

KLG Europe Logistics Meerheide *Bestemmingsplan*



KLG Europe Logistics Meerheide

Bestemmingsplan

In opdracht van	Gemeente Eersel
Opgesteld door	SRE Milieudienst Keizer Karel V Singel 8 Postbus 435 5600 AK Eindhoven 040 2594605
Auteur	Remco Ariaens/Eric de Bruin
Versienummer	VAST
Datum	6 mei 2013
Status	Vastgesteld
Vastgesteld	d.d. 28 maart 2013

Inhoudsopgave

1. Inleiding	7
1.1 Aanleiding en doel	7
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	7
1.3 Vigerend bestemmingsplan	8
1.4 Gekozen planopzet	8
2. Beleidskader	9
2.1 Nationaal beleid	9
2.2 Provinciaal en regionaal beleid	9
2.3 Gemeentelijk beleid	13
2.4 Het plan in relatie tot het vigerende beleid	17
3. Gebiedstypering	18
3.1 Historische ontwikkeling	18
3.2 Ruimtelijke structuur	18
3.3 Verkeersstructuur	19
3.4 Groen- en waterstructuur	19
3.5 Functionele structuur	19
3.6 Cultuurhistorie	20
4. Planbeschrijving	21
4.1 Het plan	21
4.2 Parkeren en ontsluiting	22
4.3 Landschappelijke inpassing	22
5. Watertoets	23
5.1 Beleidskader	23
5.2 Beschrijving watersysteem	25
5.3 Conclusie en aanbevelingen	28
6. Toetsing aan mogelijke belemmeringen	31
6.1 Geluidhinder	31
6.2 Luchtkwaliteit	31
6.3 Externe veiligheid	32
6.4 Flora en fauna	35
6.5 Bodemkwaliteit	36
6.6 Milieuhinder omliggende bedrijvigheid	37
6.7 Energie en duurzaamheid	38
6.8 Archeologie en cultuurhistorie	39
7. Juridische planbeschrijving	40
7.1 Bestemmingsplan 'KLG Europe Logistics Meerheide'	40
7.2 Systematiek	40
7.3 Beschrijving bestemmingen	41

8. Uitvoerbaarheid	42
8.1 Financiële uitvoerbaarheid	42
8.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	42

1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doel

Het voorliggende bestemmingsplan 'KLG Europe Logistics Meerheide' voorziet in een juridisch-planologische regeling voor de uitbreiding van transportbedrijf KLG Europe Eersel BV gelegen op bedrijventerrein Meerheide even ten oosten van de kern Duizel. Vanwege groeiende bedrijfsactiviteiten heeft transportbedrijf KLG Europe Eersel haar uitbreidingsbehoefte kenbaar gemaakt bij de gemeente Eersel. Het bestemmingsplan 'KLG Europe Logistics Meerheide' moet zorgen voor de realisatie van de uitbreidingsplannen.

Om de uitbreiding van transportbedrijf KLG Europe Eersel BV mogelijk te maken, dient het huidige planologische regime gewijzigd te worden. Dit geschiedt door middel van een herziening van het bestemmingsplan. De gemeente Eersel heeft SRE Milieudienst gevraagd een enigszins flexibel ('postzegel') bestemmingsplan op te stellen.

1.2. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied 'KLG Europe Logistics Meerheide' is gelegen ten noorden van de bebouwde kom van Eersel, aan de noordzijde van de autosnelweg A67, even ten oosten van de kern Duizel. In afbeelding 1 wordt de ligging van het plangebied weergegeven.



Afbeelding 1: ligging plangebied

Momenteel heeft het plangebied een overwegend agrarische functie. Daarnaast zijn er enkele woningen en opstallen aanwezig binnen de grenzen van het plangebied. Om de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling te kunnen realiseren, worden deze aanwezige gebouwen verwijderd.

De begrenzing van het plangebied wordt in het noorden en zuiden gevormd door de aanwezige infrastructuur respectievelijk de Meer en autosnelweg A67. In het westen en oosten grenst het perceel i.c. het plangebied aan het agrarische gebied richting de kern Duizel respectievelijk het bedrijventerrein Meerheide.



Afbeelding 2: contour plangebied

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het perceel aan de Meer is gelegen binnen het bestemmingsplan “Buitengebied” gedateerd 1988 en gedeeltelijk herzien in 1996. De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling past niet binnen de vigerende bestemmingen “Agrarisch gebied met landschappelijke waarde”, “Woningen” en “landschapswaarde”. Vandaar dat een procedure tot bestemmingsplanherziening moet worden doorlopen. Het bestemmingsplan “Buitengebied” wordt daarmee vervangen door onderhavig plan voor zover de gronden samenvallen met het plangebied van het bestemmingsplan “Buitengebied”.

Het zojuist genoemde bestemmingsplan “Buitengebied” wordt thans geactualiseerd. Het nieuwe bestemmingsplan “Buitengebied” is op 29 september 2009 vastgesteld. De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling past ook niet binnen het nieuwe bestemmingsplan. Mede daarom is besloten een separate bestemmingsplanherziening te doorlopen.

1.4 Gekozen planopzet

De juridisch-planologische regeling van dit bestemmingsplan geschiedt door middel van de bindende planstukken, te weten de planregels en de verbeelding. Zij bevatten enerzijds een juridische vertaling van de beleidsvoorwaarden vanuit de hogere overheden (zie hoofdstuk 2) en anderzijds de beoogde uitbreiding van het transportbedrijf (zie hoofdstuk 4). De bindende planstukken worden nader onderbouwd met de toelichting op de planregels en de verbeelding. Qua planopzet sluit onderhavig bestemmingsplan aan op de gangbare systematiek binnen de gemeente Eersel, met inachtneming van de standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP 2008) en het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO).

2. Beleidskader

Het kader voor een bestemmingsplan wordt gevormd door diverse nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke nota's. Dit beleid stelt planologische en bestuurlijke beleidskaders (randvoorwaarden) aan de ruimtelijke mogelijkheden voor het plangebied, waarmee rekening gehouden dient te worden bij het opstellen van een bestemmingsplan. In dit hoofdstuk is voor het plangebied KLG Europe Logistics Meerheide het relevante beleid beknopt samengevat. In voorkomende gevallen wordt het beleid dat meer is toegespitst op een bepaald thema niet in dit hoofdstuk behandeld, maar op het moment dat het betreffende thema wordt toegelicht in hoofdstuk 5 en 6.

2.1 Nationaal beleid

Nota Ruimte (2006)

In de Nota Ruimte worden de belangrijkste beleidslijnen van het Rijk op het gebied van ruimtelijke ordening beschreven. Hierbij geldt als basis de periode tot 2020, met voor een aantal aspecten een blik naar 2030.

Het Rijk streeft naar vitale en aantrekkelijke steden en een vitaal en aantrekkelijk landelijk gebied. Om dit te bereiken, zet het Rijk in op bundeling en concentratie van bebouwing in alle steden en dorpen. Onder het motto 'zuinig ruimtegebruik' komt het bestaande bebouwde gebied het eerst in aanmerking om te voldoen aan de extra vraag van burgers, bedrijven en ook voor de realisatie van voorzieningen. Deze nieuwe bouwopgave dient zoveel mogelijk gebundeld te worden in de stedelijke netwerken. In het landelijke gebied is op beperkte schaal ruimte voor nieuwe ontwikkeling.

Locatiebeleid

Het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen was tot voor kort vooral gericht op het terugdringen van het autogebruik. In de Nota Ruimte krijgt het locatiebeleid een bredere doelstelling, namelijk een zodanige locatie voor bedrijven en voorzieningen dat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de vitaliteit van het stedelijke netwerk en het landelijke gebied. Naast de bereikbaarheid gaat het dan om economische ontwikkelingsmogelijkheden, ruimtelijke kwaliteit en de kwaliteit van de leefomgeving. In het nieuwe locatiebeleid is het voornamelijk een taak van provincies en gemeenten om de afweging te maken tussen economie, bereikbaarheid en leefbaarheid. Voor dit bestemmingsplan is dan ook vooral het provinciale en gemeentelijke beleid bepalend.

2.2 Provinciaal en regionaal beleid

De provincie Noord-Brabant heeft haar ruimtelijk beleid verwoord in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) en de Verordening Ruimte (VR). In de structuurvisie beschrijft zij haar ruimtelijke belangen en de wijze waarop deze zullen worden behartigd. De structuurvisie is voor de provincie zelf bindend, voor de gemeente is het een richtinggevend document. Door middel van de Verordening Ruimte legt de provincie voor een aantal beleidsaspecten bindende voorwaarden op die in acht moeten worden genomen, ook door andere overheden. In de Verordening is een belangrijk deel van, voorheen in diverse nota's door de provincie verwoord beleid, opgenomen. Voorbeelden hiervan zijn de ruimte-voor-ruimte regeling, de nota Buitengebied in ontwikkeling (Bio) en beleid m.b.t. bedrijventerreinen. Ook de regionale

structuurvisies/ uitwerkingsplannen hebben hun rechtskracht verloren met de in werking treding van de Verordening.

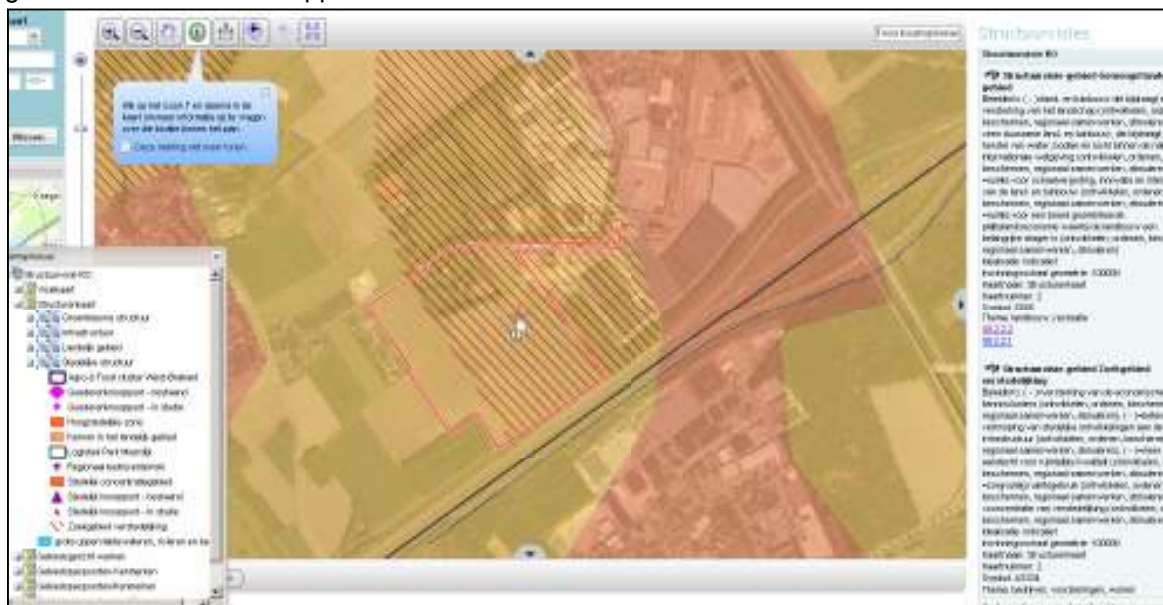
Structuurvisie Ruimtelijke Ordening Noord-Brabant (vastgesteld 1 oktober 2010)

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

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

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan “KLG Europe Logistics Meerheide” is op de Structurenkaart aangewezen als ‘Gemengd landelijk gebied’ en ‘Zoekgebied verstedelijking’. Voor het gemengd agrarisch gebied geldt dat hier de agrarische functie vaak in samenhang met andere functies (in de omgeving) wordt uitgeoefend. In dit gebied kan volgens het provinciaal beleid voldaan worden aan de vraag naar kleinschalige stedelijke voorzieningen, recreatie en ondernemen in een groene omgeving. Ontwikkelingen, zoals wonen, werken, (historische) landgoederen en recreatie, passen qua aard en schaal bij het ontwikkelingsperspectief van gemengd landelijk gebied en houden rekening met de omgevingskwaliteiten (omgevingstoets). Bij ontwikkelingen mogen omliggende bestaande functies zoals volwaardige agrarische bedrijven niet worden belemmerd in hun mogelijkheden.

Een groot deel van het plangebied is tevens aangewezen als ‘zoekgebied verstedelijking’. Blijkens de tekst van de Structuurvisie zijn de zoekgebieden voor verstedelijking vastgelegd in de Verordening. De keuze voor de zoekgebieden verstedelijking is tot stand gekomen na een integrale afweging vanuit de omliggende gebiedskwaliteiten (hanteren lagenbenadering) met gemeenten en waterschappen.



Afbeelding 2. Uitsnede SVRO voor het plangebied (indicatief rood omrand) en omgeving

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

In de Structuurvisie is verder verwoord dat door intensivering en meervoudig ruimtegebruik het bestaand stedelijk gebied optimaal benut dient te worden, zodat zo min mogelijk afbreuk gedaan hoeft te worden aan het landelijk gebied. Er dient zoveel mogelijk te worden ingezet op inbreiding en herstructurering.

Verordening Ruimte

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

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

Op de kaartlaag 'Stedelijke ontwikkeling' van de VR is een deel van het plangebied aangewezen als 'Zoekgebied verstedelijking - kernen in landelijk gebied'. In artikel 3.8 zijn de regels opgenomen voor bestaande en nieuw te vestigen bedrijven in kernen in landelijk gebied of hun zoekgebied. Deze regels luiden als volgt:

1. Bestemmingsplannen die zijn gelegen in een kern in landelijk gebied of zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling, behorend bij een kern in landelijk gebied, sluiten uit dat bedrijven gelegen zijn op een bestemmingsvlak met een omvang van meer dan 5.000 m².
*In voorliggend bestemmingsplan is sprake van een bestemmingsvlak van meer dan 5.000 m².
Verwezen wordt naar onderstaande motivatie.*
2. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet:
 - a. voor zover de bestemming is verwezenlijkt;
 - b. voor de regionale bedrijventerreinen.*Beide uitzonderingen zijn in het kader van voorliggende ontwikkeling niet aan de orde.*
3. In afwijking van het eerste lid kan een bestemmingsplan voorzien in een vestiging of een uitbreiding van een bedrijf, gelegen op een bestemmingsvlak met een omvang van meer dan 5.000 m², mits de toelichting daaromtrent een verantwoording bevat.
De benodigde motivering is opgenomen in (onder andere) hoofdstuk 4 van deze toelichting. De provincie heeft in haar vooroverleg reactie aangegeven met de opgenomen motivering in te stemmen.
4. Uit de in het derde lid bedoelde verantwoording blijkt dat:
 - a. de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om op het in gebruik zijnde bestemmingsvlak tegemoet te komen aan de ruimtebehoefte door middel van zorgvuldig ruimtegebruik, als bedoeld in artikel 3.6, derde lid;

- b. aantoonbare ruimtelijk-economische belangen voor de lange termijn aanwezig zijn die noodzaken tot uitbreiding of vestiging ter plaatse;
- c. de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om het bedrijf te verplaatsen naar of te vestigen op:
 1. een bedrijventerrein in een nabij gelegen stedelijk concentratiegebied, of
 2. een nabijgelegen bovenregionaal bedrijventerrein, of
 3. wat betreft gemeenten in de regio's Land van Heusden en Altena, De Kempen en Land van Cuijk, een regionaal bedrijventerrein, of
 4. als laatste mogelijkheid, enig ander bedrijventerrein in de eigen gemeente.

In haar vooroverlegreactie heeft de provincie aangegeven dat de beoogde uitbreiding in de toelichting voldoende is gemotiveerd.



Afbeelding 3. Uitsneden VR – kaartlaag 'Stedelijke ontwikkeling' voor het plangebied en omgeving

Op de kaartlaag 'Overige agrarische ontwikkelingen' is een klein deel van het plangebied aangewezen als 'Agrarisch gebied'. Dit deel is bestemd als 'Bos'.

Daarnaast geldt ook voor het plangebied dat er met de ontwikkeling een verplichting ontstaat voor een kwaliteitsverbetering, (ergens anders) in het buitengebied. Deze verplichting wordt ingelost met de aanleg van een circa 100 meter brede bosstrook langs het gehele perceel (circa 3,5 hectare). Deze bosstrook draagt zorg voor een goede landschappelijke inpassing en levert een robuuste groene buffer op tussen de kern Duizel en het nieuwe bedrijf. Deze ontwikkeling is overeenkomstig het gemeentelijk beleid inzake rood-met-groen, waarbij de compensatie volledig in natura plaatsvindt. De realisatie van de bosstrook is juridisch verankerd in het bestemmingsplan en middels een anterieure overeenkomst.

Betekenis van provinciaal beleid voor het plan.

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

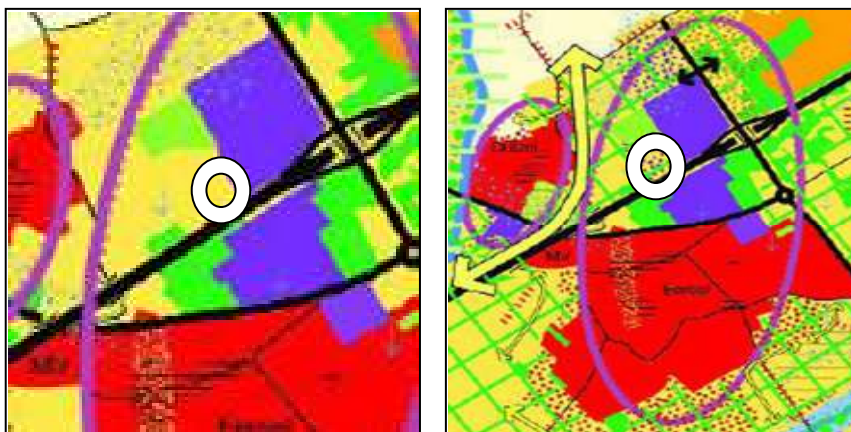
2.3 Gemeentelijk beleid

StructuurvisiePlus (2002)

De StructuurvisiePlus is een gemeentelijke beleidsnota waarin het gemeentebestuur haar integrale visie heeft weergegeven voor de meest wenselijke ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente. De structuurvisie is richtinggevend voor de komende 10 tot 15 jaar en heeft als doel de ruimtelijke kwaliteiten van de gemeente te behouden en ruimte te bieden voor nieuwe duurzame ontwikkelingen. Dit alles in afstemming met de nationale, provinciale en eerder vastgesteld gemeentelijk beleid. De volgende aspecten zijn onder andere uitgewerkt en onderbouwd in de structuurvisie:

- Voor de realisering van nieuwe woningbouw in de kernen ter voorziening in de behoefte voor eigen aanwas tot 2015 bestaan in alle kernen voldoende mogelijkheden;
- Voorzieningen spelen een belangrijke rol in de leefbaarheid van de kernen;
- Uitbreiding van de bedrijventerreinen Meerheide in Eersel en Hoefseweg in Vessem;
- Ontwikkeling van gebied Eersel-West voor maatschappelijke en dienstverlenende functies;
- Ontwikkeling van een landschappelijk raamwerk in delen van de gemeente en inzetten op realisatie natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones;
- Recreatieve voorzieningen mogen kwalitatief worden verbeterd;
- Er zijn voldoende locaties voorhanden voor de ontwikkeling van Ruimte-voor-Ruimte-locaties voor extra woningbouw op grotere kavels;
- Veel zorg voor water.

Het plangebied is in de structuurvisie aangemerkt als zijnde halfgesloten landschap (afbeelding 5). Dit landschapstype is kenmerkend voor gemeente Eersel en heeft grote betekenis voor stedelijke functies, landbouw en natuur. Het plangebied maakt verder deel uit van de 'Stedelijke hoofdstructuur' (afbeelding 6). Voor het plangebied zijn in de structuurvisie verder nog twee relevante strategieën benoemd. Allereerst de strategie 'landschappelijk raamwerk' met als essentie dat ontwikkelingen niet alleen dienen te passen binnen de bestaande natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten, maar ook nieuwe landschappelijke kwaliteiten eraan moeten toevoegen. De tweede strategie betreft 'zoeklocatie uitbreidingsmogelijkheden bedrijven'.



Afbeeldingen 5 en 6: uitsneden StructuurvisiePlus

In de structuurvisie is ook het beleid ten aanzien van bedrijventerreinen verwoord. Om in de pas te blijven lopen met de economische ontwikkelingen wordt aanbod van voldoende gedifferentieerde bedrijventerreinen noodzakelijk geacht.

Kadernota Verkeersveiligheid (2005)

Het beleid met betrekking tot verkeersveiligheid is vastgelegd in het verkeersveiligheidsplan (VVP). Doelstelling van dit plan betreft het vaststellen van een visie voor de verkeersveilige inrichting van het wegennet van Eersel (Kadernota verkeersveiligheid), het in beeld brengen van probleemlocaties (Prioriteitenlijst verkeer) en het gemeentebreed uitwerken van maatregelen op hoofdlijnen (Blauwdruk verkeersveiligheidsmaatregelen). In de blauwdruk en het uitvoeringstraject vindt afstemming op de specifieke plaatselijke locatie/situatie plaats.

De Kadernota Verkeersveiligheid maakt onderdeel uit van het VVP en kent twee belangrijke beleidsdoelstellingen:

- **Bereikbaarheid.** De centrumgebieden, woongebieden en bedrijventerreinen dienen duidelijk, direct en goed bereikbaar te zijn. Een goede verkeersafwikkeling op toeleidende wegen is daarvoor van cruciaal belang. Op de hoofdwegen is enige congestievorming toelaatbaar, waarbij de gemeente wel streeft naar goede openbare vervoersvoorzieningen. Bovendien wil de gemeente het (brom)fietsgebruik stimuleren. Daarvoor is een net van goede, veilige en rechtstreekse fietsroutes belangrijk;
- **Verkeersleefbaarheid.** De gemeente stelt zich ten doel het aantal verkeersongevallen drastisch te verminderen. Daarmee sluit zij aan bij het principe 'Duurzaam Veilig'. Vanuit de daling van het aantal (slachtoffer)ongevallen, sinds de start van Duurzaam Veilig in 1999, kiest de gemeenteraad om verder te gaan met inrichting van het wegennet conform dit principe.

Vanuit leefbaarheidsonderzoeken en de ongevalanalyse komt naar voren dat structurele invoering van Duurzaam Veilig nodig en wenselijk is. Daarnaast conformeert de gemeenteraad zich aan de landelijke doelstellingen voor verkeersveiligheid uit de Rijksnota Mobiliteit.

Kadernota 'Groen denken is groen doen' (2004)

In 2004 is de kadernota 'Groen denken is groen doen' opgesteld. De nota geeft de gemeentelijke visie weer op het gebied van groen en stelt kaders op dit gebied. Het groen draagt in hoge mate bij aan het prettige woon-, werk- en recreatieve verblijfsklimaat en bepaalt het karakter en de identiteit van de zes dorpen. Dit klimaat en karakter dienen gehandhaafd te blijven. Vooral voor de entrees, de dorpscentra en het buitengebied geldt dat het groen aantrekkelijk moet zijn. Er dient rekening gehouden te worden met natuur- en cultuurhistorie, milieu, veiligheid en volksgezondheid. In de kadernota worden verschillende thema's met betrekking tot groen en groenbeleid uitgezet. Het openbaar groen zal hoofdzakelijk conform het parkmodel worden ingericht. De randen van de kernen worden als ecologisch model ingericht, waarbij te denken valt aan houtsingels, bosjes en houtwallen.

Welstandsnota 2009 gemeente Eersel (2009)

Het bestemmingsplan vormt in beginsel de basis voor de stedenbouwkundige opzet van een gebied. De architectonische verschijning wordt gewaarborgd door middel van een welstandsnota. Met ingang van 1 juli 2004 is het voor elke gemeente in Nederland verplicht een (vastgestelde) welstandsnota te hebben. Is dit niet het geval, dan is de gemeente niet meer bevoegd een bouwplan op welstand te toetsen.

In de welstandsnota die voor Eersel is opgesteld (vastgesteld in 2009) zijn per bebouwingstype architectonische en bouwtechnische kenmerken opgenomen. In de gebiedsuitwerking voor de gemeente Eersel zijn de welstandsaspecten van de verschillende kernen en het buitengebied van de gemeente beschreven. Het gebied waar dit bestemmingsplan betrekking op heeft, is aangeduid als 'Boeren erven (agrarisch gebied)'. Voor elke kern is, naast een globale beschrijving, een kaart met bebouwingstypen opgenomen. De huidige karakteristiek en

architectuur van de bebouwing vormt hierbij het uitgangspunt. Elk bouwplan moet voldoen aan de eisen die gelden voor het bebouwingstype waar binnen het bouwwerk valt. Dit geldt niet voor gebieden die welstandsvrij zijn verklaard.

Het bouwplan KLG Europe Logistics Meerheide wordt getoetst aan de regels van de welstandsnota. De gebiedsbeschrijving voor 'Bedrijventerrein' wordt door de vaststelling van dit bestemmingsplan door de gemeenteraad het nieuwe toetsingskader voor plannen binnen dit bestemmingsplan, aangevuld met de voorwaarden dat de achtergevelrooilijn moet aansluiten bij Meerheide I en wordt voorzien van een groen- c.q. bosstrook tussen de autosnelweg A67 en het nieuwe bedrijfspand. Deze groenstrook zal een voortzetting zijn van de bestaande groenstrook langs bedrijventerrein Meerheide I. Bovendien moet de kleurstelling van het gehele pand eenduidig zijn.

Regionale Agenda Bedrijventerreinen (2008)

De Ministeries van VROM en EZ en ook de provincie hebben er bij de gemeenten op aangedrongen om op regionale schaal te komen tot een bijgesteld bedrijventerreinenbeleid, waarbij de kwaliteitsaspecten (duurzaamheid) en de samenhang tussen bestaande en nieuwe terreinen, uitgangspunt zijn.

Dat is de aanleiding geweest dat de Regioraad van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) de Regionale Agenda Bedrijventerreinen 2008 (RAB) heeft vastgesteld. Het beleid volgens de RAB richt zich op het in stand houden en realiseren van een gezonde bedrijventerreinenmarkt door:

- Voldoende terreinen van voldoende kwaliteit;
- Bevorderen van een zorgvuldige uitgifte van nieuwe terreinen in de subregio;
- Bevorderen van hergebruik en het tegengaan van leegloop op bestaande terreinen;
- Samenhangend (in de Kempen) en vraaggericht (marktgericht) bedrijventerreinbeleid.

Op grond van de gemeenschappelijke regeling SRE moeten de gemeenten deze RAB en subregionale- en regionale uitvoeringsagenda als leidraad hanteren voor het gemeentelijke bedrijventerreinenbeleid. De provincie en het samenwerkingsverband kunnen de gemeenten daarop aanspreken. Daarbij is door de provincie aangegeven, dat zij de RAB als referentiekader bij de opstelling van nieuwe bestemmingsplannen voor bedrijventerreinontwikkeling hanteren.

Grondbehoefte

In de RAB is aangegeven, dat het aanbod in de Kempen tot 2020 162 ha zal bedragen versus ongeveer 135 ha vraag. Dat zou een overaanbod betekenen, maar de werkelijke situatie ligt echter genuanceerder:

- Zo is er op korte termijn weinig bedrijfsgrond beschikbaar. In Bergeijk is nog ongeveer 4 ha beschikbaar, maar een belangrijk deel is al vergeven;
- Van het aanbod neemt het KBP ongeveer 40% voor haar rekening. Dat terrein is echter alleen bestemd voor bedrijven met een kavelgrootte van 5.000 m² of meer, terwijl het overgrote deel van de grondbehoefte bestaat bij 5000- bedrijven;
- Een groot deel van de bestemmingsplannen voor bedrijventerreinen is nog zacht te noemen, zodat op middellange termijn vanuit die plannen nog geen bedrijfsgrond uitgeefbaar wordt;
- De Kempische bedrijventerreinen moeten ook plaats gaan bieden aan hoogwaardig (zichtlocaties) en meer functionele vraag.

Het vorenstaande noopt tot Kempische samenwerking en, om overaanbod tegen te gaan, tot gefaseerde uitgifte van bedrijventerreinen. Behalve in beperkte hoeveelheid in Bergeijk, is momenteel in de Kempen geen direct uitgeefbare bedrijfsgrond aanwezig.

De gemeente Eersel geeft invulling aan de uitvoering van de RAB door bestemmingsplan Meerheide III thans in ontwikkeling te brengen en te realiseren. Gezien het vrijwel ontbreken van het huidige aanbod aan bedrijventerreinen tot aan de middellange termijn, is het noodzakelijk om snel bedrijfsgrond op Meerheide III te kunnen uitgeven.

Om toch invulling te kunnen geven aan de uitbreidingsbehoefte van KLG Europe Eersel is ruimte gezocht in de directe nabijheid van bedrijventerrein Meerheide in het gebied dat in de StructuurvisiePlus is aangeduid als 'zoeklocatie uitbreidingsmogelijkheden bedrijven'. Het bedrijventerrein Meerheide is in aanvang bovendien primair ontwikkeld ten behoeve van de transport- en logistieke sector.

Verder is het belangrijk te vermelden dat het bestuur van het Kempische Bedrijvenpark (KBP) heeft aangegeven vanwege de omvang van het bouwplan geen ruimte te kunnen bieden aan het bedrijf KLG Europe Logistics Meerheide. Voorts heeft onderzoek door TNO in opdracht van de provincie duidelijk gemaakt dat er behoefte is aan specifieke logistieke parken zoals Meerheide. Belangrijke aandachtspunten daarbij zijn, naast de ligging aan een snelweg, de beveiligingsmogelijkheden van en op het terrein en de mogelijkheden voor bedrijven 24 uur per dag te kunnen werken zodat nachtdistributie mogelijk is.

Structuurvisie Meerheide III en het Masterplan Meerheide (2009)

De gemeente Eersel is voornemens om, aansluitend op het bestaande bedrijventerrein Meerheide (fase I en II) een nieuw bedrijventerrein te ontwikkelen. Meerheide fase III levert voor de komende jaren een belangrijke bijdrage aan de beschikbare ruimte voor bedrijvigheid in de gemeente Eersel.

De Structuurvisie Meerheide III en het Masterplan Meerheide hebben tot doel de gewenste toekomstige ontwikkeling van het nieuwe en het bestaande bedrijventerrein vast te leggen. Beide plannen beschrijven de hoofdlijnen van de ruimtelijke en functionele ontwikkeling van bedrijventerrein Meerheide I, II en III. In samenhang hiermee wordt ook gekeken naar de ontwikkelingen van Becx en Kuijken (KLG Europe Logistics Meerheide) en de transformatie van de groene zone tussen Meerheide en Duizel.

De inrichting van het nieuwe deel van het bedrijventerrein, Meerheide III, komt voort uit de eerder gekozen opzet van de Meerheide I en II en de ligging van de hoogspanningsleiding dwars door het gebied. Ook zijn bestaande waardevolle elementen, zoals de door bomen begeleide Biesvendreef, 't Biesven en de met lintbebouwing bebouwde Knegselsedijk, in het stedenbouwkundig ontwerp ingepast.



Afbeelding 7: uitsnede Structuurvisie Meerheide III

Op basis van de ligging van de hoogspanningsleiding en de ruimtelijke structuur van Meerheide I en II is gekozen voor een rationele wegenstructuur waarbinnen de bedrijfskavels kunnen worden ingevuld. De wegenstructuur wordt in het zuiden aangesloten op de bestaande wegenstructuur van Meerheide. In het noordoosten van het plangebied wordt de wegenstructuur van Meerheide III aangesloten op de Steenovens. Gezien de directe aansluiting van de Steenovens op de autosnelweg A67 zal deze route vooral worden gebruikt door verkeer van en naar Meerheide III. Ook door het verkeer van en naar KLG Europe Logistics Meerheide en het naastgelegen transportbedrijf Becx zal deze ontsluitingsroute worden gebruikt. Een ontsluiting van de bedrijven via de weg Meer, richting Duizel, is niet aan de orde.

Er zijn op Meerheide III geen wegen aan de rand van het bedrijventerrein voorzien. Hierdoor grenzen de achterzijden van de bedrijfspercelen aan het buitengebied. Hiermee is het mogelijk de randen van het bedrijventerrein groen aan te kleden en de overgang naar het buitengebied te verzachten. Tussen de Kneegsedijk en de bedrijfspercelen zijn hier achtereenvolgens een strook agrarische grond en een groenstrook met afschermende beplanting voorzien. De groenstrook loopt door aan de westzijde van Meerheide III, zodat hier sprake is van een groene overgang tussen het bedrijventerrein en een te ontwikkelen landschapszone tussen Meerheide en Duizel. Het aan te planten bosgebied op het bedrijfsperceel van KLG Europe Logistics Meerheide maakt onderdeel uit van deze landschapszone.

2.4 Het plan in relatie tot het vigerende beleid

Het plan behelst de bouw van een bedrijfsgebouw met bijbehorende opstallen, laad- en loskuilen en parkeerterrein met een omvang van circa 76.000 m². De totale omvang van het perceel is ongeveer 115.000 m² (inclusief groene bufferzone). Met dit plan kan transportbedrijf KLG Europe Eersel voorzien in haar uitbreidingsbehoefte als gevolg van groeiende bedrijfsactiviteiten.

De ontwikkeling van het plan KLG Europe Logistics Meerheide past binnen de beleidskaders van Rijk, provincie en gemeente, met als uitzondering het vigerende bestemmingsplan. Het plan kan geschaard worden onder de noemer 'geconcentreerde en gebundelde verstedelijking' en 'zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik'. Het plan sluit namelijk ruimtelijk en functioneel aan bij bedrijventerrein Meerheide. Ook is sprake van een geconcentreerde (ruimtelijke) uitbreiding van het areaal bedrijventerrein. Het plangebied ligt in het gebied dat in de StructuurvisiePlus is bestempeld als 'zoeklocatie uitbreidingsmogelijkheden bedrijven'. Met dit plan wordt voorts beoogd de economische groei van een lokaal (transport)bedrijf te faciliteren en werkgelegenheid te behouden en vergroten.

3. Gebiedstypering

3.1 Historische ontwikkeling

Met de ontwikkeling van het bedrijventerrein Meerheide, medio jaren negentig, kwam een einde aan vele decennia van overwegend agrarisch gebruik van de gronden. Het bedrijventerrein Meerheide is oorspronkelijk mede aangelegd ter verwezenlijking van een provinciale doelstelling uit het Structuurschema bedrijventerreinen Eindhoven/Kempenland, te weten het verbeteren van de sociaal-economische structuur. Door de hervestiging van transportbedrijven op een gunstige locatie werden niet alleen knelpunten in kleine kernen opgelost maar het betekende ook het behoud en de versterking van werkgelegenheid in de regio.

Naast de voor transport en distributiebedrijven gereserveerde oppervlakte van 12,4 ha is op Meerheide I voor lokale bedrijvigheid destijds al 6,2 ha gereserveerd waarvan de uitgifte is gestart nadat alle gronden op het bedrijventerrein Haagdoorn waren uitgegeven. Als logische uitbreiding is vervolgens Meerheide II in procedure gebracht en dit gedeelte, met een uitgeefbare oppervlakte van 4,2 ha, is in de periode 2004-2007 uitgegeven.

Gelet op deze voorgeschiedenis lag het voor de hand om met de ontwikkeling van Meerheide III, vanaf medio 2006 tot nu, in de behoefte aan bedrijventerrein te voorzien en het bestaande bedrijventerrein uit te breiden. Een versnippering van bedrijventerreinen over de gemeente werd niet logisch geacht. Meerheide III heeft een bruto oppervlakte van circa 22 ha en levert voor de komende jaren een belangrijke bijdrage aan de beschikbare ruimte voor bedrijvigheid.

3.2 Ruimtelijke structuur

Het plangebied sluit in het oosten aan op het bestaande bedrijventerrein Meerheide. Hier biedt het bedrijventerrein Meerheide plaats aan overwegend grootschalige bedrijvigheid met relatief grote en hoge bedrijfshallen, te weten die van de transportbedrijven Becx en KLG Europe Eersel. Op het overige deel van Meerheide I en II zijn de bedrijven en bedrijfshallen over het algemeen wat kleinschaliger.

Aan de noordzijde van het plangebied liggen sportvelden die worden omgeven door opgaand groen. Ten westen en noordwesten wordt het plangebied omgeven door open agrarisch gebied met enkele verspreid liggende (bedrijfs)woningen. Verder ten westen, voorbij de Akkerstraat, begint de bebouwde kom van de kern Duizel. De harde bebouwingsrand van het bestaande bedrijventerrein Meerheide schuift weliswaar op in westelijke richting maar het open gebied tussen de kern Duizel en bedrijventerrein Meerheide blijft in voldoende mate behouden. De zuidkant van het plangebied grenst aan de autosnelweg A67 en vervolgens het industrieterrein De Haagdoorn.

Door de uitbreiding van het areaal bedrijventerrein in de directe omgeving van Meerheide I, II en III vindt geen wezenlijke verandering plaats van het ruimtelijke beeld. De beeldbepalende elementen - de grootschalige bedrijfsbebouwing, het open gebied richting Duizel en de autosnelweg A67 - blijven in eenzelfde verhouding tot elkaar bestaan.

3.3 Verkeersstructuur

Autoverkeer

Het plangebied ligt aan de Meer. Deze weg is geen doorgaande route richting Meerheide. De Steenovens is de primaire ontsluitingsweg die het bedrijventerrein Meerheide verbindt met de op- en afrit van de autosnelweg A67. Via de Akkerstraat aan de westkant en vervolgens Habraken wordt aangesloten op de N284. Het merendeel van de vervoersbewegingen verloopt van en naar de autosnelweg A67. Door verkeerstechnische maatregelen zal ervoor worden gezorgd dat de primaire ontsluiting via Meerheide verloopt en geen transportverkeer door de kern Duizel komt.

Fietsverbindingen

In de nabijheid van het plangebied bevinden zich, even als in de rest van Duizel, geen vrijliggende fietspaden. De Meer vormt een onderdeel van de huidige fietsroute van Duizel naar het E3-strand en Knegsel. De gemeente onderzoekt momenteel of er een fietsverbinding mogelijk is tussen Eersel (de Haagdoorn) en Meerheide.

Openbaar vervoer

Het plangebied wordt niet direct ontsloten door enige vorm van openbaar vervoer. De meest nabije bushaltes zijn gelegen in de kernen van Eersel (en het E3-strand) en Duizel.

3.4 Groen- en waterstructuur

Het ruimtelijke beeld van het buitengebied van de gemeente Eersel bestaat grofweg uit een viertal componenten: bossen, beekdalen, oude akkercomplexen en (half) open agrarisch gebied. Het plangebied ligt op ontgonnen heidevelden met vennen en laat zich karakteriseren als (half) open agrarisch gebied dat in gebruik is als akker en grasland.

Van grootschalige groenstructuren is echter geen sprake. De beeldbepalende groenstructuur wordt gevormd door de laanbeplanting langs de Meer, rondom de nabijgelegen sportvelden en de landschappelijk waardevolle houtwal rondom de agrarische bedrijfswoningen aan de noordkant van het perceel. De laanbeplanting is echter niet consequent genoeg aanwezig om van een waardevol, structurerend stedenbouwkundig element te spreken. Iets ten westen van het plangebied, op een naburig perceel, ligt een klein bosareaal (circa 3 hectare). Door de ligging direct langs de autosnelweg A67, op ruime afstand van de doorgaande weg is ook geen sprake van een beeldbepalend groenelement.

Het plangebied ligt niet in het stroomgebied van een grote waterloop en wordt ook niet doorkruist door een watergang. Aan de zuidkant, langs de autosnelweg A67, ligt wel een watergang. Deze watergang dient de afwatering van het wegwater in oostelijke richting. Iets verder van het plangebied ligt watergang BZ97 die onderdeel uit maakt van het afwateringssysteem van bedrijventerrein Meerheide. De genoemde waterlopen hebben geen directe invloed op de ruimtelijke structuur van het plangebied.

3.5 Functionele structuur

Het plangebied is momenteel grotendeels onbebouwd en in agrarisch gebruik. Aan de noordzijde, aan de Meer, liggen bestaande woningen en opstallen. Naastgelegen gronden zijn ook in overwegend agrarisch gebruik of in gebruik als sportvelden. De woningen op de nabijgelegen percelen liggen op 150 tot 180 meter afstand. Het gebied ligt ingeklemd tussen de bebouwde kom

van Duizel, de autosnelweg A67 en bedrijventerrein Meerheide. Gelet op de ligging aan de autosnelweg A67 en nabij een op- en afrit is de omgeving van het bedrijventerrein Meerheide uitermate geschikt voor transportbedrijven en logistieke dienstverleners.

De beoogde wijziging naar een bedrijfsmatig gebruik komt voort uit de behoefte van transportbedrijf KLG Europe Eersel om in de directe omgeving haar bedrijfsactiviteiten uit te breiden. Uitbreiding is om bedrijfseconomische redenen nodig en levert synergievoordelen op doordat faciliteiten door beide bedrijfseenheden kunnen worden gedeeld.

De kom van Duizel ligt op circa 400 meter afstand. Duizel heeft overwegend een woonfunctie, maar ook niet-woonfuncties tref je hier aan, zoals (kleinschalige) bedrijven, detailhandel, horeca, (commerciële) dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen.

De (niet-agrarische) bedrijven in de omgeving zijn geconcentreerd op het aangrenzende bedrijventerrein Meerheide I, II en III en op industrieterrein De Haagdoorn.

3.6 Cultuurhistorie

Duizel ligt op een dekzandrug waar zich de oude akkers concentreerden. Ten oosten van dit open akkercomplex, ter hoogte van het plangebied, lagen heidevelden met vennen die in gebruik waren als gemeenschappelijke grond. Het was een woest en open landschap, dat beschouwd werd als terreinen waar van alles gehaald kon worden voor de landbouw en als gebied waar het vee kon weiden.



*Afbeelding 8:
plangebied omstreeks 1900*

Op het einde van de 19e en de eerste helft van de 20e eeuw werd de balans tussen de landbouwgronden en de woeste gronden verstoord. De uitvinding van de kunstmest en het prikkeldraad veranderde het landschap drastisch. De komst van kunstmest maakte een einde aan de slechte mestsituatie die de ontginningen lange tijd had geremd. Een eerste aanslag op de landschappelijke structuur was de grootschalige ontginningen van heidevelden. Rond 1900 is het gebied volledig ontgonnen en in gebruik genomen als akker dan wel grasland en later dus deels als bedrijventerrein.

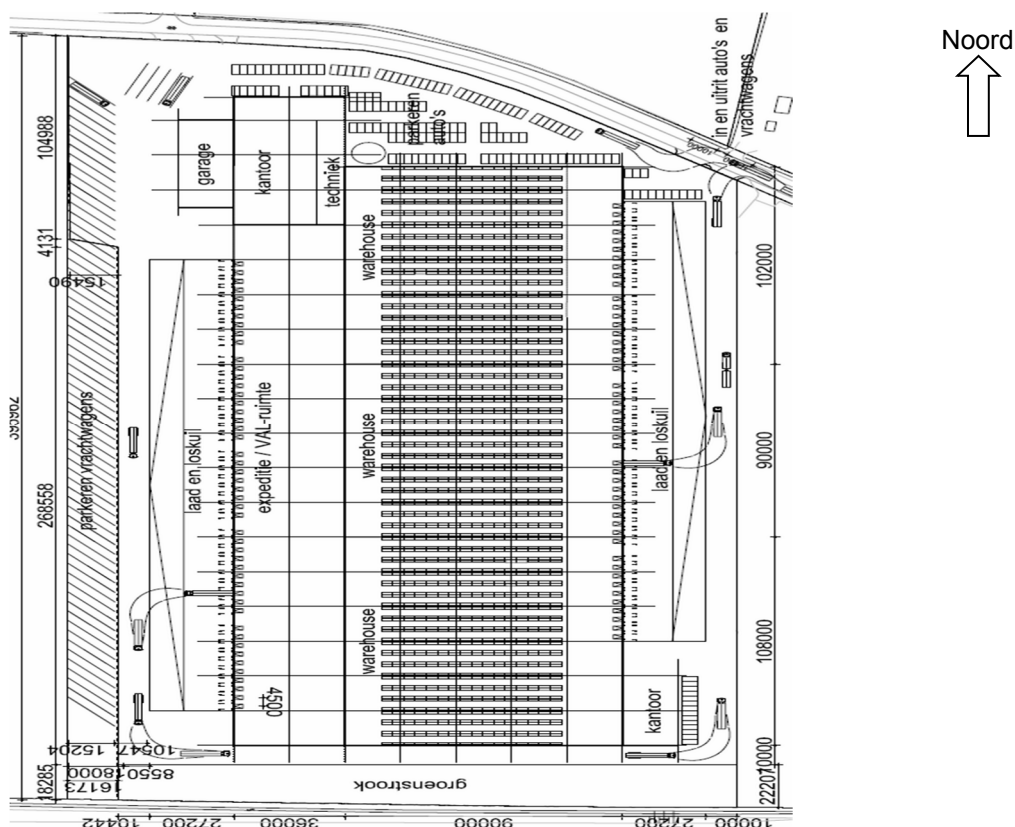
4. Planbeschrijving

Doel van het bestemmingsplan is te voorzien in een juridisch-planologische regeling voor de uitbreiding van transportbedrijf KLG Europe Eersel. Vanwege groeiende bedrijfsactiviteiten heeft transportbedrijf KLG Europe Eersel, gevestigd op bedrijventerrein Meerheide, haar uitbreidingsbehoefte kenbaar gemaakt bij de gemeente Eersel. Het plan 'KLG Europe Logistics Meerheide' moet zorgen voor de realisatie van de uitbreidingsplannen. In dit hoofdstuk wordt beknopt aandacht besteed aan het plan. Bij de vormgeving van het plan hebben het bouwplan van de firma KLG Europe Eersel (zie afbeelding 9) en het Masterplan voor de uitbreiding van bedrijventerrein Meerheide een rol gespeeld.

4.1 Het plan

Het plangebied komt ten (zuid)westen van het bedrijventerrein Meerheide te liggen. Op het naastgelegen perceel in de richting van Meerheide zal transportbedrijf Becx zich vestigen. Langs de autosnelweg A67 ontstaat zo een cluster van transport- en distributiebedrijven.

Het plan KLG Europe Logistics Meerheide behelst de bouw van een bedrijfsgebouw met bijbehorende opstallen, laad- en loskuilen en parkeerterrein. Het totale perceel is circa 115.000 m² groot, inclusief groene bufferzone. Ongeveer 76.000 m² (inclusief parkeerterrein) wordt voor bedrijfsdoeleinden in gebruik genomen. Het bouwblok kent een rechthoekige grondvorm en levert een doosvormig bouwvolume op bestaande uit een grote op- en overslaghal met twee kleine uitbouwen aan de noordwest en zuidoost kant van het gebouw. De maximale bouwhoogte bedraagt 14,5 meter, deze hoogte is bepaald door de wijzigingsbevoegdheid zoals deze is opgenomen in het bestemmingsplan Meerheide. Voor transport- en logistieke bedrijven is in dit bestemmingsplan een maximale bouwhoogte van 12 meter opgenomen. Door het toepassen van een wijzigingsbevoegdheid kan deze hoogte bepaald worden op 14,4 meter (12 meter +20%).



Afbeelding 9: plattegrond

4.2 Parkeren en ontsluiting

Het bouwperceel ligt aan de Meer en zal worden ontsloten door middel van een verharde in- en uitrit. De ontsluiting moet op die locatie gerealiseerd worden zodat het Gildeterrein nog ontsloten kan worden en geen verkeer richting Duizel kan. De inrit gaat over in het parkeerterrein aan de voorzijde van het bedrijfsgebouw (zie afbeelding 9). Eenmaal op het terrein kunnen de vrachtwagens tegen de richting van de klok naar de westelijke laadkuil om te laden en lossen. In dezelfde richting zullen de vrachtwagens verder rijden, om het bedrijfsgebouw heen, om aan de oostkant (eventueel via de oostelijke laadkuil) het terrein weer te verlaten. De in- en uitrit worden voorzien van poorten. Rondom het gehele perceel wordt een hekwerk geplaatst. Tussen de in- en uitrit en bedrijventerrein Meerheide I wordt de Meer geschikt gemaakt voor vrachtverkeer, met dien verstande dat door verkeerstechnische ingrepen en voorzieningen het vrachtverkeer niet richting Duizel kan, maar primair via Meerheide wordt ontsloten. Er is hierbij gekozen voor hetzelfde wegprofiel als op bedrijventerrein Meerheide I.

4.3 Landschappelijke inpassing

Gelet op de omvang van het bedrijfsgebouw is een goede ruimtelijke inpassing gewenst. Conform het Masterplan uitbreiding bedrijventerrein Meerheide wordt rondom het bedrijfsperceel een robuuste groenstructuur aangelegd. Aan de achterzijde van het bedrijfsgebouw, langs de autosnelweg A67, wordt een groenstrook aangelegd van circa 15 meter breed. Rekening houdend met de wensen van omwonenden en de bewoners van de kern Duizel is met de initiatiefnemer afgesproken een omvangrijke groene buffer aan te leggen aan de westzijde van het perceel. Door over de volle diepte van het bedrijfsperceel een bos aan te leggen van circa 3,5 hectare wordt een duurzame groene ruimte gecreëerd ter afscherming van de bedrijfsgebouwen. Het geprojecteerde bos wordt ingepland met hoofdzakelijk een inheemse boomsoort. Alle genoemde groenstructuren worden door de initiatiefnemer en/of de grondeigenaar aangepland en onderhouden.

5. Watertoets

Sinds 1 november 2003 is het wettelijk geregeld dat voor het vaststellen van ruimtelijke plannen de watertoetsprocedure moet worden doorlopen. De watertoets is een procesinstrument waardoor de waterbeheerder vroegtijdig wordt betrokken in de ruimtelijke planvorming. Hierdoor kan invulling gegeven worden aan de beleidsdoelstellingen in het plangebied en het water de ruimte krijgen die het nodig heeft.

5.1 Beleidskader

Bij het opstellen van de watertoets is rekening gehouden met de hieronder in het kort beschreven beleidskaders op Europees, nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau.

Europees beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000) is op 22 december 2000 in werking getreden en bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren, kustwateren en grondwater. Voor het uitwerken van de doelstellingen worden per stroomgebied plannen opgesteld. In deze beheersplannen staan de ambities en maatregelen beschreven voor de verschillende gebieden. De ecologische ambities worden vooral op het niveau van de deelstroomgebieden bepaald.

Rijksbeleid

Het Rijksbeleid op het gebied van waterbeheer is in diverse nota's vastgelegd, vooral het Nationaal Waterplan en het Nationaal Bestuursakkoord Water (2003) zijn van belang. Het bestuursakkoord heeft tot doel "om in de periode tot 2015 het hoofdwatersysteem in Nederland te verbeteren en op orde te houden". Het gaat daarbij om het aanpakken van de gevolgen van de zeespiegelstijging, bodemdaling en een veranderend klimaat. Belangrijk onderdeel is om de drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen, afvoeren' in alle overheidsplannen als verplicht afwegingsprincipe te hanteren. In het bestuursakkoord is vastgelegd dat de watertoets een verplicht te doorlopen proces is in waterrelevante ruimtelijke planprocedures, waarbij een vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerder in de planvorming wordt gewaarborgd. Verder is water in de Nota Ruimte een belangrijk, structurerend principe voor bestemming, inrichting en gebruik van de ruimte. Om problemen met water te voorkomen moet, anticiperend op veranderingen in het klimaat, de ruimte zo worden ingericht dat water beter kan worden vastgehouden of geborgen.

Provinciaal en regionaal beleid

Op provinciaal niveau is het waterbeheer vastgelegd in het Waterplan 2010 – 2015.

Het Provinciaal Waterplan (PWP) bevat het strategische waterbeleid van de provincie en is tevens het beheerplan voor grondwateronttrekkingen. Het plan is afgestemd op de verplichtingen uit de Europese Kaderrichtlijn Water. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening is het PWP de structuurvisie voor het aspect water. Behalve dat het PWP de uitgangspunten aangeeft voor het waterbeleid van waterschappen en gemeenten, toetst de provincie aan de hand van dit plan ook of de plannen van de waterschappen passen in het provinciale beleid. Het Waterplan is voorzien van een uitvoeringsprogramma en doelstellingen.

In het waterplan wordt rekening gehouden met de specifieke kenmerken van Noord-Brabant. Het grootste deel van de provincie bestaat uit hellend zandgebied. Daarom hebben beken en grondwater een belangrijke plaats gekregen in het plan. In het plan is ook aandacht voor het evenwichtig omgaan met de vele belangen die water dient. Hiervoor worden de principes van de

people-planet-profitbenadering gehanteerd. Voor oord-Brabant zijn deze uitgangspunten vertaald in de Telos-driehoek. Vanuit de sociaal-maatschappelijke invalshoek (people) krijgen veiligheid tegen overstroming, bescherming tegen wateroverlast, een betrouwbare openbare watervoorziening en goede recreatievoorzieningen aandacht. Vanuit de economische invalshoek (profit) heeft het plan aandacht voor onder meer een goede watervoorziening voor industrie en landbouw en voor het transport over water. De derde invalshoek (planet) gaat uit van het water als voorwaarde voor een gezonde leefomgeving voor mens en natuur.

Het plan streeft naar verbetering van de waterkwaliteit, zoals vermindering van stikstof afkomstig uit diffuse bronnen en verdrogingsbestrijding. Ook de inrichting van beken en kreken en de aanleg van ecologische verbindingzones langs waterlopen vragen om een impuls.

Voor de uitvoering wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de voortzetting en uitvoering van bestaande afspraken centraal staan, voor zover dat mogelijk is binnen de randvoorwaarden van het Europese en nationale waterbeleid. De aanpak kenmerkt zich door het streven naar integrale oplossingen voor problemen, werkend vanuit de kennis over het functioneren van watersystemen. Gestreefd wordt naar een gebiedsgerichte manier van werken.

Voor de verbetering van waterkwaliteit wordt primair uitgegaan van de aanpak van de bronnen. Zeer risicovolle activiteiten binnen beschermingszones blijven verboden.

Grondwatervoorraden blijven gereserveerd voor menselijke consumptie. Voor andere, laagwaardige toepassingen worden alternatieven ingezet. De industrie krijgt onder voorwaarden meer ruimte voor uitbreiding en nieuwe onttrekkingen.

Ter versterking van de uitvoering wordt door de provincie, naast de regierol, ingezet op het instrumentarium van regelgeving, communicatie en educatie en financiële bijdragen.

Op de kaart 'Structuurvisie Water', behorende bij het Waterplan, zijn voor het plangebied geen specifieke aanduidingen of doelstellingen opgenomen.

Beleid waterschap en gemeente

Aangezien het waterbeheer in Eersel is opgedragen aan het Waterschap De Dommel dient rekening te worden gehouden met het vigerende beleid van het waterschap dat bestaat uit het Waterbeheerplan III "Krachtig water" en de Keur van het waterschap (2009).

Het waterbeleid van de gemeente is vastgelegd in het Gemeentelijk waterplan Eersel en het daarmee verbonden Gemeentelijk Rioleringsplan. Dit laatstgenoemde plan richt zich op een verbetering van de kwaliteit van het rioleringsstelsel, op de vermindering van de vuiluitwerp naar het oppervlaktewater, de bodem en het grondwater, op het voorkomen van overlast en op het vasthouden van schoon hemelwater in het gebied. Vanuit de watersysteembenadering is een beleidsrichting geformuleerd die is gebaseerd op zes thema's: verdroging beperken, wateroverlast tegengaan, water meer beleven, goed rioolstelsel, water(bodem)kwaliteit verbeteren en zuinig omgaan met drinkwater en veiligheid tegen overstromingen.

Uitgangspunt in het huidige beleid van gemeente, waterschap en provincie is dat planontwikkeling moet aansluiten bij een duurzaam integraal waterbeheer. Dit is onder meer vastgelegd in een gezamenlijke notitie van de waterschappen De Dommel en Aa en Maas, de beleidsnotitie "Ontwikkelen met duurzaam wateroogmerk" (2006). In deze notitie wordt de beleidsregel "hydrologisch neutraal ontwikkelen" uiteengezet. Deze beleidsregel houdt in dat:

- Grondwaterneutraal gebouwd moet worden;
- Geen negatieve verstoring van de grondwaterstanden en -stromingen mag worden veroorzaakt om grondwateroverlast en/of verdroging op de locatie en het boven en benedenstrooms gelegen gebied te voorkomen;

- Het regenwater binnen het plangebied hergebruikt moet worden, als dit niet mogelijk is moet het water worden afgekoppeld van de riolering, bij voorkeur door infiltratie en anders door buffering of berging;
- Het verharde oppervlak zoveel mogelijk beperkt wordt;
- Maatregelen getroffen moeten worden ter voorkoming van grondwatervervuiling;
- Het gebruik van uitloogbare materialen die in direct contact kunnen komen met hemelwater is niet toegestaan.

5.2 Beschrijving watersysteem

Door SRE Milieudienst is een watertoets opgesteld (Waterparagraaf KLG Europe Logistics Meerheide, januari 2010). Onderhavige waterparagraaf is het resultaat van deze watertoets. In de beschrijving van het watersysteem is uitgegaan van twee situaties: de huidige situatie en de situatie na voltooiing van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt. Bij de beschrijving van het watersysteem komen achtereenvolgens de volgende thema's aan de orde: oppervlaktewater, grondwater, regen- en afvalwatersysteem.

5.2.1 Huidige situatie

Oppervlaktewater

Ten zuiden, westen en oosten van het plangebied zijn enkele watergangen gelegen, waaronder de watergang BZ97. Deze watergang is vastgelegd in de legger van het waterschap en is onderdeel van het afwateringssysteem van Meerheide. De riooloverstorten van het verbeterd gescheiden stelsel zijn hierop aangesloten.

Op ongeveer 500 m afstand ten noorden van het plangebied ligt een vijver die wordt gebruikt als blusvijver. Deze vijver wordt voor een deel voorzien van water door het relatief schone dakwater van bedrijven op Meerheide, door grondwater en door neerslag. Het waterpeil van de vijver wordt gereguleerd met een afvoerleiding richting BZ97. De BOB (Binnen Onderkant Buis) heeft een hoogte van 26,19 m+NAP.

Grondwater en bodem

Op de bodemkaart van Nederland (1:50.000, kaartblad 51 West, Eindhoven) wordt het plangebied getypeerd als een samengesteld bodemtype, bestaande uit veldpodzolgrond en voedselrijke eerdgrond. De bodem bestaat uit lemig fijn zand. De opbouw van de grond bestaat uit een toplaag van 5-25 m dik grof zand en grind (formatie van Sterksel), met daaronder een laag van 10-15 m dik met zand van diverse korrelgrootte en lagen leem, klei of grind. Het plangebied maakt deel uit van het Kempisch Plateau. Deze horst wordt begrensd door de tektonische breuk Feldbiss. Het plangebied is gelegen in een geologisch stijgingsgebied.

Volgens de wateratlas is de GHG (Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand) 100-120 cm-mv met in het zuiden GHG van circa 80-100 cm-mv. De GLG (Gemiddeld Laagste Grondwaterstand) is ongeveer 180-250 cm-mv en de bijbehorende grondwatertrap is VII. Volgens de grondwaterkaart van TNO is de grondwaterstand in het gebied circa 26 m + NAP en stroomt in noordoostelijke richting. Bij bodemonderzoek in april (voor Meerheide III) en augustus 2008 werd een gemiddelde grondwaterstand van 1,40 m-mv respectievelijk van 2,00 m-mv vastgesteld.

De infiltratiesnelheid (k-waarde) van de bodem ter plaatse wordt geschat op 0,5 m/d. Het betreft een ruime schatting die gebaseerd is op het bodemtype en in het veld vastgestelde k-waarde in de omgeving van de onderzoekslocatie.

Het wegpeil in Meerheide I en II is $\pm 28,0$ m + NAP. Het wegpeil van het plangebied ligt ook op circa deze hoogte. Het bouwperceel ligt iets hoger dan het wegpeil. De bodem loopt af in noordelijke richting. Op het perceel wordt daarom geen wateroverlast verwacht.

In de directe omgeving zijn geen TNO-peilbuizen of metingen uitgevoerd die inzicht geven in het meerjarige verloop van het grondwater. Er zijn geen grondwateronttrekkingen bekend in de buurt en het plangebied ligt niet in een waterwingebied of boringvrije zone.

In augustus 2008 is er op het oostelijk deel van de locatie een bodemonderzoek uitgevoerd door SRE Milieudienst. Hieruit blijkt dat de bodemkwaliteit in milieuhygiënische zin geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling. In de boven- en ondergrond zijn geen verontreinigingen aangetroffen. In het grondwater zijn lichte verontreinigingen met barium, cadmium, kobalt en naftaleen aangetroffen. Daarnaast is een matige verontreiniging met koper en een sterke verontreiniging met nikkel en zink aangetroffen. Zink overschrijdt het achtergrondgehalte. In de hele Kempen is sprake van verontreiniging van het grondwater met Nikkel en zink. Deze verontreinigingen worden toegeschreven aan depositie en lozingen van de lokale zinkindustrie en het ophogen van terreinen met zinksintels.

Het bovengenoemde probleem is bekend en naar aanleiding daarvan is Actief Bodembeheer de Kempen (ABdK) opgezet. Dit is het milieuprogramma in Zuidoost-Brabant en Midden-Limburg dat de nadelige effecten van de vroegere bodemverontreiniging met zware metalen in en rondom de Kempen aanpakt.

Er wordt geadviseerd om geen gebruik te maken van het ondiepe grondwater voor gewasbesproeiing of drinkwater. Het verontreinigd ondiepe grondwater saneren, is vrijwel onmogelijk (qua techniek en prijs). Vooralsnog is er een meetnetwerk aangelegd om de kwaliteit van het grondwater voor de toekomst te bewaken. Infiltratie van schoon hemelwater wordt niet als een probleem aangemerkt.

Het gebied kent geen ecologische functie en er zijn geen ecologische ambities. Bij de gemeente en het waterschap is de ambitie aanwezig om de kwaliteit van de oppervlaktewateren te verbeteren. Een belangrijk middel hierbij is het afkoppelen van schone oppervlakten en het afvoeren van schoon hemelwater richting oppervlaktewater.

Hemel- en afvalwater

Bedrijventerrein Meerheide watert af op het verbeterd gescheiden stelsel en op verschillende oppervlaktewateren in het gebied. De wegen wateren af op de sloten langs de verschillende straten. Een deel van de bedrijven loost het relatief schone dakwater direct op BZ97 en de vijver. Ongeveer 18,2 ha van het bestaande bedrijventerrein loost het dakwater op het verbeterd gescheiden stelsel. In het stelsel kan circa 369 m³ geborgen worden. Dit betekent een berging van 2 mm per m² aangesloten oppervlak. Het stelsel heeft 2 neerslaguitlaten die lozen op BZ97. Deze overstorten hebben een drempelhoogte van 26,70 m+NAP. Het rioolgemaal van het regenwaterstelsel heeft een afvoercapaciteit van 37 m³/uur. Dit betekent dat per uur 0,2 mm per 1 m² aangesloten oppervlak afgevoerd wordt.

Het afvalwater wordt apart ingezameld. Het vuilwaterstelsel heeft een rioolgemaal met een capaciteit 64 m³/uur. Deze is voor bedrijventerrein Meerheide te klein. Wanneer de nieuwe fase ook aangesloten wordt, dient deze vergroot te worden.

Het huidige terrein KLG Europe Logistics Meerheide is in gebruik als agrarisch gebied. Het grootste deel is dus onverhard en watert niet af op sloten of riolering. Op het terrein is op moment van

schrijven nog sprake van bebouwing. Het afvalwater dat hiervan afkomstig is, wordt aangesloten op het verbeterd gescheiden stelsel van Meerheide.

5.2.2 Toekomstige situatie

De uitvoering van de voorgenomen planontwikkeling leidt tot een toename van het verhard oppervlak met 7,61 ha. In dit hoofdstuk worden de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling op het watersysteem beschreven.

Toename verhard oppervlak

De veranderingen binnen het plangebied zijn in onderstaande tabel inzichtelijk gemaakt.

Oppervlakken	Huidige situatie (m ²)	Toekomstige situatie (m ²)	Toename (m ²)
Daken	835	40.600	39.765
Terrein verharding	1.000	40.000	39.000
Totaal verhard	1.835	80.600	78.765
Onverhard	138.165	59.400	-78.765
Totaal	140.000	140.000	0

De toename van verhard oppervlak en het nieuwe waterbeleid hebben gevolgen voor het watersysteem. In het nieuwe watersysteem dient het afvalwater en hemelwater gescheiden verwerkt te worden. Dit betekent dat het hemelwater apart opgevangen wordt en ter plekke via de voorkeursvolgorde wordt verwerkt. Omdat de huidige bebouwing nog niet afgekoppeld is wordt de toename van het verhard oppervlak gesteld op 80.600 m².

Waterschap de Dommel en waterschap Aa en Maas hebben een toetsinstrumentarium "Hydrologisch Neutraal Ontwikkelen" ontwikkeld waarmee de benodigde berging in het plangebied berekend kan worden. Het instrument is gebaseerd op het rapport "Ontwikkelen met duurzaam wateroogmerk". In het rapport wordt aangegeven, dat de berging bepaald dient te worden door middel van de regenduurlijn $T = 10 + 10\%$ en de natuurlijke berging (en afvoer) van de bodem. Tevens wordt in het rapport aangegeven dat een bui van $T = 100 + 10\%$ niet tot overlast mag leiden. Uit het toetsinstrument komt naar voren, dat uitgaande van een toename van het verhard oppervlak van 80.600 m², een bergingscapaciteit van 4.098 m³ nodig is en 5.579 m³ niet tot overlast mag leiden.

Omgang met hemelwater

De voorkeursvolgorde is als volgt:

1. Hergebruik van het hemelwater als huishoudelijk of bedrijfswater;
2. Infiltreren van het hemelwater in de bodem;
3. Bergen en vertraagd afvoeren naar oppervlaktewater;
4. Afvoeren op riolering (bij voorkeur een verbeterd gescheiden stelsel).

De gemeente Eersel heeft in het waterplan opgenomen dat het infiltreren en het bergen met vertraagde afvoer naar oppervlaktewateren de voorkeur geniet. Ook waterschap de Dommel heeft deze voorkeur geuit.

Waterkwaliteit

Het verharde terrein zal in gebruik zijn voor laden en lossen, doorstroom van voertuigen en parkeren. Vrachtwagens zullen aan- en afrijden maar zullen niet consequent op het terrein gestald worden. Het hemelwater afkomstig van het verharde terrein zal door het gebruik van het terrein van mindere kwaliteit zijn. Tevens zal een vrachtwagenwasplaats gerealiseerd worden, deze dient

voorzien te zijn van een olie-afscheider en het gebruikte water mag niet met het hemelwater mee afstromen naar de berging.

Er moet rekening worden gehouden met het feit dat met het schone hemelwater olieresten en andere verontreinigingen (meegenomen door de vrachtwagens) afstromen. De verhardingen mogen om deze reden niet zonder meer aangesloten worden op de voorziening. Het hemelwater afkomstig van het dak kan wel direct hierop aangesloten worden.

Het hemelwater afkomstig van de verharding zal eerst door een slibvang en olieafscheider geleid moeten worden. Hiermee wordt een belangrijk deel van de verontreiniging weggevangen. Deze voorzieningen dienen regelmatig geïnspecteerd en schoongemaakt te worden.

Het is van belang dat bij de bouw van de bedrijfshal geen uitloogbare materialen (zoals koper, lood en zink) toegepast worden. Het wassen van vrachtwagens dient te geschieden op de speciale wasplekken zodat het vuile waswater kan afstromen op het riool.

5.3 Conclusie en aanbevelingen

Bij de realisatie van de plannen KLG Europe Logistics Meerheide zoals ze er nu zijn, zal het verhard oppervlak toenemen met circa 80.600 m². Met de huidige regelgeving dient bij de toename in verhard oppervlak, opvang voor het afstromend hemelwater gecreëerd te worden. Met behulp van toetsinstrumentarium "Hydrologisch Neutraal Ontwikkelen" is de opvang berekend op ongeveer 4.098 m³.

Het waterschap heeft aangegeven als voorkeur te hebben dat het afstromende hemelwater van de verharding aangesloten wordt op het aan te leggen Verbeterd Gescheiden Stelsel in Meerheide III. De gemeente heeft laten weten deze optie alleen ter beschikking te stellen aan ondernemers die over onvoldoende ruimte beschikken om het hemelwater op eigen terrein te bergen.

Waterberging zal plaats vinden op eigen terrein met extra voorzieningen om verontreiniging van afstromend hemelwater tegen te gaan.

Er dient een bergvoorziening met een open bodemstructuur aangelegd te worden met een vertraagde afvoer. Omdat de GHG redelijk laag is, is het mogelijk tijdelijke opvang in de bodem te creëren alvorens het water middels infiltratie zal wegzijgen.

Het hemelwater afkomstig van het dak kan direct op de voorziening aangesloten worden. Dit water is voldoende schoon.

Hemelwater wat van het verharde terrein afstroomt, dient door een extra voorziening geleid te worden alvorens het geïnfiltreerd kan worden. Gezien de functie van het terrein is de kans op verontreiniging door dit afstromende hemelwater, door meegevoerde stoffen, groter dan van hemelwater afkomstig van het dak. Door het water eerst door een zandvang en olieafscheider te laten stromen wordt verontreiniging afkomstig van het terrein voor een deel opgevangen. Wanneer deze voorzieningen goed aangelegd worden en goed onderhouden worden, zal de kans op verontreiniging verminderd worden.

Om verder verontreiniging van de bodem tegen te gaan kan in de bergvoorziening een toplaag van circa 30 cm dik aangelegd worden. Deze toplaag dient voldoende doorlatend te zijn en voorzien van een goed gehalte lutum en organisch stof, zodat eventueel nog aanwezige zware metalen, olie en Polycyclische Aromatische Koolwaterstoffen (PAK) kunnen accumuleren in deze

laag. Door deze toplaag een keer per jaar te bemonsteren kan in de gaten worden gehouden wanneer de laag vervangen dient te worden.

Er wordt gekozen voor een berging aan het oppervlak met infiltratiemogelijkheid. Dit is een makkelijk te onderhouden vorm van berging. Er hoeft in het plangebied geen rekening gehouden te worden met kinderen, het gaat om een bedrijventerrein.

De hoofdberging zal een voorziening zijn met een open bodemstructuur ten behoeve van infiltratie en de mogelijkheid om het water af te laten stromen op de hierboven genoemde sloot. De voorziening zal aangelegd worden op een diepte van circa 1,2 m-mv met taluds van 1:3. Het oppervlak van de bodem van de voorziening dient een afmeting te hebben van minimaal 4.098 m². Op deze manier kan de volledig benodigde berging gerealiseerd worden bij een maximale stijghoogte van 1,0 m in de voorziening. Er wordt geadviseerd een groter bodemoppervlak aan te houden van 3.960 m² zodat een bui van T = 100 + 10% niet tot problemen leidt.

Op het naastgelegen perceel van Becx is aan de achterzijde van het terrein in de groene buffer een sloot gepland ten behoeve van berging. De sloot heeft een bodembreedte van 2 m en is 1,5 m diep met een stijghoogte van 1,2 m en taluds van 1:1. Er wordt geadviseerd om deze sloot aan de achterzijde van het terrein van KLG Europe Logistics Meerheide door te trekken over de volledige breedte van het te verhardende terrein. Hiermee wordt berging gerealiseerd voor circa 833 m³ hemelwater.

In de hoofdberging is voldoende ruimte gereserveerd om te kunnen voldoen aan de gestelde eis van 4.098 m³. De sloot aan de achterzijde, die doorgetrokken wordt van het perceel Becx, zal dan ook dienen als noodoverloop. Om een stijghoogte van 1,0 m in de hoofdberging te kunnen realiseren zal op circa 0,2 m-mv een aansluiting naar de sloot gerealiseerd worden. De sloot, die wordt doorgetrokken, is al voorzien van een overstort op BZ97. In de sloot wordt extra berging gerealiseerd dat een bui van T = 100 + 10% niet tot problemen zal leiden. Zoals gesteld in de waterparagraaf voor het terrein Becx zal op een hoogte van 27,7 m + NAP de overstorten naar BZ97 gerealiseerd worden. Andere overstorten op BZ97 hebben een hoogte van 26,7 m + NAP.

Het water dient via leidingen naar de voorzieningen geleid te worden. Vooraf aan het instromen in de voorzieningen dient het water door een zandvang en olieafscheider geleid te worden. Op deze manier wordt een belangrijk deel van de verontreinigingen opgevangen.

De voorzieningen dienen zo aangelegd te worden dat ze een open bodem structuur hebben/behouden, zodat het mogelijk is om te infiltreren. De doorlatendheid van de bodem is geschat op basis van waterkaarten. Volgens deze kaarten is infiltratie zeer goed mogelijk. Om zeker te zijn dat dit mogelijk is dient geohydrologisch onderzoek ter plaatsen uitgevoerd te worden.

Ten behoeve van onderhoud dient er naast de sloot een onderhoudspad aangelegd te worden dat voldoende breed is en vrij van obstakels. Ook de hoofdberging dient goed toegankelijk te zijn voor onderhoud.

Tevens is het van belang dat de berging niet volledig omgeven wordt door bomen met een hoog bladverlies. Het bladverlies, wanneer deze terecht komt in de berging, heeft een negatief effect op de infiltratie. Er wordt dan ook geadviseerd om de berging tegen het bedrijfsterrein en aan de achterzijde van het perceel te leggen zodat de berging aan twee zijden al vrij is van bomen. Zo is de berging goed toegankelijk en makkelijker bladvrij te houden. Bij de aanleg van het geplande

bos kan ook rekening worden gehouden met de infiltratie van de berging door bijvoorbeeld nabij de berging bomen met een laag bladverlies te planten.

Onderhoud van de bergingsvoorziening is de verantwoording van de eigenaar van het terrein en bestaat uit het regelmatig maaien en bladvrij houden van de voorziening.

Ten slotte dient in het kader van de Keur van waterschap de Dommel tijdig ontheffing aangevraagd te worden bij het waterschap voor alle waterhuishoudkundige ingrepen. Dit kan gecombineerd met de aanvraag ten behoeve van het terrein Becx. Met betrekking tot het lozen van hemelwater op een watergang opgenomen in de Keur van het waterschap is door het waterschap een vergunningsplicht ingesteld. Lozingen tot ca. 40 m³/h hebben in de overige gebieden minder relevantie voor het watersysteem en worden niet als vergunningsplichtig beschouwd. Bij de lozing van grotere hoeveelheden water is sprake van een versnelde afvoer waarbij terdege rekening moet worden gehouden met de omgeving. Om deze reden is er in deze keur voor gekozen in artikel 15 en 16 om lozingen tot en met 40 m³/h uit te zonderen van de vergunningplicht en hiervoor in de plaats algemene regels te introduceren. Hierin wordt degene die loost of afvoert in overige gebieden (onder meer) verplicht de voor die activiteit benodigde lozingswerken zodanig aan te leggen dat hierdoor het onderhoud aan de watergang niet belemmerd wordt.

6. Toetsing aan mogelijke belemmeringen

6.1 Geluidhinder

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

Met betrekking tot de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling speelt één vorm van geluidhinder, die van het wegverkeerslawaai. Het plangebied ligt namelijk niet binnen de 35 KE-geluidcontour van Eindhoven Airport en niet binnen de zone van een spoorlijn of industrieterrein.

Wegverkeer

De normen met betrekking tot wegverkeerslawaai zijn te vinden in de Wet geluidhinder. De normen gelden echter alleen voor wegen met een maximum snelheid van 50 km/h of hoger. Het bouwplan KLG Europe Logistics Meerheide maakt geen geluidsgevoelige objecten mogelijk. Toetsing van de geluidbelasting afkomstig van de zoneplichtige wegen in het plangebied is dan ook niet noodzakelijk. Aangezien op het bestaande bedrijventerrein Meerheide een aantal bedrijfswoningen aanwezig is, is door SRE Milieudienst onderzocht of het bouwplan leidt tot reconstructie van de weg zoals bedoeld in de Wet geluidhinder (Akoestisch onderzoek bedrijventerrein zuidrand Meerheide III, september 2008). Als dit het geval is en de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, is het noodzakelijk om hogere waarden voor de bedrijfswoningen aan te vragen.

Er is sprake van een reconstructie in de Wet geluidhinder als 'een of meer wijzigingen op of aan de aanwezige weg worden uitgevoerd ten gevolge waarvan de geluidbelastingen met 2 dB of meer worden verhoogd'. Om te kunnen bepalen met hoeveel dB de geluidbelasting toe- dan wel afneemt, moet de zogenoemde grenswaarde bekend zijn. Deze waarde is conform artikel 100 lid 2 Wet geluidhinder de laagste van de twee volgende waarden: de heersende waarde of de eerder vastgestelde (hogere) waarden. Bij een heersende waarde lager dan 48 dB is de grenswaarde gelijk aan 48 dB, zijnde de voorkeursgrenswaarde. In het akoestisch onderzoek zijn de huidige waarden berekend, evenals de geluidbelasting na realisatie van het bouwplan KLG Europe Logistics Meerheide. Deze berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van het programma GEONOISE, versie 5.41 op basis van de Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG 2006).

Uit het onderzoek blijkt dat het verschil tussen de berekende huidige waarde en de belasting na realisatie van het bouwplan op geen van de rekenpunten meer dan 2 dB bedraagt. De grootste toename is berekend op rekenpunt "wnpnt 1_A"; hier is de toename 0,6 dB als gevolg van wegvak 4, 5 en 6. Geconcludeerd kan worden dat de toename van verkeersbewegingen, welke gegenereerd worden door het bouwplan, niet leidt tot een toename van geluidhinder van meer dan 2 dB. Van reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder is dan ook geen sprake. Het doorlopen van een procedure hogere grenswaarden is niet noodzakelijk.

6.2 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht geldt wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in hoofdstuk 5, titel 5.2, van de Wet milieubeheer (de zogenaamde Wet luchtkwaliteit). De luchtkwaliteitseisen zijn vastgelegd in Bijlage 2 van deze wet. Voor NO₂ (stikstofdioxide) kent de

wet tijdelijk verhoogde grenswaarden, ofwel plandrempels. Bij overschrijding van deze plandrempels dient een plan opgesteld te worden, waarin wordt aangegeven op welke wijze in 2010 voldaan zal gaan worden aan de grenswaarden. Voor fijn stof zijn (PM10) geen plandrempels meer van toepassing.

De normen zijn gesteld ter bescherming van de gezondheid van de mens. De luchtkwaliteit dient in algemene zin, met uitzondering van de werkplek, bepaald te worden. Het ontstaan van nieuwe knelpunten moet worden voorkomen. De gemeente toetst daartoe nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen expliciet aan de normen uit de Wet luchtkwaliteit. Is de verwachting dat de ontwikkeling zal leiden tot overschrijding van de normen, dan wordt naar een zodanig (technisch en/of planologisch) alternatief gezocht dat wordt voldaan aan de normen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze projecten kunnen zonder toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen worden uitgevoerd. Een project draagt 'niet in betekende mate' bij aan de luchtverontreiniging als de grens van 3% (komt overeen met $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$) van de grenswaarde voor jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂) niet wordt overschreden.

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate bijdrage' (Besluit NIBM) en de ministeriële Regeling 'Niet in betekende mate bijdrage' (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling voldoet niet aan één van de soorten projecten zoals beschreven in de Regeling NIBM. Vandaar dat door SRE Milieudienst met behulp van CAR II, versie 7.0 berekeningen zijn uitgevoerd (Luchtkwaliteitonderzoek Uitbreidingsplan Zuidrand Bedrijventerrein Meerheide Wet luchtkwaliteit, september 2008). In dit onderzoek omvat het plangebied zowel de uitbreiding van transportbedrijf Becx als dat van KLG Europe Eersel.

Uit de rekenresultaten blijkt dat in 2010 en 2018 langs de weg Meerheide door het project een verslechtering van de jaargemiddelde concentratie NO₂ optreedt. In 2010 is het verschil tussen de berekende concentratie met en zonder plan $0,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$; in 2018 is een verschil berekend van $0,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dit betekent dat een verslechtering plaatsvindt van minder dan 3% van de grenswaarde NO₂; hierdoor kan de voorgenomen ontwikkeling worden beschouwd als een NIBM project.

Overigens blijkt uit de rekenresultaten dat de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie NO₂ van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ niet wordt overschreden. Ook de overige grenswaarden voor NO₂ en PM10 worden niet overschreden. Tevens blijkt dat de bijdrage van beide bedrijven aan de achtergrondconcentratie zeer beperkt is en niet leidt tot een overschrijding van de (lokale) grenswaarden. Daarnaast worden geen gevoelige objecten gerealiseerd binnen 40 meter van de autosnelweg A67. Dit is de afstand waarop de grenswaarden NO₂ en PM10 door verkeer op de A67 niet meer worden overschreden. Vandaar dat alsnog kan worden geconcludeerd dat de Wet luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de realisatie van zowel de bedrijfsuitbreiding van Becx als die van KLG Europe Eersel. Aangezien dit bestemmingsplan alleen gericht is op de bedrijfsuitbreiding van KLG Europe Eersel, kan geconcludeerd worden dat hoofdstuk 5, titel 5.2, (Wet luchtkwaliteit) geen belemmering vormt.

6.3 Externe veiligheid

In wet- en regelgeving met betrekking tot externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen diverse risicobronnen. Zo wordt voor wat betreft de aanwezigheid van risicovolle inrichtingen getoetst aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Het vervoer van gevaarlijke stoffen

over weg, spoor, water, door de lucht en door buisleidingen wordt getoetst aan de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (circulaire Rnvgs). Voor buisleidingen geldt de circulaire 'Zonerings hogedruk aardgastransportleidingen'.

In de door SRE Milieudienst opgestelde memo externe veiligheid (Memo externe veiligheid "Meerheide Zuidrand", december 2008) is in kaart gebracht wat de externe veiligheidsrisico's zijn rondom het plangebied.

Risicovolle inrichtingen

Op basis van de provinciale Risicokaart kan geconcludeerd worden, dat in de nabijheid van het plangebied geen risicovolle inrichtingen zijn gelegen. Met de realisatie van het plan KLG Europe Logistics Meerheide kan het zo zijn dat de omvang van de activiteiten van dien aard is dat grenswaarden worden overschreden. De aldus ontstane risicocontour voor het plaatsgebonden risico (PR) en de hoogte van het groepsrisico (GR) kan ongewild limiterend zijn voor toekomstige activiteiten in het gebied. Dit zou het geval kunnen zijn als de opslag van gevaarlijke stoffen binnen de inrichting groter wordt dan 10 ton. Om de risico's voor gebruikers van naburige percelen te voorkomen en ruimtelijke belemmeringen te vermijden (indirect ruimtebeslag), dient de PR 10^{-6} risicocontour op het eigen perceel gehouden te worden. Dit wordt geregeld in het onderhavige bestemmingsplan.

Transport over weg

Het plangebied grenst aan de autosnelweg A67; een belangrijke transportroute van gevaarlijke stoffen. Op basis van de beschikbare telgegevens van Rijkswaterstaat en de vuistregels van de VNG blijkt dat aan weerszijde van de A67 een 10^{-6} PR risicocontour aanwezig is met een afstand van 5 à 10 meter vanaf de buitenste rijstroken. Binnen deze contour of zone worden echter geen (beperkt) kwetsbare objecten gerealiseerd. Van een beperkende werking is dan ook geen sprake.

Wanneer de vuistregels van de VNG worden toegepast voor het groepsrisico, dan is sprake van een toename van dit risico. Hierbij kan sprake zijn van een overschrijding van de oriënterende waarde. Om de huidige en toekomstige risico's vast te stellen, is het noodzakelijk een kwantitatieve risicoanalyse uit te voeren met behulp van de rekenmethodiek RBM-II.

SRE Milieudienst heeft een dergelijk onderzoek uitgevoerd (Memo verkennende kwantitatieve risicoberekeningen, februari 2009). Uit dit onderzoek blijkt dat de 10^{-6} PR risicocontour alleen wijzigt als gevolg van een aanmerkelijke toename van het transport van gevaarlijke stoffen in 2020. De normstellende 10^{-6} PR risicocontour reikt echter niet tot aan het plangebied. Het groepsrisico laat een beperkte toename zien. Deze toename is niet significant en niet limiterend. Gezien het feit dat een beperkt aantal personen zich in en rondom het plangebied bevindt, wordt een verantwoording van de toename van het groepsrisico niet nodig geacht.

Plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Op dit moment is voor transport van vervoer gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor een basisnet in ontwikkeling. In dit basisnet wordt voor verschillende vervoersmodaliteiten de 'gebruikersruimte' vastgelegd. Deze gebruikersruimte gaat het toetsingskader vormen voor ruimtelijke ontwikkelingen. De ontwerpen hiervan zijn inmiddels gepubliceerd. Een en ander zal verankerd gaan worden in een nieuw Besluit transport externe veiligheid (Btev).

In het ontwerp basisnet weg is de autosnelweg A67 aangewezen als een weg met een veiligheidszone en een 'plasbrandaandachtsgebied' (PAG). Het PAG bedraagt 30 meter. De gemeente moet bij bouwplannen in het PAG beargumenteren waarom op genoemde locatie wordt gebouwd en stelt voorts nadere eisen ten aanzien van de brandwerendheid van de buitengevel

van een gebouw of bouwwerk. In dit bestemmingsplan wordt binnen de zone van 30 meter vanaf de rand van de weg geen bebouwing mogelijk gemaakt. De maximale 10^{-6} PR risicocontour uit het basisnet zal op een afstand van 23 meter van de wegrand liggen. Binnen deze afstand is oprichting van nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten niet toegestaan. Het bestemmingsplan staat dit ook niet toe.

Transport over rail

In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen spoorlijnen waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd aanwezig.

Transport over water

In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen waterwegen waarover gevaarlijke stoffen worden getransporteerd aanwezig.

Transport door lucht

Het plan is buiten de gangbare aanvlieg- en opstijgroutes van het militaire en burgervliegveld Eindhoven Airport gelegen.

Transport door buisleidingen

In de directe nabijheid van het plangebied zijn geen ondergrondse transportbuisleidingen (hogedruk aardgas of vloeibare brandstoffen) gelegen.

Hoogspanningsleidingen en GSM masten

In de directe nabijheid van het plangebied bevinden zich geen hoogspanningsleidingen en GSM masten.

Beheersbaarheid en zelfredzaamheid

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is zoveel als mogelijk rekening gehouden met de inzetmogelijkheden van de hulpdiensten. De planregels schrijven bijvoorbeeld voor dat vluchtwegen en bluswatervoorzieningen niet belemmerd mogen worden buitenopslag of geparkeerde vrachtwagens. Ook leveren de onderlinge afstanden tussen de bebouwde en onbebouwde terreindelen genoeg manoeuvreerruimte op voor de hulpdiensten. Bij de toetsing van de bouwaanvraag dient de lokale brandweer om advies¹ gevraagd te worden en moet worden getoetst aan de op 28 juli 2009 vastgestelde beleidsregels inzake de bereikbaarheid en bluswatervoorziening.

De zelfredzaamheid van de toekomstige gebruikers van het bedrijf mag als voldoende worden beschouwd. Het betreft geen groep verminderd zelfredzame personen die zichzelf niet in veiligheid kan brengen bij een ongeval of incident. Van werknemers van een transportbedrijf (waar ook opslag en verwerking plaatsvindt) mag verwacht worden dat zij op de hoogte zijn (gesteld) van alle risico's en de veiligheidsvoorschriften. Het is aan de bedrijfsleiding hierin een actieve rol te spelen een de beginselen van 'good housekeeping' te respecteren.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmeringen oplevert voor de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. Dit wordt bevestigd door het advies van de Veiligheidsregio Brabant Zuidoost van 10 mei 2012, verzonden 21 mei 2012. Ten aanzien van het groepsrisico wordt geconstateerd dat dit onder de oriënterende waarde blijft. Ten aanzien van zelfredzaamheid wordt opgemerkt dat de zelfredzaamheid van werknemers als voldoende mag worden

¹ Het is belangrijk de brandweer zo vroeg mogelijk te betrekken bij de planvorming. Bij transportbedrijven van deze omvang is het niet ondenkbaar dat aanzienlijke hoeveelheden gevaarlijke stoffen worden op- en overgeslagen. Dat kan (zeer) grote gevolgen hebben bij het bestrijden van een eventueel incident.

beschouwd. Met betrekking tot bestrijdbaarheid wordt opgemerkt dat uit overleg met de brandweer Eersel is gebleken dat de bereikbaarheid en de bluswatervoorziening voldoende is.

6.4 Flora en fauna

De Nederlandse natuurbescherming kent twee aspecten, te weten gebieds- en soortbescherming. Een van de belangrijkste kaders voor gebiedsbescherming wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet. Deze wet regelt de bescherming van gebieden die als staat- of beschermend natuurmonument zijn aangewezen. Wanneer in of in de directe nabijheid van een aangewezen gebied een activiteit plaatsvindt die leidt tot nadelige gevolgen van het natuurgebied, dan dient hiervoor een vergunning te worden aangevraagd. Dankzij de Natuurbeschermingswet voldoet Nederland grotendeels aan de eisen van de Europese Habitatrichtlijn. Onder de Natuurbeschermingswet vallen dus de speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn, gebieden uit de Ecologische Hoofdstructuur en beschermde natuur- en staatsnatuurmonumenten.

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

- Categorie 1: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Ffwet. Er hoeft voor deze activiteiten geen ontheffing te worden aangevraagd;
- Categorie 2: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als bestendig beheer en onderhoud of bestendig gebruik of ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor de soorten in deze categorie een vrijstelling voor artikel 8 t/m 12 van de Ffwet, mits activiteiten worden uitgevoerd op basis van een door de minister van LNV goedgekeurde gedragscode. Deze gedragscode moet door een sector of ondernemer zelf worden opgesteld en ingediend voor goedkeuring. Is er geen goedgekeurde gedragscode aanwezig, dan dient ontheffing aangevraagd te worden;
- Categorie 3: Bij activiteiten die te kwalificeren zijn als ruimtelijke ontwikkelingen, geldt voor soorten in deze categorie geen vrijstelling. Ook niet op basis van een gedragscode. Hiervoor is een ontheffing nodig.

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

Ten behoeve van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling is door Staro Bos- en natuurbeheer een tweetal onderzoeken uitgevoerd, te weten:

- Quickscan natuurwaarden; onderzoeksgebied Meerheide te Eersel, maart 2008;
- Notitie resultaten onderzoek vleermuizen en hollenbroeders, 17 juli 2008.

Gebiedsbescherming

Uit de quickscan blijkt dat het plangebied niet is gelegen in de directe nabijheid van Natura-2000 gebieden, Wetlands, Beschermd- of Staatsnatuurmonumenten. Wel zijn in de directe nabijheid van het plangebied enkele EHS-gebieden gelegen. Hier treden echter geen nadelige gevolgen op.

Soortbescherming

Uit het eerste genoemde onderzoeksrapport wordt duidelijk dat het plangebied niet geschikt is voor beschermde soorten vissen, mieren en kevers, vlinders en libellen en reptielen. De sloten en greppels in het plangebied kunnen in potentie geschikt zijn als voortplantingsgebied voor een aantal soorten amfibieën, waaronder de kleine watersalamander, gewone pad en bruine kikker. Bij realisatie van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling zal ook het leef- en foerageergebied van enkele algemeen beschermde grondgebonden zoogdieren (mol, egel, konijn e.d.). Zowel voor amfibieën als zoogdieren geldt dat het hier allemaal categorie 1-soorten betreffen, waarvoor geen ontheffing hoeft te worden aangevraagd.

In hetzelfde onderzoek wordt de conclusie getrokken dat de landbouwgronden in het plangebied ongeschikt zijn voor het voorkomen van beschermde soorten planten. Wel kunnen soorten uit categorie 1 voorkomen in de wegbermen en de randen van de landbouwpercelen. Ook voor deze soorten geldt dat bij eventuele nadelige gevolgen voor de instandhouding geen ontheffing hoeft te worden aangevraagd.

Met betrekking tot vogels en vleermuizen wordt in de quickscan geconcludeerd dat nader onderzoek naar de aanwezigheid van en effecten op vleermuizen en hollenbroeders noodzakelijk is. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in het tweede genoemde onderzoeksrapport. Hieruit blijkt dat in het plangebied geen (holle) bomen en gebouwen aanwezig zijn waar hollenbroeders en vleermuizen zouden kunnen verblijven. Het aanvragen van een ontheffing voor vernietiging van verblijfsplaatsen is dan ook niet aan de orde. Wel treden negatieve effecten op op vliegroutes en foerageergebieden; deze zijn echter te verwaarlozen, helemaal wanneer de bomenlaan langs de Meer behouden blijft. Daarnaast wordt tussen het dorp Duizel en het industrieterrein een groene buffer gecreëerd, waardoor het areaal en biotoop van de gedupeerde vleermuizen toeneemt.

6.5 Bodemkwaliteit

De Wet bodembescherming (Wbb) vormt het wettelijke kader bij de bepaling van de mate en de ernst van een bodemverontreiniging. Conform de Wbb wordt op grond van de mate en omvang van een verontreiniging in grond en/of grondwater bepaald of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Hierop is de principiële noodzaak tot sanering gebaseerd. In de Wbb wordt op basis van risico's voor mens en ecosysteem onderscheid gemaakt tussen spoedeisende en niet spoedeisende sanering. Bij eerst genoemde vorm dient binnen vier jaar begonnen te worden met de sanering; bij laatstgenoemde vorm van sanering kan gewacht worden totdat op de locatie een herinrichting en/of bestemmingswijziging aan de orde is.

Voor het verkrijgen van een bouwvergunning moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed genoeg is voor de geplande (nieuwe) bestemming (bodemgeschiktheidsverklaring). Pas als de bodem schoon genoeg is bevonden mag gebouwd worden.

Om te bepalen in hoeverre in het plangebied van KLG Europe Logistics Meerheide sprake is van een bodemverontreiniging, heeft SRE Milieudienst een voor- en verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Onderzoek naar bodemverontreiniging terrein Meerheide Zuidrand, augustus 2008). Uit dit vooronderzoek blijkt dat geen aanwijzingen zijn gevonden dat binnen het plangebied potentieel bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden; het plangebied kan dan ook aangemerkt worden als zijnde 'onverdacht'. Nader onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht. Volstaan kan worden met het opnemen van gerichte gebruiksvoorschriften.

Het veldonderzoek heeft plaatsgevonden in juni 2008, waarbij in het plangebied in totaal 25 boringen zijn verricht. Deze zijn als volgt onder te verdelen: 4 boringen tot 2,0 meter beneden maaiveld en 21 boringen tot 0,5 meter beneden maaiveld. Hiervan zijn 6 boringen afgewerkt met een peilbuis. De boringen zijn zoveel als mogelijk gelijkmatig over het terrein verspreid.

Uit de analyseresultaten blijkt dat zowel de bovengrond als de ondergrond niet verontreinigd zijn met de onderzochte stoffen. In het grondwater zijn lichte verontreinigingen met barium, cadmium, kobalt en naftaleen aangetroffen. Daarnaast is het grondwater matig verontreinigd met koper en sterk verontreinigd met nikkel en zink, waarbij het achtergrondgehalte van zink wordt overschreden. Deze overschrijdingen zijn hoogstwaarschijnlijk toe te wijden aan de verhoogde achtergrondgehalten. Na herbemonstering van peilbuis 29 is vastgesteld dat een nader onderzoek naar de omvang van de verontreiniging niet nodig is vanwege het concentratieniveau en het ontbreken van directe contactmogelijkheden waardoor geen gevaar ontstaat voor de volksgezondheid en het milieu.

De milieuhygiënische bodemkwaliteit levert dan ook geen belemmeringen op voor het beoogde gebruik.

6.6 Milieuhinder omliggende bedrijvigheid

In de directe nabijheid van een bouwplan kunnen bedrijven gelegen zijn die eventuele gevolgen voor het plan kunnen hebben. Denk hierbij aan geurcontouren van agrarische bedrijven, maar ook milieuhinder veroorzaakt door andere bedrijfstypen. Daarnaast kan het plan zelf bedrijvigheid mogelijk maken, dat weer een (nadelige) invloed op de omgeving kan hebben. In deze paragraaf wordt een en ander nader beschreven aan de hand van de volgende twee kaders: de VNG-lijst "Bedrijven en milieuzonering" en de Wet geurhinder en veehouderijen. Onderstaande is gebaseerd op de notitie "Milieuhinder omliggende bedrijvigheid", september 2008, opgesteld door SRE Milieudienst.

VNG-lijst "Bedrijven en milieuzonering"

Het plan maakt de realisatie mogelijk van een bedrijfsterrein waar een transportbedrijf gehuisvest wordt. In de VNG-lijst (2007) worden voor dergelijk bedrijf (SBI-code 6024.0) een maximale hinderafstand van 100 meter aangehouden. Het dichtstbijzijnde gevoelige object is gelegen op ongeveer 100 meter afstand. Hieruit kan geconcludeerd worden dat milieuzonering geen belemmering vormt voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling.

Wet geurhinder en veehouderijen

Het op te richten bedrijf kan volgens de Wet geurhinder en veehouderijen (Wgv) aangemerkt worden als een geurgevoelig object. Bij de beoordeling of het leefklimaat ter plaatse van het bouwplan acceptabel is, dient de geurbelasting veroorzaakt door de individuele bedrijven (voorgrondbelasting) en de geurbelasting op het plangebied veroorzaakt door alle veehouderijen samen (achtergrondbelasting) in beeld te worden gebracht. Beoordeeld moet worden of de belasting acceptabel is.

Het gebied is gelegen binnen 'extensiveringsgebied overig'. Om te bepalen wat de invloed van de voorgrondbelasting van de veehouderijen is op het plangebied, zijn voor de in de notitie genoemde bedrijven de $70 \mu\text{E}/\text{m}^3$ -contour ingetekend (zie notitie). Deze contour geeft namelijk de grens aan tussen een 'redelijk goede' en 'matige' milieukwaliteit. Zoals uit de notitie is op te maken, ligt het plan ver buiten deze contouren. Ook de contouren van bedrijven met een vaste hinderafstand zijn niet over het plangebied gelegen. De milieukwaliteit van het leefklimaat ten gevolge van de voorgrondbelasting is dan ook te beoordelen als goed.

Voor de gemeente Eersel is door de SRE Milieudienst al eerder een onderzoek naar geurhinder uitgevoerd (gebiedsvisie). Uit deze gebiedsvisie blijkt dat de achtergrondbelasting ter plaatse van dit project in de huidige situatie tussen 0 en 6 ouE/m³ bedraagt. Er is dan ook sprake van een goed tot zeer goed leefklimaat (hinderpercentage 0-8%).

6.7 Energie en duurzaamheid

Om verdere klimaatverandering te beperken én de uitputting van grondstoffen voor te zijn, moeten zowel de overheid als bedrijven en burgers duurzamer omgaan met natuurlijke hulpbronnen. Het besparen op energiegebruik en het duurzaam opwekken van energie is niet alleen gericht op behoud van het klimaat. Het beleid richt zich ook op het behoud van een betrouwbare en betaalbare energievoorziening in de toekomst.

De gemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel, Oirschot en Reusel-De Mierden trekken samen op om een duurzame ontwikkeling te bereiken. Op 31 maart 2009 is daartoe de klimaatvisie Kempengemeenten vastgesteld.

In energiescenario's opgenomen in de klimaatvisie is de lokale energievraag en -productie doorgerekend. Op basis hiervan gaat de klimaatvisie van de vijf Kempengemeenten er vanuit dat het bereiken van een energieneutrale regio in het jaar 2025 haalbaar is. In dat jaar zal het energiegebruik door besparingen en hogere efficiëntie fors gedaald zijn en zal de resterende energievraag geheel uit hernieuwbare bronnen worden voorzien.

Met inachtneming van de klimaatvisie en heeft de gemeente Eersel vervolgens haar eigen klimaatbeleid opgesteld. In het klimaatbeleid worden de ambities en prestaties voor de komende 3 jaar verwoord en vastgesteld.

De Nederlandse overheid heeft internationaal gemaakte afspraken (klimaatverdrag Rio de Janeiro 1992, verdrag van Kyoto 1997) direct omgezet naar nationaal klimaatbeleid. De gemeente Eersel streeft ernaar om een proportionele bijdrage te leveren aan de klimaatdoelstellingen uit het regeerakkoord van 2007.

De gemeente Eersel heeft doelstellingen voor klimaatbeleid geformuleerd met betrekking tot de volgende zeven thema's:

- Gemeentelijke gebouwen;
- Woningbouw;
- Utiliteitsbouw;
- Bedrijven;
- Verkeer en Vervoer;
- Duurzame energie;
- Organisatieversterkende randvoorwaarden.

Bij het thema bedrijven gaat het voornamelijk over de bewustwording van de ondernemers met het gemeentelijke klimaatbeleid. Dit kan bereikt worden door het geven van actieve voorlichting over energiebesparingen en het gebruik van duurzame energie. Daarnaast kan de gemeente een extra inspanning leveren om energiebesparing en duurzame energie in deze sectoren te bevorderen. Daarbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan voorlichting over en het uitvoeren van energiebesparings- en duurzame energiescans. Naast het benaderen van individuele bedrijven valt ook de ontwikkeling van duurzame bedrijventerreinen onder dit thema.

De gemeente Eersel heeft twee concrete prestaties geformuleerd om haar doelstellingen ten aanzien van bedrijven te bereiken. Daar waar de gemeente het bevoegde gezag is op grond van de Wet milieubeheer wordt bij de vergunningverlening en handhaving ingezet op een extra energie-efficiencyverbetering en/of verduurzaming van gemiddeld 2% per jaar. Ten aanzien van bedrijventerreinen zet de gemeente in op een structurele samenwerking met de bedrijven en moet minimaal 3% energiebesparing en/of opwekking van duurzame energie bereikt worden.

De zojuist genoemde prestatie-eisen zullen worden betrokken op het plan- en besluitvormingsproces rondom het plan KLG Europe Logistics Meerheide.

6.8 Archeologie en cultuurhistorie

In april 2008 en juli 2009 is door SRE Milieudienst archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het terrein Meerheide III te Duizel en de 'uitbreiding west'.

Uit het bureauonderzoek is gebleken dat het plangebied gedurende lange perioden in de geschiedenis aantrekkelijk was voor bewoning en begraving. De kans dat tijdens de beoogde nieuwbouw behoudenswaardige archeologische resten verloren zullen gaan is dan ook aanzienlijk. Geadviseerd wordt om op het terrein een archeologisch vervolgonderzoek uit te voeren.

De onderzoeksrapportage geeft aan dat het terrein grotendeels wordt gekenmerkt door gooreerdgronden en podzolbodems die naar verwachting deels verstoord zullen zijn door (sub-)recent agrarisch grondverzet. Gezien de hoge trefkans op archeologische resten en de aanwezigheid van vermoedelijk een (deels) verstoorde bodemopbouw, wordt aanbevolen om in het plangebied Meerheide III een karterend en waarderend archeologisch booronderzoek inclusief oppervlaktekartering uit te voeren. Voor specifieke deelgebieden wordt in eerste instantie een verkennend booronderzoek aanbevolen, ter toetsing van de verstoring. Het booronderzoek dient uitgevoerd te worden conform de steentijdstrategie: een booronderzoek van 30 boringen per ha met een megaboer van 15 cm waarbij het opgeboorde materiaal gezeefd wordt over de 3 mm zeef.

Naar aanleiding van de conclusies van het bureauonderzoek heeft de gemeente Eersel besloten dat in het plangebied Meerheide III verder onderzoek in de vorm van waarderende boringen, oppervlaktekartering en proefputten/proefsleuven uitgevoerd diende te worden.

Dit vervolgonderzoek is uitgevoerd door J. van Kampen en vastgelegd in de rapportage "Evaluatierapport van het Inventariserend Archeologisch Onderzoek [door middel van proefsleuven] te Duizel – Meerheide III Noord, Gemeente Eersel" (auteur: J. van Kampen, Amsterdam, 2010). Dit veldonderzoek is grotendeels conform het PvE uitgevoerd. Er zijn in totaal 48 proefsleuven aangelegd met een oppervlak van in totaal 0,36 ha (PvE ging uit van 4.235 m²). Alleen in het noordelijke deel konden een aantal geplande sleuven niet worden aangelegd vanwege een aanwezig gronddepot.

In het plangebied werd een intacte akkerlaag aangetroffen met daaronder een lager gelegen depressie, een mogelijk oud ven. Buiten dit ven, was de bodem verstoord door ploegscharen en waarschijnlijk door egalisaties waarbij een deel van het dekzand is afgegraven. Tijdens het onderzoek is er op de recente verstoringen na slechts een klein aantal antropogene sporen en vondsten aangetroffen. Hierbij gaat het om (sub) recente sloten en (paal)kuilen en aardewerk uit de Late Middeleeuwen en Nieuwe tijd. Er zijn tijdens het onderzoek geen aanwijzingen aangetroffen dat er zich binnen het gebied sporen bevinden die archeologisch relevant te noemen zijn.

De slotsom van het evaluatierapport is dat vervolgonderzoek ter plaatse niet noodzakelijk is.

7. Juridische planbeschrijving

Zoals besproken in paragraaf 1.3 is de realisatie van een transport- en logistiek bedrijf op het perceel aan de Meer, nabij bedrijventerrein Meerheide, niet passend binnen het vigerende bestemmingsplan “Buitengebied”. In dat plan zijn geen binnenplanse vrijstellingen of wijzigingsbevoegdheden opgenomen waardoor medewerking verleend zou kunnen worden aan de voorgenomen ontwikkeling. Vandaar dat besloten is om onderhavig bestemmingsplan op te stellen.

7.1 Bestemmingsplan ‘KLG Europe Logistics Meerheide’

Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie mogelijk van een transport- en logistiek bedrijf. Het plan bestaat uit een verbeelding met bijbehorende regels en deze toelichting. De verbeelding en de regels vormen samen het juridische deel en dienen altijd in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast.

Op de verbeelding hebben alle gronden binnen het plangebied een bestemming gekregen. Hierbinnen kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze verkrijgen hun juridische betekenis door de bepalingen die de regels daarover geven.

7.2 Systematiek

De regels zijn ondergebracht in een viertal hoofdstukken, te weten:

- Hoofdstuk 1 (inleidende regels), met daarin een aantal regels dat van belang is voor de toepassing en interpretatie van de regels in de overige hoofdstukken en de wijze van meten;
- Hoofdstuk 2 (bestemmingen), met daarin per bestemming onder meer de bestemmingsomschrijving, bouwregels en afwijkingsbevoegdheden;
- Hoofdstuk 3 (algemene regels), met daarin algemene afwijkings-, wijzigings- en gebruiksregels, een procedureregel en een aantal min of meer standaard regels;
- Hoofdstuk 4 (overgangs- en slotregels), met daarin het overgangsrecht en de slotregel.

De regels aangaande de bestemmingen kennen allen een min of meer gelijke opbouw en bestaan in ieder geval uit bestemmingsregels en bouwregels. Voor enkele bestemmingen zijn daarbij bijzondere gebruiksregels opgenomen en/of een afwijkingsbevoegdheid. De bestemmingsregels betreffen de centrale bepaling van elke bestemming. Het betreft een omschrijving, waarin limitatief de functies worden genoemd die binnen de bestemming zijn toegestaan. In een aantal gevallen is een specificatie opgenomen van de toegestane functie, welke correspondeert met aanduidingen op de verbeelding.

De bouwregels zijn direct gerelateerd aan de bestemmingsregels. Ook het gebruik van grond en bebouwing is gekoppeld aan de bestemmingsregels. In de bouwregels staan uitsluitend bepalingen die betrekking hebben op het bouwen. Bouwregels zijn dan ook alleen van toepassing bij de toetsing van aanvragen om bouwvergunning.

De afwijkingsbevoegdheden zijn gebaseerd op de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en geven het bevoegd gezag (in veel gevallen burgemeester en wethouders) de bevoegdheid om onder voorwaarden af te wijken van een specifieke regel.

7.3 Beschrijving bestemmingen

Hieronder worden de gehanteerde bestemmingen nader toegelicht.

Artikel 3 Bedrijf – Transport- en logistiek bedrijf

De gronden binnen deze bestemming zijn specifiek bestemd voor een transport- en logistiek bedrijf waar onder andere het laden- en lossen van goederen, warehousing, assemblage en value added logistics (VAL) plaatsvindt. Een risicovolle inrichting met een plaatsgebonden risicocontour (PR10⁻⁶) die tot over de perceelsgrens reikt, wordt uitgezonderd. Binnen deze bestemming is ook ruimte voor bijbehorende voorzieningen, waaronder een wasstraat, garage, expeditie- en VAL-ruimte, kantoorruimte en laad- en loskuilen. Verder is er ruimte voor perceelsontsluitingen, verhardingen, parkeervoorzieningen, groen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Artikel 4 Bos

De als zodanig bestemde gronden zijn voornamelijk bedoeld voor bos en bebossing. Het bos dient als groene buffer voor de omwonenden zodat de bedrijfsgebouwen en opstallen van het transport- en logistiek bedrijf en het achterliggende bedrijventerrein zoveel mogelijk aan het zicht worden onttrokken. Verder is binnen deze bestemming ruimte voor paden, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, zoals de aan te leggen waterberging.

Artikel 5 Groen – Landschappelijke inpassing

De als zodanig bestemde gronden zijn voornamelijk bedoeld voor groenvoorzieningen die de opstallen van het transport- en logistiek bedrijf enigszins aan het zicht onttrekken en zorgdragen voor een adequate inpassing in het landschap. Naast groenvoorzieningen is binnen deze bestemming ruimte voor bermen en beplanting, paden, straatmeubilair, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, in- en uitritten en vluchtwegen.

Artikel 6 Verkeer

De als zodanig bestemde gronden zijn voornamelijk bedoeld voor verkeersdoeleinden, dat wil zeggen het afwikkelen van met name lokale verkeersstromen. Naast voorzieningen voor verkeer, waaronder wegen, paden en parkeervoorzieningen, wordt ruimte geboden aan groen-, water- en waterhuishoudkundige voorzieningen en nutsvoorzieningen.

8. Uitvoerbaarheid

8.1 Financiële uitvoerbaarheid

Voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling, die het onderhavige bestemmingsplan mogelijk maakt wordt met KLG een overeenkomst over grondexploitatie gesloten.

8.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.2.1 Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro

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

De resultaten van het vooroverleg voor voorliggend bestemmingsplan zijn opgenomen in de “Nota beoordeling inspraakreacties, het vooroverleg en ambtshalve aanpassingen bestemmingsplan KLG Europe Logistics Meerheide” (juli 2011).

8.2.2 Ingebrachte inspraakreacties

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft met ingang van 27 mei 2010 gedurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is door een aantal personen een inspraakreactie ingediend tegen het plan. De inspraakreacties voor voorliggend bestemmingsplan, en daarop volgende gemeentelijke reactie, zijn opgenomen in de “Nota beoordeling inspraakreacties, het vooroverleg en ambtshalve aanpassingen bestemmingsplan KLG Europe Logistics Meerheide” (juli 2011).

8.2.3 Ingebrachte zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft op basis van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening vanaf 8 november 2012 gedurende zes weken ter inzage gelegen (tot en met woensdag 26 december 2012). De bekendmaking daarvan heeft plaatsgevonden op 7 november 2012 in de Hint en de Staatscourant, waarbij gewezen is op de mogelijkheid om naar keuze mondeling of schriftelijk een zienswijze in te dienen. Tegen het ontwerpbestemmingsplan zijn drie schriftelijke zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn kort samengevat en daar waar nodig voorzien van een gemeentelijk standpunt in de “Notitie beoordeling zienswijze bestemmingsplan Herontwikkeling Heike 16”.