

Toelichting
Bestemmingsplan Boonsweg 7-9-11
Heinenoord
Gemeente Binnenmaas

INHOUDSOPGAVE	PAG.
1. Inleiding	3
1.1 Situering	3
1.2 Aanleiding en doelstelling	4
1.3 Het bestemmingsplan	5
1.4 Leeswijzer	5
2. Beschrijving plangebied en bouwplan	6
2.1 Inleiding	6
2.2 Ontstaansgeschiedenis	6
2.3 Huidige situatie	6
2.4 Plan	6
3. Beleidskader	8
3.1 Inleiding	8
3.2 Rijksbeleid	8
3.3 Provinciaal beleid	9
3.4 Regionaal beleid	10
3.5 Gemeentelijk beleid	10
4. Omgevingsaspecten	13
4.1 Inleiding	13
4.2 Verkeer/parkeren	13
4.3 Flora en fauna	13
4.4 Archeologische waarden en cultuurhistorie	14
4.5 Waterhuishouding	14
4.6 Milieuzonering	15
4.7 Geluid	16
4.8 Bodem	16
4.9 Geur	17
4.10 Luchtkwaliteit	17
4.11 Externe veiligheid	18
4.12 Kabels en leidingen	19
5. Juridische toelichting	20
5.1 Juridische planopzet	20
5.2 Bestemmingswijzer	20
5.3 Plantoetsing en handhaving	20
6. Uitvoering	21
6.1 Economische uitvoerbaarheid	21
6.2 Planschade	21
7. Overleg ex artikel 3.1.1. Bro/zienswijzen	22

1. Inleiding

1.1 Situering

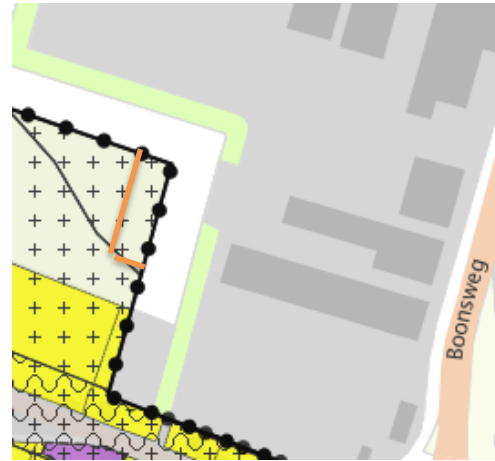
Het plangebied betreft de percelen Boonsweg 7, 9 en 11 te Heinenoord en ligt in de zuidwestelijke hoek van het bedrijventerrein Boonsweg. Er zijn in het plangebied drie bedrijven aanwezig, te weten:

- Slaapboulevard Kwakernaat, Boonsweg 7
- Auto Binnenmaas B.V. Boonsweg 9 (postadres Boonsweg 3)
- Mos Grondwatertechniek, Boonsweg 11.



Figuur 1: luchtfoto met plangebied

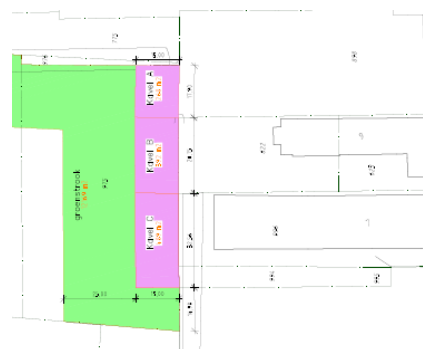
Het plangebied ligt grotendeels in het bestemmingsplan Regionaal Bedrijventerrein Hoeksche Waard en voor een klein gedeelte in het bestemmingsplan Landelijk Gebied Binnenmaas.



1.2 Aanleiding en doelstelling

De hiervoor genoemde bedrijven hebben de behoefte aan uitbreiding van hun bedrijfsperceel aan de achterzijde. Het gaat met name om een uitbreiding met een strook van 15 m. De strook zal gebruikt worden voor opslag/stalling. Er mag niet worden gebouwd op deze strook.

De nu aanwezige groenstrook met een breedte van 25 m wordt gehandhaafd in die zin, dat deze ook 15 m opschuift.



Daarnaast heeft Auto Binnenmaas B.V. behoefte aan de bouw van een extra bedrijfsgebouw achter de bestaande bedrijfsbebouwing. Het bestemmingsplan 'Regionaal Bedrijventerrein Hoeksche Waard' staat deze uitbreiding toe, behoudens het feit dat er sprake is van een geringe overschrijding van de achterste grens van het bouwvlak. Dit wordt veroorzaakt door de smalle vorm van het bedrijfsperceel en de wens om enige ruimte te hebben tussen de bestaande bebouwing en de nieuwe bebouwing

1.3 Het bestemmingsplan

Het voorliggende bestemmingsplan ‘Boonsweg 7, 9 en 11 Heinenoord’ dient de realisering van de uitbreiding van de bedrijfspercelen, de verplaatsing van de groene buffer en het bouwplan voor het bedrijfsgebouw van Auto Binnenmaas mogelijk te maken. Om te voorkomen dat de bedrijfspercelen in twee verschillende bestemmingsplannen zouden komen te vallen, is er in overleg met de gemeente voor gekozen om de drie bedrijfspercelen ook in hun geheel op te nemen binnen de plangrenzen. Het bestemmingsplan bestaat uit de volgende stukken:

- Verbeelding (plankaart)
- Regels

Het bestemmingsplan gaat vergezeld van deze toelichting.

1.4 Leeswijzer

Deze toelichting omvat:

Hoofdstuk 1: Inleiding

Hoofdstuk 2: Beschrijving plangebied en uitbreidingsplan bedrijf

Hoofdstuk 3: Ruimtelijk beleidsuitgangspunten plangebied

Hoofdstuk 4: Omgevingsaspecten

Hoofdstuk 5: Juridische toelichting

Hoofdstuk 6: Economische uitvoerbaarheid

Hoofdstuk 7: Uitkomst vooroverleg Bro en uitkomst inspraak- en zienswijzenprocedure.

2. Beschrijving plangebied en uitbreidingsplan bedrijf

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het plangebied en het aangepaste plan beschreven.

2.2 Omgeving plangebied

Heinenoord is een dorp aan de noordkant van de Hoeksche Waard. Het plangebied is onderdeel van het bedrijventerrein Boonsweg, dat ten oosten van de kern van Heinenoord aanwezig is. Het is een bedrijventerrein dat in de 60-er en 70-er jaren is ontstaan. Bij de entree van het bedrijventerrein zijn aan de westzijde van de Boonsweg de drie betrokken bedrijven aanwezig.

2.3 Huidige situatie

De percelen Boonsweg 7, 9 en 11 zijn in gebruik voor bedrijfsdoeleinden. Er is bedrijfsbebouwing aanwezig en overigens zijn de percelen verhard en wordt die open ruimte gebruikt voor opslag/stalling van goederen en als transportroute. Achter de percelen bevindt zich een groene buffer met een diepte van circa 25 meter.

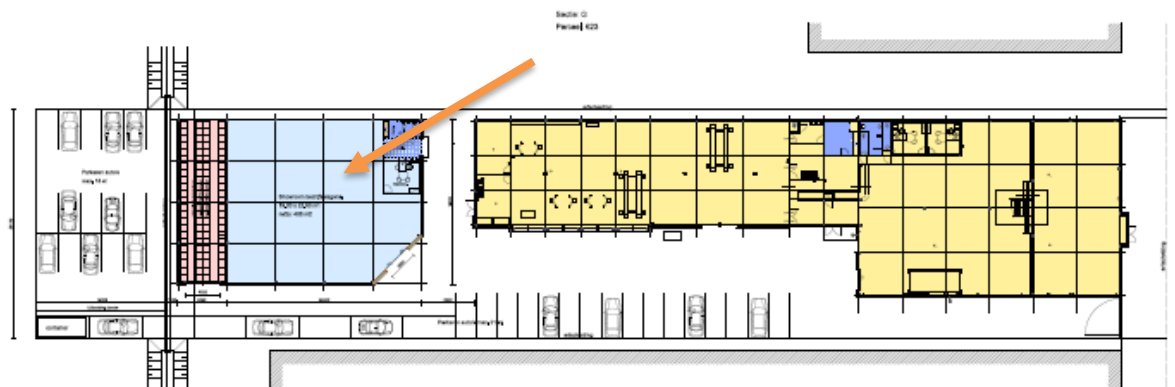


Figuur 6: luchtfoto plangebied met huidig gebruik

2.4 Plan

Zoals in paragraaf 1.2 al is verwoord wordt een strook van 15 meter achter de huidige bedrijfsperven toegevoegd aan die percelen. De groene buffer schuift 15 meter in westelijke richting op.

Daarnaast heeft Auto Binnenmaas het plan om een extra bedrijfsgebouw en ruimte voor bandenopslag op te richten. Hierna is de situering van die nieuwe bebouwing op het bedrijfsp perceel weergegeven.



Figuur 7: tekening situering extra bedrijfsgebouw

Het gaat om een bedrijfsgebouw met een oppervlakte van 406 m² en een bandenopslag met een oppervlakte van 107 m². In totaal derhalve 513 m² aan nieuwe bebouwing.

3. Beleidskader

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de hoofdlijnen beschreven van het relevante beleid van het rijk, provincie en gemeente.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

De SVIR vervangt de Nota Ruimte uit 2006. In de SVIR kiest het Rijk drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

In de SVIR wordt ten aanzien van het onderwerp ‘Verstedelijkings- en landschapsbeleid’ aangegeven, dat het Rijk dit overlaat aan de provincies en gemeenten. De plannen voor de beperkte uitbreiding van de bedrijfspercelen en de nieuwe bebouwing van één van de terreinen is uit economisch oogpunt gewenst. Door het verplaatsen van de groene bufferzone in plaats van het verwijderen hiervan doet het plan geen afbreuk aan de natuurlijke waarden van het aanwezige landelijke gebied. De conclusie is dat het plan niet in strijd is met de SVIR.

3.2.2 Ladder voor duurzame verstedelijking (SER-ladder)

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, en is ‘de ladder voor duurzame verstedelijking’ daaraan toegevoegd. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. De ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Artikel 3.1.6, lid 2 van het Bro bepaalt ten aanzien van de werking van de ladder dat de ladder toegepast moet worden bij bestemmingsplannen, die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Ingevolge artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro wordt verstaan onder stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Uit jurisprudentie blijkt dat kleinschalige bedrijfsontwikkelingen niet behoeven te worden aangemerkt als het ontwikkelen van een bedrijventerrein of andere stedelijke ontwikkeling.¹ Het hier aan de orde zijnde plan betreft een geringe uitbreiding met een strook van 15 meter en een totale oppervlakte van 1.149 m² van het bedrijventerrein Boonsweg.

¹ ABRvS 23 april 2014, no. 201306183/1/R3 en ABRvS 30 juli 2014, no. 201402114

Daarnaast is het bouwplan van Auto Binnenmaas feitelijk een bouwplan dat nu al is toegestaan op het bedrijfsperceel. De afwijking zit hem er alleen maar in dat het nieuwe gebouw deels buiten het huidige bouwvlak wordt gesitueerd.

Gezien de kleinschaligheid van deze ontwikkeling voorziet het plan niet in een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro.

3.3 Provinciaal beleid

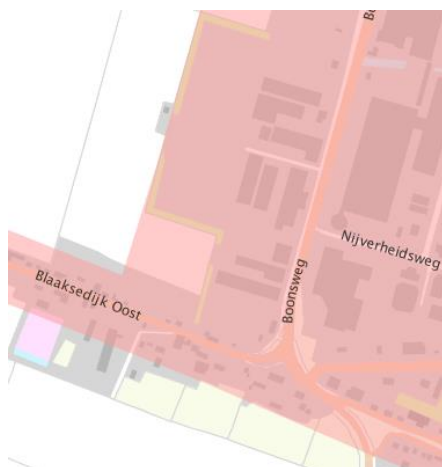
Visie Ruimte en Mobiliteit / Verordening Ruimte 2014

Op 9 juli 2014 zijn de Visie Ruimte en Mobiliteit, de Verordening Ruimte 2014 en het Programma Ruimte vastgesteld.

Uitgangspunt hierin zijn vier zogenaamde rode draden:

1. Het beter benutten en opwaarderen van bestaande netwerken en bebouwde gebieden;
2. Het vergroten van de agglomeratiekracht;
3. Het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit;
4. Het bevorderen van de transitie naar een water- en energie-efficiënte samenleving.

De provincie geeft richting en ruimte aan een optimale wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkelingen en gebiedskwaliteit. Uit de kaartbijlage bij het Programma Ruimte (kaartlaag 'Transformeren, herstructureren en verdichten' is het plangebied, inclusief toegevoegde strook, aangeduid als onderdeel van bebouwde ruimte.



Figuur 8: kaartfragment uit Programma Ruimte provincie Zuid-Holland

In artikel 2.2.1, sub a van de Verordening ruimte 2014 is bepaald, dat een bestemmingsplan kan voorzien in een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. De ruimtelijke ontwikkeling moet passen binnen de aard en schaal van het gebied en voldoen aan de richtpunten van de kwaliteitskaart (inpassen). De uitbreiding van het bedrijventerrein is uiterst gering en de groene afscherming van dit deel van het bedrijventerrein wordt gehandhaafd. De conclusie is dat het plan niet in strijd met het provinciale beleid.

3.4 Regionaal beleid

Structuurvisie Hoeksche Waard

Dit betreft het op initiatief van de Commissie Hoeksche Waard opgestelde Ruimtelijk Plan voor de Hoeksche Waard. De Commissie Hoeksche Waard heeft het Ruimtelijk Plan op 12 mei 2009 goedgekeurd.

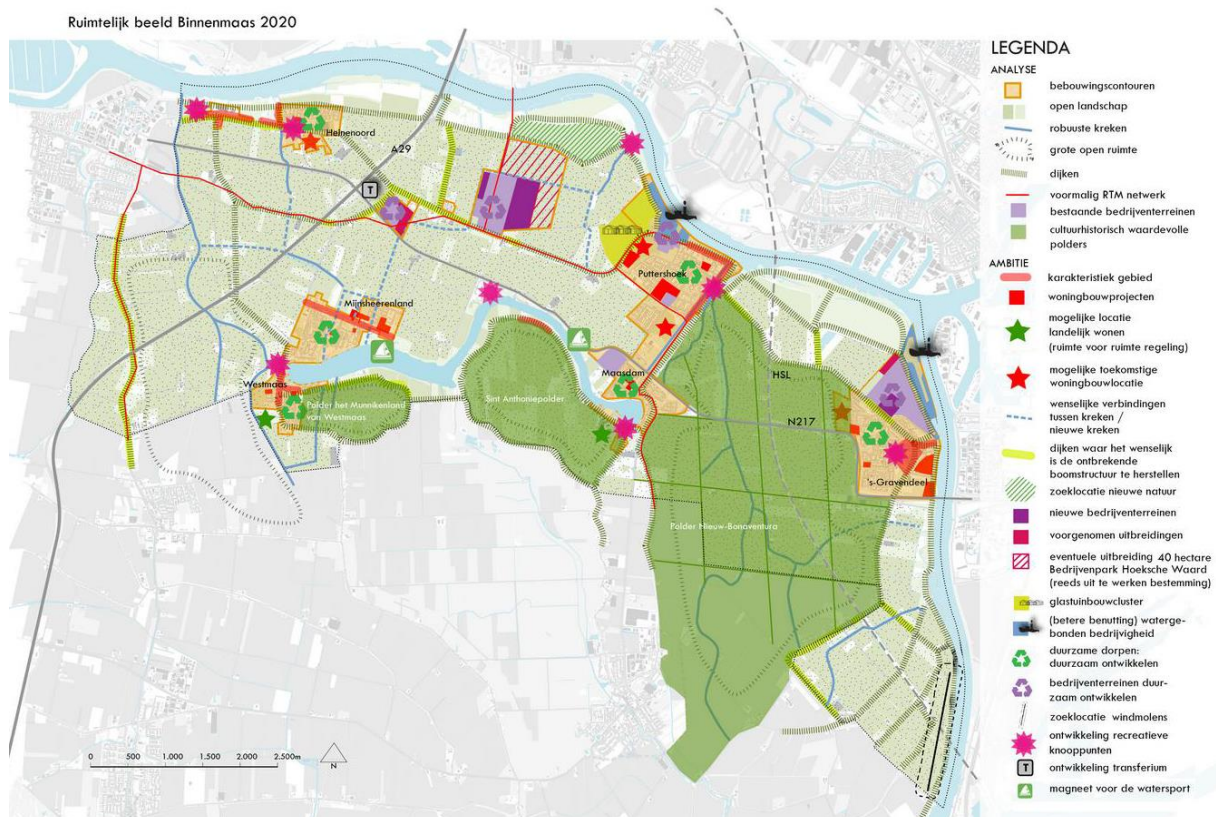
Vervolgens hebben de gemeenteraden van Strijen, Oud-Beijerland, Korendijk, Cromstrijen en Binnenmaas het Ruimtelijk Plan vastgesteld, respectievelijk op 30 juni en 6, 7 en 9 juli 2009.

Het plangebied is onderdeel van het Regionaal Bedrijventerrein Hoeksche Waard. De geringe uitbreiding brengt geen verandering aan in de uitgangspunten van de regionale structuurvisie.

3.5 Gemeentelijk beleid

3.5.1 Structuurvisie Binnenmaas 2020

Op 7 maart 2013 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Binnenmaas vastgesteld. In de structuurvisie wordt de gewenste ruimtelijke ontwikkeling tot 2020 beschreven. Bij het opstellen van de structuurvisie is aangesloten bij documenten zoals de Structuurvisie Hoeksche Waard en het visiedocument 'Binnenmaas Vitaal'. Het karakter van de gemeente Binnenmaas kan niet los worden gezien van het karakter van de Hoeksche Waard en wordt hier mede door bepaald. Kernkwaliteiten van dit nationaal landschap zijn het polderpatroon, het reliëf van kreken en dijken en de openheid van het landschap.



Figuur 6: Structuurvisie Binnenmaas 2020

De gemeente Binnenmaas wordt gekenmerkt door ruimte; tussen dijken en kreken, in een agrarisch landschap en ruimte op en rond de Binnenbedijkte Maas.

De gemeente wil dit landschap behouden, maar ook ruimte bieden voor nieuwe initiatieven. Deze initiatieven moeten ervoor zorgen dat de kernkwaliteiten van de gemeente Binnenmaas en de Hoeksche Waard worden versterkt. Voor 2020 is derhalve de volgende visie opgesteld: 'Binnenmaas geeft je ruimte' ruimte om te wonen, ruimte om samen te leven, ruimte om te ondernemen en ruimte om te recreëren.

De gemeente heeft deze visie uitgewerkt in acht inhoudelijke thema's:

- zes vitale dorpen met elk hun eigen dynamiek;
- nationaal landschap: open polders, kreken en dijken;
- wonen voor iedereen in een aantrekkelijke omgeving;
- binnenmaas op de kaart!;
- ruimte voor bedrijvigheid: kwalitatief én functioneel;
- erfgoed voor de toekomst;
- natuurlijk en bewust duurzaam;
- bereikbaar en verbonden.

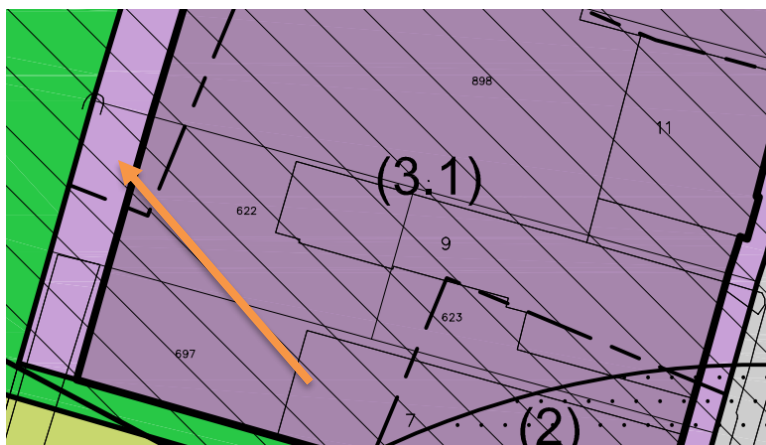
De geringe uitbreiding van de drie bedrijfspercelen en het bieden van de mogelijkheid tot realisering van een extra bedrijfsgebouw/bandenopslag past binnen het thema 'ruimte voor bedrijvigheid', terwijl daarnaast ook het nationaal landschap niet negatief wordt beïnvloed nu er een groene buffer aanwezig blijft aan de westrand van de bedrijfspercelen.

3.5.2 Bestemmingsplan 'Regionaal Bedrijventerrein Hoeksche Waard 2008'

Voor de onderhavige percelen geldt het bestemmingsplan 'Regionaal Bedrijventerrein Hoeksche Waard 2008'.

De percelen 3, 7 en 11 aan de Boonsweg zijn opgenomen met de bestemming 'Bedrijventerrein – 1'. De percelen mogen bedrijfsmatig worden gebruikt en er mag binnen het bouwvlak bedrijfsbebouwing worden opgericht.

Het bouwplan van Auto Binnenmaas voor het bedrijfsgebouw met bandenopslag overschrijdt het bouwvlak en is om die reden niet in overeenstemming met het bestemmingsplan.



Figuur 9: deel verbeelding bestemmingsplan Regionaal Bedrijventerrein HW

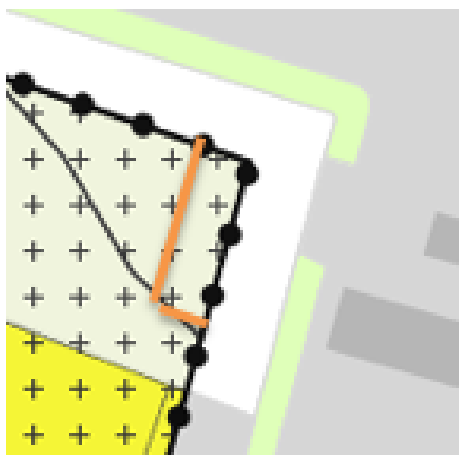
Voor het bedrijfsperceel Boonsweg 9 is de dubbelbestemming 'Archeologisch waardevol gebied' van toepassing.

3.5.3 Bestemmingsplan Landelijk Gebied Binnenmaas

Een deel van de verplaatste groene buffer is gesitueerd op gronden, die thans zijn opgenomen in het bestemmingsplan Landelijk Gebied Binnenmaas. De gemeenteraad van Binnenmaas heeft het bestemmingsplan op 12 december 2013 vastgesteld.

Uit de verbeelding blijkt dat de gronden de bestemming 'Agrarisch' hebben gekregen.

Daarnaast is de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologische verwachting hoog 1' ook op het perceel van toepassing.



Figuur 10: verbeelding bp Landelijk Gebied Binnenmaas

3.5.4 Beoordeling gemeente

De gemeente Binnenmaas is in principe bereid medewerking te verlenen aan het plan tot het vergroten van de drie bedrijfspercelen en de bouw van het bedrijfsgebouw/bandenopslag op het perceel Boonsweg 9. Voorwaarde daarbij is dat het plan in overeenstemming is met alle ter zake geldende planologische-, juridische- en milieu hygiënische eisen. Deze aspecten komen aan de orde in voorliggende toelichting van het bestemmingsplan voor deze twee ontwikkelingen.

4. Omgevingsaspecten.

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zullen de verschillende omgevingsaspecten nader worden beschreven en toegelicht.

4.2 Verkeer/parkeren

Ontsluiting/verkeersintensiteit

De ontsluiting van de bedrijfspercelen wijzigt niet. De vergroting van de drie bedrijfspercelen biedt ruimte voor een beperkte uitbreiding van stalling/opslag van goederen. De intensiteit van de verkeersbewegingen wijzigt feitelijk nagenoeg niet.

Het extra bedrijfsgebouw bij Auto Binnenmaas is een uitbreiding van de bebouwing om klanten beter te kunnen bedienen. Het aantal verkeersbewegingen wijzigt ook door dit bouwplan nagenoeg niet.

Parkeren

Bij de bepaling van de parkeerbehoefte maakt de gemeente gebruik van de CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Bij de bouw van het extra bedrijfsgebouw moet de daarmee samenhangende parkeervraag op eigen terrein worden gerealiseerd. Op eigen terrein zullen na realisering van het bouwplan 39 parkeerplaatsen aanwezig zijn.

Uitgaande van een totaal aan ruimte voor

-bedrijfsgebouw van circa 1.000 m² (bestaand en nieuw: norm is 1,8 parkeerplaats per 100 m²)

-overige bebouwing circa 600 m² (arbeidsintensieve/ bezoekersextensieve bedrijven: parkeernorm is 2,8 parkeerplaatsen per 100 m²)

komt de parkeervraag uit op:

1000 m ² x 0,018 =	18
600 m ² x 0,028 =	16,8
Totaal	34,8 parkeerplaatsen.

De geplande 39 parkeerplaatsen zijn derhalve voldoende.

4.3. Flora en fauna

In het kader van de verscherpte natuurwetgeving dient, voordat ergens ruimtelijke ingrepen plaatsvinden, te worden onderzocht of er belangrijke natuurwaarden voorkomen op een te bebouwen locatie. Bestaande gegevens met betrekking tot de flora en fauna zijn geraadpleegd bij het 'natuurloket'. Zoals blijkt uit de gegevens van het natuurloket blijkt dat het perceel niet is aangewezen overeenkomstig de habitatrichtlijn, Vogelrichtlijn of Natuurbeschermingswet.

Het plangebied vormt geen onderdeel van de provinciaal ecologische hoofdstructuur. Er is geen sprake van een ecologische verbindingzone dan wel een recreatiegebied of een natuurgebied. De huidige groenstrook met bomen en beplanting wordt verwijderd. De kans bestaat dat er aldaar beschermde planten en/of dieren aanwezig zijn. Om deze reden is een quick scan Flora en Fauna uitgevoerd.

Uit deze quick scan (Elzerman ecologisch advies, 07.08.2015, rapportnr. 2015-N30) blijkt dat er geen aanwijzingen zijn voor de aanwezigheid van beschermde planten en dieren. De waterkwaliteit, inrichting en geïsoleerde ligging van de greppel langs de oostrand van het perceel maken de kans op een beschermde vissoort nihil. Voor de uitvoering van de plannen is dan ook geen ontheffing op de Flora- en faunawet noodzakelijk.

Om deze reden is het plan uit ecologisch oogpunt uitvoerbaar.

4.4 Archeologische waarden en cultuurhistorie.

Archeologie

De bescherming van het archeologische erfgoed in de bodem en de inbedding ervan in de ruimtelijke ordening is het onderwerp van het Europese Verdrag van Valetta (Malta, 1992). Nederland heeft dit Verdrag ondertekend en goedgekeurd.

Sinds 1 september 2007 is de Wet Archeologische Monumentenzorg als onderdeel van de Monumentenwet van kracht. De bescherming van het archeologische erfgoed is een taak van de gemeente geworden. Er dient binnen bestemmingsplannen en bij ruimtelijke onderbouwingen als de onderhavige, aandacht te worden besteed aan archeologische aspecten.

Uit het bestemmingsplan Regionaal Bedrijventerrein Hoeksche Waard blijkt dat er in het plangebied sprake is van een archeologisch waardevol gebied. Archeologisch onderzoek is verplicht bij bouwplannen die groter zijn dan 150 m².

Om deze reden is archeologisch vooronderzoek verricht in de vorm van bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek door middel van proefboringen. Uit het onderzoek (Transect, 13.08.2015, projectcode 15070038) blijkt, dat er op grond van het archeologisch onderzoek geen aanleiding bestaat te veronderstellen dat zich hier archeologische (nederzetting-)resten in de bodem bevinden. Op basis hiervan zijn in het kader van de nieuwbouw geen aanvullende maatregelen noodzakelijk. Op het moment dat tijdens graafwerkzaamheden onverhoopt toch archeologische zaken worden aangetroffen, geldt een wettelijke plicht deze vondsten te melden bij de bevoegde overheid (gemeente Binnenmaas).

Uit oogpunt van archeologie is het plan uitvoerbaar.

Cultuurhistorie

Er is er geen noemenswaardige cultuurhistorie aanwezig in en nabij het plangebied.

4.5 Waterhuishouding

De watertoets ten behoeve de voorgestane ontwikkeling wordt uitgevoerd om inzicht te krijgen in de waterhuishoudkundige consequenties van het plan en het vaststellen van eventuele mitigerende of compenserende maatregelen.

De nieuwe bebouwing wordt voor wat betreft de afvoer van vuilwater aangesloten op de ter plaatse aanwezige riolering. De afvoer van hemelwater wordt losgekoppeld, het hemelwater wordt afgevoerd naar de aan de rand van het bedrijfsperceel aanwezige watergang.

Uit de Beleidsregel:BL-11 'Versnelde afvoer van nieuw verhard oppervlak' d.d. 09-04-2013 van het Waterschap blijkt dat 10 % van de toename van het verhard oppervlak moet worden gecompenseerd in open water. In de beleidsregel is verder verwoord dat in sommige gevallen de eis tot compensatie zwaar is ten opzichte van het te dienen waterstaatkundige doel. Om deze reden heeft het waterschap de verhardingstoename, van maximaal 500 m² in stedelijk gebied en 1500 m² in landelijk gebied, vrijgesteld van compensatieplicht. Indien er meer verharding toename plaatsvindt, moet volledig worden gecompenseerd.

De huidige bedrijfspervenken zijn geheel verhard. De toename van de bedrijfspervenken bedraagt 1.149 m². De kans is groot dat nagenoeg de gehele oppervlakte daarvan wordt verhard. Het betreft de huidige groenstrook die tegen het 'stedelijk' gebied aan ligt, te weten het huidige bedrijventerrein. Uit overleg met het Waterschap Hollandse Delta is gebleken dat het plangebied aangemerkt moet worden als stedelijk gebied, waardoor een vrijstelling van 500 m² aan de orde is. Om deze reden geldt de eis tot het realiseren van compenserend open water, in dit geval 115 m².

Aan de huidige rand van de bedrijfspervenken met het agrarisch gebied ligt een greppel met water. Deze greppel wordt ook 15 m verplaatst naar de nieuwe perceelsgrens. De strook grond die wordt verkocht aan de drie bedrijven heeft een breedte van 77 m. De greppel zal een extra breedte van 1,5 m krijgen. Dit betekent dat er extra waterberging komt van $77 \times 1,5 = 115,5$ m². Hiermee wordt voldoende compenserende waterberging gecreëerd.

Het bouwplan ligt niet in de invloedssfeer van een waterkering. Conclusie is dat het plan voldoet aan de uitgangspunten van het Waterschap voor waterkwantiteit en waterkwaliteit.

4.6 Milieuzonering

Ter bepaling van de mogelijkheid om milieubelastende bestemmingen te realiseren in de nabijheid van milieugevoelige bestemmingen, zoals woningen, wordt gebruik gemaakt van de systematiek van milieuzonering. In de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) is één en ander nader beschreven en uitgewerkt.

In deze VNG-publicatie is ook een Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen, waarbij per type bedrijf wordt aangegeven welke afstanden tussen milieugevoelige en milieubelastende bestemmingen moet worden aangehouden.

Zo ontstaat een zone rond een perceel met een bedrijfsbestemming waar in principe geen milieugevoelige bestemmingen zijn toegestaan. Op deze wijze wordt geborgd dat er geen onaanvaardbare milieuoverlast voor milieugevoelige bestemmingen aan de orde zal zijn.

Er is hier enerzijds sprake van bestaande bedrijvigheid, de wijziging betreft de vergroting van de drie bedrijfspervenken met een strook van 15 meter. De afstand van de uit te breiden perervenken tot de in de omgeving aanwezige woningen is 60 meter of meer. In het huidige bestemmingsplan Regionaal Bedrijventerrein Hoeksche Waard is een zonering opgenomen zodanig dat afhankelijk van de zwaarte van de milieucategorie er voldoende ruimte wordt aangehouden tussen bedrijven en woningen. In het voorliggende bestemmingsplan Boonsweg 7, 9 en 11 is dezelfde zonering opgenomen. Hierdoor voldoet het bestemmingsplan aan het uitgangspunt dat een voldoende richtafstand wordt aangehouden tussen bedrijvigheid en woningen.

Overigens ligt er op grond van de milieuwetgeving bij het bedrijf de plicht om de bedrijfsvoering zodanig in te richten dat er geen strijd is met de daarvoor geldende milieueisen. De bedrijfsactiviteiten vallen onder het Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer (Barim) van de Wet milieubeheer. Er moet aan de in het Barim (ook wel Activiteitenbesluit genoemd) opgenomen voorschriften worden voldaan.

4.7 Geluid

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet inzicht worden geboden in de aanvaardbaarheid van de ontwikkeling vanuit akoestisch oogpunt. Het geluidsaspect is relevant in relatie tot industrielawaai, wegverkeerslawaaï en/of spoorweglawaaï. Toetsingskader is de Wet Geluidhinder en enkele uitvoeringsbesluiten.

Het bestemmingsplan voorziet niet in het realiseren van een geluidsgevoelige functie, waardoor uit oogpunt van de Wet geluidhinder geen akoestisch onderzoek behoeft te worden uitgevoerd naar de gevelbelasting op de nieuw te bouwen bedrijfsbebouwing.

Ten aanzien van de geluidsuitstraling van de nieuwe bedrijfsbebouwing en in zijn algemeenheid de akoestische situatie bij het bedrijf het volgende. De ontsluiting van het bedrijf en het aantal voertuigbewegingen zal niet wezenlijk veranderen.

In paragraaf 4.6 is reeds ingegaan op de ter zake relevante eisen die gelden voor een bedrijf en de bedrijfsactiviteiten in relatie tot de afstand tot woningen. Onderdeel van die eisen betreft het voorschrift, dat de geluidbelasting op de gevel van omliggende woningen van derden niet hoger mag zijn dan 50 dB(A). Voorliggend bestemmingsplan wijzigt die normstelling uiteraard niet.

Conclusie

Het plan kan uit oogpunt van akoestiek worden gerealiseerd.

4.8 Bodem

In dit bestemmingsplan worden twee nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

Strook nieuwe bedrijfsbestemming achterzijde percelen

Ten eerste de vergroting van de bedrijfspercelen aan de achterzijde van die percelen. De desbetreffende gronden zullen voor stallings- en opslagdoeleinden worden gebruikt. Strikt formeel is hier geen bodemonderzoek voor nodig, desondanks is er toch een verkennende bodemonderzoek verricht aangezien de drie kopende bedrijven inzicht wilden hebben in de milieuhygiënische situatie van de bodem.

Uit het ingestelde onderzoek (Inventerra Comon Services, Verkennend bodemonderzoek Achter Boonsweg 3, 7 en 11 te Heinenoord, d.d. 27 januari 2016, Rapportnummer 15-2305-R01JV) blijkt dat de grond vanuit milieuhygiënisch oogpunt geschikt voor de beoogde bestemming.

Bedrijfsgebouw Auto Binnenmaas

In het nieuwe bedrijfsgebouw zullen mensen met regelmaat verblijven. Om die reden is bodemonderzoek uitgevoerd (Inventerra Comon Services, Verkennend bodemonderzoek NEN

5740 d.d. 23 november 2015, Rapportnummer 15-2208-R01JV). Op het terrein is een PAK-verontreiniging aangetroffen. Gezien de bouwplannen, waarbij het omringende terrein intact blijft, zal waarschijnlijk het geval van bodemverontreiniging “ernstig” worden verklaard, waarna een BUS-melding wordt ingediend (Besluit Uniforme Saneringen). In de BUS-melding wordt dan aangegeven hoe omgegaan wordt met de verontreinigde grond, in relatie tot de voorgenomen bouwplannen.

In dit specifieke geval zal de sterke PAK-verontreiniging in de ondergrond afgedekt worden door het aanbrengen van een onderheide betonvloer van de nieuwe showroom. Door deze betonvloer zijn er geen contactmogelijkheden met de verontreiniging. Het bevoegd gezag dient de BUS-melding te beoordelen en er haar goedkeuring over te verlenen.

De conclusie is dat de bodemsituatie in voldoende mate in beeld is gebracht en dat de aangetroffen PAK-verontreiniging gesaneerd zal worden door het aanbrengen van de betonvloer.

4.9 Geur.

Het perceel bevindt zich niet binnen een geur- en/of stankcirkel, waardoor het aspect geur/stank geen belemmeringen oplevert voor de realisering van het bouwplan.

4.10 Luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer is de regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit vastgelegd. In artikel 5.16 is vastgelegd dat bestuursorganen bevoegdheden, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan of het nemen van een projectbesluit, mogen uitoefenen wanneer sprake is van één van de volgende gevallen:

- a. Er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden.
- b. De concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft ten minste gelijk.
- c. Het plan draagt ‘niet in betekende mate’ bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht.
- d. De ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip ‘niet in betekende mate’ is vastgelegd in het ‘Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)’ en de ‘Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)’. Voor ontwikkelingen die ‘niet in betekende mate’ bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden.

In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als ‘niet in betekende mate’ worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

Het bestemmingsplan voorziet in een geringe vergroting van drie bedrijfspercelen, maar verandert overigens de bestaande bedrijfssituatie met planologische gebruiksfuncties niet. Ook het bouwplan voor het extra bedrijfsgebouw brengt geen wezenlijke verandering in het aantal verkeersbewegingen.

Hiermee is, verwijzend naar artikel 5.16, lid 1 onder b van de Wet milieubeheer aannemelijk gemaakt de concentratie in de buitenlucht van de stoffen stikstofdioxide NO₂ en fijn stof PM₁₀ in de buitenlucht in ieder geval ten minste gelijk blijft en niet toeneemt.

Heersende luchtkwaliteit

Voor de volledigheid is uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening ook de heersende luchtkwaliteit in oenschouw te nemen op de locatie van het plangebied.

Op basis van de landelijk beschikbare GCN-waarden (Grootschalige Concentratiekaarten Nederland) kan gesteld worden dat de jaargemiddelde achtergrondconcentratie voor stikstofdioxide 21,8 (2015: gegevens GCN 2015) microgram per kubieke meter lucht bedraagt en voor fijn stof is deze 21,6 (2015: gegevens GCN 2015) microgram per kubieke meter.

Hieruit kan geconcludeerd worden dat de luchtconcentraties ruim voldoen aan de normering Wet milieubeheer onderdeel luchtkwaliteit (grenswaarde voor stikstofdioxide en fijn stof bedragen 40 microgram per kubieke meter).

Conclusie

Gezien de aard en omvang van het planvoornemen, kan geconcludeerd worden dat de ruimtelijke ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, niet in betekende mate bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

De luchtkwaliteit ter plaatse voldoet ruimschoots aan de grenswaarden zoals die zijn vastgelegd in bijlage 2 bij de Wet Milieubeheer. Vanuit het aspect luchtkwaliteit bestaat er geen belemmering voor de geplande ontwikkeling.

4.11 Externe veiligheid

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen milieubeheer (BEVI) van kracht geworden.

In overeenstemming met artikel 5 van dit BEVI dient bij een besluit in het kader van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) onderzocht te worden in hoeverre er sprake is van aanwezigheid van risicovolle inrichtingen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft. Tevens dienen de risicocontour voor het plaatsgebonden risico (PR 10⁻⁶ contour) en het groepsrisico (GR) met de eventuele toename hiervan berekend te worden. Het GR dient in de toelichting op het besluit te worden verantwoord.

Uit de risicokaart Nederland blijkt, dat er geen risicovolle inrichtingen in de nabijheid van het plangebied aanwezig zijn.



Figuur 11: deel risicokaart Nederland

Vanuit oogpunt van externe veiligheid kan het bestemmingsplan als aanvaardbaar worden bestempeld.

4.12 Kabels en leidingen

Binnen het plangebied liggen diverse kabels en leidingen, zoals elektriciteit, telefoon en kabeltelevisie, doch deze zijn planologisch gezien niet relevant.

5. Juridische toetsing.

5.1 Juridische planopzet.

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het verplicht bestemmingsplannen geheel digitaal op te stellen en vast te stellen.

Het bestemmingsplan is opgesteld aan de hand van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).

De regels zijn qua opzet en inhoud, uiteraard voor zover relevant, gelijk aan de regels zoals opgenomen in het bestemmingsplan Regionaal Bedrijventerrein Hoeksche Waard.

5.2 Bestemmingswijzer.

5.2.1 Inleidende bepalingen.

De artikelen 1 en 2 bevatten de algemene regels zoals de begripsbepalingen en de wijze van meten.

5.2.2. Bestemmingsregels (hoofdstuk 2)

Op de bedrijfsperven Boonsweg 7, 9 en 11, inclusief de uit te breiden strook, wordt de bestemming 'Bedrijventerrein 1' gelegd. De inhoud van deze bestemming is inhoudelijk nagenoeg gelijk aan de thans al geldende bedrijfsbestemming in het bestemmingsplan Regionaal Bedrijventerrein Hoeksche Waard. Toegestaan zijn afhankelijk van de afstand tot in de omgeving aanwezige woningen, bedrijven in de categorieën 1 en 2, 1 t/m 3.1 en 1 t/m 3.2 van de Staat van bedrijfsactiviteiten die als bijlage bij de regels is gevoegd.

Via aanduidingen wordt de situering (bouwvlak) en de bouwhoogte van de bebouwing geregeld. Daarnaast is op het perceel de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologische verwachting hoog 1' van toepassing. Dit is gedaan om de aanwezige archeologische waarden te beschermen.

5.2.3 Algemene bepalingen.

De Anti-dubbeltelregel en de overgangsregels zijn overgenomen uit het Bro. Daarnaast is een artikel opgenomen voor de titel van het plan, voor toegelaten overschrijdingen, algemene afwijkingsbepalingen en aanvullende werking van de bouwverordening.

5.3 Plantoetsing en handhaving.

De gemeente Binnenmaas is belast met het toezicht op de uitvoering van de bouwwerkzaamheden overeenkomstig het bepaalde in dit bestemmingsplan.

6. Uitvoering.

6.1 Economische uitvoerbaarheid.

Het plan omvat een geringe aanpassing van de omvang van drie bedrijfsperven. Daarnaast wordt ingestemd met een andere situering van een bedrijfsgebouw, dat op zich al is toegestaan op grond van het geldende bestemmingsplan. Het perceel Boonsweg 9 is in eigendom bij de initiatiefnemer van het bouwplan Auto Binnenmaas bv. De strook grond die wordt toegevoegd aan de bedrijfsperven is in eigendom bij de gemeente en wordt verkocht aan de individuele bedrijven. De realisering van het plan wordt verzorgd door initiatiefnemers. De financiële dekking voor het plan is hiermee geregeld en de economische uitvoerbaarheid gewaarborgd.

Het vaststellen van een exploitatieplan als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening is op grond van artikel 6.12, lid 2 van die wet niet vereist, aangezien de gemeentelijke kosten verhaald worden via de heffing van leges.

6.2 Planschade.

Tussen de gemeente en de initiatiefnemer wordt ter afdekking van eventuele planschadeclaims een planschadeovereenkomst ex artikel 6.4a Wro afgesloten.

7. Overleg ex artikel 3.1.1. Bro/zienswijzen

7.1 Vooroverleg

Er zijn geen vooroverlegreacties ontvangen.

7.2 Inspraak

In het kader van de gemeentelijke inspraakprocedure heeft het voorontwerp bestemmingsplan in de periode van 5 september 2016 tot 17 oktober 2016 voor een ieder ter inzage gelegen in het gemeentehuis. Ook was het voorontwerpbestemmingsplan te raadplegen via de website van gemeente Binnenmaas, www.binnenmaas.nl onder 'Actueel / Bekendmakingen en besluiten' en via de website: www.ruimtelijkeplannen.nl onder NL.IMRO.0585.BPHNBW7911-VO01.

Tijdens genoemde periode zijn geen inspraakreacties ingediend.

7.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 5 december 2016 tot en met 16 januari 2017 voor een ieder ter inzage gelegen.

Tijdens de inzagetermijn van het ontwerpbestemmingsplan zijn alleen reacties ontvangen van de Gasunie en het Waterschap Hollandse Delta. Zij hebben aangegeven geen bezwaren te hebben tegen de planontwikkeling.