

Bestemmingsplan

Kom Moergestel, partiële herziening Rootven 38 e.o.

Gemeente Oisterwijk

Bestemmingsplan

Kom Moergestel, partiële herziening Rootven 38 e.o.

Gemeente Oisterwijk

Toelichting

Regels

Verbeelding

Schaal 1:1.000

Vastgesteld:

Identificatienummer:

NL.IMRO.0824.BPRootven38-VA01

Jonkers Advies
Adviseurs in Omgevingsrecht
Weldsehei 4
5508 WR Veldhoven
040 255 48 77

Inhoud

1. Inleiding.....	5
1.1. Aanleiding	5
1.2. Ligging en begrenzing van het plangebied	5
1.3. Doel van het bestemmingsplan	6
1.4. Vigerend bestemmingsplan	6
1.5. Leeswijzer	7
2. Planbeschrijving	8
2.1. Beschrijving bestaande situatie	8
2.2. Knelpunten	10
2.3. Beschrijving gewenste situatie	10
2.3.1. Uitbreiding van de winkel	10
2.3.2. Dichtbouwen ruimte tussen magazijn en winkel.....	11
2.3.3. Inpandig laden en lossen	11
2.3.4. Ontvlechten van vrachtauto- en personenautobewegingen	11
2.3.5. De uitbreiding van het magazijn	12
2.3.6. Het optimaliseren van het parkeren.....	13
3. Beleidskaders	14
3.1. Rijksbeleid.....	14
3.1.1. Structuurvisie infrastructuur en ruimte.....	14
3.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	15
3.1.3. Besluit ruimtelijke ordening.....	15
3.1.4. (Vormvrije) m.e.r.-beoordeling.....	15
3.2. Provinciaal beleid.....	16
3.2.1. Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO).....	16
3.2.2. Verordening ruimte Noord-Brabant (Vr)	17
3.3. Gemeentelijk beleid.....	18
3.3.1. Omgevingsvisie Oisterwijk	18
3.3.2. Detailhandelsstructuurvisie gemeente Oisterwijk.....	19
4. Milieuaspecten.....	21
4.1. Bedrijven en milieuzonering.....	21
4.2. Geluidsaspecten	22
4.3. Bodem.....	24

4.4.	Luchtkwaliteit	24
4.5.	Water	26
4.5.1.	Inleiding	26
4.5.2.	Beleidskader.....	27
4.5.3.	Beoordeling.....	27
4.6.	Externe veiligheid	28
5.	Omgevingsaspecten	31
5.1.	Parkeren.....	31
5.2.	Natuur en ecologie	31
5.3.	Archeologie en cultuurhistorie	32
5.3.1.	Archeologie	32
5.3.2.	Cultuurhistorie	32
5.4.	Technische infrastructuur	33
6.	Juridische planopzet.....	33
6.1.	Inleiding	33
6.2.	Algemene toelichting verbeelding.....	33
6.3.	Algemene toelichting regels	33
6.4.	Toelichting bestemmingen	34
6.4.1.	“Centrum-1”	34
6.4.2.	Dubbelbestemming “Waarde – Archeologie 1”	34
6.4.3.	Dubbelbestemming “Waarde – Archeologie 3”	35
7.	Uitvoerbaarheid	36
7.1.	Financiële uitvoerbaarheid	36
7.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	36
8.	Procedure	37

Bijlagen:

1. Beoordeling vormvrije m.e.r.
2. Akoestisch Onderzoek Industrielawaai Jumbo Supermarkt Denissen, Rootven 38 Moergestel, Agel Adviseurs, d.d. 25 februari 2019
3. Verkennend bodemonderzoek Rootven 38, Moergestel, Agel Adviseurs, d.d. 18 november 2015
4. Waterparagraaf Rootven 38, Moergestel, Agel Adviseurs d.d. 11 februari 2019
5. Standaard verantwoording groepsrisico externe veiligheid
6. Quick scan Flora en Fauna Rootven 38, Moergestel, Ekoza Ecologisch Advies, d.d. 27-2-2018
7. Memo berekening stikstofdepositie uitbreiding supermarkt en aanpassing ontsluitingsstructuur Jumbo, Rootven 38, Moergestel, Jonkers Advies, d.d. 20-1-2020

8. Archeologisch bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek Moergestel, Rootven 38, Transect B.V. d.d. 22 november 2015
9. Verslag burgerparticipatie uitbreiding en wijziging verkeerstromen Jumbo Supermarkt, Rootven 38, Moergestel, Jonkers Advies, 21 juni 2017

1. Inleiding

1.1. *Aanleiding*

Op het adres Rootven 38 te Moergestel is een supermarkt gevestigd. De eigenaar van dit object is G&W Vastgoed B.V. en op dit perceel wordt door Supermarkt Moergestel B.V. een Jumbo supermarkt geëxploiteerd.

Op het perceel zijn thans behalve de supermarkt 4 appartementen aanwezig op de 1e verdieping aan de zijde van het Rootven. Achter die woningen is onlangs, bovenop de bestaande supermarkt, een kantoor en personeelsruimte gerealiseerd.

Het parkeerterrein ten behoeve van bezoekers aan de winkel is gesitueerd aan de achterzijde van het gebouw, waarbij in- en uitrijden plaatsvindt via de inrit tussen de panden Rootven 36 en 38. De toegang naar de winkel is ook gesitueerd aan de achterzijde. Het magazijn is gelegen aan de oostzijde van die inrit, achter het pand Rootven 36. Vrachtverkeer van en naar de supermarkt maken gebruik van dezelfde inrit als het bezoekend verkeer van winkelend publiek.

In 2016 is een uitbreiding van de winkel gerealiseerd, waarbij het onbebouwde deel van het perceel aan de noordwestzijde, voor zover daarop een bouwvlak aanwezig was, is bebouwd. Gelijktijdig daarmee zijn de bergingen behorende bij de appartementen die bovenop de supermarkt zijn gesitueerd, verplaatst naar de voorzijde van het gebouw aan het Rootven.

Dit voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op een geringe uitbreiding van de winkel, een uitbreiding van het magazijn, een optimalisering (en ontvlechting) van de ontsluiting voor zowel vrachtverkeer als personenauto's en een optimalisering van het laden en lossen. Daarnaast heeft dit plan betrekking op het aanpassen van de parkeerplaats, welke aanpassing direct verband houdt met de wijzigingen in de ontsluiting.

1.2. *Ligging en begrenzing van het plangebied*

Het perceel aan het Rootven is gelegen in de bebouwde kom van Moergestel op één van de doorgaande (ontsluitings-)wegen door het dorp. Op de afdruk van de luchtfoto hieronder is het plangebied nader aangegeven.



Figuur 1 begrenzing plangebied bestemmingsplan

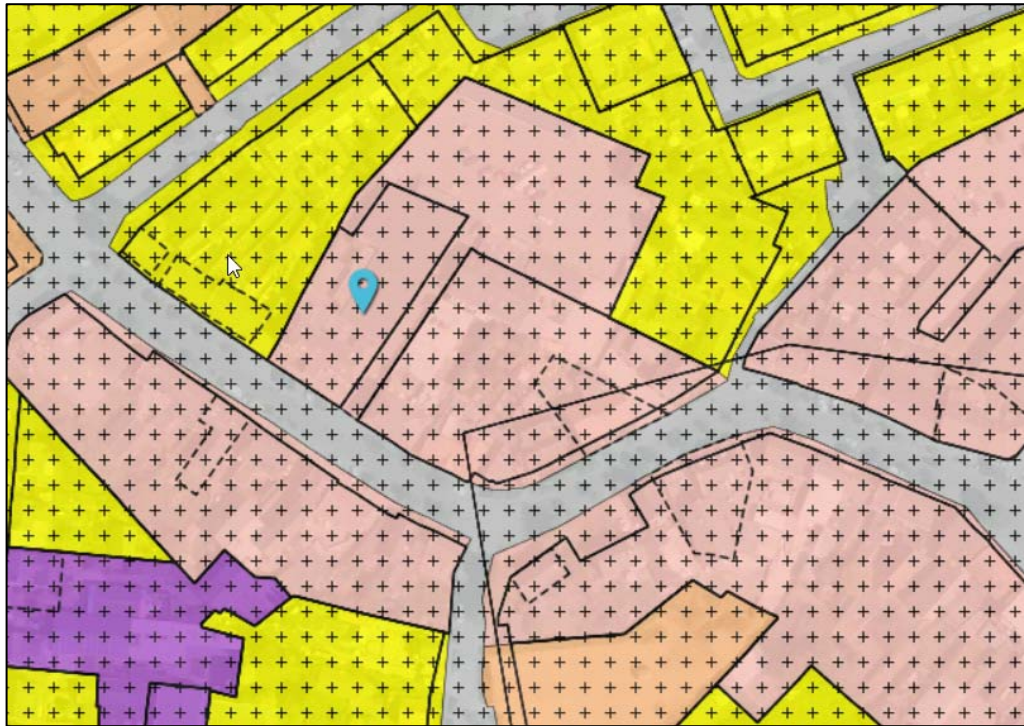
1.3. *Doel van het bestemmingsplan*

Het doel van het plan is om het juridisch kader te bieden voor een aantal aanpassingen van de supermarkt en de ontsluiting. Het betreft de navolgende aspecten:

- Het realiseren van een geringe uitbreiding van de winkel aan de noordwestzijde;
- Het overkappen van de ruimte tussen het magazijn en de winkel om goederen droog vanuit het magazijn naar de winkel te kunnen transporteren;
- Het inpandig laden en lossen van goederen waardoor geluidsoverlast naar de omgeving wordt beperkt;
- Het ontvlechten van vrachtautobewegingen en overig verkeer ter bevordering van de veiligheid en in combinatie daarmee het optimaliseren van de ontsluiting;
- Het realiseren van een geringe uitbreiding van het magazijn;
- Het optimaliseren van het parkeren.

1.4. *Vigerend bestemmingsplan*

Het perceel ligt in het plangebied van bestemmingsplan “Kom Moergestel”, dat op 4 oktober 2018 (gewijzigd) is vastgesteld. Het plangebied heeft daarin de bestemming “Centrum-1” en de dubbelbestemming “Waarde – Archeologie 3” en voor een klein deel de dubbelbestemming “Waarde- Archeologie 1”. Het bestaande parkeerterrein en de bestaande ontsluiting van het parkeerterrein naar het Rootven hebben de functieaanduiding “parkeerterrein”. Hierna is een uitsnede van de verbeelding opgenomen, waarbij de aanwijzer de locatie van de supermarkt weergeeft.



Figuur 2 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan "Kom Moergestel"

1.5. *Leeswijzer*

In hoofdstuk 2 wordt de bestaande en de gewenste situatie beschreven. In hoofdstuk 3 wordt het initiatief getoetst aan de geldende beleidskaders van rijk, provincie en gemeente. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 een beoordeling gegeven van de relevante milieuaspecten en in hoofdstuk 5 wordt een toetsing gedaan aan de relevante omgevingsaspecten. In hoofdstuk 6 wordt de juridische planopzet toegelicht terwijl hoofdstuk 7 ingaat op de uitvoerbaarheid. In hoofdstuk 8 wordt ten slotte de procedure globaal toegelicht.

2. Planbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de huidige en de gewenste situatie binnen het plangebied. Eerst wordt ingegaan op de huidige situatie van het bedrijf en daarna zal de gewenste situatie nader worden beschreven.

2.1. *Beschrijving bestaande situatie*

Het gebouw waarin de supermarkt is gevestigd is in 1986 gebouwd. Aanvankelijk waren in het gebouw gevestigd een supermarkt en een postkantoor op de begane grond en 4 appartementen op de 1e verdieping. Na het beëindigen van het gebruik van het postkantoor is dat deel verbouwd tot woning. De winkel is in de loop van de jaren al een keer uitgebreid, waarbij ook de publiekstoegang is verplaatst van de voorzijde naar de achterkant. Daar is nu ook het parkeerterrein gesitueerd, dat in de loop der jaren ook flink is uitgebreid.

De initiatiefnemer heeft in de loop der jaren verschillende eigendommen in en rond het plangebied aangekocht. Zo zijn intussen de appartementen op de 1e verdieping boven de winkel in eigendom van initiatiefnemer en heeft hij ook de woonpanden Rootven 16, 18 en 20 aangekocht alsmede een deel van het perceel van Rootven 22. Die laatste aankopen hebben onder meer de mogelijkheid geboden om een aangepaste ontsluiting van de locatie te realiseren.

Sedert de laatste uitbreiding van de supermarkt in 2016 heeft deze een verkoopoppervlakte van ongeveer 1170 m² met op het achterterrein 61 parkeerplaatsen en een magazijn dat losstaat van de winkel. De totale m² bvo (inclusief kantoor en personeelsvoorziening en magazijn) bedragen ongeveer 1900 m².

De ontsluiting van zowel vrachtverkeer als personenautoverkeer vindt plaats via de in/uitrit tussen de panden Rootven 36 en 38 en het magazijn is gesitueerd op Rootven 36a, achter het pand Rootven 36.

Op de onderstaande figuur is een afdruk van de luchtfoto opgenomen van de huidige situatie met de aanduiding van de functies.



Figuur 3 afdruk luchtfoto 2018 van bestaande situatie

In de hierna opgenomen figuur is de toegang naar het parkeerterrein van de winkel vanuit het Rootven te zien.



Figuur 4 vooraanzicht pand Rootven 38 met toegang naar parkeerterrein

2.2. Knelpunten

In de huidige situatie zijn de ligging, de lay-out en de omvang van het magazijn een knelpunt evenals de ontsluiting van het magazijn en het parkeerterrein. Dat wordt onder meer veroorzaakt doordat de winkel aan de ene zijde van de inrit ligt en het magazijn aan de andere zijde. Daardoor moet met alle goederen die vanuit het magazijn in de winkel moeten worden gebracht de inrit worden overgestoken. Met name bij slecht weer is dat problematisch. Bovendien wordt die inrit gebruikt door alle verkeer van en naar het achtergelegen parkeerterrein, hetgeen ook veiligheidsrisico's met zich meebrengt.

Voorts is het zo dat de toegang naar het parkeerterrein wordt belemmerd zodra in die inrit vrachtauto's worden gelost nabij het magazijn. Die vrachtauto's steken immers vanaf het Rootven achteruit de inrit in om dan te worden gelost en verlaten vervolgens het terrein weer via diezelfde inrit.

Tot slot verdient de veiligheid van de toegang naar het terrein verbetering. Op dit moment maakt alle verkeer, dus zowel auto's als fietsverkeer en voetgangers, gebruik van dezelfde inrit, die bovendien ook gebruikt wordt door het bevoorradend vrachtverkeer. Die situatie is vanuit veiligheidsoverwegingen ongewenst, zodat een ontvlechting van het verkeer wordt nagestreefd.

Om de routing in de supermarkt te verbeteren is daarnaast een geringe uitbreiding van de supermarkt nodig.

2.3. Beschrijving gewenste situatie

Om bovenstaande knelpunten op te lossen is een plan ontwikkeld dat de volgende elementen bevat:

- Het realiseren van een geringe uitbreiding van de winkel aan de noordwestzijde met een oppervlakte van 64 m² bvo;
- Het dichtbouwen van de ruimte tussen het magazijn en de winkel om goederen droog vanuit het magazijn naar de winkel te kunnen transporteren (oppervlakte 77 m²);
- Het in pandig laden en lossen van goederen waardoor geluidsoverlast naar de omgeving wordt beperkt;
- Het ontvlechten van vrachtautobewegingen en overig verkeer ter bevordering van de veiligheid en in combinatie daarmee het optimaliseren van de ontsluiting;
- Het realiseren van een geringe uitbreiding van het magazijn met 190 m² bvo;
- Het optimaliseren van het parkeren.

Deze aspecten zullen hierna per onderdeel nader worden toegelicht. Per saldo leveren deze uitbreidingen een vergroting van het bebouwd oppervlak op van gezamenlijk 331 m².

2.3.1. Uitbreiding van de winkel

Om een optimale routing in de winkel te kunnen bewerkstelligen is een kleine uitbreiding daarvan noodzakelijk. Deze ruimte zal worden benut voor de inname en sortering van emballage en daarnaast voor het creëren van een pick-up point waar online bestelde boodschappen kunnen worden afgehaald. Door middel van een uitbreiding van het bouwvlak kan die uitbreiding gerealiseerd worden, zonder dat dit ten koste gaat van de aanwezige parkeervoorzieningen.



Figuur 5 locatie beoogde uitbreiding van de supermarkt

2.3.2. Dichtbouwen ruimte tussen magazijn en winkel

Alle goederen komen binnen in het magazijn en moeten uiteindelijk in de winkel worden gebracht. Een groot deel van de goederen zijn weersgevoelig. Daarnaast vereist de presentatie van de goederen dat deze schoon en droog in de winkel staan. Door een gebouwde verbinding te realiseren tussen het bestaande magazijn en de winkel met een roldeur aan de voorzijde voor het laden en lossen kan dit knelpunt worden opgelost. Omdat dit gebied, dat momenteel als toegang naar het parkeerterrein fungeert, thans geen bouwvlak kent is daarvoor een aanpassing van het bouwvlak in het bestemmingsplan noodzakelijk. De huidige inrit zal in de toekomstige situatie voor het winkelpubliek komen te vervallen.

2.3.3. Inpandig laden en lossen

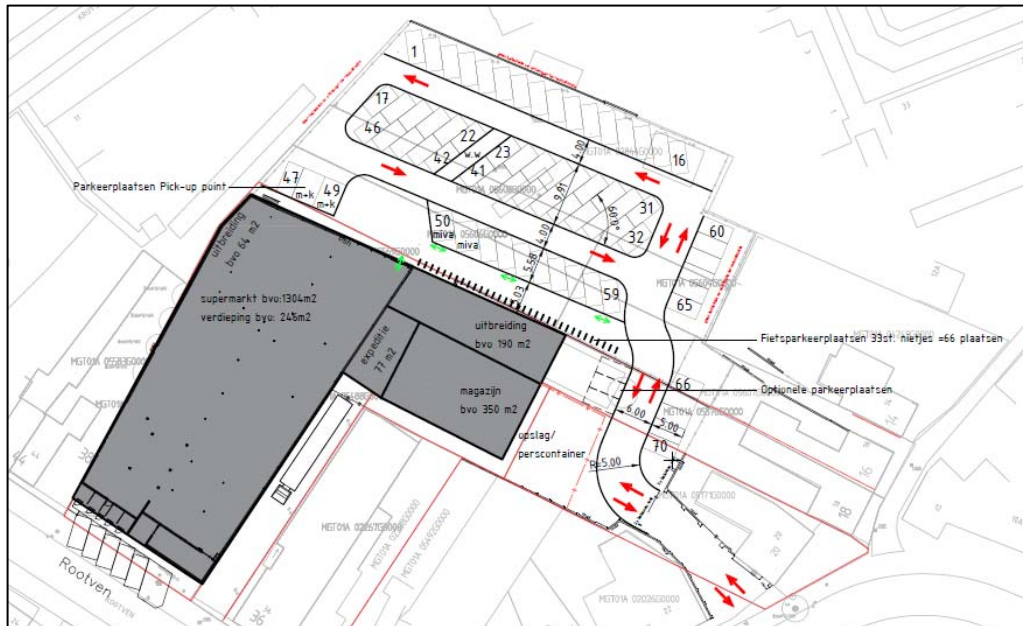
Het dichtbouwen van de ruimte tussen het magazijn en de winkel, zoals hiervoor omschreven, maakt het tevens mogelijk om deze ruimte te gebruiken als laad- en lossuis waarmee enerzijds het laden en lossen weersonafhankelijk wordt, maar voorts een verbetering van de akoestische situatie wordt verkregen, omdat het gebouw aldus een afschermende werking heeft voor het geluid naar de omgeving, en met name naar de achtergelegen woningen. Dat geldt niet enkel voor het laden en lossen maar ook bij het heen en weer rijden met rolcontainers tussen magazijn en winkel. Op deze geluidsaspecten wordt overigens hierna in paragraaf 4.2 nog separaat ingegaan.

2.3.4. Ontvlechten van vrachtauto- en personenautobewegingen

Een aspect dat in het bijzonder van belang is betreft de veiligheid van alle verkeersbewegingen van, naar en op het terrein, zowel voor autoverkeer als voor langzaam verkeer.

Zoals hiervoor aangegeven, wordt het perceel thans voor alle voertuigbewegingen ontsloten via de inrit aan het Rootven, gesitueerd tussen de panden 36 en 38. Dat leidt tot risicovolle situaties. Daarom is gekozen voor een ontvlechting van de stromen bezoekers van de winkel enerzijds en bevoorradend vrachtverkeer anderzijds. In die situatie wordt de huidige inrit alleen nog gebruikt voor de bevoorrading door vrachtverkeer. Tussen de panden Rootven 20

en 22 is via de reeds bestaande inrit bij de woning Rootven 20, een toegang gecreëerd die het parkeerterrein gaat ontsluiten en die alleen bedoeld is voor autoverkeer en langzaam verkeer van bezoekers van de supermarkt. Op het onderstaande plaatje is dat zichtbaar gemaakt.



Figuur 6 overzicht van uitbreiding winkel en magazijn en ontvlechting verkeer

In die situatie blijft het, net als in de huidige situatie, noodzakelijk dat bevoorradend vrachtverkeer achteruit vanaf het Rootven de bestaande inrit insteekt tussen Rootven 36 en 38. Gelet op de beperkte intensiteit alsmede het feit dat dit een reeds lang bestaande situatie betreft, is dat vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen verantwoord te achten. Daarbij speelt bovendien een rol dat er geen alternatief realiseerbaar is om het vrachtverkeer vóóruit de inrit te laten inrijden omdat dit ten koste zou gaan van de noodzakelijke parkeercapaciteit op het achterterrein, omdat dan op het parkeerterrein rekening moet worden gehouden met de grote draaicirkels voor vrachtauto's. Daarnaast is dan de gewenste ontvlechting niet (volledig) realiseerbaar.

Voor het bezoekend publiek wordt een toegang naar het parkeerterrein en de supermarkt gerealiseerd tussen de panden Rootven 20 en 22. Op het perceel Rootven 22 is een horecabedrijf met een bedrijfswoning aanwezig. Het pand Rootven 20 is eigendom van de initiatiefnemer, zodat die oplossing vrij eenvoudig realiseerbaar is, aangezien gebruik kan worden gemaakt van de reeds bestaande inrit. Overigens wordt die inrit, onder meer door een reeds gerealiseerde aankoop van een deel van het perceel van Rootven 22 in 2014, zodanig breed dat die daarmee voldoet aan de daarvoor geldende verkeerstechnische richtlijnen. Deze uitbreiding vindt derhalve geheel plaats op gronden in eigendom van de initiatiefnemer.

2.3.5. De uitbreiding van het magazijn

Op dit moment is het magazijn te klein van omvang, hetgeen een efficiënte bedrijfsvoering in de weg staat. Met een geringe uitbreiding van het magazijn, waarbij de achtergevel van magazijn wordt gelijkgetrokken met de bestaande achtergevel van de supermarkt, wordt een uitbreiding van ongeveer 190 m² bvo gerealiseerd. Daarmee ontstaat een magazijn van voldoende omvang en wordt bovendien een stedenbouwkundige eenheid gevormd met de

winkel. Op de locatie waar deze uitbreiding is voorgenomen is deels reeds een bestaand oud bijgebouw aanwezig dat zal worden gesloopt.

2.3.6. Het optimaliseren van het parkeren

De ontvlechting van het verkeer heeft tot gevolg dat de toegang naar het parkeerterrein wordt verplaatst en de parkeersituatie licht wordt gewijzigd. De uitbreiding van de winkel en het magazijn heeft op zichzelf slechts een zeer beperkte invloed op het aantal parkeerplaatsen dat aanwezig dient te zijn. Voor de winkel geldt een uitbreiding van ongeveer 64 m², voor het magazijn ongeveer 190 m² en het dichtbouwen voor het laden en lossen ongeveer 77 m². Per saldo bedraagt de uitbreiding dan 331 m² bvo waarvoor derhalve, uitgaande van de nota parkeernormen 2016 van de gemeente Oisterwijk van 3,1 parkeerplaats per 100 m² bvo (gebiedsaanduiding Centrum en supermarkt gemiddeld prijsniveau), afgerond 10 parkeerplaatsen extra moeten worden gerealiseerd. Die worden gerealiseerd door de uitbreiding van het aantal plaatsen op het achterterrein. Met een herschikking van de parkeerplaatsen op het parkeerterrein zijn op eigen terrein ruim 70 parkeerplaatsen te realiseren zoals ook blijkt uit bovenstaande figuur 6.

3. Beleidskaders

De voorgenomen ontwikkeling is getoetst aan het relevante ruimtelijke beleid op Rijks-, provinciaal- en gemeentelijk niveau. In onderstaande paragrafen wordt het relevante ruimtelijke beleid uiteengezet, inclusief de toetsing van het planvoornemen aan dit beleid.

3.1. *Rijksbeleid*

3.1.1. **Structuurvisie infrastructuur en ruimte**

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) door het Rijk vastgesteld. De Structuurvisie bevat de visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028 met een doorkijk naar 2040. In de structuurvisie wordt ingestoken op een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Het Rijk hanteert hierbij een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve betrokkenheid van het Rijk. De Rijksoverheid houdt hiermee vast aan het doel van de Wro; decentraal waar kan, centraal waar moet. Hiernaast komt de gebruiker centraal te staan. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen die gelijkwaardig zijn en elkaar onderling beïnvloeden. Dat zijn:

1. Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat en een goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond;
5. Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem;
7. Het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen;
8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
13. Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden verantwoordelijkheid en beleidsvrijheid.

Toetsing initiatief:

Het planvoornemen raakt geen nationale belangen.

3.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De nationale belangen uit de SVIR die juridische borging vragen, worden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (afgekort: Barro) geborgd. Het Barro is op 30 december 2011 in werking is getreden. In het Barro is een aantal projecten die van Rijksbelang zijn, genoemd en met behulp van digitale kaartbestanden exact ingekaderd.

Toetsing initiatief:

Er zijn geen nationale belangen die invloed hebben op het planvoornemen.

3.1.3. Besluit ruimtelijke ordening

De ladder voor duurzame verstedelijking is neergelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. In artikel 3.1.6., tweede lid, van dit besluit zijn eisen opgenomen waaraan een bestemmingsplan moet voldoen als dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt. Per 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd met als doel om de ladder te vereenvoudigen en de onderzoekslasten te verminderen. Op grond van deze bepaling dient een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt een beschrijving te bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling en, indien die ontwikkeling is gelegen buiten bestaand stedelijk gebied een motivering waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Met deze regeling wordt beoogd vanuit een oogpunt van ruimtelijke ordening ongewenste leegstand te vermijden en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren. Wanneer een ruimtelijke ontwikkeling niet als nieuwe stedelijke ontwikkeling kan worden aangemerkt, is artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro niet van toepassing. Een in een bestemmingsplan voorziene ontwikkeling dient voldoende substantieel te zijn om als stedelijke ontwikkeling te kunnen worden aangemerkt. Onder meer wanneer een bestemmingsplan voorziet in kleinschalige bedrijfsbebouwing, het plandeel met de bedrijfsbestemming beperkt van omvang is en beperkte gebruiksmogelijkheden biedt, voorziet een plan niet in een stedelijke ontwikkeling.

Gelet op het feit dat het gaat om een geringe uitbreiding van een reeds bestaande supermarkt (64 m²) met een bijbehorend magazijn (190 m²) bij een gelijkblijvende gebruiksmogelijkheid kan worden geconcludeerd dat deze uitbreiding niet zodanig substantieel is dat die moet worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling in de zin van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Toetsing initiatief:

De ladder voor duurzame verstedelijking is niet van toepassing op het planvoornemen.

3.1.4. (Vormvrije) m.e.r.-beoordeling

Voor een besluit dat betrekking heeft op activiteiten die voorkomen op de D-lijst bij het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit mer) en onder de daarin opgenomen drempelwaarden vallen moet een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Voorafgaand aan de terinzagelegging van onderhavig bestemmingsplan, is daarom een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd om na te gaan of het planvoornemen mogelijk tot significant negatieve milieueffecten zou kunnen leiden. De beoordeling is als bijlage 1 toegevoegd. Gelet op de kenmerken van de bestemmingsplanwijzigingen en de hiermee samenhangende (potentiële) milieueffecten, is geconcludeerd dat het planvoornemen van dusdanig beperkte invloed op het milieu is dat allerminst sprake kan zijn van 'belangrijke

nadelige milieugevolgen'. Er is dan ook geen aanleiding of noodzaak is voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure dan wel een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure

Toetsing initiatief:

Er is geen aanleiding of noodzaak is voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure dan wel een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure.

3.2. Provinciaal beleid

Het geldende ruimtelijke beleid van de provincie Noord-Brabant is vervat in de Structuurvisie 2010 – partiële herziening 2014 en de “Verordening ruimte Noord-Brabant” (hierna: Vr).

3.2.1. Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO)

De thans geldende Structuurvisie ruimtelijke ordening 2014 is op 19 maart 2014 in werking getreden. Deze structuurvisie is een actualisatie van de visie die in 2010 werd vastgesteld. De provincie geeft in de structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025 met een doorkijk naar 2040. De provincie kiest voor een duurzame ontwikkeling waarin de kwaliteiten van de provincie sturend zijn bij de ruimtelijke keuzes die de komende jaren op de provincie afkomen. Nieuwe ontwikkelingen moeten bijdragen aan de kracht en identiteit van Noord-Brabant.

De ruimtelijke visie van de provincie bestaat op hoofdlijnen uit een robuust en veerkrachtig natuur- en watersysteem met aandacht voor hoogwaterbescherming, droogte en biodiversiteit. Een multifunctioneel landelijk gebied, waar de functies landbouw, recreatie en natuur in relatie tot elkaar ruimte krijgen. Met aandacht voor cultuurhistorische waarden en de leefbaarheid van kleine kernen. En een gevarieerd en aantrekkelijk stedelijk gebied, met sterke steden, groene geleidingszones en uitloopgebieden (intensieve recreatie, stadslandbouw). Met aandacht voor sterke regionale economische clusters, (inter-)nationale bereikbaarheid, knooppuntontwikkeling (zowel in de centra als aan de randen van de steden).

Dit is vertaald in de volgende 13 provinciale ruimtelijke belangen:

1. Regionale contrasten;
2. Een multifunctioneel landelijk gebied;
3. Een robuust en veerkrachtig water- en natuursysteem;
4. Een betere waterveiligheid door preventie;
5. Koppeling van waterberging en droogtebestrijding;
6. Ruimte voor duurzame energie;
7. Concentratie van verstedelijking;
8. Sterk stedelijk netwerk: BrabantStad;
9. Groene geleidingszones tussen steden;
10. Goed bereikbare recreatieve voorzieningen;
11. Economische kennisclusters;
12. (inter)nationale bereikbaarheid;
13. Beleefbaarheid stad en land vanaf de hoofdinfrastructuur.

Concentratie van verstedelijking

De provincie vindt het belangrijk dat er in Noord-Brabant verschil blijft tussen de steden en de kernen in het landelijk gebied. De provincie wil dat er verschillende kwaliteiten worden ontwikkeld voor wonen en werken rond de steden en in het landelijk gebied. In het landelijk gebied bieden vitale kernen landelijke en meer kleinschalige woon- en werkmilieus. Ontwikkelingen voor wonen, werken en voorzieningen zijn gericht op de eigen behoefte.

Zorgvuldig ruimtegebruik

De provincie wil dat de kansen voor functiemenging, inbreiding, herstructurering en zo nodig transformatie in het stedelijk gebied goed worden benut, inclusief de mogelijkheden voor intensivering en meervoudig ruimtegebruik. Hierdoor is minder ruimte nodig voor stedelijke uitbreidingen. Het 'aansnijden van nieuwe ruimte' voor verstedelijking wordt in samenhang gezien met deze mogelijkheden. Door meer aandacht te schenken aan beheer en onderhoud van het bestaand stedelijk gebied worden in de toekomst ingrijpende herstructureringen voorkomen.

Toetsing initiatief:

Het initiatief richt zich op de optimalisering van de primaire detailhandelsbehoeften van de kern Moergestel via de herinvulling en optimalisatie van een locatie binnen bestaand stedelijk gebied en voldoet daarmee aan de principes van concentratie van verstedelijking en het principe van inbreiding. Dat is geheel in overeenstemming met de doelstelling van zorgvuldig ruimtegebruik, zoals hierboven is beschreven.

3.2.2. Verordening ruimte Noord-Brabant (Vr)

Het plangebied is gelegen in gebied dat in de Verordening ruimte Noord-Brabant (hierna: Vr) is aangeduid als "Bestaand stedelijk gebied, kern in landelijk gebied". Hierna is in figuur 7 een uitsnede van de kaart behorende bij de Vr opgenomen.



Figuur 7 Uitsnede structuurenkaart Verordening ruimte Noord-Brabant, locatie Rootven Moergestel

In bestaand stedelijk gebied zijn stedelijke ontwikkelingen, waartoe de uitbreiding van detailhandelsvoorzieningen kan worden gerekend, toegelaten. In artikel 4.7 van de Vr is geregeld dat een bestemmingsplan kan voorzien in een uitbreiding van een detailhandelslocatie, tenzij deze ontwikkeling of uitbreiding leidt tot een bovenregionale

detailhandelslocatie. Van dit laatste is, mede gezien de zeer beperkte uitbreiding die in dit plan is opgenomen, geen sprake.

Zorgplicht ruimtelijke kwaliteit

In artikel 3.1 is de zorgplicht voor de ruimtelijke kwaliteit neergelegd. Het doel van de zorgplicht is om bestaande bebouwing zo goed mogelijk te benutten. Het principe van zorgvuldig ruimtegebruik bij ruimtelijke ontwikkelingen houdt in ieder geval in dat bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen bestaand stedelijk gebied rekening wordt gehouden met de gevolgen van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling voor de in het plan begrepen grond en de naaste omgeving daarvan. Die aspecten worden in de volgende hoofdstukken nader toegelicht.

Toetsing initiatief:

Het initiatief betreft de aanpassing van een bestaande centrumvoorziening in combinatie met een geringe uitbreiding van het oppervlak van de supermarkt en het magazijn binnen bestaand stedelijk gebied en op een reeds bestaand bouwperceel. Het initiatief voldoet daarmee aan de Verordening ruimte Noord-Brabant.

3.3. Gemeentelijk beleid

3.3.1. Omgevingsvisie Oisterwijk

De gemeenteraad heeft op 22 december 2016 de Omgevingsvisie Oisterwijk vastgesteld. De omgevingsvisie is een integrale visie waarin strategische hoofdkeuzen van beleid voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn staan. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet, die gepland staat voor 2021, wordt de omgevingsvisie verplicht voor Rijk, provincies en gemeenten. De visie is enkel bindend voor het gemeentebestuur.

In de visie is aan de hand van sectorale thema's de gewenste ontwikkelingsrichting voor de gemeente weergegeven. De sectorale thema's zijn bepaald aan de hand van de bestaande beleidskaders en de ontwikkelingen in de maatschappij. Er is onderscheid gemaakt in de volgende thema's:

- Wonen
- Bedrijven
- Voorzieningen (detailhandel)
- Recreatie en Toerisme
- Agrarische sector
- Natuur en Landschap
- Verkeer
- Water
- Milieu

Per thema wordt aangegeven wat de trends en ontwikkelingen zijn in de maatschappij op dit gebied en hoe de gemeente Oisterwijk om gaat met deze ontwikkelingen. De sectorale thema's zijn uiteindelijk vertaald naar integrale ambities. Er zijn 5 ambities geformuleerd die gekoppeld zijn aan de gebieden waar de ambities op van toepassing (kunnen) zijn. Dat zijn:

- Gezonde wijken
- Oisterwijks wonen
- Goede bereikbaarheid met de fiets voorop
- Koploper in actief genieten

- Landschapspark Oisterwijk.

Naast de 5 ambities zijn ook 2 kernwaarden genoemd, die een belangrijke rol spelen bij alle projecten en ontwikkelingen. Dat zijn meer ruimte voor initiatieven uit de samenleving en samenwerken aan duurzaamheid en klimaatadaptie.

Voor het voorliggende plan is het sectorale thema “Voorzieningen” van belang. Voor wat betreft de detailhandel wordt vastgesteld dat Oisterwijk een hoogwaardig aanbod aan detailhandel kent in het centrum, met name voor zogenaamde niet-frequente aankopen. Er is sprake van toenemende concurrentie door allerlei factoren, zoals internet, waardoor de traditionele detailhandel steeds meer onder druk komt te staan.

Voor de kern Moergestel staat behoud van voldoende voorzieningen voor dagelijkse boodschappen in een compact centrum voorop. Het uitgangspunt is dat detailhandel bijdraagt aan levendigheid, identiteit en aantrekkelijkheid van de gemeente.

Voor wat betreft de benoemde ambities zijn van belang de ambities “Gezonde wijken en Goed bereikbaar met de fiets voorop”. De wijk is, zeker voor minder mobiele groepen in de samenleving, medebepalend voor een gezonde levensstijl. In een gezonde wijk vind je alle aspecten van de fysieke en mentale gezondheid terug. Ook wil de gemeente zich verder ontwikkelen als fietsgemeente en zet het binnen de kernen en het landschap veiligheid en een gezond leefmilieu voorop. Meer dan voorheen wil de gemeente dat ook laten zien. Ze faciliteert voorzieningen, die het fietsgebruik bevorderen, zoals brede en comfortabele fietspaden, betere voorrangssituaties voor fietsers en goede fietsparkeer-voorzieningen. Daarnaast wil de gemeente ook initiatieven stimuleren, die het autogebruik verminderen, zonder de bereikbaarheid te benadelen.

Toetsing initiatief:

Het plan voorziet in een uitbreiding van een basisvoorziening binnen het centrum van de kern Moergestel. Na de sluiting van de Aldi-vestiging in december 2017 is dit de enige supermarkt in de kern. Met name een full service supermarkt moet een voldoende omvang hebben om optimaal te kunnen functioneren. Dergelijke supermarkten moeten kunnen groeien om zich te kunnen handhaven. Bovendien voorziet het plan in een betere en veiligere bereikbaarheid voor de auto, maar zeker ook voor de voetganger en de fietser. Door het creëren van voldoende fietsparkeermogelijkheden wordt het fietsgebruik gestimuleerd. Het plan voldoet daarmee aan de relevante ambities uit de Omgevingsvisie.

3.3.2. Detailhandelsstructuurvisie gemeente Oisterwijk

In 2016 is een nieuwe detailhandelsstructuurvisie behandeld in de gemeenteraad. De raad heeft deze op 7 juli 2016 niet vastgesteld als beleidsdocument, maar als richtinggevend document aangenomen.

Voor het centrum van Moergestel blijft de inzet om een lokaal dorpshart te creëren, waar inwoners uit Moergestel en de directe omgeving hun frequente aankopen kunnen doen en waar dorpsbewoners en toeristische bezoekers in een aangename omgeving kunnen verblijven. Het beleid en de maatregelen voor het centrum van Moergestel blijven gericht op:

- Versterking van het boodschappenaanbod, met dagelijkse en frequent bezochte niet dagelijkse winkels en diensten;
- Behoud van een compact centrum, zo mogelijk verdere concentratie van het winkelaanbod;
- Inzetten op meer sfeer en beleving in het centrum;
- Randvoorwaarden bereikbaarheid en parkeren op orde.

Het doen van frequente aankopen (dagelijkse boodschappen) is en blijft de hoofdfunctie in het centrum van Moergestel. Het streven naar een zo compleet en divers mogelijk aanbod hiervoor begint bij een sterk supermarktaanbod. In de visie wordt opgemerkt dat beide supermarkten in het centrum van Moergestel (intussen is de Aldi-vestiging gesloten) te klein zijn om in de toekomst hun trekkersrol goed te kunnen blijven vervullen. Schaalvergroting is nodig voor verbreding en verdieping van het assortiment (meer artikelgroepen en meer producten binnen één artikelgroep), en om meer service te kunnen bieden (bijvoorbeeld ruimte voor uitstalling vers). Alleen dan zijn zij ook op termijn in staat de huidige klanten (inwoners van Moergestel en directe omgeving) te blijven binden. Gelet op het beperkte draagvlak (aantal inwoners) is het gewenst dat de supermarkten niet te groot worden. In deze situatie gaan we uit van een maximale omvang van 1.400 m² wvo per supermarkt. Deze schaalvergroting wordt als een van de belangrijkste aandachtspunten beschouwd. De supermarkten zijn de belangrijkste publiekstrekken van het centrum en daarmee structuurbepalend. Aan schaalvergroting wordt dan ook alleen meegewerkt indien de vergroting in of direct gekoppeld aan het centrumgebied plaatsvindt. Jumbo kan de gewenste uitbreiding naar verwachting op de huidige locatie realiseren, aldus de visie.

Toetsing initiatief:

De geringe uitbreiding van het winkelvloeroppervlak en de verbetering van de ontsluiting voldoen volledig aan de ambities zoals die zijn verwoord in de detailhandelsstructuurvisie. Met het verplaatsen van de inrit in de richting van het St. Jansplein wordt enerzijds de (fiets-) veiligheid verbeterd maar anderzijds ook de relatie met het centrum versterkt.

4. Milieuaspecten

4.1. *Bedrijven en milieuzonering*

Een goede ruimtelijke ordening beoogt het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Door bij ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen c.q. uit te breiden.

Deze milieuzonering dient aldus twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen;
- het bieden van voldoende ruimte en zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam kunnen (blijven) uitoefenen.

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijven op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies, zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met milieuzonering om zodoende de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen (blijven) uitvoeren.

Bij de milieuzonering wordt algemeen gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde brochure “Bedrijven en milieuzonering” (editie 2009).

De twee belangrijkste bouwstenen voor milieuzonering zijn de richtafstandenlijst in bijlage 1 van de VNG-brochure. Voor een scala aan milieubelastende activiteiten zijn richtafstanden aangegeven ten opzichte van een rustige woonwijk. In de lijsten wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Daarbij omvat categorie 1 de lichtste en categorie 6 de zwaarste vorm van bedrijvigheid. De richtafstanden gaan uit van gemiddeld moderne bedrijven. De richtafstanden in de VNG-brochure zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk. Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven of kantoren) voor. Indien de aard van de omgeving dit rechtvaardigt, kunnen gemotiveerd kleinere richtafstanden worden aangehouden bij het omgevingstype gemengd gebied. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. De richtafstanden uit bijlage 1 van de VNG-brochure kunnen, indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied, met één afstandsstap worden verlaagd.

Gelet op de ligging van de locatie en de aanwezige functies in de omgeving, kan het gebied worden gekwalificeerd als gemengd gebied. Een supermarkt is ingedeeld in milieucategorie 1 met een richtafstand van 10 meter in het gebiedstype rustige woonwijk. Bij gemengd gebied mag die afstand met één stap worden verlaagd waardoor de richtafstand 0 meter wordt. De meest nabij gelegen woningen liggen boven en direct naast de bestaande inrit aan het Rootven. Ook aan de nieuwe inrit grenzen direct enkele woningen. Aan de achterzijde grenzen de tuinen van de achtergelegen woningen aan het parkeerterrein.

De milieuaspecten geur, stof en gevaar spelen geen rol bij een supermarkt. Geluid is daarentegen wel een relevant aspect. Om die reden is dat hierna in paragraaf 4.2 apart uitgewerkt.

4.2. *Geluidsaspecten*

Geluid als gevolg van aan- en afrijdend verkeer is, naast de koel- en vriesinstallaties van de supermarkt, qua milieuaspecten, de meest relevante factor voor de omgeving.

Daarom is door Agel Adviseurs een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarbij de effecten van de toe te voegen bebouwing, het laden en lossen en het gewijzigd gebruik van de inritten in beeld is gebracht. Daarnaast is het effect van de installaties in beeld gebracht. Dit rapport is als bijlage 2 bij deze toelichting gevoegd.

In de nieuwe situatie zullen de vrachtwagens en de bestelwagens nog steeds gebruik maken van de inrit tussen Rootven 36 en 38. Tijdens het laden en lossen bevindt de achterzijde (open zijde) van de vrachtwagen zich in het magazijn waardoor het geluid van het laden en lossen beperkt wordt. Het rijden en manoeuvreren van rolcontainers in de vrachtwagens blijft hoorbaar. Omdat de winkel en het magazijn aan elkaar worden gekoppeld, zullen de rolcontainers uitsluitend nog inpandig worden ingezet.

Verder zullen de bezoekers gebruik gaan maken van de inrit tussen Rootven 20 en 22. Uit analyse blijkt dat het aantal betalende bezoekers op een drukke dag gedurende de dagperiode maximaal 1585 en gedurende de avondperiode maximaal 120 bedraagt. In de berekening wordt ervan uitgegaan dat 75% van deze bezoekers met de auto komt. Dit resulteert in circa 1200 auto's gedurende de dagperiode en 90 gedurende de avondperiode.

Aangezien een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk is, wordt als toetsingskader uitgegaan van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (uitgave 2009). Daarnaast wordt als toetsingskader de geluidnormering van het Activiteitenbesluit milieubeheer gehanteerd. De toetsingswaarde uit de VNG-publicatie komen overeen met de toetsingswaarden van het Activiteitenbesluit. Aldus is getoetst aan de volgende waarden:

- Voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau als gevolg van geluidbronnen binnen de inrichting is getoetst aan een etmaalwaarde van 50 dB(A).
- Voor het maximaal geluidniveau als gevolg van geluidbronnen binnen de inrichting is getoetst aan een etmaalwaarde van 70 dB(A).
- Indirecte hinder als gevolg van verkeersbewegingen die zijn toe te schrijven aan het bedrijf, is getoetst aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde met een maximale grenswaarde van 65 dB(A) etmaalwaarde.

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveau

Samengevat kan de conclusie worden getrokken dat ten aanzien van de woningen nabij de (bestaande) inrit tussen Rootven 36 en 38 de etmaalwaarde voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau van 50 dB(A) wordt overschreden met 4 dB(A) (zijgevel Rootven 36 en rechter appartement). Het pand Rootven 36 betreft een dove gevel.

Ter plaatse van de woningen nabij de zuidoostelijke (nieuwe) in- en uitrit vindt ter plaatse van 4 gevels een overschrijding van de grenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde plaats. Drie van deze gevels betreffen dove gevels en kunnen in het kader van het Activiteitenbesluit milieubeheer buiten beschouwing blijven. In de beoordeling in het kader van een goede ruimtelijke ordening worden deze gevels wel in de beoordeling meegenomen. De resterende gevel betreft de achtergevel van de woning Rootven 20 (1e verdieping, overschrijding 3 dB). De overschrijding ter plaatse van de achtergevel van de woning Rootven 20 wordt

veroorzaakt door voertuigbewegingen van de auto's van de bezoekers. Een reductie middels bronmaatregelen valt buiten de mogelijkheden van de opdrachtgever. Het afschermen van de bron is in theorie mogelijk. Om te kunnen voldoen aan de grenswaarde van 50 dB(A) dient op de grens tussen het perceel van de woning en de inrit/parkeerterrein van de supermarkt (dus zowel zuidwest als noordwestzijde) een scherm te worden geplaatst met een hoogte van 4 meter. Een dergelijke maatregel is planologisch niet acceptabel. Met een geluidbelasting van 53 dB(A) etmaalwaarde wordt wel voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) zoals genoemd als stap 3 van de VNG-publicatie. Daarnaast is een waarde van 53 dB(A) in het kader van het Activiteitenbesluit milieubeheer, als maatwerkvoorschrift vast te stellen. De dove gevels moeten in het kader van een goede ruimtelijke ordening worden meegenomen. De geluidbelasting bedraagt maximaal 55 dB(A) etmaalwaarde. Bij een binnenniveau van 35 dB(A) etmaalwaarde is sprake van een goede ruimtelijke ordening. Teneinde een binnenniveau van 35 dB(A) te garanderen is een geluidwering van $55-35=20$ dB noodzakelijk. De eis aan de geluidwering van een standaard gevel bedraagt conform het Bouwbesluit 2012 minimaal 20 dB. Hierin zijn te openen delen opgenomen. De geluidwering van een gevel wordt bepaald door de "zwakste schakel" en dat zijn doorgaans kieren als gevolg van te openen delen en ventilatievoorzieningen. In dove gevels zijn deze zwakke schakels niet aanwezig zodat een geluidwering van 20 dB haalbaar is. Ook voor de dove gevels is derhalve sprake van een goede ruimtelijke ordening.

De conclusie is dat er op enkele punten sprake is van een overschrijding van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau. Door het borgen van de dove gevels en de overige maatregelen, zoals de afschermingen, in het bestemmingsplan kan toch worden voldaan aan het uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening.

Maximaal geluidniveau

De maximale geluidbelasting ter plaatse van de dove gevels nabij de nieuwe zuidoostelijke inrit bedraagt ten hoogste 70 dB(A) gedurende de dag- en avondperiode. Aangezien het dove gevels betreffen mag zonder meer worden aangenomen dat de geluidwering van de gevels voldoende is om aan een binnenniveau van 55 dB(A) etmaalwaarde (maximaal geluidniveau) te kunnen voldoen.

De maximale geluidniveaus ter plaatse van de gevels nabij de bestaande inrit als gevolg van de laad- en loshandelingen bedragen gedurende de dagperiode maximaal 86 dB(A). Deze activiteiten mogen in het kader van het Activiteitenbesluit milieubeheer buiten beschouwing blijven, maar moeten in de beoordeling van een goede ruimtelijke ordening wel meegenomen worden. Deze niveaus worden veroorzaakt door op die locatie reeds bestaande activiteiten. De wijziging leidt niet tot een verslechtering van de bestaande situatie. Bovendien vinden deze activiteiten slechts enkele keren per dag plaats. Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van het maximale geluidniveau sprake is van goede ruimtelijk ordening.

Indirecte hinder

Indirecte hinder heeft betrekking op het beoordelen van het geluid vanwege verkeer buiten de inrichtingsgrenzen, dat in principe tot de inrichting behoort. Daarvoor wordt de circulaire "Geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van vergunningverlening op basis van de Wet milieubeheer", d.d. 29 februari 1996 toegepast. Daarin wordt uitgegaan van een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde met een maximale grenswaarde van 65 dB(A) etmaalwaarde.

Uit de berekeningen blijkt dat de geluidbelasting ten gevolge van de indirecte hinder ter plaatse van de woningen maximaal 53 dB(A) etmaalwaarde bedraagt. Hiermee wordt de grenswaarde van 50 dB(A) met maximaal 3 dB overschreden. Aan de maximale grenswaarde van 65 dB(A) etmaalwaarde wordt ruim voldaan. Een geluidbelasting van 53 dB(A) ten gevolge van de indirecte hinder wordt als acceptabel aangemerkt.

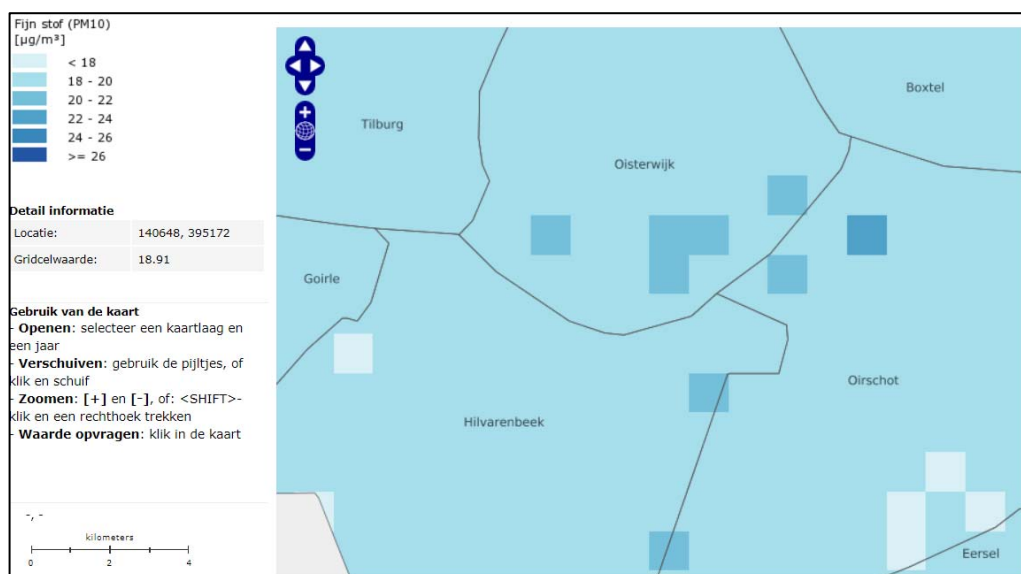
4.3. Bodem

Ten behoeve van de gewenste uitbreidingen heeft Agel adviseurs een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd overeenkomstig NEN 5740 ter plaatse van de beoogde uitbreidingen. Het verkennend bodemonderzoek heeft als doel inzicht te krijgen in de actuele milieuhygiënische kwaliteit van de bodem. Op basis van de resultaten van het verkennend bodemonderzoek dient te worden vastgesteld of de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem een beletsel vormt voor de voorgenomen bouwactiviteiten. Op basis van de resultaten van het uitgevoerde verkennend bodemonderzoek wordt geconcludeerd dat in het mengmonster van de bovengrond van het oostelijk deel van de locatie licht verhoogde gehalten aan koper, zink en PAK zijn aangetoond. In het grondwater overschrijden de gehalten aan barium en koper de streefwaarden. Op basis van de resultaten van het onderzoek dient de hypothese 'onverdacht' formeel te worden verworpen. De licht verhoogde gehalten in de grond en in het grondwater geven echter geen reden de onderzoeksopzet te herzien of voor het uitvoeren van een aanvullend bodemonderzoek. Tot slot wordt geconcludeerd dat de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem redelijkerwijs geen bezwaar vormt voor het voorgenomen gebruik van de locatie en de voorgenomen bouwactiviteiten. Een kopie van dit rapport is als bijlage 3 bij deze toelichting gevoegd.

4.4. Luchtkwaliteit

In het kader van een planologische procedure dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de wettelijke normen voor wat betreft luchtkwaliteit. Hierbij dient het effect op de luchtkwaliteit in de omgeving als gevolg van een nieuwe ontwikkeling, alsook de toetsing aan de Wet luchtkwaliteit in beeld te worden gebracht. Met de Wet luchtkwaliteit wordt de wijziging van de Wet milieubeheer op het gebied van luchtkwaliteitseisen (opgenomen in Hoofdstuk 5, titel 2 Wm, Stb. 2007, 414) bedoeld. In die wet zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor verontreinigende stoffen in de buitenlucht. Met name de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) worden beleidsmatig relevant geacht.

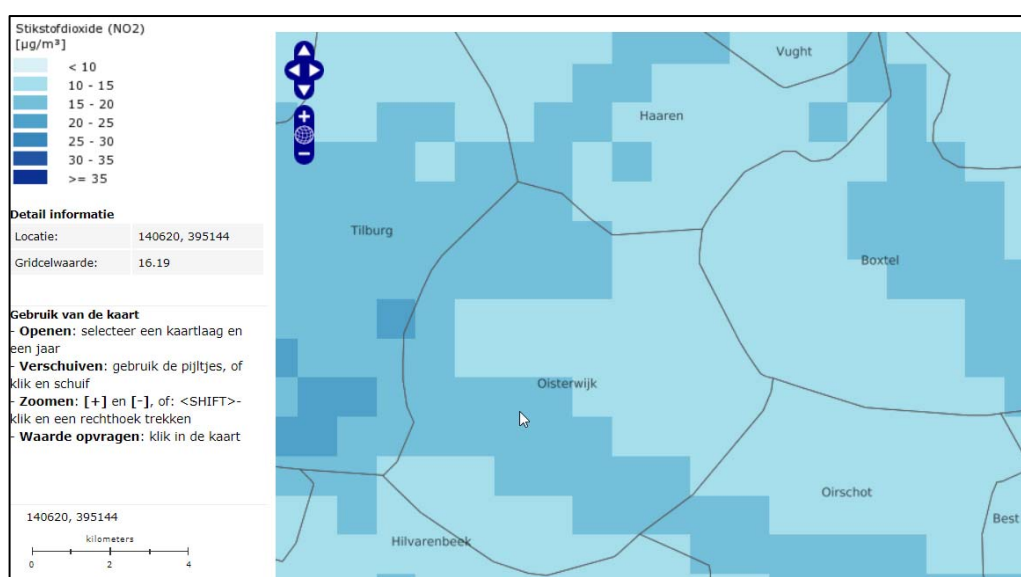
Met behulp van de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaart Nederland (RIVM) kan inzicht worden gegeven in de jaargemiddelde achtergrondconcentratie voor diverse stoffen waaronder stikstofdioxide en fijn stof. Het onderstaand kaartje geeft die weer voor fijn stof.



Figuur 8 Afdruk Grootchalige Concentratie- en Depositiekaart Nederland met jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM₁₀)

Uit dit overzicht blijkt dat heersende achtergrondconcentratie PM₁₀ tussen 18 en 20 µg/m³ aanmerkelijk lager is dan de wettelijke jaargemiddelde concentratie van 40 µg/m³.

Voor wat betreft de achtergrondconcentratie van stikstofdioxide (NO₂) geeft de onderstaande figuur de achtergrondconcentratie aan.



Figuur 9 Afdruk Grootchalige Concentratie- en Depositiekaart Nederland met jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂)

Uit dit overzicht blijkt dat heersende achtergrondconcentratie stikstofdioxide tussen 15 en 20 µg/m³ aanmerkelijk lager is dan de wettelijke jaargemiddelde concentratie van 40 µg/m³.

In het Besluit 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling 'Niet in betekende mate bijdragen' (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Hierin is bepaald dat de concentratiebijdragen NO₂ en

PM₁₀ als NIBM mogen worden beschouwd wanneer deze jaargemiddeld maximaal 1,2 µg/m³ bedragen. Wanneer hiervan sprake is, wordt voldaan aan artikel 5.16 eerste lid, onder c van de Wm en kan een uitgebreid luchtonderzoek achterwege blijven. De uitbreidingen die dit plan mogelijk maakt zullen leiden tot een minimale toename van het autoverkeer.

In de huidige situatie bedraagt het aantal betalende bezoekers op een drukke dag gedurende de dagperiode maximaal 1585 en gedurende de avondperiode maximaal 120. Wanneer ervan wordt uitgegaan dat 75% van de bezoekers met de auto komt resulteert dit in de huidige situatie in 1300 motorvoertuigen per etmaal. Het aantal vrachtwagens bedraagt 5 per dag en het aantal bestelwagens 4 per dag. In de nieuwe situatie wijzigen deze beide aantallen niet. Ervan uitgaande dat dit plan in de worst case-situatie leidt tot een toename van het autoverkeer van 10% blijkt uit toepassing van de rekentool dat deze situatie voldoet aan de randvoorwaarden voor het niet in betekenende mate bijdragen. Hierna is de afdruk van de rekentool opgenomen waarbij wordt uitgegaan van realisering in 2019.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Jaar van planrealisatie		2019
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		260
Aandeel vrachtverkeer		0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,17
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,04
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 10 berekening bijdrage extra verkeer aan luchtkwaliteit

Uit deze berekening blijkt dat de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van NO₂ en PM₁₀ in de buitenlucht. Rekening houdend met de bestaande achtergrondconcentraties die ruim beneden de wettelijke normen blijven kan worden geconcludeerd dat deze ontwikkeling past binnen de kaders van een goede ruimtelijke ordening.

4.5. Water

4.5.1. Inleiding

Nederland is groot geworden door het leven met en de strijd tegen het water. In de 20e eeuw is, doordat er te weinig rekening is gehouden met het waterbelang, veel ruimte aan het water onttrokken en veel afvalwater direct of indirect geloosd op oppervlaktewater. Om de toekomst van Nederland veilig te stellen is het nodig om te anticiperen op klimaatsveranderingen en bij de ruimtelijke planvorming goed rekening te houden met water. De waterbeheerder (Waterschap de Dommel) heeft de taak, kennis en kunde om daar zorg voor te dragen.

Daarom is het belangrijk om het waterschap vroegtijdig te betrekken bij de planvorming.

4.5.2. Beleidskader

Op Europees, nationaal en stroomgebiedsniveau wordt gewerkt aan de Kaderrichtlijn Water (KRW). De KRW streeft naar duurzame en robuuste watersystemen. Basisprincipes van het nationaal en Europees beleid zijn: meer ruimte voor water, voorkomen van afwenteling van de waterproblematiek in ruimte of tijd en stand-still (géén verdere achteruitgang in de huidige (2000) chemische en ecologische waterkwaliteit).

Het streven naar een veilig, gezond en duurzaam waterbeheer staat in de belangstelling. Thema's zoals 'water in de stad' en 'water als ordenend principe' zijn beleidsspeerpunten op alle overheidsniveaus. Het vroegtijdig betrekken van de waterbeheerder en het meewegen van het waterbelang is, door middel van de Watertoets, sinds 1 november 2003 verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening. Het belangrijkste instrument vanuit het Waterschap is de Keur 2015 van Waterschap de Dommel. In het Verbreed Gemeentelijk Riolerings Plan (V-GRP) 2015-2019 heeft de gemeente Oisterwijk haar visie op het stedelijk waterbeheer vastgelegd. Het bovenstaande resulteert in een voorkeursvolgorde voor het verwerken van hemelwater waarbij optie 1 het meest wenselijk en optie 5 het minst wenselijk is:

1. Hergebruik
2. Vasthouden
3. Bergen en afvoeren
4. Afvoeren naar oppervlaktewater (direct of indirect)
5. Afvoeren naar de riolering

Aan de hand van deze waterparagraaf wordt duidelijk gemaakt hoe binnen dit plan met water wordt omgegaan.

4.5.3. Beoordeling

Ten behoeve van de beoordeling van dit aspect is door Agel Adviseurs een waterparagraaf opgesteld. Die is als bijlage 4 bij deze toelichting gevoegd. Hieronder wordt samenvattend de watersituatie beschreven waarbij voor een uitgebreidere motivering wordt verwezen naar het rapport.

Gebiedsomschrijving

De kern Moergestel bevindt zich op een zandrug die enigszins hoger ligt dan de omgeving. Aan de oostzijde van de kern gaat de hogere zandrug over een vrij kleine afstand over in het beekdal van de Reusel. Deze overgang is in het landschap duidelijk zichtbaar. Het maatgevende maaiveldniveau ligt op ca. 11,50 m +N.A.P in het plangebied (bron: AHN, d.d. 10-01-2019).

Huidige en toekomstige situatie van de planlocatie

Oppervlaktes	Huidig in m ²	Toekomstig in m ²
Daken	1735	1994
Groene daken	0	0
Verharding	3185	3397
Halfverharding	471	0
Totaal	5391	5391

Bodem

De bodem is lokaal opgebouwd uit een bovenlaag (tot 1,6 á 2,1 m –mv) van humushoudend, zeer fijn, zwak tot sterk siltig zand. Hieronder zijn tot 3 m –mv zeer fijne, zwak tot matig siltige zandafzettingen geregistreerd (bron: Indicatief geohydrologisch onderzoek, d.d. 08-07-2005). De doorlatendheid van de bodem is bepaald op ca. 0,1 m/dag (bron: Indicatief geohydrologisch onderzoek, d.d. 08-07-2005), waarmee deze als ‘matig’ tot ‘slecht’ te classificeren is.

Grondwater

Ter plaatse is sprake van een gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) van 10,23 m +N.A.P. Opgemerkt wordt dat de freatische grondwaterstromingsrichting lokaal kan worden beïnvloed door de aanwezigheid van oppervlaktewater, kabels en leidingen, cunetten, funderingen en dergelijke.

Oppervlaktewater

In de directe omgeving van het plangebied bevindt zich geen oppervlaktewater.

Afvalwater

Het vuilwater wordt in de huidige situatie afgevoerd op het gemeentelijke gemengde stelsel. In deze situatie wordt geen wijziging gebracht.

Benodigde berging

Conform het hemel- en grondwaterbeleid van de gemeente Oisterwijk, is het uitgangspunt dat op de planlocatie de compensatieberging op basis van de totale toekomstige oppervlakteverharding verwerkt wordt.

Omdat de compensatieberging minimaal 60 mm per m² bedraagt, moet op basis van de themakaart Keur voor het plangebied met een toekomstig verhard oppervlak van 5.391 m² minimaal 323,46 m³ bergings- en infiltratievoorziening gerealiseerd worden.

De locatie beschikt al over een aantal bergings- en infiltratievoorzieningen. In 2006 is 11,2 m³ aan infiltratiekratten geplaatst. In 2009 en 2016 zijn hier respectievelijk 52 m³ en 29,2 m³ aan toegevoegd, waarmee de resterende bergingsopgave ($323,46 - 11,2 - 52 - 29,2 =$) 231,06 m³ bedraagt. Door middel van het toepassen van infiltratie-units zal deze bergingsopgave worden gerealiseerd. In de als bijlage opgenomen waterparagraaf is gedetailleerd aangegeven waar op het terrein en op welke wijze deze voorzieningen worden gerealiseerd.

4.6. Externe veiligheid

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op de beperking en/of beheersing van de risico's voor de omgeving vanwege gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen en veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het uitgangspunt van het beleid is dat burgers voor de veiligheid van hun omgeving mogen rekenen op een minimum beschermingsniveau (plaatsgebonden risico). Daarnaast moet de kans op een groot ongeluk met meerdere slachtoffers (groepsrisico) worden afgewogen en verantwoord bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen het invloedsgebied van een risicobron.

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (Bevi) van belang. Aanvullend zijn in allerlei andere regelingen, zoals het Activiteitenbesluit, veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden. Daarnaast is het toetsingskader voor omgeving van transportassen en buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd in

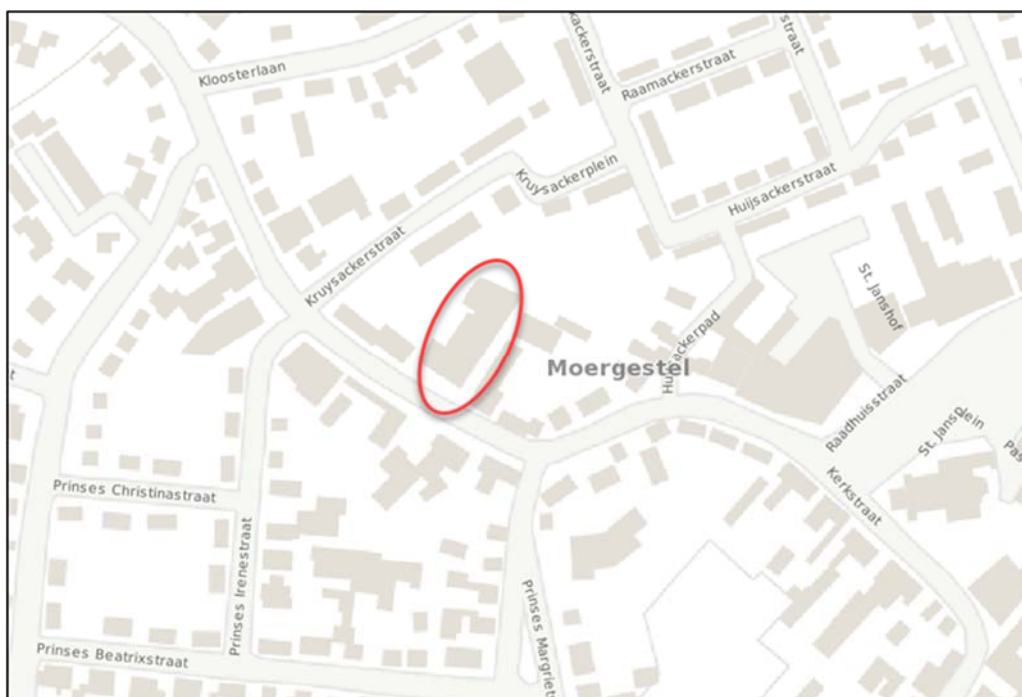
respectievelijk de "Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen", "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb), "Besluit externe veiligheid transportroutes" (Bevt) en het Basisnet.

Voor zowel de handelingen met gevaarlijke stoffen bij bedrijven als het transport van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, namelijk het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Plaatsgebonden Risico (PR)

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans dat een fictief persoon op een bepaalde plaats, komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Hierna is een uitsnede van de Risicokaart Nederland opgenomen.



Figuur 11 Uitsnede risicokaart Nederland projectlocatie

Zoals op de bovenstaande figuur te zien is, liggen er in de omgeving van het plangebied geen risicovolle inrichtingen of objecten.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1.000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording.

Beleidsvisie externe veiligheid gemeente Oisterwijk

De gemeente Oisterwijk heeft in 2009 'De beleidsvisie externe veiligheid Gemeente Oisterwijk Externe Veiligheid "Wat is dat en hoe gaan we er mee om?" vastgesteld. In deze beleidsvisie wordt inzicht gegeven in de aanwezige risico's in de gemeente Oisterwijk. Om zowel ruimte te bieden voor de ontwikkeling van bedrijvigheid, de ruimtelijke ontwikkeling van de woonkernen én er voor te zorgen dat de veiligheidsrisico's beperkt en beheersbaar blijven wordt aan de hand van het beleid (ambities) sturing gegeven aan de situering van bedrijven

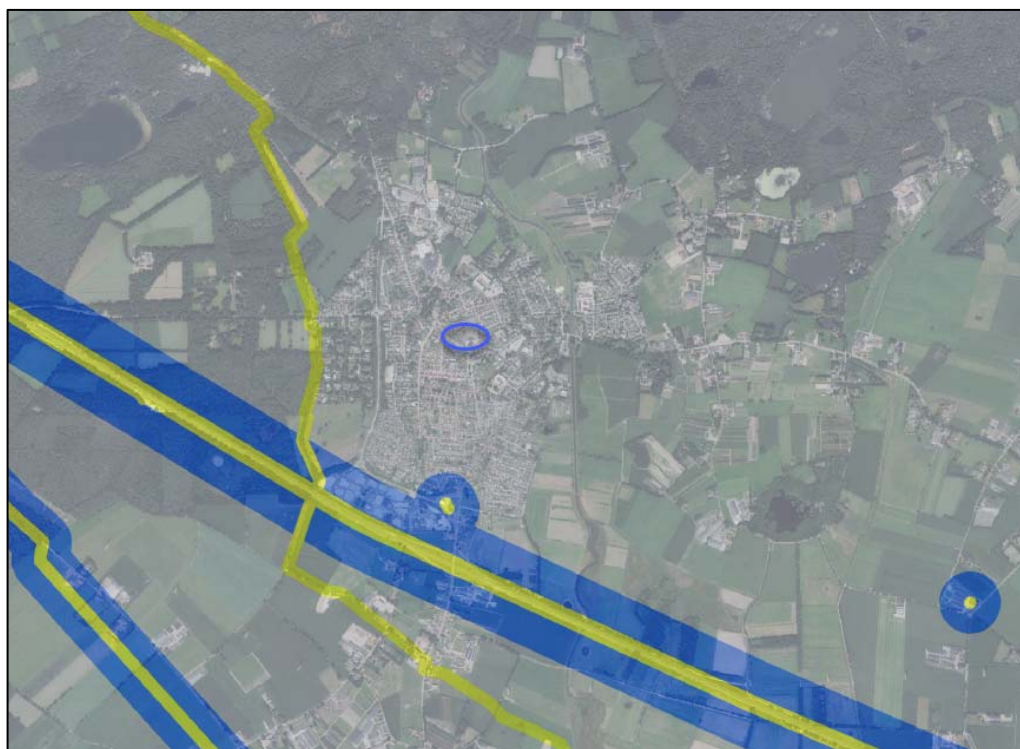
met een risicocontour en aan ruimtelijke ontwikkelingen binnen risicocontouren. Bovendien zijn de aanpak en de organisatie beschreven, waarmee het beleid wordt gerealiseerd. Met de beleidsvisie externe veiligheid geeft de gemeente Oosterwijk haar visie op de beheersing van veiligheidsrisico's binnen de gemeentegrenzen. In de beleidsvisie zijn drie gebiedstypen opgenomen: woonwijken, buitengebied en bedrijventerreinen. Per gebiedstype zijn de ambities weergegeven. Deze ontwikkeling valt binnen het gebiedstype woonwijken.

Voor de standaardverantwoording van het groepsrisico gelden de navolgende randvoorwaarden.

Risicobron	Afstand ontwikkeling
Categoriale Bevi-inrichtingen	> Invloedsgebied of 200 m
Niet-categoriale Bevi-inrichting	> Invloedsgebied of 750 m
Transportroutes	> 200 m
Buisleidingen	> Invloedsgebied of 200 m

Figuur 12 randvoorwaarden voor standaardverantwoording groepsrisico uit gemeentelijk beleid

In het onderstaande kaartje is dat nogmaals visueel weergegeven, waarbij de projectlocatie met een blauwe cirkel is weergegeven.



Figuur 13 toepassingsgebied standaard verantwoording groepsrisico.

Voor de verdere verantwoording van het groepsrisico wordt verwezen naar het document in bijlage 5.

Uit het bovenstaande blijkt dat externe veiligheid geen belemmering oplevert voor het realiseren van het initiatief.

5. Omgevingsaspecten

5.1. *Parkeren*

De gemeente Oisterwijk heeft op 24 augustus 2016 een nieuwe Nota Parkeernormen vastgesteld, die de parkeerfondsverordening uit 2010 vervangt. Met behulp van die parkeernormen wordt voor ruimtelijke ontwikkelingen de parkeereis bepaald. De parkeereis is het totaal aantal parkeerplaatsen dat de initiatiefnemer moet realiseren bij een voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling, waarbij parkeren op eigen terrein c.q. binnen het plangebied uitgangspunt is. In de nota wordt uitgegaan van een gebiedsindeling met daaraan gekoppelde parkeernormen, gespecificeerd per functie. De planlocatie behoort tot het centrumgebied van Moergestel. Voor een supermarkt (gemiddeld prijsniveau) wordt uitgegaan van een parkeernorm van 3,1 parkeerplaats per 100 m² bvo.

In de huidige situatie heeft de supermarkt een bvo van 1862 m², hetgeen leidt tot een parkeereis van 58 parkeerplaatsen. De bewoners van de bovenwoningen parkeren aan de voorzijde van het gebouw op het Rootven.

De uitbreiding van de winkel en het magazijn geeft een toename van ongeveer 265 m², hetgeen een parkeereis oplevert van (afgerond) 9 parkeerplaatsen. Dat brengt de totale parkeereis op 67 parkeerplaatsen. Op eigen terrein worden 70 parkeerplaatsen gerealiseerd, zodat aan deze eis wordt voldaan, zoals ook blijkt uit figuur 6.

5.2. *Natuur en ecologie*

Bij ruimtelijke planvorming is een toetsing aan de natuurwetgeving verplicht. Vanaf 1 januari 2017 geldt de nieuwe Wet natuurbescherming. Deze wet heeft drie wetten vervangen, namelijk de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Er is een verschuiving opgetreden in de tabellen voor soortenbescherming. Sommige soorten worden beter beschermd, sommige soorten komen in een lager beschermingsregime of worden nieuw toegevoegd. De algemene zorgplicht blijft daarbij bestaan voor alle inheemse flora- en fauna. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) (de voormalige Ecologische Hoofdstructuur).

Door middel van een verkennende quickscan flora- en fauna is door Ekoza een beoordeling gemaakt van de effecten die het plan zal hebben op beschermde natuurwaarden. Hierdoor wordt duidelijk of het plan in overeenstemming is met de natuurwetgeving. In deze paragraaf worden alleen de conclusies en aanbevelingen vermeld. De complete quickscan is opgenomen als bijlage 6.

Conclusies soortenbescherming

De voorgenomen werkzaamheden zullen geen negatief effect opleveren voor de instandhouding van verblijfplaatsen of de instandhouding van het leefgebied van beschermde soorten.

Conclusies gebiedsbescherming

Het plangebied ligt buiten de grenzen van Natuurnetwerk Nederland, waardoor er geen effecten op de kernkwaliteiten van het gebied zijn. Het afwegingskader EHS hoeft niet te worden doorlopen.

Stikstofdepositie

Door de uitspraken van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 is de systematiek van de PAS echter vernietigd en is ook de drempelwaarde van 0,05

mol/ha/jr niet langer geldend. Daarom is een Aeriusberekening uitgevoerd zowel voor de bouwfase als voor de gebruiksfase.

Daarbij is relevant dat, behalve de geringe uitbreiding van de winkel van 64 m², de nieuw toe te voegen bouwdelen niet worden verwarmd en derhalve geen stikstofemissie met zich meebrengen. Vervolgens is voor de stikstofemissie nog de wijziging van de verkeerstromen van belang.

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat de realisatie van het plan, zowel in de bouwfase als in de gebruiksfase, niet leidt tot een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van de omliggende Natura 2000-gebieden. Op grond van de Wet Natuurbescherming geldt daarom een vrijstelling van de vergunningplicht. Nader onderzoek is niet noodzakelijk. De Wet natuurbescherming vormt geen belemmering voor het initiatief. In bijlage 7 is een memo opgenomen waarin dit onderzoek en de resultaten daarvan nader worden toegelicht.

5.3. Archeologie en cultuurhistorie

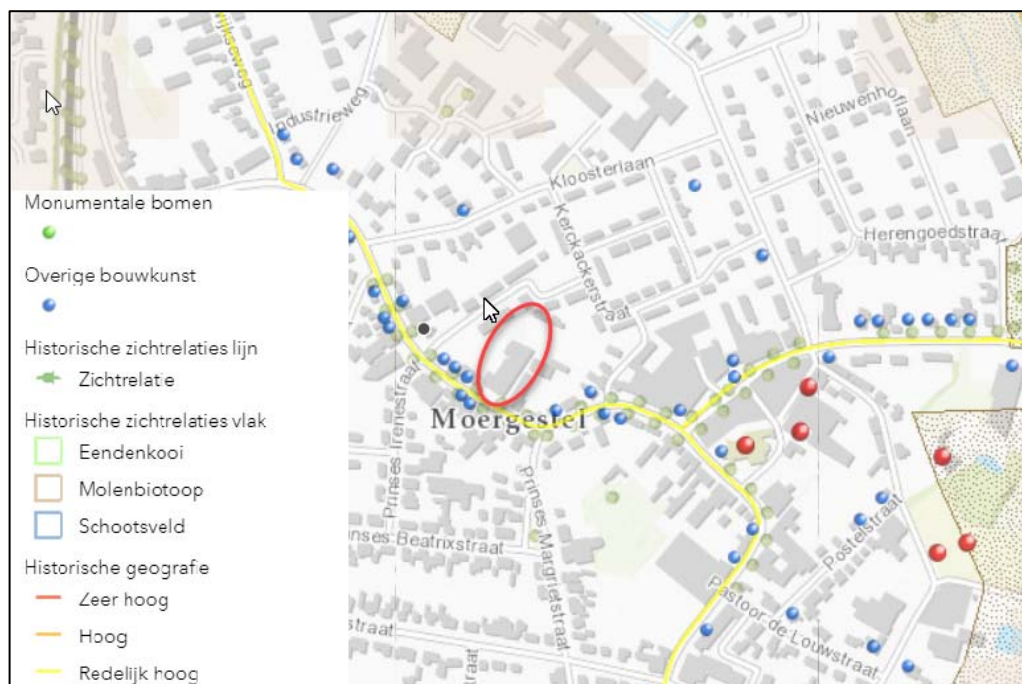
5.3.1. Archeologie

Het plangebied heeft ingevolge het geldende bestemmingsplan een dubbelbestemming “Waarde – archeologie 3” en voor een klein deel “Waarde – archeologie 1”. Dit betekent dat gezien de omvang van de voorgenomen bodemingrepen archeologisch vooronderzoek nodig is.

In november 2015 heeft Transect een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek geeft invulling aan die verplichting en is als bijlage 8 bij deze toelichting gevoegd. Op basis van het vooronderzoek is vastgesteld dat het plangebied een lage verwachting heeft op de aanwezigheid van archeologische resten. Dit is gebaseerd op de aanwezigheid van een hoge mate van verstoring van de oorspronkelijke bodemopbouw in het plangebied, de vondst van restanten van natte bodems en het ontbreken van archeologische indicatoren. Op grond van die conclusie zijn ten aanzien van de voorgenomen initiatieven geen aanvullende maatregelen noodzakelijk voor wat betreft de berging van archeologische waarden.

5.3.2. Cultuurhistorie

Zoals uit de onderstaande figuur blijkt, is het oude lint bestaande uit het Rootven en de Oisterwijkseweg een lijn van redelijk hoge cultuurhistorische waarde. Omdat geen wijzigingen voorgenomen worden aan de zijde van het plangebied dat grenst aan het Rootven, beïnvloedt het plan de cultuurhistorische waarden niet.



Figuur 14 Uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart Brabant

5.4. Technische infrastructuur

In de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen hoogspanningslijnen en GSM-masten. Bestaande kabels en leidingen voor zover die zijn gelegen aan de zijde van het Rootven zijn voor het plangebied niet relevant aangezien geen bouwkundige wijzigingen aan dat deel van het plangebied zijn voorgenomen. Deswege levert de technische infrastructuur geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling.

6. Juridische planopzet

6.1. Inleiding

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels en gaat vergezeld van onderhavige toelichting. De verbeelding vormt samen met de planregels het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangeduid met daaraan gekoppelde regels met betrekking tot bouwen en gebruik. De toelichting bij het plan heeft geen juridisch bindende werking maar biedt een overzicht van de onderzoeksresultaten en planmotivatie.

6.2. Algemene toelichting verbeelding

De analoge verbeelding bestaat uit één planverbeelding. Het plangebied is weergegeven en getekend op een bijgewerkte en digitale kadastrale ondergrond, schaal 1:1000. De bestemming "Centrum-1" is aangegeven alsmede voor zover relevant de overige bestemmingen.

6.3. Algemene toelichting regels

Voor dit bestemmingsplan zijn de regels van het vastgestelde en vigerende bestemmingsplan Kom Moergestel als uitgangspunt genomen. Voor zover relevant zijn daarbij de aanpassingen

die worden voorgenomen in het nieuwe plan, die zich beperken tot het aanpassen van de regels op onderdelen, tevens meegenomen.

6.4. Toelichting bestemmingen

6.4.1. “Centrum-1”

Voor het plangebied geldt de bestemming Centrum - 1 overeenkomstig het vigerende plan. De Centrum - 1-bestemming is opgenomen voor het Sint Jansplein en de winkellinten tot aan het Rootven, gericht op versterking van het winkelgebied van Moergestel. Het is gewenst in het centrumgebied van Moergestel, inclusief de lintbebouwing, ruime mogelijkheden te bieden voor de dynamiek en de wisseling van functies. Op zich is ieder pand geschikt voor een centrumfunctie. Voorwaarde is dat deze dynamiek zich afspeelt binnen dit gebied, waarbij met name ook woningen kunnen worden omgezet naar ander gebruik. Binnen deze bestemming zijn op de eerste plaats detailhandel en dienstverlening toegestaan. Enkele functies die in de regel als maatschappelijke voorzieningen worden aangeduid, tegenwoordig als 'cultuur en ontspanning', zijn eveneens toelaatbaar. Hiermee wordt een gevarieerd centrumgebied nagestreefd. Wonen, met name op de verdieping, is belangrijk in het centrumgebied. Dit zorgt voor leefbaarheid, ook 's avonds. Woningen zijn naast de centrumfunctie aanwezig en zijn prima passend, ook op de begane grond. De aanwezige horecafunctie kan zonder meer worden gecontinueerd. De toelaatbaarheid is gekoppeld aan de Staat van Horeca-activiteiten. De omvang van de gebouwen mag per perceel maximaal 60% bedragen. Dit biedt enerzijds voldoende uitbreidingsmogelijkheden voor de centrumfuncties en houdt anderzijds voldoende rekening met de omgeving. Het bouwvlak op de verbeelding geeft aan waarbinnen de gebouwen worden gerealiseerd. De voorste grens van het bouwvlak ligt meestal op de voorste perceelsgrens, met name rondom het Sint Jansplein. Op andere locaties, zoals verderop in de lintbebouwing, wordt door enige afstand aan te houden tot de voorste perceelsgrens, een ruimer straatbeeld (met voorerf/tuin) behouden. De goothoogten en bouwhoogte van de hoofdgebouwen zijn 6 meter en 10 meter. Deze hoogtematen sluiten aan op het vigerende bouwregime en bieden voldoende ruimte. Voor de delen van percelen die in de bestemming Centrum - 1 zijn aangewezen voor 'parkeerterrein' (aan het Rootven), is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, zodat die gedeelten kunnen worden bebouwd op voorwaarde dat elders op het perceel of in de directe omgeving in voldoende parkeergelegenheid kan worden voorzien.

6.4.2. Dubbelbestemming “Waarde – Archeologie 1”

Een klein deel van het plangebied aan het Rootven heeft de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' en die gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor behoud en bescherming van archeologische waarden. Binnen deze dubbelbestemming zijn uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan waarvan de bebouwde oppervlakte niet meer bedraagt dan 50 m², ten behoeve van de gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geen grondwerkzaamheden worden uitgevoerd dieper dan 30 cm onder het peil en, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging van bestaande bouwwerken, de oppervlakte wordt uitgebreid binnen een afstand van maximaal 3 meter van de bestaande fundering wordt gebouwd. Van deze voorwaarden kan middels een omgevingsvergunning worden afgeweken indien op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond, dat de archeologische waarden door de bouwactiviteiten niet onevenredig worden of kunnen worden geschaad.

6.4.3. Dubbelbestemming “Waarde – Archeologie 3”

De voor 'Waarde - Archeologie 3' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor behoud en bescherming van waardevolle verwachte archeologische informatie in de bodem. Binnen deze dubbelbestemming zijn uitsluitend gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan waarvan de bebouwde oppervlakte niet meer bedraagt dan 250 m², ten behoeve van de gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geen grondwerkzaamheden worden uitgevoerd dieper dan 50 cm onder het peil en, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging van bestaande bouwwerken, de oppervlakte niet wordt uitgebreid, niet dieper dan de bestaande fundering wordt gebouwd en gebouwen maximaal 3 meter uit de plaats van de bestaande fundering worden opgericht. Van deze voorwaarden kan middels een omgevingsvergunning worden afgeweken indien op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond, dat de archeologische waarden door de bouwactiviteiten niet onevenredig worden of kunnen worden geschaad.

7. Uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan en de grondexploitatie.

7.1. Financiële uitvoerbaarheid

Op 1 juli 2008 is samen met de Wet ruimtelijke ordening (Wro) de Grondexploitatiewet (Grexxwet) in werking getreden. In deze Grexxwet is bepaald dat een gemeente bij het vaststellen van een planologische maatregel, die mogelijkheden biedt voor de bouw van één of meer hoofdgebouwen, verplicht is maatregelen te nemen die verzekeren dat de kosten die gepaard gaan met de ontwikkeling van de locatie worden verhaald op de initiatiefnemer van het plan. Voor de ontwikkeling van dit plan is er sprake van een particulier initiatief. De gemeente Oisterwijk zal in het kader van het bepaalde in de Grexxwet daarom alle door de gemeente te maken kosten verhalen op de initiatiefnemer. Er is geen anterieure overeenkomst nodig want er is geen sprake van een bouwplan zoals omschreven in artikel 6.2.1. Bro. De gemeentelijke kosten worden via toepassing van de Legesverordening vergoed. Door de initiatiefnemer wordt een planschadeverhaalsovereenkomst gesloten met de gemeente Oisterwijk waarin is bepaald dat de initiatiefnemer de kosten voor rekening neemt.

7.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bij de beoordeling van het eerder voor dit initiatief ingediende principeverzoek heeft de gemeente als randvoorwaarde gesteld dat via een omgevingsdialoog de omwonenden van het plangebied moesten worden geïnformeerd over de met dit plan beoogde ontwikkeling.

Om daaraan invulling te geven is een inloopbijeenkomst georganiseerd op donderdag 30 maart 2017 van 19.00 uur tot 20.30 uur in café De Brouwer, Rootven 11 te Moergestel. De betrokkenen zijn uitgenodigd via een brief die tijdig bij de adressen in de omgeving is bezorgd. In totaal betreft dat 44 adressen. Tevens is voor de, niet individueel uitgenodigde, belangstellenden een persbericht gemaakt voor De Nieuwsklok.

Tijdens de inloopbijeenkomst zijn de plannen nader toegelicht en zijn vragen beantwoord. De reacties tijdens deze bijeenkomst waren in het algemeen positief te noemen. Een verslag van deze omgevingsdialoog is als bijlage 9 bijgevoegd.

Vanwege het tijdsverloop tussen die inloopbijeenkomst en het in procedure brengen van het plan hebben wij een schriftelijke informatieronde gehouden waarbij wij de destijds betrokken bewoners schriftelijk hebben geïnformeerd over het plan en de procedure.

8. Procedure

Het ontwerpbestemmingsplan wordt ingevolge artikel 3.9a en volgende van de Wet ruimtelijke ordening gedurende zes weken ter visie gelegd, waarbij gelegenheid wordt geboden tot het indienen van zienswijzen.

Er zijn gedurende de terinzagelegging geen zienswijzen ingediend.