

Compositie 5 stedenbouw bv

Boschstraat 35 - 37

4811 GB Breda

telefoon 076 – 5225262

fax 076 – 5213812

email info@c5s.nl

internet www.c5s.nl

kvk Breda 20083802

Gemeente Haaren

Bestemmingsplan

“Herziening Buitengebied,
Berktweg 4, 6 en 8 Haaren”

Projectnummer: 130243

Datum: 24 november 2016

Gemeente Haaren

Bestemmingsplan

“Herziening Buitengebied, Berktweg 4, 6 en 8 Haaren”

Inhoud

1. Toelichting
2. Regels
3. Verbeelding

id.nr.: NL.IMRO.0788.BP16BGBERKTWG468-ON01

d.d. : 24-11-2016

Projectleider:
Projectmedewerker:
Status:

Dhr. drs. M.C.M. Reijnaars
Dhr. ing. T.A.B.M. de Kousemaeker
ontwerp bestemmingsplan

Toelichting

INHOUD

1	INLEIDING	3
1.1	Achtergrond nieuw bestemmingsplan	3
1.2	De opgave	4
1.3	Doel bestemmingsplan	4
1.4	Leeswijzer	6
2	PLANGEBIED	7
2.1	Beschrijving gemeente Haaren	7
2.2	Beschrijving omgeving en plangebied	7
2.3	Huidige ontsluiting en bereikbaarheid	9
3	PLANBESCHRIJVING	11
3.1	De boomteeltsector in Haaren en ontwikkelingskansen	11
3.2	Het doel van Logistiek centrum Greenport Haaren	11
3.3	Toekomstige invulling van het plangebied	18
4	BELEIDSKADER	23
4.1	Inleiding	23
4.2	Rijksbeleid	23
4.3	Provinciaal beleid	26
4.4	Gemeentelijk beleid	36
5	PLANOLOGISCH RELEVANTE MILIEUASPECTEN	45
5.1	Inleiding	45
5.2	Bodem	45
5.3	Waterhuishouding	46
5.4	Cultuurhistorie	49
5.5	Archeologie	50
5.6	Natuur	51
5.7	Flora en fauna	52
5.8	Bedrijven en milieuhinder	54
5.9	Externe veiligheid	55
5.10	Luchtkwaliteit	57
5.11	Akoestiek	59
5.13	Kabels en leidingen	60
5.14	Milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling	61
6	JURIDISCHE PLANTOELICHTING	63
6.1	Inleiding	63
6.2	Plansystematiek	63
7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	65

8	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	67
8.1	Overleg	67
8.2	Inspiraak via omgevingsdialoog	67
8.3	Zienswijzen	67

Bijlagen

Bijlage 1	Rapportage verkeersstromenonderzoek, september 2015
Bijlage 2	Memo ontsluiting Berktweg/Mon. Zwijsenstraat, februari 2015
Bijlage 3	Correspondentie provincie Noord-Brabant, maart 2013
Bijlage 4	Rapportage verkennend archeologisch onderzoek, maart 2015
Bijlage 5	Rapportage quickscan flora en fauna en Voortoets Natura 2000, maart 2015
Bijlage 6	Rapportage akoestisch onderzoek industrielaai, augustus 2016
Bijlage 7	Memo verantwoording groepsrisico externe veiligheid, augustus 2016
Bijlage 8	Rapportage onderzoek wegverkeerslaai, september 2015
Bijlage 9	Berekening bijdrage kwaliteitsverbetering, mei 2016
Bijlage 10	Rapportage business case Greenport Haaren, april 2016
Bijlage 11	Rapportage historisch onderzoek bodem, mei 2016
Bijlage 12	Overlegreacties ex artikel 3.1.1. Bro
Bijlage 13	Verslag omgevingsdialoog omwonenden



Satellietfoto met weergave plangebied Logistiek centrum Greenport Haaren binnen de rode contour. Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl.

1 INLEIDING

1.1 Achtergrond nieuw bestemmingsplan

Trends en ontwikkelingen in de boomteeltsector

Op nationaal niveau vormt de tuinbouwsector een belangrijke pijler van de economie. Ruimtelijke concentratie in zogenaamde 'Greenports' en bereikbaarheid zijn voor de sector van belang. Voor de boomteeltsector is het belangrijk om, naast innovatie, ook in te spelen op de toenemende vraag naar standaardproducten; in voorspelbare aantallen, jaarrond aanvoer, betrouwbare kwaliteit en bereikbaarheid van de producerende bedrijven. De Greenports in het westen van het land leggen zich met name toe op innovatie. Vanwege hoge gronddruk zijn in deze Greenports geen grote arealen beschikbaar voor de productie van de gestandaardiseerde producten. Deze kan plaatsvinden op satellietlocaties met meer gespecificeerde kennisontwikkeling en een betere bereikbaarheid.

In de gemeente Haaren is veel boomteelt aanwezig rondom het dorp Haaren en nabij de N65 in de periferie van 'Het Groene Woud'. De lokale sector, georganiseerd in de Greenport Haaren, betreft een dergelijke satellietlocatie. Binnen de gemeente is de boomteeltsector dan ook één van de belangrijkste economische dragers. Ongeveer 20% van de lokale werkgelegenheid is gekoppeld aan deze sector. Daarnaast is ook op nationaal niveau beschouwd de gemeente Haaren als boomteeltgemeente een factor van betekenis. Als kleinere onder de groten (satellietlocatie) onderscheidt de gemeente Haaren, als centrum voor de (boom)kwekerij in Midden-Brabant, zich nadrukkelijk door een volledig assortiment van stek tot volwaardige boom te kunnen aanbieden.

De gemeente Haaren wenst graag faciliterend op te treden om de ontwikkelingen binnen de sector te ondersteunen en verder te stimuleren, dusdanig dat er een algehele versterking van de sector gerealiseerd kan worden.

Met de intensivering van de (boom)kwekerijen (steeds meer het jaarrond actief en operationeel) binnen de gemeente Haaren en de omliggende regio zijn de afgelopen jaren de transportbewegingen sterk toegenomen. Doordat iedere kwekerij het transport (aan- en afvoer) zelf organiseert is er momenteel geen sprake van enige structuur in deze transportbewegingen. Een goede bereikbaarheid van de boomkwekerijen is echter van groot belang, aangezien het logistieke proces een groot aandeel van de werkzaamheden omvat. Daarbij zijn veel tijd en kosten gemoeid. Daarnaast is de logistiek een aspect dat een grote invloed uitoefent op de omgeving van de (boom)kwekerijen. De kansen voor een versterking van de boomteeltsector binnen de Greenport Haaren zijn dan ook onder andere te vinden in het logistieke proces.

Het realiseren van een logistiek centrum aan een centrale doorgaande weg is dan ook een grote wens binnen de sector om te komen tot versterking en kwaliteitswinst. Dit is

onderbouwd met een business case (april 2016) als bijgevoegd in bijlage 10. Middels een dergelijk centrum kunnen de afvoerende transportbewegingen centraal aangestuurd worden en kan de omvang van het zware vrachtverkeer over de smalle wegen in het buitengebied beperkt worden. Aan deze wegen liggen immers veel kwekerijen. Door middel van licht vrachtverkeer en tractoren kunnen goederen van en naar het logistieke centrum gebracht worden.

1.2 De opgave

De heer P. van den Brand, verder initiatiefnemer, is voornemens een dergelijk logistiek centrum te realiseren. De initiatiefnemer heeft hiervoor de kwekers binnen de Greenport Haaren benaderd. Daarvan hebben in ieder geval 36 kwekers, allen direct in de nabijheid van het mogelijke logistieke centrum gevestigd, aangegeven een meerwaarde te zien in een dergelijke centrale locatie (zie business case van april 2016 als bijgevoegd in bijlage 10). Logistiek centrum Greenport Haaren is voorzien op de adressen Berktweg 4, 6 en 8 te Haaren. Deze gronden waren voorheen in gebruik door (boom)kwekerij Van den Oever. De locatie ligt parallel aan de Rijksweg N65 die Tilburg met Den Bosch verbindt en ligt centraal in de Greenport Haaren.

Daar waar de boomteelt binnen de gemeente Haaren zich veelal rondom het dorp Haaren en de N65 afspeelt vormt deze weg de belangrijkste (verkeer)ader in het gehele logistieke proces van de boomteeltsector. Het is dan ook vanzelfsprekend dat een logistiek centrum ten behoeve van de boomteeltsector gesitueerd wordt op een locatie welke direct of nabij deze weg is gelegen. Het is noemenswaardig dat Logistiek centrum Greenport Haaren niet alleen gericht is op de boomteeltsector, dezelfde diensten zullen worden aangeboden aan bijvoorbeeld planten- en bloemenkwekers, en graszodenkwekerijen. Het betreft de logistieke verhandeling van agrarische producten van uitsluitend agrarische bedrijven.

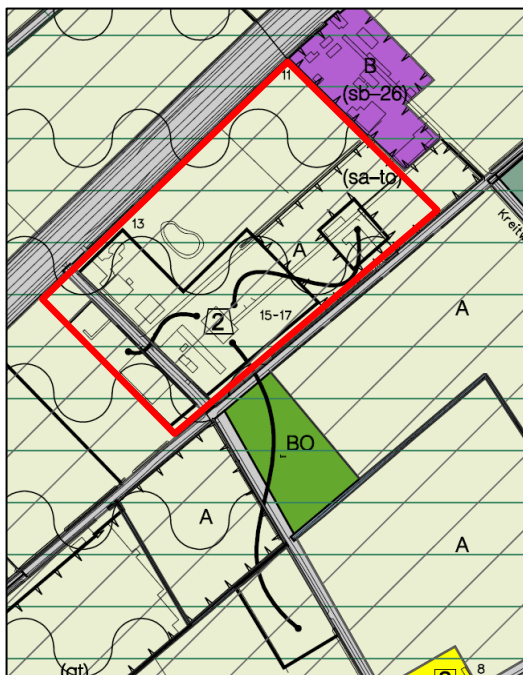
De komst van een logistieke centrum vormt meer dan alleen een verzamelpunt. Het centrum biedt de kans op een versterking van de ketenwerking binnen de kwekerijsector waarbij sprake is van een betere en efficiëntere samenwerking tussen de kwekers onderling en de Greenport Haaren in het bijzonder.

1.3 Doel bestemmingsplan

De beoogde locatie om het logistiek centrum op te richten is gelegen in het bestemmingsplan "Buitengebied Haaren" als vastgesteld door de raad op 9 juli 2009 en onherroepelijk per 7 september 2011, alsmede de daaropvolgende correctieve herziening "Buitengebied Haaren, correctieve herziening", zoals vastgesteld op 11 september 2014. Conform de bestemmingsplannen hebben de gronden de bestemming 'Agrarisch' met bijbehorend (gekoppeld) bouwvlak. Het gekoppeld bouwvlak heeft een totale oppervlakte van circa 3 hectare. Op de locatie waar het centrum is voorzien heeft het bouwvlak een oppervlakte van circa 2,5 hectare. De rest van het bouwvlak ligt op circa 180 meter ten zuiden van de locatie.

Conform de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Agrarisch' mogen de gronden binnen het bouwvlak benut worden door grondgebonden agrarische bedrijven. Het beoogde Logistiek centrum Greenport Haaren past niet binnen de doeleinden van de bestemmingsomschrijving.

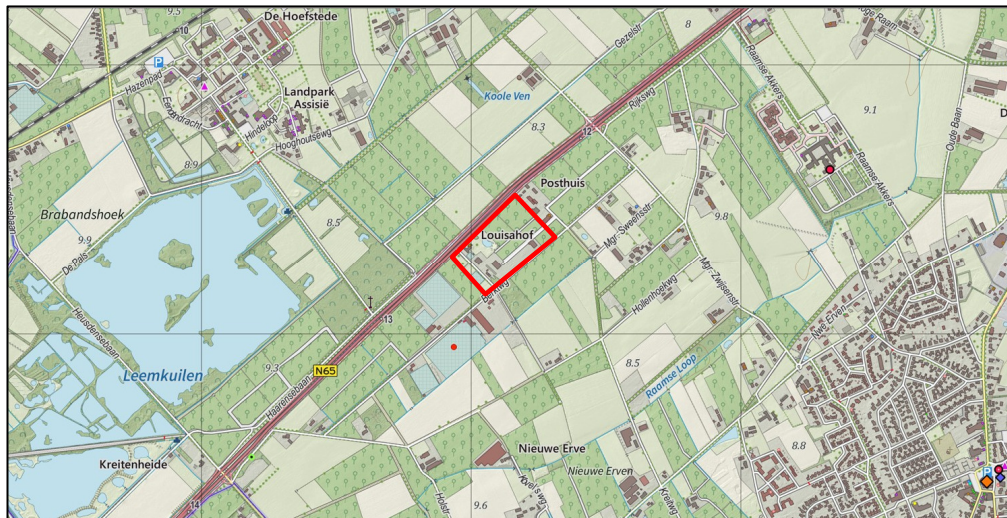
Het logistieke centrum dat op de locatie is voorzien dient immers te worden beschouwd als een agrarisch technisch hulpbedrijf. Het is namelijk gelinkt aan en staat ten dienste van de agrarische sector (zie ook bijlage 3 met standpunt provincie Noord-Brabant). Om het agrarisch technisch hulpbedrijf als hoofdfunctie op de locatie mogelijk te maken is een partiële herziening van het bestemmingsplan benodigd. Onderhavig bestemmingsplan voorziet derhalve in een juridisch-planologisch kader om ter plaatse van het adres Berktweg 4, 6 en 8 het Logistiek centrum Greenport Haaren als agrarisch technisch hulpbedrijf mogelijk te maken. Voor het gekoppeld bouwvlak op circa 180 meter ten zuiden van de locatie zal een afzonderlijke planologische procedure plaatsvinden. Deze gronden maken geen onderdeel uit van het plangebied van onderhavig bestemmingsplan. Het doodlopende deel van de Berktweg als gelegen tussen beide bouwvlakken wordt aan de openbaarheid onttrokken en de verbinding met het fietspad aan de N65 wordt opgeheven. De weg gaat onderdeel uitmaken van het plangebied. De doodlopende weg behoudt binnen de bedrijfsbestemming de functie van ontsluitingsweg voor personenauto's afkomstig van het bedrijfsterrein.



Uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan "Buitengebied Haaren" met het plangebied voor het logistiek centrum in de rode contour aangeduid.

Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan heeft een totale oppervlakte van circa 6 hectare en omvat de bouwvlakken van de voormalige (boom)kwekerij Van den Oever met bijbehorende opstallen en de voor de boomteelt in gebruik zijnde agrarische gronden. De gronden die in het vigerende bestemmingsplan zijn bestemd als 'Agrarisch' zonder bouwvlak en aanduiding alsmede met de aanduiding 'specifieke

vorm van agrarisch – teeltondersteunende voorziening’ (ten behoeve van tijdelijke teeltondersteunende voorzieningen) blijven ten behoeve van het gebruik voor de (boom)kwekerij ongewijzigd. De etalagefunctie van de boomteeltsector langs de N65 blijft daarmee gehandhaafd.



*Uitsnede topografische kaart met in de rode contour het plangebied aangeduid.
Bron: www.opentopo.nl, 2015.*

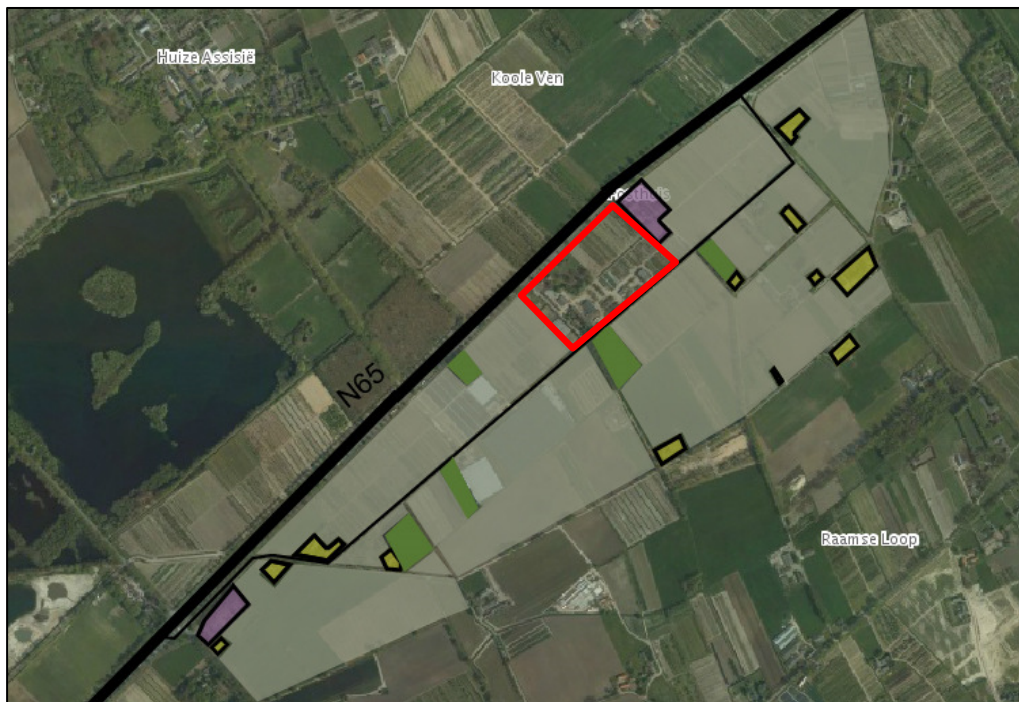
1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie in het plangebied beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op de planbeschrijving. In hoofdstuk 4 wordt een omschrijving van de vigerende ruimtelijke beleidskaders gegeven, waarna in hoofdstuk 5 de milieuhygiënische aspecten aan bod komen. In hoofdstuk 6 worden de regels en de verbeelding toegelicht. Hoofdstuk 7 beschrijft de economische uitvoerbaarheid en hoofdstuk 8 tenslotte de resultaten uit de planologische procedure.

2 PLANGEBIED

2.1 Beschrijving gemeente Haaren

De gemeente Haaren is gelegen in het groene hart van de provincie Noord-Brabant, binnen de stedendriehoek Tilburg, 's-Hertogenbosch en Eindhoven. Na een gemeentelijke herindeling in 1996 en 1997 maken de dorpen Haaren, Helvoirt, Esch en Biezenmortel en een groot buitengebied deel uit van de gemeente Haaren. De gemeente Haaren kan daardoor worden gekenmerkt als een landelijke gemeente met een dorps karakter, te midden van een sterk verstedelijkt gebied. In het buitengebied van de gemeente zijn, naast agrarische functies, natuurgebieden als de Loonse en Drunense Duinen aanwezig. De landbouw, natuurgebieden en cultuurhistorische relictten zijn op een fijnmazige wijze met elkaar verweven. Dit heeft geleid tot het ontstaan van het kleinschalige mozaïeklandschap van de Meierij.



Satellietfoto met weergave aangrenzende en nabij gelegen functies bij het plangebied in de rode contour. Het betreft hier hoofdzakelijk agrarisch arondebruik.

2.2 Beschrijving omgeving en plangebied

Omgeving

De locatie van Logistiek centrum Greenport Haaren is voorzien in het buitengebied ten noordwesten van de kern Haaren en direct grenzend aan de Rijksweg N65. De omgeving van het plangebied kenmerkt zich door overwegend agrarisch grondgebruik. Er bevinden zich kwekerijen en solitaire glastuinbouwbedrijven. Verspreid liggen in de omgeving ook burgerwoningen en enkele niet-agrarische bedrijven. Direct ten noordoosten van het plangebied bevindt zich een bedrijf dat

voorziet in het ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud van grootschalige groenvoorzieningen (paars op de voorgaande satellietfoto).

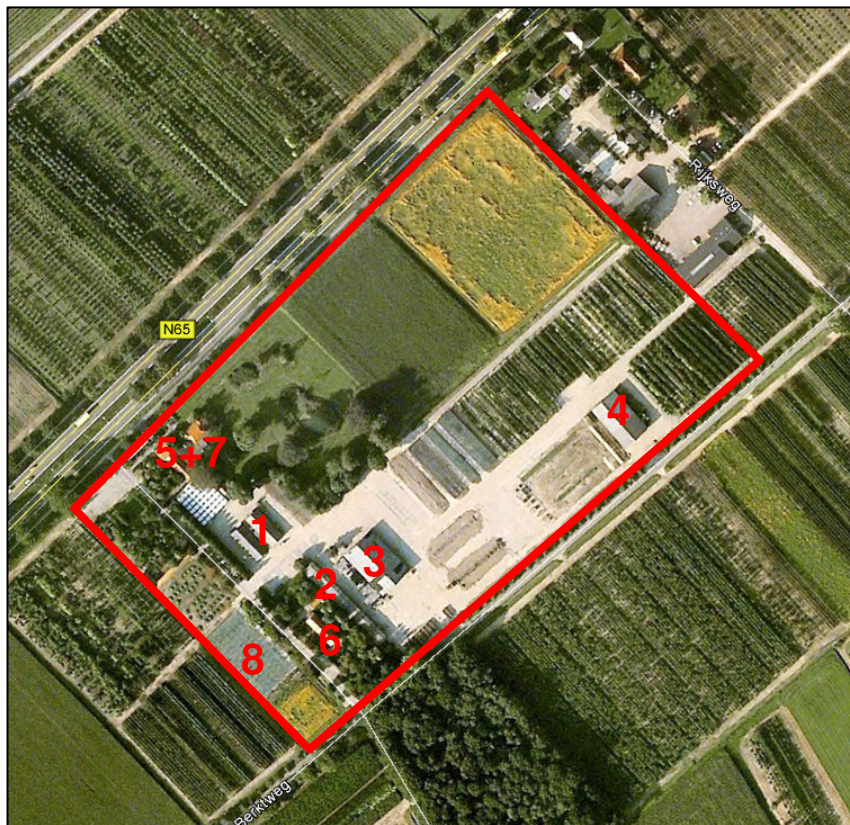
Plangebied

Het plangebied van Logistiek centrum Greenpoort Haaren is voorzien aan de Berktweg 4, 6 en 8 (voorheen (boom)kwekerij Van den Oever). Kadastraal staan de percelen bekend als gemeente Haaren, sectie A, nummers 1014, 2585, 2686 en 1926. In totaal hebben deze gronden een oppervlakte van circa 6 hectare. In het plangebied werd voorheen een (boom)kwekerij geëxploiteerd.

In de huidige situatie is in totaal circa 3.950 m² aan bedrijfsbebouwing aanwezig (zie onderstaande satellietfoto). Deze oppervlakte is verdeeld over de onderstaande bebouwing:

- | | |
|----------------------------|----------------------|
| 1. Werkplaats | 410 m ² |
| 2. Open loods | 450 m ² |
| 3. Stenen loods | 600 m ² |
| 4. Stalen loods | 493 m ² |
| 5. Bijgebouw kantoor | 20 m ² |
| 6. Twee bedrijfswoningen | 170 m ² |
| 7. Kantoor Villa Louisahof | 430 m ² |
| 8. Kassen | 1.350 m ² |

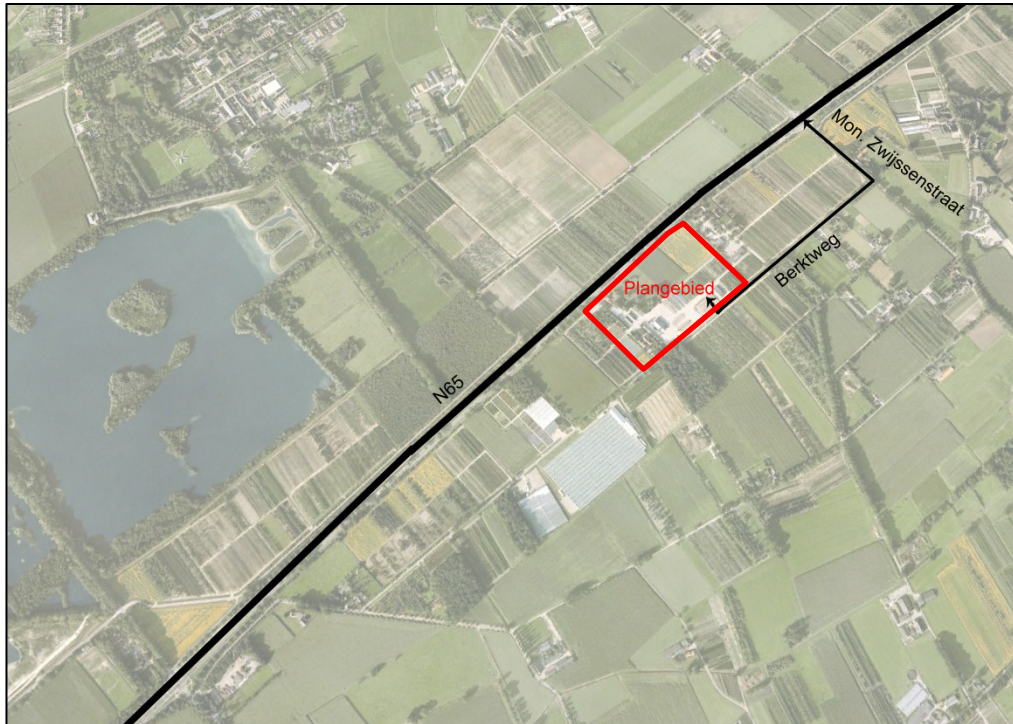
De rest van de gronden is in gebruik als verhard terrein behorende bij de bedrijfsgebouwen alsmede voor tuinen en agrarische gronden voor de exploitatie van een (boom)kwekerij.



Satellietfoto met weergave plangebied en huidig functiegebruik.

2.3 Huidige ontsluiting en bereikbaarheid

Het plangebied is zoals reeds aangegeven direct gelegen aan de N65. Onderhavig plangebied wordt via de Berktweg en de Mon. Zwijssenstraat ontsloten op de N65.



Satellietfoto met weergave huidige ontsluitingsmogelijkheid van het plangebied op de Rijksweg N65.

3 PLANBESCHRIJVING

3.1 De boomteeltsector in Haaren en ontwikkelingskansen

De boomteeltsector in de gemeente Haaren behoort tot de top vijf van Nederland. Dit type bedrijvigheid is van oudsher een sterke economische basis (circa 20% van de werkgelegenheid is gerelateerd aan deze sector) en is tevens door zijn overwegend groene bedrijfsvoering passend binnen het landelijke karakter.

Uit het gemeentelijke beleid komt duidelijk naar voren dat de gemeente inzet op het behoud en een versterking van de boomteeltsector. In het economisch actieplan van de gemeente wordt zelfs nadrukkelijk naar voren gebracht dat er behoefte is aan gemeenschappelijke logistieke oplossingen voor de boomteeltsector.

Zo is een goede bereikbaarheid van de boomkwekerijen van groot belang, aangezien het logistieke proces een groot onderdeel omvat van de werkzaamheden. Tevens is hier een groot deel van de tijd en dus ook de kosten gemoeid. Daarnaast is de logistiek een aspect waarvandaan een grote invloed uitgaat naar de omgeving van de boomkwekers. De kansen voor een versterking van de boomteeltsector zijn dan ook onder andere te vinden in het logistieke proces. Onderhavig plan speelt hier op in door een belangrijke bijdrage te leveren aan het efficiënter functioneren van dit aspect uit de sector en het terugbrengen van de hoeveelheid verkeersbewegingen (vrachtbewegingen) op het wegennet.

Daar waar de boomteelt binnen de gemeente Haaren zich veelal rondom het dorp Haaren en de N65 afspeelt vormt deze weg de belangrijkste (verkeers)ader in het gehele logistieke proces van de boomteeltsector. Het is dan ook vanzelfsprekend dat een logistiek centrum ten behoeve van de boomteeltsector een centraal gelegen locatie betreft welke direct of nabij gelegen is aan deze weg.

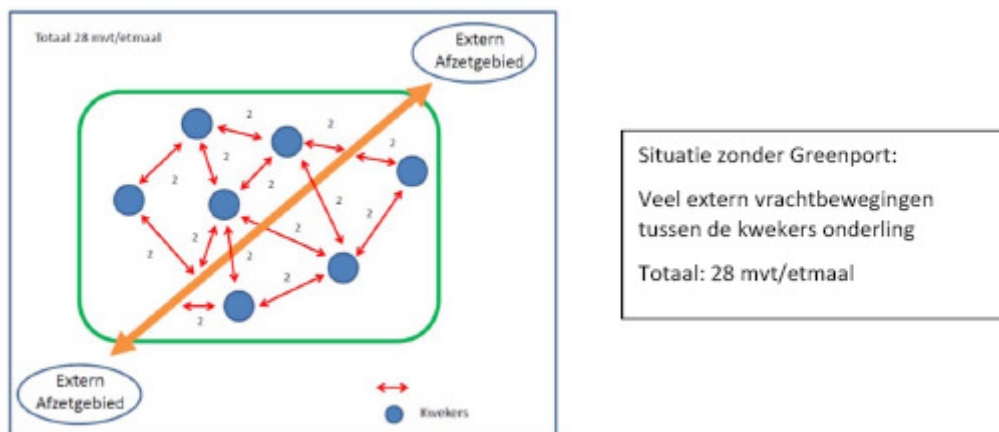
Het logistieke centrum is meer dan alleen een verzamelpunt. Het centrum biedt de kans op een versterking van de ketenwerking binnen de boomteeltsector waarbij sprake is van een betere en efficiëntere samenwerking tussen de kwekers onderling en de Greenport.

3.2 Het doel van Logistiek centrum Greenport Haaren

Algemeen

Doordat iedere kweker binnen de gemeente Haaren en de naaste regio het transport zelf organiseert, is er momenteel geen sprake van enige structuur in de transportbewegingen die plaats vinden van en naar de kwekers (zie onderstaande afbeelding). Dit heeft tot gevolg dat er veel (zwaar) vrachtverkeer plaats vindt over infrastructuur die hier niet geschikt voor is, met alle gevolgen van dien. Hierbij kan gedacht worden aan kapotte wegverharding, parkeeroverlast en andere ongewenste verkeerskundige manoeuvres. Daarnaast worden deze vrachtwagens bij veel

kwekerijen op de openbare weg geladen en gelost, hetgeen ook voor overlast en verkeersonveilige situaties zorgt. Tenslotte zijn de vrachtwagens vaak niet volledig gevuld. Hier is dus een belangrijke efficiency- en kwaliteitswinst te behalen, waarbij het speerpunt moet zijn dat het transport op een gestructureerde manier plaats moet gaan vinden.



Verkeerstromen zonder logistiek centrum.

De initiatiefnemer wil graag een bijdrage leveren aan het oplossen van deze problematiek en daarmee tevens een bijdrage leveren aan een versterking van de boomteeltsector binnen de gemeente Haaren. De werkwijze hierbij is simpel, verzamel alle goederen (bomen) vanuit de kwekers bij het logistieke centrum en regel centraal het vervoer van deze goederen (bomen) naar externe partijen / klanten vanuit dit logistieke centrum.

Puntsgewijs omvatten de bedrijfsvoering van het voorziene logistiek centrum de volgende activiteiten:

Vollegrondteelt: Laanbomen en planten uit de volle grond:

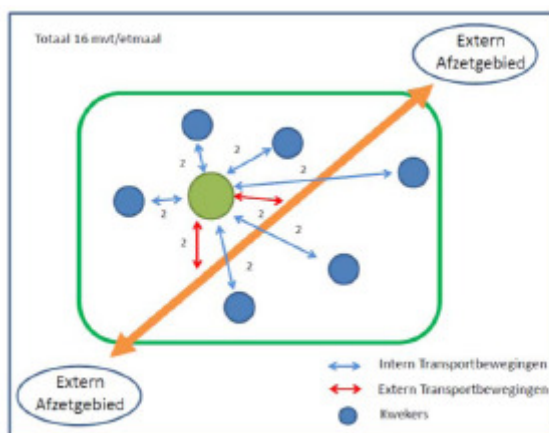
- ophalen en/of in ontvangst nemen van de zendingen;
- lossen van de ophaal zendingen;
- het uitsorteren van de zendingen op vrachtniveau t.b.v. efficiënte verlading;
- beladen van laanbomen op de vrachtwagens of containers (afhankelijk van export land);
- verzorgen van de in opslag staande producten;
- fusthandeling (lees boxpallets/denen welke retour komen of moeten gaan) en deze terug bezorgen aan de kwekers.

Container- en kasteelt:

- ophalen en/of in ontvangst nemen van de zendingen;
- lossen van de ophaal zendingen;
- het uitsorteren van de zendingen op vrachtniveau t.b.v. efficiënte verlading;
- beladen van de vrachtwagens of containers (afhankelijk van export land);
- verzorgen van de in opslag staande producten;

fusthandeling (lees boxpallets/denen welke retour komen of moeten gaan) en deze terug bezorgen aan de kwekers.

Met het realiseren van Logistiek centrum Greenport Haaren aan de Rijksweg N65 kunnen de transporteurs rechtstreeks naar één centrale locatie rijden om in één keer de vrachtwagens volledig te vullen met producten van de verschillende kwekers. Hierdoor worden verkeersbewegingen tussen de kwekers bespaard, doordat er intern vrachtverkeer plaats gaat vinden van de kwekers naar Logistiek centrum Greenport Haaren. Dit betekent ook dat dit vrachtverkeer gebundeld wordt op één route naar het logistiek centrum. Middels een dergelijk centrum kunnen de transportbewegingen dus centraler aangestuurd worden en kan het zware vrachtverkeer geweerd worden van de wegen welke daar niet geschikt voor zijn. Door middel van kleiner vrachtverkeer en tractoren kunnen de goederen opgehaald en verspreid worden over de kwekerijen.



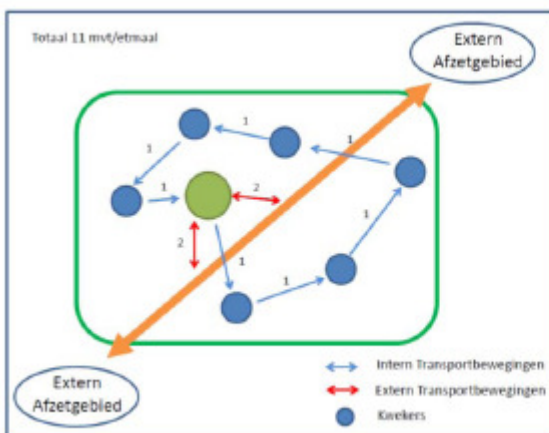
Situatie met Greenport:

Externe vrachtverkeer gebundeld,
intern vrachtverkeer van kwekers
naar Greenport

Totaal: 16 mvt/etmaal (-43%)

Verkeerstromen met logistiek centrum

Indien het centrum ook nog een service gaat verlenen, waar ze bij de kwekers de karren gaat ophalen, kan het aantal vrachtbewegingen nog verder naar beneden worden bijgesteld. Met deze service gaat Logistiek centrum Greenport Haaren namelijk routes rijden langs de kwekers in plaats van dat elke kweker zelf naar het logistiek centrum rijdt. Hierbij is het ambitieniveau dat 70% van de klanten gebruik zal gaan maken van deze ophaalservice. Onderstaande figuur toont deze situatie.



Situatie met Greenport en
ophaalservice:

Externe vrachtverkeer gebundeld,
intern vrachtverkeer gebundeld

Totaal: 11 mvt/etmaal (-60%)

Verkeerstromen met logistiek centrum en ophaalservice

Door de ligging nabij de N65 is de locatie uitstekend bereikbaar en kan deze prima functioneren als uitvalbasis voor het verdere vervoer naar externe partijen. Daarnaast betreft het een centraal gelegen locatie ten opzichte van de omliggende kwekers, zodat de routes van deze kwekers naar het logistiek centrum kort en overzichtelijk zijn.

Buiten de reductie van vrachtbewegingen, voorziet de initiatiefnemer grote voordelen in het feit dat er één gesprekspartner ontstaat in de regio waar afspraken mee gemaakt kunnen worden over welke routes gebruikt worden om de producten bij de kwekers op te halen. De grip op de routekeuze van het vrachtverkeer wordt hiermee sterker. Hierdoor kunnen routes door woongebieden en andere kwetsbare gebieden vermeden worden.

Puntsgewijs kunnen de volgende kwaliteitsverbeteringen behaald worden:

- Vermindering beschadiging wegennet en parkeeroverlast;
- Gestructureerde regeling verkeersstromen vrachtverkeer en reduceren van het vrachtverkeer over het kleinere wegennet;
- Verbetering van de verkeersveiligheid;
- Centraal aanspreekpunt.

Verlagen belasting op het wegennet en reduceren van vrachtbewegingen

Door Empaction is in september 2013, geactualiseerd in september 2015, een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersstromen en te volgen routes vanuit de kwekers naar het logistieke centrum. Dit onderzoek is als bijlage 1 aan onderhavige toelichting gevoegd. Hierbij is uitgegaan van een maximaal groeiscenario van circa 29 deelnemende kwekers welke op termijn gebruik willen maken van de diensten van het logistieke centrum.

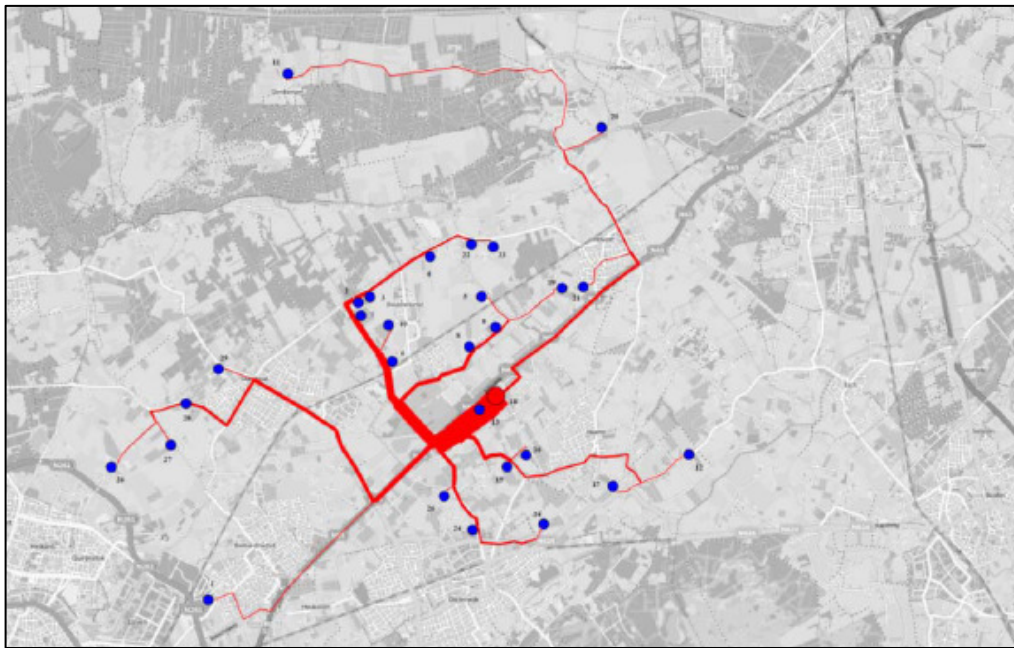
Verlagen belasting op het wegennet

In het onderzoek zijn twee opties uitgewerkt ten aanzien van de vervoersmogelijkheden en de invloed ervan op de belasting van het wegennet in het buitengebied van de gemeente Haaren.

Optie 1: kwekers leveren producten zelf aan het logistieke centrum

In deze optie verzorgen de kwekers het transport naar het Logistiek centrum Greenport Haaren zelf. In de onderstaande kaart zijn de routes hiervan uitgewerkt. Duidelijk is dat vooral de route over de Heusdensebaan en de Berktweg gebruikt gaat worden. Afhankelijk van de gebruikte vervoerwijze kan wel of niet gebruik worden gemaakt van de N65, aangezien landbouwverkeer hier niet op mag rijden. De onderstaande afbeelding geven de te volgen routes weer.

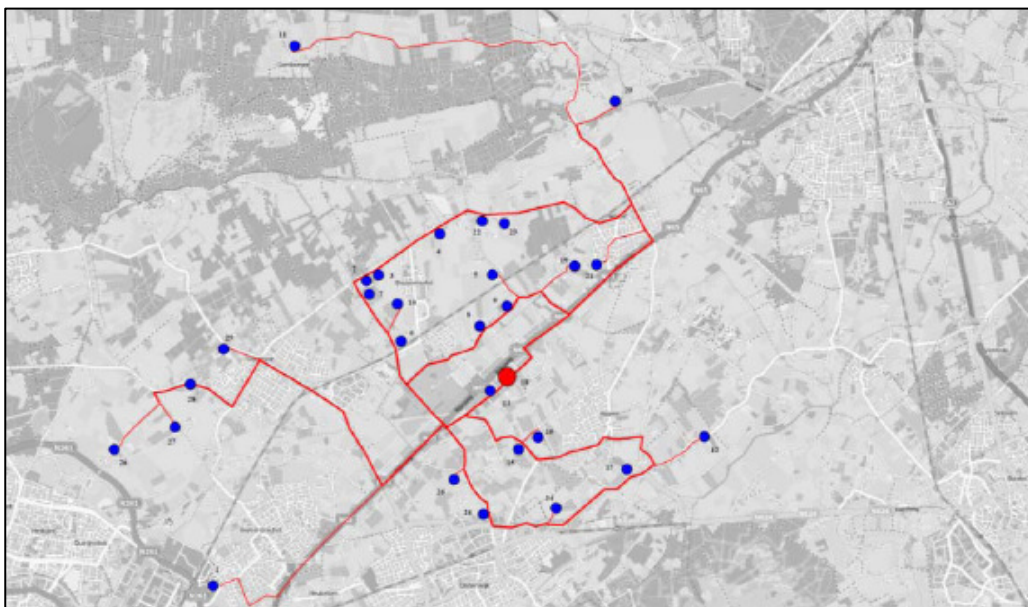
Hoe hoger de belasting op de wegen, hoe dikker de betreffende weg is aangegeven op de kaart.



Belasting op de infrastructuur bij optie 1.

Optie 2: Logistiek centrum verzorgt transport tussen kwekers en centrum

In deze variant zal Logistiek centrum Greenport Haaren de producten gaan halen bij de verschillende kwekers. Daarbij verandert er vrijwel niets aan de routes van het externe verkeer. Waar de winst met name te behalen is, is de bundeling van het transport. Door goede afspraken te maken over het ophalen van de goederen met en tussen de kwekers (maximaal drie maal daags op gezette tijden in het hoogseizoen) kan veel winst behaald worden. In plaats van vele halflege vrachten verspreid over het wegennet (zoals nu het geval is) is dan sprake van volle vrachten, welke ook gestructureerd over het wegennet plaats vinden. Hierdoor neemt de druk op het wegennet aanzienlijk af. Onderstaande kaart geeft deze gebundelde routes weer.



Belasting op de infrastructuur bij optie 2

Duidelijk is dat indien Logistiek centrum Greenport Haaren de producten zelf gaat halen bij de kwekers, het positieve effect op het verlagen van het aantal vrachtbewegingen op het lokale wegennet groter is. Het logistiek centrum kan zodoende meerdere kwekers bundelen in haar routes. De visie van de initiatiefnemer is dat op termijn 70% van de kwekers ervoor kiest om de producten ook te laten ophalen en 30% zelf zal blijven leveren.

Reduceren vrachtbewegingen

Het doel van Logistiek centrum Greenport Haaren is onder andere het beperken van het aantal vrachtbewegingen in het buitengebied van Haaren tussen de diverse kwekerijen en vanuit de kwekerijen naar klanten.

Vanwege het ontbreken van landelijke kencijfers verkeersgeneratie van en naar een op agrarische teeltproducten georiënteerd logistiek centrum, zijnde de Greenport Haaren, is door Empaction een case globaal uitgewerkt, zie ook bijlage 1. Hierbij is de hoeveelheid vrachtbewegingen van en naar de kwekerijen inzichtelijk gemaakt. Op basis van de bevindingen uit het onderzoek van Empaction kan worden geconcludeerd dat de hoeveelheid vrachtbewegingen met zwaar vrachtverkeer aanzienlijk terug zal lopen bij het oprichten van het logistiek centrum. Tevens geldt als uitgangspunt dat de kwekerijen die hun vrachten zelf gaan afleveren bij Logistiek centrum Greenport Haaren gebruik zullen maken van kleinere wagens die ook aangeboden kunnen worden door het logistiek centrum. Dit alles zorgt voor een aanzienlijk mindere belasting voor het lokale wegennet ten opzichte van de huidige situatie met het vele vrachtverkeer. Door combineren van ritten te maken worden de bewegingen teruggebracht tot een minimum. Aannemelijk is derhalve dat er sprake is van een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie.

De uitgewerkte case, op basis van ervaringen van kwekers en de initiatiefnemer, gaat hierbij uit van het maximale groeiscenario waarbij Logistiek centrum Greenport Haaren circa 29 kwekers als klant heeft. Deze 29 kwekers bevinden zich in de omgeving van het plangebied en hebben, na consultatie door de initiatiefnemer, aangegeven een meerwaarde te zien in een logistiek centrum.

Uitwerking case

Extern verkeer

De ervaring leert dat een gemiddelde kweker ongeveer 6 vrachtwagens per dag op bezoek krijgt om gemiddeld 1,5 kar per wagon mee te nemen. Dit zijn in totaal 9 karren per dag per kweker. De 29 kwekers zorgen daarmee dus voor gemiddeld 174 vrachtbewegingen per dag met in totaal 261 karren. Deze bewegingen verspreiden zich over het onderliggend wegennet, omdat enkele transporteurs met één vrachtwagen naar meerdere kwekers rijdt.

In één vrachtwagen kunnen 38 karren geladen worden. Door de vrachten van de 29 kwekers te bundelen op één locatie (Logistiek centrum Greenport Haaren) kunnen deze 261 karren nog door 7 (261/38) vrachtwagens worden verzorgd. Indien in de praktijk de vrachtwagens niet voor 100%, maar voor de helft gevuld worden, zijn dit hooguit 14 vrachtbewegingen per dag richting Logistiek centrum Greenport Haaren.

Intern verkeer

Uiteraard moeten ook de goederen van de kwekers naar Logistiek centrum Greenport Haaren gebracht worden. Het idee is om gebruik te maken van kleinere wagens die minder belastend zijn voor het wegennet. Door combineren van ritten te maken worden deze bewegingen teruggebracht naar een minimum. Hoeveel ritten dit zijn is afhankelijk van de capaciteit van het gebruikte materiaal. In deze case gaan we uit van 261 karren die naar het logistiek centrum gebracht kunnen worden door in totaal 29 kwekers. Indien elke kweker zijn vrachten bundelt dan blijven er nog maar 29 vrachtbewegingen per dag over welke naar het logistiek centrum gaan. Elke kweker rijdt dus 1 keer per dag op een neer naar Logistiek centrum Greenport Haaren.

Extra service ophaaldienst voor reductie intern verkeer

Daarnaast wordt de inschatting gegeven dat straks 70% van de 29 kwekers goederen laat ophalen door middel van de servicedienst van het logistiek centrum. Dit zijn 20 kwekers met circa 180 karren per dag. Deze kunnen worden bediend door vijf vrachtwagens. De overige 9 kwekers zullen hun producten dagelijks zelf brengen. Met deze service ontstaan er $(5 + 9) = 14$ vrachtbewegingen voor het interne verkeer in plaats van 29 vrachtbewegingen.

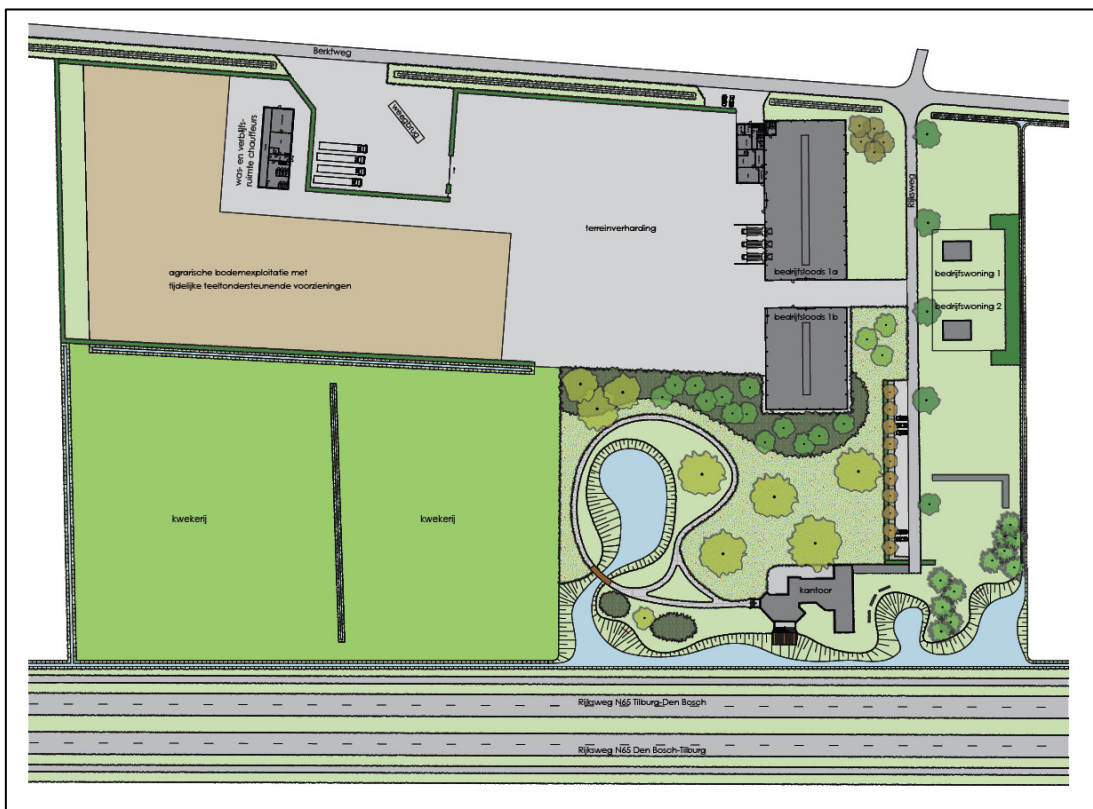
Totaal aantal vrachtbewegingen van en naar Logistiek centrum Greenport Haaren

Het maximum aantal vrachtbewegingen (intern + extern) van en naar het logistiek centrum wordt in totaal 43 per etmaal $(29+14)$. Dit zijn 86 motorvoertuigen van vrachtwagens per etmaal. Indien 70% van de kwekers gebruikt maakt van de interne ophaalservice wordt het aantal vrachtbewegingen verlaagd naar 28 $(14 + 14)$ vrachtbewegingen per etmaal, dit zijn 56 motorvoertuigen van vrachtwagens per etmaal.

Conclusie

Naast de grote voordelen van het beperken van het aantal vervoersstromen in het buitengebied van de gemeente Haaren, levert de Greenport ook een belangrijke kostenbesparing op voor de deelnemende kwekers. De kwekers welke gebruik maken van de diensten van de Greenport kunnen namelijk vele malen efficiënter werken. Dit zorgt voor een besparing in de te maken kosten ten aanzien van de logistieke handelingen welke verbonden zijn aan hun bedrijfsvoering. Deze kostenbesparing zit hem in de gemoeide tijd, het minder te hoeven gebruiken van (zwaardere) transport- en vervoersmiddelen en het voorkomen van half lege vrachten welke toch getransporteerd moeten worden.

Dit alles kan weer zorgen voor een gezondere bedrijfsvoering en dus een versterking van de economische basis van deze sector.



*Indeling plangebied met gebruik bestaande bebouwing en gronden en nieuw op te richten bebouwing. Tevens impressie landschappelijke inpassing.
Bron: Van Doren tuin & landschap, 2016.*

3.3 Toekomstige invulling van het plangebied

Toekomstig gebruik plangebied

In het kader van onderhavig plan wordt gebruik gemaakt van de bestaande agrarische bedrijfslocatie aan de Berktweg 4, 6 en 8. Het is de bedoeling dat de gronden die voorheen in gebruik waren voor de (boom)teelt als zodanig opnieuw benut gaan worden. Het betreft hier de gronden direct aan de N65. Op deze manier wordt de 'etalagefunctie' van de N65, welke onderdeel uit maakt van de Napoleonsroute, ter plaatse behouden. De agrarische bodemexploitatie middels (boom)teelt zal derhalve ongewijzigd blijven. Deze gronden blijven weliswaar in eigendom van dezelfde eigenaar van de Greenport, maar maken geen onderdeel uit van de totale bedrijfsvoering. Het verhuren van deze gronden aan een externe kwekerij is derhalve het meest voor de hand liggend voor deze gronden.

De Greenport komt ter plaatse van de gebouwen en terreinen van het voormalige (boom)teeltbedrijf. Deze gronden worden tot agrarisch technisch hulpbedrijf bestemd, waarbij het bouwvlak wordt teruggebracht naar circa 1,3 hectare. De gronden bieden ruimte voor ondergeschikte kantoorvoorzieningen (kantoorfunctie blijft in het pand Villa Louisahof), op- en overslag van goederen (in een nieuw op te richten loods op het terrein alsmede buiten), opstelplaatsen voor vrachtwagens, was- en verblijfsruimte voor chauffeurs van de vrachtwagens (in de te verbouwen loods aan de Berktweg).

De twee bestaande bedrijfswoningen worden verplaatst naar de overzijde van het doodlopende gedeelte van de Berktweg, ter plaatse waar nu kassen staan, alsmede worden deze landschappelijk ingepast. De twee bestaande loodsen op het terrein worden gesloopt en hiervoor zal één nieuwe loods van circa 2.500 m² bvo worden teruggebouwd. De bestemmingsplanregeling laat niet meer dan 3.500 m² aan bebouwing toe, hetgeen een afname is van ruim 400 m² ten opzichte van de bestaande aanwezige hoeveelheid bebouwing.

Aan de zuid- en oostzijde van het plangebied wordt een strook grond ingericht ten behoeve van de landschappelijke inpassing van het logistiek centrum overeenkomstig de provinciale regeling rondom kwaliteitsverbetering van het landschap bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Aanvullend wordt de tuin rondom het kantoorpand opgeknapt en wordt een natuurvriendelijke waterpartij aangelegd. Tenslotte wordt de cultuurhistorische waardevolle Villa Louisahof opgeknapt en als zodanig in stand gehouden.

Het gehele perceel waarop Logistiek centrum Greenport Haaren wordt beoogd, zullen geëxploiteerd worden door één vennootschap. Dit betreft de vennootschap die als koper van alle gronden optreedt.

Verkeer en parkeren

Verkeer

Doordat het bestemmingsplan wordt gewijzigd met de komst van het Logistiek centrum Greenport Haaren dient de verkeersgeneratie ten opzichte van de toegestane planologische situatie inzichtelijk te worden gemaakt. Aan de hand van het nieuwe gebruik, zijnde agrarisch technisch hulpbedrijf, wordt via een worst-case benadering een inschatting gemaakt van de verkeersaantrekkende werking van het logistiek centrum. Zodoende kan bepaald worden of de ruimtelijke ontwikkeling al dan niet leidt tot een onevenredige verkeersaantrekkende werking ten opzichte van de toegestane situatie.

Verkeersgeneratie – worst-case scenario

Bij het bepalen van de verkeersgeneratie van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen in beginsel publicaties van de CROW als verwerkt in de ASVV 2012 worden gebruikt. Voor het bepalen van de verkeersgeneratie kunnen de kencijfers van circa 100 diverse functies geraadpleegd worden. Uitgangspunt is een worst-case benadering.

Doordat er echter voor Logistiek centrum Greenport Haaren geen bedrijfsspecifieke informatie voorhanden is op het gebied van verkeersgeneratie kan volstaan worden met een globale berekening van de verkeersgeneratie. Aan de hand van kengetallen die het dichtst bij de functie van Logistiek centrum Greenport Haaren in de buurt komen kan een betrouwbaar beeld qua verkeersbewegingen ontstaan.

Publicatie 317 van het CROW dient als uitgangspunt. Deze publicatie, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', is opgenomen in de ASVV 2012. Binnen deze kencijfers wordt de functie 'werken' onderscheiden, waarbinnen de subfunctie 'bedrijf arbeidsextensief/bezoeker extensief (loods, opslag, transportbedrijf)' is opgenomen.

Deze subfunctie komt het dichtst in de buurt van de voorziene activiteiten op Logistiek centrum Greenport Haaren om een zo betrouwbaar mogelijk beeld samen te stellen van de verkeersgeneratie. Inclusief vrachtverkeer wordt gerekend met 5,7 voertuigbewegingen per 100 m² brutovloeroppervlak (bvo). Onder het brutovloeroppervlak worden alle functies verstaan die binnen een bedrijf aanwezig zijn.

Op het terrein wordt 3.500 m² aan bedrijfsgebouwen (exclusief circa 200 m² ten behoeve van de twee bedrijfswoningen) toegelaten binnen het bouwvlak van 1,3 hectare. Onderscheidenlijk zijn er binnen het logistiek centrum de volgende functies voorzien: circa 2.600 m² voor de loods, circa 350 m² als ondergeschikte kantoorfunctie voor het bedrijf en circa 350 m² voor ontvangst- en wasruimte voor de chauffeurs. Buiten de gebouwen wordt circa 0,95 ha ruimte gereserveerd voor buitenopslag van de agrarische producten. Voor de berekening van de verkeersgeneratie dient conform de ASVV 2012 uitgegaan te worden van het maximaal toegestane brutovloeroppervlak. Bij 1,3 ha bvo (worst-case benadering) bedraagt de verkeersaantrekkende werking voor het logistiek centrum 741 mvt/etmaal.

In vergelijking met het vigerend planologisch gebruik, zijnde agrarisch bedrijf, dient beoordeeld te worden of er al dan niet sprake is van een onevenredige toename van de verkeersbewegingen. Voor agrarische bedrijven gelden echter eveneens geen kencijfers vanuit het ASVV 2012. Voor agrarische bedrijven wordt het gangbaar geacht dezelfde normen toe te passen als gehanteerd voor het logistiek centrum, namelijk 'bedrijf arbeidsextensief/bezoeker extensief (loods, opslag, transportbedrijf)'. In de vigerende planologische situatie geldt ter plaatse een bouwvlak van 2,5 hectare dat conform het bestemmingsplan in een worst-case benadering volledig bebouwd zou mogen worden (25.000 m² bvo). Vanuit de worst-casebenadering betekent dit 1.425 mvt/etmaal. In verhouding met de gewenste situatie, waar 1,3 ha bvo wordt toegestaan, kan worden herleid dat het maximaal aantal mogelijke verkeersbewegingen vanuit een worst-case benadering bijna gehalveerd wordt. De komst van het logistiek centrum leidt niet tot een toename van verkeer, maar zorgt juist voor een afname.

Ten aanzien van de twee agrarische bedrijfswoningen (circa 200 m²) die tevens in het plangebied zijn toegelaten wordt geen verandering van het aantal verkeersbewegingen verwacht. In de bestaande situatie zijn deze twee bedrijfswoningen immers reeds toegestaan. Het aantal verkeersbewegingen voor deze functie binnen het plangebied blijft gelijk.

De motorvoertuigbewegingen van en naar Logistiek centrum Greenport Haaren vinden plaats over de Berktweg. De Berktweg is een erftoegangsweg type II. Voor de Berktweg is aan de hand van het GVVP qua type weg een maximale etmaalintensiteit van 4.500 motorvoertuigen per etmaal aanbevolen voorzien.

Om te bepalen of de komst van Logistiek centrum Greenport Haaren leidt tot een onevenredige verkeersaantrekkende werking over de Berktweg is het aantal motorvoertuigbewegingen in de huidige situatie bepaald. Aan de hand van

gemeentelijke inschatting¹ bedraagt het aantal motorvoertuigbewegingen in 2015 958 mvt/etmaal. Als rekening wordt gehouden met de toevoeging van de worst-case benadering van het agrarisch bedrijf (voormalige boomkwekerij Van den Oever), dan bedraagt het aantal motorvoertuigbewegingen 2.383 mvt/etmaal (958 + 1.425).

Geredeneerd vanuit een worst-case benadering met 741 motorvoertuigbewegingen vanuit het logistiek centrum in combinatie met de huidige situatie (958 mvt) bedraagt het aantal mvt in de nieuwe situatie 1.699 mvt/etmaal (958 + 741). Dit betekent vanuit de worst-case benadering een afname van intensiteiten op de Berktweg van 29 % ten opzichte van de intensiteit van 2.383 mvt/etmaal in de bestaande situatie.

De Berktweg wordt in de huidige situatie met 958 mvt/etmaal echter zeer gering gebruikt ten opzichte van de toelaatbare capaciteit van 4.500 mvt/etmaal. De komst van Logistiek centrum Greenport Haaren leidt, uitgaande van een worst-case benadering tot een intensiteit van 1.699 mvt/etmaal over de Berktweg. Dit aantal is ruim onder de maximaal toelaatbare capaciteit, zodat aangenomen mag worden dat met de komst van het logistiek centrum geen onevenredige hinder op de Berktweg ontstaat.

Verkeersgeneratie case Empaction – reëel scenario

In de voorgaande paragraaf is door Empaction aan de hand van een case inzichtelijk gemaakt welke vrachtbewegingen ontstaan bij de komst van het Logistiek centrum Greenport Haaren. Aan de hand van de case, zijnde een reëel scenario van het aantal daadwerkelijk voorziene vrachtbewegingen ten opzichte van de kengetallen uit het ASVV 2012, kan uitgegaan worden van 56 mvt/etmaal aan vrachtwagens. Voor het aantal personenauto's is in het onderzoek van Empaction geen aanname gedaan. Verwacht wordt dat op het terrein maximaal 40 personen werkzaam zullen zijn. Uitgaande van twee personen per auto, bedraagt het aantal verkeersbewegingen 20 auto's x 2 = 40 mvt/etmaal. Totaal komt dit neer op 96 mvt/etmaal in een reëel scenario.

In verhouding tot de worst-case benadering en de hiervoor genoemde 741 mvt/etmaal op basis van de kencijfers van de ASVV 2012 betekent dat in een reëel scenario nog eens een afname van het aantal voorziene verkeersbewegingen, waardoor zeker kan worden aangenomen dat Logistiek centrum Greenport Haaren niet leidt tot een onevenredige verkeersaantrekkende werking ten opzichte van de bestaande en vigerende planologische situatie.

Ontsluiting

De ontsluiting van het logistiek centrum vindt plaats over de Berktweg richting de Mon. Zwijssenstraat en verder naar de Rijksweg N65. Door de HBO-instelling NHTV te Breda is een studie verricht of de ontsluiting voldoet aan de normen voor de beoogde verkeersstromen die gaan ontstaan bij het voorziene Logistiek centrum Greenport Haaren. Zie hiervoor bijlage 2 bij deze toelichting. De wegen voldoen aan de richtlijnen die worden gesteld voor het verwerken van zwaar vrachtverkeer. Wel wordt

¹ Zie rapportage akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, september 2015 als opgenomen in bijlage 8.

geadviseerd om de aansluiting Mon. Zwijssenstraat – Berktweg te verruimen en een boogstraat van 15 meter te realiseren.

Opstelplaatsen vrachtwagens op het terrein van Logistiek centrum Greenport Haaren

Om stilstaand en manoeuvrerend vrachtverkeer op de Berktweg te voorkomen wordt op het terrein een ruimte van circa 40 x 25 meter aangelegd met een niet-afgesloten inrit van 40 meter breed. Hier kunnen trucks gemakkelijk tijdelijk parkeren alsmede keren, alvorens ze gelost of geladen worden. Door het terrein niet van een hek of poort te voorzien zullen chauffeurs direct naar binnen rijden en daarmee de Berktweg niet belasten en de doorstroming ervan in het gedrang brengen. In de planregels en op de verbeelding is het parkeren van de vrachtwagens mogelijk gemaakt binnen de aanduiding 'parkeerterrein'.

Parkeren

De komst van Logistiek centrum Greenport Haaren leidt, uitgaande van een worst-case benadering tot een andere parkeerbalans ten opzichte van de geldende planologische situatie. Uitgaande van 3.500 m² bvo bedrijfsgebouwen en twee agrarische bedrijfswoningen is onderstaande parkeerbalans opgenomen. Daarbij is uitgegaan van de kencijfers 'bedrijf arbeidsextensief/bezoeker extensief (loods, opslag, transportbedrijf)' uit de ASVV 2012.

Voor personenauto's geldt een parkeerbehoefte van 1,3 per 100 m² bvo bedrijfsgebouw. De behoefte bedraagt 46 p.p.'s voor personenauto's. Voor de twee bedrijfswoningen geldt een parkeerbehoefte van 2,6 p.p.w., uitgaande van een twee-onder-een-kap in het buitengebied. De behoefte bedraagt 6 p.p.'s voor personenauto's. De totale parkeerbehoefte voor personenauto's bedraagt dan 46 + 6 = 52 parkeerplaatsen in een worst-case benadering. Voor vrachtwagens gelden geen kencijfers vanuit het ASVV 2012. Het parkeren is immers onderdeel van de bedrijfsvoering en het bedrijfsterrein met gebouwen is ingericht op de afhandeling van vrachtwagens.

Het parkeren voor alle functies vindt plaats op eigen terrein. Het betreft zowel voor het vrachtverkeer die de goederen komen brengen en halen alsmede het personenverkeer van het personeel (maximaal 52 auto's in een worst-case benadering) dat werkzaam is in het plangebied. Het vrachtverkeer krijgt zowel ruimte binnen de opstelplaats van 40 x 25 meter (tijdelijk bij aankomst/vertrek) als bij de loods waar wordt geladen en gelost. Personenauto's zullen bij de loods, de ondergeschikte kantoorruimte en de twee bedrijfswoningen parkeren. Er is op het gehele terrein van 1,3 hectare voldoende parkeerruimte beschikbaar.

4 BELEIDSKADER

4.1 Inleiding

De gemeente Haaren heeft te maken met de vigerende beleidskaders van de landelijke en provinciale overheid; ontwikkelingen dienen te voldoen aan dit beleid. Daarnaast dient de voorgenomen ontwikkeling zich eveneens te voegen binnen de marges van het gemeentelijke beleid. Het ruimtelijk beleid van de drie voorgenomde overheden is per overheidslaag neergelegd in één of meerdere zogenoemde structuurvisies. Voor de realisatie van het beleid zetten de verschillende overheden een mix van instrumenten in; één van die instrumenten betreft het vertalen van het beleid uit de structuurvisie naar een juridisch bindende verordening. Hieronder zijn de voor dit bestemmingsplan relevante structuurvisies en verordeningen per overheidslaag weergegeven en wordt getoetst of de onderhavige ontwikkeling passend is binnen het beleid. De voorgenomen ontwikkeling dient tevens te passen binnen overig gemeentelijk ruimtelijk relevant beleid.

4.2 Rijksbeleid

4.2.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), 2012*

Toetsingskader

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De aanleiding voor het opstellen van deze structuurvisie is gelegen in het feit dat er nieuwe politieke accenten zijn gelegd en doordat er veranderende omstandigheden zijn zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen. Dit laatste onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. Deze structuurvisie geeft een integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. In de visie worden ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden. De structuurvisie vervangt alle voorgaande rijksnota's ten aanzien van ruimte en mobiliteit (waaronder de Nota Ruimte), behalve de Structuurvisie Nationaal Waterplan.

Het Rijk zet twee zaken helder neer: een kader voor prioritering van investeringen om Nederland in beweging te krijgen en een selectief ruimtelijk beleid dat meer loslaat en overlaat aan provincies en gemeenten. In het SVIR staat centraal dat alleen nog een taak voor het Rijk is weggelegd wanneer sprake is van:

1. een onderwerp dat nationale baten en / of lasten heeft en de doorzettingsmacht van gemeenten overstijgt (bv. mainports);
2. een onderwerp waarvoor internationale verplichtingen zijn aangegaan (bv. werelderfgoederen);
3. een onderwerp dat (provincie-) of landsgrens overschrijdend is, of een hoog afwentelingsrisico kent of reeds in beheer bij het rijk is (bv. infrastructuur).

Het is de uitdaging om Nederland in de wereldeconomie van de toekomst concurrerend te houden. Dat betekent dat de stedelijke regio's en netwerken versterkt moeten worden door de kwaliteit voor de leefomgeving te verbeteren, hoogwaardige en klimaatbestendige woon- en werkmilieus te realiseren, de bereikbaarheid te verbeteren en mobiliteit te verduurzamen, maatregelen te treffen ten behoeve van waterveiligheid, zoetwatervoorziening en ruimte te maken voor de noodzakelijke transitie naar duurzame energie.

Het Rijk onderscheidt hiertoe 13 nationale belangen in de SVIR. Daarnaast kiest ze nadrukkelijk voor een vereenvoudiging van de regelgeving en brengt de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij degenen die het aangaat: burgers en bedrijven. Zo beëindigt het Rijk zijn rol bij nationale landschappen, rijksbufferzones, binnenstedelijk bouwen, landsbrede verstedelijkingsafspraken, sport- en recreatievoorzieningen. Nationaal belang 13 vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dit moet met behulp van de 'ladder van duurzame verstedelijking' worden onderbouwd.

Beoordeling

De onderhavige ontwikkeling voorziet in het oprichten van een logistiek centrum voor de Greenport Haaren. Voor dit centrum wordt gebruik gemaakt van een bestaand agrarisch bouwvlak en de daarbinnen gelegen gebouwen en terreinen.

De ontwikkeling is op nationaal niveau als relatief kleinschalig aan te merken; geen van de onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is van directe invloed op de ontwikkeling. Nationaal belang 13, welke vraagt om een zorgvuldige afweging bij een ruimtelijk besluit, is wel van toepassing op het onderhavige initiatief. Dit belang is juridisch vertaald in de zogenoemde 'ladder duurzame verstedelijking' als vastgelegd in artikel 3.1.6., 2e lid van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dit artikel komt in navolgende subparagraaf aan bod.

Conclusie

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

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) biedt de juridische kaders die nodig zijn om het vigerende ruimtelijke rijksbeleid te borgen. 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. Het kabinet heeft in de genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen, bijvoorbeeld voor defensie, waterveiligheid, hoofdwegen en energievoorziening, de bevoegdheid om algemene regels te stellen moet worden ingezet. Het gaat daarbij om het beschermen van de nationale belangen. Deze algemene regels, vastgelegd in het Barro, werken zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind.

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). In deze regeling is de begrenzing opgenomen van de gebieden uit een aantal titels uit het Barro waarvoor een reservering of een vrijwaring geldt. De aanduiding van deze gebieden is opgenomen in het Barro.

Beoordeling

Op 1 juli 2016 is een wijziging van het Rarro (periodieke actualisatie en herstel van enkele gebreken, 6^e wijziging) in werking getreden. Volgens de kaarten behorende bij het Rarro is het plangebied gelegen binnen het radarverstoringgebied van het nieuwe radarstation op de locatie Herwijnen. In een gebied rondom dit radarstation moet rekening worden gehouden met de functionele bruikbaarheid daarvan. Rondom het 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 onderhavig radarverstoringgebied is de maximale hoogte van windturbines gesteld op 90 meter ten opzichte van NAP. Onderhavig plan maakt geen windturbines mogelijk en nieuwe bebouwing wordt niet hoger dan 90 meter. Tevens komt de bestaande bebouwing niet boven de ter plaatse geldende maximale hoogtemaat van 90 meter uit. Het planvoornemen heeft daarmee geen gevolgen voor het radarstation. Daarnaast is het plangebied gelegen in het radarverstoringgebied van de Vliegbasis Volkel (zoals weergegeven in de wijziging van het Rarro per 1 oktober 2012, art. 2.4). Ten behoeve van dit radarverstoringgebied worden regels gesteld aan de bouwhoogte van windturbines. Het onderhavige bestemmingsplan maakt geen windturbines mogelijk. Er treedt derhalve geen verstoring van het radarverstoringgebied op.

Conclusie

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

4.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6 lid 2 Bro)

Toetsingskader

Met de inwerkingtreding op 1 oktober 2012 van art. 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) – de 'ladder voor duurzame verstedelijking' – geldt voor alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen van decentrale overheden die (planologisch) nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken een bijzonder procesvereiste. Dit procesvereiste is gebaseerd op één van de nationale belangen als opgenomen in de SVIR, opgesteld door het Rijk. Dit nationale belang houdt in dat, ten behoeve van een goed systeem van ruimtelijke ordening, een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij ruimtelijke besluiten plaats dient te vinden. Deze zorgvuldige afweging heeft tot doel om, vanuit een oogpunt van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik, planologisch ongewenste versnippering en een onaanvaardbare leegstand te voorkomen. Het Rijk heeft er voor gekozen om, gedeeltelijk gebaseerd op de al langer geldende SER-ladder uit 1999, het procesvereiste vorm te geven als een determinerend-cumulatief werkende motivatieverplichting.

De motivatieverplichting voor ruimtelijke besluiten geldt voor de maximale planologische mogelijkheden, inclusief flexibiliteitsinstrumenten (waarbij planologische saldering per definitie niet is toegestaan). Indien een plan een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt, moet worden voldaan aan de volgende drie voorwaarden (treden):

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Beoordeling

De ladder voor duurzame verstedelijking heeft als voornaamste doel om zuinig en zorgvuldig om te gaan met de realisatie van nieuwe stedelijke functies en om ongewenste leegstand te voorkomen. Bovendien wordt met de ladder bijgedragen aan de tendens dat stedelijke functies zo veel mogelijk moeten worden geconcentreerd in het bestaand stedelijk gebied en dat extra ruimtebeslag voor stedelijke functies in het buitenstedelijk gebied in beginsel wordt voorkomen.

Toetsend aan deze ladder dient allereerst te worden bepaald of er sprake is van een 'stedelijke ontwikkeling' (sub a). Ingevolge artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, wordt in het Bro en de daarop berustende bepalingen onder een stedelijke ontwikkeling verstaan: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of

zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen’.

Onderhavig plan voorziet in een ontwikkeling in het buitengebied van de gemeente Haaren die planologisch strijdig is en waarvoor een goede ruimtelijke onderbouwing benodigd is. Toetsing aan de Ladder is in beginsel derhalve verplicht. De vraag is of onderhavig plan voorziet in een stedelijke ontwikkeling? Het onderhavige plan voorziet in een functiewijziging binnen een vigerend agrarisch bouwvlak waar een grondgebonden agrarisch bedrijf is toegestaan in het buitengebied. Binnen het plangebied worden de bouw mogelijkheden beperkt en is er ten opzichte van het vigerende agrarische bouwvlak geen toename van het ruimtebeslag. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State stelt in haar jurisprudentielijn (ECLI:NL:RVS:2014:4421, ECLI:NL:RVS:2015:96, ECLI:NL:RVS:2015:537) dat er dan geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling en verdere toetsing aan de ladder in principe niet noodzakelijk is. Om toch in te gaan op de behoefte voor Logistiek centrum Greenport Haaren wordt verwezen naar paragraaf 3.2 alsmede bijlage 1 van onderhavige toelichting. Aan de hand van onderzoek zijn de voorkeuren van diverse kwekerijen voor een logistiek centrum in beeld gebracht. Naar aanleiding van dit onderzoek en de daaropvolgende uitgewerkte business case van april 2016 is er voldoende basis te veronderstellen dat er naar de functie van het logistiek centrum een actuele (regionale) behoefte bestaat.

Conclusie

De realisatie van de Greenport Haaren betreft geen stedelijke ontwikkeling in de zin van de Ladder voor duurzame verstedelijking. Daardoor is het doorlopen van de toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking niet noodzakelijk. Wel heeft, in het kader van het aantonen van de economische uitvoerbaarheid, een onderzoek plaatsgevonden naar de behoefte van de Greenport Haaren. Dit is in paragraaf 3.2 reeds toegelicht.

4.3 Provinciaal beleid

4.3.1 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) – partiële herziening 2014, 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 getreden op 19 maart 2014. Op onder andere de volgende onderdelen vindt bijsturing van het beleid plaats: transitie van stad en platteland, intrekken reconstructie- en gebiedsplannen, groenbeleid, samenhangend beleid voor de ondergrond en de transitie naar een zorgvuldige veehouderij. De, ongewijzigde, provinciale sturingsfilosofie is gebaseerd op vijf rollen: ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken en stimuleren. Twee rollen zijn met name van belang 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 hoofdcoers 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:

1. de groenblauwe structuur: gebieden waar natuur- en waterfuncties behouden en ontwikkeld worden;
2. de agrarische structuur: een breed georiënteerde plattelandseconomie, waar landbouw een belangrijke drager is en waar de landbouwfunctie goed is afgestemd op de omgeving;
3. de stedelijke structuur: alle grote locaties voor wonen, werken en voorzieningen zoals steden, dorpen en bedrijventerreinen, waar de nadruk ligt op concentratie, zorgvuldig ruimtegebruik, ruimtelijke kwaliteit, verknoping aan infrastructuur en versterking van kennisinnovatieve economie;
4. infrastructuur: samenhangend netwerk van wegen, spoorlijnen, vaarwegen, luchthavens en buisleidingen waarbij de nadruk ligt op betere verknoping, bevorderen bereikbaarheid, aandacht voor landschap en goede verdeling over verschillende netwerken.

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 ruimtebeslag zoveel mogelijk voorkomen.



Uitsnede uit de Structurenkaart van de SVRO - partiële herziening 2014. Het plangebied is met de blauwe contour aangeduid. Bron: provincie Noord-Brabant, 2014.

Beoordeling

Het plangebied is volledig gelegen in de structuur 'gemengd landelijk gebied'. Binnen deze structuur beoogt de provincie multifunctioneel gebruik van het buitengebied als uitgangspunt. Doelstelling is dan ook te komen tot een gemengde plattelandseconomie, waarbij naast ruimte voor de land- en tuinbouw ook ruimte voor de ontwikkeling van niet-agrarische functies, zoals toerisme, recreatie, kleinschalige bedrijvigheid, zorgfuncties etc is. Dit kan door verbreding van agrarische activiteiten maar ook als zelfstandige functie, met name op vrijkomende locaties. Rondom steden, dorpen en natuur is er in de meeste gevallen feitelijk sprake van een gemengde plattelandseconomie. In de gebieden rondom steden en dorpen is daarbij meer ruimte voor de ontwikkeling van functies die zich richten op de inwoners van die kernen, in de gebieden rondom de groenblauwe structuur is de ontwikkeling van functies meer afgestemd op het ondernemen in een groene omgeving en de versterking van natuur- en landschapswaarden.

Onderhavige ontwikkeling voorziet in de functiewijziging van een grondgebonden agrarisch bedrijf naar een agrarisch technisch hulpbedrijf in de vorm van het Logistiek centrum Greenport Haaren. De ontwikkeling draagt bij aan de totstandkoming van een gemengde plattelandseconomie doordat op een vrijkomende locatie een nieuwe zelfstandige functie tot stand komt.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling is passend binnen het beleid uit de provinciale structuurvisie.

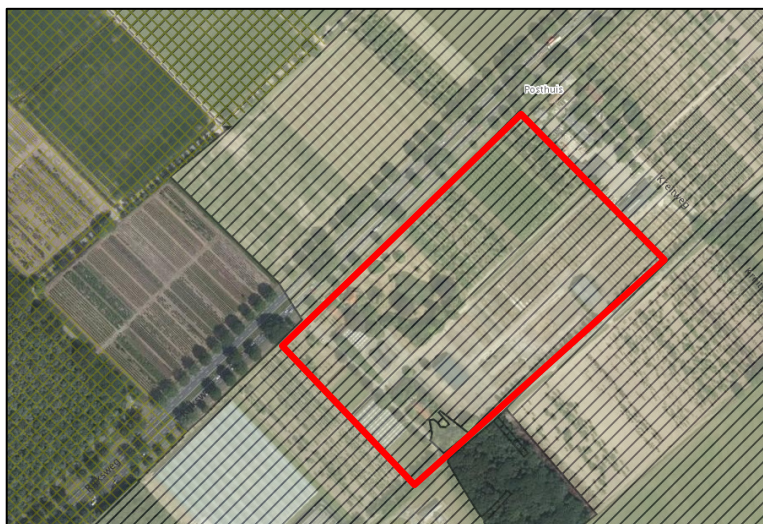
4.3.2 Verordening ruimte 2014, 2015

Inleiding

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 Verordening ruimte. Op 7 februari 2014 is de Verordening ruimte 2014 vastgesteld door Provinciale Staten. Deze stelt regels aan onder meer de bundeling van stedelijke ontwikkeling, natuurontwikkeling, de ontwikkeling van intensieve veehouderijen, waterberging, cultuurhistorie en het agrarisch gebied. Een geactualiseerde versie van de Verordening ruimte 2014 is in werking getreden op 15 juli 2015.

De Verordening ruimte 2014 is opgebouwd volgens het principe van een bestemmingsplan. Dit houdt in dat er zowel 'gebiedsgerichte regels' zijn gesteld als 'algemene 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). Aan de hand van deze systematiek wordt onderstaand het plan voor de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan de Verordening ruimte 2014.

Het plangebied is gelegen binnen de structuur 'Gemengd landelijk gebied' en ter plaatse van de aanduidingen 'Attentiegebied ecologische hoofdstructuur', 'Teeltondersteunende kassen'. Verder gelden ter plaatse de 'algemene regels ter bevordering ruimtelijke kwaliteit', 'algemene en rechtstreeks werkende regels voor veehouderijen' en 'algemene en rechtstreeks werkende regels voor mestbewerking'. Hieronder zullen achtereenvolgens de relevante regels besproken worden.



Uitsnede themakaart 'agrarische ontwikkeling en windturbines' met weergave plangebied.

Structuur – Gemengd landelijk gebied

Om te kunnen toetsen aan de Verordening ruimte 2014 is het van belang om te bepalen wat voor type bedrijf initiatiefnemer heeft. Onderhavig initiatief ziet op het omschakelen van een grondgebonden agrarisch bedrijf naar een agrarisch technisch hulpbedrijf in de vorm van een logistiek centrum voor de agrarische sector. Derhalve zijn artikel 7.10 en 7.11 van de verordening van toepassing.

Artikel 7.10 Niet-agrarische functies en 7.11 Afwijkende regels voor agrarisch technische hulpbedrijven

Toetsingskader

Artikel 7.10 stelt regels ten aanzien van de vestiging of uitbreiding van een niet-agrarische functie. Er wordt gesteld dat een bestemmingsplan binnen het gemengd landelijk gebied kan voorzien in de vestiging van een niet-agrarische functies, mits:

- a. de totale omvang van het bouwperceel van de beoogde ontwikkeling ten hoogste 5.000 m² bedraagt;
- b. dit bijdraagt en past binnen de beoogde ontwikkeling van gemengd landelijk gebied als bedoeld in artikel 7.1 van de Verordening ruimte 2014;
- c. is verzekerd dat overtollige bebouwing wordt gesloopt;
- d. de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een bedrijf, behorend tot de milieucategorie 3 of hoger;
- e. de beoogde ontwikkeling niet leidt tot twee of meer zelfstandige bedrijven;
- f. de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een al dan niet zelfstandige kantoorvoorziening met een baliefunctie;

- g. de beoogde ontwikkeling niet tot al dan niet zelfstandige detailhandelsvoorziening met een verkoopvloeroppervlakte van meer dan 200 m² zal leiden;
- h. is aangetoond dat de ruimtelijke ontwikkeling ook op langere termijn past binnen de op grond van deze verordening toegestane omvang;
- i. de beoogde activiteit niet leidt tot een grootschalige ontwikkeling.

In afwijking van artikel 7.10, eerste lid onder a en d kan conform artikel 7.11 voorzien worden in de vestiging van een agrarisch technisch hulpbedrijf, mits de omvang van het bouwperceel van de beoogde ontwikkeling ten hoogste 1,5 hectare bedraagt.

Beoordeling

De beoordeling aan bovenstaande artikelen is als volgt:

ad. a.: het bouwvlak voor het agrarisch technisch hulpbedrijf bedraagt 1,3 hectare, Het bouwperceel waarop bouwwerken, inclusief vergunningsvrije bouwwerken, gerealiseerd kunnen worden bedraagt circa 1,4 hectare. Ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' en 'weg' is dit nu uitgesloten, zodat voldaan wordt aan het begrip bouwperceel en de norm van 1,5 hectare.

ad. b.: met de functiewijziging krijgt het bestaande agrarische complex, dat nu niet als zodanig in gebruik is, een nieuwe invulling. Daarmee wordt ingespeeld op de beleidslijn om gebruik te maken van een vrijkomende agrarische locatie en daar een nieuwe, aan het buitengebied gebonden, functie toe te kennen.

ad. c.: het vigerende bouwvlak wordt ingeperkt tot de omvang die voor Logistiek centrum Greenport Haaren noodzakelijk is. Gebruik wordt gemaakt van de bestaande gebouwen alsmede zullen loodsen worden gesloopt en worden vervangen door één nieuwe. De bebouwing is noodzakelijk voor de bedrijfsvoering. Tevens zullen op het terrein activiteiten behorende bij een (boom)kwekerij plaats blijven vinden. De bestaande gebouwen alsmede de nieuwe loods zullen daar ook voor benut worden. Het bouwvlak van het logistiek centrum zal landschappelijk worden ingepast.

Ad. d.: de activiteiten van het logistiek centrum (zijnde een agrarisch technisch hulpbedrijf) worden in maximaal categorie 3.1 ingeschaald (VNG-publicatie 2009: SBI-2008, 52102 - distributiecentra).

Ad. e.: ter plaatse van het plangebied zal één bedrijfsvoering worden geëxploiteerd. Ondergeschikt aan het logistiek centrum zullen (boom)teeltactiviteiten plaatsvinden.

Ad. f.: het bestemmingsplan biedt geen ruimte voor zelfstandige kantoorfuncties. Onderdeel van de bedrijfsvoering is de kantooruimte in het pand dat bekend staat als Villa Louisahof.

Ad. g.: detailhandelsvoorzieningen worden met onderhavig bestemmingsplan niet mogelijk gemaakt.

Ad. h.: initiatiefnemer is voornemens te groeien naar circa 29 deelnemende kwekerijen. Door initiatiefnemer wordt het voorziene bouwvlak van circa 1,3 ha met de nieuw op te richten en/of te gebruiken bestaande gebouwen (maximaal 3.500 m²) daarvoor ruim voldoende voor geacht.

Ad. i.: de beoogde plannen leiden niet tot een grootschalige ontwikkeling, aangezien er geen bezoekers overnachten.

Conclusie

De beoogde functiewijziging van grondgebonden agrarisch bedrijf naar agrarisch technisch hulpbedrijf is passend binnen de regels uit de Verordening ruimte 2014.



Uitsnede themakaart 'natuur en landschap' met weergave plangebied.

Aanduiding - Attentiegebied ecologische hoofdstructuur

Toetsingskader

In aanvulling op de 'Structuren' wijst een bestemmingsplan ter plaatse van de aanduiding 'Attentiegebied ecologische hoofdstructuur' geen bestemmingen aan of stelt geen regels vast die fysieke ingrepen mogelijk maken met een negatief effect op de waterhuishouding van de hierbinnen gelegen ecologische hoofdstructuur.

Beoordeling

Onderhavig plan voorziet in de omzetting van de bestemming 'Agrarisch' ten behoeve van een grondgebonden agrarisch bedrijf ((boom)kwekerij) naar de bestemming 'Bedrijf' ten behoeve van een agrarisch technisch hulpbedrijf (Logistiek centrum Greenport Haaren). Ter plaatse vindt er geen aantasting plaats van aanwezige flora en fauna. Zie hiervoor ook de rapportage van het onderzoek naar flora en fauna alsmede de Voortoets Natura 2000 zoals vermeld in hoofdstuk 5. Het recht om een fysieke ingreep uit te voeren binnen het plangebied blijft overeenkomstig het geldende bestemmingsplan bestaan, met dien verstand dat rekening moet worden gehouden met verbodsbepalingen omtrent het uitvoeren van werken of van werkzaamheden binnen de dubbelbestemming 'Waterstaat – Natte natuurparel bufferzone'.

Conclusie

Ruimtelijke ingrepen ten behoeve van Logistiek centrum Greenport Haaren dienen te allen tijde rekening te houden met de aanduiding attentiegebied ecologische hoofdstructuur. Bij ingrepen gelden de verbodsbepalingen omtrent het uitvoeren van werken of van werkzaamheden en dient een omgevingsvergunning te worden aangevraagd.

Algemene regels bevordering ruimtelijke kwaliteit

Ten behoeve van de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit, zijn twee artikelen van belang. Het gaat hier ten eerste om de zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit zoals genoemd in artikel 3.1 en de kwaliteitsverbetering van het landschap zoals genoemd in artikel 3.2.

Artikel 3.1: Zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit

Toetsingskader

1. In artikel 3.1 van de Verordening ruimte is aangegeven dat een ruimtelijk plan dat voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied bij moet dragen aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving. Aangegeven is dat in ieder geval sprake moet zijn van zorgvuldig ruimtegebruik. Dit principe houdt in dat:
 - a. een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied gebruik maakt van een bestaand bouwperceel, tenzij in deze verordening uitdrukkelijk anders is bepaald;
 - b. 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 plaatsvinden;
 - c. ingeval van stedelijke ontwikkeling toepassing is gegeven aan artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (ladder voor duurzame verstedelijking);
 - d. een bestemmingsplan buiten bestaand stedelijk gebied bepaalt dat gebouwen, bijbehorende bouwwerken en andere permanente voorzieningen binnen het bouwperceel worden opgericht en daarbinnen worden geconcentreerd.
2. Ten behoeve van het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit dient het bestemmingsplan een verantwoording te bevatten waaruit blijkt dat:
 - a. in het bestemmingsplan rekening is gehouden met de gevolgen van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling voor de in het plan begrepen gronden en de naaste omgeving, in het bijzonder wat betreft de bodemkwaliteit, de waterhuishouding, de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten, de cultuurhistorische waarden, de ecologische waarden, de aardkundige waarden en de landschappelijke waarden;
 - b. de omvang van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling, de omvang van de bebouwing en de beoogde functie, past in de omgeving gelet op de bestaande en toekomstige functies in de omgeving en de effecten die de ontwikkeling op die functies heeft, waaronder de effecten vanwege milieuaspecten en volksgezondheid;
 - c. een op de beoogde ruimtelijke ontwikkeling afgestemde afwikkeling van het personen- en goederenvervoer is verzekerd, waaronder een goede aansluiting op de aanwezige infrastructuur van weg, water of spoor, inclusief openbaar vervoer, een en ander onder onverminderd hetgeen in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en elders in deze verordening is bepaald.

Beoordeling

Voorwaarden lid 1:

Ad. 1a.: onderhavig plan voorziet in het benutten van een bestaand agrarisch bouwvlak;

Ad. 1b.: ter plaatse van het plangebied vindt geen uitbreiding plaats van het planologisch reeds toegestane ruimtebeslag. Met onderhavig bestemmingsplan wordt

de omvang van het bouwvlak juist beperkt tot circa 1,3 hectare en wordt er een maximale oppervlaktemaat voor bedrijfsbebouwing toegekend.

Ad. 1c.: onderhavig planvoornemen betreft geen stedelijke ontwikkeling. Toepassing van het toetsingsvereiste aan de ladder is niet benodigd.

Ad. 1d.: de bestaande en eventueel nieuw op te richten gebouwen worden binnen het nieuwe ingeperkte bouwvlak opgericht.

Voorwaarden lid 2:

Ad. 2a.: in hoofdstuk 5 van onderhavig bestemmingsplan is beargumenteerd dat er geen belemmeringen zijn ten aanzien van deze aspecten.

Ad. 2b.: in onderhavig geval is sprake van een bestaande planologische situatie, zijnde een gekoppeld agrarisch bouwvlak voor een grondgebonden agrarisch bedrijf ((boom)kwekerij). Binnen deze bestaande planologische situatie wordt Logistiek centrum Greenport Haaren opgericht, waarbij het vigerende ruime bouwvlak wordt ingeperkt tot ten hoogste de omvang die benodigd is voor de bedrijfsvoering van het logistiek centrum. Hierdoor is er geen sprake van invloed op de omgeving.

Ad. 2c.: met het uitgebreide verkeerskundig onderzoek van Empaction bv uit september 2013, geactualiseerd in september 2015 is inzichtelijk gemaakt welke verkeersstromen ontstaan van en naar het Logistiek centrum Greenport Haaren. Uit dit onderzoek in combinatie met onderhavig plan zullen de verkeersstromen geen negatief effect opleveren. Het plangebied wordt ontsloten over de Berktweg in de richting van de Mon. Zwijssenstraat.

Conclusie

Onderhavig plan voldoet aan artikel 3.1 van de Verordening ruimte 2014.

Artikel 3.2. Kwaliteitsverbetering van het landschap

Toetsingskader

De Verordening ruimte stelt dat een ruimtelijk plan als bedoeld in artikel 3.1 een verantwoording dient te bevatten van de wijze waarop 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 extensieve recreatieve mogelijkheden van het gebied waarop de ontwikkeling haar werking heeft of van het gebied waarvan de gemeente voorgenomen ontwikkeling in hoofdlijnen heeft beschreven. Het vierde lid van dit artikel bepaalt dat indien een kwaliteitsverbetering, zoals hierboven beschreven, niet is verzekerd; het ruimtelijke plan slechts kan worden vastgesteld indien een passende financiële bijdrage in een landschapsfonds is verzekerd en over de werking van dat fonds regelmatig verslag wordt gedaan in het ruimtelijke regionaal overleg.

In 2011 is, in navolging en detaillering van art. 3.2 van de Verordening ruimte, de "Handreiking Kwaliteitsverbetering van het landschap, de rood-met-groen-koppeling" door de provincie Noord-Brabant opgesteld. In deze handreiking zijn methodieken uitgewerkt om invulling te geven aan het principe van kwaliteitsverbetering. Onderscheid wordt gemaakt in de methodiek 'maatwerk met menselijke expertise', de methodiek 'verrekening in euro's' en de methodiek 'verevening met oppervlaktes'. Het

voldoen aan de handreiking is geen plicht, maar kan wel als leidraad gehanteerd worden.

Door de gemeente Haaren is als uitwerking op de provinciale handreiking op 21 februari 2013 een gemeentelijke regeling vastgesteld. Met deze regeling is invulling gegeven aan het principe van kwaliteitsverbetering waarbij onderscheidt is gemaakt in drie categorieën:

- categorie 1: geen/verwaarloosbare impact: geen tegenprestatie benodigd;
- categorie 2: beperkte impact: enkel landschappelijke inpassing middels goedgekeurd landschapsplan en borging van uitvoer en beheer (o.a. anterieure overeenkomst)
- categorie 3: aanzienlijke impact: landschappelijke inpassing en een plus middels berekening grondwaardevermeerdering.

Beoordeling

Onderhavig planvoornemen betreft een functiewijziging van grondgebonden agrarisch bedrijf naar agrarisch technisch hulpbedrijf. Een dergelijke wijziging kan onder categorie 3 worden geschaard. Het bouwvlak wordt binnen de nieuwe bestemming ingeperkt tot circa 1,3 hectare overeenkomstig artikel 7.11 Vr 2014. Van uitbreidingen is geen sprake. Wel zullen bestaande loods en worden vervangen door één nieuwe loods. In deze categorie van ontwikkelingen wordt het accent gelegd op een goede landschappelijke inpassing van het initiatief in relatie tot de inpassing van het bouwvlak/bestemmingsvlak waarbinnen het initiatief plaats vindt.

Economische onderbouwing bijdrage kwaliteitsverbetering

Door Verschel is een berekening gemaakt welke grondwaardevermeerdering ontstaat bij het realiseren van een agrarisch technisch hulpbedrijf op onderhavig plangebied. De berekening is als bijlage 9 bij onderhavige toelichting gevoegd. Uit de berekening komt naar voren dat er een waardevermeerdering ontstaat, waaruit een investeringsbijdrage voor kwaliteitsverbetering voortvloeit van € 79.859,40. Door initiatiefnemer wordt dit bedrag geïnvesteerd onder andere in de vorm van:

- een hoogwaardige landschappelijke inpassing van het agrarisch technisch hulpbedrijf ter plaatse van de opgenomen bestemming 'Groen – Landschappelijke inpassing'. Hiervoor is een inrichtingsplan opgesteld (circa € 55.000,-);
- het verwijderen van de permanente teeltondersteunende voorzieningen (circa € 27.000,-);
- het renoveren van Villa Louisahof alsmede bijbehorende bouwwerken, zodanig dat het beeldbepalend karakter weer in ere wordt hersteld. De bouwwerken dienen na renovatie ook als zodanig in stand te worden gehouden (circa € 350.000,-).

In bijlage 9 is tevens een totaaloverzicht van de investering toegevoegd.

Inrichtingsplan landschappelijke inpassing

Door Van Doren tuin & landschap is een inrichtingsplan opgesteld dat weergeeft hoe het agrarisch-technisch hulpbedrijf landschappelijk wordt ingepast. Voorzien wordt in een groene afscheiding met inheemse soorten rondom het terrein van het parkeren en de te realiseren gebouwen. Daarnaast wordt rondom het kantoorpand Villa Louisahof de bestaande tuin opgeknapt en komt parallel aan de N65 en rondom het kantoorpand een natuurvriendelijke waterpartij, aansluitend op de bestaande

waterhuishoudkundige voorzieningen. Het inrichtingsplan vormt de uitwerking op de investeringsbijdrage en is met onderhavig plan juridisch geborgd in de regels en op de verbeelding door middel van de bestemming 'Groen – Landschappelijke inpassing'.

Conclusie

Onderhavig plan voldoet aan artikel 3.2 van de Verordening ruimte 2014.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurvisie Haaren

Toetsingskader

Door de raad van de gemeente Haaren is op 22 januari 2015 de Structuurvisie Haaren vastgesteld. Deze structuurvisie kan als een ruimtelijke uitwerking worden beschouwd van de in 2011 vastgestelde Toekomstvisie van de gemeente Haaren. Deze Toekomstvisie heeft een horizon tot 2022; in deze structuurvisie komt de ruimtelijke ontwikkeling in die periode aan bod én wordt verder vooruit gekeken. In deze structuurvisie worden de abstracte doelen uit de Toekomstvisie geconcretiseerd, het vormt daarmee als het ware de maatschappelijke nut en noodzaak verantwoording van de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente. Deze visie biedt de hoofdlijnen van het ruimtelijke beleid van de gemeente Haaren, zoals dat beleid moet gaan bijdragen aan de doelen uit de Toekomstvisie.

Deel A: De visie

Om concrete plannen goed te kunnen toetsen en af te kunnen wegen is het ten eerste belangrijk om duidelijke kaders te scheppen en aan te geven wat de gemeente wil bereiken. Het gaat hierbij om het weergeven van strategieën en keuzes, niet om het voorspellen en in beelden vatten van de toekomst. De structuurvisie gaat uit van het principe 'ieder ruimtegebruik is op alle plaatsen mogelijk, mits...'. De structuurvisie biedt een gedegen afwegingskader voor de 'mitsen'. Voor de gemeente is de structuurvisie 'juridisch' gezien een 'zelfbindend' document; dit houdt in dat de gemeente zich aan de 'mitsen' dient te houden. Dit afwegingskader is weergegeven in deel A. In deel A wordt tevens beschreven op basis van welke trends en ontwikkelingen dit afwegingskader tot stand is gekomen.

Naast deel A beslaat deze structuurvisie nog twee delen, namelijk Deel B en Deel C. Onderdeel van Deel B vormt ook de structuurvisiekaart.

Deel B: Het uitvoeringskader

Zoals aangegeven is de structuurvisie een bestuursverantwoordelijkheid.

Het gemeentebestuur verplicht zichzelf naar deze structuurvisie te handelen, maar de structuurvisie bevat geen verplichtingen naar burgers. Burgers mogen verwachten dat het bestuur bij verzoeken en vragen van de burger haar antwoord zal baseren op de beleidsuitspraken in deze structuurvisie. In deel B wordt uiteengezet hoe het antwoord van de gemeente Haaren er uit zal zien. Dit antwoord kan bestaan uit de inzet van

diverse typen instrumenten, namelijk procesmatige instrumenten, juridische instrumenten (zoals het bestemmingsplan) en financiële instrumenten. Om burgers en ondernemers te faciliteren in ruimtelijke ontwikkelingen heeft de gemeente één procesmatig instrument extra uitgewerkt, namelijk het Haarens Kwaliteitsmenu. In dit menu worden handreikingen gedaan voor de omgang met het landschap in de gemeente bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Een belangrijk onderdeel van de structuurvisie vormt de structuurvisiekaart. Vanuit de visie (deel A) en het Haarens Kwaliteitsmenu (onderdeel van deel B) wordt verwezen naar deze kaart om zodoende aan te geven op welke plaatsen bepaald beleid van toepassing is en waar bepaalde ontwikkelingsprincipes van toepassing zijn. Zo wordt in deel A van de visie bij de weergave van het sectorale beleid op diverse plaatsen aangegeven dat een wenselijke ontwikkeling 'moet passen in (de karakteristieken) van de omgeving'. Op de structuurvisiekaart zijn deze verschillende omgevingen weergegeven, zo is zichtbaar binnen welke omgevingskarakteristieken een initiatief moet passen. Ieder op de structuurvisiekaart weergegeven type omgeving (gebied) verwijst vervolgens naar het Haarens Kwaliteitsmenu.

Hierin wordt per onderscheiden omgeving beschreven wat de specifieke kwaliteiten zijn en hoe de kwaliteiten verder ontwikkeld kunnen worden. Zo wordt bij ieder initiatief getoetst of het past binnen de kwaliteiten van de omgeving.

Deel C: De atlas

Tot slot is het bij het toepassen van het afwegingskader uit deel A en het uitvoeringsinstrumentarium uit deel B van belang om de context te begrijpen waarin de ontwikkeling van de gemeente Haaren plaatsvindt. In deel C van deze structuurvisie wordt allereerst de natuurlijke en sociaal-culturele geschiedenis beschreven. Vervolgens plaatst de gemeente Haaren binnen de beleidscontext van hogere overheden en dat van de regio Noordoost Brabant. Deze achtergrond is belangrijk om te begrijpen waar de ruimtelijke kwaliteiten en knelpunten in de gemeente hun oorsprong vinden.

Deel C is niet relevant in het kader van de toetsing van onderhavig plan aan de Structuurvisie.

Relevante aspecten uit deel A van de Structuurvisie en beoordeling deel A

In paragraaf 3.3.1 van deel A van de Structuurvisie wordt als beleidsuitgangspunt van de gemeente aangegeven dat de boomteeltsector één van de belangrijkste economische dragers is van de gemeente Haaren. Circa 20% van de lokale werkgelegenheid is gerelateerd aan deze sector. De gemeente Haaren wil deze vitale economische sector daarom behouden en stimuleren. Hierbij wordt onder andere aangegeven dat het noodzakelijk is om de ketenwerking binnen de boomteeltsector te versterken zodat een gedifferentieerde structuur ontstaat met (nieuwe) samenwerkingen tussen bedrijven, innovaties en een sterke economische basis.

Hoewel de Greenport niet alleen gericht is op de boomteelt, vormt deze sector wel een belangrijke doelgroep. Met de realisatie van de Greenport wordt ingespeeld op de wens naar nieuwe innovaties en samenwerkingen. De Greenport zorgt voor een

efficiëntere logistieke werkwijze en heeft daarmee een aandeel in het creëren van een sterke economische basis voor de boomteeltsector.

In paragraaf 3.4 'Benutten van kansen ten aanzien van werken en economie' wordt het volgende aangegeven:

Nieuwe solitaire bedrijfsvestigingen buiten de genoemde bedrijfsomgevingen worden door de gemeente Haaren alleen in overweging genomen als:

- Door de aard en /of zijn specifieke bijdrage van het initiatief aan de regionale economie, vestiging in de gemeente Haaren een zeer belangrijke meerwaarde biedt;

In hoofdstuk 3 van onderhavige toelichting is reeds toegelicht wat de meerwaarde is van het logistiek centrum voor de kwekerssector in de gemeente Haaren. Met Logistiek centrum Greenport Haaren kunnen de hoeveelheid vervoerbewegingen in het buitengebied namelijk drastisch naar beneden gebracht worden. Hetgeen een kwaliteitsverbetering is ten aanzien van verkeersoverlast, belasting van het wegennet en verkeersveiligheid. Daarnaast kunnen de kwekers welke gebruik maken van de diensten van het logistiek centrum vele malen efficiënter werken. Dit zorgt voor een besparing in de te maken kosten ten aanzien van de logistieke handelingen welke verbonden zijn aan hun bedrijfsvoering. Dit alles zorgt voor een efficiëntere en daarmee goedkopere bedrijfsvoering voor de kwekers en dus voor stabielere economische basis voor deze bedrijven.

- Vestiging in of grenzend aan een bestaande bedrijfsomgeving in de gemeente Haaren niet mogelijk is;

Vanwege zijn specifieke functie dient Logistiek centrum Greenport Haaren op een centrale locatie te liggen ten opzichte van de deelnemende kwekers. Op de afbeeldingen in paragraaf 3.2 is te zien dat het logistiek centrum op de beoogde locatie bijzonder centraal gelegen is ten opzichte van de kwekers en andere agrarische bedrijven. Indien Logistiek centrum Greenport Haaren op een bedrijventerrein gevestigd wordt, is niet langer meer sprake van deze centrale ligging. Dit heeft langere routes tot gevolg waardoor het logistiek centrum minder efficiënt functioneert en daarmee haar doel (deels) voorbij schiet.

- Het initiatief geen afbreuk doet aan het dorps- en groene karakter van de gemeente Haaren;

Hier is geen sprake van, er wordt gebruik gemaakt van een bestaand agrarisch bedrijfsperceel waarbij de bestaande bebouwing deels hergebruikt gaat worden en waarbij sprake is van een afname van de hoeveelheid bebouwing.

- Het initiatief niet leidt tot verkeers- of parkeeroverlast in de omgeving, aansluit bij de bestaande ruimtelijke en functionele karakteristiek van de omgeving en niet leidt tot milieuhygiënische belemmeringen voor de omgeving.

In hoofdstuk 3 van onderhavige toelichting is uitvoerig gemotiveerd dat de Greenport juist voor een vermindering zorgt van het aantal verkeersstromen in het buitengebied. Ter voorkoming van parkeeroverlast van vrachtwagens of andere vervoersmiddelen wordt op eigen terrein een ruim parkeerterrein ingericht zodat deze voertuigen niet op de Berktweg hoeven te staan.

Met het behoud van de bestaande villa 'Louisahof', de landschappelijke inpassing in combinatie met de investering in de tuin, de sloop van de overvloedige bebouwing en opzet van de nieuwe bebouwing wordt een plan gecreëerd dat ter plaatse inpasbaar is en niet voor excessen zorgt.

In hoofdstuk 5 van onderhavige toelichting wordt aangetoond dat er vanuit milieuhygiënische aspecten geen belemmeringen zijn om tot uitvoering van het plan over te gaan.

In paragraaf 5.4 'Benutten van kansen ten aanzien van omgevingskwaliteit' wordt het volgende aangegeven:

Bij het afwegen van initiatieven houdt de gemeente, naast de benoemde kwaliteiten van de betreffende omgeving in het Haarens Kwaliteitsmenu, rekening met de volgende aspecten:

- de meerwaarde van het initiatief voor de woon- en leefkwaliteit van de dorpen of van het buitengebied;
Door middel van een uitgewerkte business case en een verkeerstromenonderzoek is onderzocht dat Logistiek centrum Greenport Haaren met de afname van het aantal vrachtwervoersbewegingen in het buitengebied en door de dorpskernen, voor een kwaliteitsverbetering zorgt ten aanzien van de verkeersveiligheid en daarmee de leefbaarheid in de gemeente Haaren bevordert.
- de milieueffecten van het initiatief op de omgeving;
In het kader van onderhavig plan zijn diverse onderzoeken uitgevoerd waar uit blijkt dat er geen sprake is van negatieve milieueffecten.
- de heersende milieucondities;
In het kader van onderhavig plan zijn diverse onderzoeken uitgevoerd waar uit blijkt dat er geen sprake is van negatieve milieueffecten.
- de betekenis van het initiatief voor de (gebruiksmogelijkheden van de) openbare ruimte in de dorpen;
Onderhavig plan heeft geen nadelige invloed op het gebruik van de openbare ruimte. De verblijfsvriendelijkheid van de openbare ruimte neemt toe door de afname van grootschalige vrachtbewegingen.
- de effecten van het initiatief vanuit verkeersbewegingen en parkeerdruk;
Door middel van een uitgewerkte business case en een verkeerstromenonderzoek is onderzocht dat Logistiek centrum Greenport Haaren met de afname van het aantal vrachtwervoersbewegingen in het buitengebied en door de dorpskernen, voor een kwaliteitsverbetering zorgt ten aanzien van de verkeersveiligheid en daarmee de leefbaarheid in de gemeente Haaren bevordert. Parkeren gebeurt op eigen terrein en daarmee is geen sprake van een parkeeroverlast.
- de meerwaarde van het initiatief voor het aanbod binnen de gemeente ter bevordering van de belevingswaarde;
Met de renovatie van de villa Louisahof en de investering in de tuin wordt de belevingswaarde van het plangebied vanuit de N65 vergroot.

- de wijze waarop nieuwe initiatieven op een eigentijdse wijze invulling geven aan de versterking van de bestaande aanwezige omgevingskwaliteiten, bv. door landschappelijke inpassing.

In het kader van onderhavig plan wordt ruim geïnvesteerd in landschappelijke inpassing en de renovatie van de bestaande villa Louisahof.

In deel A van de visie worden in paragraaf 6.2.3 kaders geboden voor mobiliteitsdoelstellingen. Zo vindt ten aanzien van de bereikbaarheid de gemeente Haaren dat bedrijfsactiviteiten met omvangrijke goederenstromen een goede aansluiting moeten hebben op het provinciale of nationale hoofdwegennet, de N65 en de A2. De bedrijventerreinen in Helvoirt en Esch liggen ten opzichte van de hoofdwegen aan de verkeerde kant van het dorp. Door het gebruik van de bestaande bedrijvenlocaties te intensiveren en door het faciliteren en clusteren van de boomteeltsector kan de verkeersstroom in volume toenemen. De gemeente wil grootschalige verkeersstromen als gevolg van intensivering voorkomen. Om de druk van intensivering waar nodig te verlichten wil de gemeente de wegenstructuur nabij aansluitingen met het hoofdwegennet en bij bestaande knelpunten bij bedrijfsomgevingen (Esch) verbeteren of andere oplossingen (helpen) zoeken. Als mogelijke kans wordt gezien de realisatie van centrale laad- en lospunten nabij de N65, vanwaar distributie van grootschalige goederen op een kleinschalige wijze richting de bedrijven en boomtelers in de gemeente plaatsvindt. Hierin ziet de gemeente voor zichzelf geen leidende rol. Dit kan het bedrijfsleven zelf oppakken.

In paragraaf 6.4 ‘Benutten van kansen ten aanzien van mobiliteit’ wordt het volgende aangegeven:

“In beginsel wil de gemeente Haaren meewerken aan c.q. stimuleren van alle initiatieven die leiden tot verbetering van de bereikbaarheid, veiligheid of leefbaarheid in Haaren”.

Inmiddels is in onderhavige toelichting reeds diverse malen aangehaald dat de Greenport met de afname van met name het aantal vrachtwervoersbewegingen in het buitengebied en door de dorpskernen, voor een kwaliteitsverbetering zorgt ten aanzien van de verkeersveiligheid en dus de leefbaarheid in de gemeente Haaren.

Relevante aspecten uit deel B van de Structuurvisie en beoordeling deel B

Deel B van de Structuurvisie bestaat uit het Haarense kwaliteitsmenu. Dit menu maakt een onderverdeling van het buitengebied in diverse deelgebieden. Onderhavig plangebied is gelegen in de ‘De Groene Kamers’.

Centraal in de gemeente Haaren ligt het gebied dat in de Structuurvisie is aangeduid als ‘De Groene Kamers’. Dit gebied valt grotendeels samen met het boomteeltontwikkelingsgebied, zoals dat is opgenomen in het bestemmingsplan Buitengebied. De voor het landschap beeldbepalende boomteeltsector krijgt hier ruimere mogelijkheden dan elders in de gemeente. Kenmerkend voor het uitgestrekte gebied is de kleinschalige openheid ofwel het halfopen landschap met groene kamers. Deze groene kamers worden gevormd door de laanbeplantingen langs de wegen in dit deel van het buitengebied. Ze bieden een ruimtelijk casco, waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen kunnen worden ingepast.

De volgende eigenschappen en versterkingsmogelijkheden worden voorzien voor deze gebieden:

- Kleinschalige openheid / half open landschap met groene kamers
- Gevarieerd landschaps- en bebouwingsbeeld met een afwisseling landschap van open en besloten delen
- Het casco van de groene kamers wordt gevormd door wegen met tweezijdige laanbeplanting
- Binnen het casco een verfijning met landschapselementen als houtwallen, bospercelen, boomteelt-percelen en erven met beplanting
- Gemengd gebruik agrarische gronden als weiland, akker en voor de boomteelt
- Bebouwing geclusterd per perceel met wisselende groene erfinrichting (open erven, hagen en heggen, bosschages en bomen)
- Bebouwing gesitueerd aan oude ontsluitingswegen in linten, geclusterd in kleine buurtschappen en solitair
- Aanleg van nieuwe lineaire beplantingselementen / laanbeplanting ter versterking van het casco van de groene kamers
- Ontwikkelingen per groene kamer landschappelijk inpassen met landschapselementen als bomenlanen, houtwallen, heggen en boomteeltpercelen
- Afwisseling in het landschap van open en besloten delen en zichtlijnen versterken
- Waterlopen en beekdalen herkenbaar in het landschap opnemen
- Het gebied is geschikt voor de ontwikkeling van functies gericht op agrarisch gebruik (o.a. boomteelt), natuur, water, recreatie en buitensporten
- Schaalvergroting in agrarische bebouwing en kassen is enkel mogelijk indien er sprake is van een landschappelijke inpassing
- Kernrandzone rond de dorpen is geschikt voor meer stedelijke functies en (beperkte) dorpsuitbreiding mits landschappelijk ingepast
- Bij ontwikkelingen in de nabijheid van de N65 dient bij het maken van een zorgvuldige afweging over de inpassing daarvan, de 'etalagefunctie' van de provinciale weg te worden betrokken.

Het plangebied wordt ingekleed met diverse groenelementen zoals houtwallen, hagen en bomen. Dit zorgt voor een groene omkadering van het plangebied. Daarnaast wordt fors geïnvesteerd in de bestaande tuin welke hoort bij de villa 'Louisahof' en in de renovatie van de villa zelf. Hierbij wordt gebleven binnen de bestaande groene kaders rondom het plangebied, waarbij deze dus versterkt en aangevuld worden. De zijde aan de N65 wordt open gehouden zodat het zicht op de villa, de tuin en het kwekersgedeelte vrij blijft en invulling gegeven wordt aan de etalagefunctie van de N65. Deze invulling en inkadering van het plangebied past binnen de groenstructuur in de omgeving waardoor het halfopen landschap behouden blijft en versterkt wordt.

Op deze wijze wordt invulling gegeven aan het Haarense kwaliteitsmenu zoals omschreven in deel B van de Structuurvisie.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling van Logistiek centrum Greenpoort Haaren is passend binnen de beleidsdoelstellingen van de structuurvisie.

4.4.2 Economisch actieplan gemeente Haaren

Toetsingskader

De gemeente Haaren heeft een Economisch actieplan 2012-2015. Uitgangspunt van het economisch actieplan is dat gemeente en ondernemers – ieder vanuit een eigen rol en verantwoordelijkheid – een bijdrage levert aan regionaal economische ontwikkeling. De gemeente heeft een meer faciliterende en organiserende rol, terwijl het bedrijfsleven daadwerkelijk onderneemt. Deze rolverdeling ziet de gemeente ook voor de toekomst weggelegd. Ondernemers en overheid kunnen gezamenlijk optrekken om de acties, zoals geformuleerd in dit economisch actieplan, daadwerkelijk vorm te geven.

Ten aanzien van de boomteeltsector wordt gesteld dat op de lange termijn Haaren een gemeente is die op het gebied van de boomteeltsector tot de nationale top behoort en een landelijke greenportfunctie vervult. Een versterking van de boomteelt sector biedt economische kansen. Op basis hiervan gelden ten aanzien van de Greenport Midden Brabant (gelijk aan Greenport Haaren) de onderstaande actiepunten:

- Centrale gedachte: samenwerking tussen boomteeltregio's in Nederland is noodzakelijk om tot goede invulling Greenport gedachte te komen;
- Acties benoemd voor Haaren waar onder herziening bestemmingsplan, aanpassingen infrastructuur, oprichting platform (gerealiseerd).

Hierbij moet gezocht worden naar een samenwerkingsverband tussen de boomkwekers en toeleveranciers. Hierbij dient de rol van de agrarische sector niet uit het oog verloren te worden.

In de economische visie van het actieplan (onderdeel van bijlage 2 van het actieplan) wordt onder 'B Bedrijfsvoering' aangegeven dat het bieden van gemeenschappelijke logistieke oplossingen in de boomteeltsector één van de onderdelen van de beleidsvisie vormt.

Beoordeling

Op basis van het bovenstaande kan gesteld worden dat onderhavig plan naadloos aansluit op de beleidsvisie van het gemeentelijke actieplan. De initiatiefnemer is als ondernemer voornemens een bijdrage te leveren aan de versterking van de boomteeltsector in de gemeente Haaren. Vanuit de markt wordt een oplossing aangeboden voor de wens om te komen tot een gemeenschappelijke logistieke oplossing voor de boomteeltsector. De gemeente zal met onderhavig bestemmingsplan een faciliterende rol vervullen.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling van Logistiek centrum Greenpoort Haaren is een ontwikkeling die past binnen het Economisch actieplan.

4.4.3 Bestemmingsplan Buitengebied Haaren

Toetsingskader

Voor onderhavige plangebied gelden de bestemmingsplannen “Buitengebied Haaren” en “Buitengebied Haaren, correctieve herziening”. In deze bestemmingsplannen zijn de betreffende gronden bestemd als ‘Agrarisch’. Tevens geldt de dubbelbestemming ‘Waterstaat - Natte natuurparel bufferzone’, de functieaanduiding ‘specifieke vorm van agrarisch - teeltondersteunende voorzieningen’ en de gebiedsaanduiding ‘boomteeltontwikkelingsgebied’.

Het vigerende bouwvlak betreft een gekoppeld bouwvlak met een totale oppervlakte van circa 3 hectare. In het plangebied zelf heeft het bouwvlak een oppervlakte van circa 2,5 hectare.

Conform de bestemmingsomschrijving van deze bestemming zijn de gronden bestemd voor grondgebonden agrarische bedrijven. Het beoogde logistieke centrum voor de boomteeltdistributie past niet binnen deze bestemmingsomschrijving. Nevenactiviteiten zijn enkel toegestaan op locaties die expliciet genoemd zijn in de bijlagen van de regels. Voor onderhavige locatie zijn geen specifieke nevenfuncties opgenomen in deze bijlagen.

Beoordeling

Het logistieke centrum dat op de locatie gerealiseerd wordt kan gezien worden als een logistiek centrum dat gelinkt is aan en ten dienste staat van de agrarische sector, maar niet direct passend is binnen de agrarische bestemming. Een logistiek centrum ten dienste van de agrarische teeltbedrijven in de regio kan worden beschouwd als een agrarisch technisch hulpbedrijf. Afstemming met de provincie Noord-Brabant (zie bijlage 3) bevestigt dit.

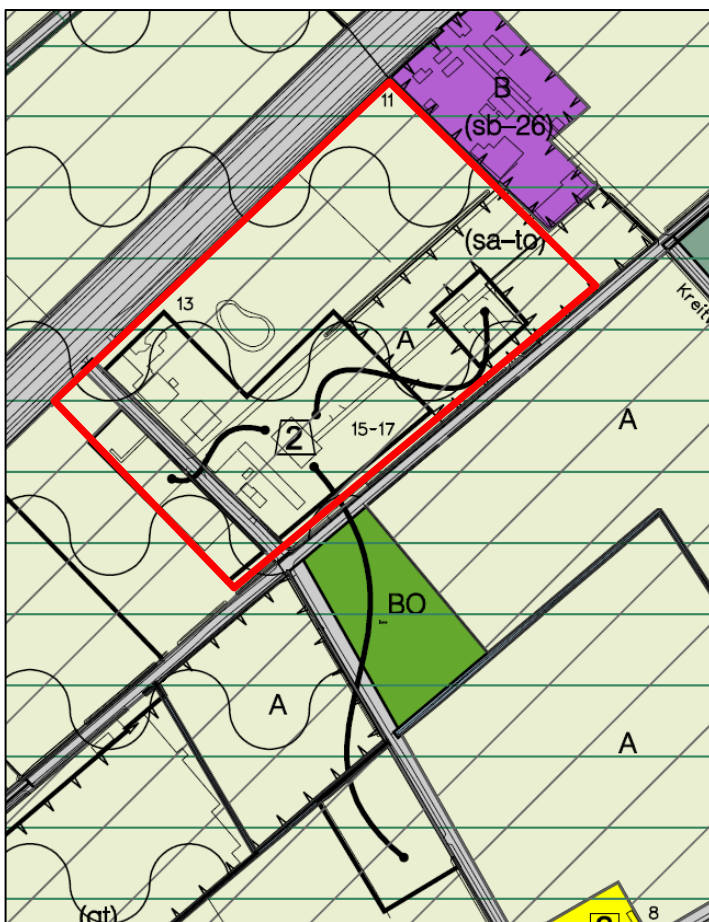
De begripsomschrijving uit het bestemmingsplan voor een agrarisch technisch hulpbedrijf is als volgt:

“een bedrijf dat is gericht op het verlenen van diensten aan agrarische bedrijven door middel van het telen van gewassen, het houden van dieren, of de toepassing van andere landbouwkundige methoden, met uitzondering van mestverwerking. Voorbeelden van agrarisch technische hulpbedrijven zijn: grootveeklinieken, KI-stations, mestopslag- en mesthandelsbedrijven, loonwerkbedrijven (inclusief verhuurbedrijven voor landbouwwerktuigen), veetransportbedrijven, veehandelsbedrijven”.

In het vigerende bestemmingsplan is een binnenplanse ontheffingsmogelijkheid (artikel 3.5.1) opgenomen die het mogelijk maakt om in afwijking van de bestemmingsomschrijving agrarisch technische hulpbedrijven en agrarische verwante

bedrijven mogelijk te maken tot een maximum gezamenlijke oppervlak van 25% van het brutovloeroppervlak van de bestaande bebouwing tot maximaal 1.000 m².

Initiatiefnemer wenst echter een ruimer oppervlak van het agrarisch bouwvlak te benutten voor Logistiek centrum Greenport Haaren. De ontheffingsbevoegdheid biedt derhalve onvoldoende ruimte, dusdanig dat een partiële herziening van het bestemmingsplan benodigd is.



Uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan met weergave plangebied binnen de rode contour.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling van Logistiek centrum Greenpoort Haaren is niet passend binnen de vigerende bestemmingsplannen. Onderhavig bestemmingsplan voorziet in een nieuw passend juridisch-planologisch kader.

5 PLANOLOGISCH RELEVANTE MILIEUASPECTEN

5.1 Inleiding

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 is bepaald dat ook moet worden getoetst aan het Besluit m.e.r.

In dit hoofdstuk worden achtereenvolgens worden behandeld:

- bodem;
- waterhuishouding;
- cultuurhistorie;
- archeologie;
- flora en fauna;
- bedrijven en milieuhinder;
- externe veiligheid;
- luchtkwaliteit;
- akoestiek;
- kabels en leidingen;
- toetsing MER en vormvrije m.e.r.-beoordeling

5.2 Bodem

Toetsingskader

Het landelijk beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. Met andere woorden, de bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico opleveren voor de gebruikers van de bodem. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit. Voor alle bestemmingen waar een functiewijziging of herinrichting wordt voorzien, dient de bodemkwaliteit door middel van een bodemonderzoek in beeld te worden gebracht. Indien op grond van historische informatie blijkt dat in het verleden bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden, dan dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Op basis van de onderzoeksresultaten kan vervolgens worden nagegaan of er vervolgmaatregelen getroffen moeten worden, zoals een nader onderzoek of eventueel een (functiegerichte) sanering.

Beoordeling

Binnen onderhavig plangebied wordt gebruik gemaakt van de gebouwen en terreinen binnen het bestaande bouwvlak waar een grondgebonden agrarisch bedrijf kan worden beoefend. Aangenomen kan worden dat de bodemkwaliteit ter plaatse

derhalve reeds geschikt is voor de uitoefening van bedrijfsmatige agrarische activiteiten alsmede het wonen in bedrijfswoningen. Nu er enkel sprake is van een functiewijziging binnen de bestaande gebouwen en terreinen, immers van agrarisch bedrijf naar agrarisch technisch hulpbedrijf, heeft dit geen invloed op de kwaliteit van de bodem. Ter aanvulling heeft voor de gronden behorende bij agrarisch technisch hulpbedrijf een historisch bodemonderzoek plaatsgevonden. Het rapport is als bijlage 11 toegevoegd. Uit het rapport komt naar voren dat er geen milieuhygiënische belemmeringen zijn voorzien om ter plaatse een agrarisch technisch hulpbedrijf te exploiteren.

Het huidige gebruik van de in het plangebied aanwezige agrarische gronden voor een (boom)kwekerij blijft tevens ongewijzigd. Indien initiatiefnemer binnen het bouwvlak een nieuw gebouw wenst op te richten zal wel in het kader van een schoongrondverklaring een bodemonderzoek door middel van boringen overlegd moeten worden.

Conclusie

Het aspect bodem belemmert de voorgenomen planvorming voor het logistiek centrum Greenport Haaren niet.

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 wordt landelijk ondersteund. In de Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw tussen het Rijk, provincies, waterschappen en gemeenten (d.d. 14 februari 2001) is overeengekomen dat vanaf de ondertekening van deze overeenkomst op alle voor de waterhuishouding relevante nieuwe ruimtelijke plannen een zogenaamde watertoets uitgevoerd dient te worden. Concreet betekent de invoering van 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 3.6 lid 1, sub b Bro.

Beleid provincie Noord-Brabant en waterschap De Dommel

Op regionaal niveau is de provincie verantwoordelijk voor het beleidsveld water. Vigerend is het Provinciale Milieu- en Waterplan 2016-2021 van 18 december 2015. Het PMWP is de structuurvisie voor het aspect water op grond van de Wet ruimtelijke ordening. Het plan bevat de verplichte onderdelen vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water. Behalve dat het PMWP de uitgangspunten aangeeft voor het waterbeleid van waterschappen en gemeenten, toetst de provincie aan de hand van dit plan ook of de plannen van de waterschappen passen in het provinciale beleid. Als algemene

uitgangspunten zijn onder andere te noemen de scheiding van relatief schone en vuile waterstromen en het benutten van mogelijkheden voor infiltratie en/of conservering van hemelwater.

Voor het beheer van het oppervlaktewater is in onderhavig plangebied het Waterschap De Dommel verantwoordelijk. Het Waterbeheerplan 2016 – 2019 'Waardevol water' vormt het toetsende beleidskader. Centraal staan vijf thema's:

- Droge voeten: voorkomen van wateroverlast in het beheergebied (onder meer door het aanleggen van waterbergingsgebieden en het op orde brengen van regionale keringen);
- Voldoende water: zowel voor de natuur als de landbouw is het belangrijk dat er niet te veel en niet te weinig water is. Daarvoor reguleert het waterschap het grond- en oppervlaktewater;
- Natuurlijk water: zorgen voor flora en fauna in en rond beken en sloten door deze waterlopen goed in te richten en te beheren;
- Schoon water: zuiveren van afvalwater en vervuiling van oppervlaktewater aanpakken en voorkomen;
- Mooi water: stimuleren dat mensen de waarde van water beleven, door onder meer recreatief gebruik.

Keur 2015, Waterschap De Dommel

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 hemelwater 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 sedum 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.

Beoordeling

De gronden waarop het logistiek centrum is voorzien zijn volledig verhard. Ter plaatse bevinden zich reeds gebouwen en erfverhardingen van een voormalige (boom)kwekerij. Ten behoeve van het logistiek centrum worden gebouwen gesloopt en verhardingen verwijderd. De verhardingen nemen daardoor in totaliteit met circa

250 m² af. In navolgende tabel staat een overzicht met een verdeling van de oppervlakten in de huidige en toekomstige situatie.

Oppervlaktes	Huidig m²	Toekomstig m²
Daken (bedrijfsgebouwen en bedrijfswoningen)	3.950	3.700
Terrein verharding		
- verhardingen in de vorm van wegen, parkeren en voor buitenopslag	9.100	9.100
- teeltondersteunende voorzieningen	11.240	11.240
Onverhard terrein	41.680	42.130
Totaal	65.970	65.970

Door initiatiefnemer wordt derhalve niet voorzien in het realiseren van extra vierkante meters aan verhardingen in de vorm van bebouwing of terreinen. De maximale toelaatbare oppervlakte aan bedrijfsgebouwen inclusief bedrijfswoningen is vastgelegd in de regels van het bestemmingsplan. Initiatiefnemer is voornemens twee bestaande loodsen te slopen en één nieuwe loods op te richten alsmede het verplaatsen van twee bedrijfswoningen naar de gronden ter hoogte waar nu kassen staan. Daardoor zal het verhard oppervlak afnemen. De opvang van hemelwater zal via de bestaande systemen opgevangen en afgevoerd worden naar de aan te leggen waterpartij rondom het kantoorpand. Deze waterpartij wordt aangesloten op de b-watgang (bermsloot) langs de N65, die reeds ruim voldoende het hemelwater van het bestaand verhard oppervlak kan afvoeren. Deze watgang kan nog enigszins verdiept worden tot de bestaande leemlaag. Deze laag zal altijd in tact worden gelaten. De hydrologische situatie zal derhalve in de nieuwe situatie geen negatief effect hebben. Hieromtrent is aanvullend afstemming gezocht met het waterschap naar aanleiding van haar overlegreactie. Door het waterschap is, in overleg met Rijkswaterstaat, gesteld dat werkzaamheden omtrent het eventueel verbinden van de aan te leggen waterpartij met de bermsloot via een dam en overloopconstructie langs de N65 geen effect zullen hebben op de Natte natuurparel. Wel zal een lokaal effect te verwachten zijn op de grondwaterstanden in de tuin rondom Villa Louisehof. Deze zullen echter eveneens geen negatief effect op de Natte natuurparel hebben vanwege de beperkte schaal van de waterpartij ten opzichte van de gehele Natte natuurparel. Ook dient er rekening gehouden te worden met het feit dat de waterpartij een andere kwaliteit water zal krijgen wat invloed heeft op het aanwezige leven.

Ten aanzien van het afvalwater kan worden gesteld dat er geen belemmeringen ontstaan. In de toekomstige situatie zal gebruik worden gemaakt van het bestaande drukriool waarop het bedrijfsterrein reeds is aangesloten. In de bestaande situatie werkten circa 35 personen op het bedrijfsterrein met bijbehorende sanitaire voorzieningen. Dat zal in de toekomstige situatie nagenoeg gelijk blijven. Er zal derhalve geen toename zijn van de belasting van het drukriool.

Conclusie

Het aspect water belemmert, na afstemming met het waterschap, de voorgenomen planvorming niet.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie belemmert de voorgenomen plannen niet.

5.5 Archeologie

Toetsingskader

In Europees verband is het zogenaamde 'Verdrag van Malta' tot stand gekomen. Uitgangspunt van dit verdrag is het archeologisch erfgoed zo veel mogelijk te behouden. Waar dit niet mogelijk is, dient het bodemarchief met zorg ontsloten te worden. Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang vanaf het begin meewegen in de besluitvorming. Sinds 2007 kent Nederland de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz, gewijzigde Monumentenwet 1988). Op basis van deze wet zijn gemeenten verplicht een archeologisch beleid te voeren. Daarbij hoort ook dat de archeologische waarden en verwachtingen binnen de gemeente inzichtelijk gemaakt moeten worden. Verder stelt de Wamz 2007 dat gemeenten archeologieparagrafen moeten opnemen in bestemmingsplannen. Het doel hiervan is om het 'bodemarchief' zoveel mogelijk te beschermen. De archeologische resten in de bodem vormen een belangrijke bron van informatie over het verleden. In het bijzonder voor die perioden of aspecten van het verleden waarvan geen of weinig schriftelijke bronnen bewaard zijn gebleven of waarover niet of nauwelijks is geschreven.

Beoordeling

Door Econsultancy bv is in maart 2015 een archeologisch bureauonderzoek alsmede een verkennend booronderzoek uitgevoerd. De rapportage van het onderzoek is als bijlage 4 toegevoegd.

Doel van het bureauonderzoek is het verwerven van informatie, aan de hand van bestaande bronnen, over bekende en verwachte archeologische waarden, om daarmee een gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied op te stellen.

Het verkennend booronderzoek heeft tot doel de in het bureauonderzoek opgestelde gespecificeerde archeologische verwachting aan te vullen en te toetsen, en is erop gericht om inzicht te krijgen in de geologische en bodemkundige opbouw binnen het plangebied. Tevens is het bedoeld om kansrijke zones te selecteren voor vervolgonderzoek en kansarme zones ervan uit te sluiten. Ook wordt gelet op het voorkomen van (diepe) verstoringen van het bodemprofiel. Indien de ondergrond tot grote diepte verstoord is, zullen eventueel aanwezige archeologische resten mogelijk verdwenen zijn.

Gespecificeerde archeologische verwachting

Uit de landschappelijke ligging op een dekzandrug ver gelegen van stromend water blijkt dat het plangebied in het Paleolithicum ongunstig is geweest voor jagers-verzamelaars. Doordat er venen in de buurt van het plangebied lagen die in het Mesolithicum zullen zijn gevormd is het plangebied in deze periode gunstig voor jagers-verzamelaars. De dekzandrug met een goede grondwatertrap maakt het

plangebied echter wel een gunstige vestigingslocatie vanaf het Neolithicum voor landbouwers. Op basis van het historisch kaartmateriaal wordt echter een lage verwachting gegeven voor de Nieuwe tijd aangezien het plangebied in de eerste helft van de 19^e eeuw onderdeel uit maakten van een groot heidegebied. Uit de archeologische gegevens die verzameld zijn uit het onderzoeksgebied blijkt dat er in de directe omgeving van het plangebied geen sporen van menselijke activiteit zijn waargenomen. In de directe omgeving zijn echter maar weinig archeologische onderzoeken uitgevoerd, zes stuks, wat geen representatieve steekproef is. Iets meer dan één kilometer ten oosten van het plangebied zijn op dezelfde dekzandrug als het plangebied sporen en vondsten gedaan bij een proefsleuvenonderzoek en opgraving uit de IJzertijd en Late Middeleeuwen – Nieuwe tijd.

Resultaten verkennend booronderzoek

Uit de resultaten van het inventariserend veldonderzoek (IVO, verkennende fase) blijkt dat de bodemopbouw verstoord is van 60 tot 110 centimeter onder het maaiveld.

Conclusie

Op basis van de waargenomen bodemverstoringen en de aanwezigheid van bebouwing op een deel van het plangebied, kan worden geconcludeerd dat archeologische waarden niet meer *in situ* worden verwacht. Op grond van de resultaten van het bureau- en veldonderzoek adviseert Econsultancy bv om het plangebied vrij te geven. Het bevoegd gezag (lees gemeente Haaren) onderkent dit advies. Het aspect archeologie vormt derhalve geen belemmering voor de beoogde planvorming.

5.6 Natuur

Toetsingskader

De Natuurbeschermingswet 1998 is een wet van 25 mei 1998, houdende regels ter bescherming van natuur en landschap. De Natuurbeschermingswet 1998 is in werking getreden op 1 oktober 2005 en laatst gewijzigd in werking getreden op 1 juli 2015 in het kader van het Programma Aanpak Stikstof 2015 – 2021 (PAS). Deze wet regelt aanwijzing, beheer en bescherming van gebieden die vanwege bijzondere natuurwaarden zijn aangewezen als Natura 2000-gebied of Beschermde Natuurmonument. De bescherming van de Natura 2000-gebieden is een doorvertaling van de Europese Vogelrichtlijn (Richtlijn 79/409/EEG, 2 april 1979) en Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG, 21 mei 1992). Beide Europese richtlijnen hebben tot doel de leefgebieden van in het wild levende dieren en planten in stand te houden. De Beschermde Natuurmonumenten zijn natuurgebieden die vanwege nationale belangen als beschermd natuurgebied zijn aangewezen.

Per 1 juli 2015 is het Programma Aanpak Stikstof 2015 - 2021 (PAS) in werking getreden. Tevens heeft reeds een partiële herziening van het programma plaatsgevonden, welke in werking is getreden op 15 december 2015. Het PAS betreft een programma op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 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 wettelijk beschermd natuurgebied betreft “Leemkuilen” als onderdeel van het Natura 2000-gebied “Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen”, welke is gelegen op een afstand van circa 175 meter ten westen van het plangebied. Het dichtstbijzijnde Beschermd Natuurmonument betreft “Hildsven” op een afstand van ruim 7,5 kilometer ten zuiden van het plangebied. Natura 2000-gebieden en Beschermd Natuurmonumenten kunnen schade ondervinden wegens diverse aspecten, zoals verdroging, oppervlakteverlies, verontreiniging, versnippering, optische verstoring, verzuring en vermessing.

Door Econsultancy is in maart 2015 een voortoets Natuurbeschermingswet 1998 uitgevoerd. Deze toets is als bijlage 5 aan onderhavige toelichting gevoegd. De voortoets Natuurbeschermingswet 1998 heeft als doel in te schatten wat de mogelijke gevolgen van het plan zijn op de instandhoudingsdoelstellingen van het dichtbijgelegen Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen. Op grond van artikel 19j van de Natuurbeschermingswet 1998 is bepaald of significante effecten op het dichtbijgelegen Natura 2000-gebied te verwachten zijn. Tevens is beoordeeld of de voorgenomen ingreep invloed kan hebben op gebieden die volgens de provincie Noord-Brabant deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur of de Groenblauwe mantel.

Op basis van de oriënterende fase van de toetsing aan de Natura 2000-wetgeving kan worden geconcludeerd dat er op basis van de mogelijke effecten uit de effectenindicator van het Ministerie er geen sprake zal zijn van significant negatieve gevolgen op het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen als gevolg van de realisatie van een centraal logistiek centrum. Met betrekking tot provinciaal beschermde gebieden worden eveneens geen bezwaren voorzien in de uitvoering van de voorgenomen plannen op de onderzoeklocatie.

Ten aanzien van de PAS is in onderhavige situatie sprake van een ontwikkeling waarbij vanuit planologisch opzicht sprake is van een afname van verkeersbewegingen, geredeneerd vanuit de worst-case benadering (zie paragraaf 3.3). In het plangebied zal er ten aanzien van bedrijfsgebouwen geen relevante wijziging plaatsvinden ten aanzien van emissies. Bouwmogelijkheden ten opzichte van het vigerende planologisch regime worden zelfs ingeperkt. Gelet op de afstand en de inperking van de vigerende bouwmogelijkheden, heeft onderhavige ontwikkeling met zekerheid geen mogelijk effect tot gevolg op de Natura 2000-gebieden en Beschermd Natuurmonumenten.

Conclusie

Onderhavig initiatief voldoet aan de vereisten van de Natuurbeschermingswet 1998.

5.7 Flora en fauna

Toetsingskader

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. De soortbescherming is opgenomen in de Flora- en faunawet. Deze bescherming geldt overal in Nederland,

ook in de beschermde gebieden. De soortbescherming kent geen externe werking. Projecten worden getoetst aan de directe invloed op beschermde waarden binnen de grenzen van het projectgebied. De wet regelt de bescherming van wilde dier- en plantsoorten. Ook omvat de wet de bescherming van Habitatrichtlijnsoorten buiten de aangewezen Natura 2000 gebieden.

Volgens de Flora- en faunawet mogen beschermde dier- en plantsoorten niet worden verwond, gevangen, opzettelijk worden verontrust of gedood. Voortplanting of vaste rust- of verblijfplaatsen mogen niet worden beschadigd, vernield of verstoord. Beschermde planten mogen op geen enkele wijze van hun groeiplaats worden verwijderd of vernield. Ook legt de wet de zorgplicht van de burger voor de flora en fauna vast. Er zijn vrijstellingsbepalingen, onder andere in verband met de jacht en de schadebestrijding. Afwijkingen van de verbodsbepalingen zijn mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Sinds 23 februari 2005 is het Vrijstellingsbesluit van kracht. Met dit besluit is geregeld dat voor algemeen voorkomende soorten een vrijstelling geldt bij ruimtelijke ingrepen en geen ontheffing aangevraagd hoeft te worden. Wel blijft de algemene zorgplicht van kracht.

Conform de Flora- en faunawet is de initiatiefnemer bij ruimtelijke ingrepen verplicht op de hoogte te zijn van mogelijke voorkomende beschermde natuurwaarden binnen het projectgebied. Vanuit die kennis dienen plannen en projecten getoetst te worden aan eventuele strijdigheid van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet.

Beoordeling

Door Econsultancy is in maart 2015 een quickscan flora en fauna uitgevoerd. De rapportage is als bijlage 5 toegevoegd.

De quickscan flora en fauna heeft als doel in te schatten of er in het plangebied planten- en diersoorten aanwezig of te verwachten zijn die volgens de Flora- en faunawet een beschermde status hebben en die mogelijk verstoring kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep.

Gelet op de gevonden en de mogelijk aanwezige ecologische waarden is de realisatie van een logistiek centrum uitvoerbaar. Voorafgaand en tijdens de herontwikkeling van een gedeelte van het terrein dient echter wel het bepaalde in de Flora- en faunawet in acht te worden genomen. Met betrekking tot de sloop van eventuele loodsen dient rekening te worden gehouden met het broedseizoen en dient voor aanvang van de sloop tijdig duidelijk te zijn of zich in de betreffende gebouwen een vaste rust- en verblijfplaats van een vleermuizensoort aanwezig is. Een eventueel aanwezige verblijfplaats van een vleermuizensoort vormt echter geen belemmering voor de realisatie van een logistiek centrum. Middels het tijdig treffen van de juiste maatregelen en het aanvragen van een ontheffing kan de sloop en nieuwbouw gewoon worden uitgevoerd. Verder is te allen tijde de algemene zorgplicht van kracht.

Conclusie

Het aspect flora en fauna belemmert de voorgenomen planvorming voor het Logistiek centrum Greenport Haaren niet.

5.8 Bedrijven en milieuhinder

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

Industrielawaai vanuit het logistiek centrum wordt als een belemmerende factor naar omliggende gevoelige objecten beschouwd. Door Van der Boom advies is in augustus 2016 een akoestisch onderzoek industrielawaai uitgevoerd. De rapportage van het onderzoek is als bijlage 6 toegevoegd. Met het onderzoek is inzichtelijk gemaakt welke geluidbelasting optreedt vanuit Logistiek centrum Greenport Haaren alsmede vanwege het transport over de Berktweg/Mgr Zwijsenstraat ten opzichte van omliggende gevoelige objecten (woningen) indien er sprake is van een maximaal groeiscenario waarbij rekening is gehouden met 29 deelnemende kwekerijen en 3.500 m² aan bedrijfsbebouwing.

Uit het onderzoek blijkt dat de activiteiten (vrachtverkeer van en naar het logistiek centrum, laden/lossen op het terrein) bij deelname van 29 kwekerijen geen hinder oplevert voor omliggende woningen en het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast. De geluidemissie ten gevolge van de activiteiten ter plaatse van het logistiek centrum is zeer beperkt, de grenswaarden van de maximaal toelaatbare geluidniveaus worden niet overschreden. De maximale toename aan geluidbelasting op nabij gelegen (bedrijfs)woningen als gevolg van het transport over de Berktweg varieert tussen de 0,5 dB (afgerond 0 dB) en 1 dB.

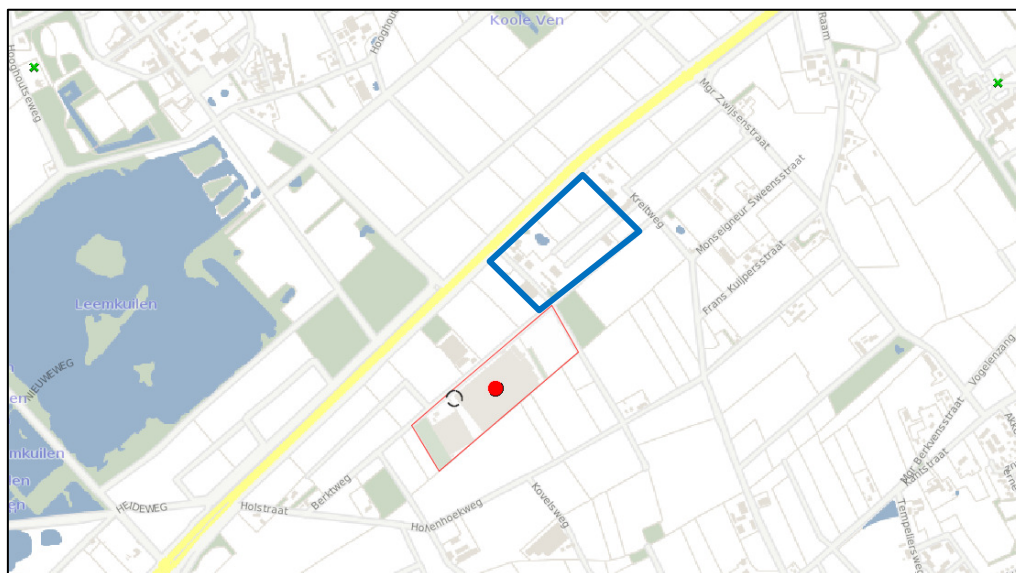
Twee bedrijfswoningen

Op het terrein van het logistiek centrum worden twee bedrijfswoningen verplaatst. Het betreffen de twee bestaande bedrijfswoningen aan de noordoostzijde van het doodlopende deel van de Berktweg. Deze worden verplaatst naar de zuidwestzijde, ter hoogte waar voorheen kassen stonden. Het verplaatsen van beide bedrijfswoningen belemmert omliggende bedrijven niet in hun bedrijfsvoering. Het eerste bedrijf nabij de nieuw op te richten bedrijfswoningen betreft het ten zuidwesten op circa 75 meter gelegen glastuinbouwbedrijf. Dergelijke bedrijven hebben een hindercontour van 30 meter voor het aspect geluid. De beide woningen komen op voldoende afstand te liggen zodat er geen conflict ontstaat. Het aangrenzende agrarische perceel wordt voor akkerbouwdoeleinden benut met lage gewassen. Daarbij kunnen bestrijdingsmiddelen worden gebruikt. Deze zullen altijd direct naar beneden worden gespoten. Om te voorkomen dat eventuele drift van deze middelen de tuinen en de bedrijfswoningen bereikt zal rondom de woningen een afdoende

afschermende groene afscheiding worden aangelegd overeenkomstig het landschapsplan. Op de verbeelding en in de regels is daartoe de bestemming 'Groen – Landschappelijke inpassing' opgenomen.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering belemmert de voorgenomen planvorming niet.



Uitsnede risicokaart met het plangebied in de blauwe contour aangeduid.

Bron: www.risicokaart.nl, 2015.

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, zijn de bijlagen van de Regeling als ook de risicokaart geraadpleegd. Na raadpleging van de risicokaart blijkt het plangebied niet belemmerd te worden door Bevi-inrichtingen. De meest nabijgelegen Bevi-inrichting aan de Berktweg 5 heeft een zeer beperkte plaatsgebonden risicocontour en ook het groepsrisico is niet relevant. Voor het overige komen geen relevante inrichtingen voor.

Conclusie

Het aspect inrichtingen en externe veiligheid vormt geen belemmering.

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 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 I van de Regeling 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 alsmede de Regeling basisnet geraadpleegd. Ter plaatse en nabij het plangebied bevinden zich geen risicorelevante transportassen. Uit de regeling blijkt dat de aangrenzende N65 voor het traject tussen Knooppunt Vught – afrit 3 (Tilburg Noord) geen PR 10^{-6} -contour en/of plasbrandaandachtsgebied heeft.

Door de Omgevingsdienst Brabant Noord (ODBN) is tevens een memo met een verantwoording van het groepsrisico opgesteld (juli 2016). De memo is als bijlage 7 bij deze toelichting gevoegd. Uit de memo blijkt dat het groepsrisico geen belemmering vormt doordat:

- de oriënterende waarde voor het groepsrisico zowel in de huidige als in de toekomstige situatie niet wordt overschreden. Het groepsrisico blijft onder 0,1 maal de oriëntatiewaarde;
- er sprake is van redelijk tot goede mogelijkheden binnen het plangebied voor de zelfredzaamheid van personen.

Conclusie

Het aspect transport en externe veiligheid vormt geen belemmering.

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 tevens 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 professionele risicokaart alsmede het bestemmingsplan voor het buitengebied geraadpleegd. Ter plaatse en nabij het plangebied bevinden zich geen risicorelevante buisleidingen. Een verantwoording aan het groepsrisico ten aanzien van buisleidingen is derhalve niet benodigd.

Conclusie

Het aspect buisleidingen en externe veiligheid vormt geen belemmering.

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 (NO_2), fijn stof (PM_{10}), benzeen (C_6H_6), zwaveldioxide (SO_2), lood (Pb) en koolmonoxide (CO).

Voor PM_{10} geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Het 24-uursgemiddelde van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mag maximaal 35 dagen per kalenderjaar worden overschreden. Voor NO_2 geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40

$\mu\text{g}/\text{m}^3$. Het 24-uursgemiddelde van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mag maximaal 18 dagen per kalenderjaar worden overschreden.

De 'Wet luchtkwaliteit' voorziet onder meer in een gebiedsgerichte 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 (PM^{10}) of stikstofdioxide (NO^2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/ m^3 voor zowel PM^{10} als NO^2 .

Beoordeling

Rekening houdend met het Besluit luchtkwaliteit geldt als ondergrens dat onderzoek benodigd is bij de realisatie van 1.500 woningen en één ontsluitingsweg. Dit houdt minimaal 3.000 mvt/etmaal in, waarbij de luchtkwaliteit niet in betekende mate verslechterd. In paragraaf 3.3 van onderhavige toelichting is vanuit een planologische worst-case benadering inzichtelijk gemaakt dat de verkeersaantrekkende werking afneemt met 684 mvt/etmaal. Dit betekent dat planologisch beschouwd de luchtkwaliteit niet kan verslechteren, het maximum toelaatbare aantal verkeersbewegingen neemt namelijk af en daarmee dus ook de verkeersbewegingen. Daarnaast blijft het aantal mvt van de beoogde ontwikkeling van het logistiek centrum ook nog eens ruimschoots onder de norm als behorende bij een te realiseren woonwijk van 1.500 woningen.

Om wel een beeld te krijgen van de invloed van het planvoornemen op de luchtkwaliteit is de Nibm-tool (versie 30 maart 2015) toegepast. Input voor de tool vormt de reële toekomstsituatie van de Greenport Haaren, zoals geschetst aan de hand van de case door Empaction. Het aantal vrachtbewegingen bedraagt in de case 56 mvt/etmaal. Voor het aantal verkeersbewegingen van personenauto's wordt uitgegaan van 40 mvt/etmaal. Totaal komt dit neer op 96 mvt/etmaal. 58% daarvan

betreffen de vrachtbewegingen. Deze gegevens opgenomen in de Nibm-tool, kan worden geconcludeerd dat in een reëel scenario de bijdrage van extra verkeer niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		96
Aandeel vrachtverkeer		58,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,81
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,07
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Overzicht berekening Nibm-tool.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit leidt niet tot een belemmering van het planvoornemen.

5.11 Akoestiek

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).

Uit 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

In het plan wordt voorzien om de twee bestaande bedrijfswoningen naar de overzijde van de Berktweg te verplaatsen. Hierdoor ontstaat binnen het plangebied een nieuwe toetsingssituatie van geluidsgevoelige objecten als gelegen binnen een zone als bedoeld in artikel 74 lid 1 Wgh.

Door Van der Boom Advies is in september 2015 een akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder verricht. De rapportage van het onderzoek is als bijlage 8 opgenomen. Uit het onderzoek blijkt dat beide voorziene bedrijfswoningen niet kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde als gevolg van het wegverkeer van de N65, wel wordt onder de maximaal toelaatbare ontheffingswaarde gebleven. Om te kunnen voldoen aan de wettelijke normen dient een ontheffing voor hogere waarden te worden aangevraagd.

Conclusie

Het aspect akoestiek vormt geen belemmering voor onderhavig planvoornemen, mits een ontheffingsprocedure voor een hogere waarde wordt doorlopen.

5.13 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 milieubeheer³

- 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 raken⁴.

Beoordeling

Binnen of nabij het plangebied van onderhavige bestemmingsplan zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig.

Conclusie

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

³ '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).

⁴ 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.

5.14 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 criteria 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.

Beoordeling noodzakelijkheid m.e.r.-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 wordt een agrarisch technisch hulpbedrijf mogelijk gemaakt. De ontwikkeling dient ten eerste 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 indien er sprake is van een activiteit met een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m². Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling van Logistiek centrum Greenport

Haaren met een bouwvlak van 1,3 hectare en een brutovloeroppervlak aan toegestane gebouwen van 3.500 m² 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 kwetsbaar gebied. Als kwetsbaar gebied zijn gebieden aangewezen die beschermd worden op basis van de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en waterwingebieden. Toetsing ten tweede aan kwetsbare gebieden blijkt uit het onderhavige hoofdstuk dat het plangebied nabij een gebied ligt dat beschermd wordt ten gevolge van de natuurwaarden (Natura 2000-gebied Leemkuilen). Het plangebied grenst daarnaast aan een perceel dat bestemd is als Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Uit onderzoek blijkt echter dat het planvoornemen geen significant negatief effect heeft via externe werking op het Natura 2000-gebied alsmede dat er een aantasting plaatsvindt van de EHS.

Het plangebied behoort ten derde niet tot een waterwinlocatie, waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied zoals beschermd in de Provinciale milieuverordening Noord-Brabant 2010. Ook behoort het plangebied niet tot een gebied waarbinnen een Rijksmonument ligt. Er is tenslotte geen sprake van een landschappelijk waardevol gebied. Wel maakt het plangebied onderdeel uit van een natte natuurplek (aantennegebied EHS). In het bestemmingsplan is derhalve een dubbelbestemming opgenomen om de belangen van deze waarde te beschermen. 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.

Er is dus geen sprake van de verplichting tot het opstellen van een MER en het doorlopen van de bijbehorende procedure. Wel heeft er met onderhavige paragraaf een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaatsgevonden, waarbij alle relevante planologische en milieuhygiënische aspecten zijn getoetst en akkoord bevonden. Er is geen sprake van belangrijke nadelige milieugevolgen.

Conclusie

Zoals beschreven is er bij onderhavig plan geen sprake van een verplichting tot het opstellen van een MER en het doorlopen van de m.e.r.-procedure o.g.v. het Besluit m.e.r., de Natuurbeschermingswet 1998 of de Provinciale milieuverordening Noord-Brabant 2010. Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling volgt dat er geen sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen. Er is dus voldaan aan de wettelijke verplichtingen hieromtrent.

6 JURIDISCHE PLANTOELICHTING

6.1 Inleiding

Het bestemmingsplan bestaat uit de juridisch bindende regels en verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding worden de bestemmingen weergegeven, met daarbij de harde randvoorwaarden. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers en de overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

6.2 Plansystematiek

Bij het opstellen van de regeling voor onderhavig plan is aangesloten bij het vigerende juridisch-planologische regime, het bestemmingsplan “Buitengebied Haaren” uit 2009 en het bestemmingsplan “Buitengebied Haaren, correctieve herziening” uit 2014.

Uit het bestemmingsplan “Buitengebied Haaren, correctieve herziening” zijn de bestemmingen ‘Agrarisch’ en ‘Bedrijf’ overgenomen. De bestemming ‘Agrarisch’ is opgenomen ten behoeve van de instandhouding van de mogelijkheden voor het uitoefenen van een (boom)kwekerij ter plaatse van de gronden parallel aan de Rijksweg N65. Binnen deze gronden is het, conform het vigerend gebruik, toegestaan om binnen de aanduiding tevens tijdelijke teeltondersteunende voorzieningen op te richten. Ten behoeve van de etalagefunctie van de kwekerijsector is een aanduiding opgenomen dat op de gronden direct aan de N65 de agrarische producten in een laanstructuur worden geplant.

De bestemming ‘Bedrijf’ is opgenomen ter plaatse van de gronden die voorzien zijn voor het Logistiek centrum Greenport Haaren. Binnen de bestemming wordt uitsluitend een agrarisch technisch hulpbedrijf in de vorm van een logistiek centrum voor agrarische producten toegestaan alsmede een opstelplaats voor vrachtwagens. Binnen het bouwvlak zijn de gebouwen en terreinen voor het logistiek centrum toegestaan alsmede twee bedrijfswoningen. Het doodlopende deel van de Berktweg is

aan de openbaarheid onttrokken en maakt als eigen weg onderdeel uit van de bedrijfsbestemming.

Naast bovengenoemde bestemmingen is de bestemming 'Groen – Landschappelijke inpassing' opgenomen. Met deze bestemming wordt gewaarborgd dat de nieuwe functie, zijnde Logistiek centrum Greenport Haaren, een passende landschappelijke inpassing kent. Ook de nieuw op te richten bedrijfswoningen worden landschappelijk ingepast. Binnen de regels van de bestemming 'Bedrijf' is een voorwaardelijke gebruiksbepaling opgenomen ter waarborging van de aanleg en instandhouding van de landschappelijke inpassing alsmede ter waarborging en instandhouding van de cultuurhistorische waarden van Villa Louisahof.

7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Toetsingskader

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. Recent is de Wet ruimtelijke ordening gewijzigd, waardoor voor onbenutte bouwruimte die al opgenomen was in een bestemmingsplan dat nog op basis van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening was opgesteld en vastgesteld en bij de herziening van dat bestemmingsplan na 1 juli 2008 geen andere bestemmingsregeling is vastgesteld, geen exploitatieplan hoeft te worden vastgesteld.

Beoordeling

Voor de realisatie van het plan hoeft door de gemeente geen investering gedaan te worden. De ontwikkelingskosten worden geheel door de initiatiefnemer gedragen, die daarvoor reeds financiële afspraken met een geldverstrekker heeft gemaakt aan de hand van een goedgekeurde business case (april 2016). De gemeente Haaren sluit met de initiatiefnemer een anterieure overeenkomst af, waarin de verantwoordelijkheid voor door de gemeente gemaakte kosten wordt vastgelegd. Hierbij dient vermeld te worden dat de gemeente alleen medewerking verleent aan het initiatief, als de exploitatiekosten van het initiatief voor de gemeente niet negatief zijn. De exploitatie is op deze manier anderszins verzekerd.

Conclusie

De economische uitvoerbaarheid van het plan is verzekerd.

8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1 Overleg

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.

Het voorontwerp bestemmingsplan is in het kader van het wettelijk vooroverleg ter beoordeling voorgelegd aan het waterschap De Dommel en de provincie Noord-Brabant. Beide instanties hebben per brief gereageerd, waarbij de provincie Noord-Brabant heeft aangegeven dat het plan niet in strijd met hun belangen is. Daarnaast is afstemming gezocht met Rijkswaterstaat inzake de integratie van de planvorming met de gronden langs de N65. Hiervan is verslag gedaan. Tenslotte heeft de Brandweer Brabant Noord een positief advies gegeven op de memo verantwoording groepsrisico. De diverse correspondentie vanuit het vooroverleg is als bijlage 12 bij onderhavige toelichting gevoegd. Het ontwerp bestemmingsplan is in lijn gebracht met de opmerkingen van het waterschap De Dommel en Rijkswaterstaat.

8.2 Inspraak via omgevingsdialoog

Door de initiatiefnemer zijn de afgelopen jaren de omwonenden, omgeving Berktweg, geïnformeerd over de plannen voor Logistiek centrum Greenport Haaren. De plannen zijn positief ontvangen. Een verslag van deze omgevingsdialoog is als bijlage 13 toegevoegd.

8.3 Zienswijzen

PM

