

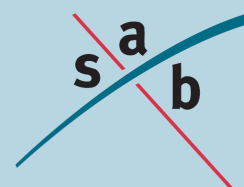
Bestemmingsplan

Slibbroek 20

Toelichting

Gemeente Hilvarenbeek

Datum: 14 juni 2018
Projectnummer: 160194
ID: NL.IMRO.0798.BPSlibbroek20-VG01



INHOUD

TOELICHTING

2	Inleiding	3
2.1	Aanleiding	3
2.2	Doel	3
2.3	Ligging en begrenzing plangebied	3
2.4	Vigerend bestemmingsplan	5
2.5	Bij het plan behorende stukken	5
2.6	Leeswijzer	6
3	Beschrijving bestaande situatie	7
3.1	Ruimtelijke en functionele structuur	7
4	Beleidskader	9
4.1	Rijksbeleid	9
4.2	Provinciaal beleid	13
4.3	Gemeentelijk beleid	14
4.4	Conclusie	17
5	Randvoorwaarden	18
5.1	Bodem	18
5.2	Archeologie en cultuurhistorie	18
5.3	Flora en fauna	21
5.4	Akoestiek	22
5.5	Externe veiligheid	22
5.6	Bedrijven en milieuzonering	24
5.7	Luchtkwaliteit	28
5.8	Water	29
6	Planbeschrijving	34
6.1	Het plan	34
6.2	Landschappelijke inpassing	35
7	Juridische planopzet	38
7.1	Algemeen	38
7.2	Dit bestemmingsplan	40
7.3	Bestemmingen	40
8	Economische uitvoerbaarheid	41

9	Overleg en inspraak	42
9.1	Inspraak	42
9.2	Overleg	42
9.3	Zienswijzen	42

Bijlagen

- 1 Landschappelijk inpassingsplan
- 2 Verkennend bodemonderzoek
- 3 Quick scan flora en fauna
- 4 Akoestisch onderzoek
- 5 Inspraaknota
- 6 Vooroverlegnota

2 Inleiding

2.1 Aanleiding

Het bestaande garagebedrijf Verburg is gevestigd aan de Slibbroek 20 te Hilvarenbeek. Het voornemen bestaat om het bedrijfsperceel aan de achterzijde uit te breiden met een parkeerterrein voor auto's. Tevens wil de initiatiefnemer de bedrijfsgebouwen uitbreiden.

Binnen het vigerende bestemmingsplan "Woongebieden en bedrijventerreinen Hilvarenbeek" is de beoogde aanleg van het parkeerterrein echter niet mogelijk, aangezien de gronden de bestemming 'Groen' hebben. De gemeente wil in principe medewerking verlenen aan het initiatief. Om de ontwikkeling mogelijk te maken is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Om die reden is onderhavig bestemmingsplan 'Slibbroek 20' opgesteld. In de volgende paragrafen en hoofdstukken wordt dit bestemmingsplan toegelicht.

2.2 Doel

Doel van dit bestemmingsplan is het bieden van een adequate juridisch-planologische regeling voor de realisatie van de beoogde ontwikkeling; te weten de uitbreiding van het bedrijfsperceel aan de achterzijde ten behoeve van de realisatie van een parkeerterrein. Aangezien de beoogde uitbreiding van de bedrijfsgebouwen mogelijk is binnen het bestemmingsplan, blijft dit deel van de beoogde ontwikkeling buiten de scope van dit bestemmingsplan.

2.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied betreft het perceel waarmee het bestaande garagebedrijf aan de achterzijde wil uitbreiden. Het plangebied ligt aan de oostelijke zijde van het bedrijventerrein Slibbroek. Dit bedrijventerrein grenst aan de noordzijde van Hilvarenbeek. De Slibbroek is tevens de westelijk begrenzing van het plangebied. Aan de overige zijden grenst het plangebied aan belendende groen- en bedrijfspercelen. De ligging en globale begrenzing van het plangebied is met een rood kader op de navolgende afbeeldingen weergegeven. De exacte locatie en begrenzing van het plangebied is op de verbeelding van dit bestemmingsplan weergegeven.



Globale ligging van het plangebied in de kern Hilvarenbeek
Bron: Google Earth, 2016



Globale begrenzing van het plangebied

bron: Google Earth, 2016

2.4 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied ligt binnen de grenzen van het geldende bestemmingsplan 'Woongebieden en bedrijventerreinen, Hilvarenbeek'. Dit bestemmingsplan is door de gemeenteraad vastgesteld op 22 oktober 2009. Het plangebied heeft de bestemming 'Groen'. Gronden met deze bestemming zijn bedoeld voor parken, plantsoenen en groenstroken en beplantingen, alsmede voor openbare tuinen en andere voor het publiek toegankelijke groenvoorzieningen, bermen, bermsloten, speelvoorzieningen, recreatief medegebruik, evenementen, voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, water(lopen), waterhuishoudkundige voorzieningen en overige bijbehorende voorzieningen met bijbehorende kunstuitingen en overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Het geldende bestemmingsplan voorziet niet in de mogelijkheid tot de aanleg van een parkeerterrein als onderdeel van een bedrijf. Een nieuw bestemmingsplan is noodzakelijk om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken. Op de navolgende afbeelding is een fragment van de verbeelding van het vigerende bestemmingsplan opgenomen. De begrenzing van het plangebied is aangeduid met een rood kader.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan, waarbij het plangebied met rood is gemarkeerd

Overigens wordt direct buiten het beoogde bedrijfsperceel voorzien in een groene afscherming, bestaande uit een bomenrij met hierlangs een greppel. Deze planonderdelen van de landschappelijke inpassing zijn evenwel mogelijk binnen de hier geldende bestemming 'Groen' en daarom niet opgenomen binnen onderhavig plangebied.

2.5 Bij het plan behorende stukken

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en deze toelichting met bijlagen. De bijlagen maken deel uit van de toelichting. De regels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van dit bestemmingsplan.

2.6 Leeswijzer

De toelichting bestaat uit een aantal onderdelen. In hoofdstuk 2 wordt het plangebied beschreven. In hoofdstuk 3 wordt aandacht besteed aan de binnen het plangebied vigerende regelingen. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende omgevings-thema's. Hoofdstuk 5 geeft een beschrijving van de situatie zoals deze bestond ten tijde van het opstellen van dit bestemmingsplan in ruimtelijk en functioneel opzicht. In hoofdstuk 6 wordt zowel de juridische als de feitelijke planopzet beschreven en in hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Tot slot wordt in hoofdstuk 8 aandacht besteed aan de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

3 Beschrijving bestaande situatie

Voor het opstellen van een bestemmingsplan is het van belang dat de uitgangssituatie, de bestaande situatie in het plangebied, goed in beeld wordt gebracht. In dit hoofdstuk komt aan de orde wat de huidige situatie is met betrekking tot de ruimtelijke structuur en de functionele structuur en op welke wijze deze structuur is ontstaan.

3.1 Ruimtelijke en functionele structuur

Bedrijventerrein Slibbroek bestaat uit de lintbebouwing aan de Tilburgseweg met functiemenging wonen en werken, een tamelijk monofunctioneel deel aan de Slibbroek en een sportcomplex in het zuiden tegen de wijk Doelakkers aan. Slibbroek heeft net als Bukkum de typische ruime opzet van een bedrijventerrein.

Op het bedrijventerrein Slibbroek is aan de Slibbroek 20 het garagebedrijf Verburg gevestigd. Aan de oostzijde grenst het plangebied aan een open groenzone die in gebruik zijn als weide.



Globale impressie van het plangebied, het rechterdeel direct achter het garagebedrijf bestaat uit kruidig grasland met enkele bomen. De linker kant, gescheiden door een hek, bestaat uit enkele bomen en struiken met ondergroei.



Impressies bestaande bedrijfsgebouw en krappe opstelruimte voor auto's buiten

4 Beleidskader

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuw bestemmingsplan ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij moet onder andere worden gedacht aan onder meer het ruimtelijke beleid van de hogere overheden en de gemeente. Het bestemmingsplan is op dit aspect getoetst. In dit hoofdstuk is aangegeven wat hiervan de resultaten zijn.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig gebleken omdat de verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit gedateerd zijn door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. De structuurvisie geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau.

De visie is vernieuwend in de zin dat ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden worden. De structuurvisie vervangt daarvoor de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits-Aanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en de ruimtelijke doelen en uitspraken in de PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de Agenda Landschap, de Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. De Structuurvisie Nationaal Waterplan blijft in zijn huidige vorm als uitwerking van de SVIR bestaan.

In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk "concurrerend, bereikbaar en leefbaar&veilig". Voor de drie rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en 13 nationale belangen zijn:

- 1 Concurrerend = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
 - Nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
 - Nationaal belang 2: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
 - Nationaal belang 3: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
 - Nationaal belang 4: Efficiënt gebruik van de ondergrond;

- 2 Bereikbaar = Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
- Nationaal belang 5: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
 - Nationaal belang 6: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor- en vaarweg;
 - Nationaal belang 7: Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
- 3 Leefbaar & veilig = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
- Nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
 - Nationaal belang 9: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
 - Nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
 - Nationaal belang 11: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
 - Nationaal belang 12: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

De rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- Nationaal belang 13: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Voor alle nationale opgaven worden rijksinstrumenten ingezet, waarbij financiering slechts één van de instrumenten is. Ook decentrale overheden en marktpartijen dragen bij aan de realisatie van nationale opgaven.

De ontwikkeling bestaat uit de realisatie van een parkeerterrein voor auto's. Hiermee wordt geen nationaal belang geschaad.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en wadengebied, Defensie, Ecologische hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstel-

ling, gebaseerd op de Wro, 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, d.w.z. door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij de Ecologische Hoofdstructuur (de artikelen worden later aan het Barro toegevoegd) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Voor één onderwerp geregeld in dit besluit, voorziet het besluit niet in de (definitieve) begrenzing. Dit betreft de EHS. Ten aanzien van deze begrenzing is bepaald dat de provincies die grenzen (nader) bepalen.

Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere pkb's en beleidsnota's die in de SVIR worden herbevestigd. Deze onderdelen kunnen na vaststelling van de structuurvisie de procedure volgen en vervolgens in werking treden.

Het betreft de volgende onderdelen:

- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie, en
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Op 28 augustus 2012 is het besluit aangevuld met voorschriften voor de andere beleidskaders uit de SVIR, het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- rijksvaarwegen;
- hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- elektriciteitsvoorziening;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- ecologische hoofdstructuur;
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament, en
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

De regels betreffende de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde kunnen pas in werking treden, zodra de hiervoor bedoelde Spoedwet Wro in werking treedt (afhankelijk van de parlementaire behandeling).

De regels die zijn opgenomen in het Barro zijn niet van toepassing op onderhavig plangebied. Het Barro vormt derhalve geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling in het plangebied.

4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro 3.1.6 tweede lid)

Op 1 oktober 2012 is de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' toegevoegd aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Op 1 juli 2017 is een wijziging van het Bro in werking getreden, waarbij de Ladder voor duurzame verstedelijking is aangepast. De (gewijzigde) Ladder is in artikel 3.1.6 lid 2 Bro vastgelegd en luidt als volgt: De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Het doel dat hiermee wordt beoogd is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het bewerkstelligen van een goede ruimtelijke ordening, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom altijd worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij moet een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Indien de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt, dient te worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt voorzien.

Wat onder 'stedelijke ontwikkeling' en 'bestaand stedelijk gebied' wordt verstaan is in het Bro opgenomen en verder uitgekristalliseerd in jurisprudentie. Een stedelijke ontwikkeling is volgens het Bro 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Onder 'bestaand stedelijk gebied' verstaat het Bro een 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

Toetsing

De ontwikkeling vindt plaats binnen bestaand bebouwd gebied (Verordening Ruimte 2014). Er is uitsluitend sprake van een wijziging in gebruik ten behoeve van een bestaand bedrijf. Gezien de aard van de ontwikkeling en omvang van het parkeerterrein is deze niet aan te merken als nieuwe stedelijke ontwikkeling. Een nadere toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking kan hierdoor achterwege blijven.

4.1.4 Conclusie

Gelet op de aard en omvang van de voorgenomen ontwikkeling is het plan niet in strijd met het rijksbeleid.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) (2010, herziening 2014)

Op 19 maart 2014 is de Structuurvisie ruimtelijke ordening 2014 in werking getreden. Deze structuurvisie is een actualisatie van de visie die in 2010 werd vastgesteld. De structuurvisie is opgebouwd uit twee delen (A en B) en een uitwerking.

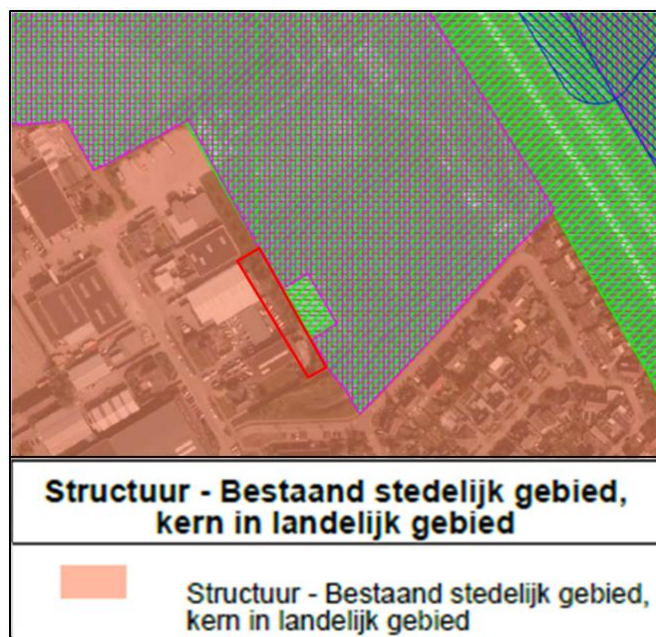
- Deel A

Dit deel bevat de hoofdlijnen van het beleid. Hierin heeft de provincie haar belangen gedefinieerd en ruimtelijke keuzes gemaakt. Deze belangen en keuzes zijn gebaseerd op trends en ontwikkelingen. Ook beschrijft de provincie vanuit welke filosofie ze haar doelen wil bereiken. Die is: 'samenwerken aan kwaliteit'. De provincie realiseert haar doelen op vier manieren: door regionaal samen te werken, te ontwikkelen, te beschermen en te stimuleren.

- Deel B

In deel B beschrijft de provincie vier ruimtelijke structuren: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur.

Voor iedere structuur formuleert de provincie ambities en beleid. Per beleidsdoel is aangegeven welke instrumenten de provincie inzet om haar doelen te bereiken. Op het navolgende is een uitsnede van de structurenkaart ter plaatse van het plangebied weergegeven.



Uitsnede verordening ruimte

Het plangebied ligt geheel in de structuur 'bestaand stedelijk gebied, kern in het landelijke gebied' en deels erbuiten. De kernen in het landelijk gebied zijn ruimtelijk samenhangende, beperkt verstedelijkte gebieden. Binnen deze gebieden vindt verstedelijking op een andere wijze plaats dan in een stedelijk concentratiegebied. Er liggen tal van mogelijkheden om het bestaand stedelijk gebied beter te benutten door inbreiden en herstructureren alsmede door intensief en meervoudig ruimtegebruik. Met onderhavige ontwikkeling is sprake van intensivering van het ruimtegebruik. Het parkeerterrein is ruimtelijk gezien een passende toevoeging in het plangebied, mede door de

aansluiting op de bestaande bedrijfspercelen en landschappelijke inpassing van het perceel. In artikel 4 van de verordening wordt ingegaan op de ontwikkelingen in het stedelijk gebied. De voorgenomen ontwikkeling die ligt binnen het bestaand stedelijk gebied past binnen de regels van artikel 4.

Toets plan

Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt geheel in het bestaand stedelijk gebied. Op basis van de Verordening mogen binnen het bestaand stedelijk gebied, stedelijke ontwikkelingen plaatsvinden.

Voor het plan is een landschappelijk inpassingsplan opgesteld. De beoogde bomenrij en de greppel, ten behoeve van landschappelijk inpassing, liggen buiten het stedelijk gebied. Deze onderdelen zijn evenwel op grond van het vigerende bestemmingsplan reeds mogelijk en zijn daarom buiten het plangebied van dit bestemmingsplan gelaten.

De Verordening Ruimte vormt daarom geen belemmering voor doorgang van onderhavige ontwikkeling.

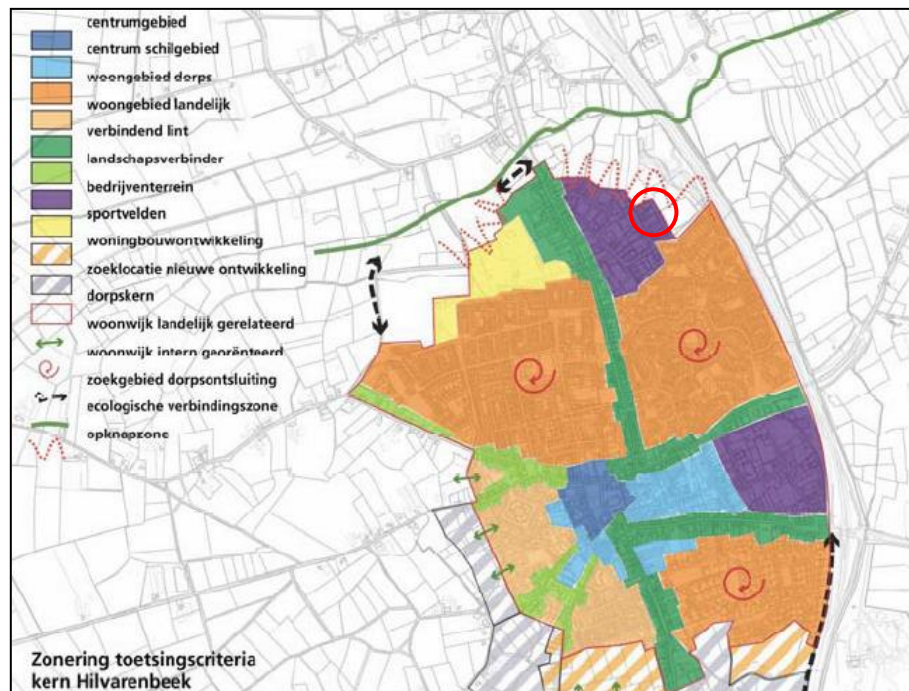
4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Structuurvisie Hilvarenbeek

Op 25 februari 2010 heeft de raad de structuurvisie Hilvarenbeek vastgesteld. In de structuurvisie worden voor kernen beleidsuitgangspunten geformuleerd voor behoud van het ruimtelijk karakter van de dorpen, die hieronder kort worden weergegeven.

Alle dorpen hebben, historisch bepaald, een directe ruimtelijke en functionele relatie met het buitengebied van de gemeente Hilvarenbeek. Een belangrijk aspect van het ruimtelijk karakter is de visuele relatie die de dorpen op veel plaatsen met het landschap hebben. Het behoud van het kleinschalige en diverse karakter van de dorpen is een kerntaak van de gemeente. De gemeente ziet als haar basisverantwoordelijkheid het behouden van de ruimtelijke karakteristiek van haar gemeente.

De gemeente Hilvarenbeek koestert haar gevestigd bedrijfsleven en zet zich in groei mogelijk te maken. De groei zit in Hilvarenbeek in de (ruimtelijke) kwaliteit en niet in de kwantiteit. De gemeente koestert daarom de bestaande bedrijventerreinen en zet zich in op een goed duurzaam kunnen blijven benutten van deze terreinen. Economische activiteiten worden ontwikkeld door ondernemers en instellingen. Zij komen met initiatieven waarvoor ze de medewerking van de gemeente nodig hebben. De gemeente wil in staat zijn op dergelijke initiatieven en plannen een goede regie te voeren, zodat deze plannen kwantitatief en kwalitatief ook een bijdrage leveren aan de economie in de gemeente Hilvarenbeek. De keuzes in de structuurvisie gaan uit van het feit dat een grotere ontwikkelingsruimte voor bedrijven op bestaande terreinen zal leiden tot een investering in de openbare ruimte en dus de omgevingskwaliteit.



Zonering Hilvarenbeek

Met de realisatie van het parkeerterrein wordt een passende invulling gegeven aan de beleidslijn voor bestaande bedrijvigheid en de boogde uitbreiding in de vorm van een parkeervoorziening. Door de landschappelijk inpassing van het plan worden de huidige waarden van het gebied en omgeving versterkt.

Conclusie

Het plan past binnen het beleid uit de structuurvisie. Voldaan wordt aan de uitgangspunten van het gebied specifieke ruimtelijke beleid.

4.3.2 Gemeentelijk verkeersplan 2013-2022

In het Gemeentelijk verkeersplan staat het gemeentelijk verkeersbeleid beschreven voor de periode 2013 - 2022. Dit beleid gaat over verkeersveiligheid, parkeren, fiets en openbaar vervoer en is op 21 maart 2013 door de gemeenteraad vastgesteld.

Beleidskeuzes en doelstellingen autoverkeer

- Met aandacht voor verkeersveiligheid en leefbaarheid wordt er ingezet op een goede bereikbaarheid van de kernen onderling en naar het hoofdwegennet.
- Bij ruimtelijke ontwikkelingen is er aandacht voor de bereikbaarheid en of het extra verkeer goed verwerkt kan worden over de bestaande wegen. Kader hiervoor is CROW publicatie 317, 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'.
- Ruimtelijke ontwikkelingen worden beoordeeld op verkeersveiligheidsaspecten, zodat tijdig maatregelen hiervoor getroffen kunnen worden.
- Uit de verkeersgeneratie en ongevallenanalyse voortkomende noodzakelijke maatregelen worden ter financiering meegenomen in de exploitatieovereenkomst van de desbetreffende ontwikkeling.

Beleidskeuzes en doelstellingen parkeren

- In het centrum van Hilvarenbeek blijft de blauwe zone van kracht. Deze wordt uitgebreid met de nieuwe centrumontwikkelingen (Hilverhof). De maximale parkeerduur is ingesteld op 2 uur.
- Het parkeren van grote voertuigen is geregeld in de APV. Parkeren voor deze voertuigen is mogelijk op eigen terrein en op bedrijventerrein Slibbroek. Dit blijft gehandhaafd.
- Voor minder validen worden algemene gehandicapten parkeerplaatsen gerealiseerd volgens de algemene vuistregels dat 5% van de parkeerplaatsen een invalidenparkeerplaats is. Bij parkeerterreinen is de verhouding gehandicapten - openbaar 1 : 50 parkeerplaatsen.
- Iemand die in het bezit is van een gehandicaptenparkeerkaart én er is sprake van een hoge parkeerdruk, kan een individuele gehandicaptenparkeerplaats aanvragen.
- Bij klachten over een hoge parkeerdruk in de bestaande omgeving kan de klacht objectief beoordeeld worden middels het opgestelde stappenplan. Deze geeft een indicatie of de klacht terecht is. Voor mogelijke oplossingen wordt overlegd met de omgeving.
- De beoordeling van de bouwaanvragen en bestemmingsplanwijzigingen gebeurt op basis van de rekenmethode (parkeerbalans) uit de parkeernormennota.
- Er wordt niet opnieuw een parkeerfonds ingesteld. Er is geen ruimte om een tekort aan parkeerplaatsen te compenseren.
- Het college van B&W kan ontheffing verlenen aan een ontwikkeling, om aan de parkeernormen te voldoen. Daarmee kunnen bepaalde ontwikkelingen alsnog mogelijk worden gemaakt. Ook als niet aan de parkeernormen wordt voldaan. Dit kan in gevallen wanneer andere belangen zwaarder wegen en als er door middel van een parkeerdrukonderzoek aangetoond wordt dat de ontwikkeling geen parkeerproblemen met zich meebrengen.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in 30-35 parkeerplaatsen op eigen terrein voor eigen gebruik. Als gevolg van de ontwikkeling in het plangebied ontstaat geen onevenredige parkeerhinder in de omgeving van het plangebied. Ook worden geen belemmeringen voorzien in de verkeersafwikkeling. De voorgenomen ontwikkeling is hierdoor in lijn met het beleid, zoals opgenomen in het Gemeentelijk verkeersplan.

4.3.3 Parkeerbeleidsplan 2015 - 2020

Het parkeerbeleidsplan 2015-2020 is vastgesteld d.d. 16 juli 2015 door de gemeenteraad van Hilvarenbeek. In het parkeerbeleidsplan van de gemeente Hilvarenbeek is aangegeven welke eisen er worden gesteld aan het aantal te realiseren parkeerplaatsen op eigen terrein in geval van een ruimtelijke ontwikkeling. Bij nieuwe ontwikkelingen moet altijd aan de parkeernorm voldaan worden.

Een garagebedrijf valt binnen de categorie 'Bedrijf arbeidsintensief / bezoekersexternsief (industrie, laboratorium, werkplaats)'. Hiervoor geldt, binnen de rest van de bebouwde komt een minimale parkeernorm van 2,1 parkeerplaatsen per 100 m² b.v.o. en een minimale parkeernorm van 2,6 parkeerplaatsen per 100 m² b.v.o.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in 30-35 parkeerplaatsen op eigen terrein voor eigen gebruik. Bij onderhavig plan worden hiermee ruim meer parkeerplaatsen gerealiseerd dan vereist op grond van het parkeerbeleidsplan. Hiermee wordt ruimschoots voldaan aan de gestelde parkeernorm.

4.4 Conclusie

Op grond van het voorgaande sluit het plan aan bij het ruimtelijk beleid op zowel provinciaal, regionaal als gemeentelijk niveau.

5 Randvoorwaarden

In dit hoofdstuk worden de relevante milieuaspecten aan de orde gesteld. Hierbij dienen aan de orde te komen bodem, archeologie, flora en fauna, akoestiek, externe veiligheid, bedrijven en milieuzonering, luchtkwaliteit, water en verkeer.

5.1 Bodem

5.1.1 Algemeen

Voordat een bestemmingsplan wordt vastgesteld voor de toevoeging van functies waar langdurig of frequent mensen verblijven, moet aangetoond zijn dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik. Voor het plangebied dient een bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

5.1.2 Onderzoek

Verkenkend bodemonderzoek

In het plangebied is door Milieutechniek Rouwmaat Groenlo bv een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd¹. Het onderzoek is bijgevoegd als bijlage aan voorliggend bestemmingsplan. Zintuiglijk is geen asbestverdacht materiaal op of in de bodem waargenomen. Wel is in de ondergrond een lichte verontreiniging met PCB aangetroffen en in het grondwater een lichte verontreiniging met Barium. Het criterium voor een nader onderzoek wordt echter niet overschreden. Op basis van de onderzoeksresultaten bestaat er op grond van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geen bezwaar voor het toekomstige gebruik van het terrein.

5.1.3 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1 Archeologische waarden

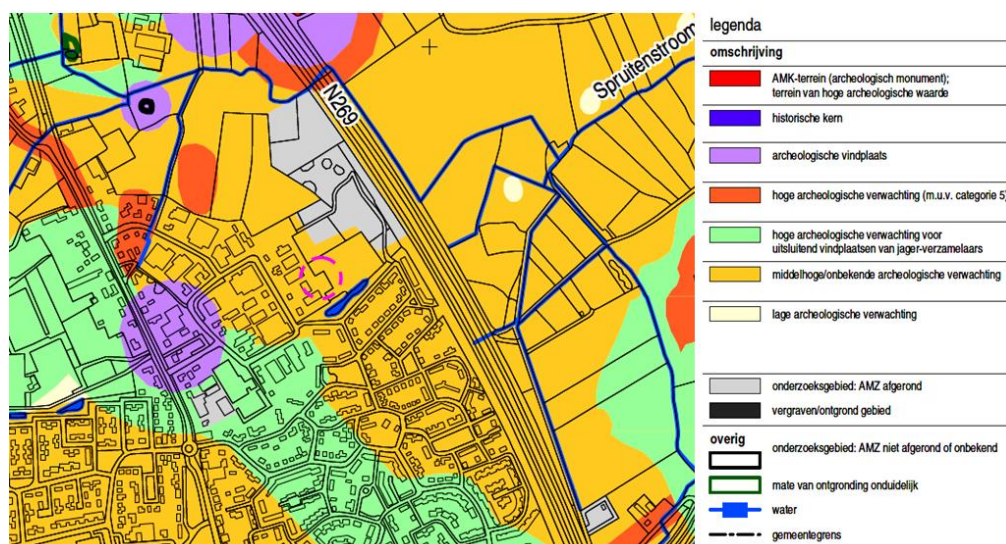
Algemeen

Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast. Archeologisch onderzoek zal moeten worden uitgevoerd indien sprake is van een hoge of middelhoge trefkans, of indien het plangebied niet is gekarteerd.

Archeologische beleidskaart Hilvarenbeek

De gemeente Hilvarenbeek heeft een archeologische beleidskaart laten opstellen. Hieronder is een uitsnede van deze kaart opgenomen.

¹ Milieutechniek Rouwmaat Groenlo bv (10 oktober 2016), Verkenkend bodemonderzoek Slibbroek 20 te Hilvarenbeek, rapportnummer: MT.16332.



Uitsnede archeologische beleidskaart met aanduiding plangebied

Onderhavig plangebied is gelegen in een zone met een middelhoge/onbekende archeologische waarde (categorie 6). Hiervoor geldt het beleidsadvies behoud in situ; indien niet mogelijk archeologisch onderzoek in vroege fase van planvorming/-uitvoering. Archeologisch onderzoek wordt vereist bij ruimtelijke ontwikkelingen buiten natuurgebieden groter dan 2500 m² en dieper dan 50 cm -mv.

Onderzoek

De gronden in het plangebied worden niet zodanig geroerd dat daarmee mogelijk aanwezige archeologische waarden kunnen worden aangetast. De ontwikkeling is ruimschoots kleiner dan 2.500 m² en bovendien wordt er bij onderhavig plan niet dieper gegraven dan 10 cm -mv. Het uitvoeren van een archeologisch onderzoek is daarmee niet noodzakelijk.

Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor uitvoering van dit bestemmingsplan.

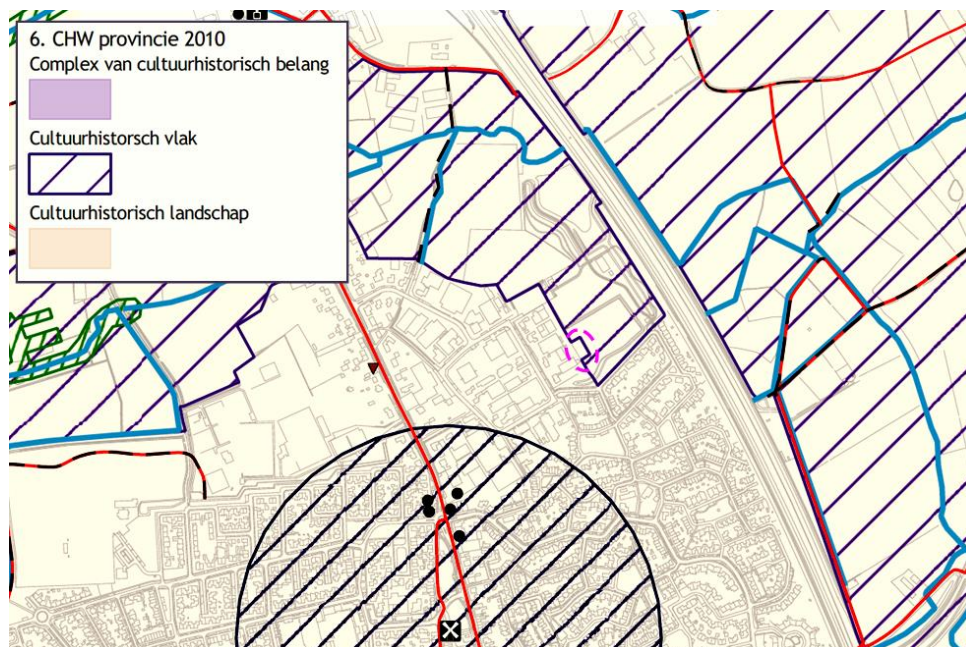
5.2.2 Cultuurhistorische waarden

Algemeen

Door de wijziging van artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten ook cultuurhistorische waarden te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen. In de toelichting van het bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. De opsteller en vaststeller van het bestemmingsplan is daarmee dus verplicht om breder te kijken dan alleen naar het facet archeologie. Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

Monumenten

Binnen het plangebied zijn geen Rijks- en/of gemeentelijke monumenten aanwezig. Om de aanwezigheid van cultuurhistorische waarden te beoordelen is de Cultuurhistoriekaart Hilvarenbeek (2013) geraadpleegd. Het plangebied is niet gelegen in of nabij gebieden met een specifieke cultuurhistorische waarden. Wel ligt onderhavig plangebied aan de grens van een cultuurhistorisch vlak en een cultuurhistorisch landschap.



Uitsnede uit cultuurhistoriekaart gemeente Hilvarenbeek met aanduiding plangebied

In de notitie behorende bij de cultuurhistoriekaart is dit gebied beschreven als het beekdal van de Roodloop:

Beekdalen Spruitenstroompje/Roodloop

De beekdalen van de Roodloop en het Spruitenstroompje kennen een strookvormige percelering in vrij kleine percelen. Deze oude, kleinschalige percelering Het bodemgebruik is grotendeels grasland. Veel van de vroegere perceelrandbegroeiing is verdwenen, en daardoor is de beslotenheid grotendeels verdwenen. Het gebied kent een samenhang met de akkercomplexen van Hilvarenbeek en Biest-Westerwijk. Het gebied is gekarteerd als cultuurhistorisch vlak.

Onderhavig plangebied is grotendeels gelegen buiten het cultuurhistorische vlak, het perceel direct achter het garagebedrijf is buiten het vlak gelaten, maar de gronden achter Slibbroek 18 vallen nog wel in dit cultuurhistorisch vlak. Gesteld kan worden dat onderhavig plan met een nauwkeurige landschappelijke inpassing en een groenrand goed ingepast wordt. Verder ligt het plangebied op grote afstand van de Roodloop. Het cultuurhistorische vlak Roodloop wordt met onderhavig plan dan ook niet aangetast.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5.2.3 Conclusie

Het aspect archeologie en cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.3 Flora en fauna

5.3.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ingrepen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden van het plangebied. De bescherming van plant- en diersoorten alsmede de bescherming van bepaalde natuurgebieden (Natura 2000-gebieden) is geregeld in de Wet natuurbescherming (Wnb). Daarnaast is de gebiedsbescherming vastgelegd in provinciale verordeningen, waaronder de bescherming van Natuurnetwerk Nederland. Bij elke ruimtelijke ontwikkeling moet worden nagegaan of als gevolg van de ontwikkeling sprake is van overtreding van de geldende natuurwet- en regelgeving. Hierbij moet worden aangetoond dat van een negatief effect op beschermde natuurgebieden en -soorten geen sprake is of dat daarvoor een vergunning of ontheffing kan worden verkregen.

5.3.2 Onderzoek

Door SAB een quick scan flora en fauna uitgevoerd². De conclusies worden navolgend beschreven.

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt niet in een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied bevindt zich op ongeveer 2,7 kilometer van het plangebied. Gezien de afstand, tussengelegen verstorende elementen (zoals wegen) en de kleinschaligheid van het project wordt het niet waarschijnlijk geacht dat de beoogde ontwikkelingen een negatief effect zullen hebben op de natuurwaarden van nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Nader onderzoek in de vorm van een Voortoets Natura 2000 wordt derhalve niet noodzakelijk geacht. De gebiedsbescherming van de Wet natuurbescherming staat de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg.

Het plangebied ligt niet in een Ecologische verbindingszone of een belangrijk ganzenfoerageergebied, het dichtstbijzijnde gebied wat onderdeel uitmaakt van de Ecologische verbindingszone ligt op 240 meter ten oosten van het plangebied. Derhalve vormt de ligging van het plangebied ten opzichte van deze gebieden geen beperkingen voor de beoogde plannen. Vanwege de afstand en de kleinschaligheid van de ingreep zijn daarnaast geen negatieve effecten op deze gebieden te verwachten.

Soortenbescherming

Volgens verspreidingsgegevens van de Nationale Databank Flora en Fauna komt een aantal strikt beschermde plant- en diersoorten in de buurt van het plangebied voor. De deze soorten zijn in de huidige situatie echter niet in het gebied te verwachten, omdat mede op basis van het veldbezoek is geconstateerd dat een geschikt leefgebied ont-

² SAB (13 oktober 2016), quickscan flora en fauna Slibbroek 20A te Hilvarenbeek, projectnummer : 160194.

breekt. De soortenbescherming van de Wet natuurbescherming staat daarom de realisering van de beoogde plannen niet in de weg.

Omdat er geen strikt beschermde soorten of geschikt habitat voor deze soorten in het plangebied zijn aangetroffen volstaat deze quick scan om de haalbaarheid van de geplande werkzaamheden in het licht van Wet natuurbescherming aan te tonen. Nader onderzoek is hiervoor niet nodig. Wel dient rekening te worden gehouden met de zorgplicht en broedende vogels. Iedereen moet voldoende zorg in acht nemen voor alle in het wild levende dieren, planten en hun leefomgeving. Globaal loopt het broedseizoen van half maart tot half augustus, maar ook de nesten van broedende vogels buiten deze periode zijn beschermd.

5.3.3 Conclusie

Het aspect flora en fauna vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.4 Akoestiek

5.4.1 Algemeen

De Wet geluidhinder regelt de mate waarin geluid bepaalde functies mag belasten. Indien geluidgevoelige functies worden toegestaan, stelt de Wet geluidhinder de verplichting een akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidsbelasting ten gevolge van wegen en spoorwegen. Wonen is een geluidgevoelige functie. De geluidbelasting op woningen mag in principe de 48 dB niet overschrijden. Wegen met een 30 km/u zone zijn formeel uitgezonderd van akoestisch onderzoek.

5.4.2 Onderzoek

Onderhavig plan voorziet niet in de realisatie van een geluidgevoelige bestemming. Hierdoor is geen akoestisch onderzoek nodig,

5.4.3 Conclusie

Het aspect akoestiek vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5.5 Externe veiligheid

5.5.1 Algemeen

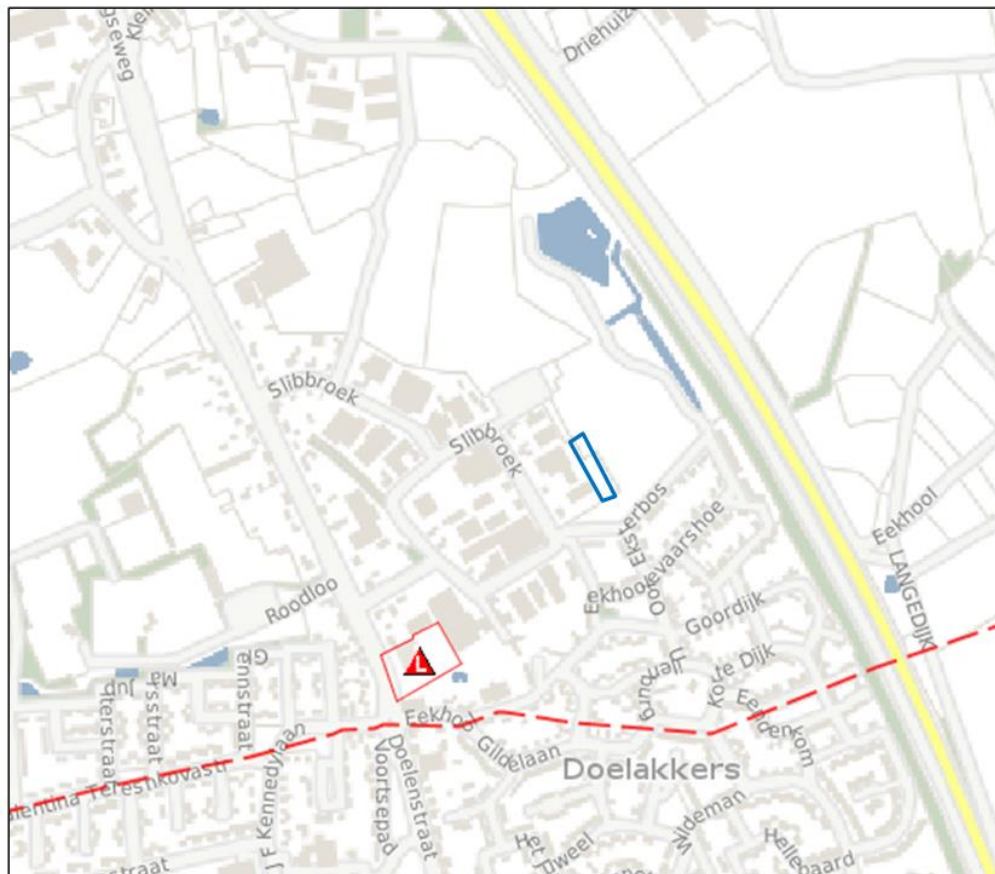
Het externe veiligheidsbeleid is gericht op de beperking en/of beheersing van de risico's voor de omgeving vanwege gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het uitgangspunt van het beleid is dat burgers voor de veiligheid van hun omgeving mogen rekenen op een minimum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

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (Bevi) van belang. Aanvullend zijn in het Vuurwerkbesluit en Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden.

Daarnaast is het toetsingskader voor omgeving van transportassen en buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd in respectievelijk de "Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" en het "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb).

5.5.2 Onderzoek

De voorgenomen ontwikkeling voorziet niet in een nieuwe (beperkt) kwetsbaar object. Ook zijn in het plangebied geen Bevi-inrichtingen toegestaan. In dit kader is het uitvoeren van een nader onderzoek niet noodzakelijk.



Fragment provinciale risicokaart, met aanduiding van het plangebied (blauw kader)

5.5.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5.6 Bedrijven en milieuzonering

5.6.1 Algemeen

Indien door middel van een project nieuwe, gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat een goed leefmilieu mogelijk kan worden gemaakt. Hierbij moet rekening worden gehouden met omliggende functies met een milieuzone. Omliggende bedrijven mogen niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van een nieuwe gevoelige functie. Anderzijds mogen milieuhindergevoelige functies (bijvoorbeeld woningen) in en in de directe omgeving van het plangebied niet negatief worden beïnvloed door de ontwikkelingen die met een plan mogelijk worden gemaakt..

Wat betreft de aanbevolen richtafstanden tussen functies met een milieuzone en gevoelige functies is de VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering'³ als leidraad voor milieuzonering gebruikt. In de VNG-publicatie zijn richtafstanden voor diverse omgevings- en gebiedstypen opgenomen. Het gaat om de volgende omgevings- en gebiedstypen: 'rustige woonwijk', 'rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'.

In een rustige woonwijk en een rustig buitengebied komen vrijwel geen andere functies dan de woonfunctie voor. Gemengde gebieden betreffen gebieden die langs hoofdinfrastructuur liggen en/of gebieden met matige tot sterke functiemenging. In een dergelijk gebied komen direct naast woningen andere functies voor, zoals winkels, maatschappelijke voorzieningen horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd.

Bij het bepalen van de aanbevolen richtafstanden zijn in de VNG-brochure de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- het betreft 'gemiddeld' moderne bedrijfsactiviteiten met gebruikelijke productieprocessen en voorzieningen;
- de richtafstanden hebben betrekking op de omgevingstypen 'rustige woonwijk' en 'rustig buitengebied'. Bij het omgevingstype 'gemengd gebied' kan worden uitgegaan van kortere afstanden (verlaging met één afstandsstap);
- de richtafstanden bieden in beginsel ruimte voor normale groei van de bedrijfsactiviteiten;
- bij activiteiten met ruimtelijk duidelijk te onderscheiden deelactiviteiten (zoals productie, opslag, kantoren, parkeerterreinen) kunnen deze deelactiviteiten desgewenst als afzonderlijk te zoneren activiteiten worden beschouwd, bijvoorbeeld bij ligging van de activiteit binnen zones met een verschillende milieucategorie.

De richtafstanden lopen op naar mate sprake is van een bedrijf in een hogere milieucategorie. Zoals bij de uitgangspunten voor de richtafstanden is gesteld, kan bij het type gemengd gebied de richtafstand zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat met één afstandsstap worden verlaagd (dus van bijvoorbeeld 50 naar 30 meter voor milieucategorie 3.1). Verdere reducties zijn volgens de toelichting in de VNG-brochure niet te verantwoorden, omdat in algemene zin niet aannemelijk kan worden gemaakt dat het woon- en leefklimaat niet wordt aangetast en het functione-

³ VNG (2009) Publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering'.

ren van bedrijven niet in gevaar wordt gebracht. De richtafstand wordt gemeten vanaf de grens van het bedrijfsperceel tot de gevel van het gevoelige object.

5.6.2 Onderzoek

Algemeen

Het plan bestaat uit de aanleg van een parkeerterrein en de uitbreiding van bedrijfsgebouwen. Dit zijn beide niet-gevoelige functies. De aanleg van het parkeerterrein en de uitbreiding van de bedrijfsgebouwen is nodig vanwege de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten op het perceel Slibbroek 20. De bedrijven in de omgeving van het plangebied worden door de uitbreiding geenszins beperkt in hun huidige bedrijfsvoering en ook niet in hun toekomstige uitbreidingsmogelijkheden.

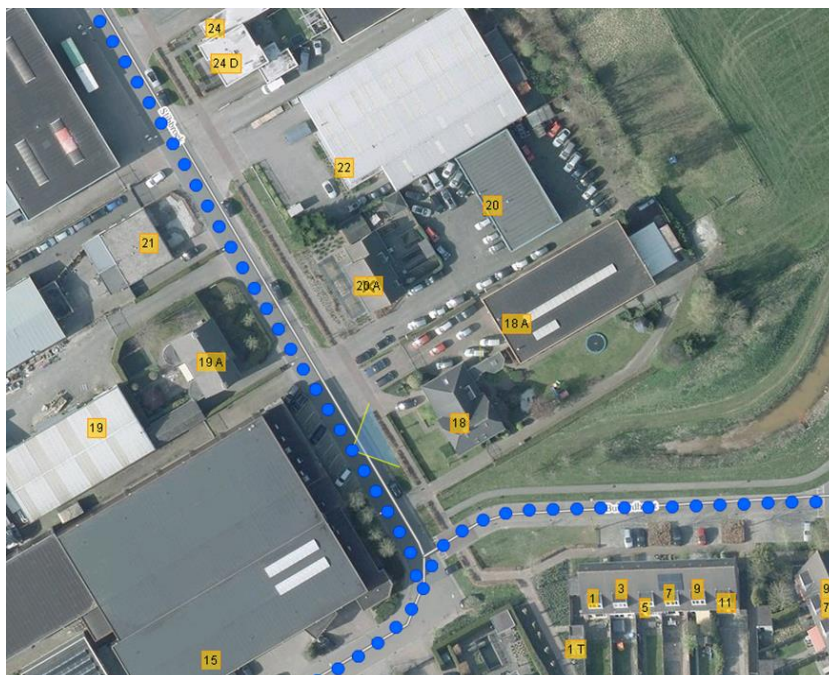
Garagebedrijf Verburg betreft een milieuhinderveroorzakende functie. Onderzocht wordt of de bestaande woningen in de directe omgeving van het plangebied niet negatief worden beïnvloed door de geplande uitbreiding van het garagebedrijf.

De navolgende tabel laat zien hoe het garagebedrijf wordt gecategoriseerd op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. De tabel geeft daarnaast de minimaal aanbevolen richtafstanden aan voor de functie op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'.

Inrichting	Omschrijving VNG-publicatie	Geur	Stof	Geluid	Gevaar
Garagebedrijf Verburg	Handel in auto's en motorfietsen, reparatie- en servicebedrijven	10	0	30	10

De maximale richtafstand, die volgt uit de VNG-brochure, bedraagt 30 meter voor het garagebedrijf. Het besluitgebied is gelegen op een bedrijventerrein en maakt gezien de omliggende functies deel uit van een 'gemengd gebied'. De richtafstanden op basis van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering 2009' kunnen daarom met één stap worden verminderd, tot 10 meter.

De uitbreiding vindt plaats aan de achterzijde (noordoostzijde) van het terrein. De dichtst bijgelegen woning aan de noordoostzijde is gelegen op een afstand van meer dan 50 meter van het nieuwe parkeerterrein. Aan de voorzijde (zuidwestzijde) van de inrichting liggen twee (bedrijfs-)woningen op de adressen Slibbroek 19a en 21. Dichterbij liggen direct aansluitend de bedrijfswoningen Slibbroek 18 en 20a. Deze horen voor de goede orde beide bij het garagebedrijf zelf en hoeven niet in de beoordeling te worden betrokken.



Situatietekening met huisnummers omliggende functies

De dichtst bijgelegen woning van derden is hiermee de Slibbroek 19a. Deze is gelegen op een afstand van circa 10,5 meter van de bestaande inrit van het garagebedrijf. Geconcludeerd wordt dat wordt voldaan aan de richtafstanden uit de VNG.

Onderhavig plan betreft de realisatie van een parkeerterrein dat zal worden gebruikt ten behoeve van het garagebedrijf met circa 30-35 plaatsen. Op het parkeerterrein worden voertuigen uit de handelsvoorraad geplaatst alsmede voertuigen van cliënten in afwachting van reparatiewerkzaamheden c.q. van afhalen nadien.

Het parkeerterrein leidt op zichzelf niet tot een toename verkeersaantrekkende werking; het parkeerterrein is vooral bedoeld om de bestaande bedrijfsvoering efficiënter en doelmatiger te maken, het gebrek aan opstelruimte voor auto's kost in de bestaande situatie veel tijd en gedoe.

De realisatie van het parkeerterrein is evenwel niet los te zien van de eveneens beoogde uitbreiding van het bedrijfsgebouw die op grond van het vigerende bestemmingsplan reeds mogelijk is en daarom niet behoort tot de scope van dit plan. De vergroting van het bedrijfsgebouw zal ertoe leiden dat de huidige personeelscapaciteit van het garagebedrijf van 7 fte's in de komende jaren kan doorgroeien naar 8 fte's. Dit is dus een autonome groei van het garagebedrijf over enige jaren met 14%. Om die reden is het redelijk om uit te gaan van een toename van het verkeer met 14%. Hiermee is rekening gehouden in het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd.

Verricht akoestisch onderzoek

In het onderzoek is de indirecte hinder beoordeeld. Onder indirecte hinder wordt verstaan: de nadelige gevolgen voor het milieu veroorzaakt door activiteiten die, hoewel plaatsvinden buiten het terrein van de inrichting, aan de inrichting zijn toe te rekenen. Gezien vanuit het aspect geluidhinder zijn in deze situatie de verkeersbewegingen van en naar de inrichting een mogelijke bron van indirecte hinder. In dit kader zijn de geluidbelastingen berekend vanwege het garagebedrijf op de directe ontsluitingsweg (i.c. de Slibbroek).

De geluidbelastingen ten gevolge van de indirecte hinder (wegverkeer van en naar de inrichting op de openbare weg) zijn bepaald met behulp van de standaardrekenmethode 2-berekening. De gebruikte rekenmethode voor wegverkeer is beschreven in het Reken- en meetvoorschrift 2012 (RMG 2012), bijlage III, behorend bij hoofdstuk 3: Weg. Als rijnsnelheid op de Slibbroek is 30 km/uur aangehouden. De Slibbroek is voorzien van asfalt (referentiewegdek).

De berekening van de indirecte geluidhinder met behulp van de rekenmethode voor wegverkeerslawaaï geeft een realistischere (en hogere) geluidbelasting dan wanneer wordt uitgegaan van emissiegetallen van de auto's met een rijnsnelheid van 10 km/uur.

Het aantal verkeersbewegingen na planrealisatie is gebaseerd op de verkeersaantrekkende werking in de huidige situatie (met een toename van 14%). De verkeersaantrekkende werking is opgegeven door de eigenaar van het garagebedrijf. De verkeersbewegingen vinden in de regel alleen in de dagperiode plaats (07:00-19:00 uur). In onderstaande tabel zijn de etmaalintensiteiten van de indirecte hinder weergegeven.

Omschrijving	Huidige situatie		Toekomstige situatie	
	Aantal auto's	Aantal Bewegingen	Aantal auto's	Aantal Bewegingen
Aankomende klanten met afspraak	30	30	34,2	34,2
Vertrekkende klanten met afspraak	20	20	22,8	22,8
Klanten zonder afspraak	15	30	17,1	34,2
Personeel	10	20	11,4	22,8
Totaal		100		114

Tabel etmaalintensiteiten voor de indirecte hinder

Hiernaast is de garage gedurende 4 (werk-)dagen in de week in de avond geopend tussen 19:00u en 20:00u. Hierbij zal ook in enige mate sprake zijn van autobewegingen. Deze zijn naar verwachting echter zeer beperkt en daarmee akoestisch niet relevant in vergelijking met het aantal in de dagperiode. Aangezien de dagperiode maatgevend is voor de geluidsbelasting is de avondperiode daarom niet meegenomen in de berekeningen van de indirecte hinder.

In de navolgende tabel zijn de geluidbelastingen ten gevolge van de indirecte hinder (verkeer van en naar de inrichting) weergegeven.

	Hoogste langtijdgemiddelde geluidbelastingen in dB(A)		
	Dagperiode (07:00 t/m 19:00)	Avondperiode (19:00 t/m 23:00)	Nachtperiode (23:00 t/m 07:00)
Slibbroek 19A	41	--	--
Slibbroek 21	41	--	--

Tabel geluidbelastingen ten gevolge van de indirecte hinder

De geluidbelasting op de woningen ten gevolge van het verkeer van en naar de inrichting op de openbare weg wordt beoordeeld conform de circulaire "Beoordeling geluidhinder wegverkeer in verband met vergunningverlening w.m." van het Ministerie van VROM, d.d. 29 februari 1996. Deze circulaire wordt ook wel de Schrikkelcirculaire genoemd. Dit betekent dat het verkeer op de openbare weg alleen wordt beoordeeld op het equivalente geluidniveau en dat voor de normstelling wordt aangesloten bij de voorkeursgrenswaarde (50 dB(A)) uit de Wet geluidhinder. Deze voorkeursgrenswaarde mag worden overschreden tot 65 dB(A) (zogenaamde maximale ontheffingswaarde).

Uit de berekeningen blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) uit de Schrikkelcirculaire niet wordt overschreden. Ten aanzien van de indirecte hinder (verkeers aantrekkende werking) van het garagebedrijf is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Advies omgevingsdienst

Aan het voorgaande kan worden toegevoegd dat de geluidsaspecten van het garagebedrijf eveneens zijn beoordeeld door de Omgevingsdienst. De Omgevingsdienst heeft hierbij tevens een eerdere versie van voornoemd akoestisch onderzoek beoordeeld (dit betrof een vergelijkbaar onderzoek waarin echter nog niet van een toename van het verkeer was uitgegaan). De Omgevingsdienst concludeert dat, gelet op de resultaten van de berekeningen, zelfs indien het aantal verkeersbewegingen verdubbeld, wat een toename van 3 dB betekent, voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde van indirecte hinder. De Omgevingsdienst ziet daarom eveneens geen belemmeringen.

5.6.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering en de indirecte hinder vormen geen beperking voor de uitvoerbaarheid van onderhavig bestemmingsplan.

5.7 Luchtkwaliteit

Algemeen

De Wet luchtkwaliteit (verankerd in de Wet Milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) is een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor.

Hoewel de luchtkwaliteit de afgelopen jaren flink is verbeterd kan Nederland niet voldoen aan de luchtkwaliteitseisen die sinds 2010 van kracht zijn. De EU heeft Nederland derogatie (uitstel) verleend op grond van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit betreft een gemeenschappelijke aanpak van het Rijk en diverse regio's om samen te werken aan een schonere lucht waarbij ruimte wordt geboden aan noodzakelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Projecten die in betekenende mate bijdragen aan luchtverontreiniging worden opgenomen in het NSL in de provincies c.q. regio's waar overschrijdingen plaatsvinden. Het maatregelenpakket in het NSL is

hiermee in evenwicht en zodanig dat op termijn de luchtkwaliteit in heel Nederland onder de grenswaarden ligt. Projecten die 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan luchtverontreiniging hoeven niet langer individueel getoetst te worden aan de Europese grenswaarden aangezien deze niet leiden tot een significante verslechtering van de luchtkwaliteit. Deze grens is in de AMvB NIBM gelegd bij 3% van de grenswaarde van een stof. Voor NO₂ en PM₁₀ betekent dit dat aannemelijk moeten worden gemaakt dat het project tot maximaal 1,2 µg/m³ verslechtering leidt. Voor een aantal functies (o.a. woningen, kantoren, tuin- en akkerbouw) is dit gekwantificeerd in de ministeriële regeling NIBM.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootstellingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is significant is ten opzichte van een etmaal. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval is bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming: Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan aan de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden.

Onderzoek

Vanwege de aard en omvang draagt onderhavige ontwikkeling niet "in betekenende mate" bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit in de omgeving. Er zijn daarom geen significante gevolgen voor de luchtkwaliteit te verwachten en nader onderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

Conclusie

Zowel vanuit de Wet milieubeheer als vanuit een goede ruimtelijke ordening vormt de luchtkwaliteit geen belemmering voor het onderhavige initiatief.

5.8 Water

5.8.1 Nationaal Waterplan 2016-2021

Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is in 2015 vastgesteld. Het Nationaal Waterplan geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid in de planperiode 2016-2021, met een vooruitblik richting 2050. Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen.

In het Nationaal Waterplan 2016-2021 staan de volgende ambities centraal:

- Nederland blijft de veiligste delta in de wereld
- Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater
- Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement
- Nederlanders leven waterbewust.

Het kabinet zet de veranderingen in het waterveiligheidsbeleid voort en zal hiertoe een wetsvoorstel met nieuwe normen voor de primaire keringen voorbereiden.

Nieuwe normen zijn nodig, omdat de huidige eisen aan primaire keringen grotendeels uit de jaren zestig van de vorige eeuw dateren. Sindsdien zijn het aantal mensen en de economische waarde achter de dijken toegenomen. Ook is nieuwe kennis beschikbaar gekomen over de werking van de keringen en de gevolgen van overstromingen. De doelen op het gebied van waterveiligheid zijn omgerekend naar normspecificaties voor de keringen. Deze zijn niet meer gebaseerd op dijkkringen, maar op dijktrajecten. Elk dijktraject krijgt een norm-specificatie die past bij de gevolgen in dat specifieke gebied. De normspecificaties zijn ingedeeld in zes klassen, waarbij de overstromingskans varieert van 1/300 per jaar tot 1/100.000 per jaar.

Het Rijk onderkent het belang van verbinden van ruimte en water. Bij het aanpakken van wateropgaven en de uitvoering van watermaatregelen vindt daarom afstemming plaats met andere relevante ruimtelijke opgaven en maatregelen in het gebied, zodat scope, programmering en financiering zo veel mogelijk op elkaar aansluiten of, beter nog, elkaar versterken. Het kabinet streeft daarbij ook naar integrale combinaties, waarbij ruimtelijke inrichting een belangrijke rol speelt bij het oplossen van wateropgaven. Omgekeerd is het van belang om bij ruimtelijke opgaven vroegtijdig rekening te houden met wateropgaven en de veerkracht van watersystemen. De gewenste betere verbinding tussen water en ruimte geldt voor alle opgaven op het gebied van waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit.

5.8.2 Provinciaal beleid

Provinciaal Waterplan en provinciale Waterverordening

Het Provinciaal Waterplan, vastgesteld op 20 november 2009 en in werking getreden 22 december 2009, beschrijft het strategische waterbeleid voor Noord-Brabant op hoofdlijnen en maakt duidelijk hoe aan het beleid uitvoering wordt gegeven.

Het Provinciaal Waterplan bestaat uit een plantekst en 2 plankaarten. De plantekst beschrijft het provinciale waterbeleid. Het plan bestaat uit een strategisch deel en een operationeel deel.

De hoofddoelstelling is dat 'het water bijdraagt aan een gezonde omgeving voor mens, dier en plant, waarin we veilig kunnen wonen en waar ruimte is voor economische, maatschappelijke en ecologische ontwikkelingen. Dit wordt vertaald in de volgende maatschappelijke doelen:

- schoon grond- en oppervlaktewater voor iedereen;
- adequate bescherming van Noord-Brabant tegen overstromingen;
- Noord-Brabant heeft de juiste hoeveelheden water (niet te veel en niet te weinig).

In aansluiting op de Waterwet is tevens een nieuwe provinciale Waterverordening in werking getreden.

5.8.3 Regionaal waterbeleid

Waterbeheerplan 2010- 2015 “Krachtig Water” (Waterschap De Dommel)

Het waterbeheerplan (22 december 2009) beschrijft hoe waterschap De Dommel samen met andere partijen invulling willen geven aan het waterbeheer in het stroomgebied van De Dommel. Het plan heeft een looptijd van 2010 tot en met 2015. Het betreft alle aspecten rondom het beheer van de watergangen, stuwen, gemalen, transportstelsels en rioolwaterzuiveringen, zowel onder normale omstandigheden als in het geval van calamiteiten.

Het waterbeheerplan is een strategisch document. Het geeft op hoofdlijnen een beschrijving van de doelen van het Waterschap en hoe de doelen gerealiseerd worden. Concrete uitwerking van deze doelen vindt voor een groot deel plaats in gebiedsprojecten. Ten aanzien van de doelen is een indeling gemaakt in thema's:

- Droge voeten;
- Voldoende water;
- Natuurlijk water;
- Schoon water;
- Schone waterbodems;
- Mooi water.

Binnen de kerntaken van het Waterschap is daarnaast gekozen voor 2 prioriteiten:

Waterberging: in 2015 dient het bebouwd gebied, conform het Nationaal Bestuursakkoord Water voldoende beschermd zijn;

Natura 2000: De Natura 2000-gebieden hebben zeer hoge natuurwaarden en veel potenties voor het vergroten hiervan. Deze gebieden maken deel uit van de 'beschermde gebieden' van de KRW, waarvoor herstel en bescherming urgent is.

Om de doelen te behalen zal worden samengewerkt met andere organisaties. Samenhangende projecten worden uitgewerkt in concrete gebiedsplannen.

Kadernota Stedelijk Water, 'Water om op te bouwen'

De Kadernota Stedelijk Water geeft de visie weer van het Waterschap waarin water in het stedelijk gebied, zoveel als realistisch haalbaar, als integraal onderdeel deel uitmaakt van en een bijdrage levert aan een duurzaam en veerkrachtig regionaal watersysteem. Om dit te realiseren worden maatregelen opgesteld die bijdragen aan natuurlijk, voldoende en schoon water, aan schone waterbodem, droge voeten en aan mooi water. Een duurzaam afvalwatersysteem wordt gerealiseerd door het sluiten van een afvalwaterakkoord, het leveren van een basisinspanning, het beschikbaar stellen van een afkoppelbijdrage in bestaand stedelijk of nieuw stedelijk gebied.

Keur oppervlaktewateren

In het plangebied is Waterschap De Dommel de waterbeheerder. Dit betekent dat het waterschap verantwoordelijk is voor de waterhuishoudkundige verzorging (waterkwaliteit en waterkwantiteit) binnen het plangebied. Een van de instrumenten van het waterschap om deze taak uit te oefenen is de Keur (zie de volgende paragraaf).

5.8.4 Hemel- en grondwaterbeleid gemeente Hilvarenbeek

Als bijlage 1 van het verbreed gemeentelijke rioleringsplan (vGRP 2017-2021) heeft de gemeente Hilvarenbeek de Notitie Hemel- en Grondwaterbeleid opgenomen. In de notitie is een aanscherping van het hydrologisch neutraal bouwen ten opzichte van de Keur opgenomen. Waar binnen de Keur ontwikkelingen met een toename kleiner dan 2000 m² zijn vrijgesteld aan compensatie, richt het aangescherpt beleid vanuit de gemeente zich op daadwerkelijk nieuw verhard oppervlak en krijgen kleinere oppervlakken vanaf 250 m² ook een verplichting tot compensatie.

Bij de berekening van de compensatieverplichting wordt gebruik gemaakt van de themakaart 'Algemene regel versnelde afvoer regenwater door verhard oppervlak' iot de Keur. Hierop is voor de gehele gemeente de compensatieverplichting bepaald in een factor, vertaald in millimeters. Deze factor wordt berekend over de toename aan verhard oppervlak ten opzichte van de oude situatie. Factor 1/4 betekent 15 mm aan compensatieberging voor de toename aan verhard oppervlak, factor 1/2 betekent 30 mm aan compensatieberging en factor 1 betekent 60 mm aan compensatieberging.

5.8.5 Plangebied

Algemeen

De waterhuishouding in een bepaald gebied is een complex systeem en de kwaliteit ervan is voor veel functies essentieel. Daarnaast is de kwaliteit van water echter sterk afhankelijk van de wijze waarop de verschillende functies hier mee omgaan.

Maatregelen om de waterhuishouding te verbeteren, vragen vaak om een aanpassing van het gehele systeem. Technisch gezien zijn er toch mogelijkheden om met relatief kleine aanpassingen bijvoorbeeld de infiltratie van regenwater te bevorderen en verontreiniging van grondwater en oppervlaktewater (verder) te reduceren. De gemeente zal zowel bij eventuele nieuwe bouwplannen als bij ingrepen in de openbare ruimte aandacht besteden aan de belasting en de eventuele verbeteringsmogelijkheden van de waterhuishouding ter plaatse.

Waterberging en -compensatie

Voor de waterhuishouding in het plangebied kan gesteld worden dat toename van het verhard oppervlak minder dan 2.000 m² (compensatie eis cf. Keur waterschap De Dommel) bedraagt. Het oppervlak is echter groter dan de 250 m² die op grond van het beleid van de gemeente een compensatieverplichting kennen. Bij onderhavig plan wordt namelijk ca. 625 m² aan verharding (bestrating, loopstrook) aangelegd alsmede ca. 400 m² aan halfverharding (grasbeton voor de parkeerstrook).

Volgens de kaart uit de Keur moet, met factor 1, 60 mm worden gecompenseerd per m². Er wordt vanuit gegaan dat de compensatieverplichting geldt voor de verharding; bij de halfverharding kan het hemelwater ter plaatse inzijgen in de bodem. Voor 625 m² verharding is 37,5 m³ compensatieberging nodig. Deze compensatieberging kan worden gevonden in een te realiseren greppel tussen het beoogde hekwerk en de bomenrij. Hiermee wordt voldoende watercompensatie gerealiseerd.

Afvoer hemelwater

Aangezien de gemeente er naar streeft om hemelwater dat op daken en verharding valt, vertraagd af te voeren naar oppervlaktewater of rioolwaterzuivering, geldt hier naast de waterkwantiteitstrits. Bij onderhavig plan is sprake van het stallen/parkeren van auto's. Er kan theoretisch sprake zijn van het lekken van olie. Conform het Activi-

teitenbesluit zal een voorziening gerealiseerd worden om te waarborgen dat het water dat wordt geloosd op het oppervlaktewater schoon is.

Waterloop

Onderhavig plangebied grenst aan de A-watergang RS386. Onderhavig plangebied is geheel gelegen buiten de 1 m-zone vanaf de insteek van de waterloop waar geen wijzigingen toegestaan zijn. De 5 m beschermingszone/strook is deels in het plangebied gelegen. In de regels van dit bestemmingsplan is vastgelegd deze vrijwaringsstrook binnen de dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterlopen' gelegd.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

6 Planbeschrijving

6.1 Het plan

Aan de Slibbroek 20 is een bestaand garagebedrijf met werkplaats aanwezig. In de bestaande situatie is reeds sprake van te weinig opstelplaatsen voor auto's uit de handelsvoorraad en voertuigen van cliënten in afwachting van reparatiewerkzaamheden c.q. van afhalen nadien. Het gebrek aan opstelruimte voor auto's kost in de bestaande situatie veel tijd en gedoe. Tevens leidt dit tot veel geparkeerde auto's aan de openbare weg alsmede parkeerhinder. Om dit probleem op te lossen heeft de initiatiefnemer het voornemen om een parkeerterrein ten behoeve van het garagebedrijf te realiseren.

Het plan hangt hiernaast samen met het voornemen om het bedrijfsgebouw uit te breiden en hiermee het aantal bruggen te vergroten. Deze uitbreiding is evenwel reeds mogelijk op basis van het geldende bestemmingsplan. De uitbreiding zal in beperkte mate ook leiden tot de noodzaak voor meer parkeergelegenheid. Onderhavig plan kan hierin eveneens voorzien.

Het plan voorziet in de aanleg van een parkeerterrein op de kadastrale percelen E 4997 en een deel van E 4996. Het parkeerterrein krijgt een capaciteit voor circa 30-35 personenauto's. Het betreft hier in overwegende mate voertuigen uit de handelsvoorraad en van cliënten in afwachting van reparatiewerkzaamheden c.q. van afhalen nadien. Op het parkeerterrein worden geen in ongebruik geraakte voertuigen gestald.

De navolgende afbeelding geeft een impressie van de nieuwe parkeerplaatsen in het plangebied.



Weergave bestaand garagebedrijf (oranje kader) en plangebied (fuchsiarode kader)

6.2 Landschappelijke inpassing

6.2.1 *Ontwikkeling Hilvarenbeek en Slibbroek*

De kern Hilvarenbeek is ontstaan op de overgang van de lager gelegen beekdalen en de hoger gelegen zandgronden: juist op die plaats was de grond het meest vruchtbaar. Vanuit de kern werden de gronden ontgonnen, daardoor ontstonden akkercomplexen.

De kern Hilvarenbeek werd in het verleden omringd door verschillende gehuchten en clusters van boerderijen die aan de rand van de bolle akkers en de beekdalen of heidegronden lagen. Slibbroek was zo'n concentratie van lintbebouwing langs de huidige Tilburgseweg. De naam 'broek' (moerassige of drassige grond) verwijst naar de ligging van het gehucht nabij de beek.

Vanaf 1925 begint de kern Hilvarenbeek langzaam uit te breiden. Na de Tweede Wereldoorlog volgen grotere uitbreidingen. Deze reiken soms tot aan de oude gehuchten, die daarmee in het stedelijk weefsel van Hilvarenbeek worden opgenomen. Dat geldt ook voor het oude gehucht Slibbroek, dat nu aan de rand van de dorpskern ligt.

In de jaren '90 wordt aan de noordzijde van de dorpskern bedrijventerrein Slibbroek gerealiseerd - het ligt tegen het (voormalige) gehucht Slibbroek aan. Net als de omringende uitbreidingswijken heeft Slibbroek een eigen stedenbouwkundige structuur en is het met de rug naar het landschap gekeerd.

De locatie ligt in het kleinschalige beekdallandschap van de beken Spruitenstroompje en Roodloop. Op oude kaarten is nog goed te zien hoe kleine landschapselementen als houtwallen, houtsingels en sloten de perceelsgrenzen in dit beekdallandschap accentueerden. Door de schaalvergroting zijn deze kenmerken in de loop der tijd veelal verloren gegaan. Ten oosten van de provinciale weg (N269) zijn deze landschapselementen wel goed zichtbaar rondom de beken.

6.2.2 *Beleidsmatige uitgangspunten*

De gemeente Hilvarenbeek heeft de ambitie om het kleinschalige en groene landschap rondom Hilvarenbeek te versterken. Om een kwalitatief waardevol buitengebied te bereiken is het belangrijk om de kenmerken en waarden van het landschapstype te waarborgen. Het oorspronkelijke beekdallandschap wordt waar mogelijk hersteld, onder meer door nieuwe landschapselementen als houtwallen en houtsingels aan te leggen. Onderstaande afbeelding laat de kenmerken van het beekdallandschap zien (bronnen: Landschapsontwikkelingsplan Hilvarenbeek (2014), Structuurvisie Buitengebied Hilvarenbeek (2014)). Daarnaast grenst de locatie aan een zone die is aangewezen als zoekzone voor een droge ecologische verbindingszone

6.2.3 *Inrichtingsschets en maatregelen*

Hierna volgt een opsomming van de maatregelen ten behoeve van de ontwikkeling in het plangebied. Deze zijn vervolgens weergegeven op de inrichtingsschets en het dwarsprofiel op de navolgende afbeeldingen.



Inrichtingsschets

A. Uitbreiden bedrijfsbebouwing

De bedrijfsbebouwing (Slibbroek 20) wordt aan de achterzijde uitgebreid.

B. Verwijderen bomen

De verwilderde groenstrook wordt opgeruimd; bomen worden verwijderd.

C. Aanleggen parkeerstrook en verharding

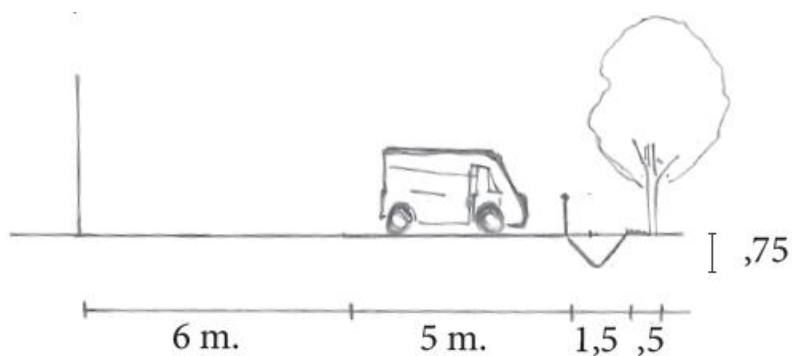
Direct achter de bedrijfsbebouwing wordt het bedrijfsterrein uitgebreid, aansluitend bij huidige erfverharding op het terrein en op aangrenzende terreinen aan de Slibbroek. De verharding valt uiteen in een rijbaan bestaande uit betonstraatsteen en maximaal 30 parkeerplaatsen bestaande uit grasbetontegels, waarmee een zachte overgang naar het landschap wordt gewaarborgd.

D. Aanleg hekwerk

Op de rand van het perceel wordt een hekwerk gerealiseerd van minimaal 1,8 m hoog dat begroeid dient te zijn met hедера-planten. Hiermee wordt het bedrijfsterrein aan het zicht onttrokken.

E. Aanleg greppel en aanplanten bomenrij

Direct buiten het hekwerk wordt een greppel gegraven en wordt een bomenrij aangeplant. De afmetingen van de greppel worden duidelijk uit navolgende doorsnede. In de greppel kan ten minste $37,5 \text{ m}^3$ hemelwater worden opgevangen, zoals voorgeschreven door de gemeente. Naast de greppel wordt, op ca. 2 m afstand van het hekwerk, een bomenrij gerealiseerd met een afwisseling van elzen en wilgen (de bomen hebben een onderlinge afstand van 5 m).



Inrichtingsschets plangebied

De greppel en bomenrij worden gerealiseerd buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. Deze elementen zijn binnen het vigerende bestemmingsplan (zie paragraaf 1.4) binnen de hier geldende bestemming 'Groen' namelijk reeds toegestaan.

Het inpassingsplan is bijgevoegd als bijlage aan voorliggend bestemmingsplan.

7 Juridische planopzet

7.1 Algemeen

7.1.1 *Wat is een bestemmingsplan?*

Het gemeentelijke bestemmingsplan is een middel waarmee functies aan gronden worden toegekend. Het gaat dus om het toekennen van gebruiksmogelijkheden. Vanuit de Wet ruimtelijke ordening volgt een belangrijk principe: het gaat om toelatingsplanologie. Het wordt de grondgebruiker (eigenaar, huurder etc.) toegestaan om de functie die het bestemmingsplan geeft uit te oefenen. Dit houdt in dat:

1. de grondgebruiker niet kan worden verplicht om een in het bestemmingsplan aangewezen bestemming ook daadwerkelijk te realiseren, en
2. de grondgebruiker geen andere functie mag uitoefenen in strijd met de gegeven bestemming (de overgangsbepalingen zijn hierbij mede van belang).

Een afgeleide van de gebruiksregels in het bestemmingsplan zijn regels voor bebouwing (omgevingsvergunning voor het bouwen) en regels voor het verrichten van 'werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden' (omgevingsvergunning ten behoeve van het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden).

Een bestemmingsplan regelt derhalve:

1. het toegestane gebruik van gronden (en de bouwwerken en gebouwen); en een bestemmingsplan kan daarbij regels geven voor:
2. het bebouwen van de gronden;
3. het verrichten van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden.

Het bestemmingsplan is een belangrijk instrument voor het voeren van ruimtelijk beleid, maar het is zeker niet het enige instrument. Andere ruimtelijke wetten en regels zoals de Woningwet, de Monumentenwet 1988, de Algemeen Plaatselijk Verordening, de Wet milieubeheer en de bouwverordening zijn ook erg belangrijk voor het uitoefenen van ruimtelijke beleid.

7.1.2 *Over bestemmen en aanduiden*

Op de verbeelding is aangegeven welke bestemming gronden hebben. Dit gebeurt via een bestemmingsvlak. Voor het op de verbeelding aangegeven bestemmingsvlak gelden de gebruiksmogelijkheden zoals die in de regels zijn opgenomen. Die toegekende gebruiksmogelijkheden kunnen met behulp van een aanduiding nader worden ingevuld. Een aanduiding is een teken op de verbeelding. Dat teken kan bestaan uit een lijn, een figuur, of een lettercode etc. Via een aanduiding is in de regels 'iets' geregeld. Dat 'iets' kan betrekking hebben op extra mogelijkheden of extra beperkingen voor het gebruik en/of de bebouwing en/of het aanleggen van werken. Aanduidingen kunnen voorkomen in een bestemmingsregel, in meerdere bestemmingsregels en kunnen ook een eigen regel hebben.

7.1.3 **Hoofdstukopbouw van de regels**

De regels zijn verdeeld over drie hoofdstukken:

1. Inleidende regels. In dit hoofdstuk worden begrippen verklaard die in de regels worden gebruikt (artikel 1). Dit gebeurt om een eenduidige uitleg en toepassing van de regels te waarborgen. Ook is bepaald de wijze waarop gemeten moet worden bij het toepassen van de regels (artikel 2).
2. Bestemmingsregels. In dit tweede hoofdstuk zijn de bepalingen van de bestemmingen opgenomen. Dit gebeurt in alfabetische volgorde. Per bestemming is het toegestane gebruik geregeld en zijn bouwregels en gebruiksregels opgenomen. Als er dubbelbestemmingen zijn worden die ook in dit hoofdstuk opgenomen. Die komen, ook in alfabetische volgorde, achter de bestemmingsbepalingen. Ieder artikel kent een vaste opzet. Eerst wordt het toegestane gebruik geformuleerd in de bestemmingsomschrijving. Vervolgens zijn bouwregels en gebruiksregels opgenomen die specifiek ingaan op bijvoorbeeld de bouwhoogte, situering van gebouwen en de toegestane functies. Aansluitend volgen afwijkingsbevoegdheden met betrekking tot bouw- en/of gebruiksregels. In een enkel geval worden ruimere mogelijkheden geboden door het toepassen van een wijzigingsbevoegdheid.
Belangrijk om te vermelden is dat naast de bestemmingsbepalingen ook in andere artikelen relevante informatie staat die mede gelezen en geïnterpreteerd moeten worden. Alleen zo ontstaat een volledig beeld te verkrijgen van hetgeen is geregeld.
3. Algemene regels. bevat een aantal algemene regels zoals een anti-dubbeltelregel.
4. Overgangs- en slotregels. In het laatste hoofdstuk zijn respectievelijk het overgangsrecht en een slotregel opgenomen. Hoewel het hier in wezen ook algemene regels betreft, zijn deze vanwege hun meer bijzondere karakter in een apart hoofdstuk opgenomen.

7.1.4 **Wet algemene bepalingen omgevingsrecht**

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. Het doel van deze wet is om te komen tot een samenhangende beoordeling in één procedure van verschillende activiteiten die invloed hebben op de fysieke leefomgeving.

De Wabo heeft tot gevolg dat verschillende vergunningen worden verleend in één besluit, de omgevingsvergunning. Ook vergunningen en ontheffingen op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) vallen onder de Wabo.

Voor het bestemmingsplan heeft dit gevolgen voor de gebruikte terminologie. Termen als 'aanlegvergunning', 'sloopvergunning', 'ontheffing' en 'bouwvergunning' zijn vervangen door 'omgevingsvergunning ten behoeve van...'.

7.2 Dit bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld. De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit bestemmingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

Bijzonderheden in dit bestemmingsplan

De regels in dit bestemmingsplan zijn opgezet aan de hand van hetgeen hierboven is beschreven. Tevens is aangesloten bij de meest actuele landelijke standaard voor de regels en de verbeelding, te weten de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012.

7.3 Bestemmingen

Onderhavig bestemmingsplan kent de bestemmingen 'Bedrijventerrein', 'Waarde - Archeologie middelhoog' en 'Waterstaat - Waterlopen'.

Bestemming 'Bedrijventerrein'

De gronden in het plangebied zijn primair bestemd voor bedrijven met een milieucategorie tot en met categorie 3.1, erven en terreinen. Ter plaatse is middels een specifieke aanduiding geregeld dat het parkeren en stallen van auto's toegestaan is. Binnen het plangebied zijn uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde toegestaan. Er is tevens een voorwaardelijke verplichting opgenomen die stelt dat gebruik conform het bedrijfsdoeleinde slechts is toegestaan dan nadat de landschappelijke inpassing is gerealiseerd. Ook geldt een verbodsbepaling voor het wijzigen of verwijderen van deze landschappelijke inpassing.

Waarde - Archeologie middelhoog

Ter bescherming van de archeologische waarden is deze archeologische dubbelbestemming overgenomen uit het vigerende bestemmingsplan. Voor onderhavig plan vormt deze dubbelbestemming overigens geen belemmering.

Waterstaat - Waterlopen

Ter bescherming van de aangrenzende A-watgang is een dubbelbestemming opgenomen voor de 5-m vrijwaringszone van deze watgang. Deze ligt voor een klein deel binnen het plangebied. Binnen het landschappelijke inrichtingsplan is hier overigens al rekening mee gehouden.

8 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12 lid 2 van de Grondexploitatiewet kan de gemeenteraad bij besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is.

Ten behoeve van onderhavig grondexploitatie heeft de gemeente met de ontwikkelende partij een (anterieure) exploitatieovereenkomst gesloten waarin de kosten voor de grondexploitatie worden verhaald op deze ontwikkelende partij. Hiermee is het verhaal van kosten anderszins verzekerd. Het opstellen van een exploitatieplan is derhalve niet meer noodzakelijk.

9 Overleg en inspraak

9.1 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 28 juli 2017 voor 4 weken ter inzage gelegen. In de separate bijlage 'inspraaknota' zijn de binnengekomen inspraakreacties besproken en beantwoord.

9.2 Overleg

Het voorontwerpbestemmingsplan is toegestuurd aan diverse vooroverlegpartners. In de separate bijlage 'vooroverlegnota' zijn de binnengekomen vooroverlegreacties besproken en beantwoord.

9.3 Zienswijzen

Met ingang van vrijdag 6 april 2018 heeft het ontwerpbestemmingsplan voor 6 weken ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend: