

Agendapunt 8.
Vergadering
d.d. 11 november 2019.

DE RAAD VAN DE GEMEENTE GILZE EN RIJEN;

gelet op het op 20 februari 2017 vastgestelde bestemmingsplan "N282" met identificatienummer NL.IMRO.0784.BPN282-VA01;

gelet op de ingekomen beroepschriften van appellant sub 1A en appellant sub 1B, A.A.A. Valk Holding B.V. en Wegrestaurant 't Vliegveld B.V. en appellante sub 6 in het kader van het bestemmingsplan "N282";

gelet op de uitspraak onderscheidenlijk tussenuitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State d.d. 15 mei 2019 met zaaknummers 201703835/1/R2 en 201703079/1/R2, inzake de tegen het bestemmingsplan "N282" aangevoerde beroepsgronden;

gelet op het bepaalde in artikel 8:51d van de Algemene wet bestuursrecht;

gelet op het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening;

gelet op het bepaalde in de Praktijkrichtlijn Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten 2012, versie 1.4.2, meer specifiek ten opzichte van het ophogen van de versiecode;

gezien het voorstel, genummerd RS19.00255, van het college van burgemeester en wethouders;

b e s l u i t :

1. de verbeelding van het bestemmingsplan "N282" zodanig te wijzigen dat:
 - a. de gronden die zijn gelegen ten noorden van het perceel Rijksweg 6, Hulten, en ten zuiden van de op 20 februari 2017 vastgestelde plangrens van het bestemmingsplan "N282", deel gaan uitmaken van het plangebied en worden bestemd als:
 - Agrarisch (enkelbestemming);
 - Waarde – Archeologie (dubbelbestemming);
 - Geluidzone – luchtvaart 2 (40-45 Ke), overige zone – IHCS – 1, vrijwaringszone – ILS – 12 (gebiedsaanduidingen),
zoals verbeeld op de kaart in de bij dit raadsbesluit behorende en als zodanig gewaarmerkte "Bijlage 1 – Kaart plandeel fietsverbinding ten noorden van Rijksweg 6 Hulten";
 - b. de gronden die zijn gelegen aan de Rijksweg 25, Hulten, voor zover die nog geen deel uitmaakten van het op 20 februari 2017 vastgestelde bestemmingsplan "N282", deel gaan uitmaken van het plangebied en worden bestemd als:
 - Wonen – 1 (enkelbestemming), voor zover het betreft de gronden met daarop een feitelijk aanwezige woning en de gronden die feitelijk zijn ingericht als erf bij die woning;
 - Groen (enkelbestemming), voor zover het betreft de overige gronden;
 - Waarde – Archeologie (dubbelbestemming);

- Geluidzone – luchtvaart 2 (40-45 Ke), milieuzone – geluidsgevoelige functie – 3, overige zone – IHCS – 1, vrijwaringszone – ILS – 9 (gebiedsaanduidingen), zoals verbeeld op de kaart in de bij dit raadsbesluit behorende en als zodanig gewaarmerkte "Bijlage 2 – Kaart plandeel afbuiging Rijksweg – Burgemeester Ballingsweg";
2. de regels van het bestemmingsplan "N282" zodanig te wijzigen dat:
 - a. artikel 1 'Begrippen', onder vernummering van de leden, wordt aangevuld met enkele (delen van) begripsbepalingen;
 - b. onder vernummering, een nieuw artikel 9 'Wonen – 1' wordt ingevoegd;
 - c. onder vernummering, een nieuw artikel 14 'Algemene bouwregels' (regeling 'bestaande maten') wordt ingevoegd;
 - d. onder vernummering, artikel 19 'Overige regels', wordt aangevuld met artikel 19.2 (regeling 'parkeren') en met artikel 19.3 (regeling 'laden en lossen');
 - e. wordt toegevoegd "bijlage 1 Staat van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging'", waarbij de inhoud van de voornoemde aanvullende artikelen en bepalingen luidt overeenkomstig hetgeen is opgenomen in de bij dit raadsbesluit behorende en als zodanig gewaarmerkte "Bijlage 3 – Aan bestemmingsplan "N282", onder vernummering, toe te voegen (c.q. te wijzigen) artikelen en bepalingen";
 3. aan de toelichting op het bestemmingsplan "N282" toe te voegen het document "Aanvulling op de toelichting van het bestemmingsplan "N282" in het kader van de bestuurlijke lus" d.d. 22 oktober 2019, met inbegrip van de daarbij behorende bijlagen:
 - a. kaart omleidingsvarianten;
 - b. tabel effecten omleidingsvarianten;
 - c. haalbaarheidstoets horeca Rijksweg 25 Hulten (BSP);
 - d. memo Rijksweg 25 en mogelijkheden gevoelige bestemming;
 - e. parkeeronderzoek (C5s);
 - f. Rijksweg 25 Hulten, memo externe veiligheid (De Roever), welk document, inclusief bijlagen, is opgenomen in de bij dit raadsbesluit behorende en als zodanig gewaarmerkte "Bijlage 4 – Aanvulling op de toelichting van het bestemmingsplan "N282" in het kader van de bestuurlijke lus".

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 11 november 2019.

DE RAAD VOORNOEMD,

de griffier,

mr. J.W. Timmermans

de voorzitter,

dr. A.J.W. Boelhouwer

RAADSVOORSTEL

Raadsvergadering:	11 november 2019	Agendapunt:	8
Behandelend medewerker:	Tom de Kousemaeker	Portefeuillehouder:	wethouder Van der Veen
Cluster:	Ruimtelijke ontwikkeling	Programma:	Ruimtelijke ordening

Voorstel tot: Herstelbesluit bestemmingsplan "N282"

1. Samenvatting*Aanleiding*

Op 20 februari 2017 heeft uw raad het bestemmingsplan "N282" vastgesteld. Tegen dit bestemmingsplan is door een aantal appellanten beroep ingesteld. Op 15 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State (verder: Raad van State) een zogenoemde 'tussenuitspraak' gedaan over de ingestelde beroepen. Uit de 'tussenuitspraak' volgt de opdracht aan uw raad om, door middel van een nieuw besluit, de geconstateerde gebreken in het bestemmingsplan "N282" binnen 26 weken te herstellen. Dit besluit wordt vervolgens betrokken bij de 'einduitspraak' over het bestemmingsplan.

Gevraagde beslissing

Uw gemeenteraad wordt voorgesteld om in het kader van het bestemmingsplan "N282" een herstelbesluit te nemen.

Beoogd effect

Het herstelbesluit repareert de door de Raad van State geconstateerde gebreken in het bestemmingsplan "N282". Het besluit wordt door de Raad van State betrokken bij de 'einduitspraak' over het bestemmingsplan.

2. Onderbouwing, aanpak, uitvoering*Inleiding*

Tegen het besluit van uw raad van 20 februari 2017 tot vaststelling van het bestemmingsplan "N282" zijn in totaal zes beroepen ingesteld. Op 15 mei 2019 heeft de Raad van State 'tussenuitspraak' gedaan over de ingestelde beroepen. Drie beroepen zijn geheel niet-ontvankelijk dan wel ongegrond verklaard. De drie overige beroepen zijn voor een deel gegrond verklaard.

De gegrond verklaarde beroepen hebben betrekking op de volgende onderdelen van het bestemmingsplan:

- plandeel fietsverbinding ten noorden van restaurant "Stad Parijs" (Rijksweg 6, Hulten)
- plandeel afbuiging Rijksweg – Burgemeester Ballingsweg.

Hierna maken wij per plandeel inzichtelijk:

- welk gebrek er door de Raad van State is geconstateerd;
- wat de opdracht van de Raad van State aan uw raad inhoudt;
- hoe wij voorstellen invulling te geven aan deze reparatie-opdracht.



Plandeel fietsverbinding ten noorden van restaurant "Stad Parijs" (Rijksweg 6, Hulten)

Gebrek

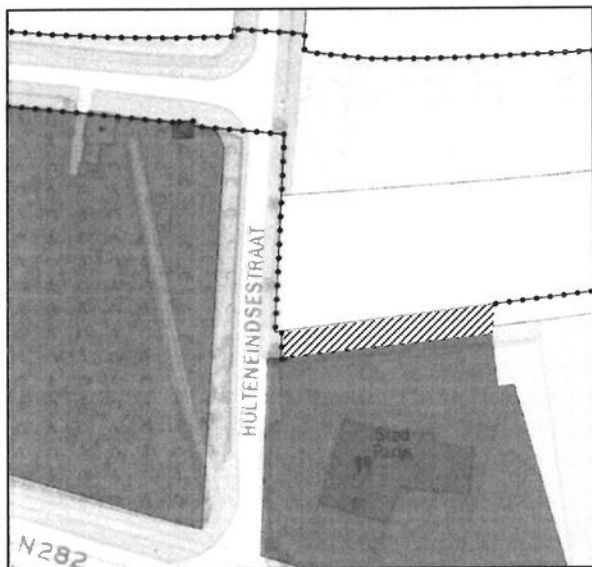
Het bestemmingsplan "N282" voorziet in de aanleg van een fietspad tussen de Oude Baan en de te realiseren fietsbrug over de Burgemeester Letschertweg, richting Tilburg. Dit fietspad loopt achter het restaurant "Stad Parijs" (Rijksweg 6, Hulten) langs. We hebben beoogd in het bestemmingsplan ook een fietsverbinding mogelijk te maken tussen het restaurant en dit aan te leggen fietspad. Een smalle strook gronden ten noorden van het restaurant maakt echter geen deel uit van het plangebied, waardoor de fietsverbinding niet tot stand kan komen.

Opdracht

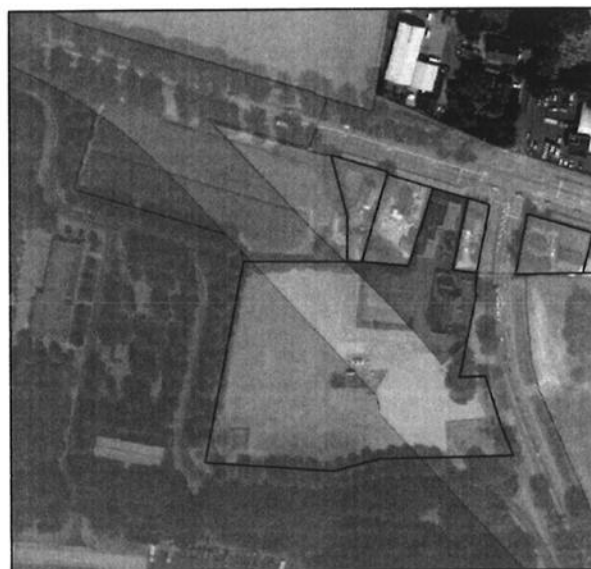
Pas, binnen 26 weken na de uitspraak, het bestemmingsplan zo aan dat een fietsverbinding mogelijk wordt tussen de gronden aan de Rijksweg 6 en het voorziene fietspad aan de achterzijde van het restaurant.

Reparatie

We stellen uw raad voor de smalle strook gronden waarop de fietsverbinding nu nog niet mogelijk is aan het plangebied van het bestemmingsplan "N282" toe te voegen. We stellen voor de gronden (opnieuw) als 'Agrarisch' te bestemmen, binnen welke bestemming een fietsverbinding wordt toegestaan. Het voorgaande houdt een wijziging van de verbeelding van het bestemmingsplan in.



Plandeel fietsverbinding ten noorden van restaurant "Stad Parijs" (Rijksweg 6, Hulten): de gearceerd weergegeven gronden worden aan het plangebied toegevoegd en bestemd als 'Agrarisch'.



Plandeel afbuiging Rijksweg – Burgemeester Ballingsweg: in het eerder vastgestelde bestemmingsplan "N282" (zie afbeelding) bleef een kleine bestemming 'Horeca' (oranje kleur) resteren aan de Rijksweg 25, Hulten. Deze gronden worden aan het plangebied toegevoegd en bestemd als 'Wonen' en 'Groen'.

Plandeel afbuiging Rijksweg – Burgemeester Ballingsweg

Gebrek

Het bestemmingsplan "N282" voorziet ten zuidwesten van Hulten in de aanleg van een 'nieuw weggedeelte' tussen de huidige tracés van de Rijksweg en de Burgemeester Ballingsweg. Dit weggedeelte loopt over gronden die nu in gebruik zijn bij een woning aan de Rijksweg 29, wegrestaurant 't Vliegveld en vliegbasis Gilze-Rijen. Het weggedeelte heeft grote gevolgen voor het woon-, leef- en bedrijfsklimaat van de betrokken partijen. In het kader van 'een goede ruimtelijke ordening' moeten de belangen van deze partijen, naast 'het belang van de weg', in de belangenafweging worden betrokken. In het op 20 februari 2017 vastgestelde bestemmingsplan "N282" ontbreekt een dergelijke integrale belangenafweging.

Opdracht

Motiveer binnen 26 weken na de uitspraak alsnog toereikend dat het bestemmingsplan "N282", gelet op alle betrokken belangen, strekt ten behoeve van 'een goede ruimtelijke ordening' dan wel wijzig het bestemmingsplan. Bij deze motivatie geldt dat aandacht moet worden besteed aan de volgende (categorieën van) belangen:

1. de ligging van het nieuwe weggedeelte in relatie tot de gronden van vliegbasis Gilze-Rijen;
2. de wijze van uitvoering van het nieuwe weggedeelte;
3. de ligging van het nieuwe weggedeelte in relatie tot (de exploitatie van) wegrestaurant 't Vliegveld en de zich daar bevindende tankgelegenheid (Rijksweg 25);
4. de ligging van het nieuwe weggedeelte in relatie tot de (bedrijfs)woning van wegrestaurant 't Vliegveld;
5. de ligging van het nieuwe weggedeelte in relatie tot de woning aan de Rijksweg 29;
6. het afwegen van alternatieven voor het op een andere plek realiseren van het nieuwe weggedeelte.

Zowel in het geval uw raad er voor kiest het bestemmingsplan te wijzigen als in het geval uw raad er voor kiest het bestemmingsplan niet te wijzigen, geldt dat de aan de orde zijnde belangen integraal moeten worden afgewogen. De afweging moet worden gemotiveerd aan de hand van de meest recente akoestische gegevens zoals nu in het dossier aanwezig dan wel nieuwe akoestische gegevens.

Reparatie

We stellen uw raad voor om een aanvullende, toereikende, motivering op het bestemmingsplan "N282" vast te stellen, waarin nader wordt onderbouwd dat sprake is van 'een goede ruimtelijke ordening' ter plaatse van het 'nieuwe weggedeelte' en aangrenzende gronden, als gevolg van welke motivering het noodzakelijk is om het plan als volgt te wijzigen:

- de verbeelding, zodanig dat:
 - het perceel aan de Rijksweg 25, Hulten volledig deel uitmaakt van het plangebied;
 - de op het perceel Rijksweg 25, Hulten feitelijk aanwezige bedrijfswoning met bijbehorend erf wordt bestemd als 'Wonen – 1' (enkelbestemming);
 - de overige van het perceel Rijksweg 25, Hulten deel uitmakende gronden worden bestemd als 'Groen' (enkelbestemming);
- de regels van het bestemmingsplan "N282" zodanig te wijzigen, dat worden toegevoegd:
 - enkele (delen van) begripsbepalingen;
 - de bestemming 'Wonen – 1';
 - enkele algemene regels, waaronder een 'bestaande maten-regeling' en een 'parkeerregeling';
 - bijlage 1 Staat van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging'.

De voorgestelde:

- 'Aanvulling op de toelichting van het bestemmingsplan "N282"', inclusief de daarbij behorende bijlagen, is bijgesloten in Bijlage 4 bij het raadsbesluit;
- wijzigingen aan de verbeelding, zijn bijgesloten in Bijlage 1 en 2 bij het raadsbesluit;
- toevoegingen aan de regels, zijn bijgesloten in Bijlage 3 bij het raadsbesluit.

De integrale belangenafweging als opgenomen in de 'Aanvulling op de toelichting van het bestemmingsplan "N282"' kunnen wij, aan de hand van de 6 af te wegen (categorieën van) belangen, als volgt samenvatten:

1. de ligging van het nieuwe weggedeelte in relatie tot de gronden van vliegbasis Gilze-Rijen

De ruimtelijke ordeningsbelangen van Defensie zijn opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit is de ruimtelijke verordening van het Rijk. Hierin is opgenomen dat gemeenten in een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een militair luchtvaartterrein géén bestemmingen/regels mogen opnemen die belemmering vormen of kunnen vormen voor de bruikbaarheid van het terrein. Het aanleggen van een provinciale weg (verder zuidelijk) over de vliegbasis Gilze-Rijen vormt een belemmering voor de bruikbaarheid van het terrein. Op dit deel van het terrein is namelijk militaire infrastructuur gelegen. Om die reden is verplaatsing van de weg naar het zuiden niet mogelijk.

2. de wijze van uitvoering van het nieuwe weggedeelte

Ter plaatse van het nieuwe weggedeelte wordt de nieuwe entree van Hulten gesitueerd door middel van de aanleg van een T-splitsing. Op de splitsing wordt het verkeer geregeld door verkeerslichten. Voor een dergelijke splitsing geldt dat de toevoerende wegen een 'voldoende rechtstand' moeten hebben vóór de verkeerslichten, zodat er goed rijzicht is en automobilisten op tijd kunnen stoppen zonder abrupt te hoeven remmen.

Om binnen het maximale snelheidsregime 'voldoende rechtstand' en benodigde ruimte voor opstelstroken te kunnen bereiken wordt gerekend met minimale/maximale boogstralen van de weg. Uit berekeningen blijkt dat de huidige ligging van de weg de meest zuidelijke is, zonder de weg te projecteren over de primaire infrastructuur (bv. start- en landingsbaan) van de vliegbasis.

3. de ligging van het nieuwe weggedeelte in relatie tot (de exploitatie van) wegrestaurant 't Vliegveld en de zich daar bevindende tankgelegenheid (Rijksweg 25)

Individuele (bedrijfs)belangen moeten worden afgewogen tegen het algemeen belang van de aanleg van een nieuwe weg. Gevolgen voor de bedrijfsvoering kunnen ingrijpend zijn, maar mogen in het kader van 'een goede ruimtelijke ordening' niet leiden tot een niet langer uitvoerbare bestemming.

Uit nader onderzoek blijkt dat de 'resterende' bestemming 'Horeca' ter plaatse van wegrestaurant 't Vliegveld slechts levensvatbaar/rendabel (uitvoerbaar) is als wordt voldaan aan 3 voorwaarden. De 3 voorwaarden houden in dat sprake moet zijn van een krachtige en onderscheidende formule die complementair is aan het bestaande aanbod, er langs de N282 gebruik moet worden gemaakt van reclame en dat er geen drempels mogen zijn om de horecagelegenheid te bereiken (bv. voldoende parkeercapaciteit). Aan de 3 voorwaarden kan in het kader van 'een goede ruimtelijke ordening' niet worden voldaan. Met name het ontbreken van geschikte ruimte om de parkeeropgave van de bestemming 'Horeca' op te lossen, leidt er toe dat de bestemming niet meer uitvoerbaar is.

In juridisch opzicht is de tankgelegenheid op het perceel Rijksweg 25 gekoppeld aan de aanwezigheid van het horecabedrijf. Nu het horecabedrijf ter plaatse niet langer uitvoerbaar is, geldt dit eveneens voor de tankgelegenheid. Daarbij geldt dat de tankgelegenheid, welke uitsluitend gebruikt mag worden door vrachtverkeer, ruimtelijk niet langer inpasbaar is.

Nu de bestemming 'Horeca' niet langer uitvoerbaar is, moeten in het kader van 'een goede ruimtelijke ordening' bestemmingen worden aangewezen die wél uitvoerbaar zijn. Dit zijn de bestemmingen 'Wonen – 1' ter plaatse van de bestaande woning aan de Burgemeester Ballingsweg 2 en 'Groen' ter plaatse van de overige gronden op het perceel.

4. de ligging van het nieuwe weggedeelte in relatie tot de (bedrijfs)woning van wegrestaurant 't Vliegveld

Als gevolg van het 'nieuwe weggedeelte' heeft in planologische zin géén verslechtering van het uitzicht/bezoning plaats, gezien vanuit de woning. In plaats van bedrijfsbebouwing met een maximale bouwhoogte van 11 meter, kan nu een geluidswal van slechts 4 meter hoog nabij de woning worden gerealiseerd. Een dergelijke hoogte is vergelijkbaar met de hoogte van een bijgebouw.

Ten aanzien van de geluidsbelasting op de (bedrijfs)woning geldt dat:

- deze relatief hoog is, maar dat de geluidsbelasting over het algemeen wel afneemt ten opzichte van de huidige situatie;
- het plan tot gevolg heeft dat de geluidsbron (weg) wordt verplaatst van voor, naar achter de woning en dat aan de achterzijde maatregelen worden getroffen;
- er op nagenoeg alle plaatsen sprake is van een geluidsluwe gevel.

Hierdoor is sprake van een acceptabele akoestische situatie.

5. de ligging van het nieuwe weggedeelte in relatie tot de woning aan de Rijksweg 29

Voor de woning aan de Rijksweg 29 geldt in zijn algemeenheid hetzelfde als voor de woning aan de Burgemeester Ballingsweg 2. Ten westen van de woning zijn agrarische gronden gelegen die in eigendom zijn bij de bewoner van de woning aan de Rijksweg 29. Deze gronden worden doorsneden door de nieuwe weg. De resterende bestemming 'Agrarisch' is, gelet op de ligging en omvang, nog steeds uitvoerbaar.

6. het afwegen van alternatieven voor het op een andere plek realiseren van het nieuwe weggedeelte

Voorafgaand aan de alternatievenbespreking in het milieueffectrapport dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan "N282", is een zestal omleidingsvarianten onderzocht. Deze varianten zijn later, in het kader van de te maken belangenafweging, niet meer opgenomen in het bestemmingsplan. In de aanvullende motivering is aangegeven welke alternatieven zijn beschouwd, en wat hier de voor- en nadelen van zijn.

In de 'Aanvulling op de toelichting van het bestemmingsplan "N282"' is tevens gemotiveerd dat aan het bestemmingsplan de meest recente akoestische gegevens ten grondslag liggen. Deze zijn in overeenstemming met het Hogere Waarden-besluit dat is genomen door het college van gedeputeerde staten.

3. Alternatieven

Termijn van 26 weken (ongebruikt) laten verstrijken

De Raad van State heeft uw raad opdracht gegeven om binnen 26 weken na het verzenden van de uitspraak de geconstateerde gebreken te herstellen. Indien uw raad deze termijn niet gebruikt (geen beslissing neemt) zal de Raad van State naar verwachting het bestemmingsplan vernietigen op de gronden als opgenomen in de tussenuitspraak.

Gewijzigd herstelbesluit nemen

Uw raad kan een ander herstelbesluit nemen dan het besluit dat wij voorstellen. In dat geval geldt dat een eventueel ander besluit eveneens, onderbouwd, dient te voldoen aan het criterium van 'een goede ruimtelijke ordening'.

4. Lasten, baten en dekking

Een deel van de gronden waarop het bestemmingsplan ziet is niet in eigendom van de gemeente, de provincie Noord-Brabant of een derde grondeigenaar die de bestemming binnen de planperiode wil gaan realiseren.

Dienaangaande geldt dat eigendomsverhoudingen uit oogpunt van 'een goede ruimtelijke ordening' niet van doorslaggevende betekenis zijn. Dit is wél het geval als de eigendomsverhoudingen aan verwezenlijking van het bestemmingsplan binnen de periode van 10 jaar in de weg staan en tevens niet aannemelijk is dat binnen de planperiode tot onteigening zal worden overgegaan.

Een aantal grondeigenaren wenst voorts nog niet mee te werken aan de verwezenlijking van het bestemmingsplan "N282". Voor het deel van de gronden dat is begrepen in het op 20 februari 2017 vastgestelde plangebied geldt dat door de provincie Noord-Brabant reeds een onteigeningsprocedure is gestart. De provincie heeft hiervoor de nodige middelen gereserveerd. Met de provincie Noord-Brabant is overeengekomen dat voor de gemeente Gilze en Rijen hier geen kosten aan zijn verbonden.

In het voorliggende voorgestelde besluit wordt het plangebied van het bestemmingsplan "N282" vergroot, onder meer ter plaatse van het (volledige) perceel Rijksweg 25, Hulten. Wij zijn met de provincie Noord-Brabant overeengekomen dat, voor zover de eigenaar de bestemming niet zelf wil realiseren, zij zich zullen inspannen om gedurende de planperiode met de eigenaar tot overeenstemming te komen. Daartoe zal in het kader van de onteigeningsprocedure die reeds is ingezet voor de al in het bestemmingsplan betrokken gronden een schadebeperkend aanbod tot aankoop van het geheel worden gedaan. Mocht die overeenstemming niet bereikt worden, bijvoorbeeld omdat de eigenaar het schadebeperkend aanbod niet aanvaardt, dan is de gemeente met de provincie overeengekomen dat de provincie indien nodig de eigendom middels een onteigeningsprocedure tracht te verkrijgen. De provincie Noord-Brabant heeft hiervoor de nodige middelen gereserveerd.

5. Duurzaamheid

In de toelichting op het bestemmingsplan "N282" is een paragraaf opgenomen met betrekking tot het aspect 'duurzaamheid'. Het veranderen van de bestemming "Horeca" tot "Groen" heeft een duurzaamheid vergrotend effect.

6. Commissiebehandeling

In de vergadering d.d. 22 oktober jl. van de raadscommissie Ruimte is geconcludeerd dat de motivering als opgenomen in bijlage 4 bij het raadsbesluit als gevolg van het recent beschikbaar komen van nadere informatie op de volgende onderdelen kan worden versterkt:

1. aanvullen ruimtelijke onderbouwing van het Defensie-belang;
2. toevoegen onderbouwing van de provinciale ruimtelijke belangen.

In bijlage 4 bij het raadsbesluit (Aanvulling op de toelichting van het bestemmingsplan "N282" in het kader van de bestuurlijke lus), gedateerd 22 oktober 2019, is die nadere onderbouwing van het Defensie-belang en van de provinciale ruimtelijke belangen opgenomen.

7. Vervolg

Planning / communicatie:

Op grond van artikel 8:51d Awb in samenhang gelezen met artikel 8:51b, tweede lid Awb delen wij de Raad van State zo spoedig mogelijk schriftelijk mede op welke wijze uw raad het gebrek heeft hersteld. De uitkomst van de opdracht wordt eveneens medegedeeld aan de andere partijen. Het gewijzigde besluit wordt op de wettelijk voorgeschreven wijze bekendgemaakt.

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN GILZE EN RIJEN

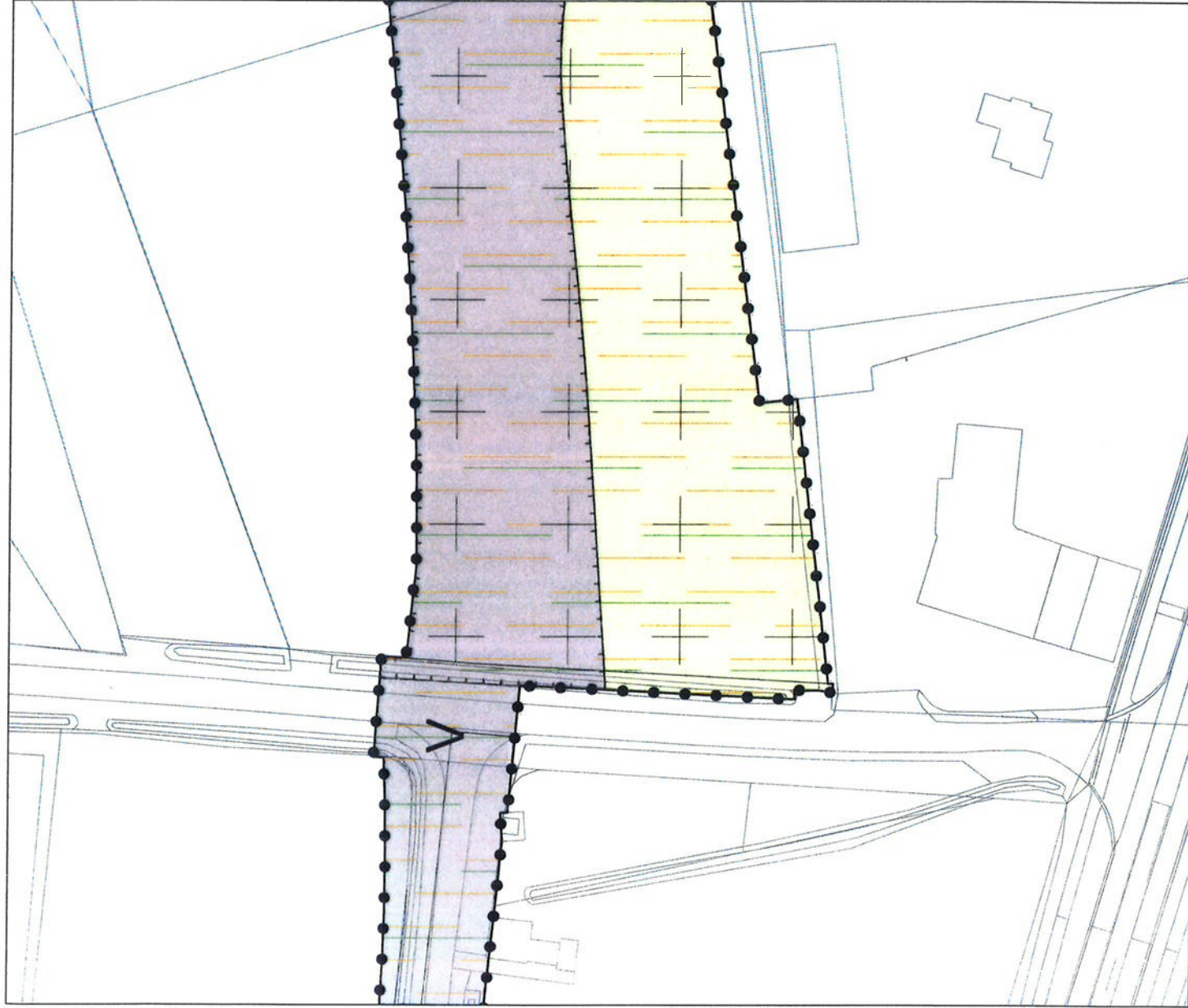
drs. R. Wiersema
secretaris

dr. A.J.W. Boelhouwer
burgemeester

- Bijlagen:*
- *Bijlage 1 – Kaart plandeel fietsverbinding ten noorden van Rijksweg 6 Hulten*
 - *Bijlage 2 – Kaart plandeel afbuiging Rijksweg – Burgemeester Ballingsweg*
 - *Bijlage 3 – Aan bestemmingsplan "N282", onder vernummering, toe te voegen (c.q. te wijzigen) artikelen en bepalingen*
 - *Bijlage 4 – Aanvulling op de toelichting van het bestemmingsplan "N282" in het kader van de bestuurlijke lus*

Raad d.d. *11-11-2019*
na hoofdelijke stemming
is besloten conform
ontwerp-raadsbesluit
*met 16 stemmen voor (CDR,
PvdA, Gemeentebelang, Kern'95
en VVD) en 4 stemmen tegen
(G6R en D66)*





Plangebied



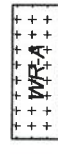
N282

Enkelbestemmingen



A Agrarisch

Dubbelbestemmingen



Waarde - Archeologie

Gebiedsaanduidingen



geluidzone - luchtvaart 2 (40-45 Ke)

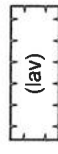


overige zone - IHCS - 1



vrijwaringszone - ILS - 12

Functieaanduidingen



langzaam verkeer

Behoort bij besluit van de raad
van de Gemeente Gilze en Rijen

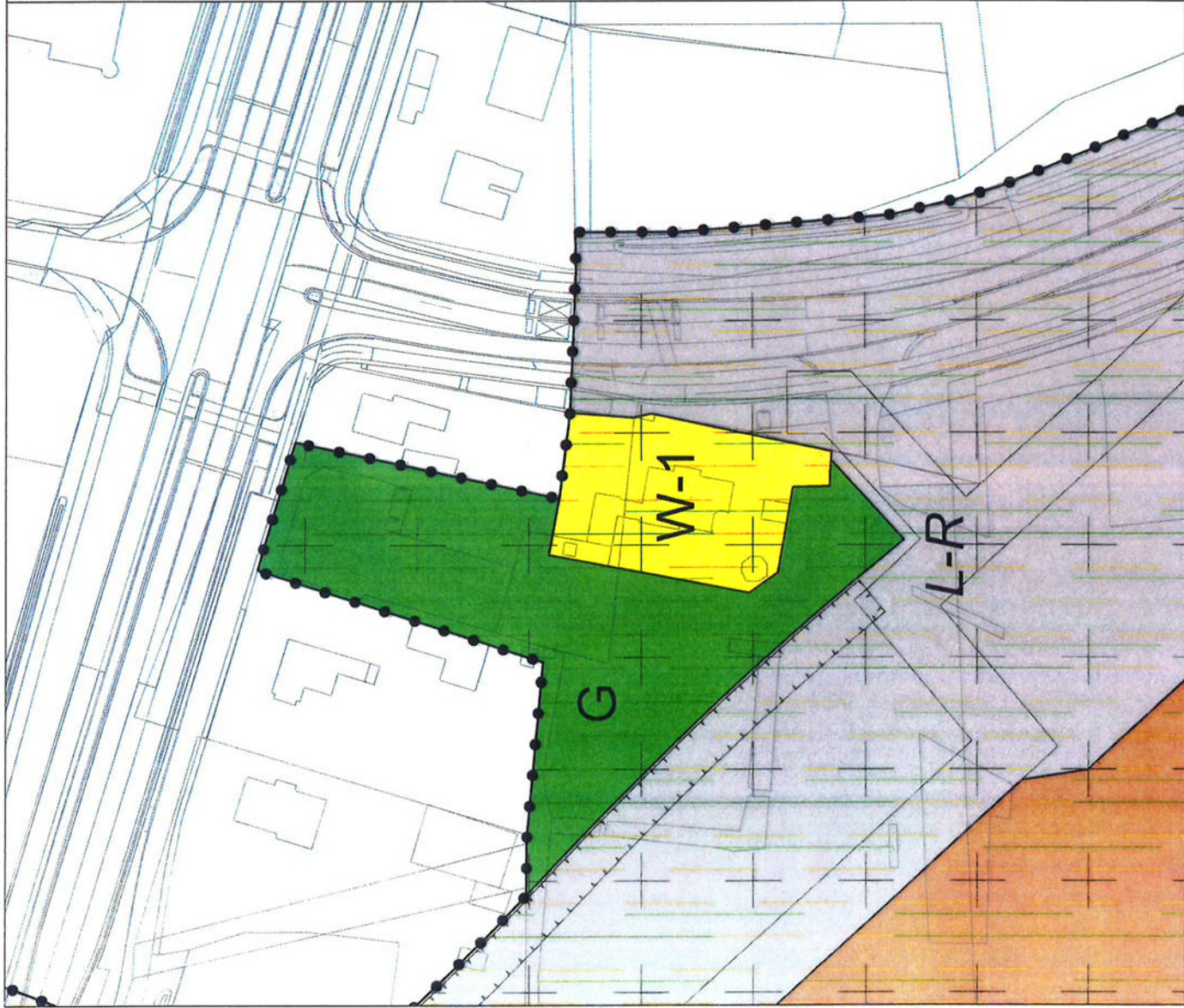
d.d: 11-11-2019

Mij bekend

De griffier

BIJLAGE 1

Kaart plandeel
fietsverbinding ten noorden
van Rijksweg 6 Hulten



Plangebied



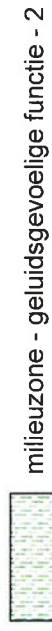
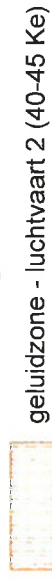
Enkelbestemmingen



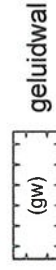
Dubbelbestemmingen



Gebiedsaanduidingen



Funcctieaanduidingen van de Gemeente Gilze en Rijen



d.d: 11-11-2019
Mij bekend
De griffier

BIJLAGE 2

**Kaart plandeel
afbuiging Rijksweg -
Burgemeester Ballingsweg**

Behoort bij besluit van de raad
van de Gemeente Gilze en Rijen
d.d: 11-11-2019
Mij bekend
De griffier



BIJLAGE 3

Aan bestemmingsplan "N282", onder vernummering, toe te voegen (c.q. te wijzigen) artikelen en bepalingen

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

Te wijzigen:

1.1 plan:

het bestemmingsplan N282 met identificatienummer NL.IMRO.0784.BPN282-VA02 van de gemeente Gilze en Rijen;

Te wijzigen én toe te voegen:

1.2 bestemmingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0784.BPN282-VA02 met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlage;

Toe te voegen:

1.3 aan-huis-gebonden-beroep:

vrije beroepen en kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten die ten hoogste vallen binnen de categorieën A en B van de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging' in bijlage 1, waarvoor geen melding- of vergunningplicht op grond van het Inrichtingen en vergunningbesluit milieubeheer geldt en dat in een woning door de bewoner wordt uitgeoefend, waarbij de woning in overwegende mate haar woonfunctie behoudt en dat een ruimtelijke uitstraling heeft die met de woonfunctie in overeenstemming is;

1.6 afhankelijke woonruimte:

een bijgebouw/bedrijfsgebouw dat een ruimtelijke en planologische eenheid vormt met de woning en waarin een gedeelte van de huishouding uit het oogpunt van mantelzorg is gehuisvest;

1.16 bouwgrens:

de grens van een bouwvlak;

1.17 bouwvlak:

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten;

1.20 eigen terrein:

ruimte in, op of onder een gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort;

1.21 erf- en terreinafscheiding:

een bouwwerk dat dient ter afscheiding van het erf of een terrein;

1.26 hoofdgebouw:

een gebouw, dat op een bouwperceel door zijn aard, functie, constructie of afmetingen dan wel gelet op de bestemming als belangrijkste bouwwerk valt aan te merken;

1.32 mantelzorg:

het bieden van zorg aan eenieder die hulpbehoevend is op het fysieke, psychische en/of sociale vlak, op vrijwillige basis en buiten organisatorisch verband;

1.35 ondergeschikte detailhandel:

Detailhandel als activiteit die in ruimtelijk, functioneel en inkomenswervend opzicht duidelijk ondergeschikt is aan de op de ingevolge het bestemmingsplan toegestane hoofdfunctie. De detailhandelsactiviteit is van zulke beperkte bedrijfsmatige en/of ruimtelijke omvang dat de (niet-detailhandel) functie waaraan zij wordt toegevoegd qua aard, omvang en verschijningsvorm, overwegend of nagenoeg geheel als hoofdfunctie duidelijk herkenbaar blijft;

1.36 ondergeschikte horeca:

Het bedrijfsmatig verstrekken van dranken en/of etenswaren voor gebruik ter plaatse als ondergeschikte activiteit bij de hoofdfunctie, waarbij de ondergeschikte horeca-activiteiten passen bij de hoofdfunctie en niet zelfstandig worden uitgeoefend en niet toegankelijk zijn los van de hoofdfunctie;

1.40 Staat van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging':

de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging' die van deze regels deel uitmaakt;

1.42 voorgevelrooilijn:

de denkbeeldige lijn die strak loopt langs de voorgevel van een gebouw tot aan de perceelsgrenzen;

1.44 woning:

een (gedeelte van een) gebouw, uitsluitend geschikt en bestemd voor de huisvesting van niet meer dan één huishouden, of een andere daarmee vergelijkbare economische eenheid.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Toe te voegen:

Artikel 9 Wonen – 1

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Wonen - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. het wonen;
- b. gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde;
- c. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals groen, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, water en (ontsluitings)wegen;

met uitzondering van:

d. aan-huis-gebonden beroepen.

9.2 Bouwregels

a. Gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met uitzondering van erfafscheidingen, mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;

met dien verstande dat:

b. algehele herbouw van de woning uitsluitend mag plaatsvinden op bestaande fundamenteën;

c. overigens geldt het volgende:

	max. aantal per bouwvlak	max. oppervlak	max. inhoud	max. goot-hoogte	max. bouw-hoogte	dakhelling (min./max.)	min. afstand zijdelingse perceels grens	afstand tot de woning (min./max.)	min. afstand tot de voor gevel rooilijn
woning (inclusief aanbouwen en uitbouwen)	één, tenzij anders op de verbeelding aangegeven		750 m ³	5 m, tenzij anders op de verbeelding aangegeven	10 m, tenzij anders op de verbeelding aangegeven	20°/55°, tenzij anders op de verbeelding aangegeven	5 m	-	-
bijgebouwen en overkappingen bij de woning		100 m ²		3 m, tenzij anders op de verbeelding aangegeven	5,5 m, tenzij anders op de verbeelding aangegeven	20°/55°, tenzij anders op de verbeelding aangegeven	5 m	2 m/ 10 m	5 m
erfafscheidingen binnen het bouwvlak: - voor de voorgevel - overige plaatsen					1 m 2 m				
buiten het bouwvlak					1 m				
antennes en windturbines	1				12 m		5 m	2/-	10 m
overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde (met uitzondering van erfafscheidingen)					6 m				

9.3 Afwijken van de bouwregels

9.3.1 Ten behoeve van de herbouw van woningen buiten bestaande fundamenteën

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 9.2 sub b teneinde algehele herbouw van een woning buiten de bestaande funderingen toe te staan met inachtneming van het volgende:

- de herbouw vindt plaats op het desbetreffende perceel;
- de nieuwe situering van de woning leidt niet tot extra belemmeringen voor de bedrijfsontwikkelingen van de omliggende agrarische bedrijven, voortvloeiende uit de milieuomgeving;
- herbouw leidt tot een betere milieuhygiënische inpasbaarheid;
- de herbouw buiten de bestaande funderingen is stedenbouwkundig aanvaardbaar;
- door de herbouw het landelijke karakter van het gebied niet onevenredig wordt aangetast.

9.3.2 Ten behoeve van afstand tot de zijdelingse perceelsgrens

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 9.2 sub c ten behoeve van de afstand tot de zijdelingse perceelsgrens mits de voorgenomen afstand stedenbouwkundig aanvaardbaar is.

9.4 Specifieke gebruiksregels

- a. Het gebruik van bijgebouwen als zelfstandige woning of afhankelijke woonruimte is niet toegestaan.

9.5 Afwijken van de gebruiksregels

9.5.1 Ten behoeve van aan-huis-gebonden beroepen

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 9.1 sub d ten behoeve van het toestaan van aan-huis-gebonden beroepen die ten hoogste vallen binnen de categorieën A en B1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten en waarvoor geen melding- of vergunningplicht op grond van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer geldt met inachtneming van het volgende:

- a. het vloeroppervlak ten behoeve van aan-huis-gebonden beroepen mag niet meer dan 60 m² bedragen;
- b. buitenopslag en buitenactiviteiten ten behoeve van aan-huis-gebonden beroepen zijn niet toegestaan;
- c. in het kader van de aan-huis-gebonden beroepen is geen horeca en detailhandel toegestaan uitgezonderd horeca en detailhandel ondergeschikt en gelieerd aan het aan-huis-gebonden beroep;
- d. aan-huis-gebonden beroepen zijn toegestaan indien er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het woon- en leefmilieu in de omgeving;
- e. het aan-huis-gebonden beroep leidt niet tot extra belemmeringen voor de bedrijfsontwikkelingen van de omliggende agrarische bedrijven, voortvloeiende uit de milieuwetgeving;
- f. ten behoeve van aan-huis-gebonden beroepen wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid binnen het bouwvlak;
- g. het gebruik voor aan-huis-gebonden beroepen heeft geen nadelige invloed op de normale afwikkeling van het verkeer;
- h. één van de bewoners van het hoofdgebouw dient eigenaar/bedrijfsleider te zijn van het aan-huis-gebonden beroep.

9.5.2 Ten behoeve van mantelzorg

Burgemeester en wethouders kunnen bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 9.4 sub a ten behoeve van het gebruik van een (vrijstaand) bijgebouw/bedrijfsgebouw als afhankelijke woonruimte, met inachtneming van het volgende:

- a. binnen het bestemmingsvlak dient een (legale) woning aanwezig te zijn;
- b. een dergelijke bewoning is aantoonbaar nodig vanuit een oogpunt van mantelzorg. Alvorens vrijstelling te verlenen vragen burgemeester en wethouders hieromtrent ter zake deskundig advies;
- c. er vindt geen onevenredige aantasting plaats van de in het geding zijnde belangen, waaronder die van omwonenden en (agrarische) bedrijven;
- d. de ontwikkeling dient milieuhygiënisch inpasbaar te zijn;
- e. de maximale oppervlakte welke wordt gebruikt als afhankelijke woonruimte mag niet meer bedragen dan 80 m²;
- f. er dient gebruik te worden gemaakt van het dichtst bij de hoofdwooning gelegen bijgebouw/bedrijfsgebouw, tenzij op grond van doelmatigheidsmotieven binnen het bedrijfscomplex gelegen bijgebouw / bedrijfsgebouw meer geschikt is;
- g. de afhankelijke woonruimte dient te worden bewoond door degene(n) die de zorg nodig heeft/hebben, en in voorkomend geval, zijn/haar partner zoals bepaald bij huwelijk, geregistreerd partnerschap of notariële samenlevingsovereenkomst;
- h. de afhankelijke woonruimte dient te voldoen aan de eisen van het Bouwbesluit;

- i. de afhankelijke woonruimte dient te voldoen aan de specifieke zorgbehoefte, zoals gebleken uit het advies van een ter zake deskundige instantie;
- j. splitsing is niet toegestaan;
- k. aan de afhankelijke woonruimte mag geen eigen ontsluiting worden toegevoegd;
- l. parkeren dient op eigen erf plaats te vinden;
- m. de ontheffing kan worden ingetrokken zodra de noodzaak vanuit mantelzorg niet meer bestaat.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Toe te voegen:

Artikel 14 Algemene bouwregels

14.1 Bestaande maten

Met betrekking tot bestaande maten gelden de volgende regels:

- a. de bestaande afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen die meer bedragen dan in hoofdstuk 2 is voorgeschreven, mogen als ten hoogste toelaatbaar worden aangehouden;
- b. de bestaande afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen die minder bedragen dan in hoofdstuk 2 is voorgeschreven, mogen als ten minste toelaatbaar worden aangehouden;
- c. ingeval van herbouw is dit lid onder a en b uitsluitend van toepassing, indien de herbouw op dezelfde plaats plaatsvindt.

Artikel 19 Overige regels

19.2 Parkeren

Tenzij in Hoofdstuk 2 expliciet is voorzien in een andere regel ten aanzien van de aanwezigheid van voldoende parkeergelegenheid, geldt de volgende regeling:

- a. bij de uitoefening van de bevoegdheid voor het verlenen van:
 - 1. een omgevingsvergunning voor het bouwen ten behoeve van het bouwen van een gebouw; of
 - 2. een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan; dient tenminste voldaan te worden aan het gemeentelijke beleid ten aanzien van parkeernormen, zoals opgenomen in de Nota Parkeernormen Gilze en Rijen 2017, als vastgesteld op 3 april 2017;
- b. het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het gemeentelijke beleid ten aanzien van parkeernormen als bedoeld onder a. indien:
 - 1. het voldoen aan het gemeentelijke beleid ten aanzien van parkeernormen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
 - 2. op andere wijze in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, met dien verstande dat wordt voldaan aan de regels voor maatwerk (ontheffing) zoals neergelegd in de onder a. bedoelde nota parkeernormen;
- c. indien het gemeentelijke beleid ten aanzien van parkeernormen als bedoeld onder a. of de regels voor maatwerk (ontheffing) als bedoeld onder b. gedurende de planperiode van dit bestemmingsplan worden gewijzigd, wordt bij de verlening van de omgevingsvergunning rekening gehouden met die wijziging;
- d. parkeergelegenheid die is gerealiseerd om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid dient aldus in stand te worden gehouden.

19.3 Laden en lossen

Tenzij in Hoofdstuk 2 expliciet is voorzien in een andere regel ten aanzien van de aanwezigheid van voldoende laad- en losruimte, geldt de volgende regeling:

- a. een omgevingsvergunning voor het bouwen ten behoeve van het bouwen van een gebouw of een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan wordt uitsluitend verleend indien in een als gevolg van het beoogde gebruik van het gebouw te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen wordt voorzien op eigen terrein;
- b. het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde onder a. indien:
 1. het voldoen aan de bepaling ten aanzien van het laden en lossen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of
 2. op andere wijze in de nodige laad- en losruimte wordt voorzien;
- c. het bepaalde onder a. is niet van toepassing op de herbouw van een gebouw zónder wijziging van het gebruik;
- d. voorzieningen die zijn gerealiseerd om te voorzien in de nodige laad- en losruimte dienen aldus in stand te worden gehouden.

Toe te voegen:

Bijlage bij de regels

Bijlage 1 Staat van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging'
(navolgende tabel)

Lijst van afkortingen in de Staat van Bedrijfsactiviteiten 'functiemenging'

-	niet van toepassing of niet relevant	o.c.	opslagcapaciteit
<	kleiner dan	p.c.	productiecapaciteit
>	groter	p.o.	productieoppervlak
=	gelijk aan	b.o.	bedrijfsoppervlak
cat.	categorie	v.c.	verwerkingscapaciteit
e.d.	en dergelijke	u	uur
kl.	klasse	d	dag
n.e.g.	niet elders genoemd	w	week
		j	jaar

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE
	nummer		
01	-	LANDBOUW EN DIENSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN DE LANDBOUW	
014	0	Dienstverlening ten behoeve van de landbouw:	
014	1	- algemeen (onder andere loonbedrijven), b.o. > 500 m ²	B2
014	2	- algemeen (onder andere loonbedrijven), b.o. ≤ 500 m ²	B1
014	3	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. > 500 m ²	B2
014	4	- plantsoenendiensten en hoveniersbedrijven, b.o. ≤ 500 m ²	B1
15	-	VERVAARDIGING VAN VOEDINGSMIDDELEN EN DRANKEN	
151	0	Slachterijen en overige vleesverwerking:	
151	4	- vleeswaren- en vleesconservenfabrieken, p.o. < 200 m ²	B2
1552	1	Consumptie-ijsfabrieken, p.o. < 200 m ²	B1
1581	0	Broodfabrieken, brood- en banketbakkerijen, v.c. < 2.500 kg meel/week	B1
1584	0	Verwerking cacao-bonen en vervaardiging chocolade- en suikerwerk:	
1584	1	- cacao- en chocoladefabrieken, vervaardigen van chocoladewerken met p.o. < 200 m ²	B1
1584	5	- suikerwerkfabrieken zonder suiker branden, p.o. < 200 m ²	B1
1593 t/m 1595		Vervaardiging van wijn, cider en dergelijke	B1
17	-	VERVAARDIGING VAN TEXTIEL	
174, 175		Vervaardiging van textielwaren	B2
176, 177		Vervaardiging van gebreide en gehaakte stoffen en artikelen	B2
18	-	VERVAARDIGING VAN KLEDING; BEREIDEN EN VERVEN VAN BONT	
181		Vervaardiging kleding van leer	B2
20	-	HOUTINDUSTRIE EN VERVAARDIGING ARTIKELEN VAN HOUT, RIET, KURK EN DERGELIJKE	
203, 204, 205	1	Timmerwerkfabrieken, vervaardiging overige artikelen van hout, p.o. < 200 m ²	B2
205		Kurkwaren-, riet- en vlechtwerkfabrieken	B1
22	-	UITGEVERIJEN, DRUKKERIJEN EN REPRODUCTIE VAN OPGENOMEN MEDIA	
2222.6		Kleine drukkerijen en kopieerinrichtingen	B1
2223	A	Grafische afwerking	A
2223	B	Binderijen	B1
2224		Grafische reproductie en zetten	B1
2225		Overige grafische activiteiten	B1
223		Reproductiebedrijven opgenomen media	A
24	-	VERVAARDIGING VAN CHEMISCHE PRODUCTEN	
2442	0	Farmaceutische productenfabrieken:	
2442	2	- verbandmiddelenfabrieken	B1
26	-	VERVAARDIGING VAN GLAS, AARDEWERK, CEMENT-, KALK- EN GIPSPRODUCTEN	
2612		Glas-in-lood-zetterij	B1
2615		Glasbewerkingsbedrijven	B2
262, 263	0	Aardewerkfabrieken:	
262, 263	1	- vermogen elektrische ovens totaal < 40 kW	B1
267	0	Natuursteenbewerkingsbedrijven:	
267	2	- indien p.o. < 2.000 m ²	B2

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE
	nummer		
2681		Slijp- en polijstmiddelen fabrieken	B2
28	-	VERVAARDIGING VAN PRODUCTEN VAN METAAL (EXCLUSIEF MACHINES/TRANSPORTMIDDELEN)	
281	1a	- gesloten gebouw, p.o. < 200 m ²	B2
284	B1	Smederijen, lasinrichtingen, bankwerkerijen en dergelijke, p.o. < 200 m ²	B2
2852	2	Overige metaalbewerkende industrie, inpandig, p.o. < 200 m ²	B2
287	B	Overige metaalwarenfabrieken n.e.g.; inpandig, p.o. < 200 m ²	B2
30	-	VERVAARDIGING VAN KANTOORMACHINES EN COMPUTERS	
30	A	Kantoormachines- en computerfabrieken	B1
33	-	VERVAARDIGING VAN MEDISCHE EN OPTISCHE APPARATEN EN INSTRUMENTEN	
33	A	Fabrieken voor medische en optische apparaten en instrumenten en dergelijke	B
36	-	VERVAARDIGING VAN MEUBELS EN OVERIGE GOEDEREN N.E.G.	
361	2	Meubelstofeerderijen b.o. < 200 m ²	A
362		Fabricage van munten, sieraden en dergelijke	B1
363		Muziekinstrumentenfabrieken	B1
3661.1		Sociale werkvoorziening	B1
40	-	PRODUCTIE EN DISTRIBUTIE VAN STROOM, AARDGAS, STOOM EN WARM WATER	
40	C0	Elektriciteitsdistributiebedrijven, met transformatorvermogen:	
40	C1	- < 10 MVA	B1
40	D0	Gasdistributiebedrijven:	
40	D3	- gas: reduceer-, compressor-, meet- en regelinstallaties categorie A	A
40	D4	- gasdrukregel- en meetruimten (kasten en gebouwen), categorie B en C	B1
40	E0	Warmtevoorzieningsinstallaties, gasgestookt:	
40	E2	- blokverwarming	B1
41	-	WINNING EN DISTRIBUTIE VAN WATER	
41	B0	Waterdistributiebedrijven met pompvermogen:	
41	B1	- < 1 MW	B1
45	-	BOUWNIJVERHEID	
45	3	Aannemersbedrijf of bouwbedrijf met werkplaats, b.o. < 1.000 m ²	B1
453		Bouwinstallatie algemeen (exclusief spuitrij)	B1
453	2	Elektrotechnische installatie	B1
50	-	HANDEL/REPARATIE VAN AUTO'S, MOTORFIETSEN; BENZINESERVICESTATIONS	
501, 502, 504		Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven (exclusief plaatwerkerij of spuitrij)	B1
5020.4	B	Autobeklederijen	A
5020.5		Autowasserijen	B1
503, 504		Handel in auto- en motorfietsonderdelen en -accessoires	B1
51	-	GROOTHANDEL EN HANDELSBEMIDDELING	
5134		Groothandel in dranken	C
5135		Groothandel in tabaksproducten	C
5136		Groothandel in suiker, chocolade en suikerwerk	C
5137		Groothandel in koffie, thee, cacao en specerijen	C

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE
	nummer		
514		Groothandel in overige consumentenartikelen	C
5148.7	0	Groothandel in vuurwerk en munitie:	
5148.7	1	- consumentenvuurwerk, verpakt, opslag < 10 ton	B1
5153	0	Groothandel in hout en bouwmaterialen:	
5153	1	- algemeen	C
5153	2	- indien b.o. < 2.000 m²	B1
5153.4	4	Zand en grind:	
5153.4	6	- indien b.o. < 200 m²	B1
5154	0	Groothandel in ijzer- en metaalwaren en verwarmingsapparatuur:	
5154	1	- algemeen	C
5154	2	- indien b.o. < 2.000 m²	B1
5156		Groothandel in overige intermediaire goederen	C
5162	2	Groothandel in machines en apparaten, opp >= b.o. 2.000 m², exclusief machines voor de bouwnijverheid	C
5162		Groothandel in machines en apparaten, opp < 2000 m², exclusief machines voor de bouwnijverheid	B1
517		Overige groothandel (bedrijfsmeubels, emballage, vakbenodigdheden en dergelijke)	C
52	-	REPARATIE TEN BEHOEVE VAN PARTICULIEREN	
527		Reparatie ten behoeve van particulieren (exclusief auto's en motorfietsen)	A
60	-	VERVOER OVER LAND	
6022		Taxibedrijven	B1
6024	0	Goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks), b.o. < 1.000 m²	C
603		Pomp- en compressorstations van pijpleidingen	B1
63	-	DIENTSTVERLENING TEN BEHOEVE VAN HET VERVOER	
6321	3	Caravanstalling	B1
64	-	POST EN TELECOMMUNICATIE	
641		Post- en koeriersdiensten	C
71	-	VERHUUR VAN TRANSPORTMIDDELEN, MACHINES, ANDERE ROERENDE GOEDEREN	
711		Personenautoverhuurbedrijven	B2
712		Verhuurbedrijven voor transportmiddelen (exclusief personenauto's)	C
713		Verhuurbedrijven voor machines en werktuigen	C
72	-	COMPUTERSERVICE- EN INFORMATIETECHNOLOGIE	
72	A	Computerservice- en informatietechnologiebureaus en dergelijke	A
72	B	Switchhouses	B1
73	-	SPEUR- EN ONTWIKKELINGSWERK	
732		Maatschappij- en geesteswetenschappelijk onderzoek	A
74	-	OVERIGE ZAKELIJKE DIENSTVERLENING	
7481.3		Foto- en filmontwikkelcentrales	C
7484.4		Veilingen voor huisraad, kunst en dergelijke	A
90		MILIEUDIENSTVERLENING	
9001	B	Rioolgemalen	B1

SBI-CODE		OMSCHRIJVING	CATEGORIE
	nummer		
93	-	OVERIGE DIENSTVERLENING	
9301.3	A	Wasverzendinrichtingen	B1

SBI 93/SvB f
okt. 2007

AANVULLING OP DE TOELICHTING VAN HET BESTEMMINGSPLAN N282 IN HET KADER VAN BESTUURLIJKE LUS

Bijlage 4 bij het raadsbesluit

Gemeente Gilze en Rijen

22 OKTOBER 2019

Behoort bij besluit van de raad
van de Gemeente Gilze en Rijen
d.d: 11-11-2019
Mij bekend
De griffier



Contactpersoon.

ED WOLFS

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 1632
6201 BP Maastricht
Nederland

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Inleiding	5
1.2	Aanleiding	5
1.3	Leeswijzer	6
2	TUSSENUITSpraak MET BESTUURLIJKE LUS	7
2.1	Tussenuitspraak 15 mei 2019	7
2.2	Wettelijk kader	7
3	REPARATIE PLANDELEN	8
3.1	Plandeel fietsverbinding Rijksweg 6 – talud fietsbrug	8
3.1.1	Kader herstelbesluit	8
3.1.2	Uitgangspunt herstelbesluit	8
3.1.3	Gevolgen voor het bestemmingsplan	8
3.2	Plandeel afbuiging Rijksweg – Burgemeester Ballingsweg	8
3.2.1	Kader herstelbesluit	8
3.2.2	Uitgangspunt herstelbesluit	8
3.2.2.1	Ligging nieuwe weggedeelte in relatie tot vliegbasis Gilze-Rijen	9
3.2.2.2	De wijze van uitvoering van het nieuwe weggedeelte	12
3.2.2.3	Ligging nieuwe weggedeelte in relatie tot wegrestaurant 't Vliegveld	14
3.2.2.4	Ligging nieuwe weggedeelte in relatie tot bedrijfswoning wegrestaurant 't Vliegveld	22
3.2.2.5	Ligging nieuwe weggedeelte in relatie tot de woning van appellante sub 6	23
3.2.2.6	Alternatievenafweging	26
3.2.2.7	Verantwoording gebruikte akoestische gegevens	29
3.2.2.8	Motivatie 'een goede ruimtelijke ordening' in geval van planwijziging	34
4	GEVOLGEN VOOR HET BESLUIT	38
4.1	Inleiding	38
4.2	Planregels	38
4.3	Verbeelding	38
4.4	Toelichting	38

BIJLAGEN

BIJLAGE A KAART OMLEIDINGSVARIANTEN	39
BIJLAGE B TABEL EFFECTEN OMLEIDINGSVARIANTEN	40
BIJLAGE C HAALBAARHEIDSTOETS HORECA RIJKSWEG 25, HULTEN	42
BIJLAGE D MEMO RIJKSWEG 25 EN MOGELIJKHEID GEVOELIGE BESTEMMING	43
BIJLAGE E PARKEERONDERZOEK	44
BIJLAGE F RIJKSWEG 25 HULTEN MEMO EXTERNE VEILIGHEID	45
COLOFON	46

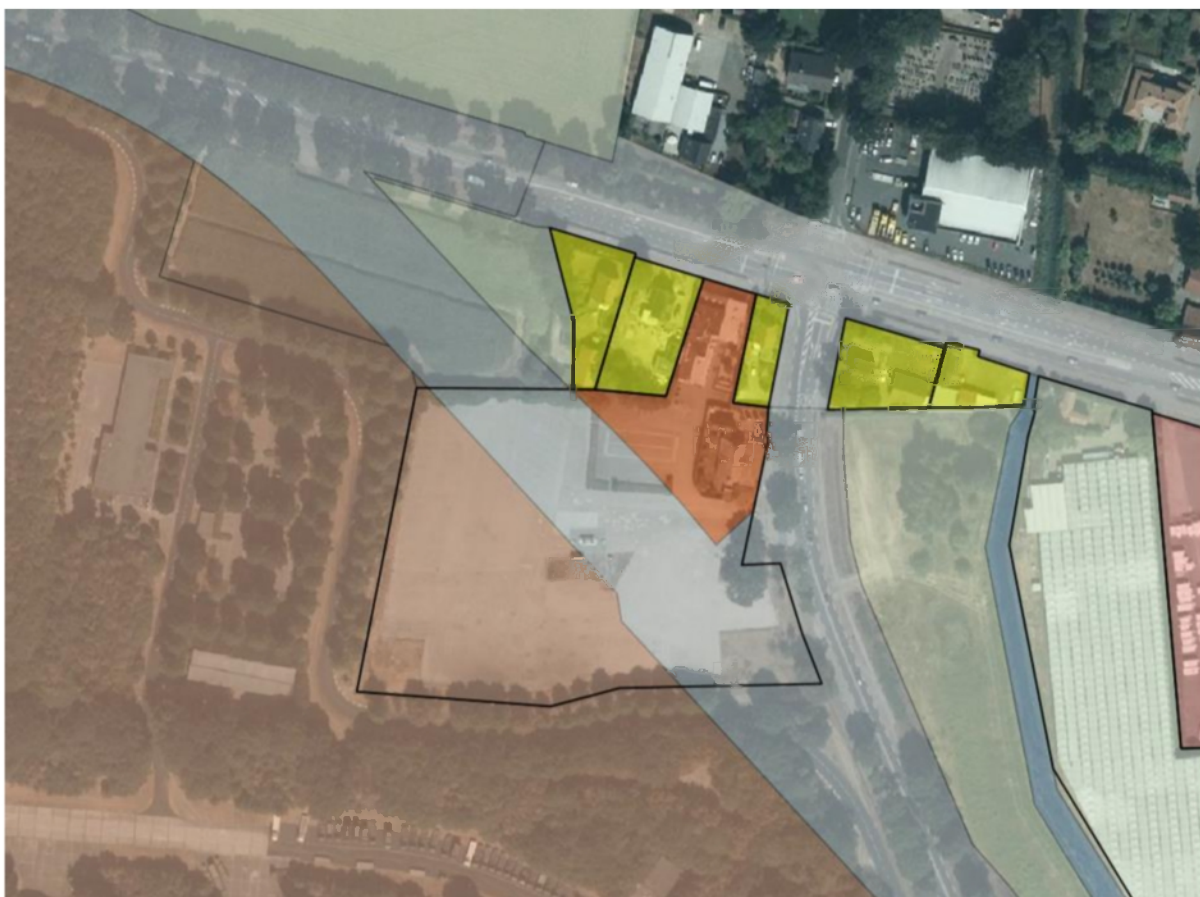
1 INLEIDING

1.1 Inleiding

Bij besluit van 20 februari 2017 heeft de gemeenteraad van Gilze en Rijen het bestemmingsplan "N282" vastgesteld. Het plan voorziet in het juridisch-planologisch borgen van het verbreden en aanpassen van de Rijksweg (N282) tussen Breda en Tilburg. Met het plan beoogt de raad het beter doorstromen van het verkeer op de N282, het beter ontsluiten van de kern Rijen en het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid ter hoogte van de kern Hulten. Het daartoe in het plan opgenomen tracé tussen de Oosterhoutseweg (N631) en de kern Hulten valt samen met de bestaande N282 en ligt ten zuiden van de kern Rijen en ten noorden van de vliegbasis Gilze-Rijen. Het plan maakt de verbreding van dit wegvak mogelijk. Voor de kern Hulten buigt de N282 in het plan in zuidelijke richting af naar de Burgemeester Ballingsweg (N260A). Dit weggedeelte wordt nieuw aangelegd en ligt aan de oostzijde van de vliegbasis Gilze-Rijen. Het plan voorziet tevens in een nieuwe fietsverbinding over de Oude Baan in Hulten en over bestaande agrarische gronden aan de van de N282 afgekeerde zijde van enkele panden in Hulten.

Ten behoeve van het plan heeft het college van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant voor een bedrijfswoning en vier particuliere woningen hogere waarden, als bedoeld in artikel 83 van de Wet geluidhinder, vastgesteld voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

Om een beeld te krijgen van de (toekomstige) planologische toestand zijn op de onderstaande afbeelding de verschillende bestemmingen, zoals deze zijn opgenomen in de bestemmingsplannen "N282" en "Buitengebied" verbeeld op een luchtfoto-ondergrond.



1.2 Aanleiding

Op 15 mei 2019 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (verder te noemen 'Afdeling') een tussenuitspraak gedaan waarbij zij de raad heeft opgedragen om, binnen 26 weken na verzending van de uitspraak, de gebreken in het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan te herstellen en de Afdeling en de partijen die beroep hebben ingesteld daarvan de uitkomst mee te delen en het nieuwe besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mee te delen. Aan deze opdracht wordt uitvoering gegeven waarbij de onderhavige aanvulling een belangrijke bouwsteen vormt.

1.3 Leeswijzer

De voorliggende aanvulling is hierna als volgt opgebouwd. Allereerst wordt beknopt ingegaan op de tussenuitspraak van de Afdeling (paragraaf 2.1). Vervolgens wordt het algemeen wettelijk kader geschetst voor de besluitvorming (paragraaf 2.2). Daarna wordt het herstelbesluit per plandeel gemotiveerd (hoofdstuk 3). Daarbij worden steeds het kader en het uitgangspunt beschreven alsmede het gevolg voor het bestemmingsplan. Afgerond wordt met de motivering van de planwijzigingen (paragraaf 3.2.2.8) en een beschrijving van de gevolgen van het nieuwe besluit (hoofdstuk 4).

2 TUSSENUITSPRAAK MET BESTUURLIJKE LUS

2.1 Tussenuitspraak 15 mei 2019

De Afdeling heeft op 15 mei 2019 een tussenuitspraak gedaan over het bestemmingsplan "N282" (ECLI:NL:RVS:2019:1553). In die tussenuitspraak heeft de Afdeling de gemeente opgedragen om het besluit op de volgende onderdelen te herstellen:

- De beoogde fietsvoorziening. Deze kan niet gerealiseerd worden omdat een deel van de benodigde gronden niet binnen het onderhavige bestemmingsplan ligt en het voor die gronden vigerende bestemmingsplan Buitengebied de aanleg van een fietspad niet mogelijk maakt (zie rechtsoverwegingen 8.3 en 10 van de uitspraak). Het plan moet zodanig worden aangepast dat een fietsverbinding tussen gronden van appellant sub 1 aan de locatie 2 en het voorziene fietspad aan de achterzijde van zijn restaurant mogelijk is (zie rechtsoverweging 35)
- De motivering van het besluit. Toereikend gemotiveerd dient te worden dat het besluit strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening (zie rechtsoverweging 32.3). Dit geldt zowel wanneer het plan gewijzigd wordt als wanneer het niet gewijzigd wordt. In het laatste geval moet in dit kader in ieder geval worden gedacht aan:
 - het integraal afwegen van de belangen van Valk Holding B.V en appellante sub 6 ten behoeve van de keuze voor de plek en uitvoering van het nieuwe weggedeelte. Daarbij dient onder meer aandacht te zijn voor de gevolgen van het plan (situering weg en hogere geluidbelasting op de betrokken woningen waarvoor een hogere waarde is vastgesteld) voor de exploitatie van het wegrestaurant, maar ook voor het woon-, leef- en bedrijfsklimaat van Valk Holding B.V en het woon- en leefklimaat van appellante sub 6 (zie rechtsoverweging 32.3). Aanvullend wordt nog opgemerkt dat bij het besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant tot het vaststellen van hogere waarden andere akoestische gegevens ten grondslag liggen dan aan het bestemmingsplan (zie rechtsoverweging 35).
 - het beter onderbouwen dat het nieuwe weggedeelte niet op een andere plek kan worden gerealiseerd. Het enkel stellen dat enige afstand van het nieuwe weggedeelte tot de vliegbasis en het parkeerterrein van Defensie nodig is, is niet voldoende (zie rechtsoverweging 32.3).

Verder geeft de Afdeling aan dat de volgende beroepsgronden van Valk Holding B.V en appellante sub 6 pas worden beoordeeld na het herstelbesluit van de raad:

- Het ontbreken van een besluit waarbij hogere grenswaarden zijn vastgesteld op het moment dat het plan werd vastgesteld (zie rechtsoverweging 33).
- De uitgangspunten van het akoestisch onderzoek dat aan het plan ten grondslag ligt (zie rechtsoverweging 33).
- De ruimtelijke aanvaardbaarheid van de in het plan opgenomen geluidwal (zie rechtsoverweging 33).
- De financiële haalbaarheid van het plan wanneer de gronden van Valk Holding B.V., waarop het wegrestaurant is gevestigd, uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening toch moet worden onteigend (zie rechtsoverweging 33).

Ten slotte deelt de Afdeling mede dat ook de door het college vastgestelde hogere waarden voor de betrokken woningen voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting ten behoeve van het plan pas in de einduitspraak zal worden beoordeeld (zie rechtsoverweging 34).

2.2 Wettelijk kader

In artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) is voorgeschreven dat het bestuursorgaan bij het voorbereiden van een besluit de nodige kennis vergaart omtrent de relevante feiten en af te wegen belangen. Artikel 3:4 Awb geeft vervolgens aan dat het bestuursorgaan rechtstreeks de bij het besluit betrokken belangen dient af te wegen, waarbij de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van het besluit niet onevenredig mogen zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen. In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is aangegeven dat de toelichting van het bestemmingsplan onder meer dient te bevatten een verantwoording van de in het plan gemaakte keuze van bestemmingen, de uitkomsten van het verrichte onderzoek en inzicht in de uitvoerbaarheid van het plan. Gelet hierop en gelet op de tussenuitspraak van de Afdeling wordt in hoofdstuk 3 de keuze voor het tracé opnieuw onderbouwd en in context geplaatst. Tevens wordt ter onderbouwing hiervan een verantwoording gegeven van de keuzen van bestemmen, aangetoond dat er geen nieuwe onderzoeken noodzakelijk zijn en inzicht gegeven in de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

3 REPARATIE PLANDELEN

In het kader van het herstelbesluit worden twee plandelen onderscheiden. Ten eerste het plandeel fietsverbinding Rijksweg 6 – talud fietsbrug en ten tweede het plandeel afbuiging Rijksweg – Burgemeester Ballingsweg. Deze worden hierna achtereenvolgens besproken.

3.1 Plandeel fietsverbinding Rijksweg 6 – talud fietsbrug

3.1.1 Kader herstelbesluit

Uit de 'Beslissing', onderdeel III, van de tussenuitspraak, blijkt dat de raad van de gemeente Gilze en Rijen is gehouden de gebreken in het bestemmingsplan te herstellen met inachtneming van rechtsoverweging 35. Uit rechtsoverweging 35 ('Opdracht'), voor zover hier van belang, volgt dat de raad met inachtneming van rechtsoverweging 8.3 het bestemmingsplan zodanig moet aanpassen dat een fietsverbinding tussen het fietspad en de achterzijde van het restaurant mogelijk is.

3.1.2 Uitgangspunt herstelbesluit

Uit de uitspraak volgt dat de gemeenteraad uitvoering dient te geven aan de meegegeven 'opdracht' (rechtsoverweging 35). Uit deze overweging volgt bindend dat de gemeenteraad een zodanige bestemming aan dient te wijzen, dat de fietsverbinding mogelijk wordt. In rechtsoverweging 8.3 is overwogen dat de raad dit eerder heeft beoogd te doen, door middel van het opnemen van de bestemming 'Agrarisch', maar dat deze bestemming abusievelijk niet op een kleine strook grond is gelegd. Gelet op deze overweging dient het herstelbesluit eruit te bestaan dat de bestemming 'Agrarisch', voor zover gelegen ten noorden van het perceel Rijksweg 6 te Hulten, naar het zuiden wordt vergroot tot aan de grens van het perceel Rijksweg 6.

3.1.3 Gevolgen voor het bestemmingsplan

De bestemming 'Agrarisch' voor zover gelegen ten noorden van het perceel Rijksweg 6 te Hulten, is op de aangepaste verbeelding richting zuiden uitgebreid tot aan de grens van het perceel Rijksweg 6, zodat realisatie van de fietsverbinding mogelijk wordt. De planregels behoeven geen aanpassing.

3.2 Plandeel afbuiging Rijksweg – Burgemeester Ballingsweg

3.2.1 Kader herstelbesluit

Uit de 'Beslissing', onderdeel III, van de tussenuitspraak, blijkt dat de raad van de gemeente Gilze en Rijen is gehouden de gebreken in het bestemmingsplan te herstellen met inachtneming van rechtsoverweging 35. Uit rechtsoverweging 35 ('Opdracht'), voor zover hier van belang, volgt dat de raad met inachtneming van rechtsoverweging 32.3:

- het bestemmingsplan toereikend dient te motiveren ten behoeve van 'een goede ruimtelijke ordening', dan wel;
- het bestemmingsplan kán wijzigen, waarbij eveneens geldt dat toereikend dient te worden gemotiveerd dat het plan strekt ten behoeve van 'een goede ruimtelijke ordening'.

De 'toereikende motivatie' dient te zijn gebaseerd op de meest recente akoestische gegevens die nu in het dossier zitten dan wel aan de hand van nieuwe akoestische gegevens.

3.2.2 Uitgangspunt herstelbesluit

Uit de uitspraak volgt dat de gemeenteraad uitvoering dient te geven aan de meegegeven 'opdracht' (rechtsoverweging 35). Uit deze overweging volgt dat, voor de benodigde 'toereikende motivatie', in ieder geval hetgeen is overwogen in rechtsoverweging 32.3 in acht moet worden genomen. Uit deze rechtsoverweging volgt dat onderdeel van de motivatie moeten zijn:

Nr.	Onderdeel motivatie	Volgt uit passage rechtsoverweging 32.3
1.	Ligging nieuwe weggedeelte in relatie tot vliegbasis Gilze-Rijen.	'...het enkel stellen dat enige afstand van het nieuwe weggedeelte tot de vliegbasis en het parkeerterrein van Defensie nodig is, is daarvoor onvoldoende.'....
2.	De wijze van uitvoering van het nieuwe weggedeelte.	'...uitvoering van het nieuwe weggedeelte....'

3.	Ligging nieuwe weggedeelte in relatie tot wegrestaurant 't Vliegvelde: • café / restaurant • tankgelegenheid	'...Het plan heeft daarnaast ook grote gevolgen voor de exploitatie van het wegrestaurant van Valk Holding B.V. omdat het achterliggende parkeerterrein met tankgelegenheid verdwijnt.'...
4.	Ligging nieuwe weggedeelte in relatie tot bedrijfswoning wegrestaurant 't Vliegvelde.	'...benodigde geluidswal en weggedeelte op korte afstand woning'... - 'hoge geluidsbelasting op de gevel'
5.	Ligging nieuwe weggedeelte in relatie tot woning van appellante sub 6.	'...benodigde geluidswal en weggedeelte op korte afstand woning'... - 'hoge geluidsbelasting op de gevel'
6.	Alternatievenafweging.	'...standpunt dat het nieuwe weggedeelte niet op een andere plek kan worden gerealiseerd, onvoldoende heeft gemotiveerd.'...

De 'toereikende motivatie' wordt opgezet aan de hand van de voorgaande onderdelen van rechtsoverweging 32.3.

De 'toereikende motivatie' wordt gebaseerd op de meest recente akoestische gegevens die nu in het dossier zitten. Over de status van deze gegevens wordt meer helderheid verschaft.

Nr.	Onderdeel motivatie	Volgt uit passage rechtsoverweging 35
7.	Verantwoording gebruikte akoestische gegevens.	'...Het ligt dan ook in de rede dat de raad zijn belangenafweging motiveert aan de hand van die meest recente akoestische gegevens zoals die nu in het dossier zitten dan wel aan de hand van nieuwe akoestische gegevens.'...

Voor zover de 'toereikende motivatie' leidt tot wijziging van het bestemmingsplan, geldt dat de planwijziging wordt gemotiveerd in het kader van 'een goede ruimtelijke ordening', waaronder de financiële uitvoerbaarheid van de planwijziging.

Nr.	Onderdeel motivatie	Volgt uit passage rechtsoverweging 35
8.	Motivatie 'een goede ruimtelijke ordening' in geval van planwijziging • financiële uitvoerbaarheid	'...Indien de raad er voor kiest om het plan te wijzigen....[...], de raad de aan de orde zijnde belangen integraal zal moeten afwegen.'...

Deze onderdelen worden hierna verder uiteengezet, waarbij het laatste nummer van de subparagraaf terugverwijst naar het nummer dat in de tabellen hierboven genoemd wordt.

3.2.2.1 Ligging nieuwe weggedeelte in relatie tot vliegbasis Gilze-Rijen

Relevant toetsingskader

Op grond van artikel 4.3 van de Wet ruimtelijke ordening zijn in het Barro regels gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. Uit artikel 2.6.4, eerste lid, van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) volgt dat bij de eerstvolgende herziening van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een militair luchtvaartterrein, voor die gronden de bestemming 'Maatschappelijk – Militaire luchthaven' wordt opgenomen (zie ook AbRvS van 16 oktober 2019, ECLI:NL:RVS:2019:3493, rechtsoverweging 4). Daarnaast volgt uit dit artikellid dat géén bestemmingen worden opgenomen die een belemmering kunnen vormen voor de functionele bruikbaarheid van dat terrein. Als 'militaire luchtvaartterreinen' zijn aangewezen de in de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) vermelde terreinen.

Uit de toelichting op het Barro blijkt het volgende: "een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden die gelegen zijn binnen de begrenzing van een militair object dient voor die gronden een militaire bestemming aan te wijzen." De naam van de bestemming is dus van ondergeschikt belang. De naam van de bestemming is ook niet doorslaggevend voor het gebruik dat ter plaatse van die gronden al dan niet is toegestaan. Wél

doorslaggevend zijn de regels die in de bestemmingsomschrijving van die bestemming worden opgenomen (zie ook AbRvS 13 juni 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1955, rechtsoverweging 3.3). Om deze reden is in het Barro het criterium opgenomen dat geen 'bestemmingen' (gebruiksregels) mogen worden opgenomen die een belemmering kunnen vormen voor de functionele bruikbaarheid van dat terrein.

De toelichting op het Barro vermeldt hierover: "*Het bestemmingsplan mag ook geen bestemmingen en regels bevatten, die een belemmering vormen of kunnen vormen voor de functionele bruikbaarheid van het militaire object en de uitoefening van de defensietaak.*" Uit de toelichting volgt aldus dat de grootte van de belemmering niet maatgevend is. Integendeel, indien een regel een belemmering zou kunnen gaan vormen in de toekomst, maar nu nog geen belemmering tot gevolg zou hebben, is die regel reeds in strijd met het Barro. Dit leidt ertoe dat de gemeente bij het opstellen van een bestemmingsplan dat (mede) betrekking heeft op een militair object, weinig bewegingsruimte heeft. Naarmate een bestemmingsplan meer beslag legt op het militaire object des te aannemelijker de kans dat sprake zal zijn van een (toekomstige) belemmering voor de functionele bruikbaarheid.

Afweging

- De vliegbasis Gilze-Rijen is ingevolge Barro/Rarro om wille van het nationale veiligheidsbelang aangewezen als militair luchtvaartterrein. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden die gelegen zijn binnen de begrenzing van een militair object dient voor die gronden een militaire bestemming aan te wijzen. Het bestemmingsplan mag ook geen bestemmingen en regels bevatten, die een belemmering vormen of kunnen vormen voor de functionele bruikbaarheid van het militaire object en de uitoefening van de defensietaak;
- Teneinde de inrichting en optimale gebruiksmogelijkheid van de vliegbasis te behouden, wordt met de aanwijzing als luchtvaartterrein op grond van artikel 2.6.2 derde lid Barro, voor de gemeente de mogelijkheid tot een volledige belangenafweging voor het gebied van de militaire luchthaven beperkt;
- Vliegbasis Gilze-Rijen is de thuisbasis voor defensiehelikopters, verenigd in het Defensie Helikopter commando (DHC). Binnen het DHC zijn op vliegbasis Gilze-Rijen Apache AH-64 gevechtshelikopters, Chinook CH-47 en Cougar transporthelikopters belegd. Daarnaast is op de vliegbasis een reserveveldfunctie belegd voor jachtvliegtuigen. De inrichting en gebruiksmogelijkheden van vliegbasis Gilze-Rijen zijn afgestemd op en optimaal geschikt voor de uitvoering van de diverse taken van het Commando Luchtstrijdkrachten van het Ministerie van Defensie;
- Het Ministerie van Defensie is akkoord gegaan met de positionering van de te verleggen weg ter hoogte van de parkeerplaats van Restaurant 't Vliegveld waarbij de Vliegbasis Gilze-Rijen drie hoeken binnen de hekwerken inlevert aan de noordoost- en oostzijde van de vliegbasis. Dit is de enige optie die niet zorgt voor een belemmering van de (toekomstige) inzetbaarheid van de Vliegbasis;
- In de noordoost hoek van vliegbasis Gilze-Rijen, gelegen tussen baankop 20 (noord) en baankop 28 (oost), bevinden zich vastgoed en infrastructuur waaronder een rondweg, trainingsgebouw, twee vliegtuigshelters, een rolbanenstelsel, een patrouille pad, een parkeerterrein en een squadroncomplex voor helikopters. Al deze faciliteiten en het start- en rolbanenstelsel zijn benodigd voor de functionele uitoefening van de aan het Commando Luchtstrijdkrachten opgedragen taken:
 - De rondweg is de enige doorgaande weg aan de oostzijde van de vliegbasis om met voertuigen van de noordzijde, de zuidzijde te bereiken. De beschikbaarheid van deze rondweg is, door de grote oppervlakte van de vliegbasis, onder andere van belang voor de bedrijfsvoering op de vliegbasis. Daarnaast is deze rondweg van belang voor calamiteitenverkeer omdat ook aan de zuidzijde van de vliegbasis een risico is voor (luchtvaart gerelateerde) calamiteiten terwijl de entree voor calamiteitenverkeer via de hoofdboort in het noorden geschiedt. Er moet ook rekening gehouden worden met de aanrijtijden van de Bewaking van Vliegbasis Gilze-Rijen. In geval van een melding van een verdachte situatie moet de Bewaking binnen de uitsteltijd van de fysieke beveiligingsschil ter plaatse zijn. Door de huidige rondweg wordt vanuit elke locatie op de vliegbasis een positief beveiligingsrendement behaald. Zonder een volledige rondweg is dit rendement niet gegarandeerd.
 - Het patrouille pad, gelegen tegen de binnenkant van het hekwerk, is benodigd voor beveiliging van de vliegbasis.
 - Het trainingsgebouw, de parkeerplaats en het gebouw ten zuiden van de parkeerplaats zijn aldaar gesitueerd voor militaire trainingsdoeleinden en deze locaties worden ontsloten door de rondweg. Er is geen directe relatie tussen de bedrijfsvoering binnen het trainingsgebouw en de bedrijfsvoering in de gebouwen aan de noordzijde van de hoofdbaan. Om deze reden is het niet wenselijk om het trainingskantoor elders te situeren.
 - Shelter 521, shelter 522, de bijbehorende platformen en rolbaan zijn integraal benodigd voor het voldoen aan de reserveveldfunctie voor de jachtvliegtuigen van het Commando Luchtstrijdkrachten. Vanuit ICAO regelgeving worden minimale veiligheidsafstanden genoemd van obstakels en functies

tot de middenlijn van de start- en rolbanen. Daarnaast is het uit veiligheidsoverwegingen gewenst dat er een ruime separatie is tussen het buitenhekwerk van de vliegbasis en de Te Beschermen Belangen (onder andere helikopters en vliegtuigen) van het Commando Luchtstrijdkrachten.

- Gebouw 496 huisvest het 301 Squadron van het DHC. Het gebouw en het aangrenzende platform wordt ingezet voor operationele doeleinden. Medewerkers van het DHC hebben hier een functie en vanaf het platform wordt gevlogen met de Apache helikopter. Voor technisch onderhoud, proefdraaien, taxiën, opstijgen en landen is het volledige platform benodigd. Binnen in de hangaar worden de helikopters gestald. Ook hiervoor geldt dat het uit veiligheidsoverwegingen gewenst is dat er een ruime separatie is tussen het buitenhekwerk van de vliegbasis en de Te Beschermen Belangen (onder andere helikopters en vliegtuigen) van het Commando Luchtstrijdkrachten.



- Met de overhoek zou er een ongrijpbare situatie voor Defensie ontstaan. Dit terwijl het algemene veiligheidsbeleid van defensie er juist op gericht is om op een goede wijze toezicht te kunnen houden op een vliegbasis. En daarbij zijn ook zichtlijnen van belang.

Door het betrekken van deze overhoek bij de vliegbasis wordt een overzichtelijkere situatie gecreëerd en heeft de vliegbasis de mogelijkheid om de bestaande patrouilleweg recht te trekken met een overzichtelijke bocht waarmee aan het veiligheidsbeleid tegemoet kan worden gekomen.

Gevolgen voor het bestemmingsplan
Geen.

3.2.2.2 De wijze van uitvoering van het nieuwe weggedeelte

Relevant toetsingskader

De ligging en het ruimtebeslag van een weg worden gedeeltelijk ingegeven door ontwerptechnische eisen. Er zijn geen wettelijk verplicht toe te passen regels voor een wegontwerp. Wel kan gebruik worden gemaakt van de CROW-richtlijnen voor (ideale) inrichtingsprofielen van een weg. Deze richtlijnen schrijven niet dwingend voor dat voor het ideale inrichtingsprofiel dient te worden gekozen, wel zijn enkele minimeisen opgenomen (zie ook AbRvS 25 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2505, rechtsoverwegingen 7.1 en 19.1). Indien de CROW-richtlijnen voor het wegontwerp worden gehanteerd en er wordt afgeweken van de gehanteerde minimeisen, dan geldt dat hieraan een deugdelijke motivatie ten grondslag moet worden gelegd in het bestemmingsplan (zie ook AbRvS 15 juni 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1684, rechtsoverweging 5.5).

Afweging

- Aan het wegontwerp ligt het handboek "Ontwerptechnische zaken & standaard details" versie 5 en 6 van de provincie Noord-Brabant ten grondslag. Op ontwerponderdelen waar het handboek geen uitspraken over doet, is gebruik gemaakt van de CROW-publicatie "Handboek wegontwerp" (publicaties 328, 329, 330). Voor overige ontwerpelementen is gebruik gemaakt van andere CROW-publicaties;
- Binnen de geldende ontwerprichtlijnen zijn met name de richtlijnen met betrekking tot het dwarsprofiel, het horizontale alignement en kruispunten bepalend voor de tracéligging;
- Voor de gehanteerde dwarsprofielen (breedte weg) gelden de volgende ruimtelijk relevante ontwerprichtlijnen:
 - het betreft een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, wegtype I met 2x2 rijstroken, waarbij een ontwerpsnelheid van 80 km/u geldt, met bijbehorende rijstrookbreedte;
 - de obstakelvrije ruimte van de buitenbermen bedraagt minimaal 4,50 meter per zijde van de weg, gemeten vanaf binnenzijde kantmarkering hoofdrijbaan (breedte bermsloten 2 meter, ruimtereservering 2 meter ten behoeve van kabel- en leidingstroken en ruimtereservering voor opvangen hoogteverschillen 0,5 meter);
- Voor het horizontale alignement (tracéverloop) gelden de volgende ruimtelijk relevante ontwerprichtlijnen:
 - bij een ontwerpsnelheid van 80 km/u geldt dat de benodigde vrije zichtafstand bij continue situaties 105 meter bedraagt, voor het ontwerp geldt als eis dan ook een 'stopzicht' van 105 meter;
 - in de toe te passen 'horizontale bogen' (om de afbuiging van de Rijksweg naar de Burgemeester Ballingsweg te kunnen maken) dient dit 'stopzicht / rijzicht' aanwezig te blijven om te kunnen reageren op verkeerssituaties die zich stroomafwaarts voordoen;
 - de minimale horizontale boogstraal (R) is 300 meter bij een verkanting van +2,5%. Bij horizontale boogstralen kleiner dan 1700 meter dienen overgangsbogen (A) toe te worden gepast. Deze overgangsbogen dienen onder meer om de boog meer geleidelijk te laten verlopen. Om redenen van zichtbaarheid (hoogdetectie) moet parameter (A) zo klein mogelijk worden gekozen. Daarbij worden de grenswaarden $\frac{1}{3} r h \leq A < r h$ aangehouden. Minimale parameter A op basis van rijcomfort is 117 meter bij 80 km/u;
- Voor de ontwerpen van de kruispunten gelden de volgende ruimtelijk relevante ontwerprichtlijnen:
 - uitgaande van een ontwerpsnelheid van 80 km/u geldt een 'stopzicht' van 105 meter;
 - er moet voldoende oprijzicht aanwezig zijn op de zijwegen. Daarbij geldt dat de aansluitende wegen zoveel mogelijk haaks ten opzichte van elkaar moeten aansluiten ten behoeve van de verkeersveiligheid. In geval van een kruispunt voorzien van een verkeersregelinstallatie (VRI) moeten alle opstelstroken bereikbaar zijn wanneer op de naastliggende opstelstrook reeds een wachtrij is gevormd;
 - in CROW-publicatie 330, Handboek wegontwerp, deel gebiedsontsluitingswegen, tabel 6.6 is een tabel met kritische hiaattijden en oprijzicht naar aard manoeuvre bij een snelheid van 80 km/u op de

hoofdweg van voorrangskruispunten opgenomen. Uit deze tabel volgt dat, toegepast op de situatie dat ter plaatse van de afbuiging Rijksweg – Burgemeester Ballingsweg de toegangsweg naar Hulten komt te liggen:

- voor verkeer dat vanuit Hulten linksaf de nieuwe randweg op wil rijden, minimaal 155 meter oprijzicht aanwezig dient te zijn;
- voor verkeer dat vanuit Hulten rechtsaf de nieuwe randweg op wil rijden, minimaal 125 meter oprijzicht aanwezig moet zijn;
- Naast de ontwerprijlijnen geldt dat ten behoeve van het bepalen van de tracéligging onder meer rekening moet worden gehouden met het inpassen van de bestaande -langs de Burgemeester Ballingsweg gelegen- bushaltes nabij het kruispunt alsmede de inpassing van maatregelen voor het beperken van geluidhinder en waterhuishoudkundige voorzieningen. Daarnaast moet het aantal opstelstroken en de lengte hiervan op de kruising voldoende capaciteit bieden voor het berekende verkeer op het nieuwe weggedeelte;
- In het licht van:
 - de drie geldende ontwerprijlijnen;
 - het rekening houden met de inpassing van aan de weg gebonden en plaatsgebonden 'voorzieningen';
 - de eis van het niet belemmeren van de functionele bruikbaarheid van het militaire luchtvaartterrein, zoals die eis volgt uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening; geldt dat er bij het wegontwerp van het 'afbuigende tracé' voor is gekozen voor twee zo klein mogelijke horizontale bogen;
- De twee gekozen krappe bogen zorgen er voor dat zo lang mogelijk het bestaande tracé van de Rijksweg en de Burgemeester Ballingsweg kan worden gevolgd, hetgeen het tracé van de omlegging inkort, en dat het ruimtebeslag (en daarmee de aantasting van andere belangen) van de omleiding beperkt is. Belangrijk voordeel op het gebied van verkeersveiligheid is dat er tussen de twee horizontale bogen een rechtstand ontstaat waar een overzichtelijke VRI-kruising kan worden gerealiseerd met voldoende rijzicht, stopzicht en oprijzicht;
- Wanneer er gekozen zou zijn voor een variant met grotere in elkaar overlopende boogstralen (een lange bocht), dan zou de weg meer richting/over de vliegbasis Gilze-Rijen en verder van de bebouwing aan de N282 en Burgemeester Ballingsweg af komen te liggen. In dit geval zouden de verkeerslichten in het horizontale alignement van twee opeenvolgende gelijkgerichte horizontale boogstralen komen te liggen. Om dan een overzichtelijk verkeersveilig kruispunt te kunnen creëren met voldoende rijzicht, stopzicht en oprijzicht moeten de boogstralen vele malen groter worden dan de nu gekozen minimale boogstralen. Een dermate grote sprong in de benodigde boogstralen ten opzichte van het gekozen tracé met de krappe bogen heeft tot gevolg dat in dit geval het tracé veel verder opschuift over de vliegbasis Gilze-Rijen, waardoor veel meer grond nodig is van de vliegbasis Gilze-Rijen;
- De noodzakelijke 'sprong' in boogstralen – in een scenario waarin het gewenst zou zijn de weg op enige grotere afstand van de kern Hulten af te leggen - zou er voor zorgen dat de weg dan direct over primaire militaire objecten als aanwezig op vliegbasis Gilze-Rijen heen zou komen te liggen (start- en landingsstelsel, rolbanen, shelters, etc.). Er is dan evident sprake van een belemmering van de functionele bruikbaarheid van de vliegbasis, omdat dit type infrastructuur op het grondgebied van de vliegbasis niet te verleggen is. Daarmee zou dus strijdigheid met het Barro optreden.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Het gekozen tracé voldoet aan de ontwerptechnische eisen ten aanzien van verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming. Daarnaast voldoet het tracé aan de eis dat geen sprake mag zijn van belemmering van de functionele bruikbaarheid van vliegbasis Gilze-Rijen. Het is niet mogelijk om het wegtracé enkele meters te verschuiven naar het zuiden in verband met de minimale afmetingen van boogstralen en de benodigde rechtstand voor de benodigde T-splitsing met afslag naar Hulten. Een verschuiving zou in dat geval 'een sprong' met zich meebrengen, waardoor een groter deel van de vliegbasis Gilze-Rijen wordt bestreken. Dit leidt tot een belemmering van de functionele bruikbaarheid en daarmee tot strijdigheid met het Barro. De weging van het belang van verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming leidt niet tot wijziging van de bestemmingsregeling.

3.2.2.3 Ligging nieuwe weggedeelte in relatie tot wegrestaurant 't Vliegveld

Relevant toetsingskader

Onderdeel van het criterium 'een goede ruimtelijke ordening' vormt het afwegen van individuele bedrijfsbelangen (zie ook AbRvS 30 oktober 2013, ECLI:NL:RVS:2013:1722, rechtsoverweging 15.7 en AbRvS 10 december 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4528, rechtsoverweging 6.5). Deze individuele belangen dienen steeds te worden afgezet tegen de belangen die met de ontwikkeling beoogd worden. Daarbij gaat het om de verhouding. Zo is het is mogelijk dat de aanleg van een randweg ingrijpende gevolgen heeft voor individuele bedrijfsvoeringen op of nabij het wegtracé, maar deze gevolgen wel redelijk worden geacht in situaties waarin de bedrijfspercelen wel 'bruikbaar' en 'bereikbaar' blijven (zie ook AbRvS 24 april 2019, ECLI:NL:RVS:2019:1340, rechtsoverweging 3.1).

De gevolgen voor de individuele bedrijfsvoeringen kunnen niet redelijk worden geacht in verhouding tot het belang van de weg (verkeersdoorstroming), indien die gevolgen er uit bestaan dat de bestemming van een bedrijfsperceel niet langer uitvoerbaar is, en hiervoor geen passende maatregel is getroffen. De uitvoerbaarheid van een bedrijfsbestemming kan in het geding zijn, indien geen levensvatbare c.q. rendabele bedrijfsvoering meer mogelijk is op 'resterende perceelgedeelten' die ontstaan als gevolg van een ander ruimtelijk ontwikkelingsproject. Dit dient op perceelniveau te worden beschouwd in een ruimtelijke belangenafweging (zie ook AbRvS 22 juni 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BQ8850, rechtsoverweging 2.14.3; tevens AbRvS 28 september 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BT2813, rechtsoverweging 2.4.4).

Er kan sprake zijn van een aanzienlijk verminderde levensvatbaarheid van een bedrijfsperceel, indien uitsluitend de onbebouwde gronden die bij een bouwperceel (c.q. bestaande bebouwing) horen worden wegbestemd (zie ook AbRvS 5 januari 2011, ECLI:NL:RVS:2011:BO9779, rechtsoverweging 2.9.5). In dat geval dient ook voor het bouwperceel (c.q. de bebouwing) een oplossing te worden gevonden (zie ook AbRvS 10 december 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4528, rechtsoverweging 9.1). Een oplossing kan bestaan uit het toekennen van een uitvoerbare bestemming dan wel streven naar kavelruil, waardoor de verminderde gebruiksmogelijkheden teniet worden gedaan (zie ook AbRvS 25 juli 2018, ECLI:NL:RVS:2018:2505, rechtsoverweging 19.1 en AbRvS 20 april 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1072, rechtsoverwegingen 16 en 83.2).

Afweging

- Het bestemmingsplan "N282" voorziet in de afbuiging van de Rijksweg – Burgemeester Ballingsweg over het perceel aan de Rijksweg 25 te Hulten. Dit bedrijfsperceel is in gebruik bij wegrestaurant 't Vliegveld (hoofdgebouw aan noordzijde perceel), met bijbehorend parkeerterrein en tankgelegenheid. Het parkeerterrein heeft een omvang van 14.500 m², waarbij geldt dat de omvang gerelateerd is aan het horecaconcept van het wegrestaurant. Het wegrestaurant vervult onder meer een functie voor vrachtwagenchauffeurs, als gevolg waarvan de omvang van de parkeerruimte afgestemd moet zijn op vrachtwagens. De afbuiging (nieuwe weggedeelte) is in het besluit van 20 februari 2017 geprojecteerd over het parkeerterrein, als gevolg waarvan in de beoogde situatie nog circa 1.500 m² van het parkeerterrein resteert. In de huidige situatie heeft het restaurant 504 m² bvo op de begane grond en 115 m² bvo op de verdieping. In totaal dus 619 m² bvo;
- Het perceel aan de Rijksweg 25 is in het bestemmingsplan "Buitengebied" bestemd als 'Horeca', waarbij geldt dat het bouwvlak net zo groot is als het bestemmingsvlak. Ten aanzien van de bedrijfsgebouwen is het maximale bebouwde oppervlak vastgelegd, namelijk 665 m². Dit oppervlak mag worden bebouwd met bedrijfsgebouwen, binnen het gehele bouwvlak. Ter plaatse is uitsluitend een specifieke vorm van horeca en bijbehorende voorzieningen toegestaan, namelijk: een 'café en restaurant uit categorie 2 van de Staat van Horeca activiteiten met daaraan ondergeschikt de verkoop van motorbrandstoffen ten behoeve van vrachtverkeer'. De maximale planologische (horeca)mogelijkheden bestaan uit het berekenen van de maximale bouw mogelijkheden (maximum bebouwingsoppervlak x maximale goot- en bouwhoogte, met medeneming van de voorgeschreven minimale en maximale dakhelling en gangbare hoogte van een bouwlaag). Hieruit volgt dat de toegestane specifieke vorm van horeca in totaal uit maximaal 1.914 m² bvo kan bestaan in geval van planmaximalisatie;
- Het huidige horeca-concept heeft door het vervallen van een aanzienlijk deel van de vrachtwagenparkeerplaats geen levensvatbaarheid op deze locatie;
- Om vast te kunnen stellen of de bestemming 'Horeca' mét de daarbij toegestane specifieke vorm van horeca (café / restaurant) nog uitvoerbaar is indien het nieuwe weggedeelte ter plaatse van het parkeerterrein wordt aangelegd, is onderzoek verricht naar de 'levensvatbaarheid' van de toegestane gebruiksmogelijkheden voor horeca (Bureau Stedelijke Planning, 26 augustus 2019; zie bijlage C 'Haalbaarheidstoets Horeca Rijksweg 25 Hulten'). In het onderzoek staat centraal of een rendabele

bedrijfsvoering nog mogelijk is op basis van de maximale planologische mogelijkheden c.q. gebruiksmogelijkheden die in het directe verlengde daarvan zijn gelegen;

- Uit het onderzoek van Bureau Stedelijke Planning volgt de volgende conclusie: *'De veranderingen zullen een zeer grote impact hebben op de kansen voor een horecabestemming op die locatie, met name door het wegvallen van de directe verkeerspassanten en de zichtbaarheid door de beoogde geluidswal. Daarnaast ontbreekt het de locatie ook aan een aantrekkelijke omgeving en is er sprake van toenemende geluidsoverlast van de vliegbasis en de N-weg. Op het eerste oog lijkt het een lastige locatie om een café en restaurant te realiseren. Echter zijn wij [onderzoekers, red.] van mening dat een horecaconcept dat inspeelt op de niches in de markt en goed aansluit op de behoeften van de doelgroepen overal kan landen, ondanks dat de locatie niet optimaal is.'* Uit het onderzoek volgt dat de bestemming 'Horeca' nog steeds levensvatbaar is, maar wel onder een aantal voorwaarden. Navolgend wordt getoetst of aan deze voorwaarden kan worden voldaan:

- a. Een te vestigen horecaconcept dient voldoende autonome aantrekkingskracht te hebben en complementair te zijn aan het bestaande aanbod en een brede doelgroep aanspreken.

Relevant toetsingskader

Onderdeel van het criterium 'een goede ruimtelijke ordening' is het door de planwetgever rekenschap geven van een toename van leegstand als gevolg van een bestemmingsplan, indien deze leegstand kan leiden tot negatieve gevolgen voor het woon-, leef- en ondernemersklimaat (zie ook AbRvS 5 december 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BY5093, rechtsoverweging 17.8). Hieruit volgt niet dat ieder initiatief dat leegstand zou kunnen veroorzaken per definitie onaanvaardbaar is; het dient te gaan om 'relevante leegstand' (27 juli 2016, ECLI:NL:RVS:2016:2095, rechtsoverweging 5.2 en AbRvS 5 december 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BY5093, rechtsoverweging 17.7). Onder relevante leegstand wordt bijvoorbeeld niet begrepen 'dat de voorziene ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt door een bestemmingsplan of een omgevingsvergunning, leidt of kan leiden tot een verminderde vraag naar producten of diensten en daardoor tot daling van omzet in inkomsten van de eigen onderneming of de betreffende vestiging. Het enkele feit dat de voorziene ontwikkeling kan leiden tot bedrijfsbeëindiging van de eigen bedrijfsactiviteiten ter plaatse en daardoor tot leegstand van het in gebruik zijnde bedrijfsgebouw is op zichzelf eveneens onvoldoende om te concluderen dat zich relevante leegstand zal voordoen' (zie ook AbRvS 20 mei 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1585, rechtsoverwegingen 7.10 en 7.12).

Relevante leegstand kan worden gevormd door leegstand waarbij een bedrijfsgebouw dermate bijzondere bouwkundige of locatie specifieke eigenschappen heeft dat andersoortig gebruik – al dan niet door transformatie – niet of onder zeer bezwarende omstandigheden tot de mogelijkheden behoort (zie ook AbRvS 20 mei 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1585, rechtsoverweging 7.10). De onaanvaardbaarheid van leegstand kan zijn gelegen in het structurele karakter daarvan (4 september 2019, ECLI:NL:RVS:2019:3036, rechtsoverweging 10.8).

Afweging

- Uit het onderzoek van het Bureau Stedelijke Planning volgt dat (bij behoud van de bestemming 'Horeca' voor zover gelegen aan de Rijksweg, met een grondoppervlak van 3.600 m²) een horecaconcept (café/restaurant) alleen levensvatbaar is indien de formule zorgt voor autonome aantrekkingskracht en complementair is aan het bestaande aanbod;
- De 'aantrekkingskracht' en 'complementariteit' zijn slechts ten dele beïnvloedbaar door de exploitant van het horecaconcept, omdat voor deze factoren ook geldt dat deze afhankelijk zijn van ontwikkelingen in het horeca-aanbod in de omgeving;
- Door deze relatief grote 'marktafhankelijkheid' van de levensvatbaarheid van de bestemming 'Horeca' is het risico op regelmatige wisselingen in horecaconcepten groot. Regelmatige wisselingen vergroten het risico op frequente frictieleegstand op korte- en middellange termijn en het risico op structurele leegstand op lange termijn;
- Het bedrijfsgebouw heeft geen bijzondere bouwkundige eigenschappen, maar wel bijzondere locatie eigenschappen die er voor zorgen dat transformatie slechts onder zeer bezwarende omstandigheden tot de mogelijkheden behoort. Deze bezwarende omstandigheden zijn gelegen in de ligging van het pand grenzend aan vliegbasis Gilze-Rijen. De vliegbasis kent op grond van het Besluit Geluidbelasting Grootschalige Luchtvaart (BGGL) diverse geluidcontouren. Het pand is binnen een contour gelegen die nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen uitsluit. Daarnaast is de locatie niet geschikt voor vormen van bedrijvigheid, bv. kantoren of

bedrijven, omdat het gemeentelijke beleid uitgaat van vestiging hiervan op bedrijventerreinen. Zie ook bijlage D 'Memo Rijksweg 25 en mogelijkheden gevoelige bestemming' (23 juli 2019).

- Het risico op structurele leegstand, daarbij betreffende de slechts onder zeer bezwarende omstandigheden mogelijke transformatie, is ter plaatse onaanvaardbaar om 2 redenen. Ten eerste zijn de gronden gelegen nabij de nieuwe entree van Hulten, alwaar het vanuit stedenbouwkundig perspectief gewenst is representatieve bebouwing te presenteren. Ten tweede zijn de gronden gelegen aan het resterende westelijke deel van de Rijksweg binnen Hulten. Dit deel krijgt een 'doodlopend karakter'. Uit oogpunt van sociale veiligheid is leegstand vastgoed ter plaatse niet gewenst.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De uitvoerbaarheid van de bestemming 'Horeca' is, gelet op de gewijzigde omstandigheden, op deze locatie zeer twijfelachtig. De gronden kunnen reeds hierom niet langer worden aangewezen als 'Horeca'. Aan de voorwaarde kan niet worden voldaan.

- b. Er dient op de N282 gebruik te worden gemaakt van reclame voor de horecavestiging, bijvoorbeeld door plaatsen reclamezuil of bewegwijzering.

Relevant toetsingskader

Voor het plaatsen van reclame-uitingen als een reclamezuil of bewegwijzering geldt dat sprake is van het bouwen van een bouwwerk. Daarnaast wordt het tonen van reclame aangemerkt als behorend tot de activiteit 'gebruik' (zie ook AbRvS 12 december 2018, ECLI:NL:RVS:2018:4047, rechtsoverweging 2.2). Voor de activiteiten 'bouwen' en 'gebruik' geldt dat het bestemmingsplan een toetsingskader is. De ruimtelijke uitstraling van reclame-uitingen dient te worden betrokken in de planologische afweging, waarbij geldt dat daarbij niet kan worden volstaan met een algemene en summiere onderbouwing. Onverlet de aanwezigheid van welstandsbeleid, geldt dat de stedenbouwkundige aanvaardbaarheid in het bestemmingsplan inzichtelijk moet worden gemaakt: 'Juist bij een zichtbaar bouwwerk ligt het op de weg van verweerder om afdoende te motiveren waarom het bouwwerk passend in de omgeving wordt geacht' (zie ook Rechtbank Gelderland 22 augustus 2018, ECLI:NL:RBGEL:2018:3640, rechtsoverweging 7.3). De plaatsing van reclame-uitingen is in beginsel niet passend binnen een bestemming die hoofdinfrastructuur mogelijk maakt (zie ook AbRvS 22 maart 2017, ECLI:NL:RVS:2017:745, rechtsoverweging 5.1).

Afweging

- De gronden waarop het nieuwe weggedeelte van de N282 is geprojecteerd zijn in het bestemmingsplan "N282", als vastgesteld op 20 februari 2017, bestemd als 'Verkeer'. Binnen deze bestemming zijn ingevolge artikel 7.1, onder g 'bij deze bestemming behorende voorzieningen' toegelaten, waaronder 'aanwijzingsborden'. Ingevolge artikel 7.2, onder a geldt dat uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming mogen worden gebouwd, met een maximale bouwhoogte van 8,5 meter;
- Reclame-uitingen hebben geen functionele relatie met hoofdinfrastructuur en zijn zodoende niet te beschouwen als 'bij deze bestemming behorende voorzieningen';
- Voor het toestaan van reclame-uitingen geldt dat daarvoor de stedenbouwkundige aanvaardbaarheid dient te worden aangetoond;
- De gemeente Gilze en Rijen heeft de algemene stedenbouwkundige overwegingen met betrekking tot reclame-uitingen in de gemeente neergelegd in de Welstandsnota (Hoofdstuk 6). Hieruit volgt dat 'in gebieden waar geen sprake is van commerciële functies, reclame-uitingen minder gewenst zijn'. Ook is bij het gebiedstype 'Open agrarisch gebied' (waarin het nieuwe weggedeelte is gelegen) vermeld: 'Reclameborden, aankondigingen en verwijzingsborden horen niet thuis in het buitengebied. Ze passen slecht bij het karakter van de omgeving en vormen een visuele vervuiling. Zeker nu het recreatieve karakter van het buitengebied meer aandacht krijgt, is het van belang het karaktersverschil tussen de bebouwingskernen en het buitengebied te bewaren c.q. te versterken.' Tot slot geldt de beleidslijn: 'Geen reclame toegestaan op een onbebouwd perceel.';
- Het nieuwe weggedeelte van de N282 is gelegen in het Buitengebied en leidt om de kern van Hulten heen. Het beleid ten aanzien van reclame-uitingen in het buitengebied is van toepassing. Daarnaast geldt dat ter plaatse van het nieuwe weggedeelte de nieuwe entree van Hulten is gelegen en dat dit tevens de enige entree van Hulten vormt voor niet-bewoners. Uit oogpunt van ruimtelijke kwaliteit is het gewenst om deze enige entree een representatieve uitstraling te

geven. Het toestaan van reclame-uitingen leidt ter plaatse tot een rommelig beeld, wat inbreuk maakt op de ruimtelijke uitstraling van de entree.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Geen. Aan voorwaarde kan niet worden voldaan.

c. De horecavestiging dient goed bereikbaar te zijn en te beschikken over voldoende parkeercapaciteit.

Relevant toetsingskader

In het kader van 'een goede ruimtelijke ordening' moet bij vaststelling van een bestemmingsplan inzichtelijk worden gemaakt dat redelijkerwijs in de aldus benodigde parkeerplaatsen feitelijk duurzaam kan worden voorzien (zie ook AbRvS 12 april 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1036, rechtsoverweging 5.3). Bij het opstellen van een aldus benodigde parkeerbalans geldt dat gebruik kan worden gemaakt van gemeentelijke, op de plaatselijke situatie afgestemde, parkeernormen (zie ook AbRvS 18 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:814, rechtsoverweging 9.3). De beoordeling in het licht van 'een goede ruimtelijke ordening' houdt in beginsel een uitvoerbaarheidstoets in. Een meer gedetailleerde beoordeling of wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernormen, heeft plaats in het kader van de omgevingsvergunning voor het bouwen (zie ook AbRvS 2 mei 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1471, rechtsoverweging 3.9). Dit kan anders zijn, als een aanvraag om omgevingsvergunning voor het bouwen redelijkerwijs niet te verwachten is.

Afweging

- Gemeente Gilze en Rijen beschikt over de Nota Parkeernormen 2017;
- In het kader van het bestemmingsplan is een indringende toets aan deze nota noodzakelijk, omdat voor het horecapand een aanvraag om omgevingsvergunning voor het bouwen niet in de rede ligt;
- Door Compositie 5 stedenbouw bv is een parkeeronderzoek (7 augustus 2019) verricht naar de parkeerbehoefte en de mogelijke invulling daarvan (zie bijlage E), waarvan de belangrijkste uitkomsten bij de overwegingen hierna zijn meegenomen;
- Indien wordt uitgegaan van planmaximalisatie dan geldt een brutovloeroppervlakte (bvo) van 1914 m². Binnen de toegestane functies heeft een restaurant de zwaarste norm, namelijk 13 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Hiervoor zijn dan 248 parkeerplaatsen benodigd. Dit aantal parkeerplaatsen is niet inpasbaar op eigen terrein. Immers door de situering van de rondweg resteert in totaal nog circa 1.500 m² van het oorspronkelijke parkeerterrein. Nu planmaximalisatie niet tot de mogelijkheden behoort, is de volgende vraag of voor de feitelijk bestaande bouw-/gebruikssituatie wel voldoende parkeergelegenheid te realiseren is. Dit leidt dan wel tot een beperking van de huidige bouw- en gebruiksmogelijkheden;
- In de feitelijk bestaande situatie is sprake van een horecafunctie met een bvo van 619 m². Wederom uitgaande van de norm van 13 parkeerplaatsen per 100 m² bvo, leidt dit tot een totaal van 81 parkeerplaatsen;
- Ook hiervoor geldt dat het niet mogelijk is om dit aantal parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren. Op pagina 18 van de parkeernota is de mogelijkheid opgenomen voor vervangende private parkeerruimte. Op pagina 19 van de parkeernota is tevens de mogelijkheid opgenomen om parkeren in de openbare ruimte te realiseren. Voor beide geldt dat de maximale loopafstanden als opgenomen in Bijlage 4 bij de Parkeernota in acht moeten worden genomen;
- De relevante loopafstand betreft de hoofdfunctie 'Ontspanning'. De te hanteren afstand van auto tot voordeur (hemelsbreed, géén straal) is hiervoor 150 meter. Binnen deze afstand zijn 3 gebieden voor maaiveldparkeren beschikbaar: 1) het weiland ten westen van Hulten, 2) de gronden langs Burgemeester Ballingsweg en 3) het 'Oude tracé Rijksweg';
- Optie 1 is niet gewenst. Het gemeentelijk beleid is erop gericht om te voorkomen dat de kernen Hulten en Rijen naar elkaar toegroeien; de open ruimte tussen deze kernen dient behouden te blijven. Optie 2: hier geldt vanuit provinciale regelgeving (Verordening Ruimte) een ecologische doelstelling (EVZ). Verhardingen voor parkeren zijn hier niet gewenst. Optie 3: stedenbouwkundige inpasbaarheid kan worden onderzocht;
- Uitwerking optie 3. Optie 3 kan op meerdere wijzen worden ingevuld (verwezen wordt naar het eerder aangehaalde onderzoek van Compositie 5 stedenbouw bv dat in bijlage E is opgenomen). In beide gevallen wordt het parkeren verdeeld over het (eigen) achterterrein en aan de voorzijde langs de weg;

- In het eerste geval wordt het (zuidelijke) achterterrein optimaal ingericht waarbij rekening wordt gehouden met bevoorrading en de ontsluiting van het restaurant en het terras aan deze zijde. Aan de noordzijde komt een parkeerstraat met aan weerszijden haaksparkeren. Om de bestaande woningen te ontsluiten is een straat voorlans geprojecteerd die gescheiden is van het parkeren door middel van een groen haag. Deze straat zorgt er tevens voor dat het geen doodlopende parkeerstraat betreft. Aan de noordzijde van de straat wordt het dubbelzijdig fietspad landschappelijk ingepast. Zie het onderstaand stedenbouwkundig ontwerp.



In totaal biedt deze inrichting ruimte aan 128 parkeerplaatsen, waarvan 73 aan de noordzijde en 55 aan de zuidzijde. Hiermee wordt ruimschoots aan de parkeernorm voldaan en is er een overschot van 47 parkeerplaatsen;

- In het tweede geval wordt het (zuidelijke) achterterrein vormgegeven door parkeren aan de randen, waarbij er sprake is van een doorgaande ontsluitingsstructuur. Ook hier is voldoende ruimte voor bevoorrading en de toegang tot het hier gelegen terras. Aan de noordzijde worden de parkeerplaatsen geconcentreerd en ontsloten door middel van een doorgaande weg die zich aan de noord- en zuidzijde bevindt. De zuidelijke ontsluitingsweg wordt tevens gebruikt om de bestaande woningen te ontsluiten. Enkele parkeerplaatsen worden voorzien van bomen om de parkeerplaatsen groen in te passen. Zie het onderstaand stedenbouwkundig ontwerp.



In totaal biedt deze inrichting ruimte aan 117 parkeerplaatsen, waarvan 49 aan de zuidzijde en 68 aan de noordzijde. Ook hier is dus een overschot aan parkeerplaatsen, te weten 36 stuks.

Geconcludeerd kan worden dat het parkeerterrein stedenbouwkundig (technisch) inpasbaar is.

- Of het stedenbouwkundig ontwerp voor het parkeerterrein ook planologisch is toegestaan, is afhankelijk van de gekozen plansystematiek van het vigerende bestemmingsplan. Ook in gevallen dat 'parkeervoorzieningen' géén onderdeel van de bestemmingsomschrijving vormen, kan het 'parkeren' namelijk toch zijn toegestaan. Zo zijn parkeervoorzieningen voor bewoners van kamers inherent aan de woonbestemming (zie AbRvS 6 juni 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1828, rechtsoverweging 2.2). Het voor deze gronden vigerend bestemmingsplan is het bestemmingsplan 'Buitengebied'. Ingevolge artikel 22.1 onder d van de regels (bestemming 'Verkeer') van het bestemmingsplan Buitengebied zijn alleen bij de bestemming behorende voorzieningen toegestaan. Parkeren ten behoeve van een andere bestemming is niet hetzelfde als parkeren ten behoeve van de verkeersbestemming. Uit de plansystematiek volgt dat parkeren is toegestaan voor de functies als toegelaten in artikel 22.1, onder a t/m c. Horeca behoort niet één van deze functies. Uit de plansystematiek blijkt aldus duidelijk dat om het stedenbouwkundig ontwerp voor de 'horeca-parkeerplaats' mogelijk te maken een bestemmingswijziging nodig is. Deze wijziging moet tevens voldoen aan 'een goede ruimtelijke ordening', waaronder wordt verstaan het 'rekening houden met' de gemeentelijke structuurvisie (Structuurvisie Stedelijk Gebied Gilze en Rijen 2015);
- Ten aanzien van structuurvisies geldt het volgende relevante toetsingskader: van 'harde normen' in een structuurvisie kan minder eenvoudig worden afgeweken (zie AbRvS 11 november 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3448, rechtsoverweging 11.3); van 'zachte normen' in een structuurvisie kan worden afgeweken door dit belang te betrekken in de totale belangenafweging en waarbij andere belangen zwaarder kunnen wegen (zie AbRvS 27 september 2017, ECLI:NL:RVS:2017:2585, rechtsoverweging 7.2);
- In de Structuurvisie Stedelijk Gebied Gilze en Rijen staat over het oude tracé van de N282 het volgende: *"Het voormalige wegtracé zien we als nieuwe verblijfsruimte, waar enkel bestemmingsverkeer en langzaamverkeer rijdt. Vanwege de breedte van het profiel (tot wel 40 meter) ontstaat er een nieuwe openbare ruimte aan de voorzijde van Hulten. We benutten deze ruimte om er een prettige plek van te maken, waar de aangrenzende woningen graag op uitkijken. Het dorpshart, de kerk en het voormalig parochiehuys geven we een gezicht naar de voormalige N282. Het historische karakter van de route willen we benadrukken. De geschiedenis gaat terug naar de tijd van Napoleon. We vinden het belangrijk om het tracé van deze route te behouden en zichtbaar te maken. Dit kan door het aanleggen van een statige bomenlaan over de gehele lengte van het tracé."*;
- Een redelijke uitleg van de structuurvisie brengt met zich mee dat het parkeerterrein niet past binnen de hoofdlijnen van het gemeentelijke ruimtelijke beleid. Daarbij betreft de gemeente Gilze en Rijen het 'Ambitiedocument' dat ten grondslag ligt aan het ruimtelijke beleid als opgenomen in de structuurvisie. In het ambitiedocument is het streefbeeld voor het voormalige tracé opgenomen. Een parkeerterrein verhoudt zich niet tot dit streefbeeld;
- De norm als opgenomen in de structuurvisie is te typeren als een wat 'zachtere norm', waardoor gemotiveerd afwijken mogelijk is. In dezen geldt echter dat een dergelijke afwijking niet is gerechtvaardigd, omdat het doel van het bestemmingsplan "N282" juist is om de leefbaarheid in Hulten te verbeteren. Dit doel wordt slechts ten dele gehaald als ook een parkeerterrein zou worden gerealiseerd. Hiervan afwijken is niet passend binnen het gemeentelijk beleid voor deze locatie;
- Doordat het parkeerterrein op het oude tracé van de N282 niet mogelijk is, kan de benodigde parkeeropgave niet kan worden opgelost;
- Met betrekking tot de goede bereikbaarheid wordt verder nog opgemerkt dat in de nieuwe situatie het op het achterterrein van de horecabestemming gelegen parkeerterrein slechts bereikbaar is via een in-/uitrit waarbij zowel de opstelstroken van het kruispunt entree Hulten / N282 als een verdrijvingsvlak moeten worden gekruist. Hoewel het geen ongebruikelijke verkeerskundige oplossing is, kan hier ook niet worden gesproken van een optimale verkeerssituatie. In het licht van de benodigde goede bereikbaarheid, is dit evenmin een optimale situatie.

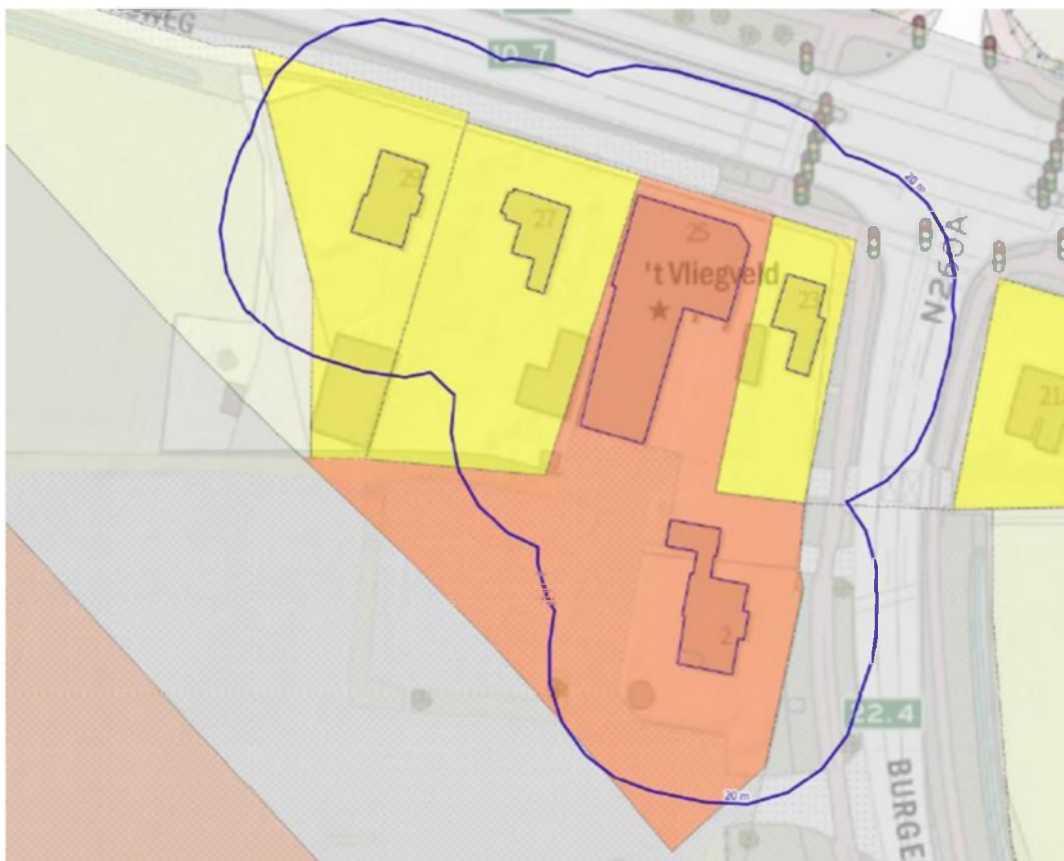
Conclusie:

Op het overgebleven achterterrein is te weinig ruimte om op eigen terrein aan de parkeernorm te (kunnen) voldoen. Ook op relevante loopafstand zijn geen aanvaardbare alternatieve parkeermogelijkheden aanwezig. Het parkeerprobleem kan daarmee niet worden opgelost. Tevens is de ontsluiting van het achterterrein niet optimaal. De horecabestemming is hierdoor niet uitvoerbaar.

Om vast te kunnen stellen of de bestemming 'Horeca' mét de daarbij behorende mogelijkheid om een verkooppunt voor motorbrandstoffen voor vrachtwagens te exploiteren nog uitvoerbaar is indien het nieuwe weggedeelte ter plaatse van het parkeerterrein wordt aangelegd, is onderzoek verricht naar de inrichtingsmogelijkheden van het resterende parkeerterrein in relatie tot de tankgelegenheid (zie bijlage E 'Parkeeronderzoek' (7 augustus 2019) en bijlage F 'Rijksweg 25 Hulten memo externe veiligheid' (30 juli 2019);

Hieruit komen de volgende ruimtelijke afwegingen:

- Op het achterperceel is momenteel een (onbemande) dieseltankinstallatie aanwezig ten behoeve van vrachtverkeer. Door de nieuwe omleidingsweg, kan deze installatie niet meer op de bestaande locatie blijven functioneren. Vanuit het aspect 'externe veiligheid' is bekeken of de installatie nog elders op het perceel kan worden gesitueerd. Indien er sprake is van een bemand tankstation dan gelden er geen veiligheidsafstanden en zijn er dus vanuit externe veiligheid geen beperkingen aan situering. Indien het een onbemand tankstation betreft dan is er sprake van vergunningplicht indien de afleverzuil binnen een afstand van 20 meter van een woning van derden of een ander gevoelig object (zoals een restaurant) wordt gerealiseerd. Deze vergunningplicht houdt niet direct een belemmering in. Buiten die afstand van 20 meter zijn er geen verdere beperkingen. Op het onderstaande kaartje is de afstand van 20 meter rondom gevoelige objecten inzichtelijk gemaakt:



- Omdat de situatie van een dieseltankinstallatie met vergunningplicht (onbemand, conform de huidige feitelijke situatie), gelet op de bijkomende inrichtingseisen ontwerptechnisch niet haalbaar is, is voor het bepalen van de nieuwe locatie uitgegaan van een dieseltankinstallatie zonder vergunningplicht. Tevens zijn de boogstralen uitgezet behorende bij een vrachtwagen bestaande uit een trekker met een 3-assige oplegger met een totale lengte van 16.50 meter. Het resultaat is dat er slechts 25 parkeerplaatsen voor personenwagens te realiseren zijn. Daarnaast is het gezien de beperkte ruimte en de benodigde draaicirkels, niet mogelijk voor een vrachtwagen in rechtstand te parkeren, waardoor een langere brandstofslog dan gebruikelijk benodigd is. Zie navolgende inrichtingsschets. Dit is een uit het oogpunt van gevaarstelling minder wenselijke situatie.



- In de geldende planregels is het volgende gebruik toegelaten: 'café en restaurant uit categorie 2 van de Staat van Horeca activiteiten met daaraan ondergeschikt de verkoop van motorbrandstoffen ten behoeve van vrachtverkeer'. Uit het woord 'ondergeschikt' blijkt dat:
 - er sprake dient te blijven van een horeca-bestemming op het perceel, anders is het verkooppunt voor motorbrandstoffen niet langer toegestaan. Immers als de hoofdfunctie ophoudt te bestaan, dan kan de ondergeschikte functie niet langer worden doorgezet.
 - er sprake dient te zijn van een café of restaurant op het perceel waarvan de bestuurder van een vrachtwagen redelijkerwijs gebruik kan maken. Immers, uit jurisprudentie blijkt dat 'ondergeschikt' (als gehanteerd in de huidige context) inhoudt dat de ondergeschikte activiteit (qua aard) gerelateerd moet zijn aan de 'hoofdactiviteit' (AbRvS 26 september 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3129, rechtsoverweging 5.2). Indien een (kleinschalig) zelfstandig functionerend verkooppunt ontstaat, is er sprake van strijd met het bestemmingsplan. Wil een bestuurder van een vrachtwagen gebruik kunnen maken van de diensten van het café / restaurant, dan zal deze moeten kunnen parkeren. Er is geen fysieke ruimte voor vrachtwagenparkeerplaatsen aanwezig.
- Het feit dat het dieselverkooppunt niet op een verantwoorde wijze kan worden ingepast op het overgebleven achterterrein leidt er reeds toe dat de betreffende functie vanuit een goede ruimtelijke ordening dient te vervallen. Nu ook de horecabestemming komt te vervallen is er ook geen juridische basis meer aanwezig om de het verkooppunt te handhaven.

Conclusie:

Het verkooppunt voor motorbrandstoffen heeft geen zelfstandige functie, maar is direct verbonden en ondergeschikt aan de horecafunctie die hier aanwezig is. Nu de horecabestemming komt te vervallen en daarmee de horecafunctie, vervalt deze onderschikte functie eveneens. Verder wordt geconcludeerd

dat het achterterrein sowieso te weinig ruimte biedt om nog op een volledig verantwoorde wijze vrachtwagens te kunnen aftanken.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Zowel de horecabestemming als het ondergeschikte verkooppunt voor motorbrandstoffen komen te vervallen. Aan de gronden ter plaatse van het horecabedrijf en de overgebleven parkeerplaats wordt de bestemming 'Groen' toegekend. De verbeelding wordt op dit onderdeel aangepast.

3.2.2.4 Ligging nieuwe weggedeelte in relatie tot bedrijfswoning wegrestaurant 't Vliegveld

Relevant toetsingskader

Een bedrijfswoning kent dezelfde bescherming als een 'burger'woning, behoudens wanneer het gaat om hinder vanwege het bedrijf waar het bij hoort (zie AbRvS 9 augustus 2017, ECLI:NL:RVS:2017:2128, rechtsoverweging 2.3). Dat betekent dat voor alle aspecten die geen betrekking hebben op het eigen bedrijf, gewoon moet worden uitgegaan van 'een goede ruimtelijke ordening'. Dat houdt onder meer in dat aspecten als uitzicht en bezonning moeten worden meegewogen. In een dichtbevolkt land als Nederland bestaat overigens geen recht op een vrij uitzicht (zie AbRvS 25 oktober 2017, ECLI:NL:RVS:2017:2861, rechtsoverweging 3.3 en AbRvS 4 september 2019, ECLI:NL:RVS:2019:3036, rechtsoverweging 22.1). Bij het beoordelen van de effecten kan worden uitgegaan van een vergelijk tussen de in het vorige plan geboden maximale planologische mogelijkheden en de in het voorliggende plan opgenomen mogelijkheden. Ondanks een feitelijke afname van uitzicht en bezonning, kan een bestemmingsplan zorgen voor een beperking van de geboden mogelijkheden. Daarmee kan in planologische zin in zoverre sprake zijn van een verbetering (zie AbRvS 30 mei 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1780, rechtsoverweging 4.4).

Ingevolge artikel 82, eerste lid van de Wet geluidhinder (Wgh) geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevel van een gevoelig object vanwege een weg. Onder strikte voorwaarden kan volgens artikel 83, eerste lid van de Wgh een hogere grenswaarde tot 58 dB worden toegestaan, voor zover het betreft woningen in binnenstedelijk gebied.

Afweging

- De maximale planologische mogelijkheden wegrestaurant 't Vliegveld zijn groot. Planologisch kan het hoofdgebouw (met bijbehorend oppervlak en maximale goot- en bouwhoogte) achter de woning van appellante sub 6 worden gebouwd. Het gaat daarbij om een maximaal toegestane goothoogte van 5 meter, een bouwhoogte van 11 meter en een bebouwde oppervlakte van 665 m². De geluidwal is slechts 4 meter hoog. Planologisch gezien is er sprake van een nadrukkelijke verbetering;
- De geluidwal komt, gemeten uit de achtergevel, op een afstand variërend van circa 17 meter (aan de zuidwestzijde) tot circa 47 meter (aan de zuidzijde) van de bedrijfswoning te liggen. De geluidwal betekent een forse ingreep in het landschap. Door de omlegging van de N282 en de aanleg van de geluidwal wordt het agrarische perceel diagonaal doorsneden. De geluidwal vormt een nieuw opgaand element in de halfopen ruimte en leidt tot richtingsverandering. Door de ligging, het continu (aaneengesloten) en langgerekte karakter en de uitvoering met steile taluds maakt de geluidwal onderdeel uit van de weg en contrasteert met het landschap in de omgeving, waarin geen dijken of steile taluds voorkomen. De uitvoering als groene geluidwal past echter wel binnen het karakter van het landelijk gebied. Door de nieuwe geluidwal wordt het zicht vanuit de omgeving begrensd. Vanaf de bedrijfswoning komt de begrenzing van de ruimte dichterbij te liggen en verandert het uitzicht. De geluidwal heeft een verkleinend effect op de ruimte. Een belangrijke kanttekening is wel dat in de huidige situatie vooral wordt uitgekeken op de parkeerplaats die delen van de dag (vooral avond, nacht en vroege ochtend) bezet is door hoge vrachtwagens, die het zicht op het achterland grotendeels benemen. De hoge opgaande bomen ten westen van de toekomstige weg blijven wel zichtbaar achter de wal;
- Voor het bepalen van de impact dient te worden uitgegaan van de maximale planologische situatie (zie ook AbRvS 13 februari 2002, ECLI:NL:RVS:2002:AR3261, AbRvS 6 maart 2002, ECLI:NL:RVS:2002:AL3105 en AbRvS 16 maart 2018, ECLI:NL:RVS:2018:898). Met andere woorden, de theoretische maximale gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden die in een bestemmingsplan aan een bepaalde grond zijn gegeven, dienen als basis te worden genomen voor het wettelijk verplichte onderzoek. In dit geval betekent dit dat er in planologisch opzicht sprake is van een verbeterde situatie. Immers de hoogte van de geluidwal betreft 4 meter, terwijl op basis van het vigerende bestemmingsplan een goot- en bouwhoogte van respectievelijk 5 en 11 meter zijn toegelaten;
- Gelet op de hoogte van de geluidwal (4 meter) en de afstand tot het onderhavige perceel (ten minste 17 meter), speelt het aspect bezonning geen rol;

- Op de gevel van de woning is een geluidbelasting vanwege de weg van maximaal 57 dB berekend. Hiervoor is een hogere grenswaarde aangevraagd en verkregen. De waarde van 57 dB blijft onder de maximaal toegestane hogere grenswaarden van 58 dB. Daarmee is sprake van een aanvaardbare geluidssituatie;
- Een bedrijfswoning is ingevolge het vigerende bestemmingsplan Buitengebied gedefinieerd als 'een woning, bij een bedrijf of instelling, bestemd voor de huisvesting (het huishouden) van een persoon die op dat bedrijf werkzaam is'. Dit betekent dat een bedrijfswoning enkel bestaansrecht heeft indien er een bedrijf bij aanwezig is. Op het moment dat de horecabestemming vervalt op het perceel, dient de woning een andere bestemming te krijgen. Dit is slechts anders wanneer de oorspronkelijk bij het bedrijf behorende gronden niet zijn verkocht en evenmin aan een derde in gebruik zijn gegeven. Indien de bij het bedrijf behorende gronden wel zijn verkocht of aan een derde in gebruik zijn gegeven, kan de (voormalige) bedrijfswoning niet langer de hoedanigheid van een woning behorend bij een bedrijf worden toegedicht en kan de bewoning van de (voormalige) bedrijfswoning door de ondernemer in ruste niet langer in overeenstemming worden geacht met de bedrijfsbestemming (zie AbRvS 29 maart 2017, ECLI:NL:RVS:2017:868, rechtsoverweging 4.1).

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Nu de horecabestemming komt te vervallen, is er geen reden meer aanwezig aan de betreffende woning een bedrijfswoningbestemming toe te kennen. Er is immers geen sprake meer van een bedrijfswoning. Aan de betreffende woning wordt nu de bestemming 'Wonen – 1' toegekend. De verbeelding en planregels worden op dit onderdeel aangepast.

3.2.2.5 Ligging nieuwe weggedeelte in relatie tot de woning van appellante sub 6

Relevant toetsingskader

Onderdeel van 'een goede ruimtelijke ordening' volgt het in de belangenafweging betrekken van de afname van uitzicht voor omliggende woningen als gevolg een ruimtelijke ontwikkeling. Daarbij geldt echter dat in een dichtbevolkt land als Nederland geen recht bestaat op een vrij uitzicht (25 oktober 2017, ECLI:NL:RVS:2017:2861, rechtsoverweging 3.3). Ook het aspect 'bezonning' van woningen en tuinen maakt deel uit van de belangenafweging (17 juli 2013, ECLI:NL:RVS:2013:BY9230, rechtsoverweging 2). Bij het voorgaande komt betekenis toe aan een vergelijk van de in het vorige plan geboden maximale planologische mogelijkheden en de in het voorliggende plan opgenomen mogelijkheden. Ondanks een feitelijke afname van uitzicht en bezonning, kan een bestemmingsplan zorgen voor een beperking van de geboden mogelijkheden. Daarmee kan in planologische zin in zoverre sprake zijn van een verbetering (30 mei 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1780, rechtsoverweging 4.4)

Ingevolge artikel 82, eerste lid van de Wet geluidhinder (Wgh) geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevel van een gevoelig object vanwege een weg. Onder strikte voorwaarden kan volgens artikel 83, eerste lid van de Wgh een hogere grenswaarde tot 58 dB worden toegestaan, voor zover het betreft woningen in binnenstedelijk gebied.

Voor zover sprake is van het agrarisch gebruik van de overgebleven gronden wordt verwezen naar het relevant toetsingskader zoals opgenomen bij het onderdeel 'Ligging nieuwe weggedeelte in relatie tot wegrestaurant 't Vliegveld' (paragraaf 3.2.2.3).

Afweging

- De maximale planologische mogelijkheden wegrestaurant 't Vliegveld zijn groot. Planologisch kan het hoofdgebouw (met bijbehorend oppervlak en max. goot- en bouwhoogte) achter de woning van appellante sub 6 worden gebouwd. Het gaat daarbij om een maximaal toegestane goothoogte van 5 meter, een bouwhoogte van 11 meter en een bebouwde oppervlakte van 665 m². De geluidwal is slechts 4 meter hoog. Planologisch gezien is er sprake van een nadrukkelijke verbetering.
- De geluidwal komt op circa 30 meter van de woning van appellante sub 6 te liggen. Om de ruimtelijke aanvaardbaarheid vanuit beleving en landschappelijke inpassing te beoordelen zijn met behulp van een 3D model visualisaties op ooghoogte gemaakt. De eerste afbeelding is een visualisatie ter hoogte van de woning richting vliegbasis Gilze-Rijen (zuidwest), zie hieronder:



De tweede afbeelding is een visualisatie naast de woning aan de Rijksweg 29 met geluidswal (op basis van indicatief 3D model); zie afbeelding hieronder:



De derde afbeelding is een visualisatie aan de achterzijde van de woning aan de Rijksweg 29 met geluidswal (op basis van indicatief 3D model); zie afbeelding hierna:



De vierde afbeelding is een visualisatie vanaf het fietspad parallel aan de Rijksweg N282 richting de woning van appellante sub 6; zie de afbeelding hieronder:



Vervolgens is ook nog een overzichtsbeeld in vogelvluchtperspectief gemaakt, zie hierna:



Op de visualisaties is te zien dat de geluidwal een forse ingreep betekent in het landschap. Door de omlegging van de N282 en de aanleg van de geluidwal wordt het agrarische perceel diagonaal doorsneden. De geluidwal vormt een nieuw opgaand element in de halfopen ruimte en leidt tot richtingsverandering. Door de ligging, het continu (aaneengesloten) en langgerekte karakter en de uitvoering met steile taluds maakt de geluidwal onderdeel uit van de weg en contrasteert met het landschap in de omgeving, waarin geen dijken of steile taluds voorkomen. De uitvoering als groene geluidwal past echter wel binnen het karakter van het landelijk gebied. Een groot deel van de beplantingen op de kavelgrens, die in de huidige situatie het groene kader van het agrarische perceel vormen, verdwijnt. Door de nieuwe geluidwal wordt het zicht vanuit de omgeving begrensd. Vanaf de woning van appellante sub 6 komt de begrenzing van de ruimte dichterbij te liggen en verandert het uitzicht. De geluidwal heeft een verkleinend effect op de ruimte. Een belangrijke opmerking hierbij is wel dat dit effect vanwege het huidige grondgebruik (maïsakker), alleen optreedt buiten het groeiseizoen. Bovendien vormt de bestaande erfbeplanting in de huidige situatie reeds een visuele beperking. De hoge opgaande bomen ten zuiden van de toekomstige weg blijven wel zichtbaar achter de wal. De beplanting aan de zuidzijde van de (agrarische) kavel wordt gekapt. Dit betreft echter geen cultuurhistorisch of landschappelijk waardevolle beplanting, maar zichtafscherming van de parkeerplaats. Tevens verdwijnt een deel van de beplanting als onderdeel van de tuin gelegen op de (agrarische) kavel. Er vindt geen herplant plaats, waardoor de tuin direct grenst aan de geluidwal. Nadere landschappelijke inpassing van de geluidwal met flauwere taluds is vanwege ruimtebeslag niet mogelijk. Vanwege de steile taluds (1:1) is beplanting van de geluidwal zelf niet mogelijk.

- Voor het bepalen van de impact dient te worden uitgegaan van de maximale planologische situatie (zie ook AbRvS 13 februari 2002, ECLI:NL:RVS:2002:AR3261, AbRvS 6 maart 2002, ECLI:NL:RVS:2002:AL3105 en AbRvS 16 maart 2018, ECLI:NL:RVS:2018:898). Met andere woorden, de theoretische maximale gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden die in een bestemmingsplan aan een bepaalde grond zijn gegeven dienen als basis te worden genomen voor het wettelijk verplichte onderzoek. In dit geval betekent dit dat er in planologisch opzicht sprake is van een verbeterde situatie. Immers de hoogte van de geluidwal betreft 4 meter, terwijl op basis van het vigerende bestemmingsplan een groot- en bouwhoogte van respectievelijk 5 en 11 meter zijn toegelaten.
- Gelet op de hoogte van de geluidwal (4 meter) en het feit dat vrijwel direct aan de geluidwal een bijgebouw staat en het onbebouwde deel van het perceel op circa 18 meter ligt en de woning zich op circa 30 meter bevindt, is er vanuit het aspect bezonning geen impact;
- Op de gevel van de woning is een geluidbelasting vanwege de weg van maximaal 53 dB berekend. Hiervoor is een hogere grenswaarde aangevraagd en verkregen. De waarde van 53 dB blijft onder de maximaal toegestane hogere grenswaarden van 58 dB. Daarmee is sprake van een aanvaardbare geluidssituatie;
- Ook een deel van de agrarische gronden wordt doorsneden door de nieuwe rondweg. Deze gronden zijn in eigendom van appellante sub 6 en worden momenteel gebruikt door de zoon van appellante. Het overgrote deel van de gronden zal worden verworven. Het na ontneming overblijvende deel kan gehandhaafd blijven. Indien agrarisch gebruik niet meer wenselijk is, dan zal een woonbestemming, zonder bouwmogelijkheden, worden toegekend.

Gevolgen voor het bestemmingsplan
Geen.

3.2.2.6 Alternatievenafweging

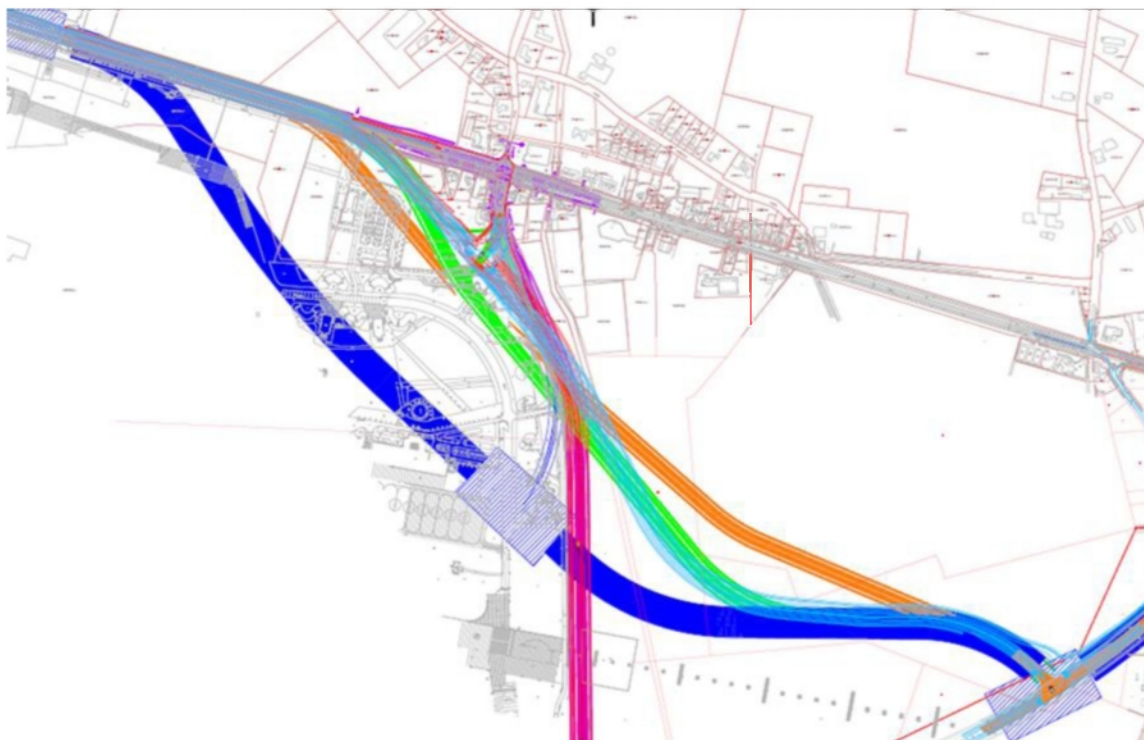
Relevant toetsingskader

Uit artikel 7.23 van de Wet milieubeheer volgt dat een milieueffectrapport een beschrijving van de activiteit en de wijze van uitvoering moet bevatten, alsmede van de alternatieven daarvoor die 'redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen' en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven. De vraag welke alternatieven dit zijn, moet worden beantwoord aan de hand van 'de concrete omstandigheden van het geval' en in het licht van het doel van het artikel. Hieruit volgt dat in een milieueffectrapport uitsluitend alternatieven behoeven te worden beschreven die, wat betreft de gevolgen voor het milieu die daarvan redelijkerwijs zijn te verwachten, 'mogelijk tot relevante verschillen kunnen leiden'. Bij de beoordeling van de vraag of dit alternatievenonderzoek deugdelijk is uitgevoerd, is van belang dat een plan betrekking kan hebben op een omvangrijk project. Bij dergelijke projecten is een zekere trechtering gedurende het besluitvormingsproces onvermijdelijk en noodzakelijk (zie ook AbRvS 20 april 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1072, rechtsoverwegingen 16 en 24.2).

In het kader van 'een goede ruimtelijke ordening' geldt vervolgens dat, onverlet het voorgaande, de planwetgever in beginsel een afweging dient te maken van alle betrokken belangen. Deze belangenafweging is aldus breder. Bij deze belangenafweging heeft de planwetgever beleidsruimte. Bij het invullen van deze beleidsruimte is de planwetgever echter gehouden om onder meer de belangen van omwonenden met betrekking tot een aanvaardbaar woon- en leefklimaat af te wegen (zie ook AbRvS 13 februari 2019, ECLI:NL:RVS:2019:404, rechtsoverweging 6.3) alsmede de belangen van andere door het besluit benadeelden (zie ook AbRvS 20 april 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1072, rechtsoverweging 83.2).

Afweging

- Gelet op de aard en de omvang is het project N282 aan te merken als een omvangrijk project, waardoor trechtering onvermijdelijk en noodzakelijk is;
- Voorafgaand aan de alternatievenbespreking in het milieueffectrapport dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan "N282" is een zestal omleidingsvarianten onderzocht. Zie onderstaande figuur 1, die in bijlage A in groter formaat is opgenomen.



Voor alle omleidingsvarianten geldt dat deze zijn onderscheiden op basis van een aantal 'ruimtelijke uitgangspunten' (milieueffectrapportage, p. 61, tekstkader). Deze uitgangspunten hebben tot gevolg dat alle 'omleidingsvarianten' in een relatief nauwe 'corridor' komen te liggen tussen (c.q. over) de gronden van de vliegbasis Gilze-Rijen en het bestaande kruispunt Rijksweg – Burgemeester Ballingsweg; Hieronder zijn de verschillende varianten in chronologische volgorde opgenomen.

DONKERBLAUW:

De ligging van de omleiding is enerzijds ingegeven vanuit het meest westelijke punt voor de start van een omleiding (te weten na de kruising met de Europalaan) en anderzijds de ligging van het NNN gebied Het Blok (ten oosten van de Burgemeester Ballingsweg). Dit leidt tot een tracé dat grotendeels over de vliegbasis is geprojecteerd. Gelet op het feit dat hierbij fundamentele infrastructuur van het militair object wordt geraakt, treedt hier strijdigheid met het Barro op. Hiermee is dit alternatief niet realistisch.

GROEN:

Deze variant ontziet de vliegbasis grotendeels. Startpunt van de omleiding is ingegeven door het advies van de Commissie voor de m.e.r. en zienswijzen op de Stamotitie m.e.r. De omlegging buigt circa 250 meter ten westen van de kruising N282/Burgemeester Ballingsweg af. Van west naar oost is de omlegging met name geprojecteerd op agrarische gronden, de parkeerplaats van wegrestaurant 't Vliegveld en de vliegbasis Gilze-Rijen (ten zuiden van de parkeerplaats van het wegrestaurant).

ORANJE:

Deze variant ontziet het parkeerterrein van wegrestaurant 't Vliegveld zoveel mogelijk, zonder het gebouw van het opleidingscentrum van de vliegbasis Gilze-Rijen aan te tasten. Deze variant buigt circa 300 meter ten westen van de kruising N282/Burgemeester Ballingsweg af. Van west naar oost is de omlegging geprojecteerd op de agrarische gronden, vliegbasis (noordoosthoek), de parkeerplaats van wegrestaurant 't Vliegveld en de vliegbasis ten zuiden van de parkeerplaats van het wegrestaurant. Gelet op het feit dat hierbij fundamentele infrastructuur van het militair object wordt geraakt, treedt hier strijdigheid met het Barro op. Hiermee is dit alternatief niet realistisch.

LICHTBLAUW (OPTIMALISATIE GROEN):

Deze variant is zoveel mogelijk buiten de functionele structuren van de vliegbasis geprojecteerd. De omlegging buigt circa 250 meter ten westen van de kruising N282/Burgemeester Ballingsweg. De omlegging is voornamelijk geprojecteerd op agrarische gronden en de parkeerplaats van wegrestaurant 'Vliegveld.

PAARS:

In deze variant is geen omleiding voorzien en wordt de huidige kruising N282/Burgemeester Ballingsweg aangepast.

ROOD (AFGELEID VAN LICHTBLAUW):

Deze variant is zoveel mogelijk buiten de functionele structuren van de vliegbasis geprojecteerd. De ligging is vrijwel identiek aan lichtblauw (en daarvan afgeleid) met uitzondering dat de omleiding aansluit op de Burgemeester Ballingsweg in plaats van op de Burgemeester Letschertweg. De omlegging buigt circa 250 meter ten westen van de kruising N282/Burgemeester Ballingsweg. De omlegging is met name geprojecteerd op agrarische gronden en de parkeerplaats van wegrestaurant 'Vliegveld.

In bijlage B is een tabel opgenomen waarin de effecten op de relevante belangen zijn beschouwd in relatie tot de projectdoelen. Uit de tabel volgt dat de omleiding niet kan worden gerealiseerd zonder ruimtebeslag op zowel het terrein van de vliegbasis als het parkeerterrein van wegrestaurant 't Vliegveld. Varianten die de vliegbasis (paars) of het wegrestaurant (donkerblauw) volledig ontzien zijn niet realistisch. Bij de optimalisatie van de omleiding op basis van de varianten groen en oranje heeft het gegeven, zoals eerder aangehaald onder 1 ('Ligging nieuwe weggedeelte in relatie tot vliegbasis Gilze-Rijen') dat de gemeente weinig bewegingsruimte heeft ten aanzien van de vliegbasis, een grote rol gespeeld bij de weging van de individuele belangen van het wegrestaurant en het adres Rijksweg 29. Dit heeft geleid tot de varianten lichtblauw en rood. Het ruimtebeslag op de vliegbasis is bij deze varianten beperkt, zodanig dat functies behouden blijven dan wel kunnen worden hersteld en er in ieder geval geen belemmering voor de functionele bruikbaarheid optreedt. Ook is in dat kader ruimtebeslag op het toekomstig bouwplan voorkomen. De effecten op het adres Rijksweg 29 en restaurant 't Vliegveld zijn vervolgens in het MER opgenomen ten behoeve van de belangenafweging in het kader van de besluitvorming over het bestemmingsplan. Niet alle varianten zijn uiteindelijk in het MER opgenomen, aangezien enkele varianten als niet realistisch of onderscheidend zijn aangemerkt. Niet onderscheidend omdat de onderlinge afstand tussen de verschillende omleidingsvarianten binnen deze 'corridor' dermate gering is, dat de omleidingsvarianten redelijkerwijs naar verwachting niet tot (onderlinge) relevante verschillen leiden met gevolgen voor het milieu. Om die reden heeft dus niet iedere 'omleidingsvariant' geleid tot een separaat alternatief in de milieueffectrapportage; Alleen de varianten lichtblauw en rood zijn in het MER opgenomen. Afgevallen varianten zijn niet volledig op MER-niveau onderzocht.

- In het milieueffectrapport dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan "N282" zijn uiteindelijk 5 alternatieven onderzocht;
 - deze 5 alternatieven zijn tot stand gekomen als gevolg van een traject van 'trechtering';
 - uitsluitend Alternatief 4 en Alternatief 5 leiden tot een 'zuidelijke omlegging om Hulten';
- Nu de milieueffectrapportage ten grondslag wordt gelegd aan het bestemmingsplan, geldt dat de 'ruimtelijke uitgangspunten' voor de alternatievenafweging in het kader van de Wet milieubeheer, eveneens moeten voldoen aan de criteria voor de (bredere) alternatievenafweging zoals die volgt uit de Wet ruimtelijke ordening. De 'ruimtelijke uitgangspunten' voldoen hier niet aan, omdat:
 - (doorslaggevende) betekenis is toegekend aan 'algemene ruimtelijke principes', zoals zorgvuldig ruimtegebruik en het zo veel mogelijk ontzien van het NNB / EHS;
 - de belangen van vliegbasis Gilze-Rijen, woonbestemmingen en 't Vliegveld zonder meer aan elkaar gelijk worden gesteld, terwijl uit de uiteindelijke tracékeuze is gebleken dat aan ieder van deze belangen een verschillend gewicht is gehangen; Hierbij zij opgemerkt dat het belang van de vliegbasis slechts afweegbaar is voor zover geen strijdigheid optreedt met het Barro;
 - de belangen van omwonenden bij een aanvaardbaar woon- en leefklimaat niet zijn betrokken bij het formuleren van het uitgangspunt;

- De alternatievenafweging in het kader van 'een goede ruimtelijke ordening' volgt uit de weging van alle afzonderlijke belangen, waaronder individuele belangen. Deze individuele belangen zijn in het besluit van 20 februari 2017 niet gewogen.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

De alternatievenafweging in de milieueffectrapportage behoeft geen aanpassing, nu het al dan niet (over korte afstand) verplaatsen van het nieuwe weggedeelte binnen de 'corridor', niet leidt tot een significante wijziging van de gevolgen voor het milieu. Wél geldt dat de binnen deze 'corridor' aanwezige belangen moeten worden gewogen. Het voorgaande heeft géén invloed op de bestemmingsregeling.

3.2.2.7 Verantwoording gebruikte akoestische gegevens

Relevant toetsingskader

Ingevolge artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht dient een bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis te vergaren omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen. Artikel 3.1.6, eerste lid, sub d van het Besluit ruimtelijke ordening bepaald vervolgens dat de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek in de toelichting bij het bestemmingsplan moet worden opgenomen.

Afweging

- Het akoestisch onderzoek is gedurende het planproces meerdere malen aangevuld en gewijzigd. Het totale geluidsdossier dat ten grondslag ligt aan dit bestemmingsplan bestaat daardoor uit verschillende stukken (rapporten en een memo);
- Door de verschillende onderzoeken is sprake van een stapeling van informatie. Ondanks dat er ook op grond van de tussenuitspraak van de Afdeling geen nieuwe informatie aan het akoestische dossier is toegevoegd, wordt hier omwille van de leesbaarheid een samenvatting gegeven van de uitgangspunten en onderzoeksresultaten waarop het nu gewijzigd vastgestelde bestemmingsplan en het reeds afgegeven hogere waarden besluit van 22 mei 2018 gebaseerd is. Hierbij wordt benadrukt dat het hogere waarden besluit van 22 mei 2018 en het nu gewijzigd vastgestelde bestemmingplan gebaseerd zijn op precies dezelfde akoestische uitgangspunten, onderzoeksresultaten en conclusies zoals hierna samengebracht. Hiermee wordt voldaan aan de uitspraak van de afdeling dat besluit, plan en belangenafweging gebaseerd zijn op dezelfde en meest recente akoestische gegevens.
- **Historie van het geluidsdossier**
Op 20 februari 2017 is door de raad van de gemeente Gilze en Rijen het bestemmingsplan "N282" vastgesteld. In het kader van dit bestemmingsplan is akoestisch onderzoek verricht, zie bijlage 5 van de toelichting op het bestemmingsplan: 'Akoestische onderzoek - fase 2' d.d. 15 april 2016, referentie 078676495 C. Naar aanleiding van het akoestische onderzoek en het vastgestelde bestemmingsplan is op 10 maart 2017 door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant een besluit tot het vaststellen van hogere grenswaarden vastgesteld (kenmerk C2196949/4154994). Bij dit besluit is een herziening van het rapport akoestisch onderzoek bijgevoegd, d.d. 6 september 2016¹. Tegen dit besluit is beroep ingediend². Dit beroep was aanleiding voor de provincie om het besluit van 10 maart 2017 in te trekken en in plaats daarvan een nieuw besluit te nemen. Het besluit van 22 mei 2018 (kenmerk C2196949/4357571) voorziet daarin. Bij het besluit van 22 mei 2018 hoort de memo 'Aanvullend akoestisch onderzoek N282', d.d. 30 januari 2018, referentie 079664212 A. Voor het besluit van 22 mei 2018 is tevens de cumulatie met het militaire industrieterrein inzichtelijk gemaakt en meegenomen in de overweging voor het verlenen van een hogere waarde. De cumulatieve geluidbelastingen, zoals beschreven in het besluit, waren niet opgenomen in de memo van 30 januari, maar zijn volledigheidshalve toegevoegd in de verderop opgenomen tabel 2.
- **Samenvatting van het akoestische onderzoek**
Het project bestaat uit de verbreding van de bestaande N282 tussen Rijen en Hulten, de aanleg van een nieuwe wegdeel (circa 700 m) die de bestaande N282 verbindt met de N260A Burgemeester Ballingsweg

¹ In het rapport van september 2016 ('Akoestische onderzoek - fase 2' d.d. 6 september 2016, referentie 078676495 D) is ten opzichte van het rapport van 15 april 2016 een doelmatigheidsafweging opgenomen conform de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder.

² Er is beroep ingediend tegen onder andere de wijze van toepassing van artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Naar aanleiding van dit beroep is door provincie geoordeeld dat het akoestisch onderzoek op dit punt moest worden aangepast.

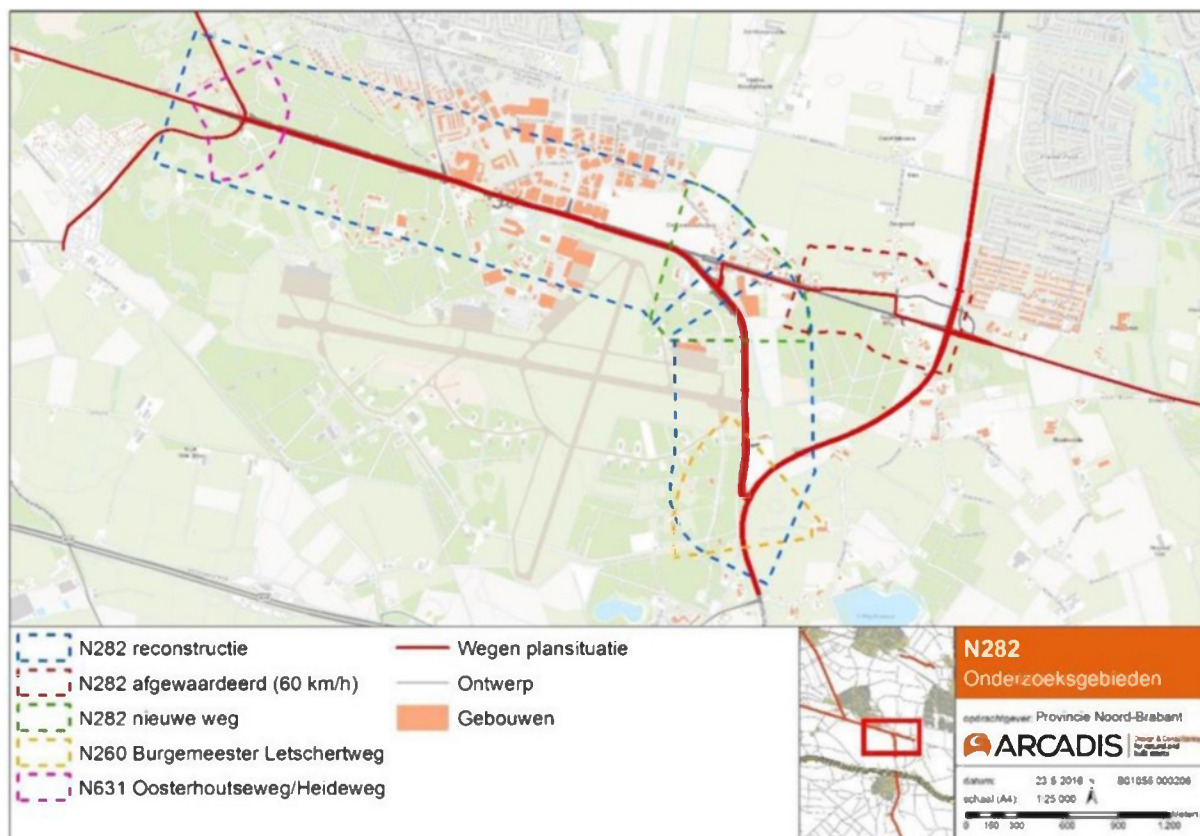
en de afwaardering van de N282 tussen Hulten en de kruising van de N282 met de N260 Burgemeester Letschertweg.

In het akoestisch onderzoek is getoetst of ten gevolge van de fysieke wijziging van de weg sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, dan wel overschrijding van de grenswaarden van de Wet geluidhinder vanwege aanleg van het nieuwe wegdeel.

Voor het akoestische onderzoek is er een vijftal onderzoeksgebieden gedefinieerd. Het gaat om de volgende onderzoeksgebieden:

- N282 reconstructie onderzoek.
- N282 onderzoek nieuwe wegaanleg.
- N282 reconstructie onderzoek van het afgewaardeerde deel.
- N260 reconstructie onderzoek Burgemeester Letschertweg.
- N631 reconstructie onderzoek Oosterhoutseweg / Heideweg.

De onderzoeksgebieden zijn weergegeven op de navolgende figuur.



Figuur 1: Overzicht ligging onderzoeksgebieden

Voor de wegdelen waar, zoals hierboven is aangegeven, reconstructie onderzoek gedaan is, is onderzocht of er sprake is van reconstructie zoals dat is gedefinieerd in de Wet geluidhinder. Er is sprake van een reconstructie volgens de Wet geluidhinder indien de geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstige maatgevende jaar zonder maatregelen, met 2 dB of meer wordt verhoogd ten opzichte van de hoogst toelaatbare geluidsbelasting. Het toekomstig maatgevende jaar is daarbij het tiende jaar na de wijziging. In het akoestisch onderzoek is daarom een vergelijking gemaakt van de geluidsbelasting voorafgaand aan de wijziging met de geluidsbelasting in de toekomstige situatie minimaal 10 jaar na realisatie. In het onderzoek zijn hiervoor de jaren 2016 en 2030 gehanteerd.

Voor het wegdeel ter hoogte van Hulten, dat is aangemerkt als 'nieuwe wegaanleg', is onderzocht of de grenswaarden die gelden bij aanleg van een nieuwe weg niet overschreden worden. In het onderzoek is uitgegaan van de situatie minimaal 10 jaar na realisatie, zijnde het jaar 2030.

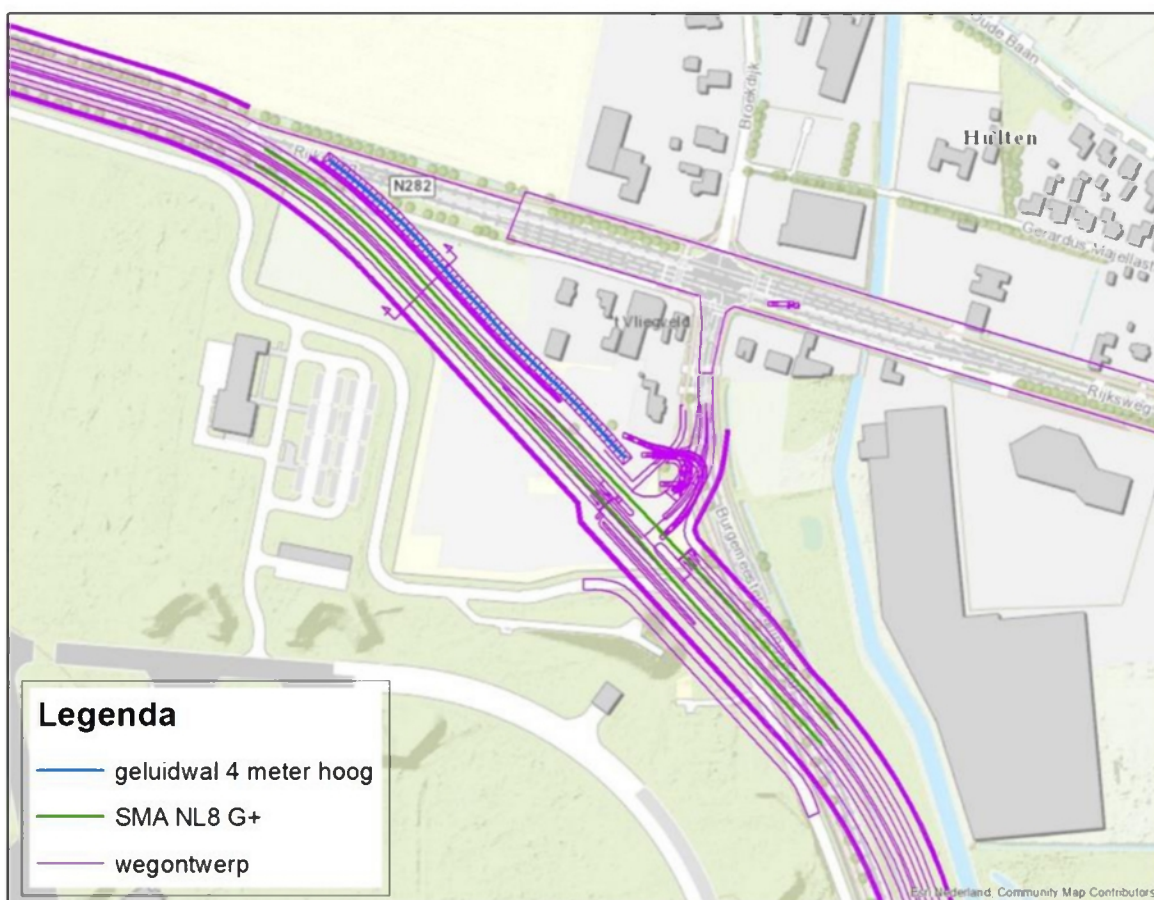
De gehanteerde verkeersgegevens zijn in detail beschreven in het rapport 'Akoestische onderzoek - fase 2' d.d. 6 september 2016, evenals de overige weggegevens zoals rijsnelheden en wegdekverhardingen. De genoemde verkeersgegevens en weggegevens zijn in het rapport van 6 september 2016 niet gewijzigd ten opzichte van de eerdere rapportage van 15 april 2016.

Uit het akoestische onderzoek volgt dat langs géén van de wegdelen waar 'reconstructie' onderzocht is, sprake is van een wettelijk knelpunt. Onderzoek naar geluidmaatregelen is voor deze wegdelen daarom niet aan de orde. Ter hoogte van Hulten waar sprake is van nieuwe aanleg van de N282, is wel sprake

van een geluidknelpunt. Bij meerdere woningen wordt zowel de voorkeurswaarde van 48 dB als ook de maximale grenswaarde van 58 dB overschreden. Voor dit wegdeel is daarom onderzoek gedaan naar geluidmaatregelen.

In hoofdstuk 5 van het rapport van 15 april 2016 en het rapport van 6 september 2016 zijn geluidmaatregelen onderzocht. In het onderzoek van 6 september, waarbij ook is gekeken naar de zogenoemde doelmatigheid van maatregelen, werd duidelijk dat het treffen van 'doelmatige maatregelen'³ niet mogelijk is aangezien bij de maximale doelmatige maatregelvariant nog steeds sprake is van een geluidsbelasting boven de maximaal te ontheffen grenswaarde van 58 dB. Het is daarom noodzakelijk bovendoelmatige maatregelen te treffen om de geluidsbelasting terug te brengen tot of onder de maximaal te ontheffen waarde van 58 dB. In het rapport van 6 september 2016 is daarom het stillere wegdektype SMA-NL5 over een lengte van 455 meter een 4 meter hoge geluidswal van 235 meter lang geadviseerd.

Ten tijde van de uitvoering van het akoestische onderzoek van 6 september 2016 werd door de provincie bij aanleg van een nieuw wegdek op een provinciale weg in beginsel uitgegaan van standaard fijn asfalt (DAB). Indien extra reductie gewenst was, bijvoorbeeld vanwege overschrijding van een wettelijke grenswaarde werd overgegaan tot de aanleg van het stillere wegdektype SMA-NL5. Omdat er inmiddels goede ervaringen zijn opgedaan met het nog stillere SMA-NL8 G+ wordt nu bij overschrijding van wettelijke grenswaarden dit wegdektype toegepast. Ten tijde van het akoestische onderzoek van 6 september 2016 was toepassing van SMANL8 G+ binnen de provincie nog niet geaccrediteerd omdat er nog te weinig ervaring was met betrekking tot beheer en onderhoud. Om deze reden is SMA-NL8 G+ in het rapport van 6 september 2016 niet onderzocht. Vanwege de positieve ervaringen en de hogere reductie is SMA NL8 G+ wel onderzocht in het 'Aanvullend akoestisch onderzoek N282', d.d. 30 januari 2018⁴ en heeft de provincie besloten in deze situatie alsnog over te gaan tot de aanleg van SMA-NL8 G+



³ Dit zijn geluidmaatregelen zoals stille wegdekken en geluidschermen en wallen die conform de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder als doelmatig zijn aangemerkt. De betreffende regeling voorziet in een afweging waarbij de omvang van een maatregel worden afgewogen tegen de daarmee te bereiken effecten.

⁴ Aanleiding van dit onderzoek en memo was het beroep ingediend tegen onder andere de wijze van toepassing van artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Vanwege dit beroep is het besluit van 10 maart 2017 ingetrokken en is in plaats daarvan een nieuw besluit genomen (besluit van 22 mei 2018 kenmerk C2196949/4357571).

over een lengte van 455 meter in plaats van SMA-NL5. Dit maatregelvoorstel is weergegeven op de navolgende afbeelding.

Met toepassing van dit maatregelvoorstel resteert bij 5 woningen een overschrijding van de wettelijke grenswaarde van 48 dB. De maximale waarde van 58 dB wordt bij deze 5 woningen niet overschreden. Voor deze 5 woningen waar de wettelijke grenswaarde wordt overschreden zijn hogere waarden vastgesteld (besluit van 22 mei 2018 (kenmerk C2196949/4357571). De vastgestelde hogere waarden zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 1: Hogere waarden

Adres/Waarneempunt	hogere waarde [dB]	geluidsbron
Rijksweg 21A	50	N282
Rijksweg 23	50	N282
Rijksweg 27	50	N282
Rijksweg 29	53	N282
Burgemeester Ballingsweg 2	57	N282

Voor de 5 woningen waarvoor een hogere grenswaarde is verleend is tevens de gecumuleerde geluidbelasting inzichtelijk gemaakt. Het wegverkeerslawaaï van alle aanwezige wegen is daarbij gecumuleerd met de geluidbelasting afkomstig van vliegbasis Gilze-Rijen. Hierbij is rekening gehouden met de het verschil in hinderlijkheid die verschillende type bronnen geven. De geluidbelastingen zijn gecumuleerd conform hoofdstuk 2 van bijlage 1 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Bij cumulatie wordt geen rekening gehouden met de aftrek volgens artikel 110g van de Wet geluidhinder. In onderstaande tabel 2 zijn de gecumuleerde geluidsbelastingen op de maatgevende posities op de gevels van de woningen waarvoor een hogere waarde met worden verleend weergegeven. In deze tabel is in aanvulling op de memo 'Aanvullend akoestisch onderzoek N282', d.d. 30 januari 2018, referentie 079664212 A ook het geluid van het gezoneerde militair industrieterrein (grondgebonden activiteiten van de luchtbasis) meegenomen en is ten aanzien van het vliegverkeer uitgegaan van de ligging van de woningen binnen de 45 Ke-contour.

Tabel 2: Cumulatieve geluidbelastingen

Adres	Cumulatief wegverkeer huidige situatie Lden [dB] *	Luchtvaart Lden [dB] o.b.v. 45 Ke (huidig en plansituatie)	Militair industrieterrein	Lcum huidig [dB] zonder Ke	Lcum huidig [dB] o.b.v. 45 Ke	Cumulatief wegverkeer plansituatie maatregel 2 Lden [dB] *	Lcum plansituatie maatregel 2 [dB] zonder Ke	Lcum plansituatie maatregel 2 [dB] o.b.v. 45 Ke	Lcum plansituatie maatregel 2 – Lcum huidig [dB] zonder Ke	Lcum plansituatie maatregel 2 – Lcum huidig [dB] o.b.v. 45 Ke
Rijksweg 21A, Hulten	66,10	62,5	57,1	67	71	53,44	59	69	-7	-2
Rijksweg 23, Hulten	68,37	62,5	57,5	69	72	53,35	60	69	-9	-3
Rijksweg 27, Hulten	67,59	62,5	59,1	68	71	52,55	61	69	-7	-2
Rijksweg 29, Hulten	67,37	62,5	58,9	68	71	55,04	61	69	-7	-2
Burgemeester Ballingsweg 2, Hulten	64,59	62,5	59,0	66	70	58,78	62	69	-3	-1
Rijksweg 25, Hulten***	69,38	62,5	58,7	70	72	52,39	60	69	-9	-3
* Exclusief correctie artikel 110g Wgh										

Wanneer sprake is van meerdere lawaaibronnen hanteert de provincie het beleid dat de gecumuleerde waarde de maximale ontheffingswaarde, in dit geval 58 dB, niet mag overschrijden. Indien daaraan wordt voldaan dan stelt de provincie dat er sowieso sprake is van een aanvaardbaar woonklimaat.

Zoals volgt uit tabel 2 neemt de gecumuleerde geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer in de plansituatie af in vergelijking met de huidige situatie. Dit wordt veroorzaakt doordat in de huidige situatie de N282 nu voorlangs de woning loopt, wat na de aanleg van de verbindingsweg niet meer het geval zal zijn. Daarnaast wordt een aarden geluidwal aangelegd die eveneens bijdraagt aan de reductie van de geluidbelasting.

Door de samenloop van het lawaai van de vliegbasis (militair industrieterrein en vliegverkeer) met het verkeerslawaai zal de maximale ontheffingswaarde van 58 dB voor wegverkeerslawaai ruim worden overschreden. De overschrijding van de ontheffingswaarde is echter volledig te wijten is aan het lawaai van de vliegbasis zodat alleen door het reduceren van het luchtvaarlawaai kan worden voorkomen dat de geluidbelasting op de woningen hoger is dan 58 dB. De provincie heeft echter geen wettelijke grondslag om het geluid afkomstig van het vliegveld te reguleren en geoordeeld dat dit het verlenen van hogere waarden in dit geval niet in de weg mag staan.

In het Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder van de provincie van d.d. 10 februari 1998 is opgenomen dat in geval van aanleg of reconstructie van een weg, steeds een geluidluwe gevel, geveldeel of een geluidluwe plek moet worden veiliggesteld. Hiervan is sprake indien de gecumuleerde geluidbelasting ter plaatse maximaal 48 dB bedraagt. De provincie streeft bij de betrokken woningen dus naar een situatie waarbij de woningen ten minste een gevel of plek hebben waarop het geluidniveau lager dan of gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. Voor de nieuwe weg en vast te stellen hogere waarden, is getoetst aan voornoemd beleid. De geluidbelastingen ter plaatse van de luwe gevels zijn weergegeven in tabel 2. Hier is geen rekening gehouden met het vliegverkeerslawaai van de vliegbasis omdat, zoals ook reeds bij het aspect cumulatie is toegelicht, per definitie er geen dove gevel aanwezig is en de provincie geen enkele wettelijke grondslag heeft om het geluid afkomstig van het vliegveld te reguleren.

Tabel 3: Geluidbelastingen luwe gevels

Adres	Cumulatief wegverkeer plansituatie maatregel 2 Lden [dB]*	Militaire zone (huidig en plansituatie)	Lcum plansituatie maatregel 2 [dB]
Rijksweg 21A, Hulten	46,17	42,08	48
Rijksweg 23, Hulten	47,06	43,61	49
Rijksweg 27, Hulten	47,16	45,56	50
Rijksweg 29, Hulten	46,58	47,54	51
Burgemeester Ballingsweg 2, Hulten	45,63	46,73	50
* Inclusief correctie art. 110g Wgh			

Ten aanzien van wegverkeerslawaai wordt bij alle adressen op de begane grond voldaan aan de aanwezigheid van een luwe gevel. Indien ook het geluid van de grondgebonden activiteiten van de vliegbasis wordt meegenomen wordt alleen bij het pand Rijksweg 21A voldaan aan de aanwezigheid van een geluidluwe gevel. Bij de overige woningen wordt hieraan niet voldaan. Desondanks dat er in de nieuwe situatie geen geheel luwe gevel aanwezig is, staat het provinciale beleid de vaststelling van hogere waarden niet in de weg. De geluidbelasting op de noordelijke gevels neemt door verlegging van de N282 sterk af en daarnaast treft de provincie met de toepassing van de 4 meter hoge geluidwal welke ook het gezondeerde industrieterrein afschermt reeds een uitgebreide geluidmaatregel.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Geen

3.2.2.8 Motivatie 'een goede ruimtelijke ordening' in geval van planwijziging

Relevant toetsingskader

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen (zie bijvoorbeeld AbRvS 24 oktober 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3443, rechtsoverweging 1). Dat een perceel voorheen een bepaalde bestemming had, geeft niet automatisch recht erop dat die bestemming gehandhaafd wordt. Indien er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening dan is de bestemming niet aanvaardbaar (zie bijvoorbeeld AbRvS 24 oktober 2018, ECLI:NL:RVS:2018:3443, rechtsoverweging 4.3). In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient een integrale belangenafweging plaats te vinden, waarbij tevens de effecten dienen te worden beschouwd en beoordeeld.

Afweging

Bestemming aanwijzen:

Bestemming 'Groen'

- De gronden waar momenteel het wegrestaurant 't Vliegveld en het bij het wegrestaurant behorende parkeerterrein aanwezig zijn en die in het vigerende bestemmingsplan de bestemming "Horeca" hebben, worden omgezet naar de bestemming 'Groen';
- De redenen voor deze bestemmingsverandering zijn hiervoor uiteengezet onder het kopje '4. Ligging nieuwe weggedeelte in relatie tot wegrestaurant 't Vliegveld'. Hoofdrede is dat met het handhaven van de bestemming niet wordt voldaan aan de eis van een goede ruimtelijke ordening. De horecabestemming

heeft op deze locatie immers geen levensvatbaarheid, onder meer vanwege het ontbreken van voldoende parkeergelegenheid, de wezenlijke kans op structurele leegstand, de noodzakelijkheid van markeringen in de omgeving om de aanwezigheid van het bedrijf duidelijk te maken en de minder optimale ontsluiting van het parkeerterrein. Los van het feit inzake de levensvatbaarheid, is tevens van belang dat er van zoveel beleidsmatige uitgangspunten moet worden afgeweken om een optimale voortzetting van de horecabestemming te faciliteren, dat dit op zichzelf al schuurt met een goede ruimtelijke ordening. Gezocht is naar een nieuwe bestemming op deze locatie. Hierbij speelt een belangrijke rol dat de gronden zijn gelegen nabij de nieuwe entree van Hulten en dat dit tevens de enige entree van Hulten vormt voor niet-bewoners. Uit oogpunt van ruimtelijke kwaliteit is het gewenst om deze entree een representatieve uitstraling te geven, bebouwd dan wel onbebouwd. Gelet op de geluidcontouren van de vliegbasis Gilze-Rijen is het toevoegen van een nieuwe woonbestemming dan wel andere geluidgevoelige bestemming niet aan de orde. Daarnaast is de locatie niet geschikt voor vormen van bedrijvigheid zoals kantoren of bedrijven, omdat het gemeentelijk beleid daarvoor uitgaat van vestiging op de bestaande bedrijventerreinen. De wens voor een representatieve uitstraling, gekoppeld aan het beleid in de gemeentelijke structuurvisie waarin het voormalige wegtracé van de N282 wordt gezien als nieuwe uitnodigende verblijfsruimte waarin het historisch karakter van de oude verbindingsweg een nadrukkelijke plek krijgt, waar enkel bestemmingsverkeer en langzaamverkeer rijdt, leidt ertoe om aan deze gronden de bestemming 'Groen' toe te kennen. Voor de regeling daarvan wordt aangesloten bij de bestemming 'Groen' zoals die al in het bestemmingsplan "N282" aanwezig is. Deze nieuwe bestemming betekent overigens ook dat het verkooppunt voor motorbrandstoffen komt te vervallen;

- De bestemming 'Groen' brengt geen nadelige effecten met zich mee voor aspecten als archeologie, bodem, cultuurhistorie, externe veiligheid, geluid, geur, luchtkwaliteit, natuur, verkeer en water en leidt ook niet tot beperkingen voor omliggende bestemmingen en functies. In vergelijking met de vigerende bestemming 'Horeca' is er zelfs sprake van een afname van effecten. Er is dan ook geen nader onderzoek noodzakelijk.
- Met het leggen van de bestemming 'Groen' is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Bestemming Wonen-1

- De gronden waar zich momenteel de bedrijfswoning van wegrestaurant 't Vliegveld met de bijbehorende tuin bevindt, hebben in het vigerende bestemmingsplan de bestemming 'Horeca'. Deze zal worden omgezet naar de bestemming 'Wonen - 1';
- De redenen voor deze bestemmingsverandering zijn hiervoor uiteengezet onder het kopje '5. Ligging nieuwe weggedeelte in relatie tot bedrijfswoning wegrestaurant 't Vliegveld'. Nu het horecabedrijf wordt wegbestemd, is er geen reden meer voor een bedrijfswoning op deze locatie. Een bedrijfswoning staat immers ten dienste van een bedrijf en bij het opheffen van het bedrijf, vervalt ook deze functie. Gelet op de feitelijke situatie dat hier gewoond wordt en er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en er verder geen ruimtelijk relevante redenen aanwezig zijn om de woonbestemming te beëindigen, is besloten om de bestemming 'Wonen - 1' aan deze gronden toe te kennen. Voor de inhoud van de regeling van deze bestemming is aansluiting gezocht bij de bestemming 'Wonen' zoals die is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan Buitengebied;
- De bestemming 'Wonen' brengt vergeleken bij de vorige hier feitelijk aanwezige functie als bedrijfswoning geen extra beperkingen of belemmeringen met zich mee. Noch voor de woonfunctie zelf, noch voor de omgeving. Nu er redelijkerwijs geen afwijkende effecten te verwachten zijn en dus geen extra impact op aspecten als archeologie, bodem, cultuurhistorie, externe veiligheid, geluid, geur, luchtkwaliteit, natuur, verkeer en water, is er ook geen nieuw onderzoek benodigd. In vergelijking met de vigerende bestemming 'Horeca' is er zelfs sprake van een afname van effecten.
- Met het leggen van de bestemming 'Wonen - 1' is sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Financiële haalbaarheid

Een deel van de gronden waarop het bestemmingsplan ziet, is niet in eigendom van de gemeente, de provincie Noord-Brabant of een derde grondeigenaar die de bestemming binnen de planperiode wil gaan realiseren. Dienaangaande geldt dat eigendomsverhoudingen uit oogpunt van "een goede ruimtelijke ordening" niet van doorslaggevend betekenis zijn. Dit is wél het geval als de eigendomsverhoudingen aan verwezenlijking van het bestemmingsplan binnen de periode van 10 jaar in de weg staan en tevens niet aannemelijk is dat binnen de planperiode tot onteigening zal worden overgegaan.

Een aantal grondeigenaren wenst vooralsnog niet mee te werken aan de verwezenlijking van het bestemmingsplan "N282". Voor het deel van de gronden dat is begrepen in het op 20 februari 2017 vastgestelde plangebied geldt dat door de provincie Noord-Brabant reeds een onteigeningsprocedure is gestart. De provincie heeft hiervoor de nodige middelen gereserveerd. Met

de provincie Noord-Brabant is overeengekomen dat voor de gemeente Gilze en Rijen hier geen kosten aan zijn verbonden.

In het voorliggende voorgestelde besluit wordt het plangebied van het bestemmingsplan "N282" vergroot, onder meer ter plaatse van het (volledige) perceel Rijksweg 25, Hulten. De gemeente Gilze en Rijen is met de provincie Noord-Brabant overeengekomen dat, voor zover de eigenaar de bestemming niet zelf wil realiseren, de provincie zich zal inspannen om gedurende de planperiode met de eigenaar tot overeenstemming te komen. Daartoe zal in het kader van de onteigeningsprocedure die reeds is ingezet voor de al in het bestemmingsplan betrokken gronden een schadebeperkend aanbod tot aankoop van het geheel worden gedaan. Mocht die overeenstemming niet bereikt worden, bijvoorbeeld omdat de eigenaar het schadebeperkend aanbod niet aanvaardt, dan is de gemeente met de Provincie overeengekomen dat de Provincie indien nodig de eigendom middels een onteigeningsprocedure tracht te verkrijgen. De provincie Noord-Brabant heeft hiervoor de nodige middelen gereserveerd.

Gevolgen voor het bestemmingsplan

Uitbreiding van het plangebied voor zover het betreft de gronden met de bestemming 'Horeca' op het perceel Rijksweg 25. Deze gronden krijgen ter plaatse van het horecabedrijf en de bijbehorende parkeerplaats de bestemming 'Groen' toegekend. Verder komt het dieselvekooppt hier te vervallen. De bedrijfswoning met bijbehorende tuin krijgt de bestemming 'Wonen – 1'.

Provinciaal beleid en regelgeving

Relevant toetsingskader

Op 14 december 2018 is de Brabantse Omgevingsvisie: "De kwaliteit van Brabant" vastgesteld. Dit beleid bevat de strategische doelen voor de langere termijn. Uit deze visie blijkt dat de sectorale bestaande plannen, waaronder de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) als laatstelijk vastgesteld op 7 februari 2014, blijven gelden totdat deze zijn omgezet in 'programma's' onder de Omgevingswet. Op 10 juli 2015 is de "Verordening ruimte 2014 (per 15-7-2015)" vastgesteld. Nadien zijn hierop diverse 'wijzigingsverordeningen' gevolgd, als gevolg waarvan onder meer de naam is gewijzigd in "Verordening ruimte Noord-Brabant". Op 25 oktober 2019 ligt aan Provinciale Staten ter besluitvorming de "Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant" voor. Beoogde inwerkingtreding van deze verordening heeft plaats op 5 november 2019 en vervangt dan de "Verordening ruimte Noord-Brabant". Een gemeente is niet gebonden aan het provinciale beleid (als neergelegd in visies/plannen), maar moet hier wel rekening mee houden door dit beleid in de belangenafweging bij een bestemmingsplan te betrekken. Een gemeente dient de algemene regels van de provincie als opgenomen in verordeningen bij de vaststelling van een bestemmingsplan in acht te nemen (zie AbRvS 27 oktober 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BO1832, rechtsoverweging 2.2.2).

Afweging

- In de Brabantse Omgevingsvisie staat dat de Provincie zich inspant om de infrastructuur te verbeteren en knelpunten en ontbrekende schakels aan te pakken, bijvoorbeeld randwegen bij zwaarbelaste kernen (p. 67). Hulten betreft een dergelijke zwaarbelaste kern, het onderhavige bestemmingsplan voorziet onder meer in een randweg bij Hulten. In de Brabantse Omgevingsvisie staat ook dat het bebouwd gebied in Brabant steeds meer te maken heeft met hittestress en wateroverlast. Meer ruimte voor groen en water in het bebouwd gebied zorgt voor minder overlast (p. 57). Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in de realisatie van groen in het bebouwde gebied van Hulten;
- In de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (paragraaf 3.1.2) staat dat de provincie constateert dat karakteristieke verschillen tussen dorpen en steden vervagen. De provincie wil dat nieuwe ontwikkelingen meer inspelen op het karakter en de kwaliteit van de plek. Daarnaast is het van belang dat er meer regie komt op stedelijke functies en de inrichting langs grote infrastructuren van weg, spoor en water. Dit om de groei van verstedelijking langs deze infrastructuur beter op elkaar af te stemmen en in te passen in het landschap. De provincie maakt onderscheid in de manier van verstedelijking langs infrastructuur in de steden en daarbuiten. Zo wordt de identiteit van Noord-Brabant, als provincie met sterke steden én een landelijk groen karakter, versterkt. Het onderhavige bestemmingsplan omvat een groene invulling van de nieuwe dorpsentree van Hulten. Daarmee wordt het dorps karakter versterkt;
- Op het kaartbeeld van de Verordening ruimte Noord-Brabant is het perceel aan de Rijksweg 25, Hulten gelegen in de structuur 'Bestaand stedelijk gebied'. In de verordening zijn voor deze structuur (artikel 4) geen specifieke regels gesteld met betrekking tot de omzetting van een bedrijfswoning naar burgerwoning en de sloop van bebouwing ten behoeve van het realiseren van (stedelijk) groen. Wel is de 'zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit' van toepassing (art. 3.1). Op deze zorgplicht wordt navolgend ingegaan, bij de toetsing aan de interim omgevingsverordening, omdat de beoordeling inhoudelijk hetzelfde is;

- Op het kaartbeeld van de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant (verder: lov N-B) als vervat in het gml-bestand NL.IMRO.9930.InterimOvr-va01 (vast te stellen versie) is het perceel aan de Rijksweg 25, Hulten gelegen binnen het werkingsgebied 'Stedelijk gebied'.

Artikel 3.42 lov N-B bevat regels ten aanzien van een 'duurzame stedelijke ontwikkeling'. De regels zijn van toepassing op een bestemmingsplan dat binnen het 'Stedelijk gebied' voorziet in de ontwikkeling van een locatie voor 'wonen'. De term 'ontwikkeling' is niet gedefinieerd in de verordening en niet in de Omgevingswet. Uit de toelichting op de lov N-B volgt dat in dat geval kan worden aangesloten bij wat in het 'normale gebruik' onder een term wordt verstaan. In de Van Dale, groot woordenboek van de Nederlandse taal wordt onder 'ontwikkeling' verstaan 'realisatie'. Ter plaatse van de Rijksweg 25, Hulten is geen sprake van 'realisatie' van een woning of woonfunctie, maar een omzetting van bedrijfswoning naar burgerwoning omdat ter plaatse niet langer sprake is van een bedrijf. Om die reden is artikel 3.42 lov N-B niet van toepassing.

Artikel 3.5 lov N-B bevat algemene regels ten aanzien van de 'zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit'. De regels houden in dat in een bestemmingsplan rekening wordt gehouden met zorgvuldig ruimtegebruik (artikel 3.6), de waarden zoals die blijken uit toepassing van de lagenbenadering (artikel 3.7) en meerwaardecreatie (artikel 3.8).

Ten aanzien van zorgvuldig ruimtegebruik geldt dat de toedeling van functies in beginsel dient plaats te vinden binnen bestaand ruimtebeslag voor bebouwing. Hieronder wordt verstaan het werkingsgebied 'Stedelijk gebied' en een 'bestaand bouwperceel'. De bestemmingen / functies 'wonen' en 'groen' ter plaatse van het perceel Rijksweg 25, Hulten zijn gelegen binnen dit werkingsgebied en behoren tevens tot een bestaand bouwperceel. De bebouwing binnen de bestemming 'Wonen' is geconcentreerd binnen een bouwperceel. Er is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik.

Ten aanzien van de toepassing van de lagenbenadering geldt dat hierbij het 'effect' van de 'ontwikkeling' leidend is en dat de factor 'tijd' actief wordt benut. Uit de toelichting op de lov N-B volgt dat de intensiteit van de afweging afhangt van het gebied en de ontwikkeling. Naarmate een ontwikkeling minder inbreuk maakt op de leefomgeving of de omgevingskwaliteit, behoeft ook de afweging minder indringend te zijn. De provincie geeft aan dat gemeenten derhalve een bepaalde vrijheid hebben om hier invulling aan te geven. Ter plaatse van het perceel Rijksweg 25, Hulten wordt een bestaande bedrijfswoning omgezet in een burgerwoning. Daarnaast wordt de bedrijfsbebouwing van het restaurant geamoveerd en wordt ter plaatse groen gerealiseerd. De 'ontwikkeling' (groen) maakt weinig inbreuk op de leefomgeving, om die reden kan worden volstaan met de volgende afweging met medeneming van de factor tijd:

Het zwaartepunt van de nederzetting Hulten lag oorspronkelijk elders, rondom de huidige Prinsenhoef in wat nu gemeente Tilburg is. Dit zwaartepunt van de nederzetting verschoof als gevolg van de totstandkoming van de Rijksweg tussen Breda en Tilburg in 1827. Deze nieuwe weg liep langs Hulten, wat mogelijkheden bood voor de bevolking om inkomen te genereren uit de verzorging van passanten. Als gevolg van de vestiging van diverse horecagelegenheden langs deze weg, is de kern Hulten verschoven naar de huidige plaats. Door de toename van het verkeer op de Rijksweg is de weg niet langer (alleen) een bron van inkomsten voor de bevolking, maar zorgt deze ook voor hinder. Om die reden wordt het tracé van de weg ter plaatse van Hulten onderbroken en wordt deze om de kern heen gelegd. Dit heeft onder meer tot gevolg dat ter plaatse van de Rijksweg 25, Hulten de horecagelegenheid niet langer levensvatbaar is. Ter plaatse komt de nieuwe entree van het dorp Hulten. De aanleg van groen nabij de entree versterkt het dorpse karakter en zorgt voor een meer representatieve entree.

Ten aanzien van meerwaardecreatie geldt dat rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid om opgaven en ontwikkelingen met elkaar te combineren waardoor er meerwaarde ontstaat. Door het perceel Rijksweg 25, Hulten te betrekken bij het omleggen van de N282 kan meerwaarde worden gecreëerd, door de gronden in te zetten voor een groene en representatieve entree van het dorp Hulten.

Gevolgen voor het bestemmingsplan
Geen.

4 GEVOLGEN VOOR HET BESLUIT

4.1 Inleiding

Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling van 15 mei 2019 en de bevindingen in hoofdstuk 3 worden de volgende aanpassingen in het bestemmingsplan "N282" doorgevoerd:

1. Uitbreiding van het plangebied voor zover het betreft de gronden gelegen ten noorden van het perceel Rijksweg 6 te Hulten. De bestaande bestemming 'Agrarisch' wordt uitgebreid tot aan de grens van perceel Rijksweg 6. Hiermee wordt de realisatie van de fietsverbinding planologisch mogelijk gemaakt.
2. Uitbreiding van het plangebied voor zover het betreft de gronden met de bestemming 'Horeca' op de percelen Rijksweg 25 en Burgemeester Ballingsweg 2. Deze gronden krijgen ter plaatse van het horeca-bedrijf en de bijbehorende parkeerplaats de bestemming 'Groen' toegekend. Verder komt het diesel-verkoopspunt hier te vervallen. De bedrijfswoning met bijbehorende tuin krijgt de bestemming 'Wonen – 1'.

4.2 Planregels

Aan de regels van het bestemmingsplan "N282" worden de volgende aanpassingen doorgevoerd:

1. Artikel 1 'Begrippen' wordt, onder vernummering van de leden, aangevuld met enkele (delen van) begripsbepalingen.
2. Onder vernummering, wordt een nieuw artikel 9 'Wonen – 1' ingevoegd.
3. Onder vernummering, wordt een nieuw artikel 14 'Algemene bouwregels' (regeling 'bestaande maten') ingevoegd.
4. Onder vernummering, wordt artikel 19 'Overige regels', aangevuld met artikel 19.2 (regeling 'parkeren') en met artikel 19.3 (regeling 'laden en lossen');
5. In de bijlage bij de planregels wordt een Staat van Bedrijfsactiviteiten toegevoegd ten behoeve van de aan-huis-gebonden beroepen.

4.3 Verbeelding

Op de verbeelding van het bestemmingsplan "N282" worden de volgende aanpassingen doorgevoerd:

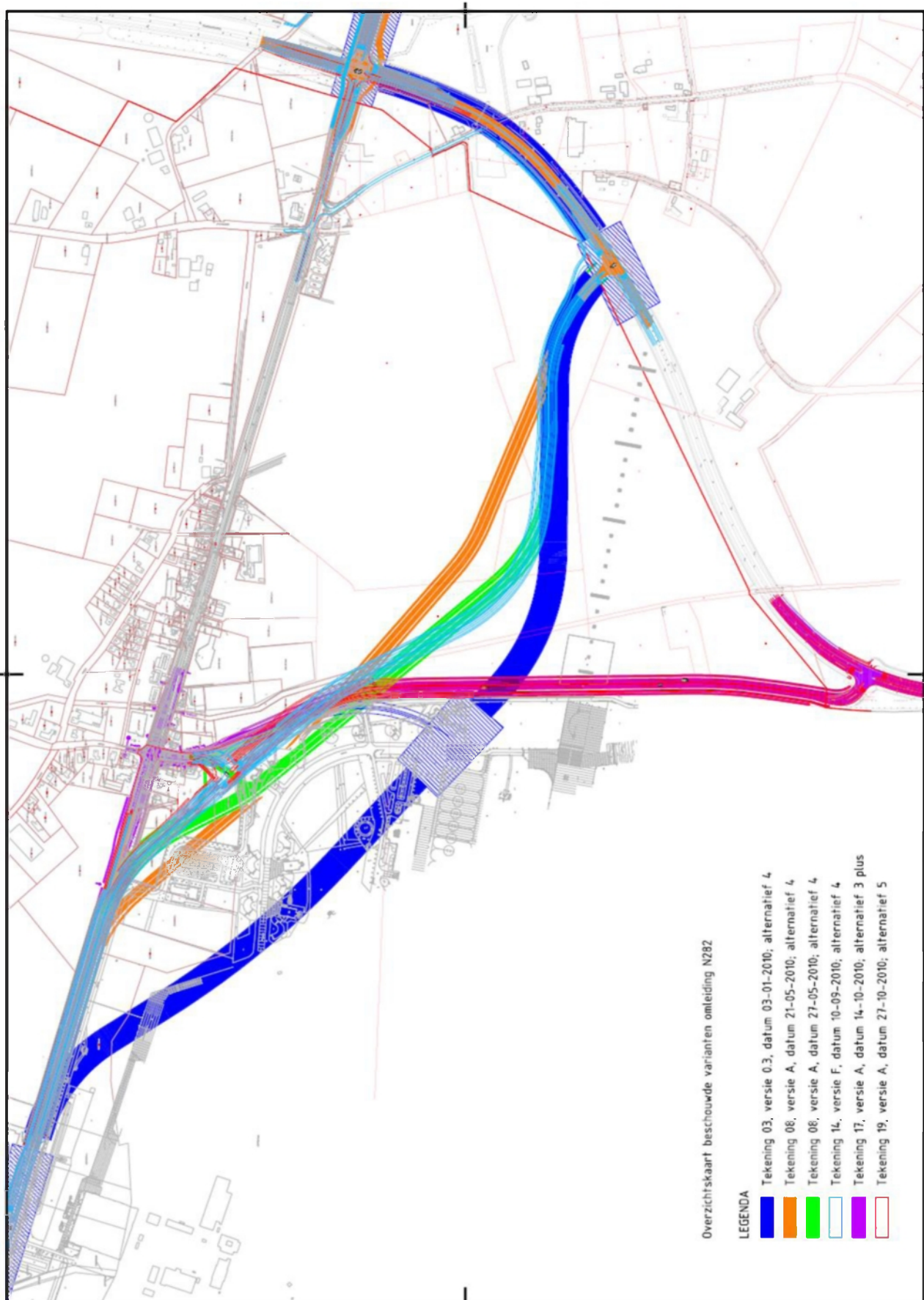
1. de gronden die zijn gelegen ten noorden van het perceel Rijksweg 6, Hulten en ten zuiden van de op 20 februari 2017 vastgestelde plangrens van het bestemmingsplan "N282", gaan deel uitmaken van het plangebied, en worden bestemd als:
 - Agrarisch (enkelbestemming);
 - Waarde – Archeologie (dubbelbestemming);
 - Geluidzone – luchtvaart 2 (40-45 Ke), overige zone – IHCS – 1, vrijwaringszone – ILS – 12 (gebiedsaanduidingen).
2. de gronden die zijn gelegen aan de Rijksweg 25, Hulten, voor zover die nog geen deel uitmaakten van het op 20 februari 2017 vastgestelde bestemmingsplan "N282", deel gaan uitmaken van het plangebied en worden bestemd als:
 - Wonen – 1 (enkelbestemming), voor zover het betreft de gronden met daarop een feitelijk aanwezige woning en de gronden die feitelijk zijn ingericht als erf bij die woning;
 - Groen (enkelbestemming), voor zover het betreft de overige gronden;
 - Waarde – Archeologie (dubbelbestemming);
 - Geluidzone – luchtvaart 2 (40-45 Ke), milieuzone – geluidsgevoelige functie – 3, overige zone – IHCS – 1, vrijwaringszone – ILS – 9 (gebiedsaanduidingen).

4.4 Toelichting

Aan de toelichting op het bestemmingsplan "N282" wordt het onderhavige document "Aanvulling op de toelichting van het bestemmingsplan N282 in het kader van de bestuurlijke lus" d.d. 1 oktober 2019 toegevoegd, met inbegrip van de daarbij behorende bijlagen:

- a. kaart omleidingsvarianten;
- b. tabel effecten omleidingsvarianten;
- c. haalbaarheidstoets horeca Rijksweg 25 Hulten (BSP);
- d. memo Rijksweg 25 en mogelijkheden gevoelige bestemming;
- e. parkeeronderzoek (C5s);
- f. Rijksweg 25 Hulten, memo externe veiligheid (De Roever).

BIJLAGE A KAART OMLEIDINGSVARIANTEN



BIJLAGE B TABEL EFFECTEN OMLEIDINGSVARIANTEN

Varianten	Verkeer(sveiligheid)	Woon- en leefmilieu Rijksweg 29	Vliegbasis	Wegrestaurant
Donkerblauw	De omlegging zorgt voor een doorgaande verkeersveilige route om Hulten.	Deze variant is niet onderzocht met een akoestisch model. De omleiding ligt op ruime afstand van de woningen aan de N282. Negatieve effecten door de omleiding op het woon- en leefmilieu zijn niet te verwachten. De omleiding zorgt er daarnaast voor dat er een verbetering is aan de voorzijde van de woningen.	De omleiding doorsnijdt de vliegbasis over aanzienlijke lengte en de daar aanwezige essentiële infrastructuur en functies. Er ontstaat een grote restruimte. Deze variant is daarom als niet realistisch aangemerkt.	De omleiding ligt op ruime afstand van het wegrestaurant en parkeerterrein. Het wegrestaurant blijft bereikbaar.
Groen	Idem donkerblauw	Deze variant is niet onderzocht met een akoestisch model. De omleiding ligt op enige afstand van woonfuncties. Er is geen ruimtebeslag op woonfuncties. De woningen liggen naar verwachting wel binnen de invloedssfeer van de omleiding. Hierdoor kunnen bewoners hinder ondervinden (geluid, visueel). In feite is er sprake van een verplaatsing van de hinder. De weg ligt aan de achterzijde van de woningen in plaats van aan de voorzijde. De afstand van de weg tot de woningen neemt toe bij de omleiding in vergelijking met de huidige ligging van de N282.	De omleiding doorsnijdt de vliegbasis en tast de rondweg en andere functies aan. De ruimte om de rondweg terug te brengen is beperkt. Essentiële infrastructuur en functies als het opleidingscentrum (incl. parkeergelegenheid) als ook het toekomstig bouwplan worden grotendeels ontzien. Er ontstaan beperkte restruimtes.	De omleiding doorsnijdt het parkeerterrein. De restruimte aan de zijde van de vliegbasis is niet meer bruikbaar als parkeerterrein. De omleiding incl. restruimte neemt ongeveer de helft van het parkeerterrein in beslag. Het wegrestaurant blijft bereikbaar.
Oranje	Idem donkerblauw.	Idem groen, met de opmerking dat dit tracé verder van de woningen afschuift en daardoor de kans op hinder door de omleiding afneemt.	De omleiding doorsnijdt de vliegbasis en tast de rondweg en andere functies aan waaronder het parkeerterrein van het opleidingscentrum. Er is onvoldoende ruimte om een nieuwe rondweg in te passen. Essentiële infrastructuur en functies als het opleidingscentrum worden grotendeels ontzien. Het toekomstig bouwplan wordt wel geraakt. Er ontstaan beperkte restruimtes.	Idem groen, met de opmerking dat de aantasting van het parkeerterrein (en restruimte) geringer is. De omleiding incl. restruimte neemt ongeveer een kwart van het parkeerterrein in beslag.
Lichtblauw (MER)	Idem donkerblauw	Idem groen, met de opmerking dat dit tracé dichterbij de woningen toeschuift. Hierdoor neemt de kans op hinder door de omleiding toe. Een geluidwerende voorziening dient naar alle waarschijnlijkheid geplaatst te worden.	Ruimtebeslag blijft beperkt tot enkele hoeken van het terrein zonder essentiële functies. Wel wordt de rondweg aangetast. Er is voldoende ruimte om de rondweg terug te brengen aan de omgevingszijde van de rolbaan.	Idem groen, met de opmerking dat de aantasting van het parkeerterrein (en restruimte) groter is. De omleiding incl. restruimte neemt ongeveer driekwart van het parkeerterrein in beslag. In het MER is beoordeeld dat hierdoor de economische bedrijfsvoering onder druk komt te staan.
Paars	De kruising N282/Burg. Ballingsweg blijft op de huidige locatie. Hierdoor ontstaat er geen logische route voor verkeer om te kiezen voor de omleiding (niet probleemoplossend irt	Deze variant is niet onderzocht met een akoestisch model. De kruising N282/Burg. Ballingsweg wordt op de huidige locatie uitgebreid. De kant asfalt N282 schuift richting de woningen. Hierdoor	Er is geen ruimtebeslag op de vliegbasis.	Er is geen ruimtebeslag op het parkeerterrein. Wel verslechtert de bereikbaarheid omdat vrachtverkeer de opstelstroken van een drukke

Varianten	Verkeer(sveiligheid)	Woon- en leefmilieu Rijksweg 29	Vliegbasis	Wegrestaurant
	verkeersluw Hulten). De ontsluiting van het parkeerterrein van het wegrestaurant conflicteert met de opstelstroken voor de kruising. Dit zorgt voor een verhoogd risico op ongevallen.	kan de hinder toenemen. De woning Rijksweg 23 dient geamoveerd te worden. Er is sprake van ruimtebeslag op de tuin van adres Burg. Ballingsweg 2. Van deze situatie is het ambtelijk oordeel van de gemeente Gilze en Rijen dat, mede gezien de effecten op verkeer(sveiligheid), er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Deze variant is daarom als niet realistisch aangemerkt.		kruising moeten passeren om het terrein op en af te kunnen.
Rood (MER)	Idem donkerblauw	Idem lichtblauw. Een geluidwerende voorziening dient te worden geplaatst.	Idem lichtblauw	Idem lichtblauw.

BIJLAGE C HAALBAARHEIDSTOETS HORECA RIJKSWEG 25, HULTEN

HAALBAARHEIDSTOETS HORECA RIJKSWEG 25 HULTEN

26 AUGUSTUS 2019



HAALBAARHEIDSTOETS HORECA RIJKSWEG 25 HULTEN

26 AUGUSTUS 2019

Status:

Eindrapportage

Datum:

26 augustus 2019

Een product van:

Bureau Stedelijke Planning bv
Silodam 1E
1013 AL Amsterdam
020 - 625 42 67
www.stedplan.nl
amsterdam@stedplan.nl

Team

Dr. Christine Oude Veldhuis MRE
Susanne Brugman MSc.

Voor meer informatie: Dr. Christine Oude Veldhuis MRE, cov@stedplan.nl

Review:

Drs. Martijn Kanters

In opdracht van:

Provincie Noord-Brabant

Provincie Noord-Brabant

De in dit document verstrekte informatie mag uitsluitend worden gebruikt in het kader van de opdracht waarvoor deze is opgesteld. Elk ander gebruik behoeft de voorafgaande schriftelijke toestemming van Bureau Stedelijke Planning BV©.

Projectnummer: 2019.L.132

Referentie: 2019.L.132 Noord-Brabant Hulten horeca_260819

Disclaimer: Bureau Stedelijke Planning heeft dit advies met grootst mogelijke zorgvuldigheid opgesteld. Wij garanderen echter niet de juistheid en volledigheid van de gegevens en aanvaarden hiervoor ook geen aansprakelijkheid. Indien een of meer van de gegevens of aannames onvolledig blijken of bij nader inzien niet juist, de marktsituatie verandert en/of er wijzigingen optreden kan dit mogelijk tot gevolg hebben dat het bedoelde advies en de conclusie anders luiden. Bureau Stedelijke Planning is niet aansprakelijk voor enige schade ten gevolg van het gebruik van dit advies, behoudens voor zover er sprake is van opzet of bewuste roekeloosheid door ons.

INLEIDING	7
1 LOCATIE RIJKSWEG 25 EN AANPASSING N282	9
1.1 HUIDIGE SITUATIE	
1.2 ONTWIKKELINGEN N282	
2 THEORETISCHE DOELGROEPEN HORECABESTEMMING RIJKSWEG 25	12
2.1 VERZORGINGSGEBIED EN DOELGROEPEN	
2.2 BEWONERS	
2.3 WERKENDEN	
2.4 PASSANTEN	
2.5 BESTEDINGSPOTENTIEEL DOELGROEPEN	
3 GEVESTIGDE HORECA EN ONTWIKKELINGEN	18
3.1 KWANTITATIEF HORECA-AANBOD BINNEN HET VERZORGINGSGEBIED	
3.2 KWALITATIEF HORECAAANBOD	
3.3 HORECA ONTWIKKELINGEN	
4 BEOORDELING RIJKSWEG 25 ALS HORECABESTEMMING	23
4.1 LOCATIEBEOORDELING	
4.2 KWANTITATIEVE HORECARUIMTE IN HET VERZORGINGSGEBIED	
4.3 LEEFSTIJLEN EN HORECAVOORKEUREN IN HET VERZORGINGSGEBIED	
4.4 NICHES IN HET BESTAANDE AANBOD	
4.5 CONCLUSIE	
BIJLAGE 1 LEEFSTIJLEN	
BIJLAGE 2 RELEVANT HORECA-AANBOD VERZORGINGSGEBIED	

INLEIDING

Op de locatie Rijksweg 25 te Hulten, gelegen aan de zuidkant van de N282 in de gemeente Gilze en Rijen, ligt wegrestaurant 't Vliegveld. Het wegrestaurant is in trek bij vrachtwagenchauffeurs. Achter het restaurant bevindt zich een parkeer- en overnachtingsmogelijkheid (120 plekken) waar tevens kan worden getankt¹.



FIGUUR 1 PROJECTLOCATIE RIJKSWEG 25 HULTEN

Bron: PDOK Achtergrondkaart; Bewerking Bureau Stedelijke Planning

De provincie Noord-Brabant en de gemeente Gilze en Rijen zijn voornemens de provinciale weg uit te breiden naar 2x2 rijstroken en om de kern Hulten heen te leiden (ten westen van de kern Hulten zal de weg afbuigen naar het zuiden). Dit plan is gemaakt omdat al langere tijd de leefbaarheid en veiligheid in het dorp Hulten onder druk staan en het aantal verkeersbewegingen de afgelopen jaren sterk is toegenomen.

Met de wegomlegging komt de afslag van de N282 over een deel van het perceel Rijksweg 25 te liggen. Dit betekent dat:

- de huidige parkeerfunctie voor vrachtwagens, die gekoppeld is aan de horecabestemming, komt te vervallen;
- de omvang van het perceel afneemt van ruim 19.000 m² naar ca. 3.600 m²;

¹ <https://www.bndestem.nl/oosterhout/restaurant-t-vliegveld-in-hulten-wil-groter-worden~a7489178?referrer=https://www.google.com/>

- het brandstofpunt voor vrachtwagens vermoedelijk verdwijnt, daar de parkeer- en draairuimte voor vrachtwagens te krap wordt, en;
- langs de wegafbuiging bij Hulten een geluidswal wordt geplaatst (om de geluidsoverlast voor omwonenden van het dorp te beperken), waardoor de zichtbaarheid van de locatie Rijksweg 25 voor passanten op de N282 afneemt.

Door deze aanpassingen is het de vraag of de huidige horecavoorziening met de huidige functie (sterk gericht op vrachtwagenchauffeurs) nog toekomst heeft. De provincie Noord-Brabant heeft Bureau Stedelijke Planning verzocht om te onderzoeken of op de Rijksweg 25, gegeven de beoogde nieuwe situatie van de wegverlegging, horeca - binnen de in het bestemmingsplan vastgelegde horecabestemming, namelijk een café en restaurant - levensvatbaar is. Bureau Stedelijke Planning heeft daarvoor een haalbaarheidsonderzoek verricht. Op basis van de vraag- en aanbodsituatie en de (nieuwe) locatie- en projectuitgangspunten is een inschatting gemaakt van de levensvatbaarheid.

Een belangrijke complicatie voor dit onderzoek is het vooralsnog ontbreken van een concreet horecaconcept of -formule. Als gevolg daarvan kan slechts theoretisch worden geredeneerd over levensvatbare mogelijkheden.

De uitkomsten van dit haalbaarheidsonderzoek zijn bruikbaar voor de verdere planprocedure.²

OPZET VAN HET RAPPORT >>

In hoofdstuk 1 is de context geschetst, zowel in de huidige als in de nieuwe situatie met de ontwikkelingen van de N282. In hoofdstuk 2 is de huidige marktsituatie beschreven, waarin zowel de bestaande en toekomstige vraag uit het verzorgingsgebied en het gevestigde (concurrerende) aanbod worden behandeld. In hoofdstuk 3 wordt de locatie als mogelijke horecabestemming beoordeeld met het oog op de nieuwe situatie. De hoofdstukken dienen als onderlegger voor het opstellen van de omzetraming en het advies in hoofdstuk 4.

² Het rapport betreft niet een onderbouwing van de behoefte in het kader van de Ladder voor duurzame verstedelijking, simpelweg omdat horeca al mogelijk is binnen het bestemmingsplan. Uiteraard is bij haalbaarheidsanalyse wel rekening gehouden met ontwikkeling van vraag en aanbod, en daarmee de behoefte.

1 LOCATIE RIJKSWEG 25 EN AANPASSING N282

Voor de levensvatbaarheid van de horecabestemming op de locatie Rijksweg 25 is het belangrijk om de projectlocatie en geplande ontwikkelingen scherp in beeld te brengen. Deze zijn in dit eerste hoofdstuk toegelicht.

1.1 HUIDIGE SITUATIE

Op de locatie Rijksweg 25 in Hulten is in de huidige situatie een horecabestemming van kracht. De kavel is in particulier bezit en wordt momenteel ingevuld door Wegrestaurant 't Vliegveld. Op de parkeerplaats (120 plaatsen) voor vrachtwagens achter het restaurant is ruimte voor chauffeurs om te rusten en/of te overnachten. Ook zijn hier enkele sanitaire voorzieningen en is er een pompstation aanwezig. De horecavoorziening ligt direct aan de N282 tussen Breda en Tilburg, waardoor het voor vrachtvervoerders een aantrekkelijke locatie om te eten en te overnachten is. De N282 is bovendien de toegangsroute naar Vliegbasis Gilze-Rijen.



FIGUUR 2 PLANGEBIED WEGVERANDERING N282 EN LOCATIE HORECABESTEMMING

Bron: Arcadis, 2011; bewerking Bureau Stedelijke Planning

De horecabestemming is gelegen binnen het bestemmingsplan 'Buitengebied' van de gemeente Gilze en Rijen. Op de projectlocatie is de bestemming horeca van kracht. Daarbij geldt de functieaanduiding 'specifieke vorm van horeca café restaurant en verkoop van motorbrandstoffen', waarbij de verkoop van motorbrandstoffen uitsluitend toegestaan is ten behoeve van vrachtverkeer, en dit ondergeschikt is aan de horecafunctie.

Binnen de huidige planologische mogelijkheden mag het bebouwde oppervlak maximaal 665 m² beslaan. Wanneer de volledige toegestane bouwhoogte wordt benut, kan het bruto vloeroppervlak in totaal 1.914 m² bvo bedragen. Het totale perceel (restaurant, bedrijfswoning en parkeerplaats) bedraagt circa³ 1,9 ha.

Op de provinciale weg N282 zijn de verkeersstromen de afgelopen jaren fors toegenomen. De leefbaarheid van Hulten is daarmee onder druk komen te staan. Zo is er sprake van geluidsoverlast en tijdens piekmomenten is het lastig om de weg over te steken of op te rijden. Hierdoor ontstaan opstoppingen in het verkeer.

1.2 ONTWIKKELINGEN N282

In 2011 is door Arcadis een M.E.R. rapportage opgesteld en een aantal verkeersscenario's onderzocht die de leefbaarheid in Hulten en de doorstroom van verkeer op de andere locaties ten goede moeten komen⁴. Met het oog op de verwachte groei van het aantal verkeersbewegingen is uiteindelijk gekozen voor het scenario om de N282 tot 2x2 rijstroken te verbreden.



FIGUUR 2 PLANBESCHRIJVING N282 HULTEN
Bron: Milieueffectrapport N282 RIJEN - HULTEN - REESHOF

Aan de westzijde van de bebouwde kom van Hulten zal de N282 een afbuiging maken naar de Burgemeester Ballingsweg (N260A), waar deze uiteindelijk zal

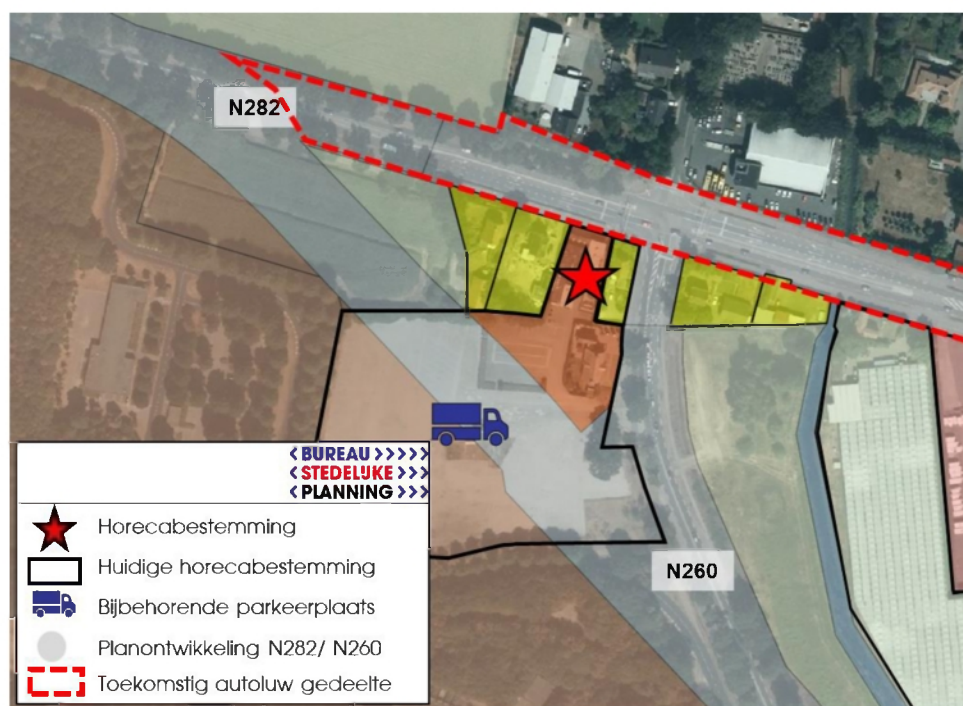
³ Meting op kaart via Ruimtelijkeplannen.nl

⁴ Milieueffectrapport N282 RIJEN - HULTEN - REESHOF

overgaan in de N260 (ringweg Tilburg). Op het punt waar de N282 en de Burgemeester Ballingsweg (N260A) in elkaar overgaan wordt een kruispunt gerealiseerd. (Auto)verkeer dat van Rijen naar de Reeshof onderweg is, wordt zo omgeleid langs de N282 en N260A ten zuiden van Hulten. De bebouwde kom van Hulten zal hiermee worden ontlast van het verkeer. Daarnaast zal de bestaande weg door Hulten die nu bestemd is als N-weg autoluw worden gemaakt en beter toegankelijk worden voor fietsers. Mogelijk wordt de weg wel toegankelijk voor bestemmingsverkeer.

Met de wegverandering wordt de afslag van de N282 over een deel van het perceel Rijksweg 25 gerealiseerd. Dit betekent dat de huidige parkeerfunctie voor vrachtwagens, die gekoppeld is aan de horecabestemming, komt te vervallen. Ook zal het totale perceel van ruim 19.000 m² fors afnemen naar ca. 3.600 m² (afname van ruim 80%⁵). Omdat de parkeer- en draairuimte voor vrachtwagens in de nieuwe situatie zeer gering is lijkt het onmogelijk om hier het brandstofpunt voor vrachtverkeer in stand te houden⁶. Daarnaast wordt er langs de N282 een geluidswal geplaatst langs de wegafbuiging bij Hulten om de geluidsoverlast voor omwonenden van het dorp te beperken. Hierdoor neemt de zichtbaarheid van de locatie Rijksweg 25 voor passanten op de N282 af.

Met de genoemde veranderingen van de verkeerssituatie, bereikbaarheid en zichtbaarheid, maar ook de afname van het oppervlak van de horecabestemming, komt de vraag op of deze locatie als horecabestemming nog levensvatbaar is.



FIGUUR 3 CONTOUREN HUIDIGE HORECABESTEMMING EN GEPLANTE WEGAFSLAG VAN DE N282
Bron: Ruimtelijke Planning; bewerking De Roever Omgevingsadvies bv en Bureau Stedelijke Planning

⁵ Meting op kaart via Ruimtelijkeplannen.nl

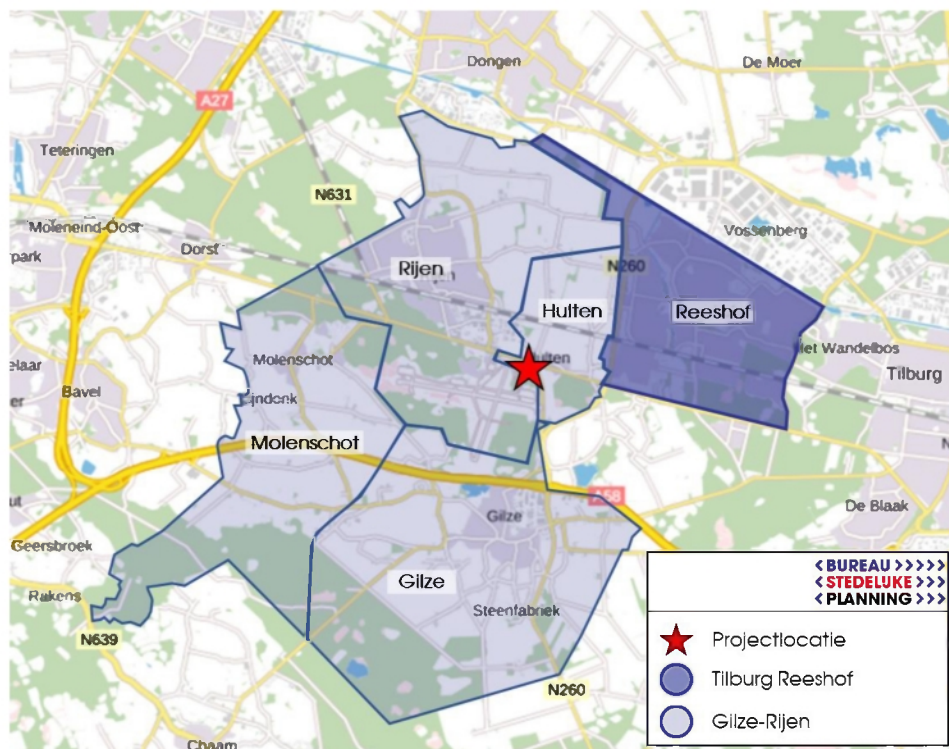
⁶ Rapportage Compositie 5 (stedenbouw bv)

2 THEORETISCHE DOELGROEPEN HORECABESTEMMING RIJKSWEG 25

In dit hoofdstuk gaan we nader in op de omvang en samenstelling van de theoretische doelgroepen voor een horecabestemming op de locatie Rijksweg 25.

2.1 VERZORGINGSGEBIED EN DOELGROEPEN

Door de nieuwe situatie zal een horecagelegenheid aan de Rijksweg 25 te Hulten veel minder dan nu een functie vervullen voor vrachtwagenchauffeurs en passerend (vracht)verkeer. Immers, de weg wordt omgelegd, de parkeerfaciliteiten voor vrachtwagens vervallen (vermoedelijk ook de mogelijkheid om te tanken) en de directe zichtbaarheid vermindert. Meer dan nu zal een (nieuwe) horecagelegenheid het moeten hebben van omwonenden en werknemers uit en bezoekers van de directe omgeving, naast passerend verkeer. Hierbij gaat in beginsel om bewoners, werkenden en bezoekers op een afstand tot circa 5 kilometer van de projectlocatie, ongeacht het type horecaconcept dat er zal landen. Het verzorgingsgebied betreft daarmee primair de gemeente Gilze en Rijen en het Tilburgse stadsdeel Reeshof.



FIGUUR 4 PRIMAIR VERZORGINGSGEBIED HORECABESTEMMING HULTEN
Bron: BRT Achtergrondkaart; Bewerking Bureau Stedelijke Planning

De uiteindelijke afbakening van het verzorgingsgebied is overigens sterk afhankelijk van het definitieve horecaconcept. Zo kan het ene horecaconcept een regionaal of zelfs nationaal verzorgingsgebied hebben (bijvoorbeeld een Michelin-restaurant), terwijl het andere horecaconcept puur gericht is op lokale klanten (bijvoorbeeld de lokale snackbar). Het secundaire verzorgingsgebied kan dus (afhankelijk van de ontwikkeling van het concept) groter van omvang zijn: bij een regionaal bereik schatten we dit op circa 20 kilometer.

2.2 BEWONERS

DEMOGRAFISCHE KENMERKEN BEWONERS >>

Relevante demografische kenmerken zijn:

- In het primair verzorgingsgebied zijn 69.283 inwoners woonachtig. Het grootste gedeelte hiervan is woonachtig in Tilburg Reeshof.
- De verschillen binnen het verzorgingsgebied zijn groot. Het Tilburgse stadsdeel Reeshof telt relatief veel (jonge) kinderen in de leeftijdscategorie 0 tot 15 jaar. Daarentegen wonen er in de wijk een relatief weinig ouderen. De demografische kenmerken van de inwoners van Gilze-Rijen komen nagenoeg overeen met die van de inwoners in Nederland.
- Zowel in Gilze-Rijen als in Tilburg Reeshof ligt de gemiddelde huishoudensgrootte hoger dan het Nederlands gemiddelde. Het aandeel gezinnen met kinderen is relatief hoog.
- Het inkomen per hoofd van de bevolking ligt in het verzorgingsgebied rond het landelijke gemiddelde.

	INWONERS	% 0- 15	% 15- 25	% 25- 45	% 45- 65	% 65+	GEM. HH. GROOTTE	GEM. INK. PER INW.
Gemeente Gilze en Rijen	26.313	16	11	23	29	20	2,3	€ 23.900
Tilburg Reeshof	42.970	20	14	25	32	10	2,6	€ 24.900
Totaal verzorgingsgebied	69.283	18	13	24	31	14	2,5	€ 24.500
Nederland	17.181.084	16	12	25	28	19	2,2	€ 24.700

TABEL 2 DEMOGRAFISCHE KENMERKEN VERZORGINGSGEBIED

Bron: CBS Statline 2018, inkomen betreft 2016

BEVOLKINGSPROGNOSE >>

- Op basis van de Primos bevolkingsprognose uit 2019 wordt er in de gemeente Gilze-Rijen tot 2030 een lichte bevolkingsgroei van circa 2% verwacht. Dit komt neer op circa 550 nieuwe inwoners in de gemeente. In 2030 zal het totaal aantal inwoners dan op 26.860 komen te liggen. Waar binnen de gemeente het inwonertal het hardst zal stijgen is niet bekend.

- De groei van het aantal inwoners in Tilburg Reeshof is niet bekend. Wel zijn in Tilburg Reeshof enkele woningbouwplannen aanwezig, zoals Buitenhof Oost (360 woningen) en de laatste fasen van Park Centraal (169 woningen). Hierdoor kan de totale bevolking van het verzorgingsgebied nogmaals verder toenemen met circa 1.160 inwoners⁷.
- Het inwonertal van het totale verzorgingsgebied zal tot 2030 stijgen met circa 1.700. Daarmee zal het inwonertal in 2030 op bijna 71.000 komen te liggen, een groei van 2,5%.

2.3 WERKENDEN

- Een belangrijke werkgever in de nabijheid van de projectlocatie is de militaire Vliegbasis Gilze-Rijen. Hier zijn zo'n 2.100 mensen werkzaam. Op de luchtbasis wordt vooral met helikopters gevlogen. Het aantal vluchten zal de komende jaren waarschijnlijk gaan toenemen. We verwachten dat ook het aantal werknemers daarmee zal gaan toenemen.
- De gemeente Tilburg is voornemens ten noorden van de A58 (afslag Gilze) het bedrijventerrein Wijkevoort te ontwikkelen. Dit plan bevindt zich nog in de voorbereidende fase, omdat het zou concurreren met bedrijventerrein Midden-Brabant Poort in Gilze, dat ten zuiden van de snelweg gelegen is⁸. Wel is het masterplan voor het bedrijventerrein begin dit jaar vastgesteld door de gemeenteraad van Tilburg. Het bedrijventerrein zou voor extra klanten voor de Rijksweg 25 kunnen zorgen.
- We gaan er vanuit dat gezien de nabije ligging alleen de werkenden van de vliegbasis (2.100) de horeca aan de Rijksweg 25 zullen bezoeken. Deze doelgroep zal met name 's middags tijdens de lunch de horecagelegenheid bezoeken. Het is afhankelijk van welk concept er landt óf en hoe vaak de horeca door deze doelgroep wordt bezocht.

2.4 PASSANTEN

De horecabestemming kan naast de bewoners en werkenden in het verzorgingsgebied ook een functie hebben voor passanten van de Rijksweg 25. Dit zijn bijvoorbeeld mensen die een voorziening of bezienswaardigheid in het verzorgingsgebied bezoeken (toevallige bezoekers) en passanten van de Rijksweg 25.

Toevallige bezoekers

- Nabij de projectlocatie is in januari 2014 The Factory Sport and Fun geopend. Dit voormalige Ericsson opleidingscentrum is getransformeerd naar 4.000 m² voor ondernemen en netwerken, kennis en innovatie, en sport en ontspanning (o.a. sportschool en kinderspeelparadijs).

⁷ Berekening: 529 woningen * gemiddelde landelijke huishoudensgrootte van 2,2 = 1.160 inwoners

⁸ <https://www.bndestem.nl/oosterhout/tilburg-ontkent-concurrentie-op-bedrijventerrein-met-gilze-en-rijen-a2e9f9f3/>

- Daarnaast trekken de escaperoom Villa BreTil en de Leemput (Jeu de boules, golf en midgetgolf) mogelijk incidentele verblijvers naar het verzorgingsgebied.
- In Molenschot is recreatiecentrum Linberg Park gevestigd. Hier zijn 26 kampeerplaatsen en 25 verhuuraccomodaties aanwezig. Het gros van de camping bestaat uit jaarplaatsen. In totaal zijn er zo'n 200 campingplekken. Het park kan met name in de zomer voor een extra aanwas van toeristen zorgen.
- De vliegbasis Gilze-Rijen kan mogelijk enkele spotters naar de horecabestemming trekken. Echter is de vliegbasis vanuit de projectlocatie niet te zien in de nieuwe situatie, mede doordat de voorziene geluidswal het zicht blokkeert.
- Ten slotte ligt er ten zuiden van de projectlocatie (op enige afstand) een speelbos voor kinderen. Mogelijk wordt een bezoek hieraan gecombineerd met horeca in de buurt.

Autopassanten

- Over de N-weg rijdt voornamelijk autoverkeer, en in mindere mate vrachtverkeer. De afgelopen jaren is met name het autoverkeer toegenomen.
- De meest recente passantentelling dateert uit 2007 en staat beschreven in de MER rapportage van Arcadis uit 2011. In 2007 passeerden er dagelijks 19.900 motorvoertuigen de N282 ter hoogte van Hulten. De verwachting was dat dit in 2020 is toegenomen met slechts 500 passanten⁹. Om een beter beeld te krijgen van de huidige situatie is het nodig een nieuwe meting uit te voeren.
- De A58 met 2x2 rijstroken is de verbindingsweg tussen Breda en Tilburg en ligt parallel aan de N282. Momenteel heeft de A58 geen restcapaciteit meer. De verbreding van de N282 zal daarom als buffer voor de A58 werken¹⁰.

2.5 BESTEDINGSPOTENTIEEL DOELGROEPEN

Hoeveel klanten de toekomstige horecavestiging zal trekken is moeilijk te bepalen, omdat het zeer sterk afhangt van het concept dat zal worden gekozen. Toch kunnen we met gebruik van een bandbreedte een realistische inschatting maken.

De horecavestiging trekt in de eerste plaats bewoners uit het verzorgingsgebied. De bewoners uit het verzorgingsgebied hebben een bedrag dat ze jaarlijks uitgeven aan horeca (€ 623,81)¹¹. Dit wordt het bestedingspotentieel genoemd. In totaal bedraagt dit bestedingspotentieel circa € 43,2 miljoen¹². Niet alle bestedingen van deze bewoners worden gedaan bij een horecavestiging binnen het

⁹ Milieueffectrapport N282 RIJEN - HULTEN - REESHOF

¹⁰ Milieueffectrapport N282 RIJEN - HULTEN - REESHOF

¹¹ Som van gemiddelde bestedingen in sectoren: Restaurants € 342,45, Dranken € 116,88 en Fastservice € 164,48 (Foodstep, 2014; CBS, 2018)

¹² Berekening: 69.283 inwoners * € 623,81 gemiddeld bestedingsbedrag = € 43.219.428,23 bestedingspotentieel

verzorgingsgebied, horecabestedingen hangen namelijk vaak samen met een bezoek aan een stad of bezienswaardigheid (bijvoorbeeld een pretpark). **Een groot deel van het bestedingspotentieel zal daarom ook afvloeien naar buiten het verzorgingsgebied.** Hoeveel dit is weten we niet, maar gezien de ligging van het verzorgingsgebied tussen twee grote steden (Breda en Tilburg) en op basis van eerdere onderzoeken schatten we de totale gebonden bestedingen op maximaal 30% tot 40%.¹³

Naast de gebonden bestedingen bestaat er ook toevloeiing van bestedingen van andere doelgroepen, zoals werkenden of passanten. Omdat deze doelgroepen sterk vertegenwoordigd zijn, zullen ze voor een aanzienlijk deel van de omzet zorgen, naar schatting 40%.

We hanteren een lage en hoge bandbreedte, afhankelijk van het percentage gebonden bestedingen van de bewoners (30% tot 40%). Het aandeel van de bewoners en overige doelgroepen op de totale horecabestedingen binnen het verzorgingsgebied blijft naar schatting stabiel. **Het totale bestedingspotentieel voor horeca binnen het verzorgingsgebied komt hiermee tussen de € 21,6 en de € 28,8 miljoen te liggen.**

DOELGROEP	RESTAURANT	DRANKEN	FASTSERVICE	TOTAAL
Gemiddeld bestedingsbedrag	€ 342	€ 117	€ 164	€ 624
Inwoners	69.283	69.283	69.283	69.283
Bestedingspotentieel inwoners	€ 23.700.000	€ 8.100.000	€ 11.400.000	€ 43.200.000
Bestedingspotentieel inwoners laag (30% binding)	€ 7.100.000	€ 2.400.000	€ 3.400.000	€ 13.000.000
Bestedingspotentieel inwoners hoog (40% binding)	€ 9.400.000	€ 3.200.000	€ 4.600.000	€ 17.300.000
Bestedingspotentieel totaal laag (inclusief overige doelgroepen)	€ 11.900.000	€ 4.000.000	€ 5.700.000	€ 21.600.000
Bestedingspotentieel totaal hoog (inclusief overige doelgroepen)	€ 15.800.000	€ 5.400.000	€ 7.600.000	€ 28.800.000

TABEL 1 BESTEDINGSPOTENTIEEL VAN VERSCHILLENDE DOELGROEPEN BINNEN HET VERZORGINGSGEBIED

Ook kunnen we een inschatting doen van het aantal bezoekers aan de toekomstige horecavestiging en de gemiddelde horecabesteding die hierbij hoort. Op basis van eerdere onderzoeken vermoeden wij dat, gezien de locatie aan de N282 en de omvang van het verzorgingsgebied, een bezoekersaantal van 2.000 per week hier realistisch is. Dit is een conservatieve inschatting, in de werkelijkheid kan dit dus hoger uitvallen. Uiteraard is het hierbij ook afhankelijk van het te realiseren horecaconcept en de bijbehorende gemiddelde besteding. De gemiddelde besteding schatten wij tussen de € 10 en € 18¹⁴. Uitgaande van een jaarlijkse

¹³ Dit betekent dat het merendeel van het potentieel aan horecabestedingen – namelijk 60% tot 70% - afvloeit.

¹⁴ De gemiddelde besteding in de restaurantsector ligt op € 18,01 (Foodstep, 2014). Omdat wij op deze locatie ook een restaurantketen realistisch achten kan de gemiddelde besteding mogelijk lager uitvallen.

opening van 50 weken ligt het omzetpotentieel van de vestiging tussen de € 1,0 en € 1,8 miljoen op jaarbasis.

INDICATOR	AANTAL
Gemiddeld aantal bezoekers aan toekomstige vestiging	2.000
Gemiddelde besteding aan toekomstige vestiging	€ 10 - € 18
Omzetpotentieel restaurant Rijksweg 25	€ 1.000.000 - € 1.800.000

TABEL 2 OMZETPOTENTIEEL VAN HET TOEKOMSTIGE RESTAURANT AAN DE RIJKSWEG 25

3 GEVESTIGDE HORECA EN ONTWIKKELINGEN

De N282 vormt al decennia lang de verbindingsweg tussen Breda en Tilburg. Rondom de weg is van oudsher veel horeca gevestigd. Met de wegomlegging van de N282 zal de Rijksweg vanaf de projectlocatie tot en met Restaurant Stad Parijs autoluw worden gemaakt. Dit zal effect hebben op de bestaande en geplande horeca op dit traject. Het is afhankelijk van het horecaconcept en het succes hiervan of de invulling van de horecabestemming ondanks de veranderde verkeerssituatie genoeg klanten zal blijven trekken. In deze paragraaf is het belangrijkste horeca-aanbod binnen het primaire verzorgingsgebied nader onderzocht.

3.1 KWANTITATIEF HORECA-AANBOD BINNEN HET VERZORGINGSGEBIED

Het aantal horecavestigingen (excl. hotels) in het primaire verzorgingsgebied is de afgelopen drie jaren gestegen met zes verkooppunten, namelijk van 72 naar 78. Het aanbod in de fastservicesector heeft hier de grootste groei doorgemaakt. Het aantal horecavestigingen in de restaurant- en drankensector is nagenoeg gelijk gebleven. Restaurants zijn gemiddeld genomen het grootst per vestiging (160 m² vvo), gevolgd door horeca in de drankensector (94 m² vvo) en fastservice (79 m² vvo).

	RESTAURANT	DRANKEN*	FASTSERVICE	TOTAAL
2017	17	30	25	72
2019	16	31	31	78

TABEL 3 HORECA-AANBOD VERDEELD OVER DE VERSCHILLENDE SECTOREN IN VERZORGINGSGEBIED (2017-2019)

Bron: HorecaDNA, 2017 en 2019

*Een groot deel van de drankensector (18 horecaverkooppunten) betreffen in de deelsector 'Horeca bij recreatie', 'Horeca bij sportaccommodaties' of een ontmoetingscentrum. Dit zijn niet-openbaar toegankelijke horecavoorzieningen.

TOTALE OMZET HORECA VERZORGINGSGEBIED >>

Volgens de huidige planologische mogelijkheden is er op de locatie Rijksweg 25 een café en restaurant te realiseren. Volgens de indeling die door HorecaDNA is gemaakt voor de verschillende typen horeca, valt dit onder de Restaurantsector en onder de Drankensector. We weten niet precies hoeveel omzet de verschillende restaurants en cafés binnen het verzorgingsgebied genereren. Een indicatie van de totale theoretische omzet van de horecasectoren binnen het verzorgingsgebied kan worden berekend aan de hand van de gemiddelde vloerproductiviteit en het

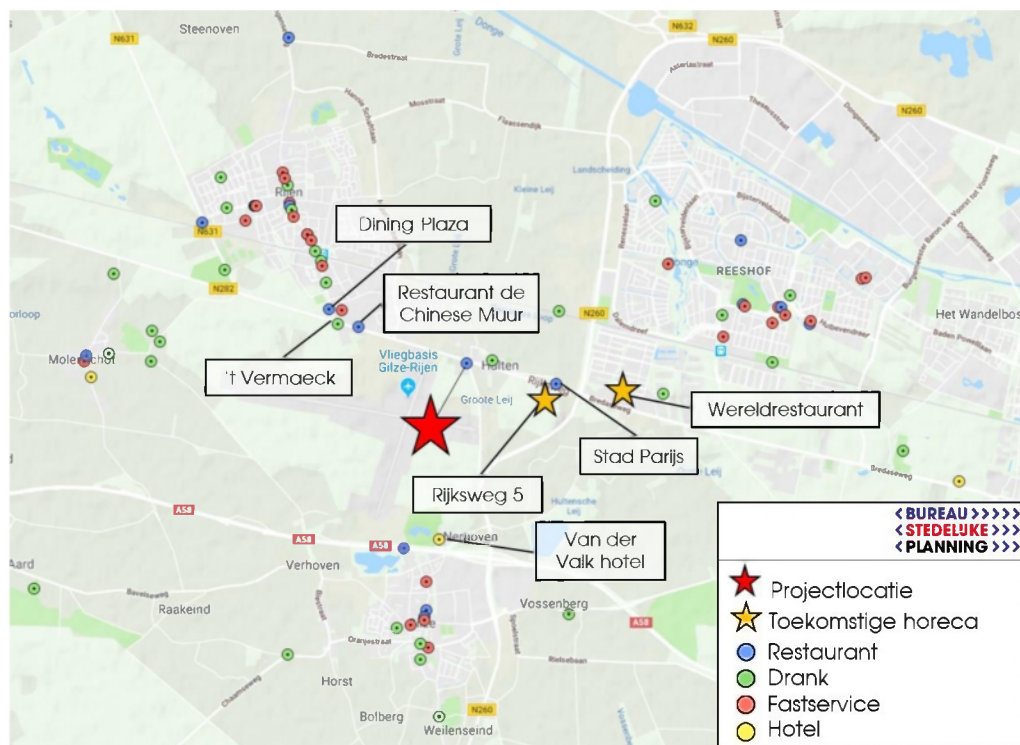
totale vloeroppervlak van de gevestigde horecavestigingen. Theoretisch gezien wordt circa € 19,7 miljoen omzet gedraaid door de horecavestigingen binnen het verzorgingsgebied. Daarvan wordt naar schatting de grootste omzet gedraaid binnen de fastservicesector en de restaurantsector.

INDICATOR	RESTAURANT	DRANKEN	FASTSERVICE	TOTAAL
Totale vloeroppervlak (m ² vvo)	2.554	2.900	2.453	5.697
Gemiddelde vloerproductiviteit (per m ² vvo)	€ 3.100	€ 1.200	€ 3.400	€ 2.989
Indicatieve totale omzet horeca verzorgingsgebied	€ 7.900.000	€ 3.500.000	€ 8.300.000	€ 19.700.000

TABEL 4 INDICATIEVE TOTALE OMZET VAN DE VERSCHILLENDE SECTOREN BINNEN HET VERZORGINGSGBIED
Bron: HorecaDNA, 2019; Foodstep, 2014

3.2 KWALITATIEF HORECAAANBOD

Momenteel telt het verzorgingsgebied 16 restaurants en 31 horecavestigingen in de drankensector. Dit zijn de sectoren waarbinnen de horecabestemming Rijksweg 25 mogelijk concurrentie gaan ondervinden. Van deze sectoren zullen daarom enkele concurrerende horecavestigingen worden uitgelicht, te weten drie restaurants en een aantal cafés. Deze vestigingen hebben gemeen dat ze allen een vergelijkbare en nabije ligging aan de Rijksweg hebben en daarmee in eerste instantie een mogelijke concurrent voor de projectlocatie vormen.



FIGUUR 7 HORECA-AANBOD IN HET VERZORGINGSGBIED

Bron: HorecaDNA, 2019; BatchGeo; Bewerking Bureau Stedelijke Planning

RESTAURANTS >>

- **Restaurant Stad Parijs.** Dit restaurant is een begrip in de regio en is al ruim een eeuw gevestigd op deze locatie. Een paar jaar geleden is het restaurant van formule veranderd: van chauffeurscafé naar kwaliteitsrestaurant. Het menu bestaat uit luxere hoofdgerechten (tussen de € 20 en € 35).
 - De wegverandering heeft ook impact op Stad Parijs. De Rijksweg zal vanaf Restaurant 't Vliegveld tot en met Restaurant Stad Parijs autovrij worden maakt. Ook bij Stad Parijs vallen de passanten daarmee weg en moet het restaurant het daarom hebben van klanten waarbij de vestiging al bekend is. Stad Parijs heeft als voordeel dat het al naamsbekendheid heeft opgebouwd.
- **Restaurant De Chinese Muur.** Dit restaurant is tevens een begrip in de regio. Het restaurant biedt plaats aan 200 personen en beschikt nog eens over een aparte ruimte voor 60 personen. Ook biedt het restaurant de mogelijkheid om af te halen.
- **Dining Plaza.** Dining Plaza is een showcooking concept, beter bekend als all-you-can-eat restaurant waar voor een vaste prijs gedurende een aantal uren onbeperkt kan worden gegeten en gedronken. Het restaurant is dagelijks geopend.



FIGUUR 3 DINING PLAZA, DE CHINESE MUUR, STAD PARIJS, 'T VERMAECK

Bron: Bureau Stedelijke Planning

CAFÉS >>

- **Café-Eeterij 't Vermaeck.** Dit café-restaurant is gelegen aan de Rijksweg 115 in Rijen, bij de entree van de vliegbasis. 't Vermaeck wordt door HorecaDNA aangemerkt als café. In het pand is een café aanwezig is dat in het weekend ook 's nachts geopend is. Overdag is 't Vermaeck geopend als eetcafé-restaurant. Ook beschikt 't Vermaeck over een verhuurbare feestzaal en bieden ze catering op locatie aan.
- Enkele cafés in Rijen:
 - **Café 't Rijens Vat.** Een speciaalbiercafé gelegen in het dorp Rijen. Beschikt over aparte feest- en biljartzaal.
 - **Wijnbar op 12.** Wijnbar in het centrum van Rijen, waar op donderdag ook kan worden gegeten. Beschikt over enkele plaatsen buiten.
 - **Café Bonaparte.** Café met pooltafels in het centrum van Rijen. Geen verdere informatie over beschikbaar.
- **Theekschenkerij By Annemarie.** Horecagelegenheid is gelegen aan de rand van Tilburg Reeshof. Gericht op wandelaars en fietsers die hier kunnen neerstrijken. Ook worden er workshops schilderen georganiseerd en biedt het High Tea catering.

3.3 HORECA ONTWIKKELINGEN

In (de omgeving van) Hulten is een aantal nieuwe horecavestigingen voorzien:

- **Rijksweg 5.** Ten oosten van de kern Hulten heeft de gemeente in 2014 een leegstaand pand gekocht. De gemeente is voornemens er een horecabestemming in combinatie met een natuurbestemming (met specifieke aanduiding 'speelbos') voor achtergelegen bos van te maken. Het bestemmingsplan voor de Rijksweg 5 is 1 juli jl. vastgesteld door de gemeenteraad van Gilze en Rijen. De bestemming moet nog worden gerealiseerd.
- **Verhuizing Stad Parijs.** De horeca ondernemer van het restaurant heeft aangekondigd met zijn onderneming graag te willen verhuizen naar de Rijksweg 5. De ruimte die de ondernemer achterlaat aan de Rijksweg 6 zou de ondernemer willen invullen met de bouw van enkele woningen. Stad Parijs is een locatie die in de toekomst door de veranderde verkeerssituatie ook te maken krijgt met een verminderde bereikbaarheid.
- **Wereldrestaurant.** Ten zuiden van de Tilburgse wijk Koolhoven is een perceel opgekocht door horeca-ondernemers, die er een wereldrestaurant willen realiseren. Met het concept willen ze onder andere de gezinnen uit de naastgelegen wijk Reeshof bereiken. In het bestemmingsplan is via een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid de mogelijkheid opgenomen voor de vestiging van grootschalige horeca. Of het restaurant er komt is nog niet duidelijk, de gemeente Tilburg heeft tot op heden nog geen akkoord gegeven voor de ontwikkeling¹⁵.

¹⁵ <https://www.bd.nl/tilburg/gejuich-en-gemopper-over-plan-wereldrestaurant-bij-reeshof~afb55b3e/>



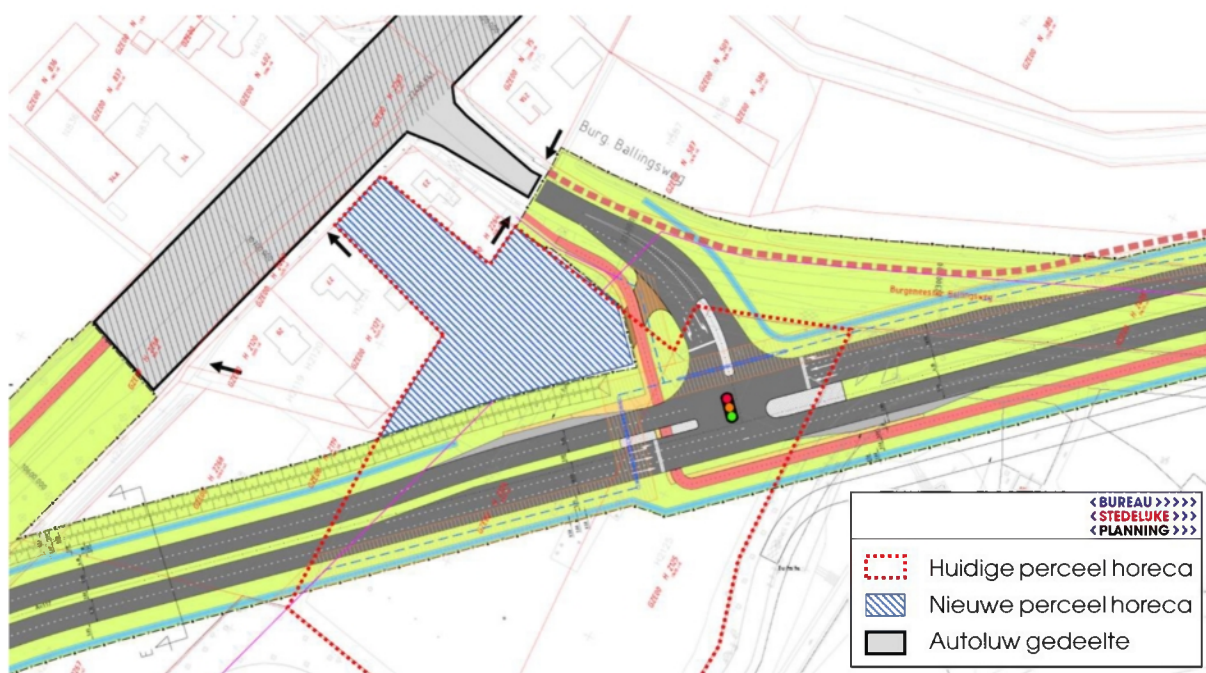
FIGUUR 4 PAND AAN DE RIJKSWEG 5
Bron: Brabants Dagblad, 2019

4 BEOORDELING RIJKSWEG 25 ALS HORECABESTEMMING

4.1 LOCATIEBEOORDELING

Om de levensvatbaarheid van de horecabestemming op de Rijksweg 25 te onderzoeken gaan we uit van de nieuwe wegsituatie, waarbij de N282 afbuigt voor de projectlocatie en over een groot deel van de parkeerplaats komt te liggen.

- De projectlocatie is gelegen in Hulten, een klein dorp tussen Breda en Tilburg met slechts 350 inwoners. Er zijn een kerk, dorps huis, basisschool en Linberg caravancentrum, maar geen bezienswaardigheden of grote trekkers in Hulten.
- De Rijksweg 282 die nu door Hulten loopt wordt de komende jaren autoluw gemaakt¹⁶. Hierdoor zal vooral bestemmingsverkeer Hulten bereiken.



FIGUUR 5 NIEUWE WEGSITUATIE RONDOM DE RIJKSWEG 25
Bron: Arcadis, 2019

¹⁶ Uit het gesprek met de gemeente Gilze en Rijen kwam naar voren dat er naar verwachting geen autoverkeer (behalve bestemmingsverkeer) meer over de Rijksweg ter hoogte van Hulten mogelijk is in de nieuwe situatie.



FIGUUR 6 HUIDIGE PAND EN ACHTERGELEGEN PARKEERPLAATS VAN DE RIJKSWEG 25

Bron: Bureau Stedelijke Planning

- **Bereikbaarheid.** De projectlocatie wordt vanuit de nieuwe verkeerssituatie minder goed bereikbaar omdat deze niet meer direct aan de N282 gelegen is. Wel ligt de horecabestemming nog steeds dichtbij de afslag van de N282. De parkeermogelijkheden nemen af omdat de afslag vanaf het verkeerslicht tot de ingang van het parkeerterrein ongelukkig gelegen is. Per fiets is de projectlocatie juist gemakkelijker te bereiken in de nieuwe situatie, omdat de fietsroute naar de horecabestemming aantrekkelijker wordt.
- **Zichtbaarheid.** Langs de N282 wordt een vier meter hoge geluidswal aangelegd aan de kant van Hulten. Daardoor wordt echter het zicht vanaf de N 282 op de projectlocatie compleet weggenomen. Mogelijk kan het restaurant nog worden aangekondigd door middel van reclame langs de weg, maar dit altijd minder effect op de doelgroep van passanten dan wanneer een locatie direct zichtbaar is.
- **Aantrekkelijkheid omgeving.** Het gebied ten westen van Rijen en ten zuidoosten van Hulten is bosrijk en heeft een aantrekkelijk karakter. De projectlocatie is echter gelegen tussen weilanden in een wat meer uitgestrekt landschap. Het uitzicht in de nieuwe situatie betreft een bedrijfspand en enkele woningen omgrensd met bomen en struikgewas en is daarmee niet bijzonder aantrekkelijk. Daarnaast wordt de achterzijde ook nog eens begrensd met een geluidswal en zal de N282 in combinatie met het vliegverkeer van de vliegbasis zorgen voor geluidsoverlast op de horecalocatie.
- **Bouwvlak en parkeren.** Het oppervlak van het perceel in de nieuwe situatie neemt met ruim 80% af naar 3.600 m². Daarvan mag 665 m² bebouwd oppervlak zijn en zelfs 1.914 m² bvo als de volledige bouwhoogte wordt benut. Dit is voldoende om een horeca onderneming als café of restaurant te realiseren. De parkeercapaciteit is vooralsnog onbekend.

4.2 KWANTITATIEVE HORECARUIMTE IN HET VERZORGINGSGEBIED

In Hoofdstuk 2 is het jaarlijkse bestedingspotentieel van de theoretische doelgroepen binnen het verzorgingsgebied berekend op € 21,6 tot € 28,8 miljoen. Deze bedragen betreffen de bestedingen van de theoretische doelgroepen binnen het verzorgingsgebied dat binnen het eigen verzorgingsgebied wordt uitgegeven aan horeca. In Hoofdstuk 3 is de totale omzet van de gevestigde horeca berekend aan de hand van de gemiddelde vloerproductiviteit. Dit kwam neer op een totale omzet van circa € 17 miljoen in het verzorgingsgebied.

Door de totale omzet van horeca en het bestedingspotentieel binnen het verzorgingsgebied van elkaar af te trekken ontstaat de theoretische kwantitatieve marktruimte. Dit is uitgesplitst naar deelsector binnen de horeca. Hieruit blijkt dat er met name voor de restaurantsector, maar ook voor de drankensector, nog kwantitatieve uitbreidingsruimte bestaat binnen het verzorgingsgebied. Uitgaande van de gemiddelde vloerproductiviteit bestaat er indicatief in het verzorgingsgebied tussen de 1.300 en 2.500 m² uitbreidingsruimte voor de restaurantsector en tussen de 415 en 1.585 m² uitbreidingsruimte voor de drankensector. Voor de fastservicesector blijkt een negatieve uitbreidingsruimte. N.B.: Dit is de theoretische kwantitatieve marktruimte. De uiteindelijke levensvatbaarheid hangt sterk samen met de kracht en onderscheidend vermogen van het concept/formule, exploitant en locatie.

INDICATOR	RESTAURANT	DRANKEN	FASTS-SERVICE	TOTAAL
Bestedingspotentieel van theoretische doelgroepen binnen verzorgingsgebied	€ 11,9 - € 15,8	€ 4 - € 5,4	€ 5,7 - € 7,6	€ 21,6 - € 28,8
Totale omzet bestaande horeca binnen verzorgingsgebied	€ 7,9	€ 3,5	€ 8,3	€ 19,7
Theoretische kwantitatieve marktruimte voor horeca binnen verzorgingsgebied	€ 4,0 tot € 7,9	€ 0,5 tot € 1,9	- € 2,6 tot - € 0,7	€ 4,6 - € 11,1
Gemiddelde vloerproductiviteit (per m ²)	€ 3.100	€ 1.200	€ 3.400	-
Uitbreidingsruimte (in m ²)	1.300 tot 2.500	415 tot 1.585	-760 tot -205	-

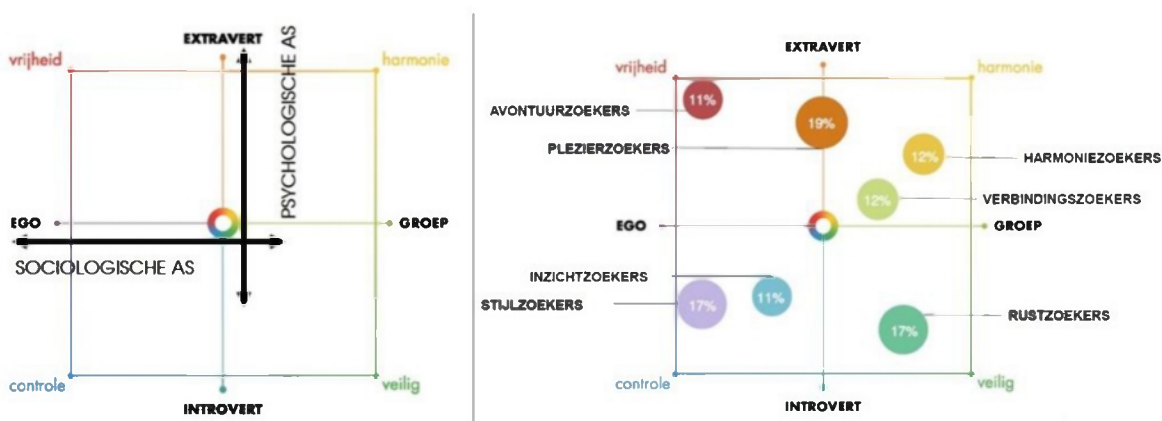
TABEL 5 THEORETISCHE KWANTITATIEVE RUIMTE VOOR HORECA BINNEN HET VERZORGINGSGEBIED (IN MILJOENEN)

4.3 LEEFSTIJLEN EN HORECAVOORKEUREN IN HET VERZORGINGSGEBIED

Een manier om nader te bepalen welke horecaconcepten aansluiten op een locatie is om te kijken naar het leefstijlprofiel van de inwoners van het gebied. SAMR Marktvinders heeft in samenwerking met acht provincies zeven leefstijlen

gevonden. Deze leefstijlen laten zien waar mensen in hun vrije tijd behoefte aan hebben en wat de verschillen hierin zijn. De één wil namelijk rust en regelmaat, de ander juist drukte en sensatie. Voor de totstandkoming van de zeven leisure leefstijlen is gekeken naar een tweetal assen:

1. **Psychologische as** geeft de omgeving met emoties weer. Ben je meer ingetogen of uitgelaten?
2. **Sociologische as** geeft aan hoe een persoon zich opstelt ten opzicht van zijn/haar omgeving. Leef je meer vanuit jezelf of ent je meer op de groep?

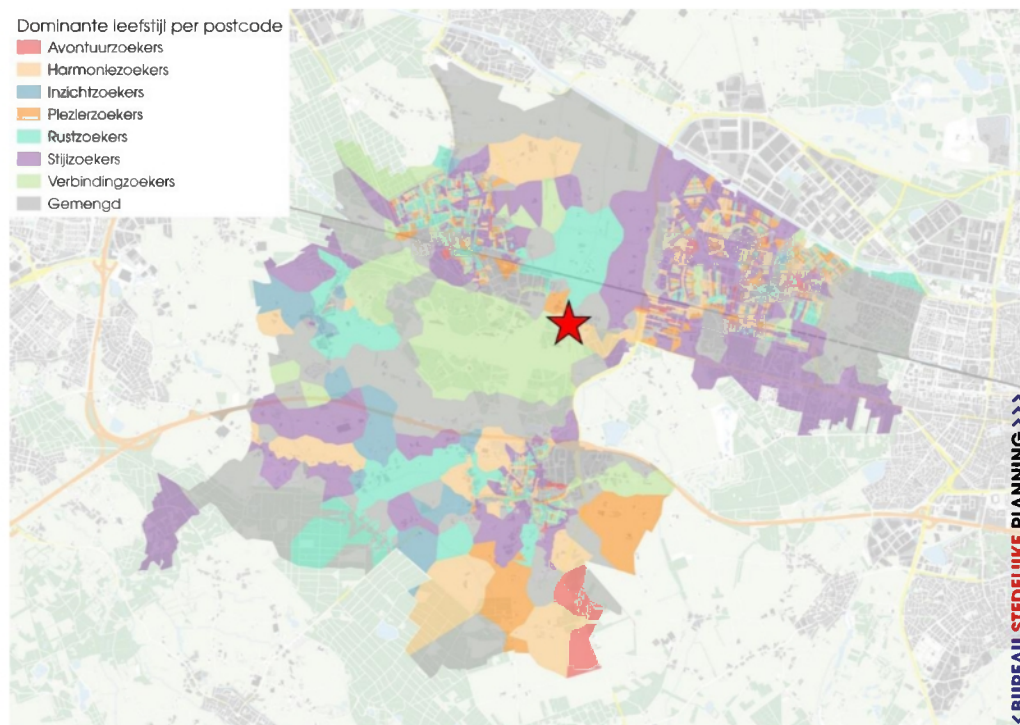


FIGUUR 7 LEISURE LEEFSTIJLEN

Bron: Leefstijlvinder by SAMR; bewerking Bureau Stedelijke Planning

Aan de zeven leefstijlen kan ook de behoefte aan bepaalde typen horeca worden gekoppeld. Zo gaan stijlzoekers over het algemeen liever naar luxere restaurants en hebben avontuurzoekers meer de behoefte om nieuwe horecaconcepten uit te proberen. Binnen het verzorgingsgebied blijken de volgende leefstijlen:

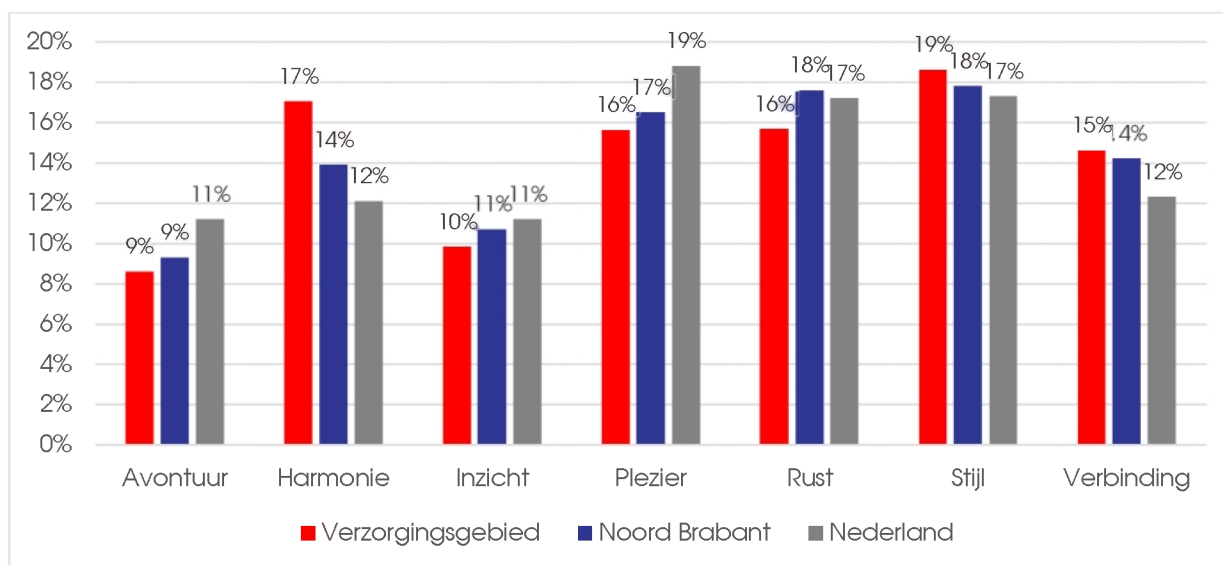
- Er blijken bovengemiddeld veel **Harmoniezoekers** te wonen (17%) ten opzichte van het Brabants en landelijke gemiddelde. Hier passen bijvoorbeeld All-you-can-eat concepten, maar ook doorsnee eetcafés goed bij.
- De **Stijlzoekers** zijn met 19% de grootste groep bewoners binnen het verzorgingsgebied. Deze doelgroep is veeleisend op het gebied van horeca, en is juist op zoek naar kleinschalige en kwalitatief goede horecavoorzieningen.
- Ten slotte zijn er onder de inwoners van het verzorgingsgebied ook veel **Plezierzoekers** (16%) en **Rustzoekers** (16%) aanwezig. De Rustzoekers maken over het algemeen niet veel gebruik van horecavoorzieningen. Plezierzoekers daarentegen wel, deze doelgroep is minder veeleisend als het gaat om horeca en bezoekt bijvoorbeeld graag (landelijke) horecaketens.



FIGUUR 8 LEEFSTIJLEN BINNEN HET VERZORGINGSGBIED

Bron: Leefstijlvinder.nl; bewerking Bureau Stedelijke Planning

Naar onze inschatting van het horeca-aanbod in het verzorgingsgebied zijn veel van deze voorzieningen gericht op de Harmonie- en Plezierzoekers. Dit aanbod sluit goed aan op deze doelgroepen binnen het verzorgingsgebied, die ruim vertegenwoordigd zijn. Een denkbaar horecaconcept voor de projectlocatie aan de Rijksweg 25 zou mogelijk de aansluiting kunnen zoeken op een van de overheersende doelgroepen, maar kan zich ook richten op een kleinere doelgroep waarvoor het aanbod er nog niet is.



FIGUUR 9 LEEFSTIJLEN IN HET VERZORGINGSGBIED, NOORD-BRABANT EN NEDERLAND

Bron: Bureau Stedelijke Planning op basis van Leefstijlvinder by SAMR

4.4 NICHES IN HET BESTAANDE AANBOD

Om in beeld te brengen welke horeconcepten mogelijk nog ontbreken of juist in overvloed aanwezig zijn in het verzorgingsgebied hebben we gekeken naar het reeds bestaande horeca-aanbod in de restaurantsector en de drankensector. In Bijlage 2 is dit aanbod voor deze twee sectoren weergegeven. Binnen het bestaande aanbod vallen een aantal dingen op:

- Restaurants:
 - Het verzorgingsgebied kent een **groot aantal Aziatische restaurants**. Er zijn maar liefst zes van dit type restaurants aanwezig.
 - De restaurants zijn allemaal **zelfstandige ondernemingen** en zijn geen onderdeel van een restaurantketen.
 - Er is slechts **één luxer restaurant** aanwezig.
 - De overige restaurants hebben allen een eenvoudige menukaart en zijn relatief **vergelijkbaar** met elkaar wat betreft concept en sfeer. Deze concepten zijn gericht op de gelegenheidseters, mensen die voor een goede prijs af en toe buiten de deur willen eten.
- Cafés:
 - Een groot deel van het aanbod bestaat uit **veel bruine kroegen** gericht op de lokale bevolking.
 - Er zijn, behalve een wijnbar, **weinig hoogwaardige, kwalitatief goede cafés** die echt iets onderscheidends bieden.

Het is raadzaam te zoeken naar formules die complementair zijn aan het bestaande aanbod. Mogelijke horeconcepten die nog niet aanwezig zijn, zijn bijvoorbeeld:

- **Italiaans restaurant.** Een Italiaan ontbreekt momenteel in het verzorgingsgebied. Hier liggen kansen op de projectlocatie, omdat de reikwijdte voor deze specifieke keuken naar verwachting groot is. Optioneel kan de Italiaan een afhaal- of bezorgmogelijkheid hebben. Een Italiaans restaurant draait gemiddeld € 600.000 op jaarbasis.
- **Keten-/bezorgformule.** Een eenvoudige restaurantketen zal hier goed aansluiten op de bevolking in het verzorgingsgebied. Een restaurant met uitgebreide en simpele menukaart voor alle leeftijden (sluit goed aan bij de vele gezinnen), waarbij de ligging en kwaliteit van de locatie niet het belangrijkste is, zal hier goed passen. Denk bijvoorbeeld aan een vestiging van De Beren, die gemiddeld tussen de € 1.000.000 en € 2.500.000 op jaarbasis draait. Eventueel met bezorgservice combineren.
- **Discotheek/dancing.** Een discotheek zou op het eerste oog goed op deze locatie passen, mede gezien het een locatie is die al gelegen is in een gebied met geluidshinder (vliegveld en N-weg). De Rijksweg 25 ligt goed ontsloten en is daardoor bereikbaar per zowel auto als fiets. Een discotheek heeft daarnaast vaak een groot verzorgingsgebied en is niet afhankelijk van een kwalitatieve locatie.
- **Fastfoodketen.** Dit concept past niet binnen de huidige planologische mogelijkheden als café/restaurant maar binnen de fastservicesector. Ook

bleek er geen uitbreidingsruimte te zijn voor horecavestigingen in de fastservicesector. Echter is het aantal horecaketens in de fastservicesector de afgelopen jaren wel toegenomen binnen het verzorgingsgebied en is er slechts één fastfoodketen aanwezig (Burger King) die alleen toegankelijk is via de snelweg. Gezien de ligging aan de drukbezochte N-weg en de vele gezinnen die in het gebied woonachtig zijn, zien wij op deze locatie mogelijkheden om een fastfoodketen te openen. Voorwaarde hierbij is wel dat het om een onderscheidend concept dient te gaan. Voorbeeld is een vestiging van de KFC, die momenteel bezig is met een expansie. Een KFC vestiging draait gemiddeld € 2.000.000 op jaarbasis.

Voorwaarde voor de bovengenoemde horecaconcepten is het gebruik van goede signing (bijvoorbeeld d.m.v. een reclamezuil) op en langs de N282. Gezien de behoorlijke omvang van het perceel kunnen er wellicht zelfs twee horecaformules worden geopend. Bovendien brengt dit extra trekkracht met zich mee¹⁷.

4.5 CONCLUSIE

Rondom de Rijksweg 25 zijn een aantal ingrijpende veranderingen aan de verkeerssituatie voorzien. De veranderingen zullen een zeer grote impact hebben op de kansen voor een horecabestemming op die locatie, met name door het wegvallen van de directe verkeerspassanten en de zichtbaarheid door de beoogde geluidswal. Daarnaast ontbreekt het de locatie ook aan een aantrekkelijke omgeving en is er sprake van toenemende geluidsoverlast van de vliegbasis en de N-weg. Op het eerste oog lijkt het een lastige locatie om een café en restaurant te realiseren.

Echter zijn wij van mening dat een horecaconcept dat inspeelt op de niches in de markt en goed aansluit op de behoeften van de doelgroepen overal kan landen, ondanks dat de locatie niet optimaal is. De groei van het aantal horeca-vestigingen in het verzorgingsgebied van de afgelopen twee jaar is voor ons een teken dat de vraag naar horeca in ieder geval niet afneemt.

Het toetsen van de levensvatbaarheid van een horecabestemming is lastig omdat het volledig afhankelijk is van het concept dat er wordt gekozen. De berekening van de theoretische potentiële omzet is daarom gebaseerd op aannames en redeneringen die gebaseerd zijn op onze ervaringen en beschikbare cijfers. Wel lijkt er op basis van het theoretische bestedingspotentieel en de omzetberekeningen in het verzorgingsgebied nog enige kwantitatieve ruimte voor het toevoegen van enkele horecavoorzieningen in de restaurantsector en in de drankensector.

¹⁷ Uit eerder onderzoek van Bureau Stedelijke Planning blijkt dat meerdere horecaconcepten in een foodcluster voor extra aantrekkingskracht zorgt, ondanks de concurrentie die er ontstaat tussen de concepten.

Omdat de locatie aan de Rijksweg 25 niet gelegen is in een aantrekkelijke omgeving dient de potentiële horecaformule niet afhankelijk te zijn van ruimtelijke kwaliteiten van de locatie. **Ons inziens is een horecabestemming aan de Rijksweg 25 nog steeds levensvatbaar, maar wel onder de volgende voorwaarden:**

- Het horecaconcept dient een brede doelgroep aan te spreken: bewoners, werknemers, bezoekers en passanten.
- Een krachtige, onderscheidende formule, die zorgt voor autonome aantrekkingskracht en **complementair** is aan het bestaande aanbod: de formule moet echt iets toevoegen aan de bestaande vestigingen. Voorbeelden hiervan zijn een Italiaans restaurant, een keten-/bezorgformule, een discotheek/dancing of een fastfoodketen.
- Er dient op de N282 gebruik te worden gemaakt van **reclame** voor de horecavestiging, bijvoorbeeld door het plaatsen van een reclamezuil en/of borden/bewegwijzering, ten behoeve van een goede zichtbaarheid van de horecavestiging (daarmee de wat verslechterende zichtbaarheid ondervangend).
- Geen drempels. Het verkeer vanuit de N282 moet gemakkelijk kunnen afslaan naar de horecavestiging. Er moet **voldoende parkeercapaciteit** zijn voor bezoekers van het restaurant.

BIJLAGE 1 LEEFSTIJLEN

AVONTUURZOEKERS			
	PROFIEL	DEMOGRAFISCHE KENMERKEN	HORECAFORMULES
	Avontuurlijke en creatieve recreanten. Ze zijn voor veel in, zolang het een nieuwe ervaring is of bijdraagt aan hun zelfontwikkeling. Ruimdenkendheid is de karaktertrek van de Avontuurzoeker.	• Iets vaker vrouwen (57%), en relatief vaak 50+ers (57%) en alleenstaanden (31%). • Ze verdienen vaak tot modaal (60%), hoewel ze relatief hoog opgeleid zijn (46%).	Ze zoeken naar bijzondere, gekke of verrassende horecaconcepten en -locaties. Bezoek aan horeca is vaak ongepland en last-minute. • Nieuwe hippe concepten. • Avontuurlijke smaak, wereldkeukens • Kleinschalig
PLEZIERZOEKERS			
	PROFIEL	DEMOGRAFISCHE KENMERKEN	HORECAFORMULES
	De Plezierzoeker gaat graag op pad met familie en vrienden. Bijvoorbeeld op een zon- en strandvakantie, op een feestvakantie of op een avontuurlijke vakantie. Een dag niet gelachen is een dag niet geleefd.	• 54% is vrouw en 46% is man. Veelal jongeren tussen 18 en 34 jaar (56%), minder vaak 50+ers (18%). Ook veel gezinnen met kinderen (42%). • Middelbaar opgeleid (49%), qua inkomen gelijk aan landelijk gemiddelde.	Het belangrijkste is dat het gezellig is. Dat kan in een basic restaurant, maar ook met een leuke aanbieding voor een luxe restaurant. Betaalbaar is belangrijk. • Bekende ketens • Gemiddelde smaak • Grootschalig
HARMONIEZOEKERS			
	PROFIEL	DEMOGRAFISCHE KENMERKEN	HORECAFORMULES
	Vrije tijd is tijd die Harmoniezoekers graag met hun gezin, familie of vrienden doorbrengen. En ze zijn pas echt blij, als iedereen in het gezelschap tevreden is. Recreanten in deze groep zijn hartelijke mensen, met veel interesse in anderen	• Veel vrouwen (74%), in de leeftijd 35-49 jaar (35%), in huishoudens met kinderen tot 12 jaar (28%), of tweepers. huishoudens van 50-64 jaar (27%). • Vaak middelbaar opgeleid (57%) en verdienen vaak (iets meer dan) modaal (43%).	Het belangrijkste is dat iedereen het naar zijn zin heeft. • All-you-can-eat, pannenkoeken-restaurant • Betaalbaar • Grootschaliger

VERBINDINGSZOEKER			
	PROFIEL	DEMOGRAFISCHE KENMERKEN	HORECAFORMULES
	In hun vrije tijd zetten zij zich graag in voor anderen zoals met vrijwilligerswerk. In de tijd die overblijft genieten ze graag van de natuur, een bezoek aan museum of theater.	• Veelal empty nesters: 50 jaar of ouder (79%) en tweepersoons huishoudens (49%). • Relatief vaak laagopgeleid (30%) en verdienen tot modaal (60%). Ze zijn ook vaak gepensioneerd (29%).	Maken minimaal gebruik van horecavoorzieningen. • Koffietentjes, lunchrooms
STIJLZOEKERS			
	PROFIEL	DEMOGRAFISCHE KENMERKEN	HORECAFORMULES
	Het zijn zelfverzekerde en doelgerichte recreanten. Verwend worden en genieten van exclusiviteit past voor hen bij vakantie. En daarbij: het sociale gebeuren moet kloppen. Dus liever zoveel mogelijk 'Ons Soort Mensen' om zich heen.	• Vaak mannen (74%), tussen de 18 en 34 jaar oud (35%). Relatief vaak huishoudens met kinderen (35%), en relatief weinig alleenstaanden. • Vaak hoogopgeleid (50%) en verdienen relatief vaak modaal of hoger (23%).	Luxe is erg belangrijk voor deze groep. Ze vinden het ook niet erg om iets meer te betalen, als het eten dan écht goed is. • Luxe restaurants • Bistro • Kleinschaligheid en intimiteit
INZICHTZOEKERS			
	PROFIEL	DEMOGRAFISCHE KENMERKEN	HORECAFORMULES
	Inspirerende en rustige activiteiten zijn het domein van deze groep. Dingen leren en ervaren willen ze. In de natuur en met culturele activiteiten. Museumbezoek en bezienswaardige gebouwen: daar liggen de interesses. Het liefst alleen, of in klein gezelschap.	• Relatief vaak mannen (76%) en vaak 50 jaar of ouder (67%). Ze wonen vaak in éénpersoons- of tweepersoonshuishoudens (29% en 47%). • Relatief vaak hoogopgeleid (50%), en verdienen meestal modaal of iets meer (44%)	Ze zijn kritisch op het eten en de service moet goed zijn. Daarvoor zijn ze dan ook best bereid iets meer voor te betalen. • Duurzame restaurants • Recensies zijn zeer belangrijk

RUSTZOEKERS			
	PROFIEL	DEMOGRAFISCHE KENMERKEN	HORECAFORMULES
	Houdt recreatie graag letterlijk en figuurlijk graag dichtbij huis. Lekker in Nederland blijven ze, het hoeft allemaal niet zo gek. Als ze erop uit gaan vinden ze het fijn om van tevoren zoveel mogelijk te regelen. Geen verrassingen, geen drukte.	• Zowel mannen (54%) als vrouwen (46%), meestal 50 jaar of ouder (57%) en relatief vaak alleenstaanden (28%). • Meestal laag- of middelbaar opgeleid (48% en 30%), en verdienen iets vaker lager dan modaal (56%).	Gaan niet vaak naar een restaurant want eten het liefst thuis. Wanneer ze wel een restaurant boeken is dit vaak op een dagtrip. • Restaurant in landelijke of bosrijke omgeving • Kleinschalig

BIJLAGE 2 RELEVANT HORECA-AANBOD VERZORGINGSGEBIED

Hieronder zijn de bestaande horecavestigingen in het verzorgingsgebied weergegeven voor de verschillende sectoren, te weten de drankensector, fastservicesector en de restaurantsector, uitgesplitst naar deelsector. De data is afkomstig vanuit de database van HorecaDNA (uitvraag 8 augustus 2019).

DRANKENSECTOR ¹⁸		
<i>Café, Bar, Nachtclub</i>		
Cafe Poolcentre Bonaparte	Hoofdstraat 11	Rijen
Cafe Schutterslust	Bravelseweg 165	Molenschot
Café-Eeterij-Spiegelzaak 't Vermaeck	Rijksweg 115	Rijen
De Hooikar	Alphenseweg 14	Gilze
Eetcafé d'n Brooy	Chaamseweg 21	Gilze
't Rijens Vat	Julianastraat 112	Rijen
Wijnbar Op12	Hoofdstraat 12	Rijen
Yellows	Julianastraat 58	Rijen
<i>Coffeeshop, Theehuis</i>		
Everything Sweet	Hoofdstraat 1	Rijen
Lutske's Theehuis	Broekstraat 72	Molenschot
Theeschenkerij ByAnnemarie	Langendijk 146	Tilburg
<i>Zalen-/Party-/Congrescentrum</i>		
Café-Restaurant-Partycentrum 't Boerke	Hoofdstraat 72	Rijen
De Lodge	Alphensebaan 14	Gilze

FASTSERVICESECTOR		
<i>Broodjeszaak, Lunchroom, etc.</i>		
Count Down Café	Ericssonstraat 2	
Da's Andere Koek	Ketelhavenplein 43	
De Groene Vlinder	Heyhoefpromenade 27	

¹⁸ Niet meegenomen in dit overzicht van de drankensector zijn de volgende deelsectoren: 'Horeca bij recreatie', 'Horeca bij sportaccommodatie' en 'Ontmoetingscentrum, Sociëteit'.

Lunchroom Bakker Vromans	Nieuwstraat 44	
SMAAK Rijen	Wilhelminaplein 26	
Subway Gilze 68365	Rijksweg A58 2	
Subway Reeshof	Heyhoefpromenade 60	
<i>Cafetaria, Snackbar, Automatiek</i>		
Café Cafétariabedrijf 't Engeltje	Schoolstraat 3	Molenschot
Cafetaria De IJsspecialist	Campenhoefdreef 11	Tilburg
Cafetaria de Reeshof	Buurmalsenplein 2	Tilburg
Cafétaria 't Smulleke	Julianastraat 106	Rijen
Cafetaria The Fonz	Huilbevendreef 18	Tilburg
De Frietbergh	Stationsstraat 46	Rijen
Eetwinkel Kom d'r In	Nieuwstraat 126	Gilze
Friettent 't Carillon	Raadhuisplein 3	Rijen
Kwalitaria De Vallei	Dalempromenade 42	Tilburg
Plaza Rijen	Pastoor Gillisstraat 81	Rijen
Pumucki	Raadhuisstraat 17	Gilze
Restaria den Ecker	Hoofdstraat 79	Rijen
Snackbar Heyhoef	Heyhoefpromenade 67	Tilburg
Vers Friethuys Perron 3	Ketelhavenplein 45	Tilburg
<i>Creperie</i>		
Pannenkoeken Paradijs	Campenhoefdreef 13	Tilburg
<i>Fastfoodrestaurant</i>		
Burger King Gilze	Rijksweg A58 2	Gilze
<i>Grillroom, Shoarmazaak</i>		
Adams Place	Stationsstraat 26	Rijen
Donerspoor	Raadhuisplein 7	Rijen
Eetcafé 't Centrum	Stationsstraat 50	Rijen
Grillroom Shoarma Pyramide	Buurmalsenplein 10	Tilburg
Pizza Grillhouse Jaffa	Heistraat 2	Rijen
Shoarma Gilze	Nieuwstraat 12	Gilze
Shoarma Pizza Corner	Hoofdstraat 25	Rijen

RESTAURANTS		
<i>Café-restaurant</i>		
Peerkes Hoeve	Nijkerkstraat 1	Tilburg
Café-restaurant Stad Parijs	Rijksweg 6	Hulten

De Vijf Eiken	Oosterhoutseweg 55	Rijen
Fifty50 Bar & BBQ	Campenhoefdreef 11	Tilburg
Herberg de Drie Linden	Broekstraat 1	Molenschot
Irish Pub The Banner	Nieuwstraat 50	Gilze
<i>Petit-rest., bistro, pizzeria</i>		
Brasserie Indonesia Melati Dua	Heyhoefpromenade 55	Tilburg
<i>Restaurant</i>		
Aziatisch Restaurant Chef Chen	Hoofdstraat 19	Rijen
Chinees Indisch Restaurant Dynasty	Nieuwstraat 60	Gilze
Chinees Indisch restaurant Pom Lai	Raadhuisplein 5	Rijen
De Huyskamer	Bisschop de Vetplein 9	Gilze
Dining Plaza	Julianastraat 5	Rijen
Restaurant De Chinese Muur	Rijksweg 112	Rijen
Samen in Gilze	Heuvel 1	Gilze
Spijs & IJs	Dongenseweg 40	Rijen
<i>Wegrestaurant</i>		
Wegrestaurant Het Vliegveld	Rijksweg 25	Hulten

TABEL 6 AANBOD RESTAURANTS BINNEN VERZORGINGSGBIED, UITGESPLITST NAAR DEELSECTOR
Bron: HorecaDNA, 2019

BIJLAGE D MEMO RIJKSWEG 25 EN MOGELIJKHEID GEVOELIGE BESTEMMING

Memo Rijksweg 25 & mogelijkheid gevoelige bestemmingen

Wat is de aanleiding voor deze memo?

Op 20 februari 2017 heeft de gemeenteraad van Gilze en Rijen het bestemmingsplan "N282" vastgesteld. Op 15 mei 2019 heeft de Raad van State tussenuitspraak gedaan inzake de ingestelde beroepen tegen dit bestemmingsplan. Uit de tussenuitspraak volgt dat ten aanzien van het weggedeelte van de N282 ter hoogte van wegrestaurant 't Vliegveld (Rijksweg 25, Hulten) geen deugdelijke belangenafweging heeft plaatsgevonden. De Raad van State draagt de gemeenteraad op dit gebrek binnen 26 weken te herstellen.

Uit het proces tot herstel van dit gebrek is gebleken dat het *mogelijk* noodzakelijk is om de gronden aan de Rijksweg 25 niet langer te bestemmen als 'Horeca'. Mogelijk strekt de resterende bestemming 'Horeca' op dit perceel namelijk niet langer tot 'een goede ruimtelijke ordening'. Het aanwijzen van een andere bestemming op deze gronden kan de basis bieden voor onteigening dan wel zelfrealisatie door de huidige grondeigenaar.

Een dergelijke nieuwe bestemming kan inhouden het realiseren van nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen. De gronden aan de Rijksweg 25 zijn op korte afstand van militaire vliegbasis Gilze-Rijen gelegen. Rondom deze vliegbasis gelden geluidcontouren. Als gevolg van deze ligging gelden beperkingen voor het realiseren van woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen. In deze memo wordt aan de hand van het (wettelijk) kader en de bestuurlijke toetsing aan dit kader beschreven of aan de Rijksweg 25 woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen kunnen worden gerealiseerd.

Op basis hiervan kan worden afgewogen of een bestemming kan worden aangewezen die dit mogelijk maakt.

Wat is het geldende wettelijke kader voor de geluidcontouren van vliegbasis Gilze-Rijen?

Het geldende wettelijke kader voor de geluidcontouren van vliegbasis Gilze-Rijen laat zich als volgt samenvatten:

Wet luchtvaart

Titel 10.3 Luchthavens

Afdeling 10.3.1 Algemeen

Artikel 10.12

1. Deze titel is van toepassing ten aanzien van de bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aangewezen militaire luchthavens. Bij die maatregel worden de luchthavens aangewezen waarvoor vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist.

Afdeling 10.3.2 Militaire luchthavens met luchthavenbesluit

Artikel 10.14

Deze afdeling is van toepassing op militaire luchthavens waarvoor op grond van artikel 10.12 vaststelling van een luchthavenbesluit is vereist.

Artikel 10.15

1. Bij algemene maatregel van bestuur wordt voor een luchthaven een luchthavenbesluit vastgesteld.
2. In het luchthavenbesluit worden het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld.

Besluit militaire luchthavens

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 2

1. Titel 10.3 van de wet is van toepassing op de volgende militaire luchthavens:
 - a. Deelen, Eindhoven, Gilze-Rijen, De Kooy, Leeuwarden, De Peel, Volkel en Woensdrecht;
2. Voor de in het eerste lid, onderdeel a, genoemde luchthavens is vaststelling van een luchthavenbesluit vereist.

Wijzigingswet Wet luchtvaart (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens)

Artikel XVIII (Geldig blijven grondslag militaire luchtvaartterreinen)

1. Een aanwijzing van een luchtvaartterrein, vastgesteld door Onze Minister van Defensie in overeenstemming met Onze Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op grond van Hoofdstuk IV, afdeling I, van de Luchtvaartwet, behoudt haar geldigheid totdat zij is vervangen door een luchthavenbesluit als bedoeld in artikel 10.15 van de Wet luchtvaart doch niet langer dan twalf jaar (a) na het tijdstip van inwerkingtreding van artikel I, onderdeel M (b), van deze wet.

Ad a)

Deze termijn was oorspronkelijk korter, maar is met de 'Wet van 11 juli 2018, houdende verlenging van de termijn gedurende welke aanwijzingen krachtens de Luchtvaartwet van militaire luchtvaartterreinen hun geldigheid behouden' verlengd naar 12 jaar.

Ad b)

Dit artikel is onderdeel van de 'Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens)' en is in werking getreden op 1 november 2009.

Luchtvaartwet (vervallen)

Hoofdstuk IV, afdeling I

Afdeling 1 Aanwijzing van luchtvaartterreinen

Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (vervallen)

Hoofdstuk 2 De maximaal toelaatbare geluidsbelasting buiten de geluidszone

Artikel 2

1. Voor de in het tweede lid genoemde luchtvaartterreinen is de grenswaarde voor de maximaal toelaatbare geluidsbelasting, bedoeld in artikel 25, eerste lid, aanhef en onder a, van de Luchtvaartwet, 35 Kosteneenheden.
2. De in het eerste lid bedoelde luchtvaartterreinen zijn:
 - a. de burgerluchtvaartterreinen Budel, Eelde, Lelystad, Maastricht, Rotterdam en Texel;
 - b. de militaire luchtvaartterreinen Deelen, Eindhoven, Gilze-Rijen, De Kooy, Leeuwarden, De Peel, Soesterberg, Twenthe, Valkenburg, Volkel en Woensdrecht.

Hoofdstuk 3 De maximaal toelaatbare geluidsbelasting binnen de geluidszone

Titel 1 Nieuwe situaties

Artikel 4

1. 35 Kosteneenheden is de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagenstandplaatsen die op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone daarbinnen nog niet aanwezig zijn en waarvoor nog geen bouwvergunning is verleend.

Artikel 5

In afwijking van artikel 4, eerste lid is de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen als bedoeld in dat artikel:

- a. 40 Kosteneenheden:
 - 1°. voor woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die een open plek in de bestaande, te handhaven bebouwing opvullen;
 - 2°. voor woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die zullen dienen ter vervanging van op die plaats reeds aanwezige bebouwing, niet zijnde woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen of woonwagenstandplaatsen, of
 - 3°. voor woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen, indien uit het plan, bedoeld in artikel 20, eerste lid, onder d, van de Luchtvaartwet of uit de kaart, bedoeld in het tweede lid van dat artikel, blijkt dat de geluidsbelasting ter plaatse binnen redelijke termijn zal afnemen tot 35 Kosteneenheden of minder;
- b. 45 Kosteneenheden:

1°. voor woningen die ter plaatse dringend noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid, of

2°. in een geval als bedoeld onder a:

1. voor geprojecteerde woningen of geprojecteerde andere geluidsgevoelige gebouwen, of
2. indien het voorziene aantal geluidgehinderden en de aan de uitwendige scheidingsconstructie optredende geluidsbelasting niet wezenlijk toenemen: voor woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen die – omdat het bestemmingsplan dat geldt op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone, om financieel-economische redenen moet worden herzien – gebouwd zullen worden in plaats van geprojecteerde woningen of geprojecteerde andere geluidsgevoelige gebouwen.

Besluit tot aanwijzing geluidszone Vliegbasis Gilze-Rijen

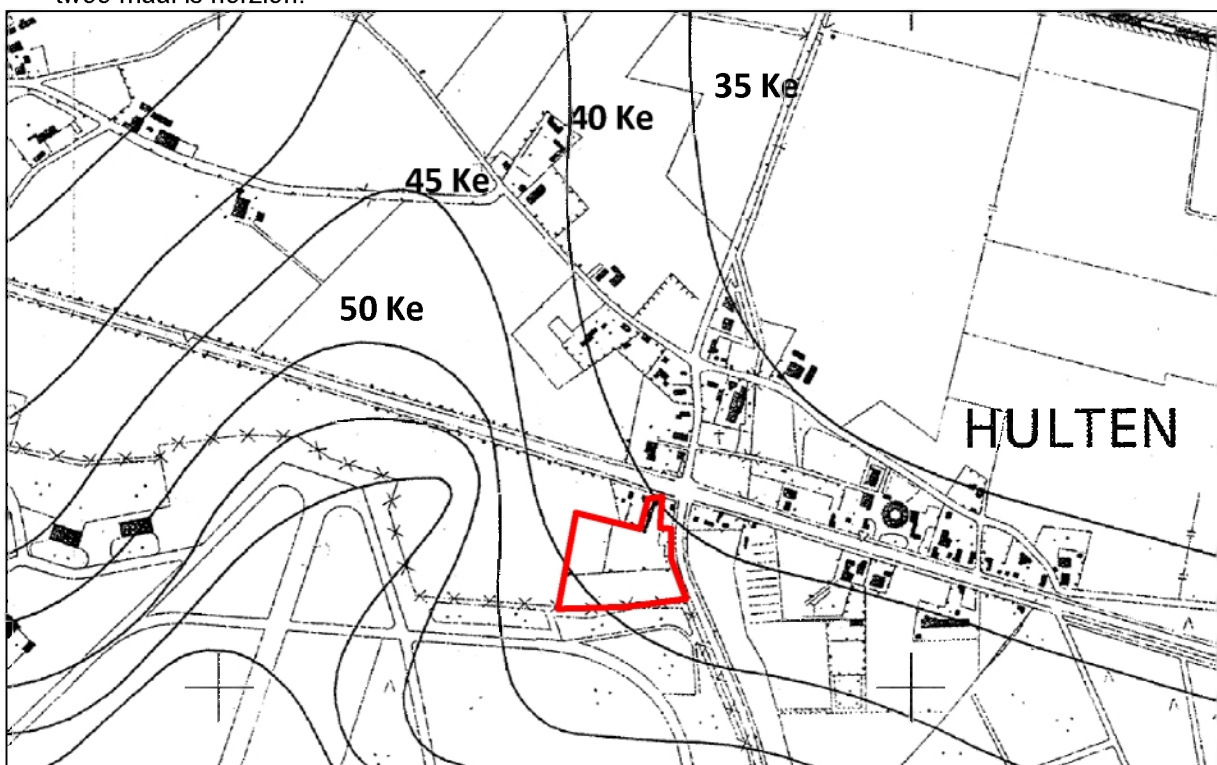
Ingevolge artikel 25, eerste lid van de Luchtvaartwet is op 9 november 1993 (besluitnummer: MG93089862) een geluidszone voor Vliegbasis Gilze-Rijen vastgesteld.

In welke geldende geluidszone zijn de gronden aan de Rijksweg 25, Hulten gelegen?

Het perceel aan de Rijksweg 25, Hulten is grotendeels gelegen binnen de 40 Ke – 45 Ke-contour van Vliegbasis Gilze-Rijen.

Op grond van artikel 4, eerste lid BGGL geldt dat 35 Ke de maximaal toelaatbare geluidsbelasting van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en woonwagenstandplaatsen is. Op grond van artikel 5, aanhef en onder b BGGL is het mogelijk af te wijken van artikel 4, eerste lid BGGL voor een maximaal toelaatbare geluidsbelasting van 45 Ke. Het dient dan te gaan om:

- sub 1: woningen die dringend noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid kunnen worden gebouwd: er is géén sprake van een noodzaak tot het toevoegen van woningen ter plaatse, nu de huidige functie van het perceel komt te vervallen.
- sub 2, onder 1: geprojecteerde woningen of geprojecteerde andere geluidsgevoelige gebouwen kunnen worden gebouwd. Onder 'geprojecteerd' wordt verstaan: 'nog niet aanwezig en waarvoor de bouwvergunning nog niet is verleend, maar waarvoor het bestemmingsplan dat geldt op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone die verlening toelaat'. Het bestemmingsplan dat gold op 9 november 1993 is inmiddels komen te vervallen. Het vigerende bestemmingsplan maakt het niet mogelijk om een omgevingsvergunning voor het bouwen te verlenen voor een woning of ander geluidsgevoelig gebouw;
- sub 2, onder 2: er kunnen woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen worden gebouwd in de plaats van geprojecteerde woningen of geprojecteerde andere geluidsgevoelige gebouwen, indien het op 9 november 1993 geldende bestemmingsplan om financieel-economische redenen moet worden herzien. Er is in de huidige situatie geen sprake van geprojecteerde woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen. Daarnaast geldt dat het in 1993 geldende bestemmingsplan reeds twee maal is herzien.



Kaart bij besluit tot vaststelling geluidszone Vliegbasis Gilze-Rijen (1993). In rood is globaal de begrenzing van het perceel Rijksweg 25 geduid.

Conclusie: het is op basis van de geldende regelgeving niet mogelijk om aan de Rijksweg 25, Hulten bestemmingen aanwijzen die het mogelijk maken om nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen te realiseren.

BIJLAGE E PARKEERONDERZOEK

Compositie 5 stedenbouw bv

Boschstraat 35

4811 GB Breda

telefoon 076 – 5225262

email info@c5s.nl

internet www.c5s.nl

kvk Breda 20083802

MEMO

Project : Verleggen Rijksweg N282
Opdrachtgever : Provincie Noord-Brabant
Contactpersoon : Dhr. JW van den Boogert
Datum : 7 augustus 2019
Referentie : 192685m11
Onderwerp : Parkeeronderzoek
Behandeld door : Dhr. ir. P.H.A.H. Damen

1. Opgave

Voor het verleggen van de Rijksweg N282 zijn gronden behorende bij het wegrestaurant 't Vliegveld (Rijksweg 25) te Hulten noodzakelijk. Het betreft gronden die nu een parkeerfunctie ten behoeve van de horecavoorziening hebben. Op het parkeerterrein bevindt zich tevens een onbemand tankstation (diesel) voor vrachtwagens. Onderzocht dient te worden of door het wegvallen van een groot deel van dit parkeerterrein een gezonde bedrijfsvoering van de horecabestemming nog mogelijk is. Een van de aspecten die hierbij onderzocht dient te worden is of nog voorzien kan worden in de benodigde parkeerbehoefte (alleen auto's, de parkeerfunctie voor vrachtwagens komt te vervallen) en of behoud van het onbemande tankstation ruimtelijk nog haalbaar is. Hierbij worden een aantal scenario's uitgewerkt.

Het wegtracé van de huidige Rijksweg direct ten noorden van het plangebied komt, met uitzondering van een in te passen fietspad, door de verlegging te vervallen. Hierdoor kunnen ook de gronden direct ten noorden van het restaurant gebruikt worden om in de parkeerbehoefte te voorzien.

Uitgangspunt van onderhavige parkeerstudie is dat deze is uitgevoerd vanuit een ruimtelijk/stedenbouwkundig oogpunt en niet uit juridisch-planologisch oogpunt.

2. Bepalen parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte wordt voor twee situaties bepaald:

1. Op basis van het aantal m² BVO in de bestaande situatie (dus aan de hand van de huidige bouwmassa bestaande uit één begane grondlaag en een gedeeltelijke verdieping);
2. op basis van de maximale planologische mogelijkheden conform het vigerend bestemmingsplan "Buitengebied" (vastgesteld op 01-07-2013).

Voor het bepalen van de parkeerbehoefte wordt de 'Nota Parkeernormen Gilze en Rijen' gehanteerd. Voor de functie 'Restaurant' (deelgebied 'overig') geldt een parkeernorm van 13 parkeerplaatsen per 100 m².

1. Parkeerbehoefte op basis van huidige situatie



Contouren huidige bouwmassa

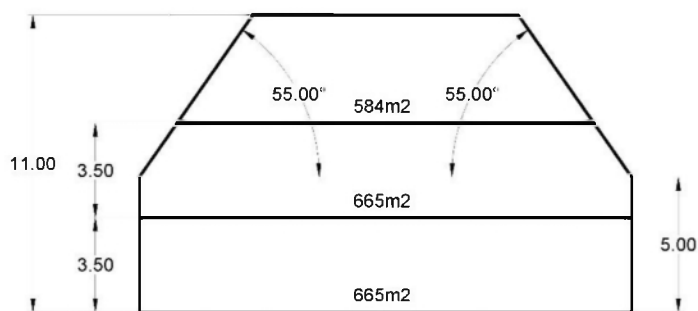
In de huidige situatie heeft het restaurant 504 m² BVO op de begane grond en 115 m² BVO op de verdieping. In totaal dus **619 m² BVO**.

In de huidige situatie bedraagt de parkeerbehoefte (13 x 6,19) **81 parkeerplaatsen**.

2. Parkeerbehoefte op basis van maximale planologische mogelijkheden



Rode contour laat maximale omvang bouwvlak zien



Principe doorsnede bouwmassa conform bouwregels vigerend bestemmingsplan

Het vigerend bestemmingsplan “Buitengebied” (vastgesteld op 01-07-2013) geeft voor de betreffende locatie een maximaal bebouwd oppervlak van 665 m² aan. Rekening houdende met de regels behorende bij het bestemmingsplan is een maximaal bouwvlak ingetekend. De te realiseren bouwmassa mag een maximale goothoogte van 5 meter en een maximale bouwhoogte van 11 meter hebben waarbij de dakhelling minimaal 20 en maximaal 55 graden bedraagt. Dit betekent twee volwaardige bouwlagen en een beperkte 2^e verdieping met in totaal 1.914 m² BVO.

Gebruik makende van de maximale bebouwingsmogelijkheden in het vigerend bestemmingsplan bedraagt de maximale parkeerbehoefte (13 x 19,1) **248 parkeerplaatsen.**

3. Scenario's

Basisscenario (zonder brandstofverkooppunt en vrachtwagenparkeren)

Het parkeerterrein heeft in haar huidige vorm een oppervlakte van circa 16.900 m². Uitgaande van een norm van circa 25 m² per parkeerplaats biedt het huidige terrein ruimte aan circa 670 autoparkeerplaatsen. Dit is ruim voldoende om in de maximale parkeerbehoefte te kunnen voorzien (ook indien invulling gegeven wordt aan de maximale planologische mogelijkheden).



Middels de blauwe lijn is het huidige parkeerterrein aangeduid

Scenario 1: bestaand restaurant met toekomstig oppervlak parkeerterrein, zonder brandstofverkooppunt

Voor dit scenario zijn, om te bepalen wat het maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen is, een tweetal varianten vervaardigd. In beide varianten is een stukje van het perceel met de bedrijfswoning bij het parkeerterrein betrokken (zie rode contour in de schetsen).

Optie 1

De noordzijde wordt gevormd door een parkeerstraat met aan weerszijden haaksparkeren. Om de bestaande woningen te ontsluiten is een straat voorlangs geprojecteerd die gescheiden is van het parkeren middels een groene haag. Deze straat zorgt er tevens voor dat het geen doodlopende parkeerstraat betreft. Aan de noordzijde wordt het dubbelzijdig fietspad landschappelijk ingepast.

Het zuidelijke parkeerterrein is optimaal ingericht waarbij rekening gehouden is met bevoorrading en de ontsluiting van het restaurant en terras aan de achterzijde, direct grenzende aan het parkeerterrein.

De noordzijde (73 parkeerplaatsen) en de zuidzijde (55 parkeerplaatsen) bieden in totaal ruimte aan **128 parkeerplaatsen**. Hiermee wordt voldaan aan de parkeernorm en is er een **overschot van (128-81) 47 parkeerplaatsen**.



Aan de noordzijde zijn de parkeerplaatsen geconcentreerd en worden ontsloten middels een doorgaande weg die zich aan de noord- en zuidzijde bevindt. De zuidelijke ontsluitingsweg wordt tevens gebruikt om de bestaande woningen te ontsluiten. Enkele parkeerplaatsen worden voorzien van bomen om de parkeerplaatsen groen in te passen.

De zuidzijde wordt vormgegeven door parkeren aan de randen waarbij er sprake is van een doorgaande ontsluitingsstructuur. Ook hier is voldoende ruimte voor bevoorrading en de toegang tot het terras en het restaurant.

De noordzijde (68 parkeerplaatsen) en de zuidzijde (49 parkeerplaatsen) bieden in totaal ruimte aan **117 parkeerplaatsen**. Hiermee wordt voldaan aan de parkeernorm en is er een **overschot van (117-81) 36 parkeerplaatsen**.

De noordzijde (68 parkeerplaatsen) en de zuidzijde (49 parkeerplaatsen) bieden in totaal ruimte aan **117 parkeerplaatsen**. Hiermee wordt voldaan aan de parkeernorm en is er een **overschot van (117-81) 36 parkeerplaatsen**.



Aangezien optie 1 de meeste parkeerplaatsen heeft (128 parkeerplaatsen in totaal) vormt deze optie de basis voor onderhavige notitie.

Scenario 2: bestaand restaurant met toekomstige oppervlak parkeerterrein, met brandstofverkooppunt

Op basis van de adviesmemo "Beoordeling externe veiligheid Rijksweg 25 Hulten" (opgesteld door De Roever d.d. 24 juli 2019) is een veiligheidsafstand van 20 meter behorende bij de woningen en het restaurant geprojecteerd op de luchtfoto (uitgaande van de maximale planologische mogelijkheden voor de woonbestemmingen). Hierbij is uitgegaan van een situatie zonder vergunningplicht zodat de uitvoerbaarheid van een dergelijke vergunning nu niet hoeft te worden beschouwd. Op basis hiervan is het brandstofverkooppunt gepositioneerd binnen het plangebied. Eveneens zijn de boogstralen, behorende bij een vrachtwagen bestaande uit een trekker met een 3-assige oplegger en een totale lengte van 16.50 meter, geprojecteerd op de luchtfoto. Dit heeft tot gevolg dat er slechts 25 parkeerplaatsen te realiseren zijn op het zuidelijke parkeerterrein. De parkeermogelijkheid voor vrachtwagens komt te vervallen. Daarnaast is het gezien de beperkte ruimte en de benodigde boogstralen niet mogelijk voor een vrachtwagen in rechtstand te parkeren bij het brandstofverkooppunt.

Samen met het noordelijke deel (73 parkeerplaatsen) komt het totaal op 98 parkeerplaatsen. Hiermee wordt voldaan aan de parkeernorm en is er een **overschot van (98-81) 17 parkeerplaatsen**.



De blauwe lijn geeft de veiligheidsafstand van 20 meter weer

Scenario 3: maximale planologische omvang horecabestemming, met toekomstige oppervlak parkeerterrein, zonder brandstofverkoop punt

Op basis van de maximale planologische ruimte is een indicatief bouwvlak getekend. Doordat de positionering van de fictieve achtergevel nagenoeg overeenkomt met die van de huidige achtergevel heeft dit geen gevolgen voor de inrichting van het zuidelijke parkeerterrein.



Dit betekent dat het maximale aantal parkeerplaatsen **128 parkeerplaatsen** bedraagt. De parkeerbehoefte in dit scenario bedraagt echter **248 parkeerplaatsen**. Er is dus een **tekort van 120 parkeerplaatsen**.

Scenario 4: maximale planologische omvang horecabestemming, met toekomstige oppervlak parkeerterrein, met brandstofverkoop punt

Net als bij scenario 2 bedraagt de parkeercapaciteit 98 parkeerplaatsen. De parkeerbehoefte in dit scenario bedraagt echter **248 parkeerplaatsen**. Er is dus een **tekort van 150 parkeerplaatsen**.

4. Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat bij de scenario's 1 en 2 (bestaande omvang horecafunctie) voorzien kan worden in de parkeerbehoefte. In de scenario's 3 en 4 (maximale planologische mogelijkheden conform vigerend bestemmingsplan) kan niet voorzien worden in de parkeerbehoefte.

Om de parkeeropgave passend te krijgen dient voldaan te worden aan de onderstaande randvoorwaarden:

- het betrekken van een beperkt deel van het bestaande perceel behorende bij de bedrijfswoning bij het zuidelijke parkeerterrein
- op basis van de Nota Parkeernormen Gilze en Rijen is het toegestaan om af te wijken van de verplichting tot het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein. De parkeerplaatsen ten noorden de horecagelegenheid worden niet op eigen terrein gerealiseerd en dienen op kosten van 'de aanvrager' te worden aangelegd

- het maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen bedraagt 128 parkeerplaatsen. Uitgaande van een parkeernorm van 13 parkeerplaatsen per 100 m² BVO is er ruimte voor maximaal 980 m² BVO. Ter plaatse van de bestemming 'Horeca' dient het theoretisch maximaal m² te realiseren BVO dus te worden teruggebracht naar 980 m²
- ter plaatse van de bestemming 'Verkeer' (ten noorden van horecabestemming) dienen parkeervoorzieningen ten behoeve van de horecabestemming te worden toegestaan. Nu zijn daar wel parkeervoorzieningen toegestaan, maar uitsluitend t.b.v. de verkeersbestemming en niet voor aangrenzende bestemmingen (28 maart 2018, ECLI:NL:RVS:2018:1031, r.o. 2.2)
- bij het vervaardigen van het inrichtingsplan voor het noordelijke parkeerterrein geldt dat zoveel mogelijk aansluiting moet worden gezocht bij de uitgangspunten voor de verbreding N282 zoals die in de gemeentelijke Structuurvisie Stedelijk Gebied Gilze en Rijen (pagina 84-86) zijn vastgelegd. Dit houdt in dat:
 - er ruimte is voor (doorgaand) langzaam verkeer: inpassing fietspad. Graag een separaat fietspad behouden, niet de fietsers over de parkeerplaats;
 - het historisch karakter van de route / tracé N282 wordt benadrukt. Bijvoorbeeld door rekening te houden met het aanleggen van een statige bomenlaan over de gehele lengte van het tracé.
- komende vanuit de zuidzijde dient de middenberm van het nieuwe wegprofiel overrijdbaar te zijn om het zuidelijke parkeerterrein te kunnen bereiken
- in scenario 2 (met brandstofverkooppunt vrachtwagens) zijn bij het uitdraaien van een vrachtwagen van het parkeerterrein richting verkeersregelininstallatie, beide sorteervakken nodig. Bij het wachten voor de verkeersregelininstallatie kan het dus zijn dat beide rijstroken geblokkeerd worden door een vrachtwagen. Dit dient verkeerstechnisch akkoord bevonden te worden

BIJLAGE F RIJKSWEG 25 HULTEN MEMO EXTERNE VEILIGHEID

ADVIESMEMO

Beoordeling externe veiligheid Rijksweg 25 Hulten



Bestemd voor: Provincie Noord-Brabant, de heer J. van den Boogert
Betreft: Beoordeling externe veiligheid Rijksweg 25 Hulten
Datum: 30 juli 2019

Inleiding

Op het perceel aan de Rijksweg 25 te Hulten is wegrestaurant 't Vliegveld gevestigd. Op het perceel is ook een onbemand tankstation (diesel) aanwezig:



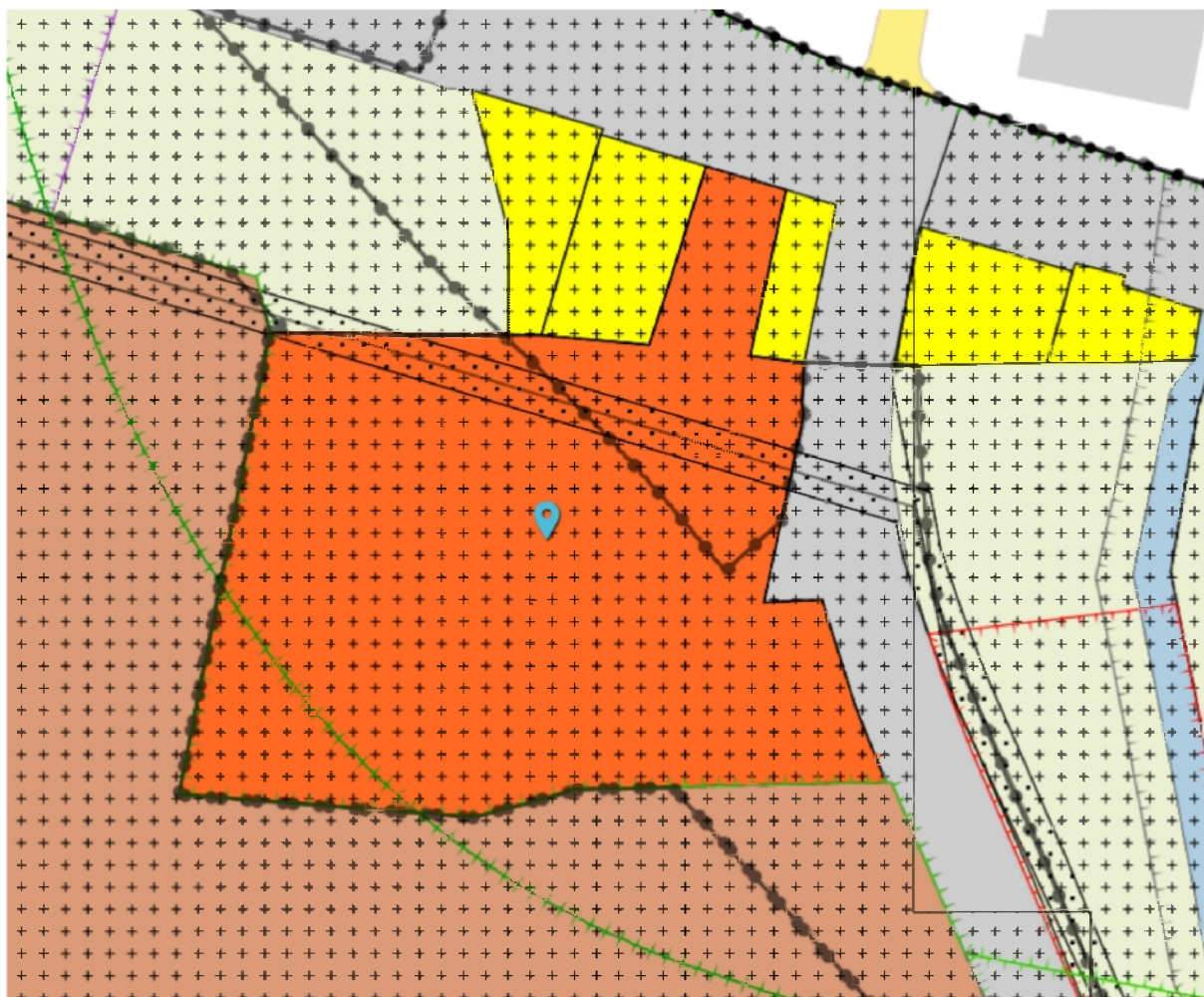
Een gedeelte van het perceel valt binnen het bestemmingsplan N282 (vastgesteld op 20-02-2017), welke het verleggen van de Rijksweg N282 mogelijk maakt. Door het verleggen van de N282 kan een gedeelte van het perceel aan de Rijksweg 25 te Hulten niet meer worden gebruikt voor de bedrijfsvoering:



In deze memo worden mogelijkheden op het resterende perceel aan Rijksweg 25 ten aanzien van het aspect externe veiligheid inzichtelijk gemaakt. Voor het aspect externe veiligheid is enkel het onbemand tankstation van belang.

Ruimtelijk spoor

Op het gehele perceel aan de Rijksweg 25 (perceelnummers 2122, 3235 en 2125) rust volgens het bestemmingsplan Buitengebied (vastgesteld 01-07-2013) de enkelbestemming Horeca met de functieaanduiding: specifieke vorm van horeca – café restaurant en verkoop van motorbrandstoffen:



In de regels is de functieaanduiding nader toegelicht: café en restaurant uit categorie 2 van de Staat van Horeca activiteiten met daaraan ondergeschikt de verkoop van motorbrandstoffen ten behoeve van vrachtverkeer.

Hieruit blijkt dat de verkoop van motorbrandstoffen ten behoeve van personenwagens of andere voertuigen is uitgesloten. Concreet is daarom de vraagstelling: is op het resterende perceel aan Rijksweg 25 nog een (wel of niet onbemand) tankstation ten behoeve van de verkoop van motorbrandstoffen aan vrachtverkeer mogelijk?

Hierbij beperken wij ons tot de verkoop van diesel, omdat:

- het tankstation vergunning heeft voor het verkopen van alleen diesel (zie het onderdeel Milieuspoor in deze memo);

- er feitelijk geen andere brandstoffen worden verkocht;
- het niet aannemelijk is dat omgeschakeld wordt naar bijvoorbeeld LPG, aangezien het om vrachtverkeer (meestal diesel) gaat en aangezien er een dalende trend is in het aantal tankstations dat LPG verkoopt.

Om te beoordelen of er mogelijkheden zijn voor de verkoop van diesel aan vrachtverkeer op het resterende perceel aan Rijksweg 25 moeten (als het gaat om het aspect externe veiligheid) de veiligheidsafstanden inzichtelijk worden gemaakt. De veiligheidsafstanden volgen uit het onderdeel Milieuspoor in deze memo en zijn weergegeven op de afbeeldingen verderop in deze memo.

Rekening houdend met de veiligheidsafstanden is er ruimte op het resterende perceel aan de Rijksweg 25 om een (wel of geen onbemand) tankstation ten behoeve van de verkoop van diesel aan vrachtverkeer op te richten. Ook staat de vigerende bestemming en functieaanduiding deze activiteit toe. Externe veiligheid vormt daarom geen belemmering voor het oprichten van een onbemand tankstation ten behoeve van de verkoop van diesel aan vrachtverkeer op het resterende perceel aan de Rijksweg 25.

Milieuspoor

Op het perceel aan de Rijksweg 25 te Hulten is wegrestaurant 't Vliegveld gevestigd. Uitbater van de horeca-inrichting is de heer A. Valk.

Op het perceel is ook een onbemand tankstation (diesel) aanwezig. Uitbater is Oliehandel D.C. van Berkel B.V.

Dit zijn twee afzonderlijke inrichtingen. Er is sprake van één inrichting als er sprake is van tot eenzelfde onderneming of instelling behorende installaties die onderling technische, organisatorische of functionele bindingen hebben (artikel 1.1 Wet milieubeheer, vierde lid). Het betreft niet dezelfde onderneming, dus er is geen sprake van één inrichting.

Vanuit het milieuspoor is daarom de conclusie dat de horeca-inrichting van de heer A. Valk niet in haar belangen wordt geschaad door het verplaatsen van het onbemand tankstation.

Vanuit het milieuspoor is de onderzoeksvraag of er ten aanzien van externe veiligheid belemmeringen zijn om een (wel of geen onbemand) tankstation ten behoeve van de verkoop van diesel aan vrachtverkeer op te richten op het resterende perceel aan de Rijksweg 25.

Activiteitenbesluit milieubeheer

De voorschriften voor het in werking hebben van een (bemand of onbemand) tankstation voor de verkoop van diesel volgen uit paragraaf 3.3.1 van het Activiteitenbesluit milieubeheer en de bijbehorende Activiteitenregeling (Afleveren van vloeibare brandstof of gecomprimeerd aardgas aan motorvoertuigen voor het wegverkeer of afleveren van vloeibare brandstof aan spoorvoertuigen). Als het gaat om het aspect externe veiligheid verwijst artikel 3.21 van de

Activiteitenregeling naar de PGS 28 (Vloeibare brandstoffen – ondergrondse tankinstallaties en afleverinstallaties).

PGS 28 (Vloeibare brandstoffen – ondergrondse tankinstallaties en afleverinstallaties).

De interne en externe veiligheidsafstanden volgen uit paragraaf 5.3 en 5.4 van de PGS 28. Paragraaf 5.3 is gericht op interne veiligheidsafstanden voor zowel bemande als onbemande tankstations. Paragraaf 5.4 is gericht op onbemande tankstations.

5.3 Interne veiligheidsafstanden

De ondergrondse tanks en leidingen geven geen aanleiding om rekening te houden met interne afstanden omdat deze onderdelen geen invloed hebben op een eventuele brand.

Voor de interne veiligheidsafstanden zijn verder de bovengrondse installatie-onderdelen (zoals de vulpunten, de be- en ontluchtingspunten, de afleverzuil inclusief slang en vulpistool en de schacht van de pomp) beschouwd in relatie tot interne afstanden. Deze bovengrondse installatie-onderdelen bevatten echter zo weinig brandstof dat dit ook nagenoeg geen invloed heeft op een brand.

Ten slotte zijn de overige objecten in ogenschouw genomen zoals de shop/kiosk, de luifel, de bedrijfswoning, de werkplaats en de tankende voertuigen. Ook dit zijn geen objecten die moeten worden beschermd bij een brand. Wel te beschermen objecten zijn de tankwagens en de opslag van gevaarlijke stoffen. Hiervoor gelden de volgende opmerkingen;

- Tankwagens: de chauffeur van de tankwagens is verantwoordelijk voor zijn voertuig en heeft de verplichting om deze bij een brand in veiligheid te brengen (eventueel afkoppelen en weggrijden) met inachtneming van de eigen veiligheid.
- Opslag gevaarlijke stoffen: in PGS 15 (Opslag van verpakte gevaarlijke stoffen) zijn voorschriften en afstanden opgenomen ten aanzien van een veilige opslag, namelijk 10 m afstand of 60 min brandwerend (of 5 m afstand of 30 min brandwerend). In PGS 28 zijn voor zowel de tankwagens als de opslag van gevaarlijke stoffen hiervoor dus geen aanvullende voorschriften opgenomen.

5.4 Externe veiligheidsafstanden

Indien bij de onbemande aflevering van vloeibare brandstoffen er minder dan 20 m afstand is tussen de afleverzuil en een woning van derden, sporthal, zwembad, winkel, hotel, restaurant, kantoorgebouw, bedrijfsgebouw, speeltuin, sportveld, camping, volkstuintencomplex, recreatieterrein, bejaardenoord, verpleeginrichting, ziekenhuis, sanatorium, zwakzinnigeninrichting, gezinsvervangend tehuis, school, telefooncentrale, gebouw met vluchtleidingsapparatuur, elektriciteitscentrale, hoofdschakelstation van de hoofdspoorweginfrastructuur, bedoeld in de Spoorwegwet, object met een hoge infrastructurale waarde, installatie en

bovengrondse opslagtank voor brandbare, explosieve of giftige stoffen, en een plaats ten behoeve van de bewaring van gasflessen waarvan de gezamenlijke inhoud meer dan 2500 l (waterinhoud) bedraagt van derden, dan is het Activiteitenbesluit niet van toepassing, en is de activiteit vergunningplichtig.

Conclusie

Mocht sprake zijn van een bemand tankstation, dan zijn er geen veiligheidsafstanden en kan het gehele resterende perceel worden benut voor een tankstation ten behoeve van de verkoop van diesel aan vrachtverkeer. Dit is te herleiden uit paragraaf 5.3 van de PGS 28.

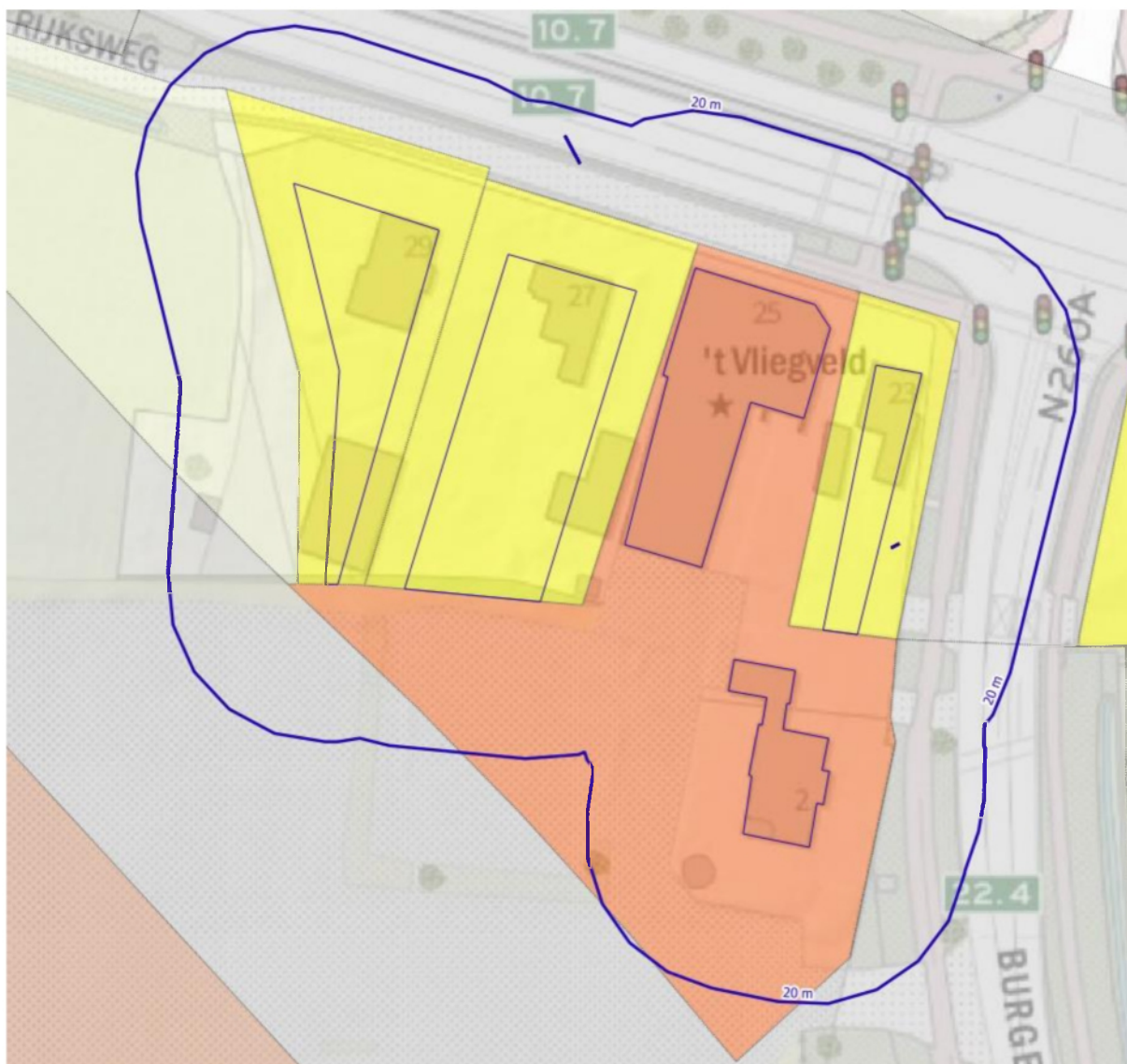
Mocht sprake zijn van een onbemand tankstation, dan is sprake van vergunningplicht als de afleverzuil binnen 20 meter van een woning van derden of de andere hierboven genoemde objecten (zoals een restaurant) wordt gerealiseerd. Dit is te herleiden uit paragraaf 5.4 van de PGS 28. Vergunningplicht houdt niet direct een belemmering in. Er kunnen maatregelen of technische voorzieningen (bijvoorbeeld brandwerende muur, brand rechtstreeks melden aan brandweer) worden getroffen om de warmtebelasting en de risico's te verkleinen. Dus ook binnen 20 meter van een woning van derden of de andere hierboven genoemde objecten (zoals een restaurant) zijn er mogelijkheden om een afleverzuil van een onbemand tankstation voor de verkoop van diesel aan vrachtverkeer op te richten.

Veiligheidsafstanden

Uit bovenstaande beschouwing blijkt dat geen sprake is van veiligheidsafstanden als het gaat om een bemand tankstation voor de verkoop van diesel aan vrachtverkeer. Het aspect externe veiligheid vormt dan ook geen belemmering.

Als het gaat om een onbemand tankstation voor de verkoop van diesel aan vrachtverkeer, dan kan ook niet gesproken worden van een belemmering. Weliswaar is bij het realiseren van de afleverzuil binnen een afstand van 20 meter tot woningen van derden of bijvoorbeeld een restaurant mogelijk sprake van vergunningplicht, maar ook dat vormt niet direct een belemmering. Toch is de afstand van 20 meter rondom woningen van derden en het restaurant inzichtelijk gemaakt:

https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0784.BPbuitengebied-VG02/r_NL.IMRO.0784.BPbuitengebied-VG02_2.25.html. Hieruit blijkt dat het nagenoeg onmogelijk is om woningen te herbouwen naar achteren op het perceel. Toch is rekening gehouden met die situatie en de aan te houden afstand van 5 meter tot de zijdelingse grenzen van de percelen:



Er is nog ruimte binnen het resterende deel van het perceel aan Rijksweg 25 voor een afleverzuil van een onbemand tankstation voor de verkoop van diesel aan vrachtverkeer.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor het realiseren van een (wel of geen onbemand) tankstation voor de verkoop van diesel aan vrachtverkeer op het resterende perceel aan Rijksweg 25 te Hulten.

COLOFON

AANVULLING OP DE TOELICHTING VAN HET BESTEMMINGSPLAN N282 IN HET KADER VAN
BESTUURLIJKE LUS
BIJLAGE 4 BIJ HET RAADSBSLUIT

KLANT

Gemeente Gilze en Rijen

AUTEUR

Ed Wolfs

PROJECTNUMMER

C05056.000062

ONZE REFERENTIE

DATUM

22 oktober 2019

STATUS

Definitief

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 1632
6201 BP Maastricht
Nederland
+31 (0)88 4261 261

www.arcadis.com