

Compositie 5 stedenbouw bv

Boschstraat 35

4811 GB Breda

telefoon 076 – 5225262

email info@c5s.nl

internet www.c5s.nl

kvk Breda 20083802

Gemeente Drimmelen

Bestemmingsplan

“Moerseweg 8” te Hooge Zwaluwe

Projectnummer: 151988

Datum: 27 juni 2019

Gemeente Drimmelen

Bestemmingsplan

“Moerseweg 8” te Hooge Zwaluwe

Inhoud

1. Toelichting
2. Regels
3. Verbeelding

id.nr. : NL.IMRO.1719.6bp16moerseweg8-vg01

d.d. : 27 juni 2019

Projectleider:	dhr. T. van Baast MSc.
Projectmedewerker:	mevr. N.M.C. Biemans MSc.
Status:	Vastgesteld

Toelichting

INHOUD

1	INLEIDING	3
1.1	Inleiding	3
1.2	Liggen en begrenzing plangebied	4
1.3	Vigerend bestemmingsplan	6
1.4	Leeswijzer	7
2	BELEIDSKADER	9
2.1	Inleiding	9
2.2	Rijksbeleid	9
2.3	Provinciaal beleid	15
2.4	Gemeentelijk beleid	26
3	BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE	31
3.1	Inleiding	31
3.2	Omgeving van het plangebied	31
3.3	Huidige situatie plangebied	34
4	PLANBESCHRIJVING	37
4.1	Planopzet	37
4.2	Parkeerterrein	38
4.3	Landschappelijke inpassing	40
4.4	Bestemmen bestaande uitbouw garage	41
5	PLANOLOGISCH RELEVANTE (MILIEU)ASPECTEN	43
5.1	Inleiding	43
5.2	Bodem	43
5.3	Waterhuishouding	44
5.4	Cultuurhistorie	48
5.5	Archeologie	50
5.6	Ecologie	52
5.7	Wegverkeerslawaaï	56
5.8	Bedrijven en milieuzonering	57
5.9	Externe veiligheid	57
5.10	Luchtkwaliteit	60
5.11	Kabels en leidingen	61
5.12	Milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling	62
6	JURIDISCHE PLANTOELICHTING	65
6.1	Inleiding	65
6.2	Opbouw van de regels	65
6.3	Regels	65
7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	69
7.1	Inleiding	69
7.2	Toepassing Grondexploitatiewet	69
7.3	Economische uitvoerbaarheid	69

8	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	71
8.1	Inleiding	71
8.2	Planologische procedure	71

Bijlagen

- Bijlage 1 Taxatie kwaliteitsverbetering
- Bijlage 2 Berekening kwaliteitsinvestering landschap
- Bijlage 3 Historisch bodemonderzoek
- Bijlage 4 Watertoets
- Bijlage 5 Nota van inspraak en wettelijk vooroverleg



Topografische kaart van Hooge Zwaluwe en omgeving. Bron: Basisregistratie Topografie, 2012



Uitsnede topografische kaart ter plaatse van het plangebied. Het plangebied is geduid met een rode contour.

1 INLEIDING

1.1 Inleiding

Achtergrond

De gemeente Drimmelen heeft, ten opzichte van de omringende gemeenten, een duidelijk 'groenblauw imago'; natuur en water voeren de boventoon. De gemeente wenst dit beeld te behouden en waar mogelijk te versterken. Als gevolg van deze wens worden beperkingen gesteld aan de mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling in het algemeen en de ontwikkeling van bedrijventerreinen in het bijzonder. Ten aanzien van de benutting van ruimte op bestaande bedrijventerreinen en daarnaast de ontwikkeling van nieuw areaal bedrijventerrein geldt dat deze ten dienste dienen te staan aan de uitplaatsing van bedrijven uit de kernen, de groei van lokale bedrijven en voor starters in de gemeente. Voor de vestiging van grote bedrijven of bedrijven die niet meer op de bedrijventerreinen in de gemeente Drimmelen passen, geldt dat binnen de regio Amerstreek wordt gezocht naar een geschikte locatie. Daarnaast streeft de gemeente naar kwaliteitsverbetering, optimale benutting en bereikbaarheid en goede landschappelijke inpassing van de bedrijventerreinen. Revitalisering van bedrijventerreinen gaat vóór uitbreiding.

Aanleiding

Aan de Moerseweg 8 te Hooge Zwaluwe is sinds enkele decennia het vervoersbedrijf Dutax Reizen bv (verder: Dutax) gevestigd. Dutax is een bedrijf dat voorheen was gevestigd in de kern Hooge Zwaluwe, aan de Havenstraat, maar dat vanwege groei van de bedrijfsactiviteiten in 1993 is uitgeplaatst naar het reeds bestaande bedrijvencluster aan de Moerseweg. Dit bedrijvencluster is circa 350 meter ten oosten van Hooge Zwaluwe gelegen. Dutax is een vervoersbedrijf dat actief is in het bijzonder schoolvervoer, zittend ziekenvervoer, vakantievervoer en ander groepsvervoer. Als gevolg van een succesvolle bedrijfsvoering en ontwikkelingen in de markt, waardoor concurrerende aanbieders zijn gestopt dan wel overgenomen, heeft Dutax sinds enige jaren opnieuw behoefte aan extra stalling- en parkeerruimte. Het huidige bedrijfsperceel aan de Moerseweg 8 kan niet voorzien in deze ruimte. Om deze behoefte toch te accommoderen heeft Dutax gedurende enige jaren samengewerkt met andere bedrijven die zijn gevestigd in het bedrijvencluster aan de Moerseweg, alwaar ruimte op deze bedrijfspercelen (tijdelijk) kon worden gehuurd. Nu deze bedrijven deze ruimte zelf nodig hebben voor de eigen bedrijfsactiviteiten, is het noodzakelijk dat Dutax zelf voorziet in voldoende stalling- en parkeerruimte.

De voertuigen van Dutax (circa 350 in totaal) worden door het eigen personeel in eigen beheer gehouden; de voertuigen zijn dan ook dagelijks geparkeerd bij het personeelslid. Echter het onderhouden, repareren, van reclames voorzien en het aanpassen van de voertuigen dient in een garage te gebeuren. Gelet op de omvang van het wagenpark heeft Dutax aan de Moerseweg een eigen garage. De werkzaamheden in deze garage vinden met name plaats in de vakantieperiodes, omdat de scholen dan gesloten zijn. Juist in deze periode is dan ook behoefte aan additionele stallings- en parkeerruimte, omdat dan (nagenoeg) álle voertuigen naar de garage moeten. Ook is het logistiek wenselijk en noodzakelijk dat, gelet op deze

piekperiode, bedrijfswagens via een bepaalde routing over het terrein kunnen bewegen.

Om, nu elders geen ruimte meer kan worden gehuurd, te kunnen voorzien in de extra stallings- en parkeerruimte én daarnaast een goede routing over het bestaande terrein te waarborgen is het gewenst om de bestaande bedrijfslocatie uit te breiden. Hiertoe heeft Dutax een aangrenzend agrarisch perceel van 1,6 hectare aangekocht. Gewenst is om op deze gronden, noordelijk en westelijk van het huidige bedrijfsperceel, in de benodigde parkeerruimte te voorzien en om een ontsluitingsroute te realiseren. Daarnaast wordt voorgenomen om over te gaan tot een grootschalige landschappelijke inpassing van het bedrijf, aangezien dit in het verleden niet heeft plaatsgevonden.

Doel en reikwijdte bestemmingsplan

De voorgenomen beperkte uitbreiding van het vervoersbedrijf en landschappelijke inpassing daarvan op de gronden ten noorden en westen van het huidige bedrijfsperceel is niet mogelijk binnen het vigerende bestemmingsplan “Kern Hooze Zwaluwe”, zoals vastgesteld op 28 januari 2016. Om de voorgenomen ontwikkeling mogelijk te maken dient voor deze gronden een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in de juridisch-planologische basis voor de voorgenomen ontwikkeling. Het plan kent samengevat de volgende doelen, namelijk:

- het juridisch-planologisch mogelijk maken van een uitbreiding van het bestaande bedrijfsperceel van een bestaand vervoersbedrijf aan de Moerseweg 8, met dien verstande dat de uitbreiding uitsluitend betrekking heeft op het realiseren van extra (half)verharding ten behoeve van het tijdelijk stallen en parkeren van voertuigen;
- het juridisch-planologisch verzekeren van de aanleg en instandhouding van een landschappelijke inpassing van het totale bedrijfsperceel van het vervoersbedrijf;
- het juridisch-planologisch verankeren van een bestaande uitbouw van het pand van de garage, waarvoor eerder een omgevingsvergunning voor het bouwen is verleend, maar welke nog niet is opgenomen in het vigerende bestemmingsplan.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Ligging

Het plangebied is gelegen in Hooze Zwaluwe, in het bedrijvencluster aan de Moerseweg dat circa 350 meter (noord)oostelijk van de kern van het dorp is gelegen. De kern van Hooze Zwaluwe wordt gevormd door een noord-zuid verlopend dorpslint, waarbij dit dorpslint halverwege wordt doorsneden door de voormalige Langstraatspoorlijn. Deze spoorlijn is thans nog beperkt in gebruik voor het goederenvervoer op het baanstuk Lage Zwaluwe – Oosterhout. Ten oosten van het dorpslint is, aansluitend aan de lintbebouwing en gelegen ten noorden van de spoorlijn, een veldsportcomplex aangelegd. Ten oosten van het veldsportcomplex is één agrarisch perceel gelegen, waarna het bedrijvencluster Moerseweg is gelegen. Dit bedrijvencluster bestaat uit meerdere bedrijven aan de oostzijde van de weg en één bedrijf ten westen van deze weg, in het verlengde van het veldsportcomplex. Dit solitair gelegen bedrijf ten westen van de Moerseweg vormt, met de omringende agrarische gronden, het plangebied.



Luchtfoto van het plangebied en omgeving. Links is het dorpslint van Hooge Zwaluwe zichtbaar, met aansluitend het veldsportcomplex. Ten oosten daarvan is het bedrijventcluster gelegen. Het plangebied is weergegeven met een rode contour. Bron: StreetSmart.nl, 2018.

Begrenzing

Het plangebied bestaat uit zowel het huidige bedrijfsperceel van vervoersbedrijf Dutax als de direct noordelijk en westelijk daaraan grenzende agrarische gronden. De oostelijke begrenzing van het plangebied wordt gevormd door de Moerseweg. In het zuiden wordt het plangebied begrensd door een sloot en berm van de aangrenzende Stationsweg. In het westen en noorden wordt het plangebied begrensd door twee watergangen.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Toetsingskader

Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingsplan "Kern Hooge Zwaluwe", zoals vastgesteld op 28 januari 2016. Ter plaatse van het plangebied gelden de bestemmingen 'Agrarisch', 'Bedrijventerrein' en 'Water'. Binnen de bestemming 'Agrarisch' zijn de gronden, voor zover gelegen binnen het plangebied, bestemd voor agrarisch grondgebruik, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, extensief recreatief medegebruik, erfbeplanting, bijbehorende parkeervoorzieningen en overige verhardingen. Binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' zijn gronden bestemd voor bedrijven die zijn genoemd in ten hoogste categorie 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten en ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning' ook een bedrijfswoning. De gronden mogen tevens worden gebruikt voor bijbehorende parkeervoorzieningen en overige verhardingen.

Beoordeling

Het plan tot realisatie van (half)verhardingen ten behoeve van het stallen en parkeren van motorvoertuigen van een vervoerbedrijf is, voor zover deze verhardingen zijn gelegen binnen de bestemming 'Agrarisch', strijdig met de gebruiksregels van het

vigerende bestemmingsplan. Binnen deze bestemming mogen namelijk uitsluitend 'parkeervoorzieningen' en 'overige verhardingen' worden gerealiseerd ten behoeve van de bestemming. Nu de parkeervoorzieningen en verhardingen noodzakelijk zijn ten behoeve van de bestemming 'Bedrijf', zijn deze voorzieningen (gebruik) strijdig met de bestemming. Ook de aanleg van landschappelijke inpassing is strijdig met de bestemming 'Agrarisch', nu landschappelijke inpassing verstrekkender is dan uitsluitend het realiseren van erfbeplanting. Daarnaast bevat de bestemming 'Agrarisch' niet de juiste waarborgen voor het bindend aanleggen en in stand houden van de landschappelijke inpassing. Voor zover de 'parkeervoorzieningen' en 'overige verhardingen' zijn gelegen binnen de bestemming 'Bedrijventerrein', dit betreft gronden die zijn gelegen ten westen van de bedrijfswoning, bestaat er géén strijd met het vigerende bestemmingsplan.



Uitsnede bestemmingsplan "Kern Hooge Zwaluwe", gecombineerd met satellietfoto. Het plangebied is rood omkaderd. Bron: ruimtelijkeplannen.nl, 2018.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het voorliggende initiatief uitsluitend strijdig is met de gebruiksregels van het vigerende bestemmingsplan, voor zover gronden zijn gelegen binnen de bestemming 'Agrarisch'. Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in een nieuwe juridisch-planologische regeling om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken. Ten behoeve van een overzichtelijke en eenduidige bestemmingsregeling is het gehele (toekomstige) bedrijfsperceel van het vervoerbedrijf in het plangebied begrepen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een omschrijving van de vigerende ruimtelijke beleidskaders gegeven. In hoofdstuk 3 wordt in het kort de bestaande situatie in het dorp en in het plangebied beschreven. Hoofdstuk 4 gaat in op de planbeschrijving, waarna in hoofdstuk 5 de milieuhygiënische en planologische aspecten aan bod komen. In hoofdstuk 6 worden de bestemmingsplanregels en de verbeelding toegelicht. Tenslotte komt in hoofdstuk 7 de economische uitvoerbaarheid aan bod en in hoofdstuk 8 de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

2 BELEIDSKADER

2.1 Inleiding

De beleidscontext voor het plangebied wordt gevormd door landelijke, provinciale, en gemeentelijke beleidsrapportages. In dit hoofdstuk is het relevante beleid samengevat.

2.2 Rijksbeleid

2.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), 2012

Toetsingskader

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. Deze structuurvisie vormt de uitwerking van de ambities van het Rijk, op basis van haar verantwoordelijkheden, in Rijksdoelen en daarmee samenhangende nationale belangen op het gebied van een samenhangend ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Het Rijk heeft tot doel Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te maken in een periode van economische conjunctuurschommelingen, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen. Aanleiding voor het vaststellen van de visie is de constatering dat het voorheen geldende ruimtelijke Rijksbeleid onvoldoende bijdroeg aan het behalen van deze doelen, onder meer door het veroorzaken van bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving en een te sectorale blik op vraagstukken. Om dit te keren brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat en laat het meer over aan gemeenten en provincies.

Het Rijk onderscheidt thans nog dertien nationale belangen; uitsluitend op basis van deze belangen intervenueert het Rijk in de ruimtelijke ordening. Een groot deel van deze belangen leidt tot het reserveren van ruimte voor functies. Dit betreft dan bijvoorbeeld het reserveren van ruimte voor waterberging, militaire activiteiten en de uitbreiding van het hoofdwegennet. Deze belangen zijn vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro). Eén van de belangen die niet leidt tot een ruimtereservering is het belang van een 'zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten'. In het kader van dit belang heeft het Rijk besloten om, ten behoeve van het verminderen van de bestuurlijke drukte en het neerleggen van verantwoordelijkheden bij decentrale overheden, de verstedelijkingsstrategie te wijzigen. Dit houdt in dat het bundelingsbeleid, verdichtingsbeleid, locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen, beleid voor basiskwaliteit, stedelijke netwerken, nationale landschappen en rijksbufferzones is afgeschaft en dat daar slechts één beleidslijn voor terug komt: de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Deze 'ladder' heeft tot doel het principe van vraaggericht programmeren en het principe van zorgvuldig ruimtegebruik bindend voor te schrijven bij de afwegingen van gemeenten en provincies. Dit belang is als procesvereiste vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Grondgedachte van de 'ladder' is dat een activiteit op meerdere locaties zou kunnen plaatsvinden en dat vervolgens de planologisch meest juiste locatie gekozen moet worden. Dat gaat uit van de activiteit. Hiermee wordt beoogd om de voorheen bestaande praktijk, waarbij in veel gevallen een bestemming wordt gezocht voor een bepaalde locatie (bv. herbestemmen van een voormalige vuilstortplaats), om te vormen.

Beoordeling

Het voorliggende plangebied is niet gelegen in een gebied waarvoor van rijkswege een ruimtereservering geldt (met uitzondering van de ligging in een radarverstoringsgebied). Uitsluitend het nationale belang van een 'zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten', als vervat in de 'ladder voor duurzame verstedelijking', is van toepassing op het onderhavige bestemmingsplan. Aan dit belang wordt navolgend getoetst.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het onderhavige plangebied niet gelegen is in een gebied waarvoor van Rijkswege een relevante ruimtereservering geldt. Aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking' wordt navolgend getoetst.

2.2.2 Besluit en ministeriële regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, Rarro), 2012

Toetsingskader

Het Rijk heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op provinciaal en gemeentelijk niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmings- en wijzigingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden met daarin een regeling voor een beperkt aantal onderwerpen. Op 1 oktober 2012 is het besluit aangevuld met regels voor de andere beleidskaders uit de SVIR en tevens uit het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte. Een aantal onderwerpen is geregeld in de bij het Barro behorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro).

Beoordeling

Voorliggend plangebied is gelegen binnen het radarverstoringsgebied van het radarstation op vliegbasis Woensdrecht. Rondom dit radarstation mogen geen

bestemmingen opgenomen worden die het oprichten van bouwwerken mogelijk maken die door hun hoogte onaanvaardbare gevolgen kunnen hebben voor de werking van de radar. In het radarverstoringsgebied van Woensdrecht geldt een maximale bouwhoogte van 113 meter voor windturbines. Het onderhavige plan voorziet niet in het oprichten van windturbines.

Voor het overige zijn er ten aanzien van het onderhavige plangebied geen regels uit het Barro en de Rarro van toepassing, aangezien er bij onderhavige ontwikkeling geen nationale belangen of nationaal aangewezen gebieden zijn gemoeid.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat onderhavige ontwikkeling passend is binnen de regels, zoals gesteld in het Barro en de Rarro.

2.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6 lid 2 Bro), 2017

Toetsingskader

Op 1 oktober 2012 is art. 3.1.6, lid 2 toegevoegd aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro); dit artikel bevat de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Met de toevoeging van dit artikel in het Bro is beoogd vanuit een oogpunt van ruimtelijke ordening ongewenste leegstand te vermijden en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren (ECLI:NL:RVS:2017:353, r.o. 18.5). Op 1 juli 2017 is een wijziging van art. 3.1.6, lid 2 Bro in werking getreden. Het Bro regelt thans dat 'de verantwoording van een juridisch verbindend ruimtelijk besluit van een decentrale overheid dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving dient te bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Tevens is geregeld dat indien het ruimtelijk besluit die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, de verantwoording een motivering dient te bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien'. De definiëring van enkele van de in het artikel genoemde begrippen in art. 1.1.1 Bro laat onverlet dat de 'ladder voor duurzame verstedelijking' als een 'open norm' is te kwalificeren. Dit houdt in dat de norm inhoudelijk open is en onder verschillende omstandigheden nader ingevuld moet worden. Sinds de inwerkingtreding van het artikel heeft de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State (ABRvS) in haar jurisprudentie de norm veelvuldig ingevuld en daardoor verder begrensd. Op 28 juni 2017 heeft de ABRvS een zogenoemde 'overzichtsuitspraak' gedaan (ECLI:NL:RVS:2017:1724, r.o. 2 t/m 12.8), waarin de dan geldende en op basis van de voornoemde wijziging te behouden jurisprudentielijnen nader uit een worden gezet. Op basis van deze jurisprudentielijnen kan de 'ladder voor duurzame verstedelijking' concreet worden toegepast.

Beoordeling

Toepassing van de 'ladder voor duurzame verstedelijking' houdt een antwoord op de volgende rechtsvragen in. Indien een rechtsvraag positief kan worden beantwoord, dient de 'ladder' verder te worden doorlopen. Indien een rechtsvraag negatief wordt beantwoord, dan is de 'ladder' niet (verder) van toepassing dan wel kan niet aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking' worden voldaan.

- a. Voorziet het onderhavige besluit in een stedelijke ontwikkeling?
- b. Voorziet het onderhavige besluit in een nieuwe stedelijke ontwikkeling?
- c. Is er sprake van een behoefte aan de voorziene ontwikkeling?

- d. Is de voorziene ontwikkeling gelegen buiten bestaand stedelijk gebied?
- e. Is het mogelijk om de voorziene ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren?

a. Voorziet het onderhavige besluit in een stedelijke ontwikkeling?

Ten aanzien van bedrijfsruimte geldt dat indien het ruimtelijk besluit voorziet in een terrein met een ruimtebeslag van meer dan 500 m² of in een gebouw met een bruto-vloeroppervlakte groter dan 500 m², deze ontwikkeling in beginsel als een stedelijke ontwikkeling dient te worden aangemerkt.

Het onderhavige bestemmingsplan maakt ter plaatse van het plangebied de aanleg van een parkeerterrein mogelijk. De ontwikkeling voorziet in een toename van de (half)verharding van circa 7500 m². Het ruimtelijk besluit voorziet hierdoor in een terrein met een ruimtebeslag van meer dan 500 m². Gelet hierop is de ontwikkeling te classificeren als 'stedelijke ontwikkeling'. De 'ladder voor duurzame verstedelijking' dient verder te worden doorlopen.

b. Voorziet het onderhavige besluit in een nieuwe stedelijke ontwikkeling?

Uit de 'overzichtsuitspraak' van de ABRvS blijkt dat van een 'nieuwe' stedelijke ontwikkeling kan worden gesproken als uit een onderling samenhangende beoordeling van het ruimtelijke besluit, in vergelijking met het voorgaande planologische regime, blijkt dat er sprake is van een functiewijziging en dat sprake is van een groter planologisch beslag op de ruimte.

Het plangebied bestaat uit het terrein van Dutax en agrarische gronden. Het onderhavige ruimtelijk besluit maakt ter plaatse van het plangebied de bouw van een parkeerterrein mogelijk. In het oostelijk plandeel wordt het ruimtegebruik geïntensiveerd door het bestaande parkeerterrein efficiënter in te richten. Daarnaast wordt een deel van de onbebouwde gronden die zijn gelegen bij de bedrijfswoning, voor zover deze gronden niet direct aan de woning grenzen, getransformeerd tot parkeerterrein. Op deze wijze wordt het bestaande bedrijfsperceel van Dutax zoveel mogelijk geïntensiveerd. Het westelijke en noordelijke plandeel bestaan uit agrarische gronden. Op deze gronden wordt beoogd een parkeerterrein aan te leggen dat alleen tijdens schoolvakanties in gebruik is. Doordat er sprake is van een functiewijziging en van een groter planologisch beslag op de ruimte, voorziet het onderhavige besluit in een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De 'ladder voor duurzame verstedelijking' dient verder te worden doorlopen.

c. Is er sprake van een behoefte aan de voorziene ontwikkeling?

Uit de 'overzichtsuitspraak' van de ABRvS blijkt dat, indien sprake van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling', de behoefte aan de nieuwe stedelijke ontwikkeling in het ruimtelijk besluit dient te worden beschreven. Het kan hierbij zowel gaan om een kwantitatieve behoefte als een kwalitatieve behoefte. De beschrijving van de behoefte dient te worden gebaseerd op voldoende actuele, concrete en zo mogelijk cijfermatige gegevens. Het is niet in strijd met art. 3.1.6, lid 2 Bro als voor de onderbouwing van de behoefte in het ruimtelijk besluit wordt verwezen naar een of meer onderzoeksrapporten of beleidsdocumenten.

Ten aanzien van de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan bedrijventerreinen binnen de Provincie is in 2014 in opdracht van de provincie Noord-Brabant een behoefte­raming opgesteld (Rapport 'Behoeft­raming Bedrijvent­rein Noord-Brabant 2014-2040', 14 oktober 2014). Uit deze behoefte­raming blijkt dat, gedifferentieerd per regio, er een regionale behoefte aan bedrijvent­rein bestaat van 353 hectare in de regio West-Brabant in de periode 2014-2020. In de periode 2021-2030 bestaat er een additionele behoefte van 78 hectare. Na deze periode neemt de behoefte af. Het totale benodigde netto areaal bedrijvent­reinen gaat daardoor op de lange termijn langzaam richting een stabilisatie. De logistiek is een sector die in alle regio's in deze periode nog wel een positieve ontwikkeling van de ruimtebehoefte kent. Dutax maakt, als vervoersbedrijf weliswaar actief in het reizigersvervoer, deel uit van de logistieke sector. Gesteld kan worden dat de beoogde uitbreiding van het bedrijvent­rein in Hooge Zwaluwe voorziet in een deel van de actuele regionale behoefte.

Naast de kwantitatieve behoefte aan bedrijvent­reinen kan ook de kwalitatieve behoefte aan bedrijvent­reinen worden betrokken in de belangenafweging. Dutax is reeds gedurende enkele decennia op de gronden aan de Moerseweg 8 gevestigd, nadat het bedrijf eerder uit de kern van Hooge Zwaluwe is verplaatst. Dutax wenst haar bedrijfsactiviteiten zoveel mogelijk te concentreren op één plaats, omdat het uit logistiek oogpunt niet efficiënt en effectief is om het onderhoud en de reparatie van het motorvoertuigenpark op afzonderlijk deellocaties uit te voeren. Immers, zouden dan extra kilometers gereden moeten worden tussen locaties om de benodigde reparaties van voertuigen uit te kunnen laten voeren. Daarnaast zou dan ook de kunde van de werknemers verspreid worden. Om een efficiënte bedrijfsvoering te behouden in een concurrerende markt is het dan ook gewenst om op één locatie gevestigd te blijven. Verder geldt dat de uitbreiding van het bedrijvent­rein uitsluitend voorziet in de realisatie van een parkeerterrein dat slechts tijdelijk in gebruik is. Alleen wanneer alle voertuigen gelijktijdig terug worden gehaald voor reparatie (dit is nagenoeg uitsluitend in de schoolvakanties, gelet op de klanten van het vervoerbedrijf), zal het parkeerterrein gedurende een aantal weken (volledig) worden benut. Om die reden wordt dan ook gestreefd naar een zo 'groen' mogelijke aanleg van het parkeerterrein (halfverharding). De 'ladder voor duurzame verstedelijking' dient verder te worden doorlopen.

d. Is de voorziene ontwikkeling gelegen buiten bestaand stedelijk gebied?

Uit de wetstekst en de 'overzichtsuitspraak' van de ABRvS blijkt dat indien de 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' buiten 'bestaand stedelijk gebied' is gelegen, de verantwoording in het ruimtelijke besluit een motivering dient te bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Onderhavig plan is grotendeels gelegen binnen bestaand stedelijk gebied van Hooge Zwaluwe. Het westelijk en noordelijk deel van het plangebied is gelegen buiten bestaand stedelijk gebied. Hier wordt het parkeerterrein aangelegd dat slechts tijdelijk in gebruik is. Binnen de kern van Hooge Zwaluwe is geen beschikbare planologische ruimte voor het planvoornemen. De 'ladder voor duurzame verstedelijking' dient verder te worden doorlopen.

- e. Is het mogelijk om de voorziene ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren?

Beschouwd is of de gewenste aanleg van het parkeerterrein niet binnen overige delen van het bestaand stedelijk gebied binnen de regio kan worden opgelost door middel van herstructurering en transformatie. Allereerst is hierbij, gelet op de aangrenzende ligging, het bestaande bedrijvencluster ten oosten van Hooge Zwaluwe beschouwd. In dit bedrijvencluster zijn geen mogelijkheden voor de aanleg van het tijdelijke parkeerterrein aanwezig. Dutax huurde namelijk tot voor kort delen van de bedrijfspercelen van deze bedrijven voor het stallen en parkeren van de voertuigen. Het niet langer kunnen gebruiken van deze gronden, omdat de gevestigde bedrijven als gevolg van een verbeterde economische conjunctuur een groei in de bedrijfsactiviteiten kennen, is juist aanleiding voor het onderhavige initiatief. Geconcludeerd kan worden dat gebruik van het bestaand stedelijk gebied ter plaatse van dit bedrijvencluster niet mogelijk is. Ook in Hooge Zwaluwe zelf is het niet mogelijk om binnen bestaand stedelijk gebied een parkeerterrein aan te leggen; een dergelijk groot aaneengesloten oppervlak is niet aanwezig. Bovendien is het ongewenst om herstructurering toe te passen voor een functie met een relatief extensief grondgebruik. Daarnaast is het niet gewenst om een bedrijf met relatief veel verkeersbewegingen in de dorpskern te vestigen.

Ook het bestaand stedelijk gebied in de omgeving van Hooge Zwaluwe is beschouwd. Hieruit blijkt dat er op twee plaatsen in de omgeving voldoende grond beschikbaar en potentieel geschikt is voor vestiging van Dutax. Dit betreft het bedrijventerrein Brieltjespolder in Made en Lage Zwaluwe West in Lage Zwaluwe. Ten aanzien van deze locaties geldt dat voldoende gronden aanwezig zijn, maar dat hervestiging van Dutax om financiële redenen niet in de rede ligt. Beoogd wordt namelijk om uitsluitend een parkeerterrein aan te leggen. Ook het realiseren van een deellocatie is niet gewenst, gelet op de functionele relatie tussen het parkeerterrein en de garage waarin de motorvoertuigen worden gerepareerd. De kosten voor een totale bedrijfsverplaatsing wegen niet op tegen het profijt van het relatief extensief gebruikte parkeerterrein. Ten aanzien van Lage Zwaluwe West geldt bovendien dat hier in het gemeentelijke beleid een andere functie (woongebied) aan is toegedacht. Een verplaatsing over grotere afstand ligt eveneens niet in de rede, gelet op de relatief centrale ligging van Hooge Zwaluwe in het werkgebied van Dutax. Geconcludeerd kan worden dat de voorziene ontwikkeling niet geheel binnen bestaand stedelijk gebied gerealiseerd kan worden.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling voldoet aan het vereiste van de 'ladder voor duurzame verstedelijking'.

2.3 Provinciaal beleid

2.3.1 *Structuurvisie Ruimtelijke Ordening 2010 – partiële herziening 2014*

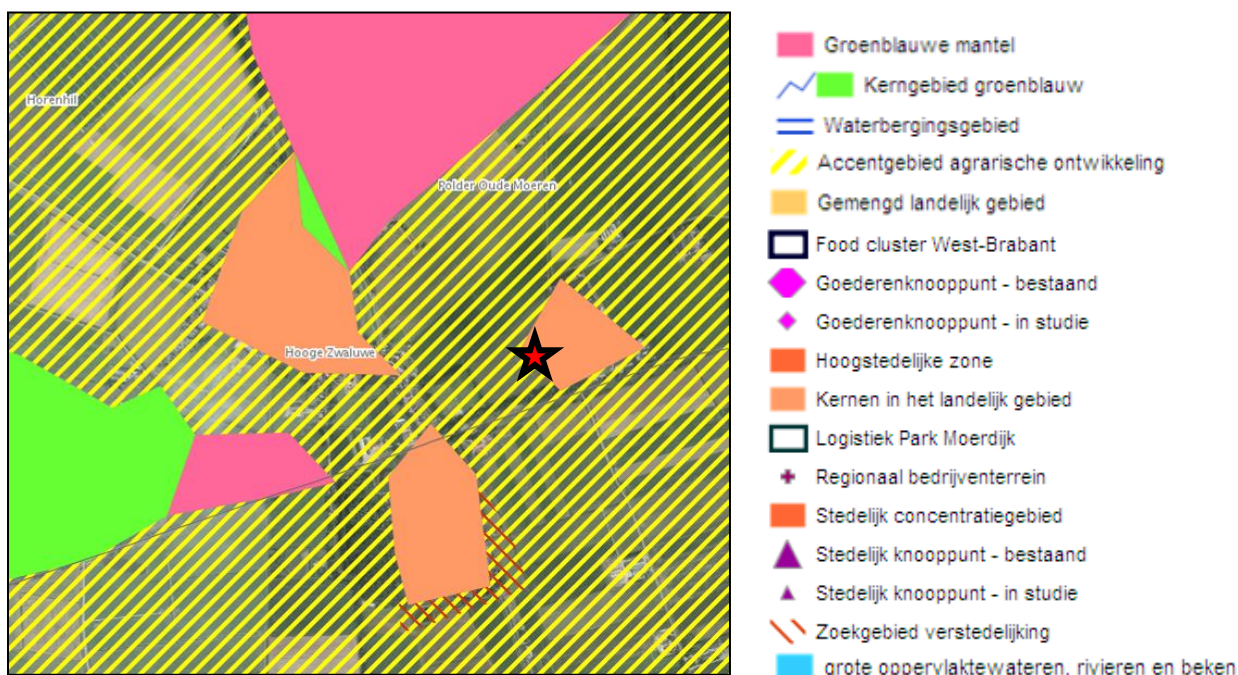
Toetsingskader

De Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) is vastgesteld door Provinciale Staten op 1 oktober 2010 en geeft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). Belangrijke beleidslijnen in de SVRO zijn het principe van concentratie van verstedelijking, zorgvuldig ruimtegebruik, verantwoord omgaan met de natuurlijke basis, het streven naar robuuste en aaneengeschakelde natuurgebieden. Sinds de vaststelling in 2010 hebben Provinciale Staten diverse besluiten genomen die een verandering brengen in de provinciale rol en sturing, of van provinciaal beleid. Deze besluiten zijn vertaald in de partiële herziening van de structuurvisie in 2014, vastgesteld op 7 februari 2014 en in werking op 19 maart 2014.

De, met de partiële herziening ongewijzigde, provinciale sturingsfilosofie is gebaseerd op vijf rollen: ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken en stimuleren. Twee rollen zijn relevant voor onderhavig plan: de ordenende en de beschermende rol. De ordenende rol gaat uit van het behartigen van ruimtelijke belangen en keuzes. Deze zijn geordend in vier ruimtelijke structuren. De structuren geven een hoofdkoers aan: een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor een combinatie van functies. Maar ook waar functies worden uitgesloten of welke randvoorwaarden de provincie aan functies stelt. Binnen de structuren is ruimte voor regionaal maatwerk. De vier onderscheidende structuren zijn: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur. Het uitgangspunt van de beschermende rol is zorgvuldig ruimtegebruik. Bij ruimtelijke afwegingen betekent dat eerst gekeken wordt naar mogelijkheden voor intensivering of hergebruik op of binnen bestaand bebouwd gebied. De provincie wil nieuw stedelijk ruimtebeslag zoveel mogelijk voorkomen.

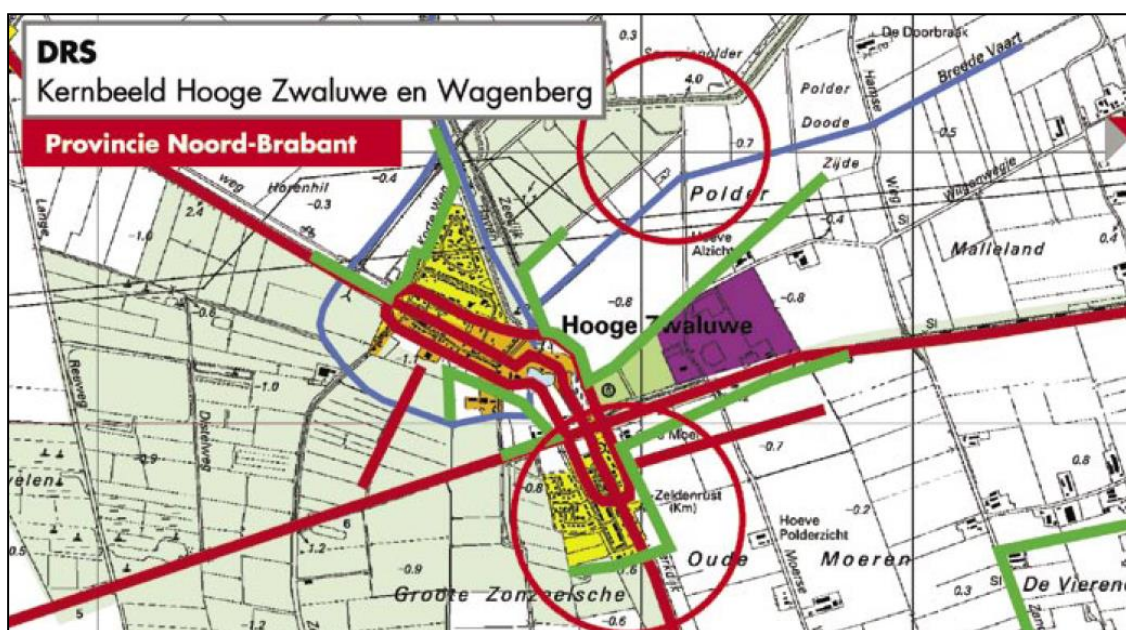
Beoordeling

Voor het plangebied binnen de kern Hooze Zwaluwe geldt met name het accent dat de provincie in het ruimtelijk beleid legt op zorgvuldig ruimtegebruik; de provincie wil de groei en de spreiding van het stedelijk ruimtebeslag afremmen. Voor de 'kernen in het landelijke gebied' waar de kern Hooze Zwaluwe onder valt en waartoe het plangebied behoort, betekent dat het voorkomen van verdere aantasting van het buitengebied centraal staat. Dit houdt in dat het accent op inbreiden en herstructureren ligt. Het aansnijden van nieuwe ruimte voor verstedelijking is pas aan de orde, als gebleken is dat de bouwopgave voor werken niet binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd, ook niet in andere kernen of op andere bedrijventerreinen binnen de betreffende landelijke regio. Als toch nieuw ruimtebeslag nodig is, kan dit alleen daar waar, gelet op de ruimtelijke kwaliteiten binnen dat gebied, verantwoorde uitbreidingsmogelijkheden liggen. Ruimtelijke karakteristieken en kwaliteiten worden dus meer bepalend voor de wijze waarop de (economische) dynamiek in de landelijke regio's haar plek krijgt. Dit heeft tot gevolg dat de bouwmogelijkheden per kern verschillen en dat niet iedere gemeente of iedere kern een nieuwe locatie kan ontwikkelen.



Uitsnede uit de Structurenkaart van de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening. Het plangebied is weergegeven met een rode ster.
Bron: provincie Noord-Brabant.

Het voorliggende initiatief tot aanleg van een parkeerterrein nabij een bestaande garage van een taxibedrijf maakt zowel gebruik van het bestaand stedelijk gebied als van het aangrenzende buitengebied. Voor zover gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied vindt een intensivering van het grondgebruik van het bestaande bedrijfsperceel plaats.



Uitsnede uit het Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld van Hooge Zwaluwe als opgenomen in het Uitwerkingsplan uit 2004. Zichtbaar is dat de beoogde uitbreiding van het stedelijk gebied is gelegen binnen de duurzame contour (groene lijn).

Rondom de bestaande bedrijfswoning zijn thans namelijk gronden gelegen die niet (intensief) worden gebruikt, zowel niet als tuin behorende bij de woning als bij het taxibedrijf. Een deel van deze gronden wordt aangewend voor de aanleg van een deel van het benodigde parkeerterrein. Vanwege de centrale ligging van de bedrijfswoning op het zuidelijk deel van het bedrijfsperceel is het namelijk niet mogelijk om álle gronden in gebruik te nemen als parkeerterrein. Dit zou afbreuk doen aan het straatbeeld en aan de woonkwaliteit.

Gelet op de circa 350 motorvoertuigen van Dutax is het nodig om een parkeerterrein met een bepaalde schaalgrootte c.q. oppervlak te realiseren. Deze schaalgrootte / oppervlak is in de nabijheid van de garage niet meer beschikbaar binnen het bestaand stedelijk gebied, uitgezonderd het bestaande parkeerterrein rondom de garage. Dit bestaande parkeerterrein wordt gedeeltelijk heringedeeld, zodat op deze gronden reeds meer motorvoertuigen kunnen worden gestald. Daarnaast is het nodig om ook andere gronden, grenzend aan het bedrijfsperceel, te betrekken. Voorgenomen wordt om de gronden ten westen en noorden van het bedrijfsperceel in te richten als parkeerterrein. Deze gronden vormen een verantwoorde uitbreidingsmogelijkheid, omdat deze uitbreiding in de richting verloopt van het overige deel van het bestaand stedelijk gebied van Hooge Zwaluwe én omdat op deze gronden relatief weinig landschappelijke waarden aanwezig zijn. Daarnaast wordt voorzien in de realisatie van een fors groenelement, zodat een duurzame afronding van het westelijk deel van het bedrijvenscluster plaatsheeft. In het Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld, als opgenomen in het Uitwerkingsplan 2004 dat ten grondslag heeft gelegen aan de SVRO is de onderhavige locatie bestempeld als afweegbaar voor stedelijke ontwikkeling, mits deze bijdraagt aan een groene afronding van het bedrijvenscluster.

Conclusie

Het voorliggende initiatief is passend binnen het ruimtelijke beleid van de provincie Noord-Brabant.

2.3.2 Verordening ruimte Noord-Brabant

Toetsingskader

In de SVRO zijn de hoofdlijnen van het provinciale beleid voor de komende periode aangegeven. Daarin is voor de doelen en ambities die bereikt moeten worden per onderwerp aangegeven welke instrumenten de provincie wil inzetten. In een aantal gevallen is gekozen voor het instrument 'planologische verordening', bekend als de "Verordening ruimte".

Op 8 juli 2017 heeft Provinciale Staten de gewijzigde versie van de Verordening ruimte Noord-Brabant vastgesteld. Op 11 juli 2017 heeft Gedeputeerde Staten een aanvullende wijziging vastgesteld. Per 1 januari 2018 is een geconsolideerde versie van de verordening beschikbaar met daarin alle actuele regels verwerkt. Deze versie vormt het toetsingskader.

De Verordening ruimte Noord-Brabant bevat zowel algemene regels (o.a. over de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit) als gebiedsgerichte regels. Bij de gebiedsgerichte regels is vervolgens een onderscheid gemaakt naar 'structuren'

(basisregels) en 'aanduidingen' (aanvullende of afwijkende regels ten opzichte van de basisregels of andere aanduidingen).

Beoordeling

Voorliggend plangebied is binnen de Verordening ruimte Noord-Brabant gelegen binnen de structuur 'Gemengd landelijk gebied' en 'Bestaand stedelijk gebied, kern in landelijk gebied'. Ten aanzien van onderhavig initiatief zijn er meerdere sporen die gevolgd moeten worden in het kader van toetsing aan de Vr Noord-Brabant. Ten eerste moet worden voldaan aan de regels voor ontwikkeling binnen de structuur 'Gemengd landelijk gebied', zoals opgenomen in artikel 7 van de Vr Noord-Brabant. Verder moet er voldaan worden aan de regels binnen de structuur 'Bestaand stedelijk gebied, kern in landelijk gebied'. Dit is opgenomen in artikel 4 van de Vr Noord-Brabant. Vervolgens wordt ingegaan op de aanduiding 'Reservering waterberging' conform artikel 14. Deze aanduiding is gelegen op een deel van het plangebied. Daarnaast moet worden voldaan aan de algemene regels voor de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit uit artikel 3 van de Vr Noord-Brabant. De toetsing wordt hierna uitgevoerd.

Hoofdstuk 3: Structuren

Artikel 7.1: Beschrijving gemengd landelijk gebied

Toetsingskader

Een bestemmingsplan dat is gelegen in een gemengd landelijk gebied wijst op zodanige wijze de bestemmingen van de in dat gebied begrepen grond aan dat ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening een onderscheid wordt gemaakt tussen een gebied waar de ontwikkeling van een gemengde plattelandseconomie wordt nagestreefd en een gebied waar de ontwikkeling van een in hoofdzaak agrarische economie wordt nagestreefd. De toelichting bevat hierover een verantwoording.



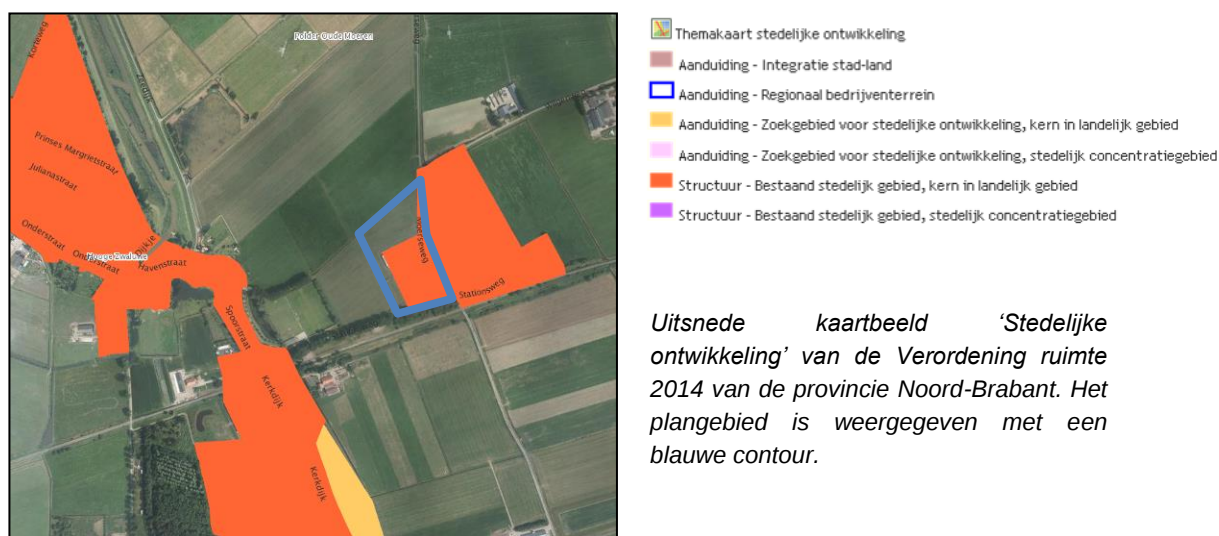
Beoordeling

Het westelijk deel van het onderhavige plangebied is gelegen in het gemengd landelijk gebied. In het gemengd landelijk gebied rondom Hooge Zwaluwe wordt een in hoofdzaak agrarische economie nagestreefd. Gelet op de ligging van het plangebied

tussen een bestaand bedrijvencluster en de bebouwde kom van Hooge Zwaluwe, alwaar tevens een veldsportcomplex is gelegen, kan worden gesteld dat dit gebied minder geschikt is voor het realiseren c.q. behouden van een agrarische economie. Door het ontbreken van bouwvlakken is het gebied evenmin geschikt voor het realiseren van een gemengde plattelandseconomie. Indien hieraan behoefte bestaat leent dit gebied zich daardoor, mede vanwege het ontbreken van waarden, voor uitbreiding van het stedelijke gebied. Een uitbreiding van het bestaand stedelijk gebied, zodat het normale bundelingsbeleid van toepassing is, is gewenst voor de voorliggende ontwikkeling. Hierop wordt ingegaan in de toetsing aan art. 4.11 Vr Noord-Brabant. Gelet hierop is het onderhavige artikel niet meer van toepassing.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het beleid ten aanzien van het gemengd landelijk gebied niet van toepassing is op de onderhavige locatie en dat daarvoor in de plaats het bundelingsbeleid van verstedelijking dient te gelden.



Artikel 4.11: Wijziging grenzen bestaand stedelijk gebied

Toetsingskader

Het College van Burgemeester en Wethouders kan Gedeputeerde Staten verzoeken om de begrenzing van het 'bestaand stedelijk gebied, kern in landelijk gebied' te wijzigen mits het een beperkte afronding van een bestaand stedelijk gebied betreft die tot een logische stedenbouwkundige opzet leidt en er tevens toepassing is gegeven aan kwaliteitsverbetering conform artikel 3.2. Daarbij is de procedure als bedoeld in art. 38.5 van toepassing.

Beoordeling

Het voorliggende initiatief kan worden beschouwd als een beperkte afronding van het bestaand stedelijke gebied. De beperktheid van de afronding is met name gelegen in de geringe oppervlakte die wordt toegevoegd en daarnaast in de geringe ruimtelijke impact van de voorziene ontwikkeling. De herbegrenzing van het bestaand stedelijk gebied leidt tot een logische stedenbouwkundige afronding om de volgende redenen:

- de kern Hooge Zwaluwe kent een lintbebouwde structuur, bestaande uit een dijklint met een verloop van het noordwesten naar het zuiden. Aan dit dijklint hebben na de Tweede Wereldoorlog planmatige uitbreidingen plaatsgevonden in de vorm van monofunctionele woongebieden. Vestiging én uitbreiding van werklocaties heeft om infrastructurele en milieuhygiënische redenen niet grenzend aan dit dijklint plaatsgevonden, maar op enige afstand in een separaat bebouwingscluster aan de Moerseweg. Door deze ruimtelijke ontwikkelingsgeschiedenis is er sprake van een kleinschalige open ruimte tussen het dijklint en het bebouwingscluster. Deze open ruimte is gedeeltelijk ingevuld door een veldsportcomplex, grenzend aan het dijklint. Wat resteert zijn enige agrarische percelen met een voor de omgeving relatief beperkte omvang. Door het bedrijvencluster in beperkte mate naar het westen uit te breiden, in de richting van Hooge Zwaluwe, heeft er geen verdere (visuele) aantasting van het open landschap plaats. Op die wijze wordt invulling gegeven aan het generieke bundelingsbeleid;
- de herbegrenzing leidt niet tot een grote inbreuk op de groene ruimte, omdat de uitbreiding uitsluitend wordt benut voor het realiseren van een parkeerterrein. Bij de inrichting en materialisatie van het parkeerterrein wordt rekening gehouden met het overwegend groene karakter van de omgeving. Zo wordt, daar waar dat mogelijk is, gebruik gemaakt van halfverharding en grastegels;
- er wordt voorzien in een ruime aanleg van landschappelijke inpassing in de vorm van groenvoorzieningen. De aard en omvang van de groenvoorzieningen is groter dan hetgeen te doen gebruikelijk voor het inpassen van uitsluitend een extensief gebruikt en 'groen' aangelegd parkeerterrein. De grote omvang en de te realiseren kwaliteit van de groenvoorzieningen heeft tot doel het gehele bedrijvencluster aan de Moerseweg aan de westzijde en aan de noordwestzijde landschappelijk in te passen. In de huidige situatie is er namelijk van grote afstand, vanwege de openheid van het landschap, zicht op het bedrijvencluster.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het voorliggende plan voorziet in een beperkte afronding die leidt tot een logische stedenbouwkundige opzet. In het licht van de beleidsmatige opgave tot het van toepassing verklaren van het bundelingsbeleid voor verstedelijking, zoals uiteengezet bij de toetsing aan de provinciale structuurvisie, kan er een herbegrenzing plaatsvinden van het bestaand stedelijk gebied. De herbegrenzing vindt plaats met toevoeging van de gronden die zijn gelegen binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' op de verbeelding. Deze gronden zijn in de bestemmingsregeling geduid met de gebiedsaanduiding 'overig – in Verordening ruimte toe te voegen bestaand stedelijk gebied'.

Artikelen 4 / 4.6: Bestaand stedelijk gebied / Aanvullende regels voor bedrijven in kernen in landelijk gebied

Toetsingskader

Om duidelijk te kunnen bepalen waar de bundelingsregels voor stedelijke ontwikkeling en de daarvan afgeleide regels van het beleid gelden is in de Verordening ruimte het bestaand stedelijke gebied van alle Brabantse kernen vastgesteld. Het plangebied komt, door middel van de voornoemde herbegrenzingsprocedure, te liggen binnen het bestaand stedelijk gebied. Onder 'bestaand stedelijk gebied' wordt verstaan: een

aangewezen gebied dat het bestaande ruimtebeslag van een kern bevat ten behoeve van een samenhangende ruimtelijke structuur van stedelijke functies. Binnen het als zodanig aangewezen stedelijk gebied is de gemeente in het algemeen vrij – binnen de grenzen van andere wetgeving én andere artikelen van de Vr Noord-Brabant – om te voorzien in stedelijke ontwikkeling.

In artikel 4.6 Vr Noord-Brabant zijn specifieke regels opgenomen voor bedrijven die zijn gevestigd in kernen in het landelijk gebied. Hoofdregel is dat in deze kernen bouwpercelen van bedrijven maximaal 5000 m² bedragen. Van deze maximale omvang van een bouwperceel kan worden afgeweken, mits wordt verantwoord dat:

- de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken voor het bedrijf om op het in gebruik zijnde bouwperceel tegemoet te komen aan de ruimtebehoefte door middel van zorgvuldig ruimtegebruik, hierbij wordt onder zorgvuldig ruimtegebruik verstaan:
 - een gunstige verhouding tussen bruto en netto ruimtebeslag;
 - een doelmatige verdeling van het ruimtebeslag voor bedrijven in verschillende milieucategorieën;
 - een minimale omvang van de uit te geven bedrijfskavels;
 - een op de aard van het bedrijventerrein aangepast bebouwingspercentage en bouwhoogte;
 - het tegengaan van oneigenlijk ruimtegebruik.
- aantoonbare ruimtelijk-economische belangen voor de lange termijn aanwezig zijn die noodzaken tot uitbreiding of vestiging ter plaatse;
- de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om het bedrijf te verplaatsen naar of te vestigen op een bedrijventerrein in een nabij gelegen stedelijk concentratiegebied of bovenregionaal bedrijventerrein.



Luchtfoto van het bedrijvencluster aan de Moerseweg te Hooge Zwaluwe. Met een rode contour is het huidige bouwperceel van Dutax weergegeven.

Beoordeling

Het oostelijk deel van het plangebied is reeds gelegen in bestaand stedelijk gebied; door middel van het doorlopen van een herbegrenzingsprocedure (art. 4.11, zie hiervoor) wordt beoogd het westelijk deel van het plangebied ook binnen deze structuur te brengen. Binnen het bestaand stedelijk gebied zijn vervolgens de voornoemde regels van art. 4.6 Vr Noord-Brabant van toepassing. Ten aanzien van de hoofdregel geldt dat Dutax in de huidige situatie reeds een groter bouwperceel kent dan 5000 m². Het zuidelijk deel van het bouwperceel is in gebruik bij de bedrijfswoning met daaromheen een tuin in de vorm van een gazon. Het noordelijk deel van het bouwperceel is in gebruik bij het bedrijf Dutax. Op dit deel van het bouwperceel is bedrijfsbebouwing in de vorm van een garage aanwezig. De gronden ten oosten en zuiden van de garage zijn in gebruik als parkeerterrein. Toetsende aan de in art. 4.6 lid 2 Vr Noord-Brabant genoemde voorwaarden kan de gewenste uitbreiding van het bouwperceel als volgt worden gemotiveerd:

- het is, ondanks de grootte van het bouwperceel, feitelijk onmogelijk om op het bestaande bedrijfsperceel geheel tegemoet te komen aan de ruimtebehoefte. Deze feitelijke onmogelijkheid is tweeledig. Ten eerste is op het zuidelijk deel van het bouwperceel de bedrijfswoning gelegen. Deze bedrijfswoning is centraal op het bouwperceel gesitueerd, met daaromheen een tuin in de vorm van een gazon. Door deze ligging van de woning ligt het niet in de rede om de delen van het bouwperceel die zijn gelegen vóór de woning (oostzijde) of naast de woning (zuidzijde) te gebruiken als parkeerterrein. Dit zou afbreuk doen aan het straatbeeld alsmede aan de woonkwaliteit. Ook is het niet mogelijk om de bedrijfswoning te amoveren, aangezien dit kapitaalvernietiging zou betekenen. Ook om milieuhygiënische redenen is het niet mogelijk de bedrijfswoning dichterbij de Moerseweg te projecteren. Aan de overzijde van de Moerseweg zijn namelijk bedrijven uit hoge milieucategorieën gesitueerd. Ten tweede is het ten behoeve van een efficiënte bedrijfsvoering noodzakelijk dat de aan te leggen parkeerplaatsen zijn gelegen grenzend aan de garage. Direct vóór en ná reparatie van de voertuigen kunnen deze dan snel worden gestald. Om, in het kader van een zorgvuldig gebruik van de ruimte, een zo gunstig mogelijke verhouding tussen bruto en netto ruimtebeslag te bereiken zijn de mogelijkheden beschouwd om het bestaande bedrijfsperceel efficiënter in te delen. Zo wordt aan de achterzijde van de bedrijfswoning (westzijde) een deel van het bouwperceel (achtertuin) in gebruik genomen als parkeerterrein. Ook wordt het bestaande parkeerterrein, rekening houdende met de draaicirkels van de motorvoertuigen, zo efficiënt mogelijk ingedeeld. Hierop wordt nader ingegaan in de planbeschrijving. Het efficiënt indelen van het huidige parkeerterrein én het betrekken van het deel van het bouwperceel achter de bedrijfswoning biedt onvoldoende ruimte om alle benodigde parkeerplaatsen te realiseren. Om die reden is een noordelijk en westelijk aangrenzende uitbreiding van het bouwperceel noodzakelijk. Uitbreiding van het bouwperceel in deze richtingen is passend binnen de bestaande doelmatige verdeling van het ruimtebeslag voor bedrijven in verschillende milieucategorieën in het bedrijvenscluster. Zo zijn de bedrijven uit de hoogste milieucategorieën gevestigd aan de oostzijde van de Moerseweg, aan de westzijde van de Moerseweg (dichterbij de kern Hooze Zwaluwe) kunnen bedrijfsactiviteiten met een lagere milieucategorie plaatsvinden. Een parkeerterrein is een bedrijfsactiviteit

met een lage milieucategorie. De uitbreiding van het bouwperceel zorgt niet voor een toename van bebouwingsmogelijkheden op deze gronden. Beoogd wordt ter plaatse van de uitbreiding uitsluitend een parkeerterrein mogelijk te maken. Gelet hierop kan er geen sprake zijn van oneigenlijk ruimtegebruik;

- het vervoersbedrijf Dutax is een bedrijf zijn oorsprong kent in Hooge Zwaluwe. Dutax is haar werkzaamheden ruim 50 jaar geleden gestart midden in de kern van Hooge Zwaluwe, aan de Havenstraat 2. Het bedrijf is klein begonnen als taxi- en kleinbusbedrijf met garage. Vanaf het einde van de jaren '80 liet zich een aanzienlijke groei van de bedrijfsactiviteiten aanzien. Gelet op de potentieel negatieve ruimtelijke effecten van die activiteiten, met name het aantal verkeersbewegingen en akoestische effecten van de reparatiewerkzaamheden, lag een verplaatsing van het bedrijf in de rede. Diverse nieuwe locaties zijn hierbij beschouwd. Uiteindelijk is besloten om Dutax te verplaatsen naar het al bestaande bedrijvencluster aan de Moerseweg, redengevend hiervoor was onder meer het behoud van arbeidsplaatsen in het dorp en de omgeving. In 1993 is Dutax feitelijk verplaatst naar de Moerseweg 8. Op het hier voorhanden grotere bouwperceel groeit Dutax uit tot een regionale aanbieder van personenvervoer. Als gevolg hiervan is werkgelegenheid voor Hooge Zwaluwe behouden gebleven. Gelet op deze verbondenheid met het dorp Hooge Zwaluwe, bestaan er ruimtelijk-economische belangen voor de lange termijn die nopen tot uitbreiding ter plaatse. Dit belang is er mede in gelegen dat Hooge Zwaluwe centraal in het werkgebied van Dutax is gelegen. Dit is een belangrijk gegeven, omdat de voertuigen van Dutax zo veel mogelijk op de weg zijn dan wel staan gestald bij de werknemers zelf. Indien voertuigen dan voor reparatie 'terug moeten worden gehaald' naar de garage, dan is het van belang dat de afstand niet te groot is;
- het is uit financieel oogpunt onmogelijk om het bedrijf te verplaatsen naar het stedelijk concentratiegebied dan wel een bovenregionaal bedrijventerrein. Een verplaatsing zou namelijk leiden tot kapitaalvernietiging, aanzien de uitbreiding uitsluitend noodzakelijk is voor de aanleg van een extensief gebruikt parkeerterrein. Dit geldt te meer daar de grondprijzen in het stedelijk concentratiegebied hoger liggen dan in een landelijke omgeving.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat financieel en feitelijk bezien onmogelijk is om op het bestaande bedrijfsperceel tegemoet te komen aan de ruimtebehoefte en om het bedrijf te verplaatsen naar het stedelijk concentratiegebied of bovenregionaal bedrijventerrein.

Artikel 14: Reservering waterberging

Toetsingskader

Een bestemmingsplan dat is gelegen ter plaatse van de aanduiding 'reservering waterberging' strekt mede tot het behoud van het waterbergend vermogen van dat gebied. Hiertoe dient te worden verantwoord dat de geschiktheid van het gebied voor waterberging behouden blijft indien wordt voorzien in een ruimtelijke ontwikkeling.



Beoordeling

De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling op de gronden die zijn gelegen in het gebied 'reservering waterberging' bestaat uit de aanleg van een parkeerterrein en groenvoorzieningen. Door de aard van de ontwikkeling vindt er geen onevenredige vermindering van de geschiktheid van het gebied voor waterberging plaats.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er geen vermindering van de geschiktheid van gronden voor waterberging plaatsvindt.

Hoofdstuk 2: Algemene regels

Artikel 3.1: Zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit

Toetsingskader

De toelichting bij een bestemmingsplan dat voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling bevat een verantwoording dat het plan bijdraagt aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving, waaronder in ieder geval een goede landschappelijke inpasbaarheid. Daarnaast dient toepassing te worden gegeven aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. Ten aanzien van zorgvuldig ruimtegebruik geldt in ieder geval dat uitbreiding van het op grond van het geldende bestemmingsplan toegestane ruimtebeslag slechts is toegestaan mits de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om de beoogde ruimtelijke ontwikkeling binnen dat toegestane ruimtebeslag te doen laten plaatsvinden. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de gevolgen van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling voor de betrokken gronden en de omgeving en dient de omvang van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling te passen in de omgeving.

Beoordeling

De onderhavige ontwikkeling draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit van de betrokken gronden en de omgeving, doordat het bestaande bedrijvencluster aan de Moerseweg aan de westzijde en de noordwestzijde landschappelijk wordt ingepast door de aanleg van een omvangrijk groenelement met opgaande begroeiing. Door dit groenelement is

er vanuit Hooge Zwaluwe minder zicht op de landschapsverstorende bebouwing van de aan de Moerseweg gevestigde bedrijven. Op de aard en omvang van de landschappelijke inpassing wordt ingegaan in Hoofdstuk 4. Ten aanzien van het aspect zorgvuldig ruimtegebruik kan worden gesteld dat hiervan sprake is doordat een herbegrenzing van het 'bestaand stedelijk gebied, kern in landelijk gebied' plaatsheeft. Bij het toepassen van de herbegrenzing is beoordeeld dat deze bijdraagt aan een zorgvuldig gebruik van de ruimte. Ten aanzien van de gevolgen van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling voor de in het plan begrepen gronden en omgeving is in Hoofdstuk 5 omschreven dat het er geen belemmeringen zijn om de uitbreiding te realiseren. In Hoofdstuk 4 is beschreven dat de realisatie van het parkeerterrein wat betreft aard en omvang passend is in de omgeving.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat in voldoende mate invulling wordt gegeven aan de zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit.

Artikel 3.2: Kwaliteitsverbetering van het landschap

Toetsingskader

In artikel 3.2 wordt ten aanzien van de kwaliteitsverbetering van het landschap gesteld dat, bij een ruimtelijke ontwikkeling buiten het bestaand stedelijk gebied, verantwoord moet worden op welke wijze financieel, juridisch en feitelijk is verzekerd dat de realisering van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een aantoonbare en uitvoerbare fysieke verbetering van de aanwezige of potentiële kwaliteiten van bodem, water, natuur, landschap of cultuurhistorie of van de extensieve recreatieve mogelijkheden van het gebied. Een verbetering zoals hierboven beschreven kan o.a. bestaan uit een landschappelijke inpassing, behoud of herstel van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing of terreinen, wegnemen van verharding of het slopen van bebouwing.

Beoordeling

Om het vereiste van kwaliteitsverbetering van het landschap nader vorm te geven is in het Regionaal Ruimtelijk Overleg (RRO) van de regio West-Brabant op 18 december 2014 het "Afsprakenkader Kwaliteitsverbetering van het landschap in de regio West-Brabant" vastgesteld. In dit afsprakenkader is een categorisering uitgewerkt, waarbij al naar gelang de categorie-indeling de mate van inspanning wordt bepaald.

Hierbij worden de volgende categorieën van ruimtelijke ontwikkelingen onderscheiden:

- Categorie 1: Ruimtelijke ontwikkelingen met nauwelijks tot geen landschappelijke invloed en waarbij geen (extra) kwaliteitsverbetering van het landschap wordt geëist.
- Categorie 2: Ruimtelijke ontwikkelingen met weinig landschappelijke invloed, dan wel ruimtelijke ontwikkelingen die van nature aan het buitengebied zijn gebonden, of plaatsvinden in hiervoor aangewezen gebieden. De kwaliteitsverbetering vindt plaats in de vorm van landschappelijke inpassingsmaatregelen. Deze categorie is niet limitatief.
- Categorie 3: Ruimtelijke ontwikkelingen welke niet tot categorie 1 of 2 behoren. De kwaliteitsverbetering wordt berekend op basis van de bestemmingswinst.

Gelet op de categorisering en de in de regionale afspraken genoemde ontwikkelingen wordt het initiatief geclassificeerd als ontwikkeling behorende tot categorie 3. Ter plaatse kan worden gesteld dat sprake is van uitbreiding van het bestemmingsvlak welke het onderhavige bestemmingsplan mogelijk maakt. Voor deze ontwikkeling is een landschappelijk inpassingsplan noodzakelijk waarbij 20% van de waardevermeerdering van de gronden wordt geïnvesteerd in de kwaliteitsverbetering van het landschap. In afwijking van de gebruikelijke waardering van de grond / bestemming(en) op basis van provinciale kengetallen, is een taxatie gedaan door Bakker Rentmeesters & Makelaars. Zij hebben de waarden van de gronden in de huidige situatie en in de toekomstige situatie getaxeerd om de waardevermeerdering van de bestemmingswijziging te kunnen vaststellen. Op basis van deze taxatie bedraagt de waardevermeerdering van de gronden €126.700,-. De hoogte van de investering in het landschap (20%) bedraagt daardoor €25.340,-. Dit bedrag is in overeenstemming tussen Dutax en de gemeente Drimmelen vastgesteld. De taxatie is toegevoegd als Bijlage 1.

Een gedetailleerde berekening van de investeringen kwaliteitsverbetering alsmede het resterende bedrag is opgenomen in Bijlage 2 van deze toelichting. Conform het beplantingsplan van het hoveniersbedrijf, Stika en de plankosten wordt €25.340,- van de totale investering in het plangebied aangewend ten behoeve van het landschappelijk inpassingsplan. Het landschappelijke inpassingsplan is opgenomen als Bijlage 2 bij de regels. In paragraaf 4.3 wordt ingegaan op de vormgeving van de investeringen in het landschappelijk inpassingsplan. Het resterende bedrag van €9.769,50 dient te worden gestort in de 'bestemmingsreserve landschappelijke inpassing'.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat wordt voldaan aan de regels inzake kwaliteitsverbetering van het landschap, zoals deze regels zijn uitgewerkt in het landschappelijke inpassingsplan.

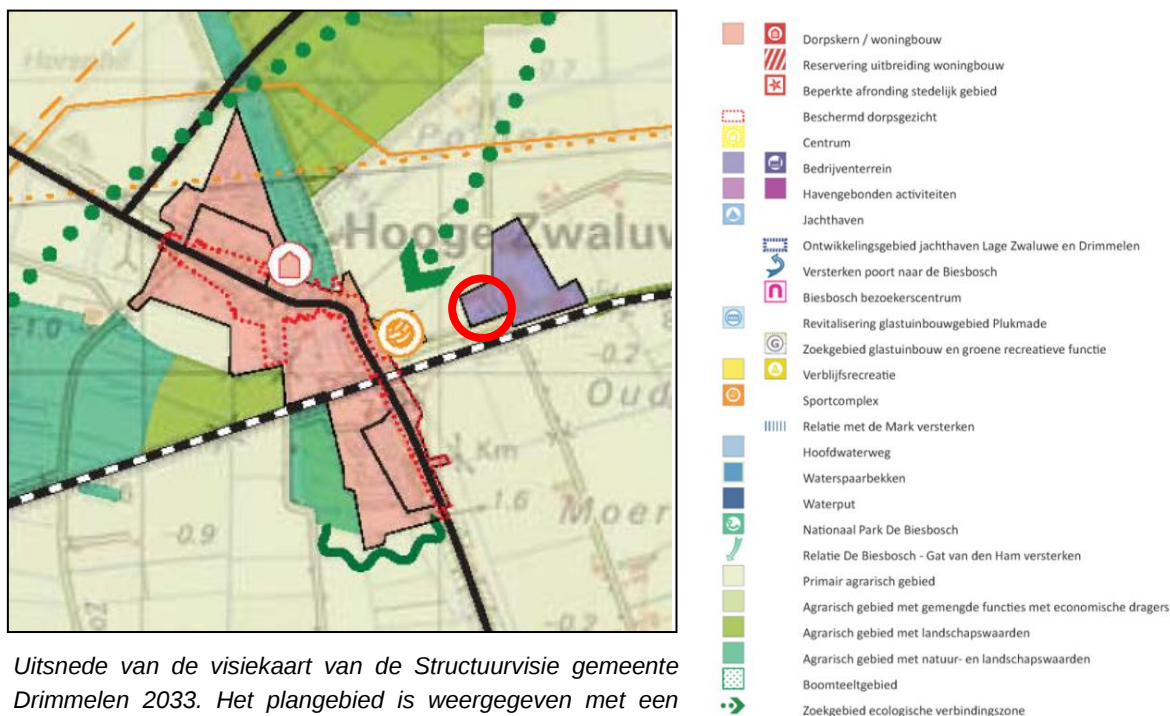
2.4 Gemeentelijk beleid

2.4.1 Structuurvisie gemeente Drimmelen 2033 (2014)

Toetsingskader

Op 27 februari 2014 is de Structuurvisie gemeente Drimmelen 2033 vastgesteld door de gemeenteraad van Drimmelen. Aanleiding voor het opstellen van de visie is dat er sinds het vaststellen van de vorige structuurvisie in 2001 sprake is van een dermate grote ruimtelijke dynamiek in de gemeente, dat een nieuw beleidskader noodzakelijk is om initiatieven te kunnen beoordelen. Demografische en economische trends hebben een belangrijke rol gespeeld bij het gedeeltelijk herijken van het ruimtelijke beleid. Ten aanzien van het beleid rondom het thema 'werken' zet de gemeente Drimmelen nadrukkelijk in op het 'groenblauwe imago' van de gemeente. Dit houdt in dat de gemeente inzet op het behoud van de vitaliteit van de acht bestaande bedrijventerreinen binnen de gemeente en dat er, indien noodzakelijk, ruimte bestaat voor uitbreiding van deze bedrijventerreinen. De ruimte op bedrijventerreinen is hierbij bedoeld voor uitplaatsing van bedrijven uit de kernen, de groei van lokale bedrijven en voor starters in de gemeente. Voor de vestiging van grote bedrijven of bedrijven die

niet meer op de bestaande bedrijventerreinen passen, werkt de gemeente samen met de regio Amerstreek om een geschikte locatie te vinden. Een geschikte locatie kan zijn een bedrijventerrein in Moerdijk, Oosterhout of Geertruidenberg. Bij het vitaal houden en ontwikkelen van bedrijventerreinen streeft de gemeente naar kwaliteitsverbetering, optimale benutting en bereikbaarheid en een goede



Uitsnede van de visiekaart van de Structuurvisie gemeente Drimmelen 2033. Het plangebied is weergegeven met een rode cirkel.

landschappelijke inpassing.

Beoordeling

Het onderhavige initiatief betreft de realisatie van een parkeerterrein behorend bij een bestaande garage van het vervoerbedrijf Dutax, gevestigd in het bedrijvencluster Moerseweg. Om het parkeerterrein te kunnen realiseren is een uitbreiding van het bedrijventerrein noodzakelijk. Deze uitbreiding van het bedrijventerrein is passend binnen het ruimtelijke beleid van de gemeente Drimmelen, omdat:

- sprake is van een concrete behoefte aan uitbreiding van het bedrijventerrein, waarbij deze behoefte afkomstig is van een lokaal bedrijf dat begin jaren '90 is uitgeplaatst uit de kern van Hooge Zwaluwe en waarbij de behoefte een gevolg is van een groei van de bestaande bedrijfsactiviteiten en niet het ontplooiën van nieuwe bedrijfsactiviteiten;
- eerst is beschouwd in hoeverre het bestaande bouwperceel van Dutax nog verder kan worden geïntensiveerd. Uit deze beschouwing is gebleken dat gronden die zijn gelegen achter de bestaande bedrijfswoning (westelijk hiervan) redelijkerwijs kunnen worden betrokken bij het parkeerterrein. Deze gronden maken dan ook deel uit van de ruimtelijke ontwikkeling. Andere delen van het bestaande bouwperceel zijn niet geschikt voor de realisatie van parkeerterrein uit oogpunt van een vermindering van het straatbeeld en de woonkwaliteit;
- er een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van het bedrijvencluster plaatsheeft doordat het parkeerterrein landschappelijk wordt ingepast. Door een naar aard en

omvang aanzienlijk groenelement aan te leggen, met daarin opgaande begroeiing, verbeterd de visuele kwaliteit van het landschap.

Conclusie

Het voorliggende initiatief tot uitbreiding van het bouwperceel van Dutax aan de Moerseweg 8 te Hooge Zwaluwe is passend in het gemeentelijke ruimtelijke beleid.

2.4.2 Integraal groenbeleidsplan 2017-2026

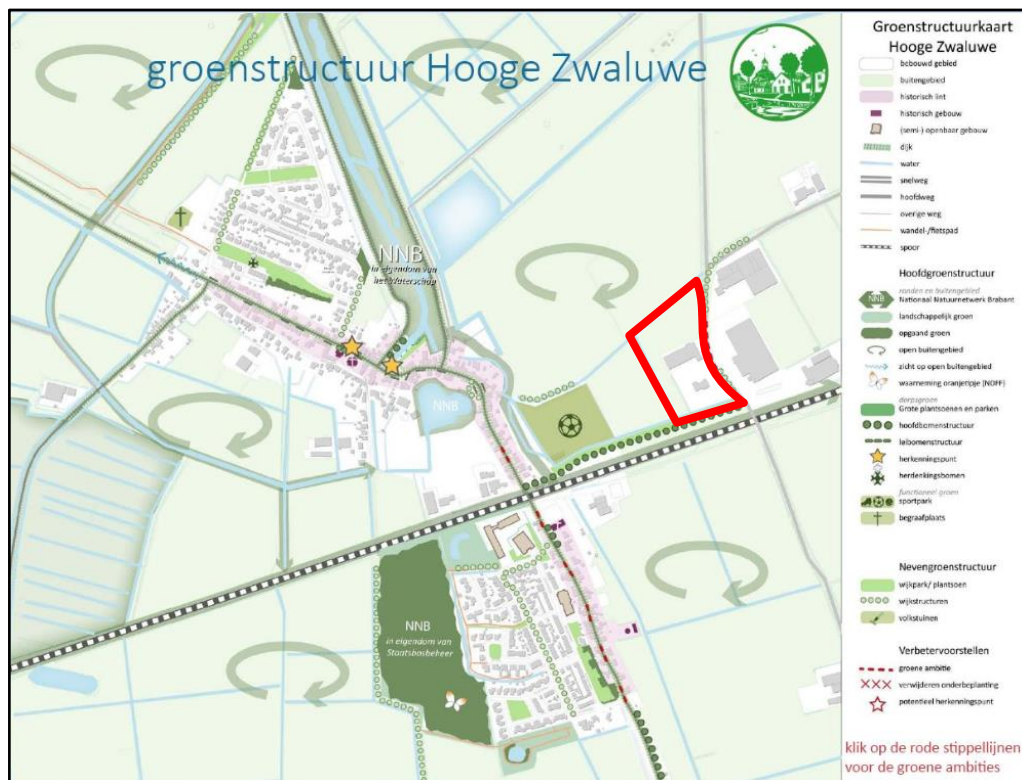
Toetsingskader

Aanvullend op de structuurvisie heeft de gemeente Drimmelen op 11 januari 2017 het integraal groenbeleidsplan vastgesteld. Hierin staan de groene waarden van Drimmelen benoemd en zijn de ambities voor de toekomst vastgelegd. De gemeente Drimmelen wilt als groenblauwe gemeente de ruimtelijke kwaliteit in het landelijk gebied bevorderen. Binnen de gemeente kunnen drie landschappelijke deelgebieden worden onderscheiden die qua aard en verschijningsvorm ieder een samenhangend geheel vormen en hun beeldbepalende elementen hebben het zandgebied in het zuidoosten, het zeekleigebied in het noordwesten en het veenweidegebied hiertussen. Bij nieuwe plannen dient de groenstructuurkaart te worden geraadpleegd. Hierop staan de groenstructuren van de gemeente.

De groenstructuur in het buitengebied verschilt per deelgebied. Voor het open zeekleigebied geldt dat voornamelijk de dijken voor de (groen-)structuur zorgen. Deze dijken zijn over het algemeen niet beplant met bomen. Door de hoge grassen, begrazing en hoogteverschillen zijn de dijken wel van grote ecologische waarde. Bij landschappelijke inpassing is het formele, rechtlijnige open karakter van het landschap uitgangspunt. Bij erfbeplanting dient gebruik te worden gemaakt van landschappelijke beplantingselementen en streekeigen soorten. Hierdoor wordt de identiteit en diversiteit van het gebied versterkt.

Beoordeling

Op de groenstructurenkaart hierna is te zien dat het plangebied gelegen is in het 'zeekleigebied' waarbij sprake is van een 'open buitengebied'. Door het realiseren van een landschappelijke inpassing in de vorm van een houtsingel sluit het plangebied aan op de hoofdbomenstructuur aan de Stationsweg. De landschappelijke inpassing creëert daardoor een groene verbinding tussen de Stationsweg en Moerseweg/Wilgenweg. Met deze ontwikkeling ontstaat tussen het plangebied en de voetbalvelden vanaf de Stationsstraat een doorkijk naar het open buitengebied. Door uitbreiding van de parkeerplaatsen ontstaat een groene link tussen het dorp Hooge Zwaluwe en het bedrijventerrein waar het plangebied gelegen is. Hierdoor wordt het bedrijventerrein onderdeel van het dorp, met een zichtlijn naar het landelijke gebied dat door de gemeente Drimmelen als waardevol wordt beschouwd.



Groenstructuurkaart Hooge Zwaluwe. Het plangebied is aangegeven met een rode contour.
 Bron: groenbeleidsplan gemeente Drimmelen.

Conclusie

Het voorliggende initiatief tot uitbreiding van het parkeerterrein in combinatie met de voorziene landschappelijke inpassing is passend binnen het gemeentelijke groenbeleid voor het buitengebied.

3 BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een integraal gebiedsprofiel gegeven van het gebied dat de omgeving vormt van het onderhavige plangebied. Om de onderhavige ontwikkeling in zijn ruimtelijke en functionele context te plaatsen wordt per aspect beschreven hoe deze structuur eruit ziet. De structuren worden beschreven voor de omgeving van het plangebied en eveneens voor de afzonderlijke delen van het plangebied.

3.2 Omgeving van het plangebied

Gemeente Drimmelen

De gemeente Drimmelen is in 1997 ontstaan als gevolg van een samenvoeging van een aantal kleinere gemeenten. De gemeente telt circa 27.000 inwoners (maart 2015). De gemeente bestaat uit zes dorpen, te weten Drimmelen, Hooge Zwaluwe, Lage Zwaluwe, Made, Terheijden en Wagenberg. Daarnaast zijn er nog enkele buurtschappen in de gemeente gelegen. De gemeente is te karakteriseren als een plattelandsgemeente waarin de toeristische sector en de agrarische sector belangrijke economische pijlers zijn.

Hooge Zwaluwe

Ontstaansgeschiedenis nederzetting

De basis van de ruimtelijke structuur van Hooge Zwaluwe werd gelegd in de Middeleeuwen. In het begin van de dertiende eeuw werd het drassige en laagliggende veengebied dat bekend stond onder de naam de Grote of Zuid-Hollandsche Waard bedijkt. Het veengebied werd langzaam ontgonnen en ontwikkeld. Met de ontwikkeling en ontginning van de Grote Waard kwam ook de bewoning op gang. Tussen 1230 en 1350 ontstonden in deze polders zogenaamde heerlijkheden (rechtsgebieden) waarvan Zwaluwe –Hooge en Lage Zwaluwe– er een was. Het gebied werd met enige regelmaat door overstromingen geteisterd waaronder ook de Elizabethsvloed in 1421. Deze bedekte een groot deel van het gebied met een dikke laag klei en deed beide dorpen onder de golven verdwijnen. De dorpen werden weer relatief snel opgebouwd onder andere dankzij de situering op een dijklichaam en kaden. De herontginning van het overstroomde land volgde het oude middeleeuwse patroon. Het omringende land bleef drassig, waardoor het minder geschikt was voor akkerbouw en zich ontwikkelde tot grasland.

De bevolking was met name werkzaam in de agrarische sector, met name veeteelt en vlasteelt.

Daarnaast zorgde de verbinding vanuit de haven met de Amer, Hollandsch Diep, Biesbosch en de vele griendbossen in de omgeving voor verschillende ambachten en handel. Deze activiteiten concentreerden zich met name rond de haven en in de periferie van het dorp. Voor een deel was Hooge Zwaluwe gesitueerd op de westelijke

bedijking van de Grote Waard. Het overige deel van Hooge Zwaluwe lag op de kade langs de Zonzeelse Polder. De bewoningsas liep over de dijk.

De structuur en bebouwing zijn aan het einde van de negentiende en in het begin van de twintigste eeuw relatief sterk gewijzigd als gevolg van sociaaleconomische en, in mindere mate, religieuze ontwikkelingen. Het feit dat er in deze periode relatief veel ver- en nieuwbouw plaats vond toont aan dat het economisch voor de wind ging. Een belangrijke factor hierin vormde de aanleg van de spoorlijn Lage Zwaluwe – 's-Hertogenbosch (Halve Zolenlijntje). De voltooiing van de spoorlijn in 1890 was een krachtige impuls voor de industrialisering van het gebied.

Ontstaansgeschiedenis bedrijvencluster Moerseweg

Het ontstaan van het bedrijvencluster aan de Moerseweg, ten oosten van Hooge Zwaluwe, is een exponent van deze industrialisering als gevolg van de aanleg van de spoorlijn Lage Zwaluwe – 's-Hertogenbosch. De spoorlijn werd geopend tussen 1886 en 1890 en was volledig gefinancierd met de opbrengsten uit Indië. Met deze spoorverbinding werden voornamelijk leer en aanverwante artikelen van en naar de Langstraat vervoerd. Lage Zwaluwe fungeerde als overlaadpunt voor scheepvaart naar Rotterdam. Tegenwoordig is alleen nog een deel vanuit Lage Zwaluwe naar Oosterhout als goederenspoorlijn in gebruik, waaronder het deel van de lijn dat door Hooge Zwaluwe loopt.

Ten oosten van het dijklint van Hooge Zwaluwe werd een spooreplacement aangelegd. Bij dit emplacement werden suikerbieten van agrariërs uit de omgeving ten vervoer aangeboden en in de wagons gestort. Ter plaatse van dit emplacement werd op 1 november 1886 het station van Hooge Zwaluwe geopend, aangezien over de spoorlijn ook reizigersvervoer plaatsvond. De hoofdfunctie van het emplacement bleef echter dat van overslagpunt van agrarische producten; dit verklaard mede de ligging van het emplacement en station buiten het dorp Hooge Zwaluwe. Op 1 augustus 1950 werd het personenvervoer over de spoorlijn opgeheven; in de jaren '60 werd het station van Hooge Zwaluwe gesloopt. In de jaren '70 werd gepoogd om meer werkgelegenheid te creëren in Hooge Zwaluwe en omgeving. Hiertoe werd NV Koenig, een staalfabriek uit Rotterdam, aangetrokken. Deze firma wilde zich echter alleen in Hooge Zwaluwe vestigen als men een verbinding met de Langstraatspoorlijn zou krijgen. Deze eis werd ingewilligd, waarna de staalfabriek zich vestigde op een 2 ha. groot terrein nabij het al bestaande emplacement ten oosten van Hooge Zwaluwe en er een aftakking van het spoor in de richting van de staalfabriek werd gerealiseerd.

Eind jaren '80 van de vorige eeuw bleek het niet langer mogelijk en gewenst om het vervoerbedrijf Dutax, tot dan toe gevestigd aan de Havenstraat in Hooge Zwaluwe, op die plaats te behouden. Vanwege een groei van de bedrijfsactiviteiten was er onvoldoende ruimte om uit te breiden en daarnaast bleken de potentiële negatieve ruimtelijke effecten midden in de kern (verkeersbewegingen) te groot. Om die reden is besloten om het bedrijf te verplaatsen. Gelet op het belang van het bedrijf voor de lokale werkgelegenheid was het gewenst om het bedrijf voor Hooge Zwaluwe te behouden. Echter, het dorp beschikte niet over een bedrijventerrein waar grotere lokale bedrijven zich konden vestigen. Om die reden is besloten om het bedrijf te vestigen nabij het reeds bestaande bedrijvencluster aan de Moerseweg. In 1993 is Dutax verplaatst naar gronden die zijn gelegen aan de westzijde van de Moerseweg.



Uitsnede topografische kaart uit 1981. Zichtbaar is dat zich aan de Moerseweg een bebouwingscluster heeft gevormd als gevolg van de vestiging van staalfabriek NV Koenig nabij het al bestaande emplacement van Hooze Zwaluwe.



Foto van het emplacement van Hooze Zwaluwe uit 1978. Zichtbaar is dat ten oosten van het dorp het spoor zich vertakt. Het station van Hooze Zwaluwe is dan reeds gesloopt. Op de voorgrond is wachtpost 7 gelegen, nabij de spoorwegovergang Kerkdijk – Spoorstraat.

3.3 Huidige situatie plangebied

Het plangebied bestaat uit het bestaande bouwperceel van Dutax en de noordelijk en westelijk daarvan gelegen agrarische gronden. De westelijk gelegen gronden zijn gedeeltelijk reeds, in strijd met het vigerende bestemmingsplan, in gebruik genomen ten behoeve van het parkeren. Hier is tevens enige beplanting aanwezig. Het bestaande bouwperceel is in te delen in een noordelijk deel en een zuidelijk deel. Op het noordelijk deel van het bouwperceel is de bedrijfsbebouwing van Dutax gerealiseerd, bestaande uit een langgerekt gebouw bestaande uit één bouwlaag met een flauwe kap. Aan de zijde van de Moerseweg is in één bouwlaag kantoorruimte aanwezig. In het gebouw is de garage van Dutax gevestigd. Ten oosten en zuiden van dit gebouw is een parkeerterrein aanwezig.

Van het noordelijk deel afgescheiden door middel van een haag, is op het zuidelijk deel van het bouwperceel de bedrijfswoning gelegen. De bedrijfswoning is centraal op het perceel opgericht, waardoor de woning aan alle zijden wordt omringd door een ruim gazon. De bedrijfswoning bestaat uit één bouwlaag met kap.



Aanzicht van de agrarische gronden ten noorden van het bestaande bouwperceel. Beoogd wordt op deze gronden een parkeerterrein en landschappelijk inpassing te realiseren.



Aanzicht van de agrarische gronden ten westen van het bestaande bouwperceel. Beoogd wordt op deze gronden een parkeerterrein en landschappelijk inpassing te realiseren. De gronden zijn gedeeltelijk reeds in gebruik genomen ten behoeve van het parkeren.



Aanzicht van de bestaande bedrijfsbebouwing, bestaande uit een garage. Voorgenomen wordt de bebouwing landschappelijk in te passen.

4 PLANBESCHRIJVING

4.1 Planopzet

Als gevolg van een groei van de bedrijfsactiviteiten heeft Dutax veel meer parkeer- en stallingruimte nodig. Deze groei van de bedrijfsactiviteiten wordt ingegeven door enerzijds ontwikkelingen in de markt waarin veel aanbieders van vervoer zijn gestopt c.q. overgenomen (schaalvergroting van de aanbieders) en anderzijds een toenemende vraag naar zowel bijzonder schoolvervoer, zittend ziekenvervoer, vakantievervoer en ander groepsvervoer. Op dit moment heeft Dutax circa 350 voertuigen op de weg en biedt het werkgelegenheid aan circa 450 personen. De groei van de bedrijfsactiviteiten heeft reeds enige jaren geleden ingezet. In de bijbehorende behoefte aan extra parkeer- en stallingruimte kon lang worden voorzien door gebruik te maken van de 'ongebruikte' ruimte op de bouwpercelen van de aangrenzende bedrijven. Nu deze bedrijven hebben aangegeven deze ruimte zelf nodig te hebben vanwege groei van hun eigen bedrijfsactiviteiten, dient Dutax op een andere wijze te voorzien in de benodigde ruimte. Voorgenomen wordt om een duurzame oplossing te realiseren, zodat ook kan worden voorzien in een mogelijke groei van de bedrijfsactiviteiten in de toekomst.

Alle voertuigen worden in de garage aan de Moerseweg onderhouden, gerepareerd en van bedrijfskleuren en reclames voorzien, alsmede dagelijks schoongemaakt en bevoorraad. Dit is een dagelijks en continu proces, waarvoor op het terrein en in de garage meerdere voertuigbewegingen moeten plaatsvinden. Met name voor de grotere touringcars en dubbeldekkers (vele met 'aanhangsels' als ski- en fietsenbakken) is veel manoeuvreerruimte nodig (draaicirkels van 15 meter zijn normaal, mede vanwege 'aanhangsels' en 'speling' is een draaicirkel van 18 meter nodig). Bij het realiseren van extra parkeer- en stallingsruimte is het behouden van voldoende manoeuvreerruimte een randvoorwaarde. Beoogd wordt om extra parkeer- en stallingsruimte te realiseren aan zowel de noordzijde als de westzijde van het bestaande parkeerterrein. Met name het realiseren van parkeerterrein aan de noordzijde van het bedrijf, grenzend aan de bestaande garage, biedt een logistiek voordeel. Door de garage namelijk aan zowel de huidige zuidzijde als aan de noordzijde te voorzien van garagedeuren en aansluitende ontsluitings- en parkeermogelijkheden, kan het aantal voertuigbewegingen met meer dan 50% worden gereduceerd.

Voor wat betreft de parkeer- en stallingsbehoefte moet er rekening mee worden gehouden dat de voorraad motorvoertuigen die op het 'bedrijf' terugkeert regelmatig oploopt tot 75 en op piekmomenten, wisselend door het jaar heen, tot 100 motorvoertuigen. Gedurende de schoolvakanties in de zomer loopt dat aantal verder op tot ca. 175 – 200 motorvoertuigen, omdat dat het enige moment is dat de voertuigen gedurende lange tijd niet behoeven te worden ingezet voor schoolvervoer. Het thans voorliggende plan voorziet in de aanleg van een parkeerterrein met een capaciteit van circa 110 voertuigen van verschillende grootte, onder meer door ten noorden en westen van het bedrijf een uitbreiding te doen. Een parkeerterrein met

deze capaciteit is in principe onvoldoende voor het opvangen van de vakantiepiek in de zomermaanden, echter zijn in die periode dan juist de grotere bussen allemaal in bedrijf en onderweg. Hierdoor zullen deze bussen geen gebruik behoeven te maken van de hiervoor gereserveerde ruimte op het parkeerterrein, waardoor de grote busparkeerplaatsen beschikbaar komen om de vakantie-piekbelasting (veroorzaakt door merendeels kleinere bussen) op te vangen. Verder kan in die periode – juist omdat in deze periode de grote bussen onderweg zijn – de royale infrastructuur (als gevolg van aan te houden draaicirkels) worden ingezet om extra capaciteit te realiseren. Op deze wijze kan door efficiënt gebruik van het parkeerterrein in deze periode de reguliere capaciteit worden vergroot van circa 110 parkeerplaatsen tot meer dan 200 parkeerplaatsen. Buiten de piekperiodes zullen grote delen van het parkeerterrein niet in gebruik zijn.

4.2 Verkeer, parkeren en parkeerterrein

Toetsingskader

Met de inwerkingtreding van de “Reparatiewet BZK” op 29 november 2014 is het verplicht om het parkeren te reguleren middels de bestemmingsregeling. In de bestemmingsregeling kan worden opgenomen dat bij aanvraag om omgevingsvergunning (voor het bouwen en / of afwijken) dient te worden aangetoond dat wordt voldaan aan de van toepassing zijnde parkeernormen. In het kader van ‘een goede ruimtelijke ordening’ dient echter al bij vaststelling van een bestemmingsplan inzichtelijk te worden gemaakt dat redelijkerwijs in de aldus benodigde parkeerplaatsen feitelijk duurzaam kan worden voorzien (ECLI:NL:RVS:2017:1036, r.o. 5.3). Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt bepaald door het geldende parkeerbeleid.

Beoordeling

Door de gemeente Drimmelen wordt in het ‘Beleidsplan Verkeer en Vervoer Gemeente Drimmelen 2018-2028’ aangesloten bij de parkeernormen zoals die zijn gesteld in de op dat moment geldende publicatie van het CROW. Daarbij wordt Drimmelen qua stedelijkheidsgraad ingedeeld in de categorie ‘weinig stedelijk’. Het plangebied zelf is gelegen in de locatie ‘buitengebied’.

Dutax is een bedrijf dat kan worden getypeerd als een arbeidsextensief/ bezoekersextensief bedrijf (loods opslag, transportbedrijf). Echter, een deel van het plangebied wordt gebruikt voor stalling van voertuigen. In onderhavig geval is derhalve maatwerk vereist en bieden de CROW-normen geen uitkomst voor het bepalen van de parkeerbehoefte.

Alle motorvoertuigen van Dutax worden in eigen beheer onderhouden en gerepareerd. Om de capaciteit van de garage en het omliggende parkeerterrein zo goed mogelijk te benutten, met name tijdens piekmomenten, is een routeplan opgesteld. Dit routeplan heeft als uitgangspunt om zo min mogelijk verkeersbewegingen op het eigen terrein te realiseren. Om zo min mogelijk verkeersbewegingen te realiseren is het van belang om één-richting verkeer in te stellen. Hierbij rijden de motorvoertuigen door de bestaande garagedeuren aan de zuidzijde de garage in en verlaten zij, middels nieuw

te realiseren garagedeuren, aan de noordzijde de garage. Aan de noordzijde dient dan ook, achter het bestaande talud, een manoeuvreerruimte van 18 meter aanwezig te zijn. Achter deze ruimte bestaat er de mogelijkheid om parkeerplaatsen te realiseren. Tevens dient er vanuit dit deel van het plangebied (de noordzijde) over eigen terrein een route te worden gerealiseerd naar het overige deel van het parkeerterrein aan de westzijde van de garage. Immers, bij het verlaten van de garage kunnen de voertuigen niet weer terug door de garage en eveneens niet over de Moerseweg. Door de aanleg van een verbinding tussen de noordelijke uitbreiding en de westelijke uitbreiding kan een efficiënte route worden gereden door de motorvoertuigen.



In donkergrijs is de asfalt rijweg op het parkeerterrein weergegeven. In lichtgrijs zijn de bestaande op asfalt gesitueerde parkeerplaatsen weergegeven. In lichtgroen zijn de nieuw te realiseren parkeerplaatsen (grasbetontegels) weergegeven.

Conclusie

Het aspect verkeer en parkeren vormt geen belemmering voor de planontwikkeling. Op het terrein wordt voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd voor staling van voertuigen. De verkeersgeneratie kan worden afgewikkeld op het bestaande wegennet.

4.3 Landschappelijke inpassing

Het nieuw aan te leggen parkeerterrein, alsmede het bestaande bedrijfsperceel, wordt aan de noord- en westzijde voorzien van een ruim gemeten landschappelijke inpassing in de vorm van een houtsingel. Het landschappelijk inpassingsplan, waarin de plantverbanden en type beplanting is weergegeven, is opgenomen in de bijlagen bij de regels. In deze paragraaf komt de verantwoording van de gekozen vorm van landschappelijke inpassing aan bod.

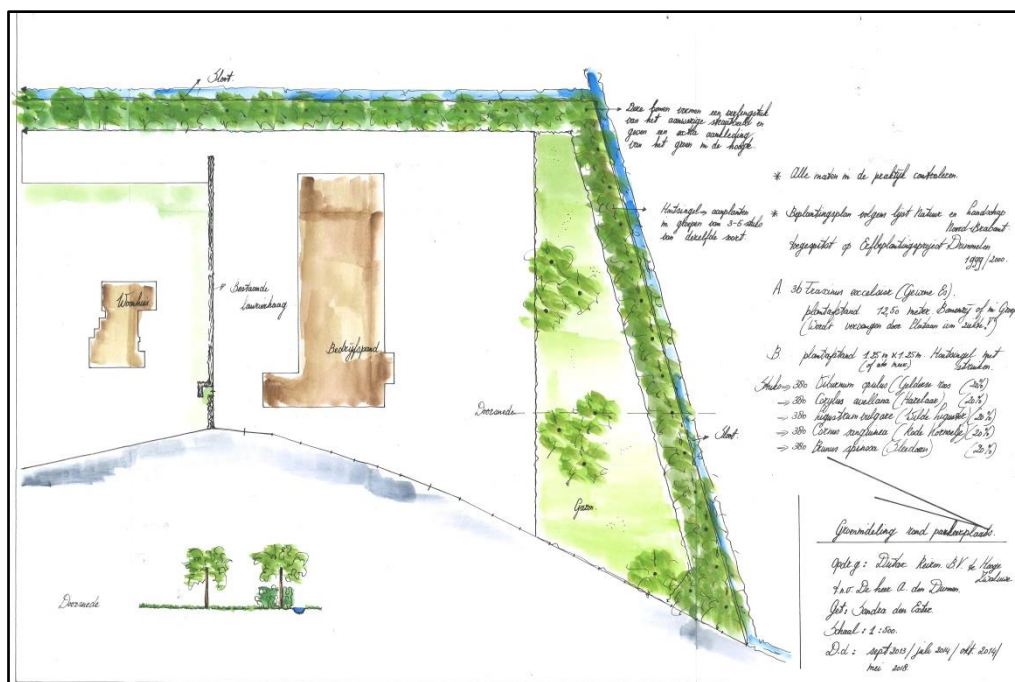
Het plangebied bevindt zich buiten de kern van Hooge Zwaluwe in een open polderlandschap. Een netwerk van agrarische wegen verbindt boerderijen en dorpen in de omgeving. De 'structuurvisie landschappelijke kwaliteit buitengebied' classificeert de directe omgeving van het plangebied als zeekleigebied. Dit landschapstype kenmerkt zich door de aaneenkoppeling van individuele polders. Het gebied is daardoor deels open en grootschalig van aard met rechte wegen en waterlopen, en op andere plekken verlopen dijken en kreken meer grillig. De polders zijn als afzonderlijke eenheden herkenbaar. In de polders vormt zich een groot contrast tussen de openheid van de agrarische polders, en de natuurgebieden op de veengronden. Deze vormen een plotselinge massa in de verder open ruimten.



Overzichtskaart landschapsstructuren ten oosten van Hooge Zwaluwe

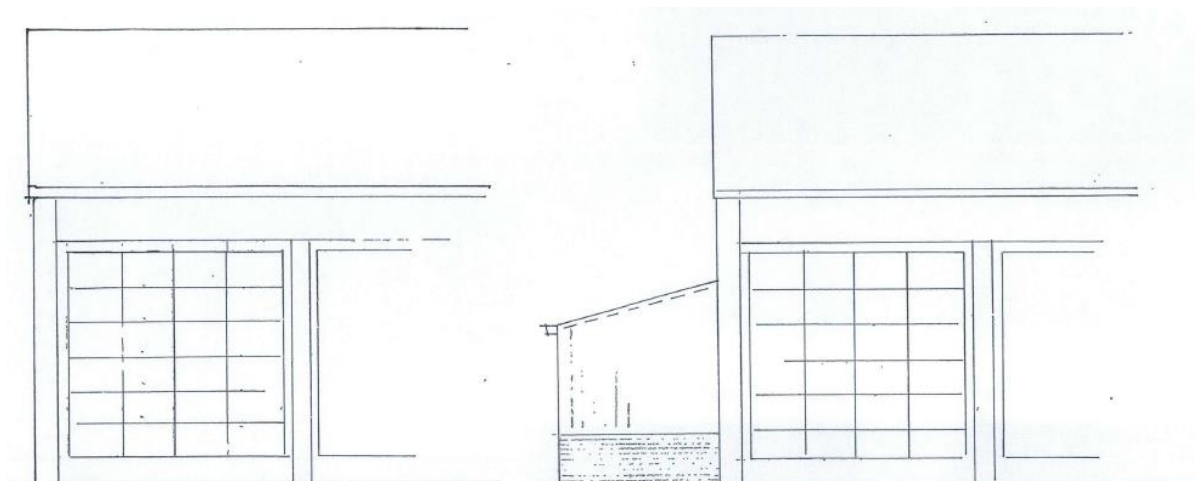
De bebouwing in de omgeving van het plangebied concentreert zich voornamelijk rondom de dorpskernen. De gebouwen staan voornamelijk aan de weg georiënteerd. Veel erven worden van oudsher omringd door windsingels, veelal nog dominant aanwezig. Aan de voorzijde van woningen vindt men veelal sierbeplanting. De huidige vorm van het bedrijfsperceel in het plangebied is open van aard en heeft geen

De landschappelijke inpassing van het plan vindt plaats door de toevoeging van een houtsingel, bomenrij en solitaire bomen aan de west- en noordzijde van het plangebied. Dit plan is opgenomen in Bijlage 2 van de regels. Deze inpassing dient meerdere doelen tegelijkertijd. Enerzijds wordt met de toevoeging van de houtsingel en bomen het zicht vanuit de omgeving op de bedrijfsbebouwing beperkt. Anderzijds wordt de landschappelijke structuur van versterkt door de toevoeging van de singel en bomen. Er vindt diversificatie van soorten plaats doordat de singel en bomen gebruik maken van diverse inheemse soorten.



4.4 Bestemmen bestaande uitbouw garage

De garage van Dutax bestaat uit een langgerekt van west naar oost verlopend bedrijfsgebouw. Op 27 juni 2011 is door de gemeente Drimmelen een omgevingsvergunning voor het bouwen verstrekt voor het plegen van een uitbouw aan de westgevel van de garage. De uitbouw steekt door het bestemmingsvlak en het bouwvlak heen. Bij actualisatie van het bestemmingsplan “Kern Hooge Zwaluwe”, zoals vastgesteld in 2016, is deze verleende omgevingsvergunning niet verwerkt op de verbeelding. In het onderhavige plan wordt dit bestaande recht verwerkt op de verbeelding; het bebouwingspercentage wordt (gelet op de geringe invloed hierop) niet aangepast.



Zuidelijk zij aanzicht van de gevel van de bedrijfsbebouwing van Dutax, uitsnede ter plaatse van het westelijk deel van de bebouwing. Links is weergegeven de oorspronkelijke situatie, rechts is weergegeven de huidige situatie. Aan de westelijke gevel heeft een uitbouw van ca. 4 meter plaatsgevonden.



Links: uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan "Kern Hooge Zwaluwe" ter plaatse van het perceel aan de Moerseweg 8. De verbeelding is gecombineerd met een luchtfoto. Zichtbaar is dat de uitbouw door het bestemmingsvlak en bouwvlak heen steekt. Rechts: kadastraal uittreksel met daarop weergegeven de uitbouw.

5 PLANOLOGISCH RELEVANTE (MILIEU)ASPECTEN

5.1 Inleiding

Toetsing juncto art. 3.1.6 Bro

Met betrekking tot een (ontwerp-)bestemmingsplan staat in artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht vermeld: 'bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen'. Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat rekening moet worden gehouden met de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek. Daarnaast moet ook worden getoetst aan het Besluit m.e.r. Ten behoeve van het onderhavige plan heeft onderzoek plaatsgevonden naar een aantal uitvoeringsaspecten.

Hieronder wordt verslag gedaan van de uitkomsten van het gepleegde onderzoek. De onderzoeksrapporten zijn als bijlagen gevoegd bij dit bestemmingsplan.

Achtereenvolgens worden behandeld:

- bodem;
- waterhuishouding;
- cultuurhistorie;
- archeologie;
- ecologie;
- akoestiek;
- bedrijven en milieuzonering;
- externe veiligheid;
- kabels en leidingen;
- luchtkwaliteit;
- milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling.

5.2 Bodem

Toetsingskader

Op basis van art. 3.1.6, lid 1 onder f Bro geldt dat in een toelichting op een ruimtelijk besluit de inzichten over de uitvoerbaarheid van dat besluit worden neergelegd. Ten aanzien van het aspect bodemkwaliteit staat, op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State (ABRvS), voorop dat de vaststelling van de aanwezigheid van verontreinigingen in de bodem, de noodzaak van sanering van verontreinigde locaties en de wijze waarop deze saneringen moeten worden uitgevoerd, zijn geregeld in afzonderlijke wetgeving met eigen procedures. Dat doet er niet aan af dat het bevoegd gezag het ruimtelijk besluit pas kan nemen indien, voor zover redelijkerwijs valt in te zien, een eventuele bodemverontreiniging niet aan de uitvoerbaarheid in de weg staat (22 december 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BO8297, r.o. 2.18.4; 27 juni 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BW9569, r.o. 2.10.3). Daarbij geldt als uitgangspunt dat de bodem in principe geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico vormen voor de gebruikers van de bodem.

Beoordeling

Door Econsultancy is in maart 2016 een historisch bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het deel van het plangebied waarop de uitbreiding van het parkeerterrein is voorzien. De rapportage van het onderzoek is bijgesloten in Bijlage 2 bij de toelichting. Bij het onderzoek zijn er geen aanwijzingen gevonden, die aanleiding geven een asbestverontreiniging op de onderzoekslocatie te verwachten. Aan het eind van de 19e eeuw heeft er een onverharde weg direct ten noorden van de huidige inrichting over de onderzoekslocatie gelopen. Ook is het voormalige spooremlacement ten zuiden van het plangebied dan nog aanwezig. Vanaf 1980 is er een kleine spoortransportlijn ten behoeve van materiaaltransport (staalproducten) voor Ferrostaal aanwezig, welke inmiddels is verwijderd. Het voormalige transport en de spoorlijn hebben niet binnen het plangebied plaatsgevonden en geven geen aanleiding bodemverontreinigingen te verwachten. Gezien de aard en het historische karakter van de voormalige onverharde weg wordt hier eveneens geen (ernstige) bodemverontreinigingen verwacht. De gehele ontwikkelingslocatie kan zodoende als onverdacht voor bodemverontreiniging worden aangemerkt.

Conclusie

In relatie tot de geplande ontwikkeling (ongevoelig gebruik; van agrarisch naar bedrijfslocatie) en op basis van het vooronderzoek en de terreininspectie kan zodoende gesteld worden dat er milieuhygiënisch géén belemmeringen bestaan voor de voorgenomen herinrichting en functiewijziging van de onderzoekslocatie.

5.3 Waterhuishouding

Toetsingskader

In ruimtelijke plannen dient aandacht besteed te worden aan waterhuishoudkundige aspecten. Daarbij staan naast een duurzaam waterbeheer de integrale afweging en het creëren van maatwerk voorop. Water moet altijd bekeken worden in het licht van het watersysteem of stroomgebied waarin een stad of een dorp ligt. Een goede afstemming van waterbeleid en ruimtelijke ordening, ook in het direct aangrenzende gebied, is daarom noodzakelijk. De integratie van water in ruimtelijke plannen vindt plaats via de zogenaamde watertoets. Concreet betekent de watertoets, dat een plan een zogenaamde waterparagraaf dient te bevatten, die keuzes ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd beschrijft. Daarin dient een wateradvies van de waterbeheerder te worden meegenomen. De watertoets is wettelijk verankerd in artikel 3.1.6 lid 1, sub b Bro.

Toetsingskader

In ruimtelijke plannen dient aandacht besteed te worden aan waterhuishoudkundige aspecten. Daarbij staan naast een duurzaam waterbeheer de integrale afweging en het creëren van maatwerk voorop. Water moet altijd bekeken worden in het licht van het watersysteem of stroomgebied waarin een stad of een dorp ligt. Een goede afstemming van waterbeleid en ruimtelijke ordening, ook in het direct aangrenzende gebied, is daarom noodzakelijk. De integratie van water in ruimtelijke plannen vindt plaats via de zogenaamde watertoets. Concreet betekent de watertoets, dat een plan een zogenaamde waterparagraaf dient te bevatten, die keuzes ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd beschrijft. Daarin dient een wateradvies

van de waterbeheerder te worden meegenomen. De watertoets is wettelijk verankerd in artikel 3.1.6 lid 1, sub b Bro.

Beleid provincie Noord-Brabant en Waterschap

Op regionaal niveau is de provincie verantwoordelijk voor het beleidsveld water. Vigerend is het Provinciale Milieu- en Waterplan 2016-2021 (PMWP). Het PMWP is de structuurvisie voor het aspect water op grond van de Wet ruimtelijke ordening en hanteert een integrale benadering van de fysieke leefomgeving, vooruitlopend op de komst van de Omgevingswet. Het plan concentreert zich op de nieuwe uitdagingen in de toekomst, de uitgangspunten daarbij zijn:

- balans tussen efficiënt beschermen en duurzaam benutten van de fysieke leefomgeving;
- uitnodigend voor partijen die verantwoordelijkheid nemen; streng voor achterblijvers;
- opgaven integraal en gebiedsgericht oplossen;
- een dynamische en uitnodigende uitvoeringsagenda, samen met de partners uit te voeren.

Het waterschap Brabantse Delta is verantwoordelijk voor het waterbeheer in de gemeente. Het gaat dan om het waterkwantiteits en - kwaliteitsbeheer, de waterkeringzorg, waterzuivering, het grondwaterbeheer, het waterbodembeheer en vaak ook het scheepvaartbeheer. Het waterschap heeft de grondslag van haar beleid opgenomen in het waterbeheerplan 2016-2021 'Grenzeloos verbindend', wat is afgestemd op Europees, nationaal en provinciaal beleid. Speerpunten uit het waterbeheerplan zijn klimaatadaptatie, innovaties, ruimtelijke ontwikkelingen, toekomstig medegebruik en het tegengaan van verdroging. Deze ontwikkelingen geven aanleiding tot nieuwe accenten:

- het nationale Deltaprogramma voor waterveiligheid en de versterking van de dijken langs de Rijkswateren en de regionale rivieren;
- het optimaliseren van de zoetwatervoorziening met het oog op de toenemende droogte;
- inzet op bewustwording van watergebruikers zodat hun inzicht groeit over wat ze zelf aan waterbeheer kunnen bijdragen;
- helderheid over zowel beperkingen als mogelijkheden voor de gebruiksfuncties van het watersysteem;
- het verbeteren van de waterkwaliteit in een meer integrale, gebiedsgerichte uitvoeringsstrategie (combineren van verbeteren van de waterstanden, onderhouden van sloten en treffen van inrichtingsmaatregelen);
- afvalstoffen steeds meer inzetten als waardevolle grondstoffen zoals terugwinning van fosfaat en productie van bioplastiek uit afvalwater;
- een duurzame energiewinning;

Daarnaast heeft het waterschap waar nodig nog toegespitst beleid en beleidsregels op de verschillende thema's/speerpunten uit het waterbeheersplan en heeft het waterschap een eigen verordening; De Keur en de legger. De Keur waterschap Brabantse Delta 2015 bevat gebods- en verbodsbepalingen met betrekking tot ingrepen die consequenties hebben voor de waterhuishouding en het waterbeheer. De legger geeft aan waar de waterstaatswerken liggen, aan welke afmetingen en

eisen die moeten voldoen en wie onderhoudsplichtig is. Veelal is voor deze ingrepen een watervergunning van het waterschap benodigd.

Keur Waterschap Brabantse Delta

De waterschappen Aa en Maas, Brabantse Delta en De Dommel hebben in de Noord-Brabantse Waterschapsbond (NBWB) besloten om de keuren te uniformeren en tegelijkertijd te dereguleren. Hierbij is aangehaakt bij het landelijke uniformeringsproces van de Unie van Waterschappen. Er is conform het nieuwe landelijke model een sterk gedereguleerde keur opgesteld, met bijbehorende algemene regels en beleidsregels. Deze zijn voor de drie waterschappen gelijkloidend. De nieuwe uniforme keuren zijn gezamenlijk in werking getreden op 1 maart 2015. In de nieuwe keur is opgenomen dat het is in beginsel verboden is om zonder vergunning neerslag door toename van verhard oppervlak of door afkoppelen van bestaand oppervlak, tot afvoer naar een oppervlaktewaterlichaam te laten komen. Dit verbod is van toepassing tenzij:

- a. het afkoppelen van verhard oppervlak maximaal 10.000 m² is, of;
- b. de toename van verhard oppervlak maximaal 2.000 m² is, of;
- c. de toename van verhard oppervlak bestaat uit een groen dak.
- d. de toename van verhard oppervlak tussen 2.000 m² en 10.000 m² is en compenserende maatregelen zijn getroffen om versnelde afvoer van hemelwater tegen te gaan, in de vorm van een voorziening met een minimale retentiecapaciteit conform de rekenregel:

Benodigde retentiecapaciteit (in m³) = toename verhard oppervlak (in m²) x Gevoeligheidsfactor x 0,06

Daarbij dient de voorziening te voldoen aan de volgende voorschriften:

- a. de bodem van de voorziening dient boven de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) te liggen;
- b. de afvoer uit de voorziening via een functionele bodempassage naar het grondwater en/of via een functionele afvoerconstructie naar het oppervlaktewater plaatsvindt. Indien een afvoerconstructie wordt toegepast, dient deze een diameter van 4 cm te hebben;
- c. daarnaast moet er altijd een overloopconstructie zijn, om uitspoeling naar de sloot te voorkomen.

Bij ontwikkelingen waarbij de toename van het verhard oppervlak 2.000 m² of groter is wordt er door het waterschap retentie geëist. Uitbreidingen van verhard oppervlak tussen de 2000 m² en 10.000 m² dienen te voldoen aan de Algemene Regels waterschap Brabantse Delta. Voor uitbreidingen groter dan 10.000 m² geldt sowieso een vergunningplicht. Voor het afkoppelen van verhard oppervlak < 10.000 m² wordt er vanuit het waterschap geen retentie geëist.

Beleid gemeente Drimmelen

De zorgplicht voor stedelijk afvalwater is een gemeentelijke taak die is vastgelegd in de Wet milieubeheer. In deze wet is verder vastgelegd dat gemeenten verplicht zijn om een Gemeentelijk Rioleringsplan (GRP) op te stellen, waarin zij hun beleid voor de rioleringszorg vaststellen. In de Waterwet (december 2009) is de gemeentelijke

zorgplicht voor riolering verbreed naar een zorgplicht die ook het hemelwater en het grondwater omvat. Deze wettelijke verplichtingen en het aflopen van de planperiode zijn voor de gemeente Drimmelen aanleiding geweest om voor de planperiode 2018 tot en met 2022 een nieuw Water- en Rioleringsplan (WRP) Drimmelen op te stellen. In het WRP geeft de gemeente Drimmelen onder meer weer hoe zij invulling geeft aan haar zorgplichten voor de betreffende waterstromen.

In bijlage 5 van het WRP zijn de voorwaarden en ontwerpeisen opgenomen die gelden voor ontwikkelingen, werkzaamheden of nieuwbouwlocaties. Ten aanzien van klimaat verandering staat hierin het volgende omschreven:

“In verband met de verwachte klimaatverandering moet elke nieuwe voorziening doorgerekend worden met een regenwaterbelasting die overeenkomt met een bui 09 uit de Leidraad Riolering (29 mm in een uur). Hierbij mag geen water-op-straat optreden. Ook dient een doorkijk met bui 10 (36 mm in drie kwartier) te worden gegeven. Bij de ontwerpberekeningen van open waterbergingen (bijvoorbeeld wadi's) geldt dat deze niet mogen overstromen bij een belasting van bui T=100”.

Beoordeling

Door Econsultancy is in april 2016 een watertoets uitgevoerd ter plaatse van het deel van het plangebied waarop de uitbreiding van het parkeerterrein is voorzien. De rapportage van het onderzoek is bijgesloten in Bijlage 3 bij de toelichting. Binnen het plangebied is het oppervlaktewater peilbeheerst. De hoogte van het freatisch grondwater wordt in een dergelijke situatie bepaald door de opbolling tussen het aanwezige oppervlaktewater. Het plangebied is gelegen in het peilenplan Gat van Ham (naam OG13/Polder Moerbos). In dit peilgebied geldt een zomerpeil van 1,7 m -NAP en een winterpeil van 1,95 m -NAP (marge 0,15 m). Volgens gegevens van waterschap Brabantse Delta en de provincie Noord-Brabant is de GHG gelegen op circa 0,3m -mv. Het water van het eerste watervoerend pakket stroomt in noordelijke richting. Op basis van de GHG, bodemopbouw en textuur wordt infiltratie niet mogelijk geacht.

Het toekomstig verhard oppervlak bedraagt circa 5.795 m². Bij ontwikkelingen waarbij de toename van het verhard oppervlak 2.000 m² of groter is, word vanuit het waterschap retentie geëist. Op basis van het beleid van de gemeente Drimmelen zoals opgenomen in hoofdstuk 3 “Programma van eisen Openbare Ruimte gemeente Drimmelen” van het waterbeleidsplan van de gemeente Drimmelen geldt dat de zorgplichten en de verantwoordelijkheid voor hemelwater en grondwater primair ligt bij de perceelseigenaar. De zorgplicht van de gemeente treedt pas in werking als redelijkerwijs niet van de perceelseigenaar kan worden verwacht dat deze zelf het hemel- en grondwater verwerkt. In de toekomstige situatie zal het schone hemelwater (zogenaamde hemelwaterafvoer; HWA) niet direct op het vuilwater (zogenaamde droogweerafvoer; DWA) worden aangesloten maar separaat binnen worden verwerkt conform de uitgangspunten van de waterbeheerder. Hemelwater wordt daarbij tevens niet direct afgevoerd richting het oppervlaktewater maar binnen de plangrenzen verwerkt volgens de trits: hergebruiken, infiltreren, bergen en afvoeren.

Dit betekent dat bij de verdere planuitwerking water expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing wordt genomen en dat hemelwater op een duurzame wijze wordt verwerkt. De ontwikkeling zal daarmee hydrologisch neutraal zijn. In de toekomstige bergings- c.q. infiltratievoorziening dient in ieder geval circa 350 m³ geborgen te kunnen worden. Binnen de onderzoekslocatie (1,6 ha) is voldoende ruimte aanwezig om bijvoorbeeld een bergingssloot te realiseren. Ten noorden van het plangebied is eventueel ook ruimte aanwezig om een wadi in het groen te situeren. Vanuit de bergingsvoorziening zal (hemel)water vertraagd worden afgevoerd op het oppervlaktewater. De vertraagde afvoer mag niet meer bedragen dan 2 l/s/ha.

Geadviseerd wordt om bij bouwwerkzaamheden aandacht te schenken aan het gebruik van milieuvriendelijke bouwmaterialen en het achterwege laten van uitlopende bouwmaterialen, zoals lood, koper, zink en zacht PVC.

Conclusie

Op basis van bovenstaande randvoorwaarden en uitgangspunten kan het hemelwater verwerkt worden conform de uitgangspunten van de waterbeheerders. Vanuit het oogpunt van de waterhuishouding wordt dan ook geen belemmering verwacht voor de bestemmingswijziging.

5.4 Cultuurhistorie

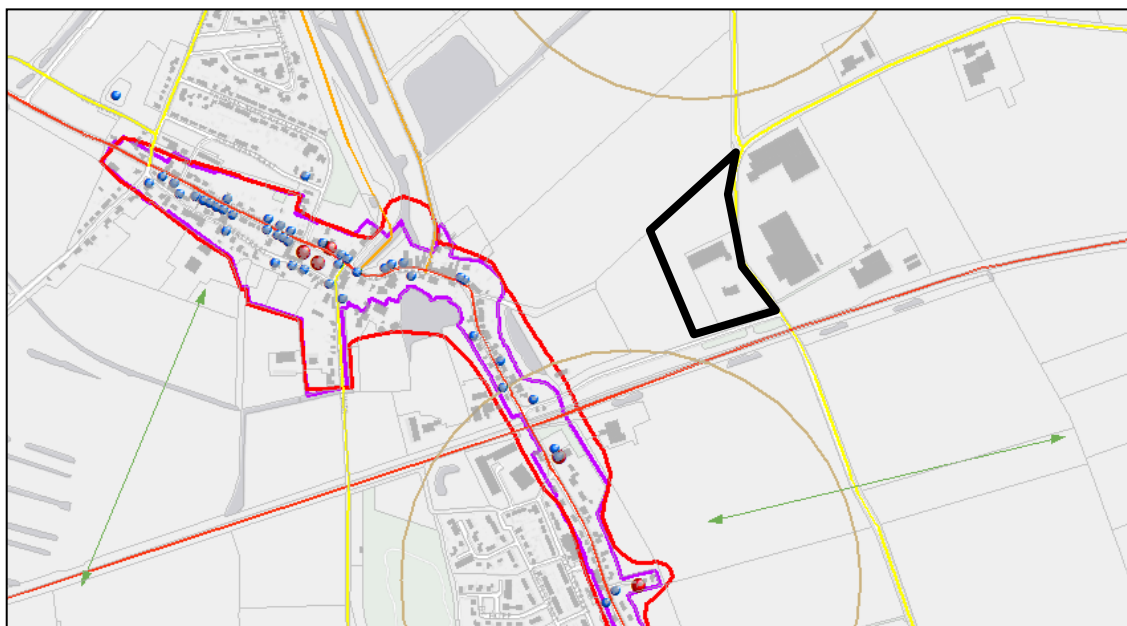
Toetsingskader

Per 1 januari 2012 is de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) in werking getreden. Als gevolg van de MoMo wijzigt het Bro (artikel 3.1.6, lid 5). Wat eerst voor alleen archeologie gold, geldt nu ook voor al het cultureel erfgoed.

In de toelichting bij een bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. De opsteller en vaststeller van het bestemmingsplan is daarmee dus verplicht om breder te kijken dan alleen naar het facet archeologie. Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

Beleid provincie

In de provincie Noord-Brabant dienen in het kader van het behoud van waardevolle cultuurhistorische elementen en archeologische vindplaatsen, ruimtelijke plannen te worden getoetst aan de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW). Hierop staan de bepalende cultuurhistorische elementen aangeven.



Legenda

Historische Bouwkunst

- MIP
- Rijksmonument

Historische Stedenbouw

- Rijksbeschermd stads/dorps-gezicht
- Zeer hoog
- Hoog
- Redelijk hoog

Historische Geografie (vlak)

- /// Zeer hoog
- /// Hoog
- /// Redelijk hoog

Historische Geografie (lijn)

- Zeer hoog
- Hoog
- Redelijk hoog

Historisch Groen

- ▲ Monumentale Bomen
- Historisch Groen

Historische Zichtrelaties

-
-
-

Archeologische Monumenten

-

Indicatieve Archeologische Waarden

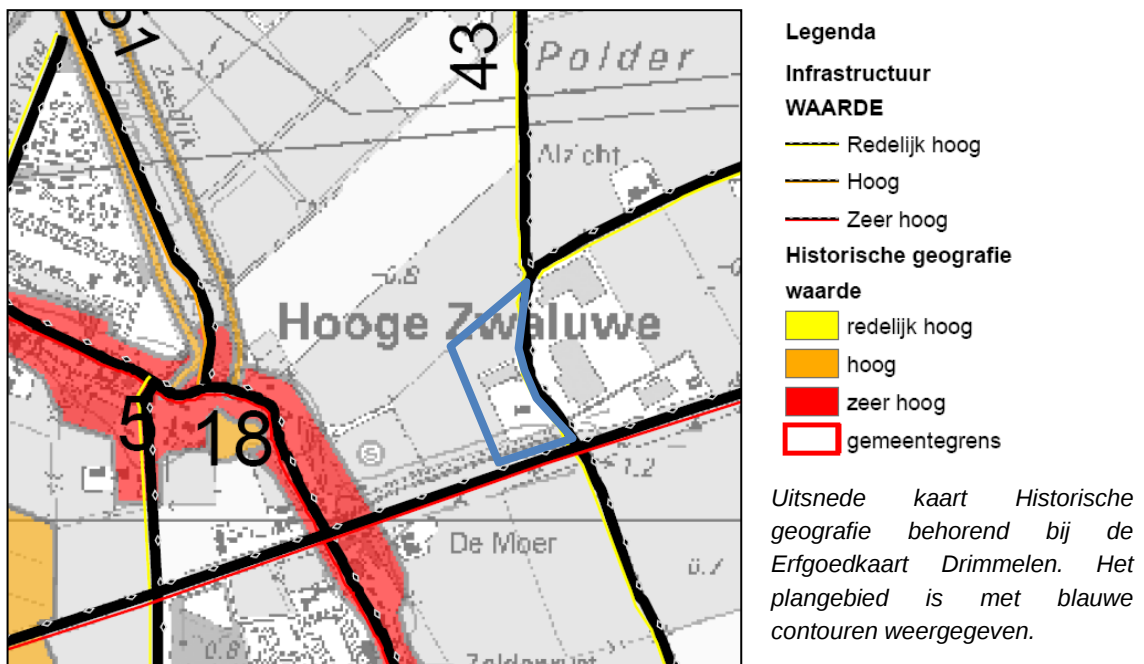
- Hoog of middelhoog
- Laag
- Geen gegevens

Topografie

*Uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart. Het plangebied is weergegeven met een zwarte contour.
Bron: provincie Noord-Brabant, 2010.*

Beleid gemeente

Om het aspect cultuurhistorie goed mee te wegen in de gemeentelijke ruimtelijke besluitvorming heeft de gemeente Drimmelen in september 2011 een Erfgoedkaart opgesteld. Een eerste cultuurhistorische inventarisatie maakt uit onderdeel van de Erfgoedkaart. De uitgevoerde cultuurhistorische inventarisatie geeft inzicht in hetgeen op dit moment bekend is van archeologische, historisch geografische en historisch bouwkundige waarden binnen de gemeente Drimmelen. Het is een eerste aanzet om de cultuurhistorische waarden in een samenhangend geheel inzichtelijk te maken. Op alle vlakken van de cultuurhistorie heeft de gemeente Drimmelen als laatmiddeleeuws ontginningenlandschap een groot aantal elementen en structuren die waardevol zijn. Het beleid biedt een eerste aanzet om een (onder)deel van de ontwikkelingsgeschiedenis van het gemeentelijk grondgebied te vertellen. Daarnaast beschikt de gemeente Drimmelen over een erfgoedverordening (2010).



Beoordeling

Uit toetsing van het plangebied aan de Cultuurhistorische Waardenkaart van de Provincie en de gemeentelijke Erfgoedkaart blijkt dat in het plangebied zelf geen waardevolle objecten en structuren aanwezig zijn. In de naaste omgeving zijn wel diverse waardevolle structuren aanwezig, dit betreft onder meer het Rijksbeschermd dorpsgezicht Hoge Zwaluwe, de molenbiotoop van molen Zeldenrust, de molenbiotoop van molen De Moer / Emiliapolder (molenromp) en de historisch waardevolle (spoor)weg (Langstraatlijn). Het onderhavige initiatief zorgt niet voor een aantasting van deze structuren. Door landschappelijke inpassing van het bouwperceel van Dutax treedt er een vermindering van de visuele aantasting van het landschap op. De Moerseweg is aangemerkt als lijn van redelijk hoge waarde. Het voorliggende initiatief zorgt niet voor een wijziging van deze structuur.

Conclusie

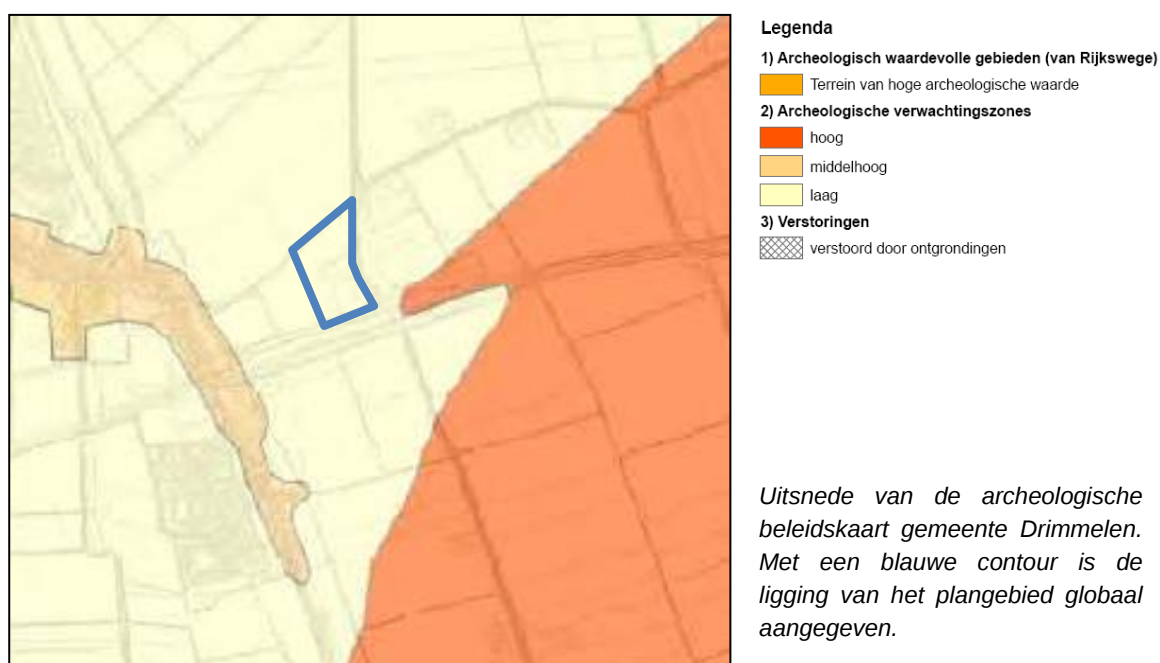
Geconcludeerd kan worden dat het voorliggende plan geen aantasting vormt van in de omgeving aanwezige cultuurhistorische waarden.

5.5 Archeologie

Toetsingskader

In Europees verband is het zogenaamde 'Verdrag van Malta' tot stand gekomen. De uitgangspunten van dit verdrag dienen te worden vertaald in nationale wetgeving. In Nederland heeft deze vertaling plaatsgevonden in de Erfgoedwet, welke in werking is getreden op 1 juli 2016. Ten aanzien van het aspect 'archeologie' is in art. 9.1, lid 1 van de Erfgoedwet, welk artikel een deel van het overgangsrecht regelt, bepaald dat tot het tijdstip waarop de Omgevingswet in werking treedt onder meer Hoofdstuk V, paragraaf 1 van de inmiddels vervallen Monumentenwet 1988 van toepassing blijft. In

Hoofdstuk V, paragraaf 1 is vastgelegd dat een gemeente in de ruimtelijke besluitvorming (w.o. bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen voor planologisch afwijken) rekening dient te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (artt. 38a t/m 41 Monw 1988). Daartoe kan de gemeente in dat besluit regels stellen, bijvoorbeeld tot het doen van archeologisch onderzoek. Het al dan niet stellen van regels ten aanzien van archeologie dient te rusten op voldoende informatie over de archeologische situatie (ECLI:NL:RVS:2011:BU7102, r.o. 2.9.7). Deze informatie kan worden verkregen door gebiedsdekkende kaarten waarop archeologische verwachtingswaarden zichtbaar zijn. Op basis hiervan kan archeologisch beleid worden ontwikkeld.



Beleid gemeente Drimmelen

Om het aspect archeologie goed mee te wegen in de gemeentelijke ruimtelijke besluitvorming heeft de gemeente Drimmelen in 2013 de archeologische waarden en verwachtingskaart uit de Erfgoedkaart omgezet opgesteld naar een archeologische beleidskaart. Het archeologisch verwachtingmodel is onderverdeeld in drie verwachtingseenheden namelijk, een hoge archeologische verwachting, een middelhoge archeologische verwachting en een lage archeologische verwachting. Aan deze verwachtingszones zijn vrijstellingsgrenzen – omvang en diepte – gekoppeld.

Beoordeling

Het plangebied is op de archeologische beleidskaart van de gemeente Drimmelen gelegen in een gebied met een lage archeologische verwachting. Voor deze gebieden geldt dat voor het uitvoeren van bodemroerende werkzaamheden in principe geen restricties gelden. Ten behoeve van de aanleg van het parkeerterrein behoeven geen diepgaande bodemroerende werkzaamheden te worden uitgevoerd. Gelet hierop vormt het aspect archeologie geen belemmering voor het voorliggende initiatief.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect archeologie geen relevant belang is in het kader van de onderhavige afweging, aangezien het plangebied is gelegen in een gebied met een lage archeologische verwachting en er daarnaast geen diepgaande bodemroerende werkzaamheden worden uitgevoerd.

5.6 Ecologie

5.6.1 Natuurgebieden

Toetsingskader

De Wet natuurbescherming (Wnb) is een wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur. De Wet natuurbescherming is in werking getreden op 1 januari 2017 en vervangt daarmee het voorheen geldende wettelijke stelsel voor de natuurbescherming, zoals neergelegd in de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet.

De wet regelt ten eerste de taken en bevoegdheden ten behoeve van de bescherming van natuurgebieden en planten- en diersoorten. Daarnaast bevat de wet onder meer bepalingen over de jacht en over houtopstanden. In de Wet natuurbescherming is de Europese regelgeving omtrent natuurbescherming, zoals vastgelegd in de Vogelrichtlijn (Richtlijn 2009/147/EG, 30 november 2009) en Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG, 21 mei 1992) als uitgangspunt genomen.

De gebiedsbescherming van de Natura 2000-gebieden is geregeld in hoofdstuk 2 van de Wnb. Onderdeel van deze gebiedsbescherming wordt gevormd door het Programma Aanpak Stikstof 2015 - 2021 (PAS), welke in werking is getreden per 1 juli 2015. Het PAS betreft een programma, voorheen op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 en gecontinueerd onder de Wnb, en heeft als doel om de depositie van stikstof op de Natura 2000-gebieden te verminderen, de natuur te versterken en ruimte te bieden voor economische ontwikkelingen.

Beoordeling

Het dichtstbij gelegen Natura 2000-gebied betreft "Biesbosch", welke is gelegen op een afstand van circa 4 kilometer ten noorden van het plangebied. Het dichtstbijzijnde Beschermde Natuurmonument betreft "Groote Gat" op een afstand van ruim 30 kilometer. Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten kunnen schade ondervinden wegens diverse aspecten, zoals verdroging, oppervlakteverlies, verontreiniging, versnippering, optische verstoring, verzuring en vermessing.

In de onderhavige situatie is er sprake van een toevoeging van een parkeerterrein bij een bestaande garage. Het parkeerterrein zal slechts tijdelijk in gebruik zijn, uitsluitend wanneer (in vakantieperiodes) alle voertuigen terug komen voor onderhoud. Er is geen sprake van nieuwbouw of een substantiële wijziging in de bedrijfsvoering. Gelet op de aard van onderhavig initiatief is er geen sprake van relevante emissies of overige effecten. Gelet op de afstand en de beperkte omvang van de toevoeging, heeft onderhavige ontwikkeling met zekerheid geen mogelijk effect tot gevolg op de Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten.

Conclusie

Onderhavig initiatief voldoet aan de vereisten van de Natuurbeschermingswet 1998.

5.6.2 Flora en fauna

Toetsingskader

De Wet natuurbescherming (Wnb) is een wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur. De Wet natuurbescherming is in werking getreden op 1 januari 2017 en vervangt daarmee het voorheen geldende wettelijke stelsel voor de natuurbescherming, zoals neergelegd in de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet.

De wet regelt ten eerste de taken en bevoegdheden ten behoeve van de bescherming van natuurgebieden en planten- en diersoorten. Daarnaast bevat de wet onder meer bepalingen over de jacht en over houtopstanden. In de Wet natuurbescherming is de Europese regelgeving omtrent natuurbescherming, zoals vastgelegd in de Vogelrichtlijn (Richtlijn 2009/147/EG, 30 november 2009) en Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG, 21 mei 1992) als uitgangspunt genomen. Voor de soortenbescherming is wettelijk bovendien rechtstreeks verwezen naar het Verdrag van Bern en het Verdrag van Bonn.

Het beschermingsregime betreffende soorten (flora en fauna) is opgenomen in hoofdstuk 3 van de Wnb. De verbodsbepalingen zijn hierbij afhankelijk gesteld van de soort (en daarmee de opname van die soort op de diverse lijsten) en de voorgenenomen handelingen. Bovendien is een algemeen geldende zorgplicht opgenomen om handelingen achterwege te laten of maatregelen te treffen, om te voorkomen dat nadelige gevolgen ontstaan voor in het wild levende dieren en planten.

Conform de Wet natuurbescherming is de initiatiefnemer bij ruimtelijke ingrepen verplicht op de hoogte te zijn van mogelijke voorkomende beschermde soorten binnen het plangebied. Vanuit die kennis dienen plannen en projecten getoetst te worden aan eventuele strijdigheid met de verbodsbepalingen uit de Wnb. Conform vaste jurisprudentie kan een plan worden vastgesteld indien aannemelijk wordt gemaakt dat het aspect flora en fauna niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

Beoordeling

Het westelijk en noordelijk deel van het plangebied, alwaar de uitbreiding van de bedrijfslocatie van Dutax is voorzien, is in gebruik als grasland (onbeweid) en heeft altijd een agrarische functie gehad. De locatie is thans onbebouwd en onverhard. De noord- en westgrenzen van het gebied verlopen door het grasland, langs de aldaar gelegen sloten. Het voorkomen van planten- en diersoorten in een gebied wordt mede bepaald door de aanwezigheid van geschikt leefgebied. Een soort kan in zijn leefgebied gebruik maken van verschillende plekken om te verblijven. Al deze plekken (biotopen) kunnen een bepaalde functie voor de soort vervullen. Hieronder wordt op basis van het aanwezige habitat / verblijfsmogelijkheden beschreven welke beschermde soorten binnen de bouwlocatie kunnen voorkomen. Afhankelijk van de soort wordt ingegaan op de potentiële aanwezigheid van vaste rust- en verblijfplaatsen, foerageergebied en verbindingroutes. Indien van toepassing wordt

tevens beoordeeld of de voorgenomen plannen een verstorend effect kunnen hebben op de betreffende (mogelijk) aanwezige beschermde soort.

Broedvogels

Wegens het ontbreken van bebouwing biedt de onderzoekslocatie geen nestgelegenheid aan soorten als de huismus en de gierzwaluw. De nabij het plangebied aanwezige bomen zijn gecontroleerd op jaarrond beschermde nesten van broedvogels als sperwer en ransuil; deze zijn niet aangetroffen. Op en langs de gronden waarop het parkeerterrein wordt aangelegd zijn geen nestmogelijkheden voor de steenuil aanwezig. Daarbij vormt het onbeweide grasland binnen het plangebied ook geen optimaal foerageergebied voor de steenuil. De voorgenomen plannen zullen dan ook geen indirect verstorend effect hebben op een eventueel in de omgeving aanwezige nestlocatie van de steenuil. Afhankelijk van de toekomstige inrichting is het zelfs mogelijk dat de onderzoeklocatie in de toekomstige situatie meer foerageermogelijkheden biedt dan in de huidige situatie het geval is. Verder zijn er geen aanwijzingen die er op duiden dat de onderzoekslocatie een (belangrijke) functie heeft of kan hebben voor andere vogelsoorten waarvan het nest conform beschermingscategorie 1 t/m 4 jaarrond is beschermd, zoals de kerkuil. De broedvogels die onder de beschermingscategorie 5 vallen zijn voornamelijk hollenbroeders of soorten met relatief grote nesten. Mede wegens het ontbreken van bebouwing en (holte)bomen op de onderzoekslocatie zelf zijn broedgevallen van soorten uit beschermingscategorie 5 hier uitgesloten. Het plangebied zelf biedt door de afwezigheid van bebouwing en beplanting van enige omvang tevens geen nestgelegenheid aan vogelsoorten als merel, heggenmus, winterkoning, roodborst, groenling, vink en houtduif. Ook de aanwezigheid van weidevogels als Kievit en schollekster is wegens de kleinschaligheid en de nabije aanwezigheid van hoge bomen redelijkerwijs uitgesloten. In aanwezig struweel en kleinschalige beplanting op het perceel kunnen wel algemene vogelsoorten als merel, heggenmus, winterkoning en roodborst tot broeden komen. Bij het opschonen of verwijderen van struweel en beplantingen kunnen gedurende het broedseizoen (maart - augustus) nesten van dergelijke soorten worden verstoord.

Vleermuizen

Het plangebied is geheel onbebouwd en er zijn geen bomen aanwezig. Hierdoor kan worden uitgesloten dat er verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn in het plangebied zelf. De bomen in de nabijheid van het plangebied beschikken niet over potentiële verblijfplaatsen voor vleermuizen, zoals holtes, spleten en/of loshangend schors, die zich op voldoende hoogte bevinden. Daarbij blijven de betreffende bomen behouden. Het is door de afstand tot de bebouwing in de omgeving uitgesloten dat er in de directe invloedssfeer van de onderzoekslocatie potentiële verblijfplaatsen aanwezig zijn die negatieve invloed kunnen ondervinden van de werkzaamheden. Het plangebied zal, mede gelet op de beperkte oppervlakte, geen essentieel foerageerhabitat vormen voor een vleermuisensoort. Naar verwachting zullen er wel enkele gewone dwergvleermuizen en mogelijk een enkele laatvlieger ter plaatse van de onderzoekslocatie foerageren, met name nabij de bomen aan de Stationsweg. Naast dat in de directe omgeving voldoende foerageerhabitat aanwezig is, blijven de foerageermogelijkheden nabij het plangebied ter hoogte van de bomen aan de Stationsweg eveneens behouden. Vleermuizen maken veelal gebruik van lijnvormige

(donkere) landschapselementen als houtsingels, beken en lanen om zich te verplaatsen tussen verblijfplaatsen en foerageergebieden. Doordat dergelijke lijnvormige elementen ontbreken binnen het plangebied, worden er geen potentiële vliegroutes verstoord.

Overige zoogdieren

Het plangebied vormt een weinig geschikt habitat voor grondgebonden zoogdieren. Algemene soorten als egel, mol, konijn en haas kunnen ter plaatse van het grasland worden aangetroffen. Een soort als de egel kan zich daarnaast verschuilen onder aanwezig struweel. Mogelijk dat bij het eventueel opschonen van de perceelranden een dergelijke schuilplaats verloren gaat.

Reptielen, amfibieën, vissen en ongewervelden

Binnen het plangebied is geen geschikt habitat voor reptielen aanwezig. Daarbij is er geen directe verbinding tussen de onderzoekslocatie en een betreffend natuurgebied. Doordat grootschalige wateroppervlakten als poelen, watervoerende sloten en vijvers ontbreken zijn voortplantingsmogelijkheden voor amfibieën uitgesloten. Incidenteel kunnen algemene soorten als bruine kikker en gewone pad wel beschutting vinden onder het struweel. Sloten en vijvers in de omgeving bieden voortplantingsmogelijkheden aan dergelijke algemene soorten. Minder algemene soorten als kamsalamander, heikikker en poelkikker, zijn mede vanwege het ontbreken van geschikt voortplantingswater in de directe omgeving en overwinteringshabitat op de locatie, redelijkerwijs uitgesloten. Vanwege het ontbreken van permanent oppervlaktewater kan de soort-groep vissen buiten beschouwing worden gelaten. Ten aanzien van ongewervelden geldt dat er geen geschikt habitat voor deze soorten aanwezig is in de omgeving.

Vaatplanten

De aanwezigheid van water, de zuurgraad van de bodem, de beschikbare hoeveelheid voedingsstoffen, de hoeveelheid zonlicht en de antropogene beïnvloeding bepalen in hoeverre een groeiplaats voor een bepaalde plant geschikt is. Aangezien de locatie geheel bestaat uit grasland met algemene ruigtevegetatie, is het niet te verwachten dat er beschermde of zeldzame plantensoorten binnen het plangebied te vinden zijn.

Conclusie

Gelet op de gevonden en te verwachten ecologische waarden en de beoogde planontwikkeling is de verwachting dat de wijziging van het bestemmingsplan uitvoerbaar is. Tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden dient het bepaalde in de Flora- en faunawet in acht te worden genomen, hetgeen in dit geval goed mogelijk is. Overtredingen ten aanzien van broedvogels kunnen worden voorkomen door rekening te houden met het broedseizoen. Verder dient te allen tijde de zorgplicht in acht te worden genomen.

5.7 Wegverkeerslawaa

Toetsingskader

Op basis van artikel 76 van de Wet geluidhinder (Wgh) dienen bij de vaststelling van een bestemmingsplan, wijzigingsplan of uitwerkingsplan als bedoeld in art. 3.6 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) de waarden als bedoeld in art. 82 t/m 85 van de Wgh in acht te worden genomen, indien dat plan gelegen is in een zone rondom een weg als bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh en (het betreffende onderdeel van) dat plan mogelijkheden biedt voor:

- de realisatie van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en van geluidsgevoelige terreinen (functies zoals genoemd in art. 1 Wgh en art 1.2 Bgh – het Besluit geluidhinder zoals gewijzigd op 4 april 2012);
- de aanleg van een nieuwe weg en/ of een reconstructie van een bestaande weg;
- functiewijzigingen van een niet-geluidsgevoelige functie in een geluidsgevoelige functie (bijvoorbeeld via afwijkings- of wijzigingsbevoegdheid).

De onderzoekszone voor wegen zoals bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh is afhankelijk van de hoeveelheid rijbanen. Onderstaande tabel geeft hier een overzicht van:

	Stedelijk	Buitenstedelijk
Aantal rijstroken	Aantal meter aan weerszijden van de weg	
5 of meer	350 m	600 m
3 of 4	350 m	400 m
1 of 2	200 m	250 m

Artikel 74 lid 2 Wgh regelt dat indien de bovengenoemde ontwikkelingen zijn gelegen binnen een als 'woonerf' aangeduid gebied of in een zone nabij wegen waarvoor een maximum snelheidsregime van 30 km/u geldt, de betreffende waarden niet in acht hoeven te worden genomen.

Uit een akoestisch onderzoek moet blijken of, indien sprake is van een van de bovengenoemde ontwikkelingen binnen een zone als bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh, deze binnen de waarden valt zoals deze voor diverse typen ontwikkelingen is vastgelegd in de Wgh. De grenswaarde voor de toelaatbare etmaalwaarde van de equivalente geluidbelasting van wegen binnen zones langs wegen is voor woningen 48 dB. In bijzondere gevallen is een hogere waarde mogelijk; Burgemeester en Wethouders zijn binnen de grenzen van de gemeente en onder voorwaarden bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting.

Beoordeling

Het voorliggende initiatief betreft de aanleg van een parkeerterrein. Een parkeerterrein is geen geluidgevoelig object. Daarnaast kent een parkeerterrein ook geen geluidzone.

Conclusie

Gesteld kan worden dat het aspect wegverkeerslawaaï geen belemmering vormt voor de onderhavige wijziging.

5.8 Bedrijven en milieuzonering

Toetsingskader

Door het aanbrengen van een zone tussen bedrijvigheid en milieugevoelige bestemmingen (zoals woningbouw) kan de overlast ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden worden. Zonering is met name van toepassing bij nieuwbouw van woningen en andere gevoelige functies in de directe omgeving van een bedrijf en bij vestiging van een nieuw bedrijf in de directe omgeving van gevoelige bestemmingen. Op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en Milieuzonering 2009' (hierna: VNG-brochure) wordt onder milieugevoelige functies verstaan: woningen, woongebieden, ziekenhuizen, scholen en verblijfsrecreatie. Sommige functies kunnen zowel milieubelastend als milieugevoelig zijn (bijvoorbeeld ziekenhuizen en scholen).

Beoordeling

Op grond van de VNG-brochure geldt voor een parkeerterrein (SBI-code 5221) een richtafstand van 30 m vanwege het milieuaspect geluid. Voor het milieuaspect geur geldt een richtafstand van 10 m. Voor het milieuaspect stof geldt geen richtafstand. Indien sprake is van een gemengd gebied, dan mogen deze richtafstanden met één stap worden verkleind. Ter plaatse van het plangebied is sprake van een gemengd gebied, omdat aan de overzijde van de Moerseweg reeds meerdere bedrijven zijn gevestigd uit hogere milieucategorieën (categorisering op basis van maatgevend aspect 'geluid'), Dutax reeds een bestaand parkeerterrein heeft, over de Moerseweg veel vrachtverkeer rijdt en omdat in de nabijheid een spoorweg is gelegen. Om die reden kunnen in de voorliggende situatie de afstanden worden verkleind naar 10 meter (geluid) respectievelijk 0 meter (geur). De bedrijfswoning van Dutax is op 21 meter van het nieuw te realiseren parkeerterrein gelegen. Aan de richtafstand van het parkeerterrein kan zodoende worden voldaan.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering vormt voor de onderhavige wijziging.

5.9 Externe veiligheid

5.9.1 Inrichtingen en externe veiligheid

Toetsingskader

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is gericht aan het bevoegd gezag inzake de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening en heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn o.a. standaardafstanden opgenomen waarbij wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico. Het Bevi is van toepassing op vergunningplichtige risicovolle

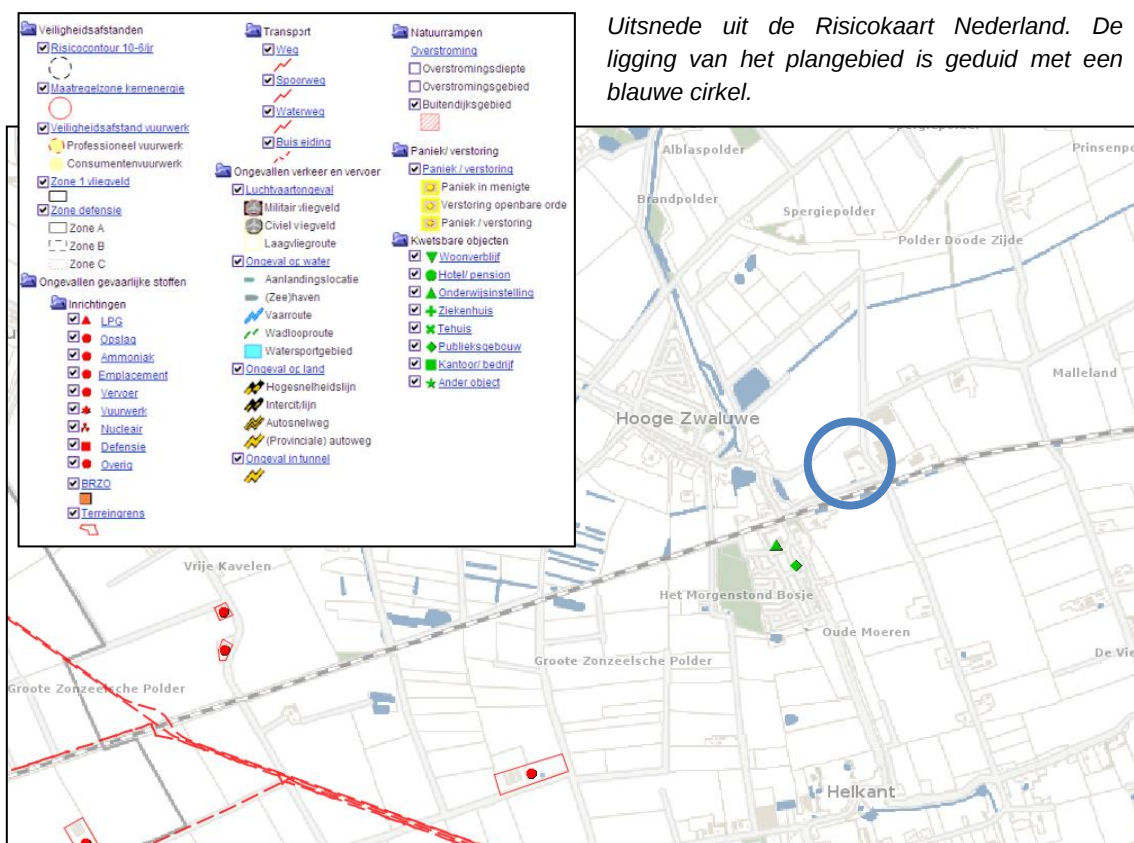
bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven. In artikel 1 van het Bevi wordt toegelicht wat wordt verstaan onder (beperkt) kwetsbare objecten. Voor de toepassing van het Bevi, wordt een nieuw ruimtelijk besluit gezien als een nieuwe situatie.

Beoordeling

Om te bepalen of er in de directe omgeving bedrijven zijn gelegen waarop het Bevi van toepassing is, is het Register risicosituaties gevaarlijke stoffen (RRGS)¹ als ook de risicokaart geraadpleegd. Ten aanzien van het aspect inrichtingen is geconstateerd dat in de omgeving van het plangebied geen Bevi-inrichtingen aanwezig zijn.

Conclusie

Het aspect Bevi-inrichtingen is geen belemmering voor de onderhavige wijziging.



5.9.2 Transport en externe veiligheid

Toetsingskader

Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, het water en de weg dient plaats te vinden aan de hand van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), als in werking per 1 april 2015. Bij het besluit

¹ Het RRGS is een centraal landelijk register met gegevens over risicosituaties die in Nederland bestaan rond het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen.

horen grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en richtlijnen voor de toepassing van de rekenmethodiek en de verantwoording van het groepsrisico. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langs transportassen die deel uitmaken van het Basisnet Weg, Water en/of Spoor kan de berekening van het plaatsgebonden risico achterwege blijven. Hiervoor gelden namelijk de afstanden die in bijlage I, II en III van de Regeling basisnet zijn opgenomen. Op deze afstanden mag het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer bedragen dan 10^{-6} per jaar. Voor het Basisnet Weg geldt dat daar waar in de tabel van bijlage 2 van het Bevt de afstand '0' is vermeld het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer op het midden van de weg niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar.

Beoordeling

Om te bepalen of er in de directe omgeving van het plangebied risicorelevante transportassen zijn gelegen is de professionele risicokaart geraadpleegd. De onderstaande transportassen zijn beoordeeld.

- Rijks-, vaar- en spoorwegen

Het plangebied ligt op ruime afstand van een rijks-, vaar- of spoorweg waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt (zoals opgenomen in bijlage 2, 3 en 4 van de circulaire). Gelet hierop zijn risicoberekeningen niet noodzakelijk en hoeven er geen beperkingen te worden gesteld aan het ruimtegebruik binnen het plangebied.

- Buisleidingen

Om te bepalen of er in de directe omgeving buisleidingen zijn gelegen waarop de circulaire van toepassing is, is het RRGs geraadpleegd. Uit het RRGs blijkt dat er binnen en in de nabijheid van het plangebied geen hogedruk buisleidingen zijn gelegen.

Conclusie

Het aspect transport en externe veiligheid vormt geen belemmering voor de onderhavige wijziging.

5.9.3 Buisleidingen en externe veiligheid

Toetsingskader

Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen geschiedt aan de hand van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), als in werking getreden per 1 januari 2011. Ten aanzien van het Bevb bestaat de noodzaak om een ruimtelijke reservering op te nemen voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoording van het groepsrisico (GR) van relevante buisleidingen. Binnen de PR 10^{-6} risicocontour mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn en zo mogelijk ook geen beperkt kwetsbare objecten. Het verwachte aantal aanwezigen binnen het invloedsgebied van de buisleiding moet worden verantwoord. dat invloedsgebied reikt bij brandbare vloeistoffen tot net buiten de 10^{-6} contour, voor leidingen met aardgas en chemicaliën moet dat per geval berekend worden.

Beoordeling

Om te bepalen of er in de directe omgeving van het plangebied risicorelevante buisleidingen zijn gelegen is de risicokaart geraadpleegd. In de omgeving van het plangebied zijn geen risicorelevante buisleidingen gelegen.

Conclusie

Het aspect buisleidingen en externe veiligheid.

5.10 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

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, als ook de toetsing aan de 'Wet luchtkwaliteit' in beeld te worden gebracht.

De 'Wet luchtkwaliteit' van 15 november 2007, opgenomen in hoofdstuk 5, onder titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) gaat in op luchtkwaliteitseisen. In Bijlage 2 van de Wm zijn wettelijke grenswaarden vastgelegd van onder andere de stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb) en koolmonoxide (CO).

Voor PM₁₀ geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m³. Het 24-uursgemiddelde van 50 µg/m³ mag maximaal 35 dagen per kalenderjaar worden overschreden. Voor NO₂ geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m³. Het 24-uursgemiddelde van 200 µg/m³ mag maximaal 18 dagen per kalenderjaar worden overschreden.

De 'Wet luchtkwaliteit' voorziet onder meer in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het NSL-programma samen aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tot de normen, ook in gebieden waar nu de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Kort samengevat dienen projecten te worden beoordeeld op basis van de 'Wet luchtkwaliteit' c.q. artikel 5.16 van de Wet milieubeheer. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de 'Wet luchtkwaliteit' geen belemmering voor vergunningverlening als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat op 1 augustus 2009 in werking is getreden.

In artikel 2 van het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is opgenomen dat een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit

als de zogenaamde '3% grens' niet wordt overschreden. Na vaststelling van het NSL op 1 augustus 2009 is deze grens gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂.

In artikel 4 van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) en de bijlagen van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is voor bepaalde categorieën projecten met getalsmatige grenzen vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

De wettelijke ondergrens voor onderzoek bedraagt:

- 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg;
- 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling;
- 100.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 1 ontsluitingsweg;
- 200.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.

Beoordeling

De beoogde uitbreiding van het bouwperceel heeft geen significante verkeeraantrekkende werking. Het parkeerterrein wordt uitsluitend aangelegd om de reeds bestaande verkeeraantrekkende werking van Dutax beter te accommoderen. De ondergrens van NIBM betreft de realisatie van 1500 woningen en één ontsluitingsweg. Deze grens wordt niet gehaald; waardoor de ontwikkeling als NIBM is aan te merken.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de onderhavige ontwikkeling.

5.11 Kabels en leidingen

Toetsingskader

De hierna volgende leidingen zijn planologisch relevant, voor zover zij geen deel uitmaken van een inrichting zoals bedoeld in de Wet milieubeheer².

- a. hoogspanningsverbindingen van 50 kV en hoger;
- b. buisleidingen voor transport van aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- c. buisleidingen voor transport van aardolieproducten met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- d. buisleidingen met een diameter van 400 mm of meer buiten de bebouwde kom;
- e. buisleidingen voor transport van andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten, die risico's met zich meebrengen voor mens en/of leefomgeving wanneer deze leidingen beschadigd raken³.

² 'Leidingen die deel uitmaken van een inrichting' zijn leidingen binnen de inrichtingsgrens die in beheer zijn van de drijver van de inrichting én leidingen die in beheer zijn van derden waarmee een product wordt geleverd aan de betreffende inrichting (Laatgenoemde leidingen hebben een zgn. functionele binding met de inrichting, zoals bedoeld in de Wet milieubeheer).

Beoordeling

Ter plaatse van het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig.

Conclusie

Er zijn geen belemmeringen met betrekking tot de aanwezigheid van kabels en leidingen.

5.12 Milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling

Toetsingskader

Behalve aan de uitvoeringsaspecten bedoeld in de Awb en het Bro dient ook te worden getoetst aan de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. of er sprake is van een mogelijke verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage. Een milieueffectrapportage (MER), en de bijbehorende procedure (m.e.r.), is een hulpmiddel om de belangen van het milieu volwaardig te betrekken bij de besluitvorming omtrent plannen en projecten. Het gaat hierbij wel enkel om plannen en projecten die kunnen leiden tot initiatieven waarmee het milieu mogelijk nadelig kan worden beïnvloed. Als uitgangspunt geldt voor plannen de onderstaande criteria om te beoordelen of een MER noodzakelijk is:

1. Plannen die kaderstellend zijn voor toekomstige m.e.r.- (beoordelings)plichtige besluiten (boven de grenswaarden uit de C- of D-lijst van het Besluit m.e.r.);
2. Plannen waarvoor een passende beoordeling nodig is in verband met een mogelijk significant negatief effect op Natura 2000-gebieden;
3. Plannen en activiteiten die o.g.v. een provinciale milieuverordening zijn aangewezen als MER-plichtig.

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. gewijzigd. De belangrijkste aanleidingen hiervoor zijn de modernisering van de m.e.r. wetgeving in 2010 en de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009 (HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 – Commissie vs. Nederland). Deze wijziging heeft gevolgen voor eerstgenoemd criterium om te beoordelen of een MER noodzakelijk is. Uit deze uitspraak volgt dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn om wel of geen m.e.r.- (beoordeling) uit te voeren. Ook als een project onder de drempelwaarde uit de C- of D-lijst blijft, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of nabij een kwetsbaar natuurgebied ligt. Gemeenten en provincies moeten daarom per 1 april van 2011 ook bij 'kleine projecten' (projecten onder de drempelwaarden van de C- of D-lijst) beoordelen of een m.e.r.- (beoordeling) nodig is. Dit wordt de 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' genoemd. Deze beoordeling houdt in dat er bekeken moet worden of er bij het initiatief sprake is van dusdanig bijzondere omstandigheden of milieueffecten dat er toch een MER moet worden opgesteld. Hierbij wordt gekeken naar de selectiecriteria uit bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn (2011/92/EU), welke o.a. de omvang van het project, de cumulatie met andere projecten en het gebruik van natuurlijke hulpbronnen betreffen.

³ Onder zgn. 'leidingen voor andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten' worden in ieder geval leidingen verstaan voor transport van nafta, waterstof, koolstofdioxide, stikstof, zuurstof, ethyleen en propyleen.

Beoordeling

Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is dient bepaald te worden of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst D van het Besluit m.e.r. overschrijdt, of de ontwikkeling in een kwetsbaar gebied ligt en of er belangrijke milieugevolgen zijn.

In het plangebied in en aan het bestaand stedelijk gebied van Hooge Zwaluwe wordt de ontwikkeling van een parkeerterrein voorgestaan. Het juridisch-planologisch mogelijk maken van deze functie dient getoetst te worden aan activiteit D 11.2 uit de Bijlage bij het Besluit m.e.r. Deze activiteit betreft een stedelijk ontwikkelingsproject. In het geval van een stedelijk ontwikkelingsproject is direct een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk als de activiteit gaat om de bouw van 2.000 woningen of meer in een aaneengesloten gebied of als de activiteit een omvang heeft van 100 hectare. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling ver beneden de drempelwaarde ligt zoals opgenomen in het Besluit m.e.r..

In onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r is bepaald wat verstaan wordt onder een gevoelig gebied. Als gevoelig gebied zijn gebieden aangewezen die beschermd worden op basis van de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en waterwingebieden. Uit het onderhavige hoofdstuk, waaraan de resultaten van de toetsing juncto art. 3.1.6 Bro worden weergegeven, blijkt dat het plangebied niet ligt in of nabij een gebied dat beschermd wordt ten gevolge van de natuurwaarden. Het plan ligt niet in de directe nabijheid van de Ecologische Hoofdstructuur, een Vogel- of Habitatrichtlijngebied en overig beschermd natuurgebied (Natura 2000). Op basis van de in het kader van het onderhavige plan onderzochte aspecten blijkt dat van externe werking op een Natura 2000 gebied geen sprake kan zijn. Het plangebied behoort niet tot een waterwinlocatie, waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied. Het plangebied is niet gelegen in een Bèlvéderegebied. In dit hoofdstuk zijn tevens de verschillende milieueffecten beschouwd, zoals geluid en luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat er door de ontwikkeling inderdaad geen sprake zal zijn van nadelige milieugevolgen.

Conclusie

Zoals beschreven in de voorafgaande alinea's zijn er geen 'belangrijke nadelige milieugevolgen' te verwachten en daarom is het niet noodzakelijk een m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

6 JURIDISCHE PLANTOELICHTING

6.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bespreekt de wijze waarop het ruimtelijk en functioneel beleid voor het plangebied in het bestemmingsplan is vertaald. Bij het opstellen van de juridische regeling heeft het uitgangspunt centraal gestaan dat er een regeling geboden wordt die de ontwikkeling van het plangebied mogelijk maakt.

6.2 Opbouw van de regels

Het bestemmingsplan bestaat uit regels en een verbeelding, vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De regels zijn zodanig opgesteld dat wordt aangesloten bij het gemeentelijk handboek.

De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding omvat de gronden die voor de ontwikkeling van het plan van belang zijn. De keuze van de bestemmingen en de situering van de bestemmingsvlakken is gebaseerd op de huidige ruimtelijke situatie en de gewenste functies. Voorts sluit de opzet van de verbeelding aan op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).

De regels regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden.

De regels bestaan uit vier hoofdstukken, te weten:

- inleidende regels;
- bestemmingsregels;
- algemene regels;
- overgangs- en slotregels.

In de toelichting wordt gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Ondanks het feit dat de toelichting geen onderdeel uitmaakt van het juridisch plangedeelte, fungeert de toelichting wel als interpretatiekader voor de uitleg van de regels, indien hierover interpretatieverschillen blijken te bestaan.

6.3 Regels

6.3.1 Hoofdstuk 1 'Inleidende regels'

Artikel 1 'Begrippen'

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Artikel 2 'Wijze van meten'

In dit artikel wordt aangegeven hoe de hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

6.3.2 Hoofdstuk 2 'Bestemmingsregels'

Het stramien voor de regels is vastgelegd in de SVBP 2012. De regels van een bestemming worden als volgt opgebouwd en benoemd:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- nadere eisen;
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk;
- wijzigingsbevoegdheid.

Duidelijk zal zijn dat een regel niet alle elementen hoeft te bevatten. Dit kan per bestemming verschillen.

Artikel 3 'Bedrijventerrein'

Het bouwperceel van Dutax heeft de bestemming 'Bedrijventerrein' gekregen. Hierbinnen zijn bedrijven tot en met categorie 2 mogelijk, met daaraan ondergeschikte kantoren en detailhandel. Buitenopslag van voorwerpen, stoffen en materialen ten behoeve van het eigen bedrijf is uitsluitend toegestaan achter (het verlengde van) de voorgevellijn van het hoofdgebouw. De bedrijfswoning is uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning' toegestaan. Nieuwe bedrijfswoningen worden niet mogelijk gemaakt. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijventerrein – parkeerterrein' is uitsluitend een parkeerterrein toegestaan.

Artikel 4 'Groen – Landschappelijke inpassing'

Ter plaatse van de bestemming 'Groen – Landschappelijke inpassing' zijn de gronden bestemd voor de inrichting conform het landschappelijk inpassingsplan dat is bijgesloten als bijlage 2 bij de regels. Het gebruik en/of laten gebruiken van de voor 'specifieke vorm van bedrijventerrein - parkeerterrein' aangewezen gronden is alleen toegestaan indien de landschappelijke inpassing, zoals opgenomen in bijlage 2 van deze regels, als zodanig wordt aangelegd en aldus in stand wordt gehouden.

Artikel 5 'Water'

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor de vaarwegen voor de beroeps- en recreatievaart, waterpartijen en (primaire) waterlopen, zoals sloten, watergangen, singels, taluds, bermstroken, oevers, bruggen, steigers, ondergeschikte groenvoorzieningen en andere tot de bestemming behorende watervoorzieningen. Binnen de bestemming 'Water' zijn bruggen, aanlegsteigers en meerpalen mogelijk

gemaakt. Er mogen enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht. Het gebruik als permanente ligplaats voor woonschepen is verboden.

6.3.3 Hoofdstuk 3 'Algemene regels'

Artikel 6 'Anti-dubbelregel'

In dit artikel wordt geregeld dat voor gronden die eenmaal in aanmerking zijn genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijven.

Artikel 7 'Algemene bouwregels'

In de algemene bouwregels is bepaald dat bestaande maten en hoeveelheden, die afwijken van het bepaalde in dit bestemmingsplan en legaal aanwezig zijn, mogen worden aangehouden. Tevens is een regeling opgenomen met betrekking tot herbouw van gebouwen en met betrekking tot overschrijding van bouw- en bestemmingsgrenzen van ondergeschikte bouwdelen. Tenslotte is een parkeerregeling opgenomen; hierin is bepaald dat dient te worden voorzien in de aanleg van voldoende parkeerplaatsen.

Artikel 8 'Algemene gebruiksregels'

In dit artikel zijn de algemeen geldende regels opgenomen ten aanzien van strijdig gebruik.

Artikel 9 'Algemene aanduidingsregels'

In dit artikel wordt aangegeven dat gronden ter plaatse van de aanduiding 'reserveringsgebied water', behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, tevens bestemd voor het behoud van het waterbergend vermogen van het gebied. Daarnaast wordt in dit artikel de aanduiding 'overige zone – in de Verordening ruimte te verwijderen gemengd landelijk gebied' en 'overige zone – in de Verordening ruimte toe te voegen bestaand stedelijk gebied' beschreven.

Artikel 10 'Algemene afwijkingsregels'

In dit artikel is een aantal algemene afwijkingsregels opgenomen. Deze afwijkingen betreffen het bouwen van gebouwtjes van openbaar nut, het overschrijden van bebouwingsgrenzen, beperkte verschuivingen van de bestemmingsgrenzen en het oprichten van masten en antennes tot een bepaalde bouwhoogte.

Artikel 11 'Algemene wijzigingsregels'

In dit artikel zijn algemene wijzigingsbevoegdheden opgenomen voor het bevoegd gezag om het bouwen van gebouwtjes van openbaar nut, het overschrijden van bebouwingsgrenzen, beperkte verschuivingen van de bestemmingsgrenzen mogelijk te maken.

Artikel 12 'Algemene procedureregels'

In de algemene procedureregels is vastgelegd welke procedures worden gevolgd bij het toepassing geven aan de in het bestemmingsplan opgenomen afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden.

6.3.4 Hoofdstuk 4 'Overgangs- en slotregels'

Dit hoofdstuk omvat twee artikelen:

Artikel 13 'Overgangsrecht'

Dit artikel betreft het overgangsrecht met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor wordt verkleind. Daarnaast zijn overgangsregels opgenomen ten aanzien van het bouwen. Een bouwwerk dat afwijkt van de bouwregels van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt, mag gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, of na een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd. De afwijking mag daarbij naar aard en omvang niet worden vergroot. Daarvan mag eenmalig bij een omgevingsvergunning worden afgeweken tot maximaal 10% van de inhoud van het bouwwerk. Het overgangsrecht is niet van toepassing op bouwwerken die reeds in strijd waren met het voorgaande geldende bestemmingsplan.

Artikel 14 'Slotregel'

De regels kunnen worden aangehaald onder de naam: Regels van het bestemmingsplan "Moerseweg 8" te Hooge Zwaluwe.

7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven. Indien het bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Er wordt nader ingegaan op de grondexploitatie en de koppeling met het exploitatieplan.

7.2 Toepassing Grondexploitatiewet

De Wet ruimtelijke ordening maakt het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten wanneer de bouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in een bestemmingsplan, een wijziging van een bestemmingsplan of een projectafwijkingbesluit. De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is staan in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betreft onder meer plannen voor de bouw van een of meer woningen en de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen. Bovendien is een exploitatieplan nodig als locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningcategorieën) gesteld moeten worden en/of het bepalen van een tijdvak of fasering noodzakelijk is.

Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins verzekerd is en er geen fasering of tijdvak behoeft te worden vastgelegd én geen locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningbouwcategorieën) hoeven te worden vastgesteld.

7.3 Economische uitvoerbaarheid

Het voorliggende initiatief betreft de realisatie van een nieuw parkeerterrein en landschappelijke inpassing, derhalve is het plan niet exploitatieplanplichtig.

8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1 Inleiding

In het bestemmingsplanproces bestaan diverse mogelijkheden tot communicatie. De voor dit voorliggende bestemmingsplan relevante communicatie wordt in dit hoofdstuk belicht.

8.2 Planologische procedure

Vooroverleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan burgemeester en wethouders overleg met de besturen van bij het plan betrokken waterschappen plegen. Waar nodig plegen zij tevens overleg met besturen van andere gemeenten, met de provincie, de inspecteur voor de ruimtelijke ordening en met eventuele andere diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

Vóór het opstarten van de procedure wordt dit bestemmingsplan ter vooroverleg opgestuurd naar het Waterschap en naar de provincie Noord-Brabant. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft laten weten dat wanneer geen nationaal belang gemoeid is, er geen vooroverleg gevoerd hoeft te worden. In dit geval is er inderdaad, zoals bij het beleidskader beschreven, geen nationaal belang gemoeid.

In het kader van het wettelijk vooroverleg heeft het voorontwerp-bestemmingsplan van 10 augustus tot en met 20 september 2018 ter visie gelegen in het gemeentehuis van Drimmelen. Het plan is tevens digitaal raadpleegbaar geweest via de website www.ruimtelijkeplannen.nl. Gedurende de inzagetermijn is een ieder in de gelegenheid gesteld zijn of haar reactie mondeling of schriftelijk in te dienen. Alle ingekomen reacties uit de inspraak en het wettelijke vooroverleg zijn beoordeeld door de gemeente Drimmelen. Op enkele onderdelen is het plan aangepast. Onderstaand worden de inspraakreacties van de bevoegde overheden samengevat. De nota van inspraak alsmede de vooroverlegreacties zijn als bijlage 5 bij de toelichting opgenomen.

De Gasunie heeft per 6 augustus 2018 aangegeven dat het plangebied buiten de 1% letaliteitsgrens van de dichtst bij gelegen gasleiding ligt. Daarmee staat vast deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling. Dit bericht is voor kennisgeving aangenomen en leidt niet tot aanpassingen van het bestemmingsplan.

De regioarcheoloog heeft per 8 augustus 2018 laten weten geen opmerkingen te hebben op de paragrafen 'archeologie' en 'cultuurhistorie'.

Waterschap Brabantse Delta heeft aangegeven dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) dicht op het maaiveld ligt. In het ontwerp bestemmingsplan zal daarom worden uitgegaan van een GHG van 0.30 m-mv. De waterparagraaf in het

bestemmingsplan is hier op aangepast. Tevens is aandacht geschonken aan het gebruik van milieuvriendelijke bouwmaterialen en het achterwege laten van uitlopende bouwmaterialen, zoals lood, koper, zink en zacht PVC.

De Provincie Noord-Brabant heeft 26 september 2018 gereageerd. Deze heeft geleid tot aanpassing van de verbeelding. Op de verbeelding worden de benoemde percelen met betrekking tot het herbegrenzingsverzoek van het bestaand stedelijk gebied nadrukkelijk in kaart gebracht.

Ambtshalve zijn twee wijzigingen doorgevoerd. Inmiddels is het Water- en Rioleringsplan Drimmelen 2018 – 2022 van kracht. De plantoelichting is hierop geactualiseerd. Tevens is een nieuw beleidsplan 'Verkeer en Vervoer 2018 – 2028 opgesteld'. De plantoelichting en regels zijn hierop aangepast.

Inspraak

Het gemeentebestuur kan op grond van de inspraakverordening de ingezetenen van de gemeente en belang hebbende natuurlijke personen en rechtspersonen bij de voorbereiding van (herziening van) bestemmingsplannen betrekken. In relatie daarmee bepaalt artikel 150 van de Gemeentewet onder meer dat in een gemeentelijke inspraakverordening moet worden geregeld op welke wijze bovenbedoelde personen en rechtspersonen hun mening kenbaar kunnen maken.

Tervisielegging

Ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan vanaf 15 maart 2019 gedurende een periode van zes weken terinzage gelegen. Gelijktijdig heeft het verzoek om herbegrenzing van het bestaand stedelijk gebied bij de provincie Noord-Brabant terinzage gelegen. Gedurende de termijn van terinzagelegging zijn er geen zienswijzen ingediend tegen het bestemmingsplan of het herbegrenzingsverzoek. Op 4 juni 2019 heeft Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant de wijziging van de Verordening ruimte Noord-Brabant vastgesteld. De gemeenteraad heeft daarop volgend het bestemmingsplan in de vergadering van 27 juni 2019 vastgesteld.

Bijlagen

