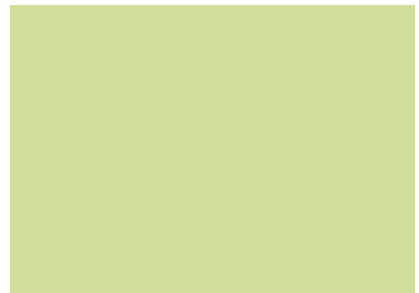


Bestemmingsplan

Meerheide, uitbreiding Becx

Gemeente Eersel



Bestemmingsplan

Meerheide, uitbreiding Becx

Gemeente Eersel

Toelichting

Bijlage

Regels

Bijlage

Verbeelding

Schaal 1:1.000

Datum:

Maart 2013

Vastgesteld:

28 maart 2013

Identificatienummer:

NL.IMRO.0770.BPEmub2013-VAST

Projectgegevens:

TOE01-EER00119-01D

REG01-EER00119-01C

TEK01-EER00119-01C

CROONEN ADVISEURS

ruimtelijke vormgeving & ordening

Postbus 435 – 5240 AK Rosmalen

T (073) 523 39 00 – F (073) 523 39 99

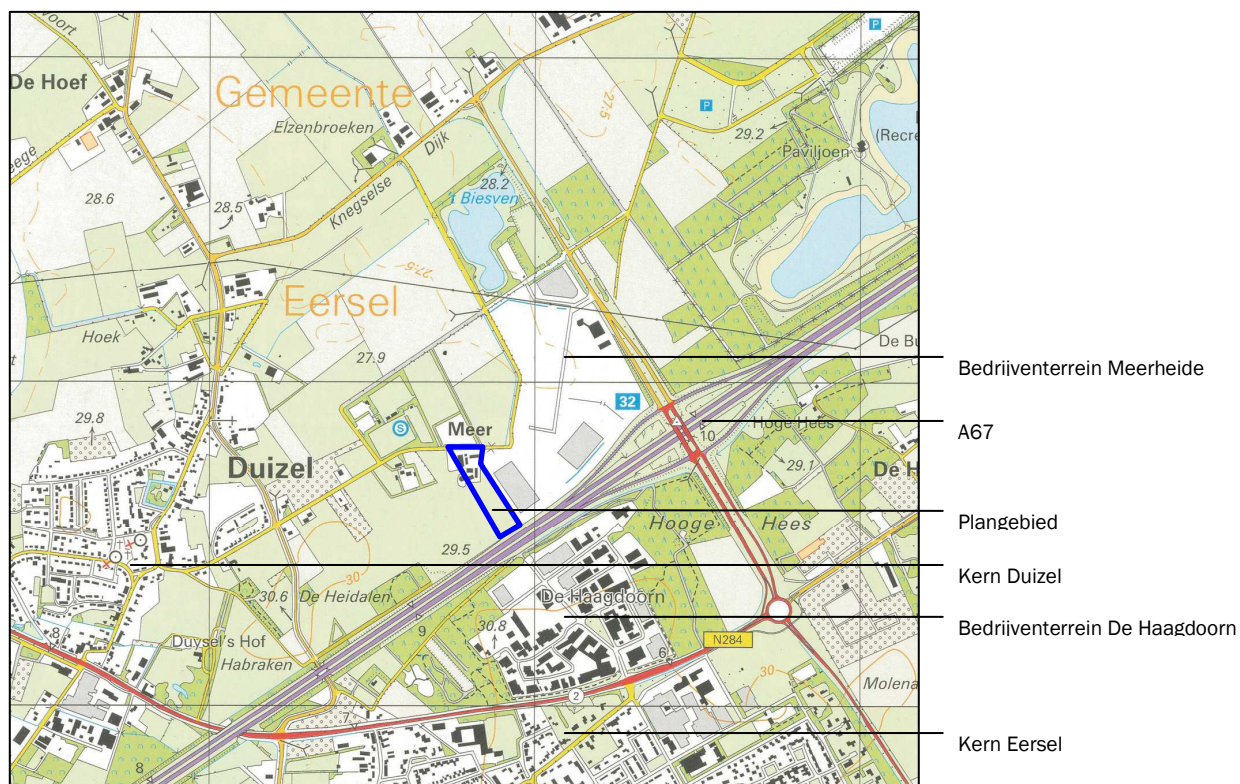
E info@croonen.nl – I www.croonenadviseurs.nl

Inhoud

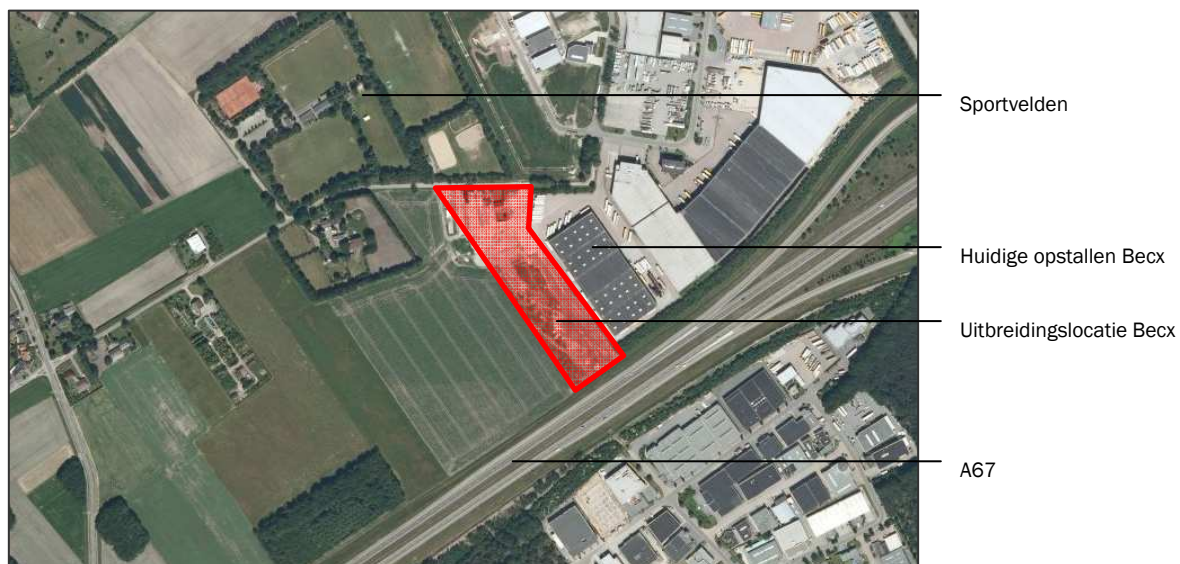
1	Inleiding	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Ligging van het plangebied	2
1.3	Vigerend bestemmingsplan	2
1.4	Inhoud van de toelichting	2
2	Bestaand beleid	3
2.1	Rijksbeleid	3
2.2	Provinciaal beleid	5
2.3	Gemeentelijk beleid	10
2.4	Conclusie	13
3	Bestaande situatie	15
3.1	Ruimtelijke structuur	15
3.2	Functionele structuur	16
4	Planbeschrijving	17
4.1	Ruimtelijke aspecten	17
4.2	Functionele aspecten	19
4.3	Bedrijven en milieuzonering	19
5	Planologische aspecten	23
5.1	Water	23
5.2	Geluidhinder	26
5.3	Luchtkwaliteit	27
5.4	Externe veiligheid	28
5.5	Milieuhinder (omliggende) bedrijvigheid	34
5.6	Ecologie	35
5.7	Bodem	37
5.8	Archeologie en cultuurhistorie	38
5.9	Energie	42
6	De bestemmingen	45
6.1	Inleiding	45
6.2	Beschrijving per bestemming	45
7	Haalbaarheid	47
7.1	Financieel	47
7.2	Maatschappelijk	47

Bijlagen

- Nota beoordeling zienswijzen en ambtelijke aanpassingen Bestemmingsplan ‘Meerheide, uitbreiding Becx’
- Vaststellingsbesluit Bestemmingsplan ‘Meerheide, uitbreiding Becx’



Ligging plangebied



Luchtfoto plangebied

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Voorliggend bestemmingsplan betreft de uitbreiding van het transportbedrijf Becx op het bedrijventerrein Meerheide in de gemeente Eersel. Transportbedrijf Becx is momenteel op twee locaties gevestigd. Een deel van het bedrijf is gevestigd op het bedrijventerrein Meerheide, een ander deel van het bedrijf is gevestigd in het buitengebied van Vessem, aan het Heike 16. De ligging van het grootschalige bedrijf in het buitengebied is gezien het huidige planologische en ruimtelijke beleid niet gewenst. De bedrijfsactiviteiten van Becx op het adres Heike 16 zullen worden beëindigd en worden verplaatst naar de locatie op het bedrijventerrein Meerheide. Hiervoor is uitbreiding van het bestaande bedrijf aan de Meer noodzakelijk.

Het bedrijventerrein Meerheide is oorspronkelijk mede aangelegd ter verwezenlijking van een provinciale doelstelling uit het Structuurschema bedrijventerreinen Eindhoven/Kempenland. Door de hervestiging van transportbedrijven op een gunstige locatie werden niet alleen knelpunten in kleine kernen opgelost maar het betekende ook het behoud en versterking van werkgelegenheid in de regio. Om die reden is door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant in het kader van het sociaal-economisch beleid ten laste van de budgetten 1994 en 1995 dan ook een subsidie toegekend van f 800.000,00 voor kosten van voorzieningen buiten het plangebied (ontsluitingskosten).

Het initiatief is in strijd met het vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied 1988'. In dit bestemmingsplan zijn de gronden bestemd tot 'Agrarisch gebied, alsmede gebied met landschappelijke waarde'. Om het initiatief mogelijk te maken, is aanvankelijk een ruimtelijke onderbouwing gemaakt voor zowel het transportbedrijf Kuijken als het transportbedrijf Becx. Om praktische redenen is vrijstelling niet verleend; de uitbreidingsplannen waren gewijzigd en pasten niet binnen de mogelijkheden van de vrijstelling. Daarom is vervolgens besloten om voor Kuijken en Becx afzonderlijke ruimtelijke ordeningsprocedures te doorlopen.

Het plan voor Kuijken (bestemmingsplan "KLG Europe Logistics Meerheide") is inmiddels in vooroverleg geweest. Conclusie van het vooroverleg is, dat kan worden ingestemd met de ruimtelijke onderbouwing, mits verduidelijkt wordt dat middels de voorgenomen groencompensatie wordt voldaan aan de landschapsinstringsregel uit de Verordening Ruimte.

Voor Becx is in het voorjaar van 2009 een ruimtelijke onderbouwing vervaardigd. Voor de ontwikkeling is in december 2009 door de Provincie een verklaring van geen bezwaar verleend. Om financiële redenen is de ruimtelijke onderbouwing niet voor 1 januari 2010 in procedure gebracht.

Na die datum is het gemeentelijk beleid van kracht geworden dat voor bouwinitiatieven, waarvoor een omgevingsvergunning moet worden verleend, een bestemmingsplanprocedure gevoerd wordt. De gemeente Eersel is voornemens planologische medewerking te verlenen aan het planinitiatief. Onderhavig bestemmingsplan voorziet hierin.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied bestaat uit het perceel ten westen van de bestaande bedrijfsbebouwing van Becx aan de Meer. Het plangebied ligt tussen de Meer in het noorden en de snelweg A67 in het zuiden. Ten westen van het plangebied liggen agrarische gronden. Het plangebied heeft een oppervlak van circa 2.3 ha. Het plangebied is grotendeels onbebouwd. De boerderij die op het perceel aanwezig is, zal worden gesloopt ten behoeve van onderhavige ontwikkeling.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Buitengebied 1988, 1^e partiële herziening'. Dit bestemmingsplan is op 30 september 1997 vastgesteld door de gemeenteraad en op 19 mei 1998 gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten (besluit 187.372).

Voor het plangebied geldt de bestemming 'Agrarisch gebied, alsmede gebied met landschappelijke waarden'. De gronden met deze bestemming zijn bestemd voor agrarische bedrijfsvoering met de daarbij behorende (bedrijfs)gebouwen en erven en zijn daarnaast bestemd voor het behoud en de versterking van de aan deze gronden eigen zijnde landschappelijke waarden. Aan de noordzijde van het perceel is een bouwvlak opgenomen. Bebouwing mag uitsluitend binnen dit bouwvlak worden gerealiseerd.

Het initiatief past niet binnen de voorschriften van het vigerende bestemmingsplan. De nieuwe functie (transportbedrijf) past niet binnen de functie die is toegestaan (agrarische bedrijfsvoering). Daarnaast zal bebouwing worden opgericht buiten het bouwvlak, zoals dat in het vigerende plan is aangegeven.

1.4 Inhoud van de toelichting

In hoofdstuk 2 zijn het relevante nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid weergegeven. Hoofdstuk 3 bevat een analyse van de bestaande situatie. Hierbij wordt aandacht besteed aan de huidige ruimtelijke en functionele structuur van het plangebied. In hoofdstuk 4 is een planbeschrijving opgenomen, waarbij aandacht wordt geschonken aan het Masterplan en aan de toekomstige ruimtelijke en functionele structuur van het bedrijventerrein en de landschapszone. Daarnaast bevat dit hoofdstuk een economische paragraaf. In hoofdstuk 5 komen de planologische en milieuhygiënische aspecten aan bod. In de hoofdstukken 6, 7 worden de juridische aspecten en de financiële en maatschappelijke haalbaarheid toegelicht.

2 Bestaand beleid

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die halverwege 2011 als ontwerp is gepubliceerd, vormt de nieuwe, overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. De SVIR 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' wordt naar verwachting in het voorjaar van 2012 vastgesteld. In de SVIR is de inhoud van een groot aantal beleidsstukken, waaronder de Nota Ruimte en diverse planologische kernbeslissingen, opgenomen.

De Nota Ruimte heeft vier algemene doelen: versterken van de economie, krachtige steden en een vitaal platteland, waarborging van waardevolle groengebieden en veiligheid. Op het gebied van verstedelijking zet de Nota Ruimte in op een voortzetting van het bundelingsprincipe. Bundeling draagt bij aan economische schaalvoordelen, benutting van (overheids)investeringen in voorzieningen (zoals die in infrastructuur), versterkt het draagvlak voor diverse stedelijke voorzieningen en beperkt de druk op het landelijk gebied. Bundeling van verstedelijking en economische activiteit betekent dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd wordt gelokaliseerd. Dat wil zeggen zoveel mogelijk in het bestaand bebouwd gebied, aansluitend op de bestaande bebouwing. De Nota Ruimte streeft daarmee naar een optimale benutting van het bebouwd gebied. Intensief ruimtegebruik door middel van bijvoorbeeld hoogbouw en ondergronds bouwen speelt daarbij een rol. Revitalisering, herstructurering en transformatie is cruciaal om deze ruimtelijke doelen van de Nota Ruimte te kunnen bereiken. Dat geldt eveneens voor een zorgvuldig beheer van het bestaand stedelijk gebied. De Nota Ruimte gaat in haar sturingsfilosofie uit van een vergaande mate van beleidsdecentralisatie. Dat wil zeggen dat het provinciaal beleidskader de komende jaren steeds meer richtinggevend zal zijn.

Het rijksbeleid zoals opgenomen in de (ontwerp) SVIR richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen daarbij de ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Alleen in de stedelijke regio's rond de mainports Amsterdam en Rotterdam maakt het Rijk afspraken met de centrale overheden over de programmering van verstedelijking.



Situatie

Overige sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen, rijks-bufferzones en doelstellingen voor herstructurering, laat het Rijk los. Er is enkel nog sprake van een 'ladder' voor duurzame verstedelijking (gebaseerd op de 'SER-ladder'), die zal worden vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. In het mobiliteitsbeleid komt de gebruiker centraal te staan en wordt de samenhang tussen de verschillende modaliteiten en tussen ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit versterkt.

In totaal zijn in de SVIR 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd, die bijdragen aan het realiseren van de drie hoofddoelen. Het betreft onder meer het borgen van ruimte voor de hoofdnetwerken (weg, spoor, vaarwegen, energievoorziening, buisleidingen), het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling, ruimte voor behoud van unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten, ruimte voor een nationaal netwerk voor natuur en ruimte voor militaire terreinen en activiteiten. In de realisatieparagraaf van de SVIR zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. Eén van de belangrijkste instrumenten is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarvan een gedeelte gelijktijdig met de SVIR in werking zal treden. In het Barro zijn regels opgenomen ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen en bestemmingsplannen.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening

Op 1 oktober 2010 is de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening vastgesteld door Provinciale Staten. De SVRO bevat de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie Noord-Brabant en vormt de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. Eén van deze instrumenten is de provinciale verordening. In de Verordening Ruimte zijn de kaderstellende elementen uit de SVRO vertaald in concrete regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen. De SVRO gaat in op de ruimtelijke kwaliteiten van de provincie Noord-Brabant. Mens, markt en milieu zijn binnen de provincie in evenwicht. Daarom kiest de provincie in haar ruimtelijke beleid tot 2025 voor de verdere ontwikkeling van gevarieerde en aantrekkelijke woon-, werk- en leefmilieus en voor een kennisinnovatieve economie met als basis een klimaatbestendig en duurzaam Brabant.

Het principe van behoud en ontwikkeling van het landschap is in de structuurvisie de 'rode' draad die de ruimtelijke ontwikkelingen stuurt. De provincie wil het contrastrijke Brabantse landschap herkenbaar houden en verder versterken. Daarom wordt ingezet op de ontwikkeling van robuuste landschappen, een beleefbaar landschap vanaf het hoofdwegennet en behoud en versterking van aanwezige landschapskwaliteiten.

Binnen de stedelijke structuur worden twee ontwikkelingsperspectieven onderscheiden:

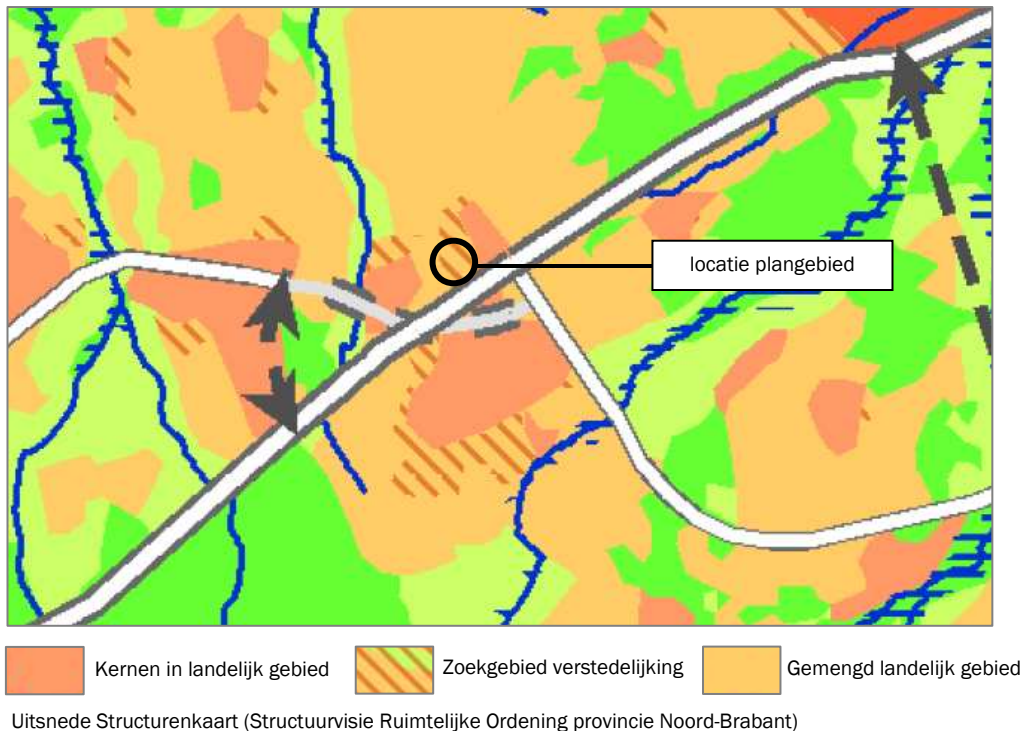
- Stedelijk concentratiegebied (stedelijke regio's): in het stedelijk concentratiegebied, inclusief de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, wordt de bovenlokale verstedelijkingsbehoefte opgevangen. Enerzijds om de steden voldoende draagvlak te geven voor hun functie als economische en culturele motor, anderzijds om het dichtslippen van het landelijk gebied tegen te gaan.
- Overig stedelijk gebied (landelijke regio's): het overig stedelijk gebied, met de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, voorziet in de opvang van de lokale verstedelijkingsbehoefte. Grootschalige verstedelijking is ongewenst en voor woningbouw geldt het principe 'bouwen voor migratiesaldo-nul'.

Bij de opvang van de verstedelijkingsbehoefte wordt het accent sterker verlegd van nieuwe uitleg naar het bestaand stedelijk gebied, door in te zetten op herstructurering en onderhoud. Beheer en (her)ontwikkeling van de bestaande voorraad vragen specifieke aandacht. Er wordt ingezet op zorgvuldig ruimtegebruik door de ruimte binnen het bestaand bebouwd gebied zo goed mogelijk te benutten. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de gebiedskenmerken en kwaliteiten van de omgeving.

Bedrijvigheid

De gemeente Eersel ligt niet in een stedelijk concentratiegebied. In de SVRO is voor het landelijk gebied aangegeven dat bedrijven die hier qua aard, schaal en functie niet meer passen, verplaatsen naar werklocaties rond de steden. In het landelijk gebied is het uitgangspunt dat alleen bedrijven worden gevestigd die qua aard, schaal en functie

in de omgeving passen. Gemeenten hebben ruimte voor vestiging van kleinschalige en middelgrote bedrijvigheid. Als doorgroei van bedrijven ertoe leidt dat deze niet langer passend zijn in de omgeving, wil de provincie in principe dat deze worden verplaatst naar een stedelijk concentratiegebied of een regionaal bedrijventerrein. Regionale afstemming vindt plaats via de regionale agenda's voor werken. Hierbij is specifiek aandacht voor de problematiek van ruimtegebrek voor bedrijven met een hinder- en risico-profiel en de opvangtaak voor grootschalige bedrijven in het stedelijk concentratiegebied en op de regionale en specifieke bedrijventerreinen.



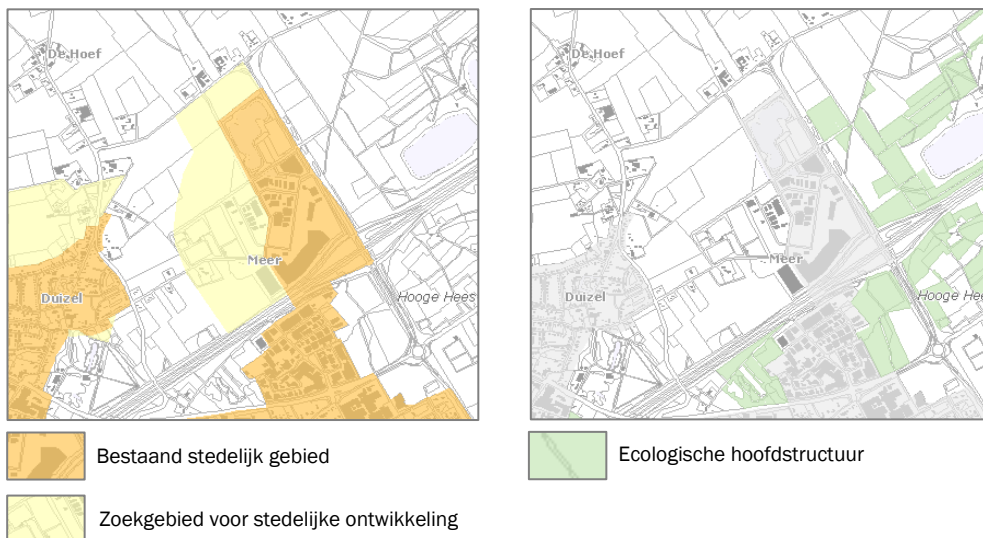
Op de Structurenkaart van de SVRO is het bestaande bedrijventerrein Meerheide (fase I en II) aangeduid als bestaand stedelijk gebied ('kern in landelijk gebied'). Ten westen en noordwesten van het bestaande bedrijventerrein, ter plaatse van Meerheide III, is een gebied aangeduid als 'zoekgebied verstedelijking'. De agrarische gronden rondom Meerheide maken deel uit van het 'gemengd landelijk gebied'.

2.2.2 Verordening Ruimte

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is vastgelegd hoe de bevoegdheden op het gebied van ruimtelijke ordening zijn verdeeld tussen rijk, provincies en gemeenten. De provincie kan door middel van een planologische verordening regels formuleren waarmee gemeenten bij het opstellen van ruimtelijke plannen rekening moeten houden.

De provincie Noord-Brabant heeft hiertoe de Verordening Ruimte opgesteld. De Verordening Ruimte bestaat uit twee delen.

In de Verordening Ruimte zijn regels opgenomen met betrekking tot stedelijke ontwikkeling (onder andere op het gebied van wonen en werken), ecologische hoofdstructuur (EHS), waterberging, intensieve veehouderij, glastuinbouw en Ruimte-voor-Ruimte. De regels zijn een doorvertaling van het provinciaal beleid zoals dat is opgenomen in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening. De regels van de Verordening Ruimte zijn er, in lijn met het beleid van de SVRO, op gericht om het leeuwendeel van de stedelijke ontwikkelingen plaats te laten vinden in de stedelijke regio's en in het bestaand stedelijk gebied. De begrenzingen van de stedelijke en landelijke regio's zijn vastgelegd in de kaarten. In de verordening zijn ook het bestaand stedelijk gebied, de zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling en de ecologische hoofdstructuur begrensd.



Kaartbeelden Verordening Ruimte: bestaand stedelijk gebied, zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling en ecologische hoofdstructuur

Het streven naar zuinig ruimtegebruik is een belangrijk onderdeel van de Verordening ruimte. Met het accent dat in het ruimtelijk beleid wordt gelegd op zuinig ruimtegebruik wordt de groei en de spreiding van het stedelijk ruimtebeslag afgeremd en blijft de omvang van het landelijk gebied zoveel mogelijk behouden.

Het benutten van nieuwe ruimte voor stedelijke ontwikkeling is pas aan de orde, als gebleken is dat deze niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd, ook niet in andere kernen binnen de betreffende gemeente.

Als toch nieuw ruimtebeslag nodig is, kan dit alleen daar waar er gelet op de ruimtelijke kwaliteiten verantwoorde uitbreidingsmogelijkheden liggen binnen de in de Verordening Ruimte aangewezen zoekgebieden voor verstedelijking.

Het bestaande bedrijventerrein Meerheide (fase I en II) en de visvijver zijn op de kaarten behorende bij de Verordening Ruimte aangeduid als 'bestaand stedelijk gebied'. Het gebied ten noorden en westen van Meerheide I en II is aangeduid als 'zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling'. Het plangebied maakt geen deel uit van de ecologische hoofdstructuur.

Bedrijvigheid in kernen in landelijke regio's

Conform de kaartbeelden van de Verordening Ruimte vindt de realisering van de uitbreiding van Becx (en de realisering van bedrijventerrein Meerheide III) plaats in een kern in een landelijke regio. In artikel 3.6 van de verordening zijn regels opgenomen voor aan te leggen of uit te breiden bedrijventerreinen en kantorenlocaties. In de toelichting van het bestemmingsplan moet in ieder geval worden aangetoond dat de ontwikkeling past binnen de regionale afspraken en dat wordt aangesloten bij het streven naar zorgvuldig ruimtegebruik. De wijze waarop zorgvuldig ruimtegebruik wordt bevordert, betreft in het bijzonder:

- a de wijze waarop de inrichting van het bedrijventerrein of de kantorenlocatie een gunstige verhouding tussen bruto en netto ruimtebeslag bevordert;
- b voorzover van toepassing, regels inzake een doelmatige verdeling van het ruimtebeslag ten behoeve van bedrijven in de verschillende milieucategorieën;
- c regels inzake de minimale omvang van de uit te geven bedrijfskavels;
- d regels inzake een op de aard van het bedrijventerrein of de kantorenlocatie aangepast bebouwingspercentage en bouwhoogte;
- e regels welke beogen oneigenlijk ruimtegebruik, gelet op de aard van het bedrijventerrein of de kantorenlocatie, tegen te gaan.

In artikel 3.8 van de Verordening Ruimte zijn specifieke regels opgenomen voor bestaande en nieuw te vestigen bedrijven in kernen in landelijk gebied of hun zoekgebied:

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.
2. Het bepaalde in het eerste lid geldt niet:
 - a. voor zover de bestemming is verwezenlijkt;
 - b. voor de regionale bedrijventerreinen.
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.
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^e een bedrijventerrein in een nabij gelegen stedelijk concentratiegebied, of
 - 2^e een nabijgelegen bovenregionaal bedrijventerrein, of
 - 3^e wat betreft gemeenten in de regio's Land van Heusden en Altena, De Kempen en Land van Cuijk, een regionaal bedrijventerrein, of
 - 4^e als laatste mogelijkheid, enig ander bedrijventerrein in de eigen gemeente.

De uitbreiding van transportbedrijf Becx vindt plaats in een zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling. In artikel 2.1 van de Verordening Ruimte is aangegeven dat er in dat geval een zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit van toepassing is. De toelichting van het bestemmingsplan dient daaromtrent een verantwoording te bevatten.

Het principe van zorgvuldig ruimtegebruik houdt in onderhavig plan in ieder geval in dat uitbreiding van het, op grond van het vigerende plan toegestane, ruimtebeslag slechts is toegestaan mits de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om de beoogde ruimtelijke ontwikkeling binnen dat toegestane ruimtebeslag te doen plaatsvinden.

Voorts moet een kwaliteitsverbetering van het landschap gerealiseerd worden, zoals in artikel 2.2 van de Verordening Ruimte is aangegeven.

Indien de kwaliteitsverbetering niet is verzekerd dient een passende financiële bijdrage in een landschapsfonds te worden verzekerd en wordt over de werking van het fonds regelmatig verslag gedaan in het regionaal ruimtelijk overleg.

Voor de voorgestane ontwikkeling geldt dat de compensatieverplichting en de wijze waarop zal worden gecompenseerd, is vastgelegd in de anterieure overeenkomst die tussen de ontwikkelende partij en de gemeente Eersel is gesloten. In de exploitatie-overeenkomst is het volgende opgenomen:

Ter compensatie Rood voor Groen brengt Becx in overleg met de gemeente Eersel een perceel van 2 hectare in, gelegen aan de Kleine Beerze in Vessem. Het betreft de kavels of delen van de kavels K168 en K1258. De percelen worden ingezet als natuurcompensatie in het kader van de herinrichting van het gebied De Kleine Beerze te Vessem.

2.2.3 TNO-rapport 'Krapte in de Kempen'

In opdracht van de provincie Noord-Brabant is door TNO een onderzoek gedaan naar de logistieke bedrijvigheid in Zuidoost-Brabant. Uit het onderzoek blijkt dat de vraag naar ruimte voor logistieke bedrijvigheid in Zuidoost-Brabant in de komende periode sterk toeneemt. Deze vraag neemt niet alleen toe in de stedelijke regio Eindhoven-Helmond, maar ook in de landelijke regio's Groot Kempen en Heeze-Leende-Cranendonck. Geconcludeerd is dat logistieke bedrijvigheid steeds belangrijker wordt in Zuidoost-Brabant.

Verwacht wordt dat in de periode 2010-2015 een probleem ontstaat om de logistieke sector te huisvesten. Ook in de periode daarna zal sprake zijn van een tekort. In de nabije toekomst zal rekening moeten worden gehouden met een aanzienlijk tekort aan grootschalige bedrijventerreinen.

Uit de quickscan is naar voren gekomen dat de problemen die spelen in de Kempen ook in de Kempen moeten worden opgelost, en niet bijvoorbeeld in Eindhoven. Ook locaties buiten Zuidoost-Brabant (Venlo, Tilburg) kunnen de problemen in deze regio niet oplossen.

Een deel van de vraag van kleinere logistieke bedrijven zal wellicht gehuisvest kunnen worden op gemengde bedrijven. Het is echter aannemelijk dat de vraag naar grootschaliger logistieke bedrijventerreinen toeneemt: het tekort bedraagt naar verwachting tussen de 20 en 200 hectare, afhankelijk van de economische groeiscenario's. Er is echter geen omvangrijk nieuw bedrijventerrein voor de logistieke sector in Zuidoost-Brabant nodig. Er moet eerder worden gezocht naar mogelijkheden om de bestaande bedrijventerreinen uit te breiden, dan wel te herstructureren en specialiseren. Clustering van gelijksoortige activiteiten is daarvoor een belangrijk uitgangspunt.

Twee typen locaties springen in het oog om nader te bestuderen op de haalbaarheid van uitbreiding. Ten eerste de snelweglocaties, waarbij Meerheide specifiek is benoemd. Ten tweede locaties bij intermodale voorzieningen, 'natte' bedrijventerreinen en locaties bij spoorterminals. Er is behoefte aan specifieke logistieke parken, zoals Meerheide. Belangrijke aandachtspunten hierbij zijn, naast de snelweglocatie, de mogelijkheid om een terrein te beveiligen en de mogelijkheid om 24 uur per dag te kunnen werken.

2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 StructuurvisiePlus

De StructuurvisiePlus is een gemeentelijke beleidsnota waarin het gemeentebestuur haar integrale visie heeft weergegeven voor de meest wenselijke ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Eersel. De visie is vastgesteld op 17 december 2002. De structuurvisie is richtinggevend voor de komende 10 tot 15 jaar en heeft als doel de ruimtelijke kwaliteiten van de gemeente te behouden, maar tegelijkertijd ook ruimte te bieden voor nieuwe duurzame ontwikkelingen. Dit alles in afstemming met het nationale, provinciale en eerder vastgestelde gemeentelijke beleid.

De volgende items zijn verder uitgewerkt en onderbouwd in de StructuurvisiePlus:

- Voor de realisering van nieuwe woningbouw in de kernen om te voorzien 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.
- Realiseren van voorzieningen voor intramurale zorg in de kernen Eersel en Steensel.
- Uitbreiding van de bedrijventerreinen Meerheide in Eersel en Hoefseweg in Vessem.

- Ontwikkeling van het gebied Eersel-West voor maatschappelijke en dienstverlenende functies.
- Voldoende mogelijkheden voor landbouw.
- 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.

Voor het bedrijventerrein Meerheide zijn in het Ruimtelijk Model twee zoekgebieden voor uitbreiding aangegeven. Het eerste zoekgebied betreft een zone ten westen van het bestaande bedrijventerrein, tussen de A67 en de sportvelden. Het tweede zoekgebied voor uitbreiding ligt ten noorden van het bedrijventerrein en betreft de huidige locatie voor Meerheide III. Voor deze locatie is gekozen vanwege de gunstige ligging ten opzichte van de stedelijke hoofdstructuur van de regio en de uitstekende bereikbaarheid.

Voor de bedrijventerreinen in de gemeente Eersel geldt dat de invulling zowel qua aard als qua omvang van de bedrijven zeer divers is. Er komen zowel grootschalige (> 5.000 m² bvo) als minder grootschalige bedrijven voor.

Het provinciaal en gemeentelijk beleid is erop gericht om de schaal van de bedrijvigheid aan te passen op de omgeving.

De beoordeling of een bedrijf wel of niet op een bepaalde locatie past, is een kwestie van maatwerk. In principe worden voor nieuwvestiging van bedrijven de provinciale richtlijnen gehanteerd:

- Bedrijven met een kavel groter dan 5.000 m² passen vanwege hun schaal niet in het landelijk gebied. Deze bedrijven moeten zich vestigen in de stedelijke regio Eindhoven-Helmond of op een regionaal bedrijventerrein (Kempisch Bedrijvenpark).
- Bedrijven tot 5.000 m² kunnen terecht op bedrijventerreinen in de kern Eersel. Voor Vessem geldt in principe een maximale maat van 3.500 m²; voor Duizel, Steensel, Knegsel en Wintelre geldt een maat van 2.500 m².
- In de woonomgeving zijn hinderveroorzakende bedrijven uitgesloten.

In de StructuurvisiePlus is een raming gemaakt voor de behoefte aan bedrijfsgrond. Inbreidingslocaties zijn niet voor handen en op de gemeentelijke bedrijventerreinen zijn geen kansen voor herstructurering. Uitbreiding van het areaal aan bedrijventerreinen is daarom noodzakelijk. Meerheide vervult hierin de belangrijkste rol. Daarnaast is op het bedrijventerrein Hoefseweg bij Vessem uitbreiding mogelijk. Bij de overige kernen komen geen nieuwe bedrijventerreinen.

De uitbreiding van Meerheide moet het leeuwendeel van de vraag opvangen en heeft de hoogste prioriteit. Hier kunnen kleine (< 3.500 m²) maar met name ook middelgrote percelen (3.500 tot 5.000 m²) worden gerealiseerd.

Door het dagelijks bestuur van het Kempisch Bedrijvenpark (KBP) is bij brief van 19 september 2006 aangegeven, dat verplaatsing van de transportbedrijven Becx en KLG naar het Kempisch Bedrijvenpark niet wenselijk is, omdat deze bedrijven samen met andere belangstellende transportbedrijven in totaal bijna 50% van het bedrijventerrein in beslag zouden gaan nemen. Deze ontwikkeling wordt door het KBP niet wenselijk geacht, omdat de diversiteit van de bedrijvigheid op het Kempisch Bedrijvenpark daarmee in gevaar komt.

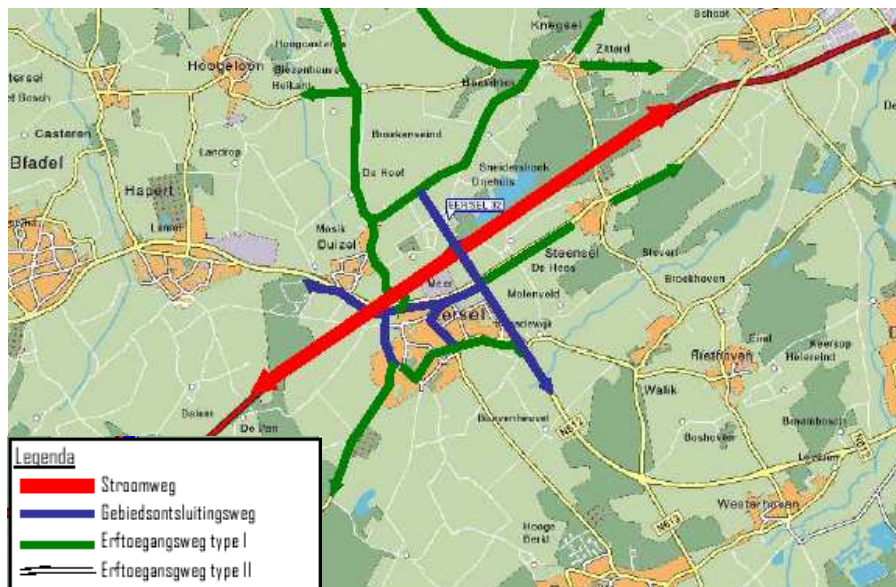
2.3.2 Kadernota verkeersveiligheid

De Kadernota verkeersveiligheid is opgesteld in 2005 en is een actualisatie van het Verkeersveiligheidsplan uit 1999. In de kadernota zijn de uitgangspunten en randvoorwaarden opgesteld waarbinnen het Verkeersveiligheidsplan van de gemeente tot uiting komt. Doelstelling van de kadernota verkeersveiligheid is het op hoofdlijnen vaststellen van een visie, het in kaart brengen van probleemlocaties en het uitwerken van de maatregelen.

In de Kadernota is nieuw gemeentelijk beleid geformuleerd op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid.

De nota doet onder meer uitspraken over de volgende aspecten:

- verdere invoering van Duurzaam Veilig;
- vaststellen van de verkeersveiligheidsdoelstelling;
- toekomstige ontwikkelingen;
- aansluiting regionaal wegennet;
- vaststellen Duurzaam Veilig categorisering;
- aansturing op maatregeltypen;
- aansturing voor maatregellocatie.



Voorstel categorisering wegennet (Bron: Kadernota verkeersveiligheidsplan)

Transportbedrijf Becx wordt, zowel in de bestaande als in de nieuwe situatie, ontsloten via het bedrijventerrein Meerheide. Dit bedrijventerrein is via de gebiedsontsluitingsweg Steenovens verbonden met de A67, die als stroomweg is aangeduid.

2.3.3 Kadernota 'Groen denken is groen doen'

In 2004 is de kadernota 'Groen denken is groen doen' opgesteld. De nota geeft de gemeentelijke visie op het gebied van groen weer en stelt kaders op dit gebied.

Het groen op het grondgebied van Eersel draagt in hoge mate bij aan het prettige woon-, werk- en recreatief verblijfsklimaat en bepaalt het karakter en de identiteit van de zes dorpen. Dit klimaat en karakter dienen gehandhaafd te blijven. Met name 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.

2.3.4 Structuurvisie Meerheide III en Masterplan

De structuurvisie Meerheide III is vastgesteld op 24 maart 2009. Het doel van de structuurvisie was het vastleggen van de gewenste toekomstige ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein. De structuurvisie bevat de hoofdlijnen van de ruimtelijke en functionele ontwikkeling van dit nieuwe werkgebied.

De structuurvisie bevat een analyse van het vigerende beleid en van de bestaande ruimtelijke en functionele structuur. Op basis daarvan zijn uitgangspunten geformuleerd, die vervolgens zijn vertaald in een integrale visie op het plangebied Meerheide III. Voor het bedrijventerrein Meerheide III geldt dat de uitgeefbare ruimte is bestemd voor bedrijfsactiviteiten die vanwege hun milieuhinder, hun omvang en/of hun verkeersaantrekkende werking niet in een (gemengde) woonomgeving passen.

2.4 Conclusie

De realisering van bedrijvigheid in het plangebied past binnen het provinciaal beleid, zoals dat is opgenomen in het Streekplan en het Uitwerkingsplan. In het Uitwerkingsplan is het gebied aangeduid als 'transformatie afweegbaar', waardoor de ontwikkeling van stedelijke functies op deze locatie mogelijk is.

Het transportbedrijf Becx is in principe te groot (groter dan 5.000 m²) om in een landelijke regio gevestigd te zijn. Het betreft echter de uitbreiding van een bestaand bedrijf, dat gezien de huidige grootte niet te verplaatsen is naar een stedelijke regio of een regionaal bedrijventerrein. Uit de TNO-rapportage 'Krapte in de Kempen' blijkt bovendien dat juist in de Kempen behoefte bestaat aan verdere ontwikkeling van de logistieke sector.

In dit rapport is geconcludeerd dat de ruimtebehoefte voor logistiek in de Kempen niet op een andere locatie (stedelijke regio Eindhoven-Helmond) opgelost kan worden. Een verdere ontwikkeling van deze sector in de landelijke regio is daarom noodzakelijk. Meerheide is daarbij specifiek aangeduid als locatie waar ontwikkelingen plaats kunnen vinden.

Het initiatief past ook in het gemeentelijk beleid. In de StructuurvisiePlus is het plangebied specifiek opgenomen als uitbreidingslocatie voor Meerheide.

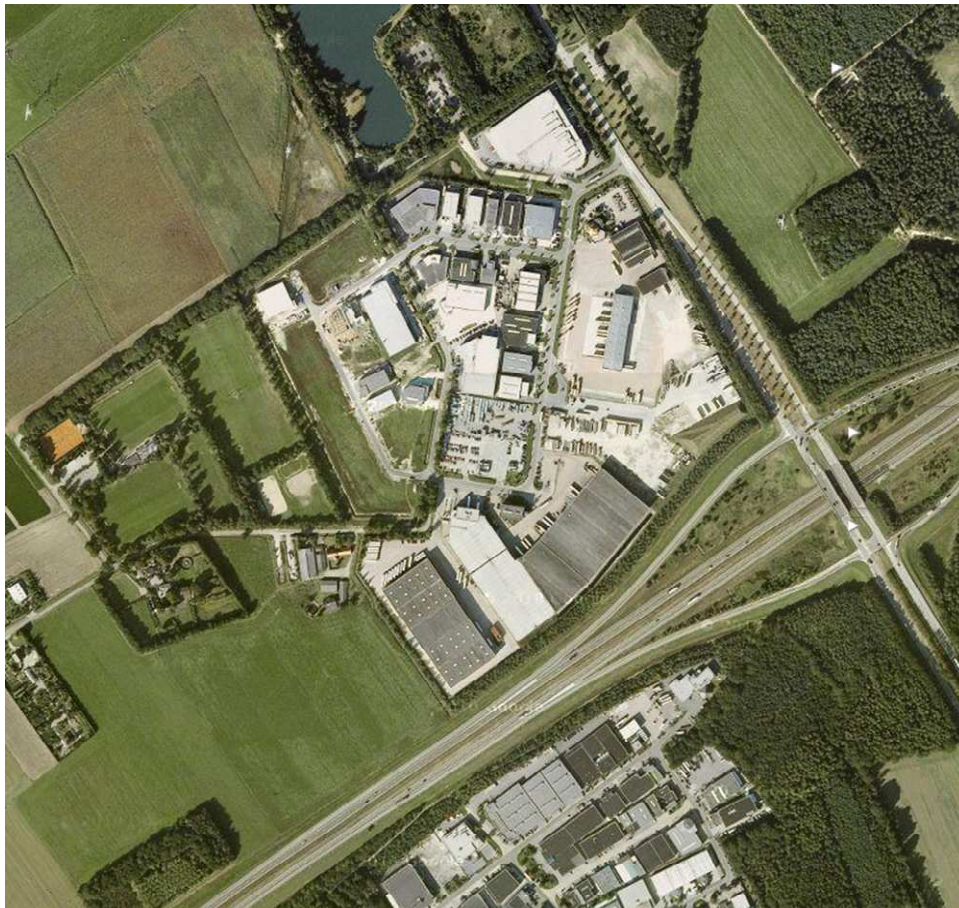
3 Bestaande situatie

3.1 Ruimtelijke structuur

Het plangebied grenst aan het bestaande bedrijventerrein Meerheide (fase I en II). Dit bedrijventerrein is gesitueerd ten noorden van de snelweg A67. Langs de A67 is in de huidige situatie grootschalige bedrijvigheid aanwezig. De bedrijvigheid bestaat hier uit de relatief grote bedrijfshallen van de transportbedrijven Becx en KLG. Op het overige deel van Meerheide I en II komen verder over het algemeen kleinschaliger bedrijfshallen voor.

Ten westen van Meerheide II ligt een aantal sportvelden, die worden omgeven door opgaand groen. Ten westen van het plangebied ligt agrarisch gebied.

Ten oosten van het plangebied ligt de bedrijfsbebouwing van de transportbedrijven Becx en KLG.



Het plangebied wordt ontsloten via het bestaande bedrijventerrein Meerheide naar de weg Steenovens, die aan de oostzijde van het bedrijventerrein Meerheide direct aansluiting geeft op de A67.

3.2 Functionele structuur

In de huidige situatie is het perceel waarop de uitbreiding van Becx plaatsvindt bestemd voor agrarische activiteiten. Op het perceel staan een woning en enkele bijbehorende opstallen. Deze bebouwing wordt gesloopt om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken.

De rest van het perceel is onbebouwd en in gebruik als agrarisch gebied. De beoogde wijziging naar een bedrijventerrein komt onder andere voort uit de wens meer bedrijven uit de kernen naar een bedrijventerrein te verplaatsen, zodat de hinder in de kernen verminderd wordt. Voor de bedrijven is het echter wel belangrijk op korte afstand van de huidige vestigingsplaats te blijven, vandaar dat onderhavige locatie, aansluitend op Meerheide I en II, voor ontwikkeling in aanmerking komt.

4 Planbeschrijving

4.1 Ruimtelijke aspecten

Het plangebied grenst aan de westzijde van bedrijventerrein Meerheide (fase I en II). Dit bedrijventerrein is gesitueerd ten noorden van de snelweg A67. Aan de zuidzijde van de snelweg bevindt zich het bedrijventerrein De Haagdoorn, dat tussen de snelweg en de kern Eersel ligt. Ten noorden van de Meer ligt een aantal sportvelden. Aan de noordzijde van bedrijventerrein Meerheide I en II is het bedrijventerrein Meerheide III ontwikkeld. Het bestemmingsplan voor Meerheide III is op 15 december 2009 vastgesteld en op 24 augustus 2011 onherroepelijk geworden. In samenhang met de uitbreiding van het bedrijventerrein wordt de groene zone tussen Meerheide en Duizel getransformeerd, waardoor deze zone, meer dan nu het geval is, een buffer zal vormen tussen de woonkern en het bedrijventerrein. Voor de ontwikkeling van Meerheide III is een masterplan opgesteld. Hierin is door de gemeente onderzocht wat de uiteindelijke contouren van het bedrijventerrein kunnen worden. Met de uitbreiding van het transportbedrijf Becx, aansluitend aan het bedrijventerrein Meerheide, wordt aangesloten bij deze verdere ontwikkeling van dit bedrijventerrein. De gronden tussen de A67, de Steenovens, de Kneigselsedijk en de groene buffer tussen Duizel en Meerheide worden op deze wijze getransformeerd tot een aaneengesloten bedrijventerrein, waar de bedrijfspercelen van Becx deel van uitmaken.

Langs de A67 is in de huidige situatie reeds grootschalige bedrijvigheid aanwezig, in de vorm van de relatief grote bedrijfshallen van de transportbedrijven Becx en KLG. Op het overige deel van Meerheide komen over het algemeen wat kleinschaliger bedrijfshallen voor. Ook voor Meerheide III zijn kleinere bedrijfskavels voorzien dan momenteel aanwezig zijn langs de snelweg. Uitbreiding van het transportbedrijf ten westen van het huidige perceel van Becx is niet alleen uit oogpunt van bedrijfsvoering een logische keuze; ook in ruimtelijk opzicht is een verdere uitbreiding van het bedrijf op deze locatie aan de A67 passend.

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%).

Ruimtelijk gezien wordt de huidige grootschalige bebouwing langs de snelweg (bestaande opstallen van Becx) doorgezet in het plangebied. Ten westen van het plangebied wordt mogelijk een tweede transportbedrijf gevestigd, waarbij als randvoorwaarde zal gelden dat de groene rand ook hier wordt doorgetrokken. Hierdoor ontstaat vanaf de snelweg een uniform groen beeld. De gronden tussen het bedrijventerrein en de kern Duizel worden meegenomen in de herontwikkeling van de groene buffer tussen Meerheide en Duizel. Westelijk hiervan wordt een boszone aangelegd, zodat ook aan deze zijde wordt voorzien in een groene afscherming tussen de bedrijven en de woon-

functie. Hier kan tevens voorzien worden in een langzaamverkeersverbinding die via een brug over de A67 een verbinding vormt tussen Eersel en het buitengebied ten noorden van de snelweg.

Doordat het transportbedrijf Becx hier op één locatie wordt gevestigd, wordt voorkomen dat een dergelijk groot bedrijf op verschillende locaties moet worden gevestigd. Het bedrijf wordt gevestigd op een locatie die geschikt is voor dergelijke bedrijvigheid.

Andere locaties (in een woonkern, in het buitengebied of op een kleinschalig bedrijventerrein) zijn niet geschikt voor de vestiging van een dergelijk bedrijf.

Ontsluiting en parkeren

Het nieuwe bedrijfsgedeelte van transportbedrijf Becx wordt onsloten via het bestaande perceel. De ontsluiting vindt uitsluitend plaats via het bedrijventerrein Meerheide. Ontsluiting in westelijke richting (via de Meer richting Duizel) wordt uitgesloten. Thans zit er een knip in deze weg tussen de bestaande bedrijfsbebouwing van Becx en het gedeelte van De Meer dat in de kernrandzone van Duizel ligt. Door deze knip wordt het bedrijf van Becx onsloten via het bedrijventerrein en is het bedrijf niet vanuit Duizel toegankelijk voor autoverkeer. Hierdoor blijven Duizel en het kernrandgebied gevrijwaard van (vracht)autoverkeer vanwege de bedrijvigheid op Meerheide. Via de infrastructuur op het bedrijventerrein Meerheide is de Steenovens bereikbaar, die een directe verbinding vormt met de A67. Ten westen van het plangebied wordt mogelijk een langzaam verkeersverbinding aangelegd tussen Eersel (aan de zuidzijde van de snelweg) en het buitengebied ten noorden van de A67.

Parkeren van vrachtwagens en personenauto's vindt plaats op eigen terrein. Op de percelen is hiervoor voldoende ruimte beschikbaar. In de openbare ruimte hoeven hierdoor geen parkeervoorzieningen te worden aangelegd.

In algemene zin leidt de voorgenomen bedrijfsconcentratie tot een vermindering van het aantal verkeersbewegingen, met name op locaties waar deze niet gewenst zijn. Doordat de activiteiten van transportbedrijf Becx in Vessem verplaatst worden naar een perceel naast de bestaande locatie op Meerheide zullen de heen- en weerrijdbewegingen tussen de parkeerplaats en autoherstelplaats in Vessem en het distributiecentrum op Meerheide in de toekomst verleden tijd zijn.

4.2 Functionele aspecten

De beoogde functionele wijziging komt voort uit het voornemen om het transportbedrijf Becx op één locatie te vestigen. Dit heeft voordelen uit oogpunt van bedrijfsvoering en biedt tevens de mogelijkheid om de huidige locatie van het bedrijf in Vessem te herontwikkelen.

Het transportbedrijf Becx zal worden verplaatst van het Heike te Vessem, waar het bedrijf qua aard en grootte niet passend is. De transportonderneming past zowel ruimtelijk als functioneel slecht in het buitengebied van Vessem.

De locatie in Vessem betreft een bedrijfsperceel van circa 8.400 m² met grootschalige bebouwing, dat in maat afwijkt van de schaal van activiteiten en bebouwing in de omgeving. Ook liggen hier verspreide woningen, die in functioneel opzicht een ongewenste combinatie met de bedrijvigheid vormen. Het feit dat aangesloten kan worden op het bestaande bedrijfsperceel van Becx op Meerheide, maakt de benutting van de voorgestane locatie in functioneel opzicht voor de hand liggend. Er zijn plannen om de gronden direct ten westen van het plangebied te herontwikkelen ten behoeve van een tweede transportbedrijf (KLG). Hierdoor ontstaat langs de A67 een zone waarin de bedrijfsactiviteiten van beide bedrijven op een goede manier plaats kunnen vinden. De locatie is goed bereikbaar en sluit aan op het bedrijventerrein Meerheide.

De uitbreiding van transportbedrijf Becx in het plangebied betekent een versterking van de logistieke sector binnen de gemeente. Er wordt aangesloten op de bedrijfsactiviteiten op het bedrijventerrein Meerheide, dat voor een belangrijk deel is ingericht voor logistieke bedrijven. Gezien de ligging, aansluitend aan het bedrijventerrein Meerheide en direct langs de A67, is de locatie geschikt voor de vestiging van dit type bedrijvigheid. Het plangebied wordt goed ontsloten en door de vestiging van bedrijvigheid op deze locatie wordt voorkomen dat zwaar verkeer door de woonkernen van de gemeente Eersel moet rijden. Door de uitbreiding van Becx op de beoogde locatie kan de huidige vestiging in het buitengebied van Vessem, waar het bedrijf ruimtelijk en functioneel gezien niet passend is, worden opgeheven.

4.3 Bedrijven en milieuzonering

4.3.1 Algemeen

De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan globaal worden beoordeeld met behulp van de methodiek van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009). In deze brochure is een bedrijvenlijst opgenomen, die informatie geeft over de milieukenmerken van verschillende typen bedrijven. In de lijst is op basis van een aantal factoren (waaronder geluid, geur en gevaar) een indicatie gegeven van de afstand tussen bedrijven en hindergevoelige functies (zoals woningen) waarmee gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening kunnen houden. Deze afstand is gebaseerd op de grootste indicatieve afstand. De lijst is algemeen geaccepteerd als uitgangspunt bij het opstellen van bestemmingsplannen.

Milieuozonerings is erop gericht een ruimtelijke scheiding aan te brengen tussen milieubelastende en milieugevoelige activiteiten. Over het algemeen gebeurt dit door de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten via de planvoorschriften te koppelen aan een zogenaamde Staat van Bedrijfsactiviteiten. Voor bedrijventerreinen kan daarnaast een zonering worden opgenomen. Door middel van een zonering kan worden vastgelegd waar de verschillende categorieën bedrijvigheid kunnen worden toegestaan. Hierbij wordt bedrijvigheid in een hogere milieucategorie op grotere afstand van woningen toegestaan dan bedrijven in een lagere categorie.

In de VNG-brochure worden twee omgevingstypen onderscheiden, namelijk 'rustige woonwijk'/'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. De indicatieve afstanden uit de bedrijvenlijst zijn de afstanden die moeten worden aangehouden tot de gevels van woningen in een 'rustige woonwijk'. Voor woningen in een 'gemengd gebied' mag deze afstand worden gecorrigeerd en kan de indicatieve afstand met één trede worden verlaagd. Een correctie is mogelijk voor de aspecten geluid, geur en stof. Voor het aspect gevaar is verlaging van de indicatieve afstand niet mogelijk. In onderstaande tabel is aangegeven om welke afstanden het gaat:

Categorie	Richtafstand (in meters) tot omgevingstype	
	rustige woonwijk en rustig buitengebied	gemengd gebied
1	10	0
2	30	10
3.1	50	30
3.2	100	50
4.1	200	100

Door het opnemen van een zonering en een Staat van Bedrijfsactiviteiten kan op bestemmingsplanniveau worden voorzien in voldoende afstand tussen hinderproducerende en hindergevoelige functies (gromazige toetsing). Wanneer daadwerkelijk sprake is van de vestiging van een nieuw bedrijf vindt in het kader van de milieuvergunning (of de algemene regelgeving op het gebied van milieuhinder) altijd een nadere (fijnmazige) toetsing plaats.

Transportbedrijf Becx heeft een milieucategorie 3.2. Voor dergelijke bedrijven geldt een indicatieve afstand van 100 meter tot de gevels van woningen. Het plangebied wordt omgeven door bedrijven, een sportpark en agrarische percelen. Deze functies zijn niet gevoelig voor hinder afkomstig van het transportbedrijf. De dichtstbijzijnde woning (de woning aan de Meer 16) staat op een afstand van ruim 100 meter van het plangebied. Binnen 100 meter van het plangebied zijn derhalve geen woningen of andere milieugevoelige functies aanwezig. Vanwege bedrijfshinder zijn er derhalve geen beperkingen voor functies in de omgeving of voor het bedrijf zelf.

4.3.2 Staat van Bedrijfsactiviteiten

Als bijlage bij de voorschriften is een Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen. Als een bedrijf zich op een bepaalde locatie in het plangebied wil vestigen, wordt getoetst of het bedrijf in de toegestane milieucategorie valt. Daarnaast wordt getoetst of het type bedrijf is opgenomen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten. Bedrijvigheid die niet voorkomt in de Staat van Bedrijfsactiviteiten, maar die daarmee gelijk te stellen is, is slechts toelaatbaar door middel van ontheffing. De Staat van Bedrijfsactiviteiten bestaat uit een selectie uit de VNG-bedrijvenlijst, die is afgestemd op de specifieke mogelijkheden en de gewenste invulling en de beoogde beeldkwaliteit van het bedrijventerrein. Uitgesloten van vestiging zijn (op enkele uitzonderingen na) activiteiten als landbouw, grond- en delfstoffenwinning, energieproductie, detailhandel, kantoren en sociaal-culturele en recreatieve voorzieningen. Daarnaast zijn fysiek op deze locatie 'onmogelijke' activiteiten uit de lijsten verwijderd.

Tenslotte zijn, teneinde de beoogde kwaliteit van het bedrijventerrein in voldoende mate te kunnen waarborgen, diverse categorieën van bedrijven niet toegelaten in de bedrijfsbestemmingen. Hieronder vallen bijvoorbeeld autosloperijen en groothandels in ijzer en schroot.

5 Planologische aspecten

Door de Milieudienst SRE zijn ten behoeve van voorliggende ruimtelijke onderbouwing alle relevante planologische en milieutechnische aspecten onderzocht. De resultaten van de verrichte onderzoeken zijn samengevat in de 'Oplegnotitie Meerheide Zuidrand, Eersel' (rapportage 24 februari 2009). De onderzoeksresultaten uit de oplegnotitie zijn integraal opgenomen in dit hoofdstuk. Hierbij dient te worden opgemerkt dat het onderzoeksgebied waarop de oplegnotitie betrekking heeft, groter is dan het plangebied van voorliggende ruimtelijke onderbouwing. Een gedeelte van de gronden ten westen van het plangebied, waar ook een transportbedrijf (Kuijken) zal worden gevestigd, is meegenomen in de onderzoeken.

5.1 Water

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitvoeren van een watertoets betreft de waterbeheerders actief bij ruimtelijke besluitvormingsprocessen en geeft water een duidelijke plek binnen de ruimtelijke ordening. Hierdoor worden waterbeheerders actief betrokken bij de ruimtelijke besluitvormingsprocessen en krijgt water een duidelijke plek in de ruimtelijke ordening. Door SRE Milieudienst is een watertoets opgesteld (Watertoets Meerheide Zuidrand III, Becx, Eersel, juli 2009). Deze waterparagraaf is het resultaat van de uitgevoerde watertoets met betrekking tot de voorgestelde ruimtelijke ontwikkeling. In de beschrijving is uitgegaan van twee situaties: de huidige en de situatie na voltooiing van het bouwplan.

Huidige situatie

Het plangebied wordt doorkruist door een smalle watergang, welke gedempt zal worden om de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling mogelijk te maken. Nabij het plangebied liggen nog enkele andere watergangen, waaronder de watergang BZ97, vastgelegd in de legger van het waterschap. Deze watergang is onderdeel van het afwateringssysteem van Meerheide en wordt gebruikt voor afvoer van overtollig water uit het gebied. De riooloverstorten van het verbeterd gescheiden stelsel zijn hierop aangesloten. Daarnaast is langs de A67 aan beide zijden een watergang gelegen. Deze hebben als functie om het wegwater in oostelijke richting af te voeren. Als laatste kan nog genoemd worden dat op ongeveer 500 m afstand ten noorden van het plangebied een vijver ligt, welke gebruikt wordt als blusvijver. Het waterpeil van de vijver wordt gereguleerd met een afvoerleiding richting BZ97. Daarnaast loost een deel van de bedrijven het relatief schone dakwater direct op de vijver en BZ97. Ongeveer 18,2 ha van het bestaande bedrijventerrein loost echter op het verbeterd gescheiden stelsel. Dit stelsel heeft een bergingscapaciteit van 369 m³. Het afvalwater wordt apart ingezameld, waarbij opgemerkt moet worden dat het rioolgemaal een te kleine capaciteit heeft voor het bestaande bedrijventerrein Meerheide.

Het wegpeil van het plangebied ligt ongeveer op een hoogte van 28 m+NAP, waarbij het perceel iets hoger zijn gelegen.

De grondwaterstand is gelegen op ongeveer 26 m+NAP en stroomt in noordoostelijke richting. Het plangebied is aangewezen als een gebied waar grondwatertrap VII van toepassing is. Dit houdt in dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand varieert tussen 80 tot 120 cm beneden maaiveld en de gemiddeld laagste grondwaterstand tussen 160 tot 250 cm beneden maaiveld. In de buurt van het plangebied zijn geen grondwateronttrekkingen, waterwingebieden of boringsvrije zones bekend. Tevens kent het gebied geen ecologische functie en/of ambitie.

Toekomstige situatie

Voor het realiseren van berging moet een behoorlijke ruimte gereserveerd worden, er dient 994 m³ hemelwater geborgen te kunnen worden. Het hemelwater afkomstig van het dak kan direct geïnfiltreerd worden. Dit water is voldoende schoon, de bodem bestaat uit lemig fijn zand waar een goede doorstroming bijpast en de GHG laat voldoende ruimte in de bodem voor infiltratie. Voor het hemelwater wat van het verhard terrein afstroomt dienen aparte voorzieningen aangelegd te worden omdat hier een grotere kans op verontreiniging is. Met een zandvang en olieafscheider wordt verontreiniging afkomstig van de parkeergelegenheden opgevangen. Wanneer deze goed aangelegd wordt en goed onderhouden wordt zal het hemelwater niet verontreinigend voor de bodem zijn.

Met de eigenaar is afgesproken dat waterberging op eigen terrein mogelijk is in de reeds aanwezige sloot aan de noordoostzijde van het nieuw te realiseren Becx terrein. De sloot een lengte van 275 m krijgen, een bodembreedte van 0,8 m en taluds van 1:1. Het wegpeil in Meerheide Zuidrand bedraagt 28 m + NAP. Het terrein Becx zal opgehoogd worden tot ongeveer deze hoogte. Dit betekent dat de GHG ten opzicht van maaiveld lager is dan in hoofdstuk 2 is vastgesteld. De gemiddelde grondwaterstand is circa 26 m + NAP en wat voor de locatie betekent een grondwaterstand van 1,2 m-mv. Na ophoging van het terrein zal de GHG 1,6 tot 2,0 m-mv worden. Wanneer de sloot een diepte van Watertoets ongeveer 1,2 m krijgt, kan bij een maximale stijghoogte van 0,9 m een berging van 421 m³ gerealiseerd worden.

Het is mogelijk om aan de achterzijde van het perceel in de groene buffer berging aan te leggen. In de groene buffer van 6 m breed dient een sloot met een bodembreedte van 2 m, 1,5 m diep en taluds van 1:1 aangelegd te worden. Bij een maximale stijghoogte van 1,2 m kan er 311 m³ water geborgen worden over een breedte van 81 m.

Voor de resterende benodigde berging wordt geadviseerd om parallel aan de zuidsloot aan de achterzijde van het terrein infiltratiekratten te plaatsen. Over een breedte van 9 m (onder de verharding) en een lengte van 80 m kunnen dan 1.440 kratten geplaatst worden waar 274 m³ water in opgevangen kan worden. De verkeersbelasting is aan de achterzijde van het terrein relatief laag, waardoor de kratten aangelegd kunnen worden.

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

Naast de sloot dient een onderhoudspad aangelegd te worden dat voldoende breed is en vrij van obstakels. Verder dienen de sloten zo aangelegd te worden dat ze een open bodem structuur hebben/behouden, zodat het mogelijk is om te infiltreren. Om uitstroom van de kratten naar de sloten te beperken dient aan de zijde van de sloten een verdichting in de kratten aangelegd te worden. 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.

Om een maximale stijghoogte van 1,2 m te kunnen realiseren, dienen er overstorten aangelegd te worden op deze hoogte. Bij voorkeur wateren deze af op een waterloop waar doorstroming mogelijk is, BZ97, zodat er geen wateroverlast is voor het transportbedrijf. Het terrein zal een hoogte van 28,0 m + NAP hebben, hierdoor zal op een hoogte van 27,7 m + NAP de overstorten gerealiseerd worden. Andere overstorten op BZ97 hebben een hoogte van 26,7 m + NAP.

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.

Ten behoeve van een andere uitbreiding van Meerheide wordt er een regenwaterbuffer gerealiseerd. Volgens de plannen zal deze overgedimensioneerd worden waardoor het eventueel mogelijk is om hier op aan te sluiten. Dit zou voor het plangebied betekenen dat de er geen voorzieningen aangelegd hoeven te worden in de groene buffer. Vanuit het oogpunt behoud van kwaliteit van de omgeving zal de groene buffer wel gehandhaafd blijven. Ook de genoemde sloten zullen nog steeds aangelegd worden om de afwatering van het terrein naar de regenwaterbuffer te kunnen realiseren. Het voordeel van het aansluiten op de regenwaterbuffer is dus niet te vinden in ruimte besparing op het terrein zelf. Het voordeel is dat de kans op wateroverlast verder verkleind wordt, doordat het water verder van het perceel wordt opgevangen. Indien hier op aangesloten wordt, zal de sloot aan de oostzijde gehandhaafd blijven. De sloot aan de zuidzijde zal dan niet aangelegd worden. Wel zouden de kratten hier dan uitgebreid worden tot een aantal van 2.240 (onder de verharding en onder de groenstrook). De berging aan de zuidzijde, de sloot en de kratten gezamenlijk nu 585 m³, zal afnemen tot enkel kratten met een bergend vermogen van 425 m³. De centrale regenwaterbuffer zal dan 160 m³ berging, die anders in het plangebied gerealiseerd zou worden, overnemen. Tevens is het mogelijk de noodoverstorten van het plangebied in eerste instantie hierop af te laten wateren.

Om verslechtering van de waterkwaliteit na uitbreiding te voorkomen, dienen geen uitlogende (bouw)materialen toegepast te worden. Hierbij kan gedacht worden aan zink, lood en koper. Tevens zou geen gebruik gemaakt moeten worden van chemische onkruid- en gladheidsbestrijding.

5.2 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, te weten wegverkeerslawaai. Het plangebied is namelijk niet gelegen binnen de 35 KE-geluidcontour van Eindhoven Airport en ook niet binnen de zone van een spoorlijn of industrieterrein.

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 Meerheide zuidrand maakt geen geluidgevoelige objecten mogelijk. Toetsing van de geluidbelasting afkomstig van de zoneplichtige wegen op het bouwplan is dan ook niet noodzakelijk. Aangezien op het bedrijfsterrein een aantal bedrijfswoningen aanwezig zijn, 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 (Uitbreiding Becx en Kuijken), september 2008). Als dit het geval is, is het noodzakelijk om hogere waarden voor de bedrijfswoningen aan te vragen als de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.

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, alsmede de geluidbelasting na realisatie van het bouwplan Meerheid zuidrand. 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 leiden 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 dan ook niet noodzakelijk. Het voorgenomen plan past dan ook binnen de wet Geluidhinder

5.3 Luchtkwaliteit

Voor een aantal stoffen in de lucht gelden wettelijke grenswaarden, welke zijn vastgelegd in het hoofdstuk 5 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 zijn algemeenheid, 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 1% (komt overeen met 0,4 µg/m³) van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) niet wordt overschreden. In de algemene maatregel van bestuur „Niet in betekende mate (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling (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 (Luchtkwaliteitsonderzoek Uitbreidingsplan Zuidrand Bedrijventerrein Meerheide Wet luchtkwaliteit, september 2008). Uitgangspunt in dit onderzoek is een plangebied dat zowel de uitbreiding van Becx als Kuijken omvat.

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 µg/m³; in 2018 is een verschil berekend van 0,5 µg/m³. Dit betekent dat een verslechtering plaatsvindt van meer dan 1% van de grenswaarde NO₂; hierdoor kan de voorgenomen ontwikkeling niet worden beschouwd als een NIBM-project. Ondanks de berekende verslechtering wordt de grenswaarde betreffende de jaargemiddelde concentratie NO₂ van 40 µg/m³ niet overschreden. Ook de overige grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ worden niet overschreden.

Tevens blijkt uit het onderzoek dat de bijdrage van deze 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 A67.

Dit is de afstand waarop de grenswaarden NO₂ en PM₁₀ door verkeer op 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 en Kuijken.

Aangezien dit bestemmingsplan alleen gericht is op de bedrijfsuitbreiding van Becx, kan geconcludeerd worden dat dit past binnen de wet Luchtkwaliteit.

5.4 Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op het beperken en beheersen van risico's en effecten van calamiteiten alsmede het bevorderen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten (bedrijven en transport) met gevaarlijke stoffen. Dat gebeurt door te voorkomen dat te dicht bij gevoelige bestemmingen, activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden, door de zelfredzaamheid te bevorderen en door de calamiteitenbestrijding te optimaliseren.

Wettelijk kader

Ten aanzien van bedrijven is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI; oktober 2004) van toepassing. Ten aanzien van transport is de Circulaire Vervoer Gevaarlijke stoffen van toepassing (augustus 2004; gewijzigd en verlengd augustus 2008). Er wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico. Voor buisleidingen moet worden getoetst aan het besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb; januari 2011).

1. Plaatsgebonden Risico (PR):

Dit is een maat voor de kans dat iemand dodelijk getroffen kan worden door een calamiteit met een gevaarlijke stof. De gestelde norm is een ten minste in acht te nemen grenswaarde (PR 10-6/jr) die niet mag worden overschreden ten aanzien van 'kwetsbare objecten', alsmede een zoveel mogelijk te bereiken richtwaarde (PR 10-6/jr) ten aanzien van 'beperkt kwetsbare objecten';

2. Groepsrisico (GR):

Dit is een maat voor de kans dat een grotere groep (tenminste 10 personen) tegelijkertijd dodelijk getroffen kan worden door een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht.

5.4.1 Beleidsvisie Externe Veiligheid

Het college (van de gemeente Eersel) heeft op 6 mei 2008 een beleidsvisie Externe Veiligheid vastgesteld. De beleidsvisie heeft tot doel de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen, tot een aanvaardbaar minimum te beperken.

Daarbij vormt dit document een instrument om het gewenste beleid voor de verschillende risicobronnen vast te leggen. Hiervoor wordt aandacht besteed aan de beheersing van de risico's die gepaard gaan met het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en door buisleidingen.

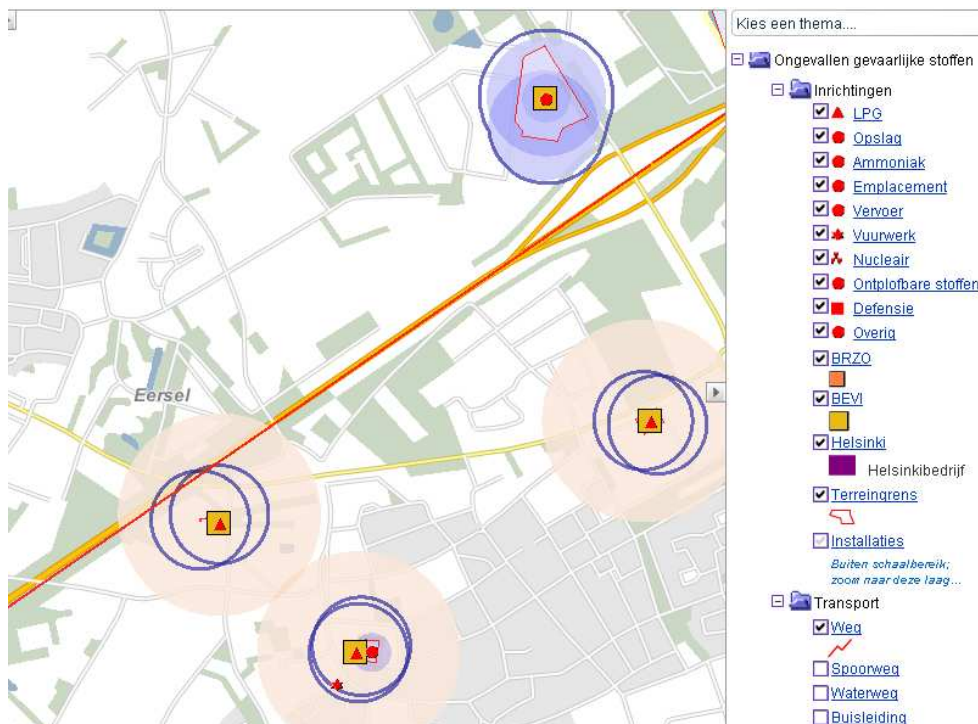
Daarnaast heeft de beleidsvisie eveneens als doel dat bij een aantal besluiten in het kader van de Wet op de ruimtelijke ordening en de Woningwet verwezen kan worden naar het onderhavige document. Het telkens opnieuw motiveren van dergelijke besluiten op het gebied van externe veiligheid kan hierdoor achterwege blijven.

5.4.2 Inventarisatie risicovolle activiteiten binnen het plangebied

Het plan "Meerheide Zuidrand", de uitbreiding van een tweetal transportbedrijven, wordt gepland ten noorden van de A67 in de gemeente Eersel. Het plan ligt ingeklemd tussen de A67 en de Meerstraat. Hieronder zijn voor het bouwplan de diverse aspecten voor externe veiligheid nader uitgewerkt.

Bedrijven

De risicovolle bedrijven binnen de gemeente Eersel zijn opgenomen op de Provinciale Risicokaart. Recentelijk is deze door de gemeente bijgewerkt. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat in de nabijheid van het plan geen risicovolle bedrijven zijn gelegen welke een invloedsgebied hebben op het plan.



Doordat de naastgelegen transportbedrijven naar het plan “ Meerheide Zuidkant” uitbreiden, kan het zo zijn dat de omvang van de activiteiten de grenzen van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) overschrijden. Hiermee ontstaan risicocontouren voor het plaatsgebonden- (PR) en groepsrisico (GR) die ongewild limiterend kunnen zijn (voor toekomstige activiteiten en/of plannen). Dit kan onder andere het geval zijn wanneer de opslag van gevaarlijke stoffen binnen één inrichting groter wordt dan 10 ton.

Om de eventuele risico's voor naburige percelen derhalve te voorkomen, met andere woorden dat geen ruimtelijke belemmeringen gelden, verdient het voorkeur dat de risicocontour van het PR zich binnen de grenzen van de betreffende inrichting bevindt. Dit zal in de regels van het bestemmingsplan worden opgenomen.

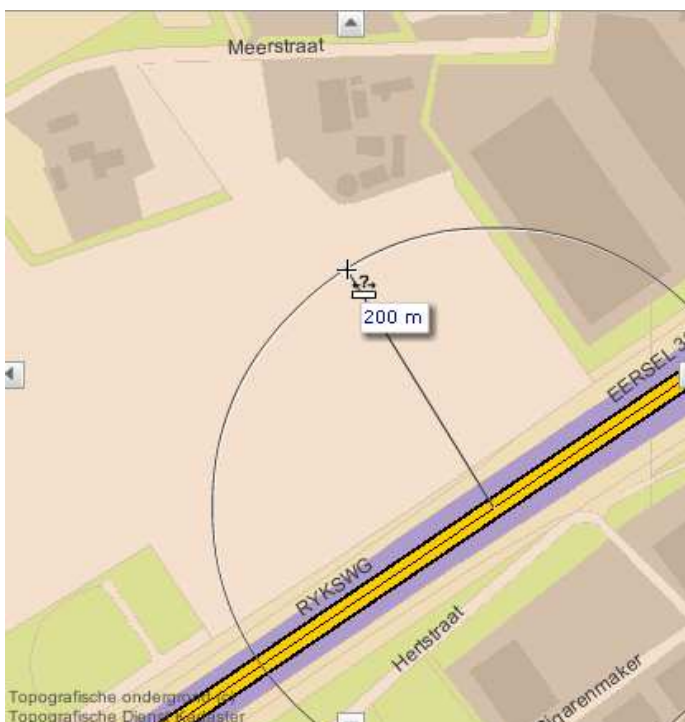
Transport: vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

Het transport van gevaarlijke stoffen over de A67 is bepalend voor de risico's die verbonden zijn aan deze autosnelweg. De circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is hierop van toepassing.

Algemeen wordt verondersteld dat de bebouwing binnen een afstand van 200 meter van de autosnelweg de hoogte van het groepsrisico beïnvloedt. Indicatief is de afstand hieronder weergegeven.

Om een idee te krijgen heeft het Ministerie Verkeer & Waterstaat, RWS Dienst Verkeer en Scheepvaart, Directie Mobiliteit, Afdeling Veiligheid telgegevens gegenereerd voor de diverse (doorgaande) routes voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg. De meest recente teldata voor de A67 (traject afslag 32 tot de Belgische grens) zijn gebaseerd op geaccordeerde videotellingen die eind 2006 zijn uitgevoerd.

Op basis van de risicostudies “Meerheide Zuidrand” (13 oktober 2011) van de SRE Milieudienst kan worden geconcludeerd dat voor de huidige situatie een plaatsgebonden risicocontour (10-6/jaar) van 8 meter en voor de toekomstige situatie 20 meter van de A67 bedraagt.



Transport: vervoer van gevaarlijke stoffen over rail

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

Transport: vervoer van gevaarlijke stoffen over water

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

Transport: ondergrondse buisleidingen

Op basis van de informatie van de gemeente Eersel, de N.V. Gasunie en de “Stichting buisleidingenstraat Rotterdam” en “Stichting Klic” (Kabels en Leidingen informatiecentrum) bevinden zich geen ondergrondse buisleidingen, hogedruk of brandstof, in de nabijheid van het plan.

Hoogspanningslijnen

In de nabijheid van het plan bevinden zich geen hoogspanningslijnen.

Vliegverkeer

Het plan ligt buiten de direct gangbare aanvlieg- en opstijgroutes van het militaire en het burgervliegveld (Eindhoven Airport).

GSM-antennes

De aanbevolen veldsterktes, waaraan het publiek blootgesteld mag zijn, worden doorgaans bij basisstations niet overschreden op afstanden groter dan ongeveer drie meter horizontaal 'in de bundel' en een halve meter in andere richtingen (dus onder, boven en achter de antenne). Gezien de afstand tot het plan of andere gevoelige objecten, is dit aspect daarom niet relevant.

5.4.3 Verantwoording groepsrisico GDC-Noord

Bij het vaststellen van het nieuwe bestemmingsplan dient het groepsrisico conform paragraaf 4.3 van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen verantwoord te worden. Dat houdt in, dat de hoogte van het groepsrisico bekend moet zijn en tevens de bijdrage van het ruimtelijk plan aan het groepsrisico (verhoging/verlaging). Er moet inzicht gegeven worden in de te verwachten dichtheid van personen in de invloedsgebieden van risicobronnen binnen en buiten het plan. Verder dient volgens deze artikelen/regelingen advies te worden gevraagd aan de Veiligheidsregio. Er is advies ontvangen van de Veiligheidsregio Brabant Zuidoost, Proactie en Preparatie Brandweer te Eindhoven. Dit advies is verwerkt in deze verantwoording van het groepsrisico. Samengevat luidt dit advies als volgt:

Bovenstaande punten worden hieronder nader behandeld en toegelicht. In artikel 13 van het Bevi en paragraaf 4.3 van de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen zijn de elementen beschreven die in ieder geval in de verantwoording aan de orde moeten komen. Hieronder is de verantwoording per element beschreven.

Te verwachten aantal personen binnen het invloedsgebied/ hoogte van het groepsrisico

Het onderhavige bestemmingsplan is gelegen binnen het invloedsgebied van de snelweg A67. Bij het bestemmingsplan is een risicoanalyse gevoegd. Het betreft een kwantitatieve risicoanalyse in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A67 (SRE Milieudienst, 13 oktober 2011). Uit deze analyses blijkt dat het groepsrisico, zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie onder de oriënterende waarde blijft. De verwachte dichtheid van het industrieterrein bedraagt 40 personen per hectare wat overeenkomt met een gemiddeld industrieterrein volgens de handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico.

Maatregelen aan de risicobron ter beperking van het groepsrisico

Voor nieuwe bedrijven zal een milieuvergunning/ omgevingsvergunning moeten worden verleend. In deze vergunningen zal de Best Beschikbare Techniek (BBT) worden voorgeschreven. Voor weg zijn geen bronmaatregelen denkbaar.

Mogelijkheden voor de ruimtelijke ontwikkelingen met een lager groepsrisico

Vanuit economisch oogpunt dient de gemeente industrie de mogelijkheid te geven om te kunnen groeien. Hierdoor dienen locaties te worden aangewezen als industriegebied. Logischerwijs worden nieuwe industriegronden naast de van bestaande geprojecteerd, zoals in onderhavig geval.

Mogelijke bron- en/ of pipe-maatregelen om het groepsrisico te beperken

Binnen het gebied kunnen alle soorten risico's voorkomen. Er zijn een drietal soorten ongevalsscenario's te onderscheiden. - explosie (druk) - brand - vrijkomen van toxische stoffen (door brand of het vrijkomen van een toxisch gas) Voor alle drie de scenario's gelden andere maatregelen.

Explosie

Bij een explosie komen hoge drukken tot stand. Dicht bij de bron zijn de drukken zo hoog dat maatregelen bijna niet mogelijk zijn. Ondanks dat bij de milieuvergunningen de Best Beschikbare Technieken (BBT) zijn toegepast voor de risicovolle activiteiten, kunnen drukken bij de bron zo hoog zijn dat maatregelen niet mogelijk zijn en/of dermate hoge kosten met zich meebrengen dat niet redelijk is deze maatregelen toe te passen. Wel kan gehard glas bij gebouwen voorkomen dat er extra slachtoffers door rondvliegend glas zullen vallen. Gezien de hoge kosten van dit glas (3,5 maal zo duur als standaard HR ++ glas) wordt dit niet verplicht gesteld in het bestemmingsplan.

Brand

Bij een brand komt veel hitte vrij. Bij een brand met vloeistoffen bedraagt op een afstand van 30 meter van de bron de warmtestraling ongeveer 15 kW/m², hierna neemt de warmtestraling geleidelijk af. De maatregelen (brandbare muur/gevel) die te treffen zijn voor een ongeval met brandbare vloeistoffen kunnen zonder hoge kosten worden uitgevoerd.

Toxisch

Afhankelijk van de toxiciteit van de vrij te komen (verbrandings)gassen kunnen op grote afstand van de bron nog doden vallen. Enige maatregel is het luchtdicht uitvoeren van de omliggende gebouwen. Hierbij geldt o.a. dat de ventilatiesystemen moeten kunnen worden uitgezet. De maatregel is makkelijk uit te voeren door een noodstop bij bijvoorbeeld de receptie van kantoorpanden.

Mogelijkheden voor hulpverleningsdiensten

Uit overleg met brandweer Eersel blijkt dat de bereikbaarheid en bluswatervoorziening voldoende is. De bedrijven Becx en Kuijken beschikken op eigen locatie over een primaire- en/of secundaire bluswatervoorziening(en). Bij de verdere uitwerkingsplannen moet in overleg met brandweer Eersel voldaan worden aan de gemeentelijke beleidsregels "Bluswatervoorziening en bereikbaarheid".

De opkomsttijden van de eerste en tweede tankautospuiter naar het plangebied voldoen aan de zorgnorm zoals deze door het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio in de leidraad 'Basis brandweezorg' is vastgelegd.

Mogelijkheden voor zelfredzaamheid

Met zelfredzaamheid wordt de mate aangegeven waarin personen zich in veiligheid kunnen brengen als zich een incident voordoet. Groepen mensen zoals in een bejaardenhuis of kinderdagverblijf worden gezien als niet zelfredzaam. De zelfredzaamheid van de werknemers van het transportbedrijf mag als voldoende beschouwd worden.

Brandveiligheid

Door de brandweer is op 21 mei 2012 advies uitgebracht inzake brandveiligheid. Dit heeft betrekking op uitvoeringsmaatregelen bij de bouw en heeft derhalve geen juridisch planologische consequenties.

Conclusie

Op basis van vorenstaande overwegingen wordt het restrisico binnen het plangebied acceptabel geacht.

5.5 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 kan een rol spelen. Daarnaast kan het bouwplan zelf bedrijvigheid mogelijk maken, dat weer een (nadelige) invloed om de omgeving kan hebben. In deze paragraaf wordt een en ander nader beschreven aan de hand van de volgende twee kaders: 1. de VNG-lijst “Bedrijven en milieuzonering” en 2. de Wet geurhinder en veehouderijen. Onderstaande is gebaseerd op de notitie “Milieuhinder omliggende bedrijvigheid” de datum september 2008, opgesteld door SRE Milieudienst. Deze notitie is op 1 december 2011 nogmaals doorgenomen op actualiteit. Ondanks het feit dat geurbeleid geactualiseerd is en op 10 juni 2010 opnieuw vastgesteld is blijkt dat de uitgangspunten van dit onderzoek ongewijzigd zijn en daarmee onverkort gebruikt kan worden als onderbouwing. De enige wijziging in het geurbeleid dat betrekking heeft op dti plangebied is een wijziging van de benaming van het gebied. Daar waar het gebied in het eerder beleid “extensiveringsgebied” genoemd werd heeft het gebied nu als beschrijving “plangebied”. De normstelling voor dit gebied is ongewijzigd.

5.5.1 VNG-lijst ‘Bedrijven en milieuzonering’

Het bouwplan Meerheide Zuidrand 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. Daarbij valt een deel van de bedrijfsactiviteiten van de firma Becx ook onder SBI-code 50 (Handel/reparatie van auto's). De grootste afstand behorende bij deze categorie bedraagt ook 100 meter. Het dichtstbijzijnde gevoelig object is gelegen op ongeveer 100 meter afstand. Hieruit kan geconcludeerd worden dat milieuzonering geen belemmering vormt voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling.

5.5.2 Wet geurhinder en veehouderijen

Het op te richten bedrijf op Meerheide zuidrand kan volgens de Wgv aangemerkt worden als een geurgevoelige object. Bij de beoordeling of het leefklimaat ter plaatse van het bouwplan acceptabel is, dient de geurbelasting veroorzaakt door de individuele bedrijven (voorgroondbelasting) 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 een gebied dat is aangeduid als “aangewezen plangebied” (voorheen extensiveringsgebied). Om te bepalen wat de invloed van de voorgroondbelasting van de veehouderijen is op het plangebied, zijn voor de in de notitie genoemde bedrijven de 70 µE/m³-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 bouwplan 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 reeds 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%).

5.6 Ecologie

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 deeluitmakende van 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:

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

5.6.1 Gebiedsbescherming

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

5.6.2 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 holenbroeders 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 holenbroeders 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 straat “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.

5.7 Bodem

De Wet bodembescherming (Wbb) vormt het wettelijk 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 eerstgenoemde dient binnen vier jaar aangevangen te worden met de sanering; bij laatstgenoemde 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 Meerheide Zuidrand sprake is van een bodemverontreiniging, heeft SRE Milieudienst een voor- en verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (Onderzoek naar bodemverontreiniging terrein Meerheide Zuidrand te Eersel, augustus 2008). Uit het 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”.

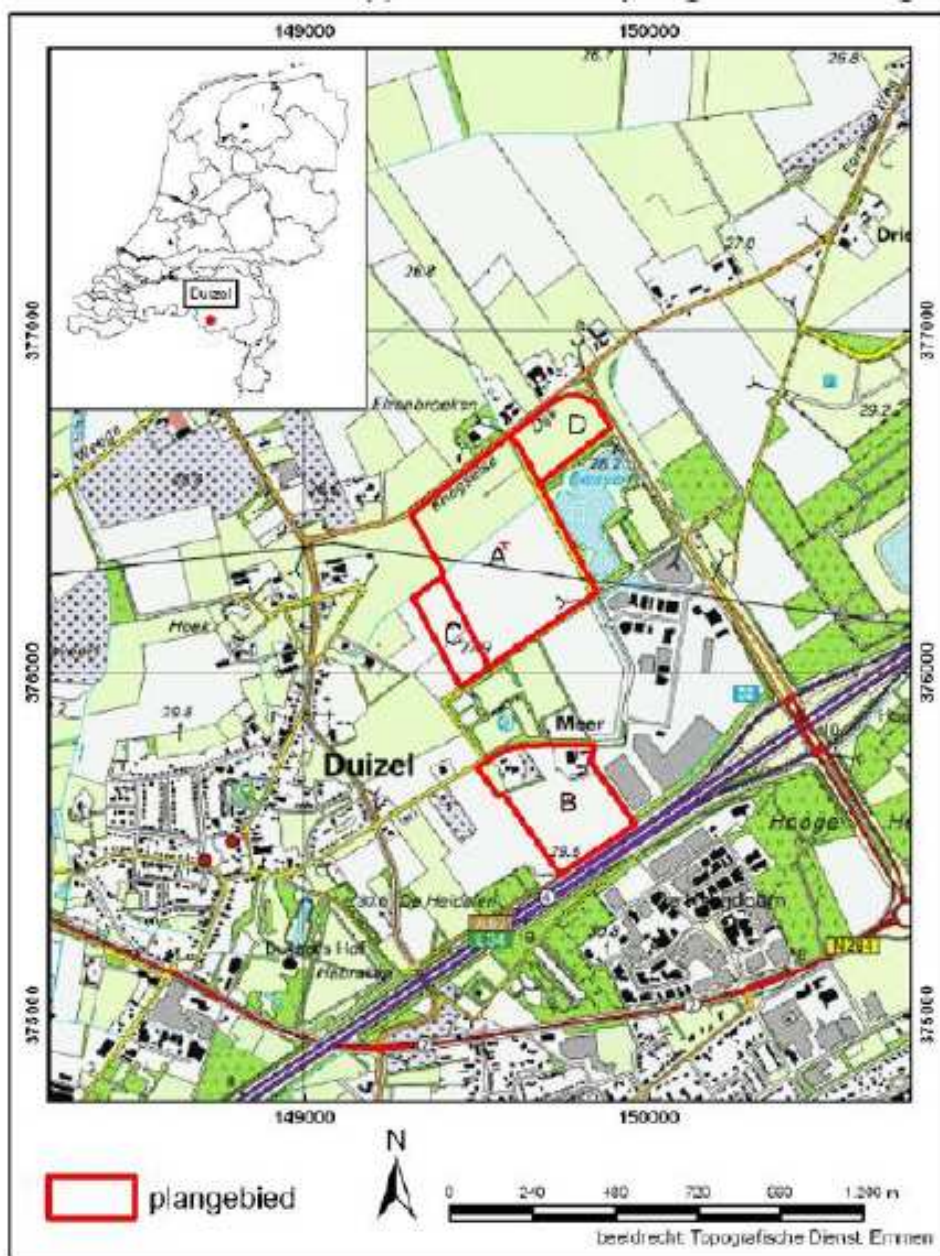
Het veldonderzoek heeft plaatsgevonden in juni 2008, waarbij in het plangebied in totaal 25 boringen zijn verricht. Deze zijn als volgt onder te verdelen: 4 boringen tot 2,0 meter beneden maaiveld en 21 boringen tot 0,5 meter beneden maaiveld. Hiervan zijn 6 boringen afgewerkt met een peilbuis. De boringen 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 in eerste aanleg 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. Een nader onderzoek van de verontreiniging van het grondwater is echter wel noodzakelijk voor het afgeven van een omgevingsvergunning voor het onderdeel bouwen.

5.8 Archeologie en cultuurhistorie

SRE Milieudienst heeft in 2008 voor het plangebied een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (Archeologisch bureauonderzoek Meerheide III te Duizel, april 2008). Een dergelijk onderzoek heeft als doel het verwerven van informatie over bekende of te verwachten archeologische waarden binnen het plangebied. Aan de hand van deze gegevens kan een gebiedsspecifiek archeologisch verwachtingsmodel worden opgesteld, op basis waarvan een beslissing genomen kan worden ten aanzien van (eventueel) vervolgonderzoek.



Ligging van de deelgebieden

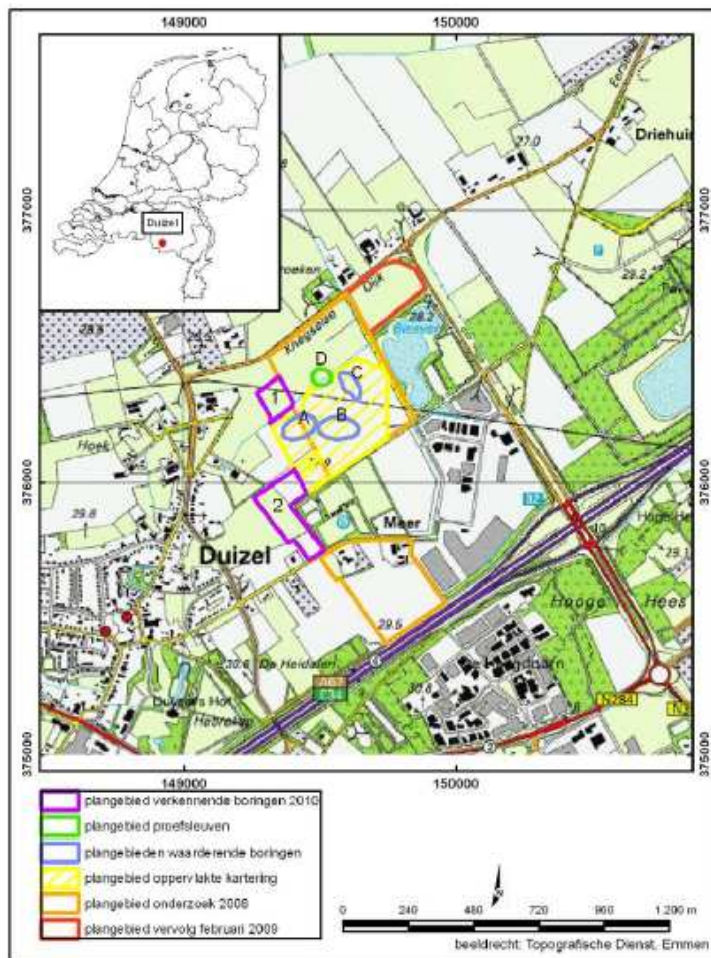
Uit het bureauonderzoek blijkt dat het plangebied is gelegen in een gradiëntzone in het landschap die gedurende lange perioden in de geschiedenis aantrekkelijk was voor bewoning en begraving. In de omgeving van het plangebied zijn hiervan dan ook veelvuldig sporen aangetroffen. De kans dat tijdens de toekomstige nieuwbouw behoudenswaardige archeologische resten verloren zullen gaan is aanzienlijk. Vandaar dat geadviseerd is om een archeologisch vervolgonderzoek uit te voeren. Gezien de hoge trefkans en de vermoedens dat een deel van het plangebied verstoord zou kunnen zijn, is in 2009 een gecombineerd verkennend en karterend booronderzoek in het hele plangebied uitgevoerd.¹

5.8.1 Verkennend en karterend booronderzoek

Er zijn bij het verkennende en karterende booronderzoek vier mogelijke vindplaatsen aangetroffen uit het Midden Paleolithicum, het Mesolithicum, de IJertijd en mogelijk ook uit de Romeinse Tijd tot en met de Middeleeuwen in deelgebied A en C en is een hoge archeologische verwachting op het aantreffen van archeologische resten “in situ” uit de Volle Middeleeuwen vastgesteld voor het centrale deel van deelgebied B (zie figuur 2). Hierop werd door de gemeente besloten om in deelgebied A en C een waarderend archeologisch veldonderzoek uit te voeren ter plekke van de vindplaatsen 1, 2 en 4 (circa 2,2 ha) in de vorm van waarderende boringen, en ter plaatse van vindplaats 3 in deelgebied A en in het centrale deel van deelgebied B (ca 4,9 ha) een proefsleuvenonderzoek.

Ter plaatse van vindplaatsen 1, 2 en 4 (circa 2,2 ha) was bovendien geadviseerd om naast een waarderend booronderzoek volgens de Steentijdstrategie, alsnog een intensieve oppervlaktekartering uit te voeren ter plekke van de mogelijke vindplaatsen en op de percelen met een middelhoge archeologische verwachting (circa 12,4 ha). Voor vindplaats 3 wordt een proefsleuvenonderzoek geadviseerd (circa 3394 m²), om zodoende een eventuele nederzetting uit de ijertijd in kaart te brengen. Voor de gebieden in deelgebied A, B en C met een lage verwachting op het aantreffen van archeologische resten is een vervolgonderzoek niet noodzakelijk.

¹ Gemeente Eersel, plangebied Meerheide III te Duizel. Inventariserend veldonderzoek (verkennende en karterende fase) (BAAC rapport V-08-0287), februari 2009, auteur drs. C.C. Kalisvaart



Overzicht van de deelgebieden A t/m D, inclusief latere uitbreidingen 1 en 2 en de aangetroffen vindplaatsen

5.8.2 Karterend en waarderend booronderzoek, oppervlaktekartering en proefsleuvenonderzoek

In 2010 is het hier boven beschreven onderzoek in twee fasen uitgevoerd:

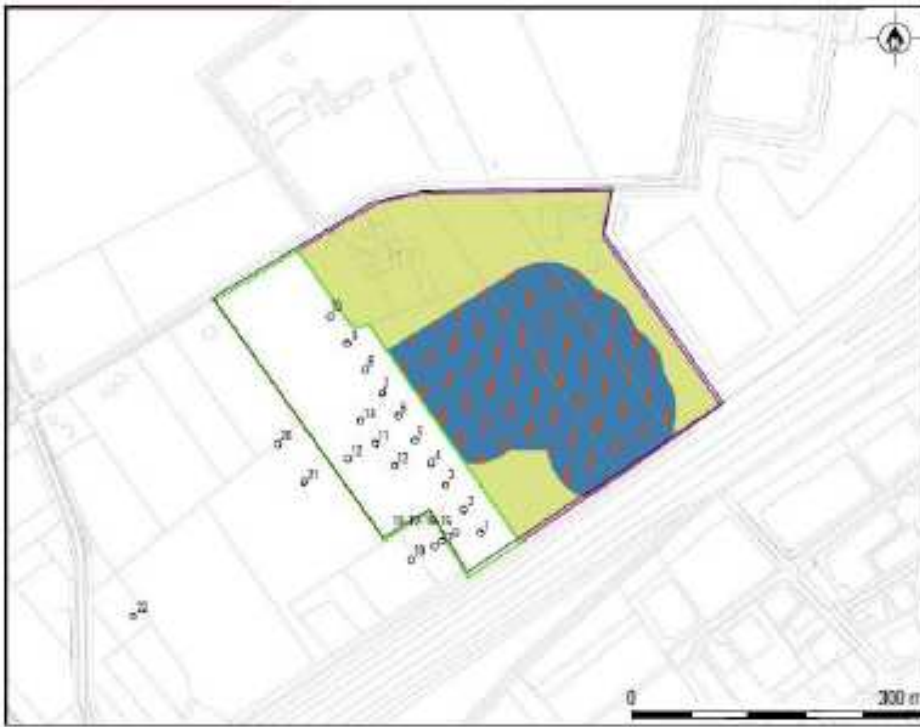
- Inventariserend Archeologisch Onderzoek door middel van proefsleuven en verkennende boringen te Duizel – Meerheide III Noord, Gemeente Eersel, z.a., Amsterdam, 2010
- Gemeente Eersel, plangebied Meerheide III te Duizel. Inventariserend booronderzoek (verkennende en waarderende fase), een intensieve oppervlaktekartering en proefsleuvenonderzoek (BAAC rapport V-10.0014), 's-Hertogenbosch, april 2010

5.8.3 3.a Proefsleuven en verkennende boringen in deelgebied B

Bij het proefsleuvenonderzoek in het zuiden van het plangebied (figuur 3) 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. basis van het verkennend booronderzoek kan worden geconcludeerd dat het voormalige ven zich slechts over een relatief zeer geringe oppervlakte westelijk van plangebied B van Meerheide III uitstrekt. De kleinschalige resten van dit ven worden afgedekt door een recent humeus zanddek van wisselende dikte.

De oorspronkelijke bodems onder dit humeuze dek zijn zowel direct rondom het ven als op enige afstand hiervan volledig verstoord, waarschijnlijk als gevolg ontgravingen en egalisaties zoals aangegeven in het eerder uitgevoerde bureauonderzoek. Het hele onderzochte gebied is op basis van het ontbreken van een waardevolle vindplaats vrijgegeven.



Deelgebied B met ligging van de proefsleuven en verkennende boringen

Vanuit archeologisch oogpunt zijn er dan ook geen belemmeringen op voor het beoogde gebruik.

5.9 Energie

Energie staat hoog op de maatschappelijke agenda. Enerzijds vanwege de zorgen om klimaatverandering, anderzijds zijn de voorraden van de fossiele brandstoffen eindig en stijgen de energieprijzen gestaag. In het rapport van Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) is wetenschappelijk onderbouwd dat klimaatverandering waarneembare effecten heeft, zoals terugtrekkende gletsjers, zeespiegelstijging en erosiebedreigingen in een aantal kusten. Daarnaast zal het aantal mensen dat leeft in gebieden met ernstig watertekort tot 2050 drie tot vier keer zo groot worden als in 1995. De energieproblematiek is grensoverschrijdend en verbindt stad en platteland, mensen in rijke en armere landen. De uitdaging ligt in internationale samenwerking en lokale aanpassingen. Energiebesparing in Eersel draagt bij aan verbetering elders. Energie en duurzaamheid zijn de afgelopen jaren ook in de gemeente Eersel belangrijke thema's geworden.

Op 31 maart 2009 heeft de gemeente Eersel samen met de andere Kempengemeenten de Klimaatvisie Kempengemeenten vastgesteld, waarin de ambitie geformuleerd is om als Kempenregio in 2025 energieneutraal te zijn. Met inachtneming van deze klimaatvisie is voor de periode van 2010-2012 klimaatbeleid opgesteld en op 10 november 2009 door de raad vastgesteld. Om het klimaatbeleid tot uitvoering te brengen zijn de ambities voor de komende drie jaar (2010-2012) uitgewerkt in concrete doelen en activiteiten per sector. Deze zijn gebundeld in een uitvoeringsprogramma. In het klimaatbeleid zijn voor onderstaande thema's prestaties vastgesteld.

- gemeentelijke gebouwen en voorzieningen;
- woningbouw;
- utiliteitsgebouwen;
- bedrijven;
- verkeer en vervoer;
- grootschalige duurzame energieopties.

Met name via een duurzame ruimtelijke ontwikkeling kan de gemeente de doelstellingen van het klimaatbeleid bereiken, en hiermee grote energiebesparings- of duurzaamheidswinsten boeken. Door slimme maatregelen op zowel de locatie als in gebouwen kunnen enorme besparingen worden gerealiseerd als hier vooraan in het planproces rekening mee wordt gehouden. Op locatieniveau is een zongerichte verkaveling en ruimte voor collectieve voorzieningen en infrastructuur belangrijk. Op gebouwniveau is een extreem geïsoleerde schil en lage temperatuurverwarming, bijvoorbeeld met warmtepompen, het uitgangspunt. Verder is het gebruik van milieuvriendelijke materialen en waterbesparende maatregelen een voorwaarde voor duurzaamheid.

In de ruimtelijke ontwikkelingsplannen zal daarom rekening worden gehouden met de geëiste prestaties uit het klimaatbeleid. De ambities zijn er op gericht om tot 2012 nieuwbouw te realiseren met een fors lagere Energie Prestatie Coëfficiënt (EPC 25% lager dan de heersende wettelijke norm op het moment van vergunningaanvraag). Om dit te realiseren moet bij het ontwikkelen van woningbouwlocaties in het eerste stadium al rekening worden gehouden met duurzaamheid.

Dit kan door de planologische indeling van het plan zo te realiseren dat gebruik gemaakt kan worden van de zon of gezamenlijke duurzame energievoorzieningen. Opdat de thema's energie en duurzaamheid voldoende verankerd worden, worden voor nieuwe ontwikkelingen vooraf specifieke duurzaamheidstudies voor het gebied uitgevoerd gericht op de klimaatdoelstellingen.

Naast deze verankering zullen de aspecten energie en duurzaamheid in de te verlenen bouwvergunningen nader uitgewerkt worden, overeenkomstig de door het rijk vastgestelde bouwregelgeving.

Uit het klimaatbeleid komt tevens de ambitie om in 2012 5% van de energie die binnen de gemeentegrenzen wordt gebruikt, duurzaam op te wekken. Dit kan bijvoorbeeld via grootschalige en/of collectieve opties:

- wind
- biomassa
- warmte-koudeopslag
- zonne-energie

In de ruimtelijke ontwikkelingsplannen zullen beperkingen zodanig moeten worden opgenomen dat deze duurzame opties niet belemmeren.

Concrete plannen van Becx zijn nog niet bekend. Deze zullen nader ingevuld worden met onder ander de omgevingsvergunning.

6 De bestemmingen

6.1 Inleiding

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding en de regels vormen het voor de burgers én de overheid juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De regels regelen de gebruiksmogelijkheden van de gronden en de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de aanwezige en/of op te richten bebouwing. De toelichting heeft weliswaar geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het bestemmingsplan en bij de uitleg van de verbeelding en regels.

In de volgende paragraaf wordt de systematiek van de regels uiteengezet en wordt een uitleg per bestemming gegeven. De regels van het bestemmingsplan 'Uitbreiding Becx Meerheide' bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende bepalingen, de bestemmingsbepalingen, de algemene bepalingen en de overgangs- en slotbepalingen aan de orde komen.

6.2 Beschrijving per bestemming

Artikel 3 Bedrijf – Transport- en logistiek bedrijf

De gronden binnen deze bestemming zijn voornamelijk bestemd voor

- 1 een transport- en logistiek bedrijf met bijbehorende voorzieningen;
- 2 perceelsontsluitingen;
- 3 erf- en terreinafscheidingen;
- 4 verhardingen;
- 5 onbebouwde parkeervoorzieningen;
- 6 groen;
- 7 nutsvoorzieningen;
- 8 water en waterhuishoudkundige voorzieningen;

met uitzondering van:

- 9 risicovolle inrichtingen met een plaatsgebonden risicocontour (PR10-6) die tot over de perceelsgrens reikt.

De bebouwingsregels voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn in de planregels bij deze bestemming opgenomen.

Artikel 4 Groen – Landschappelijke inpassing

De gronden binnen deze bestemming zijn bestemd voor

- 1 het aanbrengen en in stand houden van (erf)beplantingen ter landschappelijke inpassing van gebouwen;
- 2 paden;
- 3 in- en uitritten;
- 4 vluchtwegen;
- 5 erf- en terreinafscheidingen;
- 6 nutsvoorzieningen;
- 7 straatmeubilair;
- 8 water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Binnen deze bestemming mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen gebouwd worden. Voorts mogen bouwwerken, geen gebouwen zijnde gebouwd worden.

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:

- 1 het kappen en/of rooien van bomen en/of houtgewas;
- 2 het aanleggen of verharden van paden of banen en het aanbrengen van andere oppervlakte verhardingen, behalve voor vluchtwegen en –routes;
- 3 het ontginnen, bodemverlagen of afgraven, ophogen, egaliseren van gronden.

7 Haalbaarheid

In dit hoofdstuk wordt de haalbaarheid van dit bestemmingsplan aangetoond. Een bestemmingsplan moet zowel in financieel als in maatschappelijk opzicht haalbaar zijn. Er wordt daarom een korte financiële toelichting gegeven en daarnaast worden de doorlopen procedures weergegeven.

7.1 Financieel

Om de gemeentelijke kosten die gemaakt worden bij uitvoering van voorgestane ontwikkeling te verhalen, dient een overeenkomst te worden gesloten met de initiatiefnemer. Indien deze overeenkomst niet privaatrechtelijk tot stand kan worden gebracht, is de gemeente verplicht een exploitatieplan op te stellen om haar kostenverhaal te verzekeren.

De realisering van onderhavig initiatief betreft een particulier initiatief. De gemeente heeft een exploitatieovereenkomst gesloten met de initiatiefnemer. De aanleg en exploitatie ervan zullen voor de gemeente Eersel geen negatieve financiële gevolgen hebben.

In een haalbaarheidsonderzoek is onderzocht wat nodig is voor de voorgenomen verplaatsing van het transportbedrijf Becx uit Vessem, naar het bedrijventerrein Meerheide. Hieruit wordt duidelijk dat een en ander haalbaar kan zijn, zonder nadelige gevolgen voor de gemeente

7.2 Maatschappelijk

7.2.1 Vooroverleg

Het ontwerpbestemmingsplan 'Meerheide, Uitbreiding Becx' is conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in vooroverleg gezonden naar de betreffende personen en instanties. Er zijn geen reacties binnengekomen van de betreffende instanties.

7.2.2 Vaststelling

Het ontwerpbestemmingsplan 'Meerheide, Uitbreiding Becx' heeft ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang vanaf 13 september 2012 gedurende zes weken ter visie gelegen (dus tot en met woensdag 24 oktober 2012), waarvoor vooraf de voorgeschreven bekendmakingen zijn gedaan en waarbij gelegenheid is geboden tot het indienen van zienswijzen.

Er zijn gedurende de periode van tervisielegging vijf zienswijzen ingediend. Drie zienswijzen zijn na de ter visie leggingstermijn weer ingetrokken. De twee resterende zienswijzen zijn in de 'Nota beoordeling zienswijzen en ambtelijke aanpassingen bestemmingsplan Meerheide, uitbreiding Becx' opgenomen en beantwoord.

Naar aanleiding van de zienswijze is één aanpassing doorgevoerd. Daarnaast zijn er twee ambtelijke aanpassingen doorgevoerd welke ook verwoord zijn in de eerder genoemde nota.

Het bestemmingsplan 'Meerheide, Uitbreiding Becx' is op 28 maart 2013 gewijzigd vastgesteld. De Nota beoordeling zienswijzen en ambtelijke aanpassingen en het vaststellingsbesluit zijn als bijlage opgenomen.

BIJLAGE

Nota beoordeling zienswijzen en ambtelijke aanpassingen en vaststellingsbesluit Bestemmingsplan ‘Meerheide, uitbreiding Becx’



**Nota beoordeling zienswijze en ambtelijke aanpassingen
bestemmingsplan Meerheide, uitbreiding Becx**

***Gemeente Eersel
team Ruimte afdeling Ontwikkeling
maart 2013
12.13776***

ZIENSWIJZEN

Het ontwerpbestemmingsplan Meerheide, uitbreiding Becx heeft op basis van artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening vanaf 13 september 2012 gedurende zes weken ter inzage gelegen (en dus tot en met woensdag 24 oktober 2012).

De bekendmaking daarvan heeft plaatsgevonden op 12 september 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 Meerheide, uitbreiding Becx zijn vijf schriftelijke zienswijzen ingediend.

Een zienswijze is ingediend door:

1. Paardensportvereniging St Jan Duizel, Wintermanshof 5, 5525 CJ Duizel;
2. de heer M. van Woerkum en mevrouw L. Dirks, Meer 16a, 5525KS Duizel;
3. familie C.G.M. Bierings, Meer 16, 5525KS Duizel;
4. DAS, Postbus 23.000, 1100 DM Amsterdam, namens de familie Bierings, Meer 16b, 5525KS Duizel;
5. Waterschap de Dommel, Postbus 10.001, 5280DA Boxtel.

De zienswijzen zijn samengevat, maar wel volledig beoordeeld. Daarna is ingegaan op de ontvankelijkheid. Vervolgens hebben wij per zienswijze (cursief) onze reactie en het voorstel weergegeven.

Bij brief van 27 februari 2013 heeft DAS rechtsbijstand de namens de heer en mevrouw Bierings ingediende zienswijze ingetrokken.

Bij brief van 14 maart 2013 heeft familie C.G.M. Bierings de ingediende zienswijze ingetrokken.

Bij brief van 21 maart 2013 hebben de heer M. van Woerkum en mevrouw L. Dirks hun ingediende zienswijze ingetrokken.

In deze nota wordt daarom niet nader ingegaan op deze (ingetrokken) zienswijzen.

1. Paardensportvereniging St Jan Duizel, Wintermanshof 5, 5525 CJ Duizel

De paarden- en ponyruiters van de vereniging komen veelal te paard naar het oefenterrein van de vereniging gelegen aan de Meer. Om de veiligheid van de leden en de paarden die naar het oefenterrein komen te kunnen waarborgen, is het noodzakelijk dat de ontsluiting van vrachtwagens van Becx (dan wel andere bedrijven die zich in de toekomst gaan vestigen aan deze kant van het uit te breiden industrieterrein) loopt via het industrieterrein en niet via de huidige smalle weg 'de Meer' in westelijke richting. Wanneer ruiters geconfronteerd worden met vrachtwagens op deze smalle weg zullen er gevaarlijke situaties ontstaan. Het verzoek is om hiermee rekening te houden in het ontwerpbestemmingsplan en toekomstige bestemmingsplannen inzake uitbreiding Meerheide.

Ontvankelijkheid:

De zienswijze is ontvangen binnen de daarvoor gestelde termijn. De zienswijze is gelet daarop ontvankelijk.

Beoordeling:

De onderhavige uitbreiding van het perceel van Becx zal ontsloten worden via het bestaande perceel op Meerheide. Voor de ontwikkeling van het naastgelegen perceel van KLG Europe Logistics zal de Meer zodanig worden aangepast, dat de bereikbaarheid van de percelen alleen via het bedrijventerrein Meerheide kan plaatsvinden en niet via Duizel.

Voorstel:

Kennis te nemen van de zienswijze en zorg te dragen voor de veilige verkeersafwikkeling.

2. de heer M. van Woerkum en mevrouw L. Dirks, Meer 16a, 5525KS Duizel

Ingetrokken per brief van 21 maart 2013

3. familie C.G.M. Bierings, Meer 16, 5525KS Duizel

Ingetrokken per brief van 14 maart 2013.

4. DAS, Postbus 23.000, 1100 DM Amsterdam, namens de familie Bierings, Meer 16b, 5525KS Duizel

Ingetrokken per brief van 27 februari 2013.

5. Waterschap de Dommel, Postbus 10.001, 5280DA Boxtel

In 2009 is instemming verleend op de watertoets voor de uitbreiding van Becx. Dit betrof een waterparagraaf van het SRE van 29 juni 2009. In het nu voorliggende bestemmingsplan zijn echter uitgangspunten overgenomen van een oude waterparagraaf van het SRE (versie februari 2009).

Ontvankelijkheid:

De zienswijze is ontvangen binnen de daarvoor gestelde termijn. De zienswijze is gelet daarop ontvankelijk.

Beoordeling:

In de toelichting moet de juiste tekst ten aanzien van de waterparagraaf opgenomen worden.

Voorstel:

De zienswijze over nemen en het bestemmingsplan aanpassen, zodat naar de juiste waterparagraaf wordt verwezen en de juiste teksten zijn opgenomen.

AMBTELIJKE AANPASSINGEN

Bij een transport en logistiek en transportbedrijf worden vrachtwagens gestald en vindt opslag plaats. De regeling met betrekking tot deze activiteiten is zodanig opgesteld dat het perceel hiervoor niet gebruikt mag worden. Het is niet de bedoeling dat het gehele terrein hiervoor gebruikt wordt, dit kan opgelost worden door te bepalen dat opslag en stalling uitsluiten binnen het bouwvlak mag plaatsvinden. Hierdoor blijft het voorste gedeelte van het perceel vrij van deze activiteiten. Het voorstel is dan ook om de regeling zo aan te passen dat opslag en stalling uitsluitend binnen het bouwvlak mogen plaatsvinden.

Naar aanleiding van de zienswijze van KLG Logistics - Eersel bv wordt bij het bestemmingsplan KLG Europe Logistics voorgesteld om een afwijkingsmogelijkheid op te nemen voor het minimum bebouwingspercentage. Omdat de bestemmingen en bedrijven gelijk zijn, wordt voorgesteld om in dit bestemmingsplan Meerheide, uitbreiding Becx dezelfde afwijkingsmogelijkheid op te nemen. De voorwaarden voor de afwijkingsmogelijkheid zijn dat het minimum bebouwingspercentage niet lager mag zijn dan 20% en dat het lagere percentage noodzakelijk is vanwege de bedrijfsvoering of een gefaseerde ontwikkeling van het bedrijf.

Raadsvoorstel

Vergadering	28 maart 2013	Agendapunt:	8.	R 13-08
Datum B&W	12 februari 2013	Portefeuillehouder	RHO	
Document-nr	12.16016	Opsteller	bjoo01	

Onderwerp

Bestemmingsplan Meerheide, uitbreiding Becx

Voorstel

1. de ingekomen zienswijzen op het bestemmingsplan Meerheide, uitbreiding Becx ontvankelijk te verklaren en gedeeltelijk over te nemen zoals verwoord in de "Nota beoordeling zienswijze en ambtelijke aanpassingen bestemmingsplan Meerheide, uitbreiding Becx";
2. het bestemmingsplan Meerheide, uitbreiding Becx zowel analoog als digitaal vast te stellen overeenkomstig het ontwerpbestemmingsplan, gedateerd juli 2012 en identificatienummer NL.IMRO.0770.BPEmub2013, met de wijzigingen genoemd in de "Nota beoordeling zienswijze en ambtelijke aanpassingen bestemmingsplan Meerheide, uitbreiding Becx";
3. geen exploitatieplan vast te stellen.

Aanleiding/probleemstelling

Het bedrijf van Becx heeft momenteel nog een vestiging in Vessem, die voor de nodige overlast zorgt. Om een einde te maken aan deze overlastsituatie zijn de gemeente en Becx met elkaar in overleg gegaan. Deze gesprekken hebben geleid tot een overeenkomst tussen partijen, waarin afspraken zijn gemaakt over een verplaatsing van het bedrijf van Vessem naar Meerheide. Met de uitvoering van deze overeenkomst wordt de overlastsituatie in Vessem beëindigd. Na vestiging op het bedrijventerrein Meerheide wordt de locatie aan het Heike heringericht waarbij ook een aantal woningen mogelijk wordt gemaakt. Het bestemmingsplan dat de bouw van de woningen mogelijk maakt wordt u ook in de raadsvergadering van 28 maart as. ter behandeling aangeboden. Voorliggend bestemmingsplan is de uitwerking van de uitbreiding/verplaatsing op Meerheide III.

Ten behoeve van de uitbreiding heeft vanaf 13 september 2012 het ontwerpbestemmingsplan Meerheide, uitbreiding Becx ter inzage gelegen.

Beoogd effect (bestuurlijk kader)

Het beëindigen van een overlastsituatie in Vessem en het uitbreiden van het bedrijventerrein Meerheide.

Argumenten

- 1.1 *Voordat het bestemmingsplan vastgesteld kan worden is het noodzakelijk dat de zienswijzen behandeld worden en er een aantal ambtelijke aanpassingen worden overgenomen.*

Voor de beoordeling en het voorstel met betrekking tot de ingediende zienswijze wordt verwezen naar de bijlage "Nota beoordeling zienswijze en ambtelijke aanpassingen bestemmingsplan Meerheide, uitbreiding Becx". In deze nota staan ook de voorstellen voor ambtelijke aanpassingen.

- 2.1 *De raad is het bevoegde orgaan om een bestemmingsplan vast te stellen.*

De gemeenteraad heeft de autonome bevoegdheid om een bestemmingsplan vast te stellen. Het bestemmingsplan dient zowel digitaal als analoog te worden vastgesteld.

- 3.1 *Een exploitatieplan is niet nodig, omdat het kostenverhaal anderszins verzekerd is.*

Met de ontwikkelaar van het plan is een anterieure overeenkomst afgesloten, die voorziet in het verhaal van de plankosten.

Risico's

Niet van toepassing.

Kosten en dekking

Voor de planontwikkelingen van Heike 16 en de uitbreiding van Becx op Meerheide is een anterieure overeenkomst afgesloten.

Communicatie

Na vaststelling wordt het bestemmingsplan op de gebruikelijke wijze ter inzage gelegd en is er de mogelijkheid voor belanghebbenden om beroep in te stellen bij de Raad van State. De indieners van een zienswijze worden geïnformeerd over de voorgestelde besluitvorming.

Vervolg

Na gewijzigde vaststelling worden het raadsbesluit en het bestemmingsplan toegezonden aan de provincie, waarna die nog een reactieve aanwijzing kan geven op het plan. Daarna wordt de vaststelling van het bestemmingsplan bekend gemaakt en ter inzage gelegd. Gedurende zes weken kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Raad van State. De indieners van een zienswijze worden op dezelfde tijd geïnformeerd over de besluitvorming over hun zienswijze.

Bij het raadsvoorstel behorende stukken

- Ontwerp bestemmingsplan (zie website)
- ingediende zienswijzen (zie website)
- Nota beoordeling zienswijzen bestemmingsplan Meerheide, uitbreiding Becx (zie website)
- "Regionale afspraken & en programmering werklocaties Zuidoost-Brabant" (zie website)

Eersel, 12 februari 2013

Burgemeester en wethouders van Eersel

de secretaris,

de burgemeester,

de heer mr. H.J.M. Timmermans

mevrouw J.A.M. Thijs-Rademakers

Raadsbesluit

R 13-08

De raad van de gemeente Eersel;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 12 februari 2013;

gehoord de beraadslaging in de commissievergadering van 7 maart 2013;

gelet op de Wet ruimtelijke ordening;

b e s l u i t :

1. de ingekomen zienswijzen op het bestemmingsplan Meerheide, uitbreiding Becx ontvankelijk te verklaren en gedeeltelijk over te nemen zoals verwoord in de "Nota beoordeling zienswijze en ambtelijke aanpassingen bestemmingsplan Meerheide, uitbreiding Becx";
2. het bestemmingsplan Meerheide, uitbreiding Becx zowel analoog als digitaal vast te stellen overeenkomstig het ontwerpbestemmingsplan, gedateerd juli 2012 en identificatienummer NL.IMRO.0770.BPEmub2013, met de wijzigingen genoemd in de "Nota beoordeling zienswijze en ambtelijke aanpassingen bestemmingsplan Meerheide, uitbreiding Becx";
3. geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare vergadering
van de raad van de gemeente Eersel
van 28 maart 2013

De raad voornoemd
de griffier,

de voorzitter,

de heer H.J. Broekman

mevrouw J.A.M. Thijs-Rademakers

