets op grond van het Bro. In de laddertoets wordt ingegaan op de behoefte en de motivering van de locatie. De notitie is opgenomen in bijlage 2.

De behoefte aan een multimodale terminal op deze locatie hangt samen met een aantal ontwikkelingen:

1. Groeiende containermarkt
2. Toenemende bulk en stukgoederen markt
3. Uitbreiding Metalot
4. Havennetwerk Limburg

Uit de behoeftebeschrijving blijkt dat er behoefte is aan een multimodale haven waar goederen kunnen worden overgeslagen.

In het kader van de laddertoets is beoordeeld of sprake is van een activiteit buiten bestaand stedelijk gebied:

- Voor het grondgebied van de gemeente Cranendonck is het plangebied opgenomen in het bestemmingsplan Budel Bestaand, vastgesteld in 2013. Op grond van dit bestemmingsplan mag het terrein gebruikt worden voor bedrijven en mag 20% bebouwd worden.
- Voor het grondgebied van de gemeente Weert geldt het bestemmingsplan Bedrijventerreinen 2013. Binnen dit bestemmingsplan is een deel van de oostelijke oever bestemd voor bedrijven. Het overige deel van het plangebied is bestemd voor agrarisch gebruik met natuur en landschapswaarden.

Op grond hiervan blijkt dat de containerterminal gedeeltelijk binnen bestaand stedelijk gebied ligt. Het deel van het plangebied met de agrarische bestemming ligt echter buiten het bestaand stedelijk gebied. Daarom kan gemotiveerd worden dat sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

In relatie tot de motiveringseis kan gesteld worden dat het plangebied uitermate geschikt is voor de realisatie van een multimodale haven vanwege de multimodale ontsluiting. Dit aspect maakt dat de aanwezige behoefte niet elders, binnen bestaand stedelijk gebied, ingevuld kan worden, omdat daar geen binnenhaven aanwezig is.

Samenvattend blijkt dat de ontwikkeling van de multimodale haven in Weert-Budel invulling geeft aan een aanwezige behoefte in de regio. Als gevolg van de groei van transport van containers en stuk- en bulkgoederen over het water, verplaatsing van containerhandelingen van 'deepsea' havens als Rotterdam naar 'inland' havens, is er in de regio behoefte aan een multimodale haven waar naast containers ook bulk- en stukgoederen kunnen worden verwerkt. Uit onderzoek¹ blijkt dat de ontwikkeling van de haven geen capaciteit wegneemt van bestaande havens in het invloedsgebied of andere op- en overslagbedrijven in de regio. De haven speelt juist in op de groei van goederentransport en de verplaatsing van handelingen met containers van zeehavens naar havens in het binnenland.

In aanvulling op bovenstaande wordt het volgende opgemerkt.

Het transport van containers over water neemt nog steeds toe. Het groeipad is echter minder sterk dan voorgaande jaren. Het netwerk van watergebonden inland terminals is min of meer voltooid. De groei van de wereldhandel lijkt zich maar beperkt te vertalen in meer volume voor door de binnenvaart: wegvervoer groeit harder. Desondanks neemt het volume aan containers via de binnenvaart naar verwachting toe met 16% in de komende vijf jaar (Panteia, 2019²).

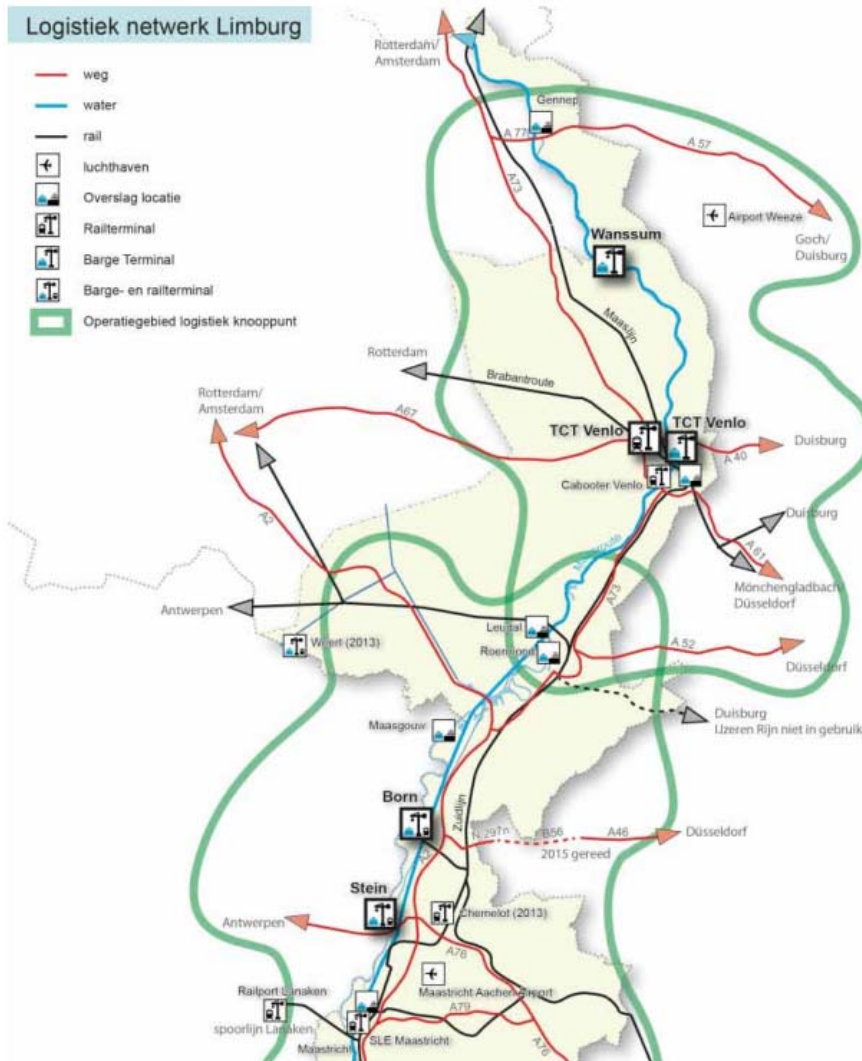
Hieronder zijn twee kaarten opgenomen van watergebonden inland terminals respectievelijk in Noord-Brabant en Limburg waar containers worden overgeslagen.

¹ Onderzoek goederenstromen havens Limburg, Verdieping bulk- en stukgoedstromen, Buck consultants in opdracht van Provincie Limburg, september 2013.

² Middellange Termijn Prognoses voor de binnenvaart, Vervoer in relatie tot Nederland, periode 2019 – 2024, Panteia 2019.

[illegible]

Uit de beide kaarten valt af te leiden dat de ligging van Multimodale Terminal de Kempen geen overlap heeft met andere inland havens. Het verzorgingsgebied wordt gevormd door de in Weert aanwezige bedrijven, de bestaande bedrijven in Budel-Dorplein en in de overige kernen van Cranendonck en door de bedrijven die zich (in de toekomst) op Metalot vestigen.



Figuur 3-2: Ligging inland terminal Limburg (uit 'Havennetwerkvisie Limburg 2030', provincie Limburg, 2012).

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 (2010) 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 31 juli 2018.

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. Ruimtelijke plannen die voorzien in de ontwikkeling van bedrijventerreinen dienen een verantwoording te bevatten over:

- afspraken die daarover zijn gemaakt in regionaal overleg;
- de verhouding van het netto ruimtebeslag ten opzichte van de harde plancapaciteit en gemaakte afspraken;
- zorgvuldig ruimtegebruik.

Daarnaast zijn aanvullende regels gesteld voor de ontwikkeling van bedrijven in landelijk gebied, waarin wordt gesteld dat voor de ontwikkeling van bedrijven met een oppervlak groter dan 5000 m² in landelijk gebied een verantwoording vereist is. Aangezien met de ontwikkeling van De Kempen sprake is van de ontwikkeling van nieuw bedrijventerrein in landelijk gebied, zijn deze regels 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 3, waar deze ruimtelijke onderbouwing betrekking op heeft, voorziet in bebouwing binnen dit gebied. In de waterparagraaf in paragraaf 4.6 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. Binnen deze zone mogen zonder omgevingsvergunning geen bodemingrepen plaatsvinden. Op de impact van de voorgenomen ontwikkelingen in fase 3 op de waterhuishouding wordt in paragraaf 4.6 nader 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 Provinciaal beleid Limburg

3.3.1 Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014

Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2014 is op 23 februari 2018 geconsolideerd vastgesteld door de Provinciale Staten van Limburg. Het betreft een visie van de provincie waarin centraal staat wat er (de aankomende tien jaar) nodig is om de kwaliteit van de fysieke leefomgeving te verbeteren, leidend tot een leef- en vestigingsklimaat van hoge kwaliteit.

Paragraaf 5.2 van het POL 2014 gaat in op de ontwikkeling van bedrijventerreinen. Grootchalige logistieke terreinen en productielocaties zijn van bovenregionale betekenis voor de Limburgse economie en geven plek aan bedrijvigheid in de topsectoren als chemie, agrofood en logistiek.

In het Omgevingsplan is het terrein waarop deze ruimtelijke onderbouwing van toepassing aangeduid als buitengebied. Weert maakt deel uit van Midden-Limburg. De Omgevingsvisie omschrijft de centrale ambitie voor Midden-Limburg als het behouden en versterken van een voortreffelijk vestigingsklimaat voor bewoners en bedrijven. Van belang is hierbij de unieke grensligging.

De ambitie van de provincie is om te groeien in de kwaliteit van bedrijventerreinen, zonder dat bedrijventerreinen in kwantiteit toenemen. Het POL streeft naar zorgvuldig ruimtegebruik op bedrijventerreinen. Hiermee doelt de provincie op een goede balans tussen functionaliteit, toekomstbestendigheid en zuinig ruimtegebruik. Gemeenten en terreinbeheerders moeten hier invulling aan geven.

3.3.2 Omgevingsverordening Limburg 2014

De ambities van het Provinciaal Omgevingsplan zijn in de Omgevingsverordening Limburg 2014 vertaald naar regels. De regels over bedrijventerreinen zijn met name gericht op zorgvuldig ruimtegebruik. Uit de toelichting van artikel 2.4.5 van de Omgevingsverordening³ blijkt dat de volgende basisprincipes worden gehanteerd voor de inrichting en beheer van bedrijventerreinen:

- De ruimte op bedrijventerreinen dient zorgvuldig en duurzaam gebruikt te worden. Daarbij past structureel beheer via parkmanagement;
- Functiemenging op bedrijventerreinen kan bijdragen aan de kwaliteit van die terreinen en aan een optimaal ruimtegebruik. Dat geldt zeker op campussen waar een menging van functies bijdraagt aan een uitnodigende werkomgeving. Op grote logistieke en productielocaties is functiemenging minder voor de hand liggend;
- Voor vestiging van zelfstandige kantoren en detailhandel op bedrijventerreinen is geen plaats;
- De milieugebruiksruimte (geluidszones, risicocontouren, geurcirkels) van bedrijven en bedrijfsterreinen wordt beheerd met het oog op en duurzame inpassing van bedrijven in hun omgeving.

In het licht van deze ambities ligt de nadruk op een sterke economische structuur en de kwaliteit van leven. De regio heeft vanuit haar kracht in de maakindustrie, agribusiness, leisure & retail, logistiek en zorg de economische kansen benut. Crossovers tussen deze sectoren en met andere sectoren zijn optimaal benut. Biobased economy is verder op de kaart gezet en rendabel gebleken. De agrarische sector heeft zich verder ontwikkeld als innovatieve sector passend binnen het DNA van Midden-Limburg.

³ geconsolideerde versie 31 maart 2017

De beoogde ontwikkeling van De Kempen is in overeenstemming met de hierboven beschreven regels uit de omgevingsverordening. Er is sprake van een duurzaam ruimtegebruik, dit is uit de laddertoets naar voren gekomen. Verder is geen sprake van functiemenging, wat (zoals de verordening benoemt) niet voor de hand liggend is bij logistieke locaties. Er bevinden zich tevens geen zelfstandige kantoren en/of detailhandel op de locatie. Wel moet onderbouwd worden dat de milieugebruiksruimte van het bedrijf op een duurzame manier kan worden ingepast met oog voor de omgeving. Deze onderbouwing is opgenomen hoofdstuk 4.

3.3.3 Conclusie provinciaal beleid Limburg

Het verder ontwikkelen van De Kempen ten behoeve van op- en overslagactiviteiten is in overeenstemming met het provinciale beleid en ambities uit het provinciale omgevingsplan. De beoogde ontwikkeling draagt bij aan de Limburgse economie en de topsector 'logistiek'. Tevens wordt voldaan aan de regels gesteld in de provinciale verordening. Zoals het provinciale beleid voorschrijft, moet de milieugebruiksruimte van de beoogde bedrijfsactiviteiten op een duurzame manier worden ingepast met het oog op de omgeving. In hoofdstuk 4 wordt hier nader op ingegaan.

3.4 Gemeentelijk beleid Cranendonck

3.4.1 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;

- Definieren 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.

Verder is in de structuurvisie opgenomen dat bij uitwerking van projecten de beleidsvisie externe veiligheid in acht moet worden genomen. De inhoud van deze beleidsvisie is in paragraaf 3.4.2 behandeld.

3.4.2 Beleidsvisie externe veiligheid

Omdat veilig wonen en het vestigen van risicovolle bedrijven of het vervoer van gevaarlijke stoffen niet zomaar samen gaan, is het ruimtelijk scheiden van dergelijke activiteiten noodzakelijk en wettelijk verplicht. De beleidsvisie externe veiligheid is bedoeld om duidelijkheid te geven aan burgers en bedrijven over hoe de gemeente omgaat met het ruimtelijk scheiden van risicovolle activiteiten en kwetsbare objecten. In de beleidsvisie worden gemaakte keuzes en hun onderlinge samenhang aangegeven, en de consequenties van de keuzes worden duidelijk gemaakt. Ook voor de gemeentelijke organisatie is de visie een handvat om de afstemming en sturing van processen in goede banen te leiden.

De visie van de gemeente Cranendonck ten aanzien van externe veiligheid is gericht op het scheppen van een veiliger woon- en werkklimaat door de risico's te beperken, die burgers in Cranendonck lopen als gevolg van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Om aan de visie uitvoering te geven gaat de gemeente Cranendonck uit van strategische uitgangspunten. Eén van deze strategische uitgangspunten is dat nieuwe risicovolle bedrijven alleen zijn toegestaan op daartoe aangewezen terreinen.

Zowel voor bestaande als nieuwe situaties geldt dat de risicoruimte zoveel mogelijk wordt beperkt om inefficiënt ruimtegebruik tegen te gaan. Dit wordt gedaan door een gerichte inzet van de Wet milieubeheer (beste beschikbare technieken) waarbij de PR 10^{-6} contour (zoveel mogelijk) wordt teruggebracht binnen de eigen perceelsgrenzen. Hiermee worden beperkingen voor de aangrenzende percelen opgeheven.

Keuzes over het niveau van veiligheid zullen niet overal in de gemeente hetzelfde zijn. Daarom is in de beleidsvisie gekozen voor een gebiedsgericht beleid, waarin genuanceerd en met inachtneming van

lokale aspecten wordt omgegaan met externe veiligheid. Voor elk van de drie onderscheiden gebiedstypen is een eigen veiligheidsambitie vastgesteld. Deze veiligheidsambitie zegt vooral iets over de mogelijkheden die er in het betreffende gebied bestaan om ontwikkelingen te laten plaatsvinden.

Het plangebied is gelegen in gebiedstype 2: Gemengd gebied. Voor nieuwe risicovolle inrichtingen op bedrijventerrein binnen dit gebiedstype geldt een “nee, tenzij” regeling. Dit betekent dat nieuwe risicovolle inrichtingen in principe niet zijn toegestaan, tenzij kan worden voldaan aan de bepaling dat de PR 10^{-6} contour niet buiten de perceelsgrens valt.

Aangezien door de verdere ontwikkeling van De Kempen geen 10^{-6} contour berekend wordt, wordt voldaan aan de uitgangspunten van de beleidsvisie externe veiligheid (zie paragraaf 4.1). Daarnaast is het voor De Kempen ook niet mogelijk om zich te vestigen in een gebiedstype dat meer ruimte biedt voor risicovolle inrichtingen, aangezien De Kempen functioneel verbonden is met het gebied door de ligging van de haven.

3.4.3 Conclusie beleid gemeente Cranendonck

De ontwikkeling van de Kempen is in overeenstemming met de gemeentelijke beleidsambities om de haven te ontwikkelen. Er is geen sprake van de oprichting van een risicovolle inrichting.

3.5 Gemeentelijk beleid Weert

3.5.1 Structuurvisie Weert 2025

De Structuurvisie Weert 2025 kijkt vooruit en geeft de gewenste ruimtelijke koers aan voor de periode tot 2025. De structuurvisie gaat over thema's als wonen, bedrijvigheid, recreatie, detailhandel, groen en voorzieningen. Zij schetst een ambitiekader en maakt keuzes ten aanzien van ontwikkelingsgebieden en programma's. De visie biedt houvast aan burgers en geeft samenwerkingspartners de mogelijkheid om de visie verder in te kleuren en uit te voeren.

De ontwikkeling van een Multimodale overslaghaven (in structuurvisie MMTC genoemd) vormt een extra vestigingsfactor voor bedrijven, dit wordt daarom als belangrijke kans gedefinieerd in de structuurvisie. Dit past ook binnen het geformuleerde streefbeeld 4: 'Hoogwaardige bedrijvigheid, dienstverlening en innovatie'. Hierover is specifiek het volgende benoemd:

“De gemeente Weert wil het vrachttransport over de Zuid-Willemsvaart stimuleren. Zij is druk doende (haalbaarheidsfase) met de realisatie van een Multimodale Terminal bij de havenkom ten westen van de Kempen. Op deze multimodale terminal kan lading worden overgeslagen van de ene vorm van vervoer naar een andere.”

De verdere ontwikkeling van De Kempen draagt daarom bij aan het realiseren van de gemeentelijke ambities zoals benoemd in de structuurvisie.

In de Structuurvisie is het zogenaamde Limburgs Kwaliteitsmenu verankerd. De vertaling daarvan heeft plaatsgevonden in het Gemeentelijk Kwaliteitsmenu Weert. Module 6 ('Uitbreiding bedrijventerreinen') gaat specifiek in op het terrein waarvoor deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld en creëert daarvoor de mogelijkheid tot ontwikkeling: De uitbreiding van het bedrijventerrein Kempenweg nabij de haven ten behoeve van de Multimodale Terminal Cranendonck.

3.5.2 Beleidskader duurzame ontwikkeling

Het beleidskader duurzame ontwikkeling (2014-2020) dient als leidraad en inspiratie voor de gemeente, inwoners, bedrijven en instellingen om hun duurzame ambities gezamenlijk op te pakken. Verankering van duurzaamheidsbeleid treedt op door er bij het ontwikkelen van visies en plannen rekening mee te houden.

Het beleidskader duurzame ontwikkeling kijkt vooruit en geeft de gewenste koers voor de periode tot 2020. Het beleidskader schetst de ambities en maakt keuzes voor thema's en projecten.

De ambitie van de gemeente is om in 2050 energieneutraal te zijn. Om dat te bereiken zijn er praktische en haalbare stappen nodig. Deze stappen zijn uitgewerkt voor een termijn van zeven jaar, waarbij de focus ligt op vijf thema's: gemeentelijke organisatie, wonen, ondernemen, mobiliteit en natuur en leefomgeving. In het uitvoeringsprogramma staan concrete stappen benoemd.

Ten aanzien van duurzaam ondernemen wordt vastgesteld dat de Multimodale Terminal De Kempen het besparen van energie bereikt door gebruikmaking van elektrisch aangedreven binnenvaartschepen, faciliteren van walstroom en -niet in de laatste plaats- het stimuleren van transport over water in plaats van over de weg. Daarnaast draagt de Terminal bij aan duurzame mobiliteit.

3.5.3 Conclusie beleid gemeente Weert

De verdere ontwikkeling van De Kempen draagt bij aan het realiseren van de gemeentelijke ambities ten aanzien van hoogwaardige bedrijvigheid en dienstverlening, zoals benoemd in de structuurvisie. De activiteiten van de Terminal passen bij het beleid van Weert om duurzaam ondernemen en duurzame mobiliteit te stimuleren dan wel te bereiken.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

In de geldende bestemmingsplannen is de ontwikkeling van een multimodale terminal niet toegestaan. In paragraaf 2.3 van deze ruimtelijke onderbouwing zijn de strijdigheden met de geldende bestemmingsplannen benoemd. In dit hoofdstuk zijn de effecten van de voorgenomen ontwikkelingen op milieu- en omgevingsaspecten beschouwd.

4.1 Milieueffectrapportage

Op grond van de bijlagen C en D van het Besluit m.e.r. is geen milieueffectrapportage of m.e.r.-beoordeling benodigd voor de aangevraagde activiteiten binnen fase 3 van de ontwikkeling van De Kempen. Er is geen m.e.r.-beoordeling uitgevoerd.

4.2 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).

De multimodale terminal de Kempen is geen risicovolle inrichting. Om die reden is er geen aanleiding voor het vaststellen van veiligheidscontouren.

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

Conclusie

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

4.3 Landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing

In het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen 2013' is voorgeschreven dat binnen de bestemming 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden' geen bebouwing is toegestaan. Met de aanleg van een opslaghal van 7.500 m² wordt in fase 3 echter wel bebouwingsvolume gerealiseerd op het betreffende perceel.

Binnen het bestemmingsplan 'Industrieterrein Budel-Dorplein bestaand' is voorgeschreven dat het bebouwingspercentage van het gebied met de bestemming 'Bedrijventerrein-Haven' maximaal 20% mag bedragen. Met de ontwikkeling van fase 1 en 2 wordt dit oppervlak al overschreden. Met de realisatie van fase 3 is dus ook sprake van een overschrijding van het bebouwingspercentage. 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 opslaghal en de Havenweg, wordt deze zone

minimaal 10 meter breed, zodat een robuuste groenzone kan worden gecreëerd. De landschappelijke inpassing is beschreven in bijlage 6.

Conclusie

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

4.4 Natuur en stikstofdepositie

De gronden binnen de enkelbestemming 'Agrarisch met waarden - Natuur- en landschapswaarden' zijn mede bestemd voor realiseren en in stand houden van natuur- en landschapselementen zoals houtopstanden, houtwallen, houtsingels, poelen, sloten, beken, waterlopen en overige waterpartijen, water- en oevervegetaties.

Binnen deze bestemming is het onder andere niet toegestaan om gebouwen te bouwen en zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag oppervlakteverhardingen of verharde oppervlakten aan te brengen (zie artikel 5.7.1 bestemmingsplan). Voor de aanleg van de gebouwen wordt buitenplans afgeweken van het vigerende bestemmingsplan.

In het kader van de uitbreiding van De Kempen is een voortoets Wet natuurbescherming uitgevoerd. Deze voortoets is opgenomen in bijlage 4. Uitbreiding van multimodale terminal De Kempen leidt tot stikstofdepositie, geluid, licht en optische verstoring. Binnen de reikwijdte van deze storingsfactoren ligt het Natura 2000-gebied Weerter- en Budelerbergen & Ringselven.

Voor de activiteiten van Multimodale Terminal De Kempen is een natuurvergunning (Wet natuurbescherming) verleend op 30 november 2018. Die natuurvergunning is onherroepelijk en betrof bouw (4 hallen) en het gebruik (alle bedrijfsactiviteiten) exclusief het perceel behorende bij Weert. Op 30 oktober 2019 is een natuurvergunning aangevraagd voor bouw (3 hallen) en het gebruik (alle eerder benoemde bedrijfsactiviteiten) inclusief het extra perceel. De berekende stikstofdepositie ligt beneden datgene wat verleend is op 30 november 2018. Alleen onder die voorwaarde kan een vergunning worden verkregen. Geoordeeld is dat de uitbreiding van de multimodale terminal De Kempen niet leidt tot significant negatieve effecten op het behalen van instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden en dat er niet getornd wordt aan de verleende hoeveelheid stikstofdepositie.

In Belgische Natura 2000-gebieden blijft de stikstofdepositie ruim onder de daar geldende norm van 3% van de kritische depositiewaarde.

Vanwege natuurlijke afscherming aan de randen van het Natura 2000-gebied is er geen sprake van optische verstoring en verstoring door licht in de leefgebieden van dieren waarvoor instandhoudingsdoelstellingen gelden in het Weerter- en Budelerbergen & Ringselven. Ook de effecten van geluid worden afgezwakt wanneer deze niet samengaan met optische verstoring. Geluidsverstoring reikt weliswaar tot in geschikte broedgebieden van de nachtzwaluw, boomleeuwerik en roodborsttapuit, maar vanwege de gunstige staat van instandhouding en gunstige toekomstperspectief, gewinning aan de huidige geluidsbelasting, de voorspelbaarheid en het ontbreken van optische verstoring, leidt dit niet tot significant negatieve effecten. Ook in cumulatie met effecten van projecten die vergund zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, is er geen sprake van significante effecten.

De uitbreiding van de multimodale terminal De Kempen leidt niet tot significant negatieve effecten op het behalen van instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden.

Het plangebied is in de huidige staat niet geschikt als leefgebied voor beschermde dieren of plantensoorten. Het terrein is bestraat dan wel een zandoppervlak waarvan regelmatig de opkomende vegetatie wordt gemaaid. Er zijn niet langdurig plassen aanwezig en door de regelmatige verstoring is het ook terrein ook niet geschikt voor bijvoorbeeld vogelsoorten die op kale grond broeden. De voorziene activiteiten hebben geen versturende effecten die in belangrijke mate uitstralen tot in leefgebieden van beschermde soorten in de omgeving. Er is daarom geen sprake van overtreding van de verbodsbepalingen van in het kader van de soortenbescherming van de Wnb (voorheen Fauna- en flora-wet), en een ontheffing in het kader van de Wnb is niet noodzakelijk en hoeft niet te worden aangevraagd bij het bevoegd gezag.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat uitbreiding van de multimodale terminal De Kempen niet leidt tot significant negatieve effecten op het behalen van instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Met de op 30 november 2018 verleende vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming en de op 30 oktober 2019 aangevraagde vergunning is het initiatief voor wat betreft het aspect natuur (inclusief stikstofdepositie) uitvoerbaar.

4.5 Archeologie en cultuurhistorie

Analyse gemeente Weert

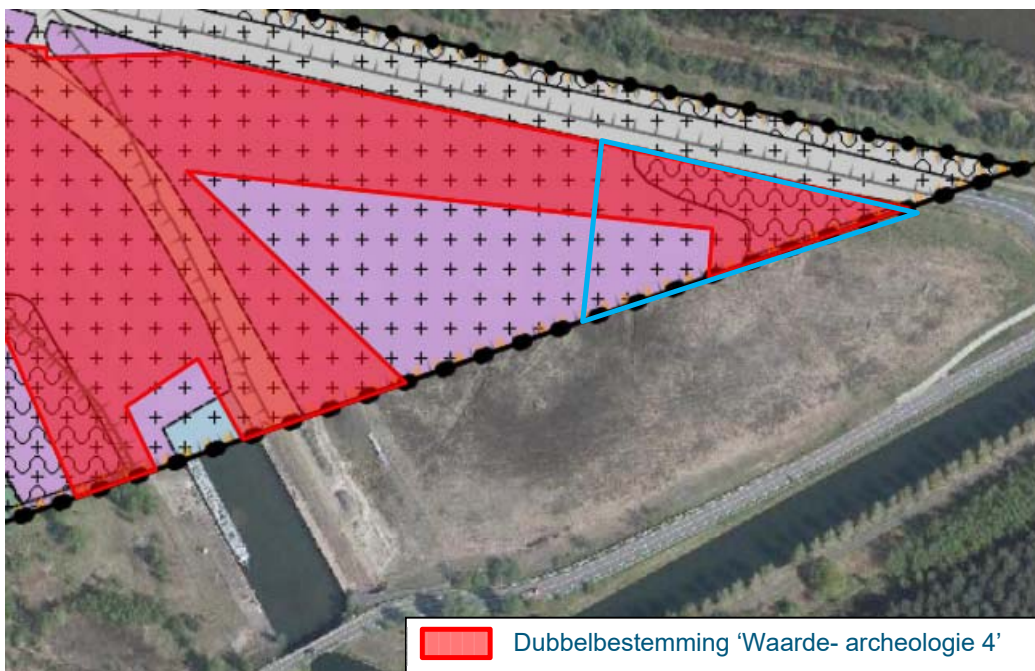
In het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen 2013' is geen archeologische dubbelbestemming opgenomen. De archeologische beleidskaart voor de gemeenten Weert en Nederweert geeft voor het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde. Het gemeentelijk beleid geeft aan dat bij een lage archeologische verwachtingswaarde geen archeologisch vooronderzoek hoeft te worden uitgevoerd bij ontwikkelingen waarbij de grond geroerd zal gaan worden, tenzij een MER verplicht is of het project valt onder de Wet Milieubeheer of de Tracéwet. De geplande ontwikkelingen vallen onder de Wet Milieubeheer, waardoor archeologisch onderzoek bij bodemversturende activiteiten een vereiste is.

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 (zie bijlage 5). 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. Binnen het plangebied zijn geen archeologische waarden bekend. In de directe omgeving zijn slechts enkele losse vondsten uit het laat-paleolithicum aangetroffen. Zo kent het plangebied 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.

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

Analyse gemeente Cranendonck

In het vigerende bestemmingsplannen 'Industrieterrein Budel-Dorplein bestaand' is voor een gedeelte van het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4' opgenomen. De ligging van deze dubbelbestemming is weergegeven in figuur 4-1 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 groter dan 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'.

Op basis van het uitgevoerde archeologisch onderzoek is voldoende aangetoond dat geen archeologische en cultuurhistorische waarden geschaad worden met de aanleg van de multimodale terminal De Kempen. Daarnaast is voldoende aangetoond dat voldaan wordt aan de voorwaarden voor de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid. Aangezien op overige afwijkingen van de bestemmingsplannen reeds de buitenplanse procedure van toepassing is (artikel 2.12, eerste lid sub a, onder 3 van de Wabo) waarvoor de uitgebreide omgevingsvergunningprocedure van toepassing is, wordt de afwijking van het bouwverbod binnen de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4' betrokken in deze procedure. Hiernaast wordt voor de bodemingrepen in dit gebied een omgevingsvergunning voor het 'uitvoeren van een werk of van werkzaamheden' aangevraagd.

Conclusie

Ten aanzien van het aspect archeologie en cultuurhistorie is de ontwikkeling van De Kempen uitvoerbaar.

4.6 Water

In Nederland heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de watertoets. De watertoets houdt in dat bij het maken van ruimtelijke plannen al in een vroeg stadium bekeken moet worden wat de gevolgen zijn voor water en de ruimtelijke ordening. De watertoets is een proces waarbij overleg wordt gevoerd met de waterbeheerder. De waterbeheerder stelt in dit proces de kaders vast en geeft een wateradvies voor verschillende waterhuishoudkundige aspecten. De watertoets (bijlage 10) resulteert uiteindelijk in een waterparagraaf, die in de toelichting van het ruimtelijke plan wordt opgenomen.

De afwijking van de geldende bestemmingsplannen maakt nieuwe bebouwing mogelijk. Mede hierdoor zal ook het verhard oppervlak toenemen. Het hemelwater zal zoveel mogelijk worden opgevangen en worden gebufferd in een retentievijver en geul. Op deze wijze wordt de aanwezige terreinriolering zoveel mogelijk ontlast. Voor het lozen van het overtollige water is een watervergunning in aanvraag bij Rijkswaterstaat. De grondwaterstand en -kwaliteit worden hierdoor niet beïnvloed en er zijn ook geen effecten voor het oppervlaktewater te verwachten. Het aspect water is niet relevant voor de aanvraag omgevingsvergunning voor het 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening'.

In het vigerende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein 2013' is tevens een verbod opgenomen voor het dempen en/of verleggen van wateren/watergangen zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag. Binnen fase 3 van de voorgenomen ontwikkeling is een aantal werkzaamheden uitgevoerd dan welk in uitvoering, waarvoor vergunning is verkregen van de gemeente Weert. Deze werkzaamheden omvatten onder meer het plaatsen van een hekwerk, aanleg dan wel vergroten van een retentievijver en dempen van de in 2016 aangebrachte watergang. Voor de resterende werkzaamheden is naar verwachting geen 'omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden' meer vereist.

Voor de afvoer van afstromend water is een watervergunning in aanvraag bij Rijkswaterstaat. Lozing is voorzien op het oppervlaktewater van de insteekhaven, die deel uitmaakt van de Zuid-Willemsvaart.

Hoewel het aspect water niet relevant is voor de aanvraag omgevingsvergunning voor het 'handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening', is in het vigerende bestemmingsplannen '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 weergegeven in figuur 4-2.



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

Binnen de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterbergingsgebied' mogen geen gebouwen worden gebouwd en voor bodemingrepen in deze zone is een omgevingsvergunning voor het 'uitvoeren van een werk of van werkzaamheden' vereist.

De magazijnen in fase 3 liggen binnen deze dubbelbestemming en wijken daarmee af van het bestemmingsplan. Ook vinden binnen deze zone bodemingrepen plaats. Een omgevingsvergunning voor 'uitvoeren van een werk of van werkzaamheden' is daarom vereist.

In overleg met het bevoegd gezag wordt afgestemd hoe bebouwing binnen deze zone wel mogelijk gemaakt kan worden.

Conclusie

Ten aanzien van het aspect water is de ontwikkeling van De Kempen uitvoerbaar.

4.7 Verkeer

De uitbreiding van de activiteiten ter plaatse gaat gepaard gaan met verandering van verkeersstromen. De afwikkeling van verkeer vindt plaats richting Weert, via de Kempenweg, en via de Hoofdstraat en Randweg-zuid richting de A2.

De verkeersstroom via de Hoofdstraat en de Randweg-zuid gaat grotendeels op in het verkeer dat Nyrstar/Nedzink aandoet. Dat geldt in mindere mate voor het vrachtverkeer dat via de Kempenweg rijdt.

De ontsluiting van De Kempen vindt plaats aan de noordoostzijde via de Havenweg, die de aansluiting vormt tussen de N564 (Kemperweg), het dorp Budel-Dorplein en het industriecomplex van Nyrstar. Op het moment van schrijven is fase 2 van de ontwikkeling van de multimodale terminal vrijwel afgerond, wat in de praktijk betekent dat er op- en overslag van containers plaats vindt. Hierdoor wordt in de huidige situatie al een bepaalde mate van verkeer genereerd.

De Kempen genereert de volgende vrachtverkeersstromen:

- *Verplaatsing grond*: Naar verwachting vindt het grootste deel van dit transport via de Kempenweg naar Weert plaats.

- *Verplaatsing containers:* Naar verwachting vindt dit transport zowel via de Kempenweg naar Weert plaats en via de Havenweg (en Fabrieksstraat) in de richting van de Randweg Zuid. Een klein deel van deze stroom zal afbuigen naar het Duurzaam Industriepark Cranendonck/Metalot.

In de huidige praktijk is De Kempen (tot en met fase 2) al in gebruik, wat reeds vrachtverkeer genereert (maximaal circa 5.000 vrachtwagenbewegingen per jaar).

De verkeersstroom via de Fabrieksstraat en de Randweg-zuid gaat grotendeels op in het verkeer dat Nyrstar/Nedzink aandoet. Dat geldt in mindere mate voor het vrachtverkeer dat via de Kempenweg rijdt.

Verkeersafwikkeling

In het kader van de verkeersafwikkeling in de nieuwe situatie zijn kruispuntberekeningen uitgevoerd voor de twee maatgevende kruispunten:

- Aansluiting MMT op Havenweg.
- Kruispunt Havenweg – Kempenweg.

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de verkeersprognoses uit het verkeersmodel en de verkeersgeneratie van De Kempen. De werkdag intensiteiten zijn omgerekend naar personenauto-equivalenten (pae) in het maatgevende spitsuur, gebruik makend van vuistregels. Uit de berekeningen volgt dat er geen wachttijden langer dan 15 seconden te verwachten zijn op beide kruispunten. Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling van De Kempen niet leidt tot een relevant negatief effect op de verkeersafwikkeling in de omgeving.

Verkeersveiligheid

Op het gebied van verkeersveiligheid zijn in de omgeving de volgende potentiële risico's geïdentificeerd:

- Conflicten vrachtverkeer –achteropkomend verkeer.
- Conflicten vrachtverkeer –langzaam verkeer.

De risico's worden hierna behandeld.

Conflicten vrachtverkeer –achteropkomend verkeer

De afwezigheid van voorsorteervakken op de Kempenweg en de Havenweg kunnen een risico op afdekongevallen opleveren. Op basis van Limburgs beleid is de toepassing van voorsorteervakken niet wenselijk. Gezien de beperkte omvang van de verkeersstroom in de tegenrichting is de verwachting echter dat er voldoende hiaten zullen zijn en dat conflicten zich in de praktijk weinig zullen voordoen. Dat betekent dat de noodzaak beperkt is om het risico te mitigeren en een aparte voorsorteerstrook te realiseren.

Conflicten vrachtverkeer –langzaam verkeer

In conflicten tussen zwaar vrachtverkeer en langzaam verkeer schuilt een verhoogd verkeersveiligheidsrisico. In de directe omgeving kunnen vrachtverkeer en langzaam verkeer elkaar op een aantal locaties ontmoeten, waarbij geldt dat:

- De inrichting op de kruisingen van de Havenweg met de Fabrieksstraat en Kempenweg conform geldende richtlijnen is. Hiermee is de verkeersveiligheid geborgd.
- Op de Fabrieksstraat ontmoeten rijdend vrachtverkeer en fietsverkeer elkaar. Hier doet zich een beperkte verkeersstoename voor.
- Het door De Kempen gegenereerde (vracht)verkeer dat noordwaarts gaat, rijdt via de Havenweg, deel Hoofdstraat en vervolgens Fabrieksstraat. Er zijn geen routes voorzien die over de Hoofdstraat via de dorpskern van Budel-Dorplein lopen. De invloed op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het dorp is nihil.
- In de Kempenweg (N564) is ter hoogte van de haven een smalle brugconstructie geplaatst waar vrachtwagens elkaar niet kunnen passeren en auto's halt moeten houden als een vrachtwagen passeert. Daarnaast is op het wegvak sprake van gemengd verkeer zonder fietsvoorzieningen.

Hoewel zich hier verkeersveiligheidsrisico's voordoen, zal verkeer van of naar De Kempen hier naar verwachting geen gebruik van gaan maken en de situatie niet verslechteren.

Conclusie

De ontwikkeling van De Kempen heeft geen relevante (negatieve) invloed op de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in de omgeving. Gelet op vorenstaande vormt het aspect verkeer geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.8 Geluid

De realisatie van De Kempen hangt samen met de verdere uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten op De Kempen. Er is daarom akoestisch onderzoek uitgevoerd waarin voor de voorgenomen bedrijfsactiviteiten de representatieve bedrijfssituatie is berekend. Dit akoestisch onderzoek is opgenomen in bijlage 7.

Uit het onderzoek blijkt dat er een overschrijding van het beoordelingsniveau op 50 meter afstand van de inrichtingsgrens berekend wordt. De meest dichtbij zijnde geluidsgevoelige bestemming betreft een woning aan de overzijde van de Zuid-Willemsvaart, zoals aangegeven in het geluidsrapport onder code W21 op Figuur 2, tekening figuur II-1. Voor de helderheid is hieronder een separate kaart opgenomen.



Figuur 4-3: Geluidsgevoelige bestemming (rode cirkel) ten opzichte van bedrijfsterrein Terminal.

Conclusie

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

Voor geluid worden maatwerkvoorschriften opgenomen.

4.9 Luchtkwaliteit

De realisatie van de Multimodale terminal 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 fijnstof (PM₁₀) zijn bepaald. Deze emissies

kunnen invloed hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving. Om dat vast te stellen zijn verspreidingsberekeningen uitgevoerd. Het luchtkwaliteitsonderzoek is opgenomen in bijlage 8.

Uit het onderzoek 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.

Conclusie

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.

4.10 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.

4.11 Bodem

In het kader van de ontwikkeling (inclusief nieuwbouw) is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Als gevolg hiervan is de milieuhygiënische kwaliteit van de grond en het grondwater vastgelegd. Daarnaast is met het uitgevoerde onderzoek beoordeeld of aanvullende procedures noodzakelijk zijn in het kader van de Wet bodembescherming (Wbb). Het onderzoek is opgenomen in bijlage 9.

Gelet op de toekomstige ontwikkelingen is er geen nader bodemonderzoek noodzakelijk naar de omvang van verontreiniging in grond en grondwater.

Conclusie

Er is afstemming vereist met het bevoegd gezag over de resultaten en conclusie van het uitgevoerde bodemonderzoek in relatie tot de uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling.

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.

Overleg art 3.1.1 Bro⁴

In het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening, zal de provincie Limburg de relevante maatschappelijke organisaties (overlegpartners) – die fysieke of beleidsmatige belangen hebben in het plangebied – in de gelegenheid stellen om te reageren op het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening.

Zienswijzen

Op grond van de bepalingen in artikel 1.2.1a van het Besluit ruimtelijke ordening en artikel 3.4 van de algemene wet bestuursrecht, wordt een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen op het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning voor het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening.

Verklaring van geen bedenkingen

In artikel 2.27 Wabo en artikel 6.5 Bor is vastgelegd dat de gemeenteraad een verklaring van geen bedenkingen dient af te geven, vóórdat een besluit wordt genomen over een 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 in de anterieure overeenkomst die het bevoegd gezag heeft gesloten 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.

⁴ Een aanvraag voor het buitenplans afwijken via artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3°, Wabo moet voorzien zijn van een ruimtelijke onderbouwing. In het Besluit omgevingsrecht (art. 5.20 Bor) is aangegeven waaraan deze moet voldoen. Hierbij wordt verwezen naar art. 3.1.6 Bro. Een ruimtelijke onderbouwing is daardoor vergelijkbaar met de toelichting van een bestemmingsplan.

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 de geldende bestemmingsplannen (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

Bijlage 2: Laddertoets

Bijlage 4: Voortoets instandhoudingsdoelstellingen Wnb

Bijlage 5: Archeologisch onderzoek

Bijlage 6: Landschappelijke inpassing

Bijlage 7: Akoestisch onderzoek

Bijlage 8: Luchtkwaliteitsonderzoek

Bijlage 9: Bodemonderzoek

Bijlage 10: Watertoets