

Bestemmingsplan Partiële herziening verplaatsing supermarkt te Diessen

Gemeente Hilvarenbeek

Onherroepelijk



Bestemmingsplan Partiële herziening verplaatsing supermarkt te Diessen

Gemeente Hilvarenbeek

Onherroepelijk

Rapportnummer:	211X04174.058529_1_4
Datum:	16 december 2011
Contactpersoon opdrachtgever:	Plasmans Holding, de heer T. Plasmans
Projectteam BRO:	Pascal Hendriks, Lenny van Oort, Jasmijn van Tilburg, Natasja de Vroom
Concept:	maart 2010
Voorontwerp:	maart 2011
Ontwerp:	augustus 2011
Vaststelling:	15 december 2011
Onherroepelijk:	3 februari 2012
Trefwoorden:	-
Bron foto kaft:	Hollandse Hoogte (4)
Beknopte inhoud:	-

BRO Hoofdvestiging
Postbus 4
5280 AA Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
F +31 (0)411 850 401
E info@bro.nl

Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	3
1.1 Achtergrond en doel van het plan	3
1.2 Leeswijzer	3
1.3 Ligging en begrenzing plangebied	5
1.4 Ontstaansgeschiedenis kern Diessen	5
1.5 Huidige situatie en omgeving	7
1.6 Vigerend bestemmingsplan	7
2. ONTWIKKELING	11
3. BELEIDSKADERS	13
3.1 Rijksbeleid	13
3.2 Provinciaal en regionaal beleid	14
3.3 Gemeentelijk beleid	17
4. MILIEUHYGIËNISCHE ASPECTEN EN GEBIEDSWAARDEN	21
4.1 Flora en Fauna	21
4.2 Bodem	23
4.3 Externe veiligheid	24
4.4 Bedrijven en Milieuzonering	25
4.5 Geur	27
4.6 Kabels en leidingen	27
4.7 Luchtkwaliteit	28
4.8 Geluid	29
4.9 Waterhuishouding	30
4.10 Verkeer en parkeren	34
4.11 Archeologische en cultuurhistorische waarden	38
4.12 Distributie Planologisch Onderzoek (DPO)	39
5. JURIDISCHE PLANOPZET	41
5.1 Algemene opzet	41
5.2 Toelichting op de verbeelding	42
5.3 Toelichting op de regels	42

6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	45
6.1 Economische uitvoerbaarheid	45
6.1.1 Financieel economische haalbaarheid	45
6.1.2 Verhaal van kosten	45
7. OVERLEG EN INSPRAAK	47
7.1 Inspreek	47
7.2 Overleg	47
BIJLAGEN	
Bijlage 1: Verkeersonderzoek	

1. INLEIDING

1.1 Achtergrond en doel van het plan

Plasmans Holding, de initiatiefnemer, is voornemens om de huidige supermarkt aan de Kerkstraat te Diessen (gemeente Hilvarenbeek) te verplaatsen naar de Julianastraat in dezelfde kern. Op de initiatieflocatie is in de huidige situatie de showroom van het naastgelegen autobedrijf Vingerhoets gevestigd. Het bestaande gebouw zal intern worden verbouwd tot supermarkt en zal aan de zuidzijde worden uitgebreid met circa 412 m².

De initiatiefnemer wenst haar supermarkt uit te breiden, om onder meer op de wensen uit de lokale markt in te kunnen spelen en de supermarkt, als lokaal ondersteunende voorziening, in het dorp te kunnen behouden. Gekozen is om de supermarkt te verplaatsen naar de Julianastraat, omdat op de huidige locatie aan de Kerkstraat te Diessen geen ruimte aanwezig is om de supermarkt uit te breiden. Op de locatie aan de Julianastraat is voldoende ruimte aanwezig voor de uitbreiding van de supermarkt met de benodigde parkeergelegenheid.

De realisatie van de supermarkt past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. De beoogde ontwikkeling kan echter wel mogelijk gemaakt worden met behulp van een partiële herziening van het bestemmingsplan. Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hilvarenbeek hebben in de brief van 17 februari 2010 aangegeven onder voorwaarden medewerking te willen verlenen aan de vestiging van een supermarkt op het perceel Julianastraat 38-40 in Diessen.

Onderhavig plan vormt de juridische basis voor de voorgestane ontwikkeling.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de ontwikkeling.

In hoofdstuk 3 van het onderliggende bestemmingsplan wordt het nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke (relevante) beleid kort beschreven. Vervolgens wordt aangegeven wat dit concreet voor gevolgen heeft voor het plangebied.

In hoofdstuk 4 worden de planologisch relevante aspecten behandeld. Dit zijn de milieuhygiënische aspecten, zoals geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid etc. en de gebiedswaarden zoals archeologie, water, flora en fauna etc.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de juridische visie, waarin onder andere de systematiek van de regels wordt uiteengezet en de betreffende bestemmingen.

In hoofdstuk 6 en 7 worden respectievelijk de economische en de maatschappelijke haalbaarheid van het plan onderzocht.



Figuur 1: Luchtfoto ligging plangebied

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt aan de noordzijde van de kern Diessen, aan de Julianastraat. Vanuit de Julianastraat loopt een weg naar de achterzijde van het terrein, die tevens als ontsluiting dient voor de omringende bedrijven. Het plangebied wordt aan de noord- en oostzijde begrensd door de Julianastraat, aan de zuidzijde loopt tevens de Julianastraat verder door en bevindt zich de Rijtseweg, aan de westzijde is de Docfastraat gelegen.

Het perceel is kadastraal bekend als gemeente Hilvarenbeek, sectie C, nummers 6000, 5716 en 2649.

1.4 Ontstaansgeschiedenis kern Diessen

Diessen is ontstaan op de hoger gelegen zandgronden direct gelegen aan de Reusel (voorheen Dieze!). Naast de gunstige grondslag is de aanwezigheid van de verbindingsweg tussen Hilvarenbeek en Middelbeers een belangrijke reden geweest voor de eerste boeren om zich in Diessen te vestigen. Bij de ontwikkeling van het dorp hebben de toenmalige gehuchten Haghorst en Baarschot een belangrijke rol gespeeld. Hoewel ze tamelijk ver van elkaar verwijderd zijn, vormen ze toch een belangrijke drie-eenheid. De ligging van Baarschot ten zuiden van het dorp en door de ligging van Annanina's Rust en daarmee de afwezigheid van landbouwgrond ten noorden van de Provinciale weg heeft ertoe geleid dat de ontwikkelingsrichting van Diessen voornamelijk naar het zuiden heeft plaatsgevonden. Veelzeggend voor het karakter van Diessen is dat de functionele binding met de agrarische clusters Haghorst en Baarschot sterker is geweest dan die met Hilvarenbeek en Middelbeers. Het overwegend agrarisch karakter, en daarmee de binding met Haghorst, Baarschot en het landschap, hebben de groeirichting van Diessen bepaald. Dit is een groot verschil met de groeiwijze van Hilvarenbeek. Hier heeft de relatie met omliggende dorpen, waaronder Diessen, de groeirichting bepaald. Er zijn, ook in het geval van Diessen, twee soorten linten te onderscheiden, namelijk het verbindende lint met Hilvarenbeek en Middelbeers en de landschapsverbinders met de agrarische clusters Haghorst en Baarschot.

Het verbindende lint:

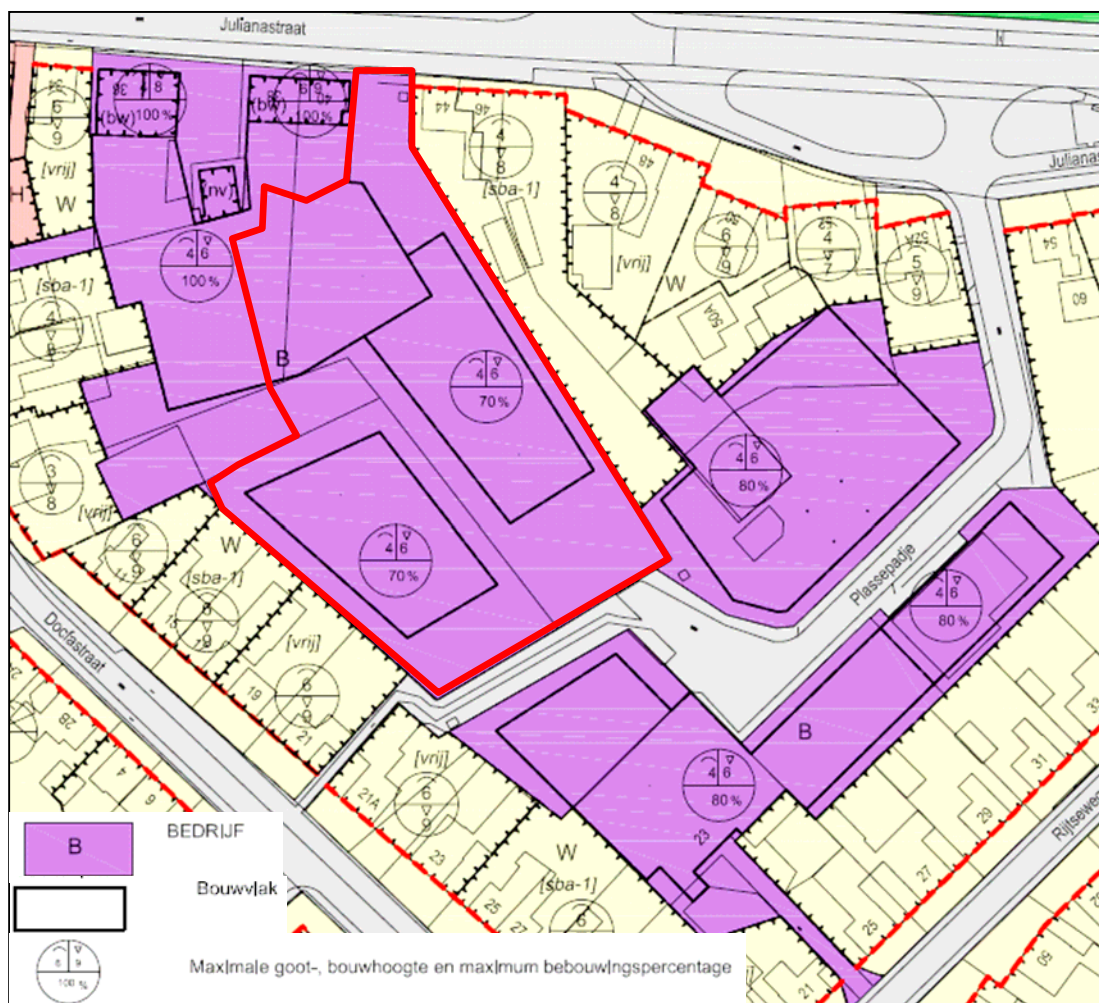
De Provinciale weg naar Middelbeers en Hilvarenbeek. Doordat dit lint een beperkte functionele relatie heeft met de agrarische functie heeft dit lint slechts in een beperkte mate de groeirichting van Diessen bepaald.

De landschapsverbinders:

Heuvelstraat, Molenstraat en de later verlengde Rijtseweg, en de clustering Laarstraat, Echternachstraat en Heuvelmansstraat hebben met name de relatie tussen Diessen met de omliggende clusters Baarschot en Haghorst gelegd. Hier lagen de gronden die het beste voor landbouw geschikt waren. De landschapsverbinders, werden steeds meer door boeren bewoond. De functionele, agrarische relatie met de gehuchten heeft deze vestigingskeuze bepaald. Deze landschapsverbinders hebben voor een groot deel de groeirichting van Diessen bepaald.

De gemeente Hilvarenbeek bestaat uit 6 kernen, te weten: Hilvarenbeek, Esbeek, Biest-Houtakker, Diessen, Baarschot en Haghorst. Diessen is na Hilvarenbeek de grootste kern in de gemeente, gelegen op enkele kilometers van de hoofdkern.

De hoofdstructuur van Diessen wordt in hoge mate bepaald door historische linten als de Julianastraat/Beekseweg, Molenstraat, Heuvelstraat en Willibrordusstraat. Het historische centrum van het dorp ligt bij de Willibrorduskerk. Het huidige centrum strekt zich uit van de kerk langs de Willibrordusstraat tot aan de Julianastraat. Hier is detailhandel, horeca en ook het voormalige gemeentehuis te vinden. Achter het voormalige gemeentehuis ligt het Burgemeester Otjespark. Ten noordwesten en noordoosten van het centrum zijn twee bedrijvenlocaties aanwezig.



Figuur 2: Uitsnede vigerende bestemmingsplankaart 'Kern Diessen'

1.5 Huidige situatie en omgeving

Omgeving

Het plangebied is gelegen aan de Julianastraat te Diessen binnen de gemeente Hilvarenbeek. De Julianastraat/Beekseweg vormt een belangrijke doorgaande verbinding. De Julianastraat is een gebied waar functiemenging plaatsvindt. Aan de Julianastraat zijn woonhuizen, maar ook detailhandel, horeca, kantoren en bedrijven gevestigd.

Het plangebied grenst aan de noordzijde aan de Julianastraat waar twee (bedrijfs)woningen zijn gelegen en het autobedrijf Vingerhoets. Het autobedrijf Vingerhoets ligt tevens aan de westzijde van het plangebied waarachter veelal woningen zijn gesitueerd en aan de oost- en zuidzijde van het plangebied liggen enkele bedrijven, zoals een bouwbedrijf.

Planlocatie

Het plangebied bestaat momenteel uit een showroom, behorende bij het autobedrijf Vingerhoets op het terrein aan de Julianastraat. Het plangebied is momenteel geheel bebouwd en verhard.

1.6 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied is gelegen binnen het bestemmingsplan “Kern Diessen” van de gemeente Hilvarenbeek, vastgesteld op 12 maart 2009 door de raad van Hilvarenbeek.

Bestemmingsomschrijving

De voor “bedrijf” aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. bedrijven als vermeld in de staat van bedrijfsactiviteiten behorende tot ten hoogste milieucategorie 2;

alsmede voor:

- b. bedrijfswoningen, met aan huis verbonden beroepen;
- c. productiegebonden detailhandel;
- d. erven en terreinen;
- e. nutsvoorzieningen;
- f. paden, parkeervoorzieningen, groen en water;
- i. overige bijbehorende voorzieningen;

met bijbehorende:

- j. hoofdgebouwen;
- k. aan- en uitbouwen;
- l. bijgebouwen;
- m. overkappingen;
- n. overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Ten aanzien van de in bovenstaande artikel genoemde functies geldt de beperking dat detailhandel en zelfstandige kantoren niet zijn toegestaan, met uitzondering van productiegebonden detailhandel.

Bouwregels

Bouwen is uitsluitend toegestaan ten dienste van de in bovenstaande artikel omschreven doeleinden en met inachtneming van onder meer het bepaalde in de volgende regels:

- a. gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;
- b. het bebouwingspercentage mag maximaal 100 % bedragen;
- c. de inhoud van een bedrijfswoning mag ten hoogste 500 m³ bedragen;
- d. bijgebouwen mogen uitsluitend op een afstand van ten minste 3 m achter de voorgevel van hoofdgebouwen worden gebouwd;
- e. aan- en uitbouwen mogen uitsluitend aan bedrijfswoningen worden gebouwd;
- f. aan- en uitbouwen mogen uitsluitend op een afstand van ten minste 3 m achter de voorgevel van de bedrijfswoning worden gebouwd;
- g. overkappingen mogen uitsluitend op een afstand van ten minste 1 m achter de voorgevel van het hoofdgebouw worden gebouwd;
- h. op het bouwen van tot het hoofdgebouw behorende ondergeschikte bouwdeelen, zoals erkers, is tevens artikel 20.4 van toepassing;
- i. de goot- en/of bouwhoogte van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste bedragen voor:
 - 1. goothoogte bouwhoogte;
 - 2. hoofdgebouwen 4 m en 6 m;
 - 3. aan- en uitbouwen 3 m 5,5 m;
 - 4. bijgebouwen 3 m 5,5 m;
 - 5. overkappingen - 3 m;
 - 6. bedrijfsinstallaties - 6 m;
 - 7. erfafscheidingen - 2 m;
 - 8. overige bouwwerken;
 - 9. geen gebouwen zijnde - 3 m.

Afwijking vigerende bestemmingsplan

Binnen het vigerende bestemmingsplan is binnen het plangebied de vestiging van een supermarkt niet toegestaan. Tevens valt de uitbreiding van de supermarkt buiten het bouwvlak. Het plan is hiermee zowel functioneel als ruimtelijk in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Om de vestiging van de supermarkt juridisch-planologisch mogelijk te maken dient een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden. Onderliggend plan voorziet hierin.

2. ONTWIKKELING

Algemeen

De initiatiefnemer is voornemens de huidige supermarkt aan de Kerkstraat te Dies-sen (gemeente Hilvarenbeek) te verplaatsen naar de Julianastraat in dezelfde kern. In de huidige situatie bestaat deze locatie uit een showroom behorende bij het naastgelegen autobedrijf Vingerhoets.

Supermarkt

De supermarkt heeft een totale oppervlakte van circa 1.150 m² bvo welke groten-deels in de bestaande showroom gevestigd wordt. Om een volwaardige supermarkt op de beoogde locatie te kunnen realiseren is een uitbreiding van de bestaande showroom nodig. In het bestaande gebouw vinden slechts interne verbouwingen plaats. De uitbreiding vindt plaats aan de zuidzijde van het bestaande gebouw en dient als ruimte voor magazijn, personeel en kantoor. De oppervlakte van de uitbreiding bedraagt circa 412 m². Op het dak van de uitbreiding worden ventilatoren voor koeling met een inhoud van circa 8,45 m³ gerealiseerd.

De ingang van de winkel is gesitueerd aan de zuidzijde van het gebouw, in de gevel van de uitbreiding. Aan deze zijde van het gebouw is tevens een opvangbox voor winkelwagens gesitueerd en ruimte gereserveerd voor het stallen van fietsen. De overkapping van deze opvangbox heeft een hoogte van circa 2,5 m. Verder wordt de ingang voorzien van een reclame-uiting tegen het boeideel.

Verder is in verband met veiligheid in de noordgevel van het bestaande gebouw een nooduitgang aangebracht.

Verkeer en parkeren

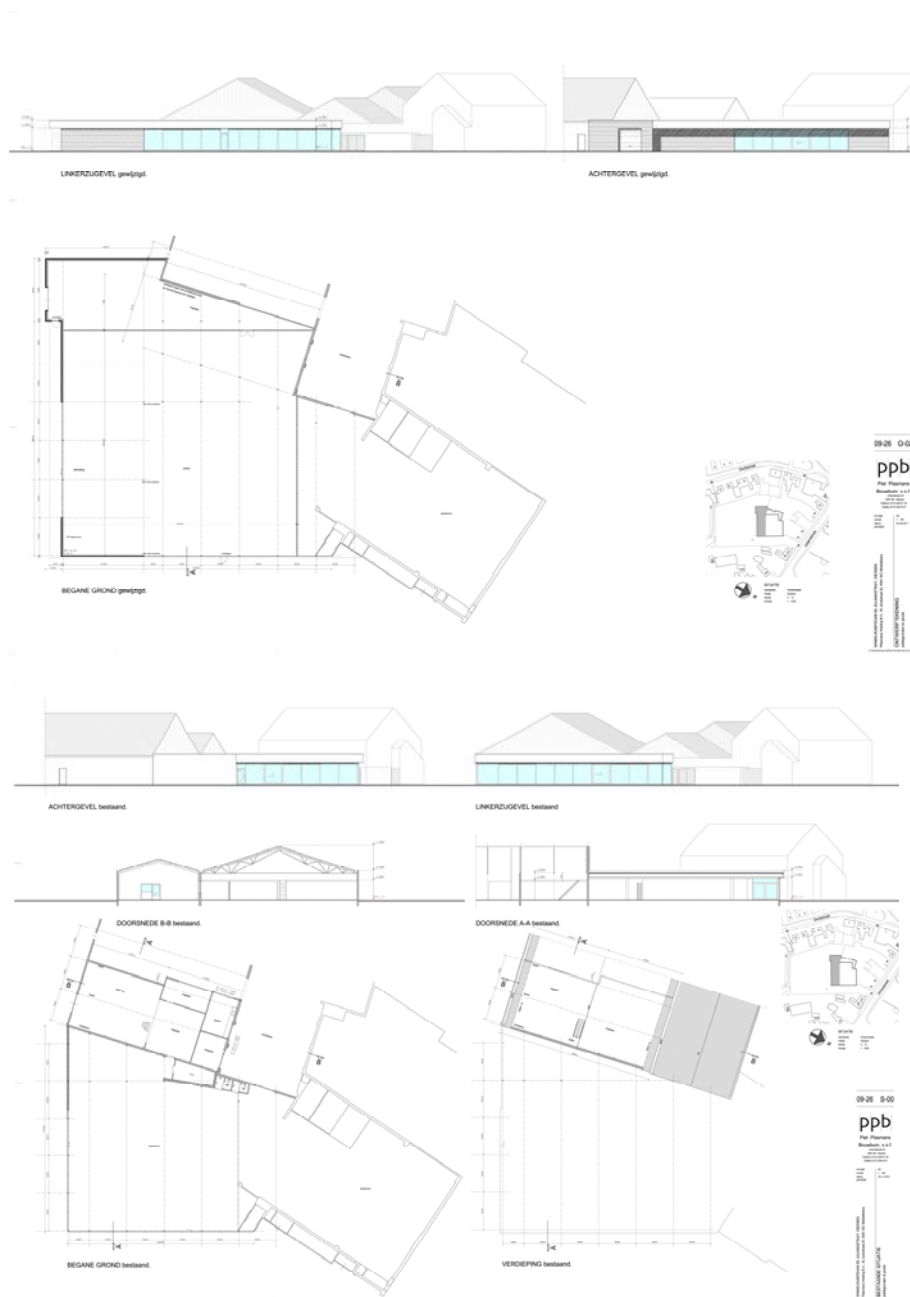
De gemeente Hilvarenbeek heeft ten aanzien van het principeverzoek medewerking toegezegd onder de voorwaarden dat aan specifieke eisen met betrekking tot ver-keer zal worden voldaan. Deze eisen zijn vertaald in het bouwplan en de inrichting van het terrein.

Verkeer

De aansluiting van het perceel op de Julianastraat (N395) wordt uitsluitend gebruikt door bezoekers met (brom)fiets of personenauto, om het terrein op te rijden. Het perceel via deze aansluiting verlaten wordt alleen toegestaan voor fietsers en voet-gangers. Het andere verkeer verlaat het perceel aan de achterzijde via het doodlo-pende gedeelte Julianastraat (nabij Plassepadje). Vrachtauto's ten behoeve van de bevoorrading van de supermarkt bereiken het terrein ook via het doodlopende ge-deelte Julianastraat.

Parkeren

De geplande supermarkt heeft een parkeerbehoefte van 52 parkeerplaatsen. De berekening van deze parkeerbehoefte is opgenomen in paragraaf 4.10. Op het perceel zijn 71 parkeerplaatsen voor gebruik door supermarktbezoekers gepland. De parkeerbehoefte van de supermarkt kan in voldoende mate worden opgevangen op eigen terrein.



Figuur 3: bouwplan supermarkt Julianastraat te Diessen

(Bron: Piet Plasmans Bouwburo v.o.f., Tekening 'Bestaande situatie' (boven) 09-26 S-00
16 november 2010, Tekening 'Ontwerptekening' (onder) 09-26 O-02, 22 februari 2011)

3. BELEIDSKADERS

In dit hoofdstuk worden de beleidskaders en de planologische aspecten die van belang zijn voor de ontwikkeling behandeld. Middels beknopte samenvattingen van beleidsnota's en -plannen wordt een overzicht verkregen. Achtereenvolgens is ingegaan op het relevante Rijks-, en provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid.

3.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte¹

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening in werking getreden. Op grond van artikel 9.1.2 lid 1 Overgangsrecht Wro is bepaald dat een planologische kernbeslissing (zoals de Nota Ruimte) gelijkgesteld wordt met een structuurvisie. Het recht van de planologische kernbeslissing zoals gold voor het tijdstip van inwerkingtreding van de Wro blijft van toepassing.

In de Nota Ruimte wordt het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat in Nederland beschikbaar is. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid.

Om deze doelen te bereiken wil het rijk verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. 'Bundeling van verstedelijking in infrastructuur' en 'organisatie in stedelijke netwerken' zijn beleidsstrategieën die gehanteerd worden voor economie, infrastructuur en verstedelijking. De daaruit afgeleide beleidsdoelen zijn:

- ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra;
- verstedelijking van de economische kerngebieden;
- verbetering van de bereikbaarheid;
- verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden;
- bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden;

¹ De Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal hebben ingestemd met de nota op respectievelijk 17 mei 2005 en 17 januari 2006. Met de bekendmaking op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte formeel in werking getreden.

- afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding;
- waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Het plangebied behoort niet tot de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Gemeenten mogen hier samen met de provincie de gewenste ruimtelijke invulling bepalen, binnen de beleidsdoelen en –regels die het rijk stelt. De algemene basiskwaliteit is de ondergrens voor alle ruimtelijke plannen, dus datgene waar een ruimtelijk plan minimaal aan moet voldoen. De Nota Ruimte bevat hier generieke regels voor, waaraan alle betrokken partijen zijn gebonden. Op het gebied van economie, infrastructuur en verstedelijking gaat het bijvoorbeeld om het bundelingbeleid, het locatiebeleid, een goede balans tussen rode (stedelijke) en groen/blauwe (natuur en water) functies, milieuwetgeving en veiligheid. Op het gebied van water, natuur en landschap geldt de basiskwaliteit op punten als de watertoets, functiecombinaties met water en het groen in en om de stad.

Doorwerking plangebied

De ontwikkeling die met dit bestemmingsplan wordt beoogd, betreft de hervestiging van een supermarkt binnen bestaand stedelijk gebied. Er wordt geen nieuw ruimtebeslag op het buitengebied gedaan.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

De provincie Noord-Brabant is op dit moment bezig met het opstellen van nieuw provinciaal beleid. Op 1 juni 2010 is de Verordening Ruimte fase 1 in werking getreden. Daarmee is de Paraplunota (met alle bijbehorende beleidsdocumenten) ingetrokken. De Verordening Ruimte fase 2 is op 17 december 2010 vastgesteld en treedt op 1 maart 2011 in werking. De nieuwe Structuurvisie ruimtelijke ordening is op 1 oktober 2010 vastgesteld door Provinciale Staten en op 1 januari 2011 in werking getreden. Gezien de termijn waarop een en ander in werking treedt, wordt hierna ingegaan op de (nieuwe) Structuurvisie ruimtelijke ordening en de Verordening Ruimte fase 1 en 2.

Structuurvisie ruimtelijke ordening

De provincie geeft in de structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De provincie kiest voor een duurzame ontwikkeling waarin de kwaliteiten van de provincie sturend zijn bij de ruimtelijke keuzes die de komende jaren op de provincie afkomen. Nieuwe ontwikkelingen moeten bijdragen aan de kracht en identiteit van Noord-Brabant.

De provincie streeft naar een complete kennis- en innovatieregio. Daarvoor zijn een aantrekkelijke woon- en leefomgeving, natuur- en landschapsontwikkeling, een robuust verkeer- en vervoersysteem en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor be-

drijven van cruciaal belang. De ruimtelijke visie van de provincie bestaat op hoofdlijnen uit een robuust en veerkrachtig natuur- en watersysteem met aandacht voor hoogwaterbescherming, droogte en biodiversiteit. Een multifunctioneel landelijk gebied, waar de functies landbouw, recreatie en natuur in relatie tot elkaar ruimte krijgen. Met aandacht voor cultuurhistorische waarden en de leefbaarheid van kleine kernen. En een gevarieerd en aantrekkelijk stedelijk gebied, met sterke steden, groene geleidingszones en uitloopgebieden (intensieve recreatie, stadslandbouw). Met aandacht voor sterke regionale economische clusters, (inter) nationale bereikbaarheid, knooppuntontwikkeling (zowel in de centra als aan de randen van de steden). Dit is vertaald in de volgende 13 provinciale ruimtelijke belangen:

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

Voor de ontwikkeling die met onderhavig bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, speelt het belang van concentratie van verstedelijking een rol.

Concentratie van verstedelijking

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

Naast concentratie van verstedelijking wil de provincie binnen de stedelijke structuur het volgende bereiken:

- zorgvuldig ruimtegebruik;
- meer aandacht voor ruimtelijke kwaliteit;
- betere verknoping van stedelijke ontwikkelingen aan de infrastructuur;
- versterking van de economische kennisclusters.

Voor de ontwikkeling die met onderhavig bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, spelen de elementen 'zorgvuldig ruimtegebruik' en 'meer aandacht voor ruimtelijke kwaliteit' een rol.

Zorgvuldig ruimtegebruik

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

Meer aandacht voor ruimtelijke kwaliteit

Karakteristieke verschillen tussen dorpen en steden vervagen. Uitbreidingswijken en werklocaties in steden en dorpen gaan steeds meer op elkaar lijken. De provincie wil dat nieuwe ontwikkelingen meer inspelen op het karakter en de kwaliteit van de plek. Door bij stedelijke ontwikkelingen uit te gaan van het verschil in omvang en karakter van de verschillende kernen, wordt het contrast tussen stad en dorp behouden. Dit versterkt de identiteit en aantrekkelijkheid van kernen en hun relatie met het omliggende landschap.

Doorwerking plangebied

De ontwikkeling die met onderhavig bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, betreft de realisatie van een supermarkt in een bestaand pand op een perceel binnen bestaand stedelijk gebied, te weten in de kern (Diessen) in het landelijk gebied. De bebouwing sluit aan bij de omliggende bebouwing waardoor de karakteristiek van de kern in tact blijft en er sprake is van het instandhouden van de ruimtelijke kwaliteit in het gebied. Daarnaast is er met de voorgestane ontwikkeling sprake van inbreiding en daarmee van zorgvuldig ruimtegebruik.

Verordening Ruimte fase 1 en 2

Vanaf 1 juni 2010 geldt de Verordening Ruimte fase 1. In de verordening staan onderwerpen uit de provinciale structuurvisie, waarbij is aangegeven welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. Deze verordening bestaat uit kaartmateriaal en regels waarmee gemeenten rekening moeten houden bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De Verordening fase 1 bevat regels voor:

- Regionaal perspectief voor wonen en werken;
- Ruimte-voor-ruimteregeling;
- GHS-natuur/EHS;
- Bescherming tegen wateroverlast en overstromingen;
- Grond- en oppervlaktewatersysteem;
- Land- en tuinbouw (integrale zonering, glas, TOV).

Doorwerking plangebied

Het plangebied ligt binnen gronden die op de kaarten behorende bij de Verordening Ruimte als 'bestaand stedelijk gebied' zijn aangeduid. Dit is gebied dat het bestaande ruimtebeslag van een kern bevat ten behoeve van een samenhangende ruimtelijke structuur van stedelijke functies. Stedelijke ontwikkelingen kunnen uitsluitend plaatsvinden in het bestaand stedelijk gebied.

Uitwerkingsplan Hilvarenbeek en Oisterwijk

Het uitwerkingsplan² is een ruimtelijk plan op het regionale schaalniveau. Het vormt een kader voor ruimtelijke ontwikkelingen. Het uitwerkingsplan geeft de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen weer en bevat voor onderdelen afspraken over de realisering daarvan. In deze plannen wordt vastgelegd hoe het programma voor woningbouw en bedrijventerreinontwikkeling verdeeld wordt, welke locaties worden ontwikkeld en in welke volgorde en tempo dat programma gerealiseerd wordt. Het plangebied is hierbinnen aangewezen als gebied voor 'beheer en intensivering'. Intensivering kan nodig zijn waar dat vanwege de ruimtelijke kwaliteiten mogelijk en verantwoord is.

Doorwerking plangebied

Met onderhavig plan vindt een vorm van intensivering plaats. Een bestaand pand wordt hergebruikt voor een andere functie, binnen een gebied waar functiemenging voorkomt. Een supermarkt kan gezien worden als een passende functie binnen een gemengd gebied, indien het woonleefklimaat voor de omwonenden niet onevenredig wordt aangetast.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Hilvarenbeek³

De gemeente Hilvarenbeek zet met haar structuurvisie Hilvarenbeek in op een gemeente te zijn waarin het voor iedereen goed wonen, goed leven en goed werken is, nu en in de toekomst. Met de structuurvisie wil de gemeente regie voeren op de ontwikkelingen en processen die voor de toekomst van Hilvarenbeek van belang zijn. Ontwikkelingen die het goed wonen, leven en werken ondersteunen en verbeteren wil de gemeente kunnen faciliteren en stimuleren. Ontwikkelingen die afbreuk doen aan de toekomst van Hilvarenbeek wil de gemeente waar mogelijk voorkomen. De structuurvisie blikt vooruit op al deze ontwikkelingen.

De gemeente heeft met deze visie niet zozeer een toekomstvisie als wel een toetsingskader voor initiatieven voor de komende jaren. Hier en daar maakt de visie een doorkijk op langere termijn.

² Provincie Noord-Brabant, Hilvarenbeek en Oisterwijk, 21-12-2004

³ Structuurvisie Hilvarenbeek, gemeente Hilvarenbeek, BRO, Boxtel, 25 februari 2010.

Het plangebied is gelegen in het gebied wat is aangemerkt als 'Diessen, overige bedrijventerreinen'. Dit gebied bestaat uit kleine bedrijfslocaties, die dichtbij of in woongebieden gelegen.

De volgende toetsingcriteria ten aanzien van ruimtelijk karakter, economie en werken gelden voor deze gebieden.

Ruimtelijk karakter

1. Bestaande bedrijven mogen groeien. Intensivering van de terreinen is mogelijk door een hoger bebouwingspercentage toe te staan. Het toestaan van een hogere bouwhoogte is om grote hoogteverschillen met de omliggende woningen te voorkomen, niet wenselijk;
2. Op het moment dat uit een behoeftepeiling blijkt dat intensivering van de bestaande terreinen niet meer voldoende capaciteit biedt zullen nieuwe bedrijfslocaties elders in de gemeente Hilvarenbeek worden ontwikkeld. Uitbreiding van deze terreinen moet voorkomen worden.

Economie en werken

1. Bestaande bedrijven kunnen blijven uitbreiden binnen de kaders van het provinciaal beleid en milieuwetgeving;
2. Nieuwe bedrijven moeten beperkt blijven tot maximaal milieucategorie 3.2 en mogen geen extra milieuhinder opleveren voor de omliggende functies.

De gemeente Hilvarenbeek geeft in haar structuurvisie aan dat gezorgd moet worden voor een compleet basisaanbod en het faciliteren van accommodaties (ontwikkelingen die altijd mogelijk moeten zijn). Diessen en Hilvarenbeek zijn beide hoofdverzorgingskernen, waarbij zij een verzorgingsfunctie vervullen ten opzichte van omliggende kernen. De gemeente streeft naar een breed aanbod aan voorzieningen, kwaliteitsversterking en clustering. Zij wil dan ook planologisch ruimte bieden aan vestigingsmogelijkheden voor commerciële voorzieningen, bij voorkeur in en nabij het centrum / de linten. De gemeente is tevens van mening dat het faciliteren van duurzame commerciële voorzieningen een ontwikkeling is die zou moeten kunnen.

Doorwerking plangebied

Met onderhavige ontwikkeling wordt de huidige supermarkt aan de Kerkstraat verplaatst naar een locatie aan de Julianastraat. Hiermee wordt een bestaande basisvoorziening voor Diessen behouden. Op de nieuwe locatie krijgt de supermarkt de ruimte om te groeien naar een omvang die nodig is om de supermarkt ook voor de toekomst te behouden. De bewoners van de kern Diessen wensen dat bestaande voorzieningen, zoals de supermarkt, in de kern Diessen behouden blijven en waar mogelijk versterkt worden. De supermarkt vormt dan ook een lokaal ondersteunde voorziening in de kern Diessen. Om onder meer op de wensen uit de lokale markt in

te kunnen spelen en de supermarkt te kunnen behouden in het dorp is de initiatiefnemer voornemens de supermarkt uit te breiden. Op de huidige locatie is dit niet mogelijk, waardoor verplaatsing van de supermarkt naar een andere locatie noodzakelijk is.

De locatie aan de Julianastraat is een passende locatie voor de vestiging van een supermarkt, omdat onder meer in dit gebied / lint sprake is van functiemenging, de locatie goed bereikbaar is en voor de gewenste omvang van de supermarkt voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is. Het bestaande terrein wordt hiermee geïntensiveerd.

4. MILIEUHYGIËNISCHE ASPECTEN EN GEBIEDSWAARDEN

Er bestaat een duidelijke relatie tussen milieubeleid, landschap en ruimtelijke ordening. De milieu- en landschapskwaliteit vormen een belangrijke afweging bij de ontwikkeling van ruimtelijke functies. Bij de afweging van het al dan niet toelaten van ruimtelijke functies dient te worden onderzocht welke milieuhygiënische en waterhuishoudkundige aspecten daarbij een rol spelen. In deze paragraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op flora- en fauna, bodem, bedrijfshinder, externe veiligheid, kabels en leidingen, luchtkwaliteit, geluid, watertoets, verkeer en parkeren, archeologische en cultuurhistorische waarden en de resultaten uit het Distributie Planologisch Onderzoek (DPO).

4.1 Flora en Fauna

De bescherming van de natuur is in Nederland vastgelegd in respectievelijk de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet. Deze wetten vormen een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatig gebiedsbescherming plaats door middel van de ecologische hoofdstructuur (EHS), die is geïntroduceerd in het 'Natuurbeleidsplan' (1990) van het Rijk en op provinciaal niveau in Verordening ruimte is uitgewerkt.

Natuurwetgeving

De *Natuurbeschermingswet* heeft betrekking op de Europees beschermde Natura-2000-gebieden en de Beschermde natuurmonumenten. Ruimtelijke ontwikkelingen die effecten hebben op de vastgestelde natuurwaarden van deze gebieden, zijn in beginsel niet toegestaan. Indien er een kans bestaat dat effecten zullen optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden.

De *Flora- en faunawet* heeft betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek) vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten (uit de groepen kevers, mieren, schelp- en schaaldieren) en op een honderdtal vaatplanten. Bij ruimtelijke ontwikkelingen hoeft echter alleen rekening gehouden te worden met de juridisch zwaarder beschermde soorten uit 'tabel 2' en 'tabel 3' van de Flora- en faunawet, en met vogels. Voor deze soorten moet een ontheffing worden aangevraagd wanneer een ruimtelijke ontwikkeling leidt tot schade aan de soort of verstoring van leefgebied. Voor soorten van 'tabel 3' en vogels geldt hierbij een strenger afwegingskader dan voor soorten van 'tabel 2'. Voor soorten van 'tabel 2' en vogels geldt bovendien dat een ontheffing niet nodig is

wanneer gewerkt wordt conform een door LNV goedgekeurde gedragscode. Momenteel zijn echter nog geen algemeen toepasbare gedragscodes voorhanden.

Methode van toetsing

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is een toetsing aan de natuurwetgeving verplicht. Om de bouw van de supermarkt binnen het plangebied te realiseren, wordt de bestaande autoshowroom gedeeltelijk gesloopt. Als gevolg hiervan is het mogelijk dat beschermde vleermuizen en vogels worden beïnvloed. Een verkennende inventarisatie naar het voorkomen van vleermuizen en vogels en de mogelijke effecten van de ruimtelijke ontwikkeling op deze soorten binnen het plangebied is uitgevoerd⁴. Dit onderzoek is opgenomen als separate bijlage. Onderstaand zijn kort de conclusies van dit onderzoek beschreven.

Conclusies en aanbevelingen

Ten aanzien van het aspect flora is het plangebied momenteel geheel bebouwd en/of verhard. Voor de uitbreiding van het gebouw hoeven geen bomen verwijderd te worden. Op de planlocatie komen geen bijzondere of beschermde soorten voor. In de planvorming hoeft daarom geen rekening gehouden te worden met beschermde plantensoorten. Het voorkomen van (streng) beschermde grondgebonden zoogdiersoorten is door het huidige gebruik en de aanwezige verhardingen redelijkerwijs uit te sluiten.

Uit het onderzoek blijkt dat het plangebied te verstedelijkt is om een wezenlijk onderdeel te vormen als foerageergebied voor vogels. Vogelnesten zijn uitsluitend beschermd gedurende de periode dat deze nesten in gebruik zijn, dat wil zeggen de broed- en nestperiode (maart tot september). Het is in de praktijk niet mogelijk om een ontheffing te verkrijgen voor het verwijderen of verstoren van deze nesten in deze periode. Het is daarom aan te bevelen om voorafgaand aan de werkzaamheden het terrein te laten controleren op aanwezige broedvogels. Wanneer dan geen vogels op het terrein nestelen, kan alsnog begonnen worden met de ingreep. Een ontheffing voor vogels is in dit geval niet nodig.

Uit het onderzoek blijkt tevens dat het plangebied te verstedelijkt is om een wezenlijk onderdeel te vormen als foerageergebied voor vleermuizen. Voor vleermuizen ontbreekt het in de gebouwen aan geschikte openingen en de buitenkant van het gebouw is te glad om te functioneren als aanvliegplaats. Het voorkomen van verblijfplaatsen van deze soorten wordt uitgesloten. Het plangebied vormt geen wezenlijk onderdeel van een vliegroute. De bebouwing is niet lijnvormig in relatie tot de overige bebouwing. Daarnaast is de parkeerplaats te open.

⁴ Adviesbureau Mertens B.V., Verkennende veldinventarisatie vleermuizen en broedvogels Julianastraat te Diessen, 22 februari 2011

Door de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling in het plangebied zullen naar verwachting geen bijzonder of beschermde natuurwaarden verloren gaan. Op basis van het voorgaande kan het ruimtelijk plan, wat betreft het onderdeel natuur, in de huidige vorm doorgang vinden.

4.2 Bodem

In het kader van de bestemmingsplanprocedure vormt de bodemkwaliteit bij ontwikkeling van ruimtelijke functies een belangrijke afweging.

In geval van nieuwbouw van woningen of bedrijven is een bodemonderzoek conform de NEN 5740 vereist. Wettelijk is bepaald dat een bouwvergunningsplichtig bouwwerk niet mag worden gebouwd op een zodanig verontreinigd terrein, dat schade is te verwachten voor de gezondheid van de gebruikers of het milieu.

Bij de verkenning van de mogelijkheden om nieuwe functies in een gebied te realiseren dient de bodemkwaliteit te worden betrokken. Inzicht in eventuele beperkingen aan het bodemgebruik (i.v.m. milieuhygiënische risico's voor mens, plant en dier) is noodzakelijk.

Voor het onderhavige plangebied is een voor het gedeelte waar de uitbreiding van het pand is voorzien, een bodemonderzoek⁵ uitgevoerd. Het onderzoek is opgenomen als separate bijlage.

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat in de grond overschrijdingen van de achtergrond- en interventiewaarden zijn aangetoond. De omvang van de verontreiniging is geschat op 6 m³. Het grondwater is niet verontreinigd. De verontreiniging hangt duidelijk samen met de zintuigelijke waarnemingen: brandstofgeur en olie-water reactie. De oorzaak van de verontreiniging is mogelijk het gebruik van de locatie (parkeerplaats). Aangezien niet meer dan 25 m³ grond verontreinigd is in gehalten boven de interventiewaarden, is op de locatie geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Vervolgonderzoek is niet noodzakelijk. De bepaling van ernst en urgentie van saneren is niet van toepassing. Gezien toekomstige bouwwerkzaamheden op de locatie, wordt aanbevolen de sterk verontreinigde grond (onder milieukundige begeleiding) apart te ontgraven en af te voeren.

⁵ UDM midden B.V., Verkennend en nader milieukundig bodemonderzoek Julianastraat 36-40 te Diesse, 8 oktober 2010

4.3 Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het projectgebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op 2 maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.), waarbij de 10^{-6} contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is.

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

Inrichtingen

Op basis van artikel 1; sub 2; onder d, van het Bevi is een supermarkt een beperkt kwetsbaar object. In dat kader worden inrichtingen in de omgeving van het plangebied beschouwd. Op basis van de Risicokaart⁶ bevinden zich in de nabijheid van het plangebied geen Bevi- en overige inrichtingen die relevant zijn wat betreft het aspect externe veiligheid.

⁶ Bron: Risicokaart provincie Noord-Brabant.

Naast de Risicokaart zijn meldingen geraadpleegd van twee bedrijven nabij het plangebied. Vingerhoets Automobielbedrijven BV heeft melding gedaan in het kader van het Besluit inrichtingen voor motorvoertuigen milieubeheer. Uit deze melding van de autogarage blijkt dat opslag plaatsvindt van afgewerkte olie en smeerolie in twee tanks van 2,4 m³ per stuk. Benzinstation Plasmans V.O.F heeft melding verricht op grond van het Besluit tankstations milieubeheer. Uit deze melding blijkt dat het benzinstation werkt met tanks waarin autobrandstoffen zijn opgeslagen (geen LPG). Deze tanks zijn ondergronds geplaatst en hebben een inhoud van 50.000 liters. Beide inrichtingen worden niet belemmerd door de ontwikkeling van een supermarkt binnen het plangebied. Op kortere afstand van deze inrichtingen zijn reeds woningen aanwezig.

Transport

Weg of buisleiding

In de nabijheid van het plangebied ligt geen weg waarover gevaarlijk transport plaatsvindt. Tevens ligt nabij het plangebied geen buisleiding.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid zorgt niet voor belemmeringen voor de voorgestane ontwikkeling.

4.4 Bedrijven en Milieuzonering

Bij de planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met milieuzoneringen van bestaande en toekomstige bedrijven om zodoende de kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde Lijst van Bedrijfsactiviteiten⁷. Hierin wordt per bedrijfsoort aangegeven welke milieu-invloed (in de vorm van geur, stof, geluid en gevaar) hiervan kan uitgaan en welke indicatieve afstand tot een rustige woonwijk hierbij (minimaal) in acht genomen worden. Daarbij geldt als uitgangspunt dat een rustige woonwijk een gebied is waar, afgezien van wijkgebonden voorzieningen, vrijwel geen andere functies voor komen. Naast het omgevingstype 'rustige woonwijk' bestaat ook het omgevingstype 'gemengd gebied'. Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen ook andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven.

De afstanden uit de richtafstandenlijst gelden ten opzichte van een rustige woonwijk. De richtafstanden kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd indien sprake is van omgevingstype gemengd gebied.

⁷ Milieuzonering op basis van: 'Bedrijven en Milieuzonering', Uitgave VNG, Den Haag, 2009.

Een supermarkt is volgens de VNG-bedrijvenlijst een milieucategorie 1-bedrijf. Dit betekent dat er een indicatieve richtafstand van 10 meter dient te worden aangehouden ten opzichte van een rustige woonwijk. De omgeving van het plangebied is te karakteriseren als een gemend gebied, de richtafstand kan met één afstandsstap worden verkleind tot 0 m.

Desondanks wordt als gevolg van de supermarkt een dermate hoge geluidsbelasting verwacht dat deze in beeld zijn gebracht in een akoestisch onderzoek⁸ en getoetst aan de richtwaarden van de Wet milieubeheer. Het onderzoek is opgenomen als separate bijlage. Hieronder worden enkel de conclusies weergegeven.

Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat ter plaatse van de omliggende woningen niet zonder meer kan worden voldaan aan de gestelde richtwaarden voor het omgevingstype gemend gebied. Door het toepassen van gesloten éénzijdig absorberend geluidscherm van 3,7 meter hoog op de perceelsgrens langs de parkeervakken kan voor het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en het L(Amax) worden voldaan aan de gestelde richtwaarden.

Ten aanzien van de maximale geluidsniveaus resteert er na het oprichten van het geluidscherm op de Julianastraat 44 nog een overschrijding van 5 dB(A). Om deze overschrijding weg te nemen is het noodzakelijk om de eerste drie parkeervakken gelegen ter hoogte van de woning aan de Julianastraat 44 niet in te richten als parkeervakken.

Voor wat betreft de indirecte hinder kan niet worden voldaan aan de gestelde richtwaarde voor gemengd gebied van 50 dB(A) doch de maximale richtwaarde van 65 dB(A) wordt niet overschreden. De inrichting is gelegen aan de Julianastraat welke een drukke ontsluitingsweg van het dorp is. Gezien de ligging van de inrit en de afrit van de inrichting zal het verkeer snel worden opgenomen in het overige verkeer. Naar verwachting zal de bijdrage van verkeersaantrekkende werking als gevolg van de inrichting de verkeerintensiteit ongeveer met 10.5% stijgen ten opzichte van het reeds aanwezige verkeer, dit geeft slechts een lichte stijging van het geluidsniveau wat reeds heerst vanwege de Julianastraat.

Concluderend: met inachtneming van de voorgestelde geluidreducerende maatregelen zal er naar verwachting wel worden zorg gedragen voor een goed woon- en leefklimaat of verblijfsklimaat bij de omliggende woningen.

⁸ Agel, Akoestisch onderzoek Supermarkt Julianastraat te Diessen, 21 september 2010

4.5 Geur

Per 1 januari 2007 is de Wet 'geurhinder en veehouderij' in werking getreden. Een supermarkt is een geurhindergevoelig object in de zin van deze wet. Indien een nieuwe ruimtelijke activiteit wordt ontplooid, dient getoetst te worden of het woon- en leefklimaat op de te ontwikkelen locatie gehandhaafd kan blijven en of niemand onevenredig in zijn belangen wordt geschaad.

Om mede het woon- en leefklimaat van omliggende woningen te beschermen, ligt om agrarische bedrijven heen een geurhindercontour. Daarnaast mag, om niemand onevenredig in zijn belangen te schaden, een reeds bestaande activiteit geen hinder ondervinden in het uitoefenen van zijn bedrijf binnen de grenzen van zijn bestaande bouwblok.

Het plangebied ligt aan de rand van de kern Diessen. Er is een onderzoek verricht naar de geurcontouren van bedrijven in de omgeving van het plangebied en de geurbelasting op het plangebied is bepaald. Het onderzoek is opgenomen als separate bijlage. Hieronder worden enkel de conclusies weergegeven.

Conclusie

De geurcontour van de veehouderij aan de Laarstraat 16 ligt gedeeltelijk over het plangebied. De belangen van de veehouderij worden echter niet geschaad, omdat er al woningen dichterbij de veehouderij zijn gelegen.

De geurbelasting op het plangebied is laag. Dit geldt voor zowel de voorgrond- als de achtergrondbelasting in zowel de huidige als de te verwachten toekomstige situatie. Het leefklimaat wordt beoordeeld als goed op basis waarvan geconcludeerd kan worden dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is gegarandeerd.

De belangen van omliggende veehouderijen worden bij ontwikkeling van het plangebied niet geschaad. Verder is zowel in de huidige als in de toekomstige situatie sprake van een goed leefklimaat in het plangebied. Het ontwikkelen van de supermarkt in het plangebied aan de Julianastraat kan op grond van het aspect geurhinder dan ook worden toegestaan.

4.6 Kabels en leidingen

Bij de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met aanwezige kabels en leidingen binnen het plangebied. Hiervoor is een Klic-melding⁹ uitgevoerd. Deze melding is bijgevoegd als separate bijlage.

⁹ Kadaster, Brief met onderwerp: Ontvangsbevestiging Graafmelding, meldnummer 10G188269, ordernummer 0065501450, referentie Plasmans, 20 augustus 2010

Binnen het plangebied zijn kabels en leidingen aanwezig van Brabant Water (water), Enexis B.V. (laagspanning en middenspanning), Ziggo BV (datatransport), Inter-gas Energie BV (gas lage druk) en KPN BV (datatransport). Deze kabels en leidingen vormen geen belemmering voor de ontwikkeling van de supermarkt.

4.7 Luchtkwaliteit

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde
- een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit
- een project draagt ‘niet in betekenende mate’ bij aan de luchtverontreiniging
- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Voor kleinere ruimtelijke en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft VROM in samenwerking met InfoMil een specifieke rekentool ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt (NIBM) aan luchtverontreiniging. In de NIBM rekentool worden het aantal extra voertuigbewegingen en het aandeel vrachtverkeer ingevoerd.

Voor onderhavig plan is de te verwachten toename verkeergeneratie berekend (zie paragraaf verkeer en parkeren). Hieruit blijkt dat het aantal extra verkeersbewegingen op een gemiddelde weekdag 1.018 bedraagt. De verkeersgegevens zijn ingevoerd in de NIBM-rekentool. Uit de NIBM-rekentool blijkt dat de bijdrage van het verkeer niet in betekenende mate is. Er is geen nader onderzoek naar de luchtkwaliteit noodzakelijk.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit			
Extra verkeer als gevolg van het plan			
	Extra voertuigen (weekdaggemiddelde)		1018
	Aandeel vrachtverkeer		0,4%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³		1,11
	PM ₁₀ in µg/m ³		0,30
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³			1,2
Conclusie			
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate;			
geen nader onderzoek nodig			

Figuur 4: Berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

4.8 Geluid

In de Wet geluidhinder (WGH) is vastgesteld, indien in het plangebied geluidgevoelige functies (zoals woningen) zijn voorzien binnen de invloedssfeer van (weg)verkeerslawaaï, akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. Dit geldt voor alle straten en wegen, met uitzondering van:

- wegen die in een als 'woonerf' aangeduid gebied liggen;
- wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt.

Conclusie

Een supermarkt is geen geluidsgevoelig object in de zin van de Wet geluidhinder. Een akoestisch onderzoek voor enkel het bedrijfstype is dan ook niet noodzakelijk.

De bedrijfsvoering van een supermarkt veroorzaakt wel geluidsemisatie. In paragraaf 4.4 is dit nader onderbouwd.

4.9 Waterhuishouding

Beleidskader

Relevante beleidsstukken op het gebied van water zijn het provinciale waterplan van de provincie Noord-Brabant, het waterbeheersplan van waterschap De Dommel, het Nationaal Waterplan, Waterbeheer 21^e eeuw, Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water. Belangrijkste gezamenlijke punt uit deze beleidsstukken is dat water een belangrijk sturend element is in de ruimtelijke ordening. De bekende drietrapsstrategieën zijn leidend:

- vasthouden-bergen-afvoeren (waterkwantiteit);
- voorkomen-scheiden-zuiveren (waterkwaliteit).

Daarnaast is de Beleidsbrief regenwater en riolering nog relevant. Hierin staat hoe het beste omgegaan kan worden met het hemelwater en het afkoppelen daarvan. Ook hier gelden de drietrapsstrategieën.

Provincie Noord-Brabant

Het provinciale beleid richt zich op het bereiken en in stand houden van watersystemen die ruimte bieden aan een gezond leefmilieu voor mens, dier en plant. Daarbij zijn economische en ecologische ontwikkelingen met elkaar in evenwicht en is het hebben en houden van een veilige en bewoonbare provincie een randvoorwaarde. Vijf hoofdthema's vormen de kern van het beleid:

- het realiseren van een duurzame watervoorziening;
- het verbeteren van de waterhuishoudkundige situatie;
- het verbeteren van de waterkwaliteit;
- het inrichten van waterlopen met het oog op de versterking van natuurwaarden;
- het anders omgaan met water in bebouwd gebied.

Waterbeheerplan 2010-2015 'Krachtig water' Waterschap De Dommel

Het waterbeheerplan beschrijft de doelen en inspanningen van Waterschap De Dommel voor de periode 2010-2015. In het plan worden de volgende thema's behandeld:

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

Binnen de kerntaken worden twee onderwerpen met hoge prioriteit aangepakt:

1. Het voorkómen van wateroverlast.
2. Het herstellen van het watersysteem van Natura 2000-gebieden.

De inspanningen zijn gericht op het realiseren van de waterbergingsgebieden voor 2015, waarbij de gebieden ten behoeve van het bebouwd gebied de allerhoogste prioriteit hebben. Het herstel en de bescherming van de leefgebieden voor zeldzame planten- en diersoorten in Natura 2000-gebieden zijn urgent. Daarom geven we voorrang aan maatregelen in het watersysteem die hieraan bijdragen.

Dit waterbeheerplan beschrijft hoe waterschap De Dommel samen met andere partijen invulling willen geven aan het waterbeheer. 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.

Bovenstaand beleid betekent onder andere dat er 'hydrologisch neutraal' moet worden gebouwd. Dit houdt in dat het hemelwater dat op daken en verharding valt, in principe niet versneld mag worden afgevoerd. Er zal moeten worden gezocht naar vormen van hergebruik, vasthouden of bergen van hemelwater. Vermenging van vuil en schoon (hemel-) water wordt niet wenselijk geacht.

Toetsinstrumentarium Hydrologisch Neutraal Ontwikkelen

Waterschap De Dommel en Waterschap Aa en Maas hebben in de notitie "Ontwikkelen met duurzaam wateroogmerk" een definitie en randvoorwaarden gegeven voor het Hydrologisch Neutraal Ontwikkelen. Hierbij een vertaalslag gemaakt naar de volgende vijf toetsaspecten waaraan een plan of ontwikkeling getoetst kan worden:

- De afvoer uit het gebied is niet groter dan in de referentiesituatie;
- De omvang van grondwateraanvulling in het plangebied blijft gelijk of neemt toe;
- De grond- en oppervlaktewaterstanden in de omgeving blijven gelijk, of verbeteren voor de huidige en toekomstige landgebruikfuncties;
- De (grond)waterstanden in het plangebied moeten aansluiten op de (nieuwe) functie(s) van het plangebied zelf;
- Het plangebied moet zo worden ingericht, dat de gevolgen van vastgestelde toekomstige ontwikkelingen in de omgeving, die van invloed zijn op de (grond)waterstanden, niet leiden tot knelpunten in het plangebied.

Door waterschap Aa en Maas en waterschap De Dommel is een toetsinstrumentarium ontwikkeld om het Hydrologisch Neutraal Ontwikkelen te implementeren in het watertoetsproces en de verschillende aspecten van een plan daadwerkelijk te kunnen toetsen. Voor alle kleine tot middelgrote plannen is één eenduidig toetsinstrumentarium ontwikkeld.

Hydrologisch neutraal ontwikkelen houdt in dat de ontwikkeling geen hydrologische achteruitgang ten opzichte van de referentiesituatie tot gevolg heeft. Er mogen geen hydrologische knelpunten worden gecreëerd voor de te handhaven en de vastgelegde toekomstige landgebruikfuncties in het plangebied en het beïnvloedsgebied.

Kenmerken watersysteem

Bodem en grondwater

Op de wateratlas van de provincie Noord-Brabant is niet af te lezen wat de bodemgesteldheid en grondwaterstanden binnen het plangebied zijn. Het plangebied is niet gekarteerd. De bodem bestaat waarschijnlijk uit eerdgronden. De gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) bedraagt waarschijnlijk 40-80 cm beneden maaiveld en de gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG) ligt dieper dan 120 cm beneden maaiveld. Dit komt overeen met grondwatertrap VI. Het plangebied is op de grens gelegen van een gebied waar infiltratie mogelijk is en een gebied waar soms kwel voorkomt.

Het plangebied is niet gelegen binnen een grondwaterbeschermingsgebied.

Oppervlaktewater

In en grenzend aan het plangebied zijn geen watergangen gelegen.

Riolering/hemelwaterafvoer

De panden in het plangebied zijn aangesloten op de bestaande, gescheiden, riolering. Dit wil zeggen dat zowel het vuilwater als het hemelwater apart wordt afgevoerd.



Locatie van de uitbreiding.

Water in relatie tot ruimtelijke ontwikkelingen

In de huidige situatie is het plangebied geheel bebouwd en/of verhard. Op deze locatie in de huidige situatie de showroom van het naastgelegen autobedrijf Vingerhoets gevestigd. De initiatiefnemer wil het bestaande gebouw uitbreiden met circa 412 m². Dit terrein is reeds verhard. Dit betekent dat het verhard oppervlak in de nieuwe situatie gelijk blijft, waardoor geen compensatie benodigd is. In de onderstaande figuur is een situatieschets weergegeven van de beoogde situatie. Het rood omlijnde deel betreft de uitbreiding van circa 412 m². In de figuur is zichtbaar dat de totale uitbreiding plaatsvindt op gronden die reeds volledig verhard zijn. In

waterhuishoudkundig opzicht is daardoor geen sprake van een verandering/ verslechtering. De hoeveelheid via de riolering af te voeren hemelwater blijft gelijk.

Het huishoudelijk afvalwater en het hemelwater worden in de beoogde situatie gescheiden van elkaar afgevoerd richting het gescheiden stelsel in de Julianastraat. Aanvullende maatregelen om hemelwater plaatselijk te infiltreren in de ondergrond is niet vereist en ook niet haalbaar aangezien de omgeving nagenoeg volledig verhard is.

Om vervuiling te voorkomen dient het gebruik van uitlogende materialen bij de uitbreiding van het bestaande gebouw voorkomen te worden.

Samenwerking met de waterbeheerder

De waterparagraaf zal door de gemeente Hilvarenbeek aan Waterschap de Dommel voorgelegd worden in het kader van de voorontwerp-fase.

4.10 Verkeer en parkeren

De herontwikkeling van een deel van het pand aan de Julianastraat tot supermarkt heeft verkeersbewegingen tot gevolg. De vraag is of de verkeersbewegingen effecten hebben op het geheel van verkeersbewegingen en parkeerbelasting in de omgeving van de locatie.

Ontsluiting

Door de gemeente Hilvarenbeek zijn gebruikseisen gesteld aan de ontsluiting van de supermarkt. De aansluiting van het perceel op de Julianastraat (N395) wordt uitsluitend gebruikt door bezoekers met (brom)fiets of personenauto, om het terrein op te rijden. Het perceel via deze aansluiting verlaten wordt alleen toegestaan voor fietsers en voetgangers. Alle andere verkeer verlaat het perceel aan de achterzijde via het doodlopende gedeelte Julianastraat (nabij Plassepadje). Deze instructies worden met behulp van borden op eigen terrein uitgelegd door de initiatiefnemer.

Vrachtauto's ten behoeve van de bevoorrading van de supermarkt bereiken de supermarkt via het doodlopende gedeelte Julianastraat. De bevoorradende firma wordt door de initiatiefnemer geïnstrueerd. Door de ondernemer worden gebruiksafspraken gemaakt over het parkeerterrein dat voor de autogarage beschikbaar is. Vrachtauto's kunnen keren op dit gedeelte van het parkeerterrein. Dit is buiten het gedeelte van het terrein dat door bezoekers aan de supermarkt wordt gebruikt, dit komt de veiligheid van deze bezoekers ten goede.

Verkeersgeneratie

In de huidige situatie is het betreffende gedeelte van het pand in gebruik als showroom voor de autogarage die gevestigd is in dat pand. De showroom wordt compacter opgezet in een ander deel van het pand. Het is aannemelijk dat de verkeersgeneratie van deze functie niet wijzigt door de beschreven verandering.

De ondernemer is van plan in het zuidelijke deel van het pand een supermarkt te realiseren. De supermarkt krijgt een bruto vloeroppervlak van 1.150 m². De supermarkt leidt op een werkdag tot een verkeersgeneratie van ongeveer 1.119 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Voor een zaterdag ligt dit aantal op ongeveer 1.531 motorvoertuigenbewegingen per etmaal. De berekeningen zijn gebaseerd op kengetallen van het CROW¹⁰ en opgenomen in bijlage 1.

Tabel 4.1 Verkeersgeneratie supermarkt

	omvang	Weekdag (mvtgbew/etm)	Werkdag (mvtgbew/etm)	Zaterdag (mvtgbew/etm)
Supermarkt	1150 m ² bvo	1018	1119	1531

Verkeersbewegingen van en naar de locatie zullen zich verdelen over omliggende straten en wegen. In een worst-case scenario concentreert het verkeer van en naar de planlocatie zich op één route. In dat geval neemt de etmaalintensiteit op de Julianastraat (N395) toe. De etmaalintensiteit voor diverse toekomstige jaren is berekend op basis van verkeerstelgegevens van de provincie Noord-Brabant.

Het aantal voertuigverplaatsingen dat door de ontwikkeling wordt gegenereerd, zorgt voor een toename van de etmaalintensiteit op de Julianastraat (N395) met ongeveer 1.119 motorvoertuigbewegingen. Deze toename is merkbaar, maar vormt geen probleem voor de doorstroming op deze straat. De te verwachten intensiteiten passen bij de inrichting en de functie van de straat als een gebiedsontsluitingsweg.

Tabel 4.2 Verkeersintensiteiten werkdag (excl. en incl. ontwikkeling)

	2010		2020	
	Excl. ont- wikkeling	Incl. ont- wikkeling	Excl. ont- wikkeling	Incl. ont- wikkeling
Julianastraat km 1,22-2,60 (Diessen-west) (etmaal)	9509	10628	12337	13456
Avondspits richting oost 1 (1u)	507	552	657	702
Avondspits richting west 2 (1u)	451	496	585	630
doodlopend gedeelte Julianastraat (nabij Plassepadje)	521	1081	548	1108
Avondspits richting noord (vertrekken) (1u)	23	68	24	69
Avondspits richting zuid (aankomsten) (1u)	22	22	23	23

¹⁰ CROW publicatie 272, Verkeersgeneratie voorzieningen, december 2008 en bijbehorende online-rekentool (www.crow.nl/verkeersgeneratie)

In verband met de beschreven ontsluiting van het perceel via het doodlopende gedeelte Julianastraat (nabij Plassepadje) rijdt minimaal de helft van het verkeer dat door de supermarkt gegenereerd wordt, via deze route. Dat zijn alle motorvoertuigbewegingen van het verkeer dat van de supermarkt weggrijdt. Dat betekent dat de verkeersintensiteit op het doodlopende gedeelte Julianastraat toeneemt met minimaal $0,5 \cdot 1119 = 560$ motorvoertuigbewegingen per etmaal op een werkdag, en $0,5 \cdot 1531 = 766$ motorvoertuigbewegingen per etmaal op een zaterdag.

Het doodlopend gedeelte Julianastraat ontsluit in de huidige situatie reeds een gemengd gebied, waarin gevestigd zijn een bouwbedrijf, de autogarage, een tankstation met wasstraat en de achterzijde van twee woningen. In verband met het ontbreken van gegevens uit verkeerstellingen, is de verkeersintensiteit op deze doodlopende straat berekend aan de hand van de verkeersfunctie van de genoemde functies. Als gevolg van de realisatie van de supermarkt zal de intensiteit op het doodlopend gedeelte Julianastraat verdubbelen tot circa 1.100 motorvoertuigbewegingen op een werkdag en ongeveer 1.300 motorvoertuigbewegingen op een zaterdag. Met een profiel van ruim 5m is de straat geschikt voor het probleemloos afwikkelen van dit aantal verkeersbewegingen. Twee auto's kunnen elkaar passeren. Door het beperkt aantal eraansluitingen van woningen is een nadelige situatie ten aanzien van de verkeersveiligheid niet te verwachten.

Verkeersafwikkeling

Om de verkeersafwikkeling op de kruising van de Julianastraat (N395) met de inrit van de ontwikkeling te beoordelen is een berekening gemaakt van de avondspits gemaakt, volgens de methode Harders (zie bijlage). Uitgangspunt daarbij is dat in de avondspits (17.00-18.00u) ongeveer 8% van de verkeersgeneratie van en naar de locatie rijdt.

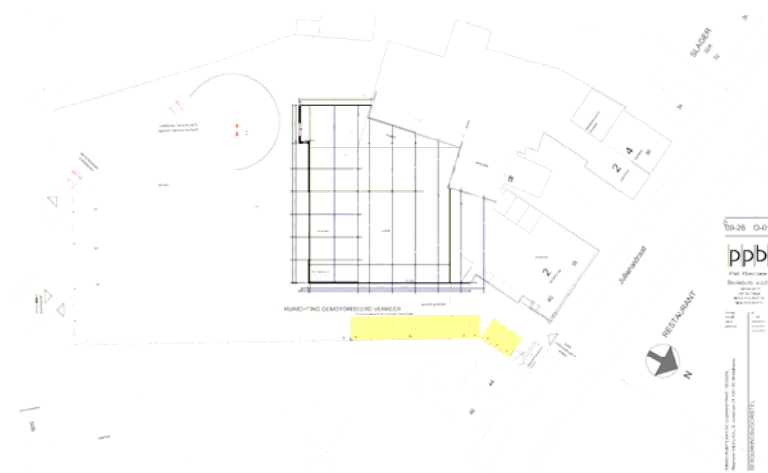
Inzichtelijk is gemaakt wat het effect is op de wachttijden voor het verkeer op de kruising in de avondspits. Daarbij is er van uitgegaan dat alle aankomende voertuigen tijdens het spitsuur gelijk verdeeld vanuit oostelijke en westelijke richting de inrit oprijden. De berekeningen tonen dat op de kruising beperkte wachttijden te verwachten zijn als gevolg van verkeer dat vanaf de Julianastraat (N395) de inrit van de supermarkt indraait. Dit is een acceptabele situatie.

De verkeersafwikkeling op de kruising Julianastraat (N395) – doodlopend gedeelte Julianastraat (nabij Plassepadje) is eveneens berekend (zie bijlage). Hierbij is als uitgangspunt gehanteerd dat tijdens het drukste uur op een zaterdag, 10% van het verkeer naar de supermarkt van en naar de locatie rijdt. De berekeningen tonen dat op de kruising beperkte tot matige wachttijden te verwachten zijn als gevolg van de realisatie van de beoogde supermarkt. De situatie zal acceptabel zijn.

Parkeren

Een supermarkt zorgt voor een vraag naar parkeerplaatsen. De berekening van de parkeerbehoefte van de functies in de ontwikkeling is gebaseerd op parkeerkencijfers van het CROW¹¹. Deze richtlijnen geven een minimum en maximum parkeerkencijfer. De ervaring is dat de parkeerbehoefte van een supermarkt binnen die bandbreedte te berekenen is met het maximum parkeerkencijfer. Op basis daarvan heeft de geplande supermarkt een parkeerbehoefte van 52 parkeerplaatsen (berekening zie bijlage 1). Op het perceel zijn 71 parkeerplaatsen voor gebruik door supermarktbezoekers gepland. De parkeerbehoefte van de supermarkt kan in voldoende mate worden opgevangen op eigen terrein.

Indien de parkeerbehoefte van de supermarkt in de praktijk groter blijkt dan theoretisch hierboven berekend, wordt het parkeerterrein ten behoeve van de autogarage anders ingedeeld en het parkeerterrein ten behoeve van de supermarkt uitgebreid. Op deze manier wordt parkeeroverlast als gevolg van bezoekers in de omgeving van de supermarkt, voorkomen.



Figuur 4: parkeerterrein supermarkt Julianastraat te Diessen

(Bron: Piet Plasmans Bouwburo v.o.f., Tekening 'Bebouwingsvoorstel' 09-26 O-01, 21 maart 2011)

Naast parkeren voor personenauto's bestaat bij een supermarkt ook behoefte aan fietsparkeerplaatsen. Om het aantal fietsparkeerplaatsen bij een functie te bepalen is door Fietsberaad de Fietsparkeertool¹² opgezet. Voor een supermarkt met een omvang van 1.150 m² bvo zijn 21 fietsparkeerplaatsen nodig. Deze fietsparkeerplaatsen worden gerealiseerd nabij de hoofdingang van de supermarkt.

¹¹ CROW publicatie 182 Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering, september 2008

¹² Fietsberaad, Fietsparkeertool (www.fietsberaad.nl/fietsparkeertool)

4.11 Archeologische en cultuurhistorische waarden

Cultuurhistorie

Het plangebied ligt aan de Julianastraat wat is aangemerkt als een historische geografische lijn met een redelijk hoge waarde. De voorgenomen ontwikkeling betreft de vestiging van een supermarkt in een bestaand gebouw, die aan de zuidzijde zal worden uitgebreid met een oppervlakte van circa 412 m². De uitbreiding zal bestaan uit een, met de huidige bebouwing vergelijkbare en in verbinding staande, bebouwing. Bovendien bevindt de ontwikkeling zich aan de achterzijde van de bestaande bebouwing en worden er geen panden gesloopt. Aan de straatzijde vinden geen wijzigingen plaats die van invloed zijn op de stedenbouwkundige structuur en het straatbeeld. Hiermee is het plan niet in strijd met de geldende cultuurhistorische waarden.



Figuur 5: Uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart Brabant

Archeologie

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Brabant is de kans op het aantreffen van archeologische resten aangegeven. Het plangebied is niet gekarteerd. Het archeologisch bodemarchief in het plangebied is reeds verstoord door de aanleg van bebouwing en terreinverharding met ondergrondse infrastructuur. De kans op het aantreffen van goed geconserveerde resten, is hierdoor gering. Archeologische begeleiding of nader archeologisch onderzoek wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

4.12 Distributie Planologisch Onderzoek (DPO)

Voor de uitbreiding / verplaatsing van de supermarkt in de kern Diessen zijn twee onderzoeken uitgevoerd. Allereerst heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de haalbaarheid van verplaatsing en uitbreiding van de supermarkt¹³. Daarnaast is een onderzoek uitgevoerd waarin de beleidsmatige wenselijkheid en de planologisch verantwoording zijn onderzocht¹⁴. De rapporten zijn bijgevoegd als separate bijlagen. Hieronder worden enkel de conclusies van het onderzoek door RBOI genoemd.

Beleidsmatige wenselijkheid

De provincie wenst dat in kleine kernen, zoals Diessen, uitsluitend voorzieningen worden gevestigd die qua aard, schaal en functie passen. De afweging hiervan is een verantwoordelijkheid van gemeenten.

De gemeente Hilvarenbeek acht de ontwikkeling van detailhandelsvoorzieningen met een vooral lokaal karakter passend in Diessen.

De conclusie is dat de beoogde fullservice supermarkt met een hedendaagse omvang van 1.150 m² bvo beleidsmatig past in de kern Diessen. Het betekent dat het voorzieningenniveau stijgt, waardoor de inwoners van Diessen voor dagelijkse aankopen minder zijn aangewezen op het winkelaanbod buiten de eigen kern.

Een volwaardige fullservice supermarkt in het midden prijssegment is goed in staat de bestedingen van de inwoners van Diessen (en Baarschot) te binden. Daarnaast is een dergelijke supermarkt ook aantrekkelijk voor inwoners van omliggende dorpen en toeristen op de verblijfsrecreatieparken in de omgeving. Dit maakt dat er naar verwachting voldoende economische ruimte is voor realisatie van de beoogde supermarkt in Diessen.

Er is een gering effect – 6% à 7% - te verwachten op de detailhandel in de kern Hilvarenbeek. Dit zal naar verwachting geen invloed hebben op de detailhandelsstructuur in de gemeente Hilvarenbeek. Hiermee komt ook de uitvoer van het centrumplan in de kern Hilvarenbeek niet in gevaar.

Planologische aanvaardbaarheid

Het plangebied is in het onderzoek van Buro de Schepper beoordeeld als een geschikte locatie voor de vestiging van een supermarkt. Vestiging van een volwaardige fullservice supermarkt in de kern Diessen betekent dat het voorzieningenniveau stijgt, waardoor de inwoners van Diessen voor dagelijkse aankopen minder zijn aangewezen op het winkelaanbod buiten de eigen kern.

¹³ Economisch Advies Buro de Schepper, Rapport haalbaarheidsonderzoek voor de uitbreiding/verplaatsing van een supermarkt in de kern Diessen, september 2009

¹⁴ RBOI, Uitbreiding supermarkt Diessen Hilvarenbeek, 13 juli 2011

De beoogde supermarkt past – ruimtelijk gezien – prima op de beoogde locatie. Qua bouwhoogte en omvang past de supermarkt binnen het gebied. Het is noodzakelijk dat het verkeer goed kan worden afgewikkeld en dat er wordt voorzien in de parkeerbehoefte. Het bouwplan voorziet hierin. Beleidsmatig gezien past een supermarkt met een vooral lokaal karakter qua aard, schaal en functie op de beoogde locatie.

Recente uitspraken van de Raad van State maken duidelijk dat met de toets of er sprake is van ontwrichting van de voorzieningenstructuur moet worden aangetoond dat – met inachtneming van de beoogde detailhandelsontwikkeling – de inwoners van de kerns op een aanvaardbare afstand een voldoende aanbod in de betreffende detailhandelssector hebben.

Aangetoond is dat de ontwikkeling van een volwaardige supermarkt van circa 1.150 m² bvo niet leidt tot aanpassing van de winkelstructuur of van de beoogde ontwikkelingen (het centrumplan) daarin in de gemeente Hilvarenbeek).

Door de ontwikkeling van een fullservice-supermarkt in Diessen blijft er voor de inwoners van de gemeente Hilvarenbeek op aanvaardbare afstand voldoende winkelaanbod in dagelijkse goederen bestaan. In feite verbetert het voorzieningenniveau.

- Er is voldoende economische ruimte voor vestiging van de beoogde supermarkt in Diessen, omdat inwoners van de kern een groter deel van hun bestedingen gaan doen in de eigen kern en omdat meer inwoners van omliggende kernen en toeristen bestedingen gaan doen in Diessen.
- De extra bestedingen in Diessen ten gevolge van de verbeterde supermarkt bedragen maximaal 6 tot 7 % van de omzet in Hilvarenbeek. Van een dergelijk omzetaandeel zijn geen effecten op de detailhandelsstructuur te verwachten. De uitvoer van het centrumplan in de kern Hilvarenbeek komt dan ook niet in gevaar.

Conclusie plangebied

De ontwikkeling leidt niet tot ontwrichting van de voorzieningenstructuur.

5. JURIDISCHE PLANOPZET

5.1 Algemene opzet

Inleiding

Dit hoofdstuk bevat de concrete vertaling van het beleidsgedeelte (vooraafgaande hoofdstukken) in het juridisch gedeelte van het bestemmingsplan (de verbeelding en regels).

Het bestemmingsplan 'Partiële herziening vestiging supermarkt te Diessen' van de gemeente Hilvarenbeek bestaat uit de volgende onderdelen:

De toelichting

Een planbeschrijving, aangevuld met een toelichting op de juridische opzet en een korte beschrijving van de handavings- en uitvoeringsaspecten.

De bestemmingsregels

De bouw- en gebruiksregels binnen de verschillende bestemmingen. Daarnaast zijn afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden opgenomen, om het plan de benodigde flexibiliteit te geven.

De verbeelding

De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding (10BROBO063) is de bestemming 'Detailhandel' opgenomen.

De opzet van het plan

Het bestemmingsplan is een juridisch plan, dat bindend is voor de burgers en voor de overheid. Bij de overwegingen over de gewenste opzet van het bestemmingsplan staat men voor het dilemma dat er enerzijds een duidelijke behoefte is aan minder regelgeving.

Daarnaast moet het plan flexibel zijn om op toekomstige ontwikkelingen in te spelen. Daarvoor zijn afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Deze regelingen bieden weliswaar ruimte voor bepaalde ontwikkelingen, maar er kunnen geen directe rechten en/ of plichten aan worden ontleend. Er zal altijd een belangenafweging plaatsvinden. Als echter voldaan kan worden aan de gestelde voorwaarden, is die afweging marginaal.

Bouwplan past in bouwvlak

Het hoofdgebouw is voorzien van een bouwvlak. Indien een bouwaanvraag ingediend wordt, zijn in eerste instantie de bestemming met bijhorende regels van belang. Als het nieuwe bouwwerk past binnen het toegekende bouwvlak en het beoogde gebruik past binnen de toegekende bestemming dan kan de omgevingsvergunning ten behoeve van bouwen worden verleend.

5.2 Toelichting op de verbeelding

Bestemming 'Detailhandel'

Op de verbeelding is de bestemming te zien. De bestemming is afgeleid uit het gebruik (de aanwezige functie). De bestemming 'Detailhandel' is toegekend aan gronden waarop detailhandel de hoofdfunctie is. De bestemming vormt het zogenaamde casco van het plan, waarvan in beginsel niet mag worden afgeweken.

5.3 Toelichting op de regels

De systematiek van de regels

De systematiek van de regels kan worden samengevat aan de hand van de hoofdstukindeling. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken.

- Hoofdstuk 1 'Inleidende Regels' gaat in op de begripsomschrijvingen en de wijze van meten c.q. berekenen.
- In hoofdstuk 2 - 'Bestemmingsregels'- wordt een regeling gegeven voor functies in het plangebied die positief zijn bestemd. Bepaald is welke vormen van gebruik en bouwwerken rechtstreeks (dus zonder voorafgaande wijziging of afwijking) zijn toegestaan. Indien een bepaalde vorm van bebouwing past binnen de doeleinden van de bestemming en voldaan is aan de bouwregels, dan kan hiervoor in de regel zonder meer een omgevingsvergunning worden verleend.
- In hoofdstuk 3 'Algemene regels' zijn de algemene regels weergegeven (anti-dubbeltelbepaling, algemene bouwregels etc.).
- In hoofdstuk 4 zijn de overgangs- en slotbepalingen opgenomen.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 – Begripsomschrijvingen

In dit artikel is omschreven wat in onderhavig plan onder een aantal van de in de regels gebruikte begrippen wordt verstaan.

Artikel 2 – Wijze van meten

In dit artikel is vastgelegd hoe bij de toepassing van de bouwregels van onderhavig plan moet worden gemeten.

Hoofdstuk 2 Bestemmingen

Artikel 3 – Detailhandel

Gebruik

De op de verbeelding voor 'Detailhandel' aangewezen gronden zijn bestemd detailhandel en ter plaatse van de aanduiding 'supermarkt', een supermarkt. Daarnaast zijn parkeervoorzieningen, erven, tuinen, terreinen, nutsvoorzieningen, paden, groen, water, waterhuishoudkundige voorzieningen en overige bijbehorende voorzieningen toegestaan. Het gebruik van de slijterij is gemaximaliseerd op 3% van het aanduidingsvlak van de aanduiding 'supermarkt'. Hiermee komt de totale toegestane oppervlakte voor de slijterij uit op circa 35 m².

Bouwen

Voor het bouwen geldt dat gebouwen uitsluitend binnen het bouwvlak gebouwd mogen worden met in totaal een maximaal bruto vloeroppervlak van 1.150 m². De goot- en bouwhoogte van hoofdgebouwen is aangegeven op de verbeelding.

Hoofdstuk 3 Algemene bepalingen

Artikel 4 – Anti-dubbeltelregel

Deze bepaling wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 5 – Algemene bouwregels

Deze bepaling bevat algemene regels met betrekking tot maximale en minimale maatvoering en het bebouwingspercentage.

Artikel 6 – Algemene gebruiksregels

In deze bepaling staan de gebruiken genoemd die in elk geval als strijdig worden verklaard.

Artikel 7 – Algemene afwijkingsregels

In deze bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om middels een omgevingsvergunning af te wijken van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde, onderwerpen. Hierbij gaat het om afwijkingsbepalingen die gelden voor meerdere dan wel alle bestemmingen in het plan. De criteria, die bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, worden aangegeven.

Artikel 8 – Algemene wijzigingsregels

In deze bepaling wordt aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om de in het plan opgenomen bestemming te wijzigen. Wanneer van deze bevoegdheid gebruik gemaakt kan worden, wordt beschreven in de regels.

Hoofdstuk 4: Overgangs- slotbepalingen

Artikel 9 – Overgangsbepalingen

In deze bepaling wordt vorm en inhoud gegeven aan het overgangsrecht. Deze regeling is op grond van de Wro verplicht.

Artikel 10 – Slotbepaling

Als laatste wordt de slotbepaling opgenomen. Deze bepaling bevat zowel de titel van het plan als de vaststellingsbepaling.

6. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald dat een bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting waarin de inzichten over de uitvoerbaarheid van het plan zijn neergelegd. Derhalve wordt hierna ingegaan op de economische uitvoerbaarheid.

6.1 Economische uitvoerbaarheid

6.1.1 Financieel economische haalbaarheid

Onderzoek is ingesteld naar de uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan. Hierbij is inzicht verkregen in de opbrengsten die gegenereerd worden alsook de kosten die gemaakt worden.

Wanneer de kosten en opbrengsten naast elkaar worden gelegd, is er sprake van een dekkende exploitatie. De realisatie van de in dit bestemmingsplan rechtstreeks mogelijk gemaakte ontwikkelingen is in handen van één ontwikkelende partij. Met deze partij heeft de gemeente een anterieure overeenkomst gesloten zoals beschreven in paragraaf 6.1.2. Niet is gebleken dat de ontwikkelende partij over onvoldoende middelen beschikt om de bedoelde ontwikkelingen te kunnen realiseren en de exploitatiebijdrage aan de gemeente te voldoen. Uit het onderzoek is daarnaast gebleken dat er geen onvoorziene, hoge kosten zijn te verwachten en de gemeente bovendien geen hoge, financiële risico's draagt. Het bestemmingsplan is derhalve economisch uitvoerbaar binnen de planperiode van tien jaar.

6.1.2 Verhaal van kosten

Om gemaakte kosten te verhalen dient de gemeenteraad ingevolge artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan dient vast te stellen voor de gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1. van het Besluit ruimtelijke ordening is opgenomen dat als bouwplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wro wordt aangewezen een bouwplan voor:

- a) de bouw van een of meer woningen;
- b) de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- c) de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² of met een of meer woningen;

- d) de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- e) de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.000 m² bedraagt;
- f) de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m².

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de realisatie van ruimte voor detailhandel en betreft derhalve een bouwplan waarvoor in principe een exploitatieplan dient te worden opgesteld.

In afwijking hiervan behoeft de gemeenteraad bij een besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan, geen exploitatieplan vast te stellen, indien:

- a) het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden anderszins verzekerd is.
- b) het bepalen van een tijdvak of fasering niet noodzakelijk is, en
- c) het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van niet noodzakelijk 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.

7. OVERLEG EN INSPRAAK

De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen gemeente en verschillende instanties waar nodig overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Daarnaast is er de gelegenheid om in het voortraject belanghebbenden te laten inspreken conform de gemeentelijke verordening. Pas daarna wordt de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan opgestart (artikel 3.8 Wro).

7.1 Inspraak

De Wro bevat geen procedurevoorschriften met betrekking tot de inspraak, en is in Wro zelf niet verplicht gesteld. Dat neemt niet weg dat het de gemeente vrij staat toch inspraak te verlenen bijvoorbeeld op grond van de gemeentelijke inspraakverordening. In relatie daarmee bepaalt artikel 150 van de Gemeentewet onder meer dat in een gemeentelijke inspraakverordening moet worden geregeld op welke wijze bovenbedoelde personen en rechtspersonen hun mening kenbaar kunnen maken. Inspraak zal plaatsvinden volgens de in de inspraakverordening opgenomen procedure. Het resultaat van de inspraak zal worden verwoord in een inspraakverslag. Deze wordt als separate bijlage bij onderhavig bestemmingsplan gevoegd.

7.2 Overleg

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg voeren met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. De instanties die in kennis gesteld moeten worden van dit bestemmingsplan zullen worden geïnformeerd. De reacties van deze instanties zullen in dit plan verwerkt worden.

Voor vaststelling van het bestemmingsplan wordt belanghebbenden de mogelijkheid geboden een zienswijze in te dienen op het ontwerp-bestemmingsplan.

BIJLAGEN

Bijlage 1:
Verkeersonderzoek

Bijlage verkeersonderzoek

Uitgangspunten

- De stedelijkheidsgraad van de gemeente Hilvarenbeek is 'weinig-stedelijk', CBS www.statline.nl;
- Het plangebied ligt in 'rest bebouwde kom';
- Type supermarkt 'buurtsupermarkt';
- Oppervlakte supermarkt 1.150 m² bvo;
- Verkeersgeneratie volgens CROW publicatie 272, Verkeersgeneratie voorzieningen, december 2008, en bijbehorende online rekentool (www.crow.nl/verkeersgeneratie);
- Parkeerbehoefte volgens CROW publicatie 182, Parkeerkencijfers - Basis voor parkeernormering, kencijfer wijk-, buurt- en dorpscentra en supermarkt min. 3,0 max. 4,5 pp per 100 m² bvo;
- Verkeersintensiteit Julianastraat (N395) volgens verkeerstellingen provincie Noord-Brabant (www.brabant.nl/verkeersintensiteitenkaart). De planlocatie ligt ter hoogte van km 3,5, hier worden door de provincie geen tellingen uitgevoerd. Voor de berekeningen is uitgegaan van de intensiteit gemeten op km 1,22-2,6. De intensiteit is op die locatie hoger dan op km 3,80-8,01. Het berekende scenario is dan ook te zien als een worst-case scenario.
- Verkeersintensiteit doodlopend gedeelte Julianastraat (nabij Plassepadje) wordt hieronder berekend op basis van de functies die aan deze straat gevestigd zijn.

Verkeersgeneratie supermarkt

Oppervlakte (m ² bvo)	1150
Resultaten www.crow.nl/verkeersgeneratie	
Verkeersgeneratie weekdag	1018
Verkeersgeneratie werkdag	1119
Verkeersgeneratie zaterdag	1531
Percentage verkeer van en naar supermarkt werkdagemaal	
avondspits (17.00-18.00u)	8%
Verkeersgeneratie supermarkt werkdag avondspits	$0,08 \cdot 1119 = 90$
Waarvan aantal vertrekken	$90 \cdot 0,5 = 45$
Piek supermarktbezoek op zaterdag tussen 11.00 en 12.00u	Aanname: 10% van verkeersgeneratie per zaterdagmaal
Verkeersgeneratie supermarkt zaterdag drukste uur	$0,10 \cdot 1531 = 153$
Waarvan aantal vertrekken	$153 \cdot 0,5 = 77$
Gemiddeld aantal bevoorradingen per dag (grote vrachtwagens)	2
Aantal motorvoertuigbewegingen per bevoorrading	2
Percentage vrachtverkeer gemiddelde werkdag	$(2 \cdot 2) / 1119 = 0,36\%$
Percentage vrachtverkeer gemiddelde weekdag	$(2 \cdot 2) / 1018 = 0,39\%$

Verkeersgeneratie autogarage

Aantal bezoekers (incl. bevoorrading e.d.) per dag (aanne/inschatting)	100
Aantal personeelsleden (aanne/inschatting)	10
Percentage personeel per auto (aanne/inschatting)	80%
Aantal motorvoertuigbewegingen per voertuig	2
Verkeersgeneratie gemiddelde dag	$(100 + (0,8 * 20)) * 2 = 232$

Verkeersintensiteiten 2008 (motorvoertuigen) – tellingen provincie Noord-Brabant

	2008		
	werkdag	weekdag	zaterdag
Julianastraat km 1,22-2,60 (Diessen-west) (etmaal)	9027	8232	7099
Avondspits richting oost 1 (1u)	481		
Avondspits richting west 2 (1u)	428		
Julianastraat km 3,80-8,01 (Diessen-oost) (etmaal)	6020	5437	4173
Avondspits richting oost 1 (1u)	285		
Avondspits richting west 2 (1u)	377		

Berekening jaarlijks groeipercentage o.b.v. tellingen provincie Noord-Brabant

	werkdag		weekdag		zaterdag	
Julianastraat km 1,22-2,60 (Diessen-west)						
2008	9029	$9029/8797 =$	8236	$8236/8028 =$	7109	$7109/6970 =$
		2,6%		2,6%		2,0%
2007	8797	-	8028	-	6970	-
2006	4224	-	3947	-	3763	-
2005	9058	$9058/9268 =$	8339	$8339/8599 =$	7309	$7309/7751 =$
		-2,3%		-3,0%		-5,7%
2004	9268		8599		7751	

In verband met de lage intensiteit in het jaar 2006, wordt dit jaar niet gebruikt in het bepalen van het jaarlijks groeipercentage. De afname/groei van het verkeer tussen de jaren 2005/2006 en 2006 en 2007 is zo groot, dat dit niet representatief wordt geacht. Het jaarlijks groeipercentage van de jaren 2007/2008 sluit aan bij de algemene landelijke trend van een groei van het verkeer van circa 2%. Deze groeipercentages worden hierna gebruikt om de intensiteiten voor toekomstige jaren te bepalen.

Berekening verkeersintensiteit doodlopend gedeelte Julianastraat (nabij Plassepadje)

In verband met het ontbreken van intensiteitsgegevens uit verkeerstellingen, is de intensiteit op het doodlopend gedeelte Julianastraat berekend door de verkeersgeneratie van de functies die er gevestigd zijn, in beeld te brengen.

Berekening verkeersgeneratie aan de hand van CROW publicatie 256 (Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden, oktober 2007) en CROW publicatie 272 (Verkeersgeneratie voorzieningen, december 2008) en bijbehorende online rekentool (www.crow.nl/verkeersgeneratie). Hierbij zijn de volgende parameters gebruikt:

- voor woningen:
 - ligging in stedelijk gebied: centrum-dorps
 - autobezit per woning: 1,3 (bron: www.cbsinuwbuurt.nl)
 - ligging t.o.v. OV-knooppunten en/of snelwegaansluitingen: onbekend
- voor bedrijven
 - hoofdgroep: bedrijventerrein
 - type werkgebied: gemengd terrein
 - ligging in stedelijk gebied: andere locatie
 - stedelijkheidsgraad: 'weinig stedelijk' (bron: www.statline.nl)

<i>Woningen doodlopend gedeelte Julianastraat</i>		Toelichting
Aantal woningen (koop vrijstaand, met garage)	9	
Resultaten www.crow.nl/verkeersgeneratie		
Verkeersgeneratie weekdag (mvtgbew/etm)	70	
Verkeersgeneratie werkdag (mvtgbew/etm)	74	
Verkeersgeneratie zaterdag (mvtgbew/etm)	66	
Percentage verkeersgeneratie avondspits van het werkdagetmaal	9%	CROW publ 256
Percentage vertrekken van de verkeersgeneratie avondspits	20%	CROW publ 256
Percentage vrachtverkeer woningen (0,002 vrachtautobew per woning per etmaal)	verwaarloosbaar	CROW publ 256
Verkeersgeneratie avondspits werkdag (17.00-18.00u)	$0,09 \cdot 74 = 7$	
Waarvan aantal vertrekken	$0,2 \cdot 7 = 2$	
Waarvan aantal aankomsten	$7 - 2 = 5$	
Percentage verkeersgeneratie drukste uur van het zaterdagetmaal	10%	Aanname: 10% van verkeersgeneratie per zaterdagetmaal
Verkeersgeneratie zaterdag drukste uur	$0,10 \cdot 66 = 7$	
Waarvan aantal vertrekken	$0,5 \cdot 7 = 4$	
Waarvan aantal aankomsten	$7 - 4 = 3$	

Bedrijven doodlopend gedeelte Julianastraat (excl. tankstation)

Omvang 'bedrijventerrein' (netto ha)	0,32 ha	
Resultaten www.crow.nl/verkeersgeneratie		
Verkeersgeneratie weekdag (mvtgbew/etm)	51	
Verkeersgeneratie werkdag (mvtgbew/etm)	68	
Verkeersgeneratie zaterdag (mvtgbew/etm)	23	
Percentage verkeersgeneratie avondspits van het werkdagetmaal	8%	CROW publ 256
Percentage vertrekken van de verkeersgeneratie avondspits	78%	CROW publ 256
Percentage vrachtverkeer gemend bedrijventerrein	21%	CROW publ 256
Verkeersgeneratie avondspits werkdag (17.00-18.00u)	$0,08 \cdot 68 = 6$	
Waarvan aantal vertrekken	$0,78 \cdot 6 = 5$	
Waarvan vrachtverkeer	$0,21 \cdot 5 = 1$	
Waarvan aantal aankomsten	$6 - 5 = 1$	
Waarvan vrachtverkeer	$0,21 \cdot 1 = 0$	
Percentage verkeersgeneratie drukste uur van het zaterdagetmaal	10%	Aanname
Verkeersgeneratie zaterdag drukste uur	$0,10 \cdot 23 = 2$	
Waarvan aantal vertrekken	$0,5 \cdot 2 = 1$	
Waarvan vrachtverkeer	$0,21 \cdot 1 = 0$	
Waarvan aantal aankomsten	$2 - 1 = 1$	
Waarvan vrachtverkeer	$0,21 \cdot 1 = 0$	

Tankstation doodlopend gedeelte Julianastraat

Gemiddeld aantal klantbezoeken per dag (incl. bevoorrading)	200	
Aantal motorvoertuigbewegingen per bezoek	2	
Aantal bevoorradingen per dag	1	Inschatting
Verkeersgeneratie gemiddelde dag (mvtgbew/etm)	$200 \cdot 2 = 400$	
Percentage verkeersgeneratie avondspits van het werkdagetmaal	8%	Idem bedrijven
Percentage vertrekken van de verkeersgeneratie avondspits	50%	i.v.m. korte verblijftijd
Percentage vrachtverkeer per gemiddelde dag	$(1 \cdot 2) / 400 = 0,5\%$	
Verkeersgeneratie avondspits werkdag (17.00-18.00u)	$0,08 \cdot 400 = 32$	
Waarvan aantal vertrekken	$0,5 \cdot 32 = 16$	
Waarvan vrachtverkeer	$0,005 \cdot 16 = 0$	
Waarvan aantal aankomsten	$32 - 16 = 16$	
Waarvan vrachtverkeer	$0,005 \cdot 16 = 0$	
Percentage verkeersgeneratie drukste uur van het zaterdagetmaal	10%	
Verkeersgeneratie zaterdag drukste uur	$0,10 \cdot 400 = 40$	
Waarvan aantal vertrekken	$0,5 \cdot 40 = 20$	
Waarvan vrachtverkeer	$0,005 \cdot 20 = 0$	
Waarvan aantal aankomsten	$40 - 20 = 20$	
Waarvan vrachtverkeer	$0,005 \cdot 20 = 0$	

Verkeersintensiteit doodlopende gedeelte Julianastraat, ter hoogte van
de aansluiting op de Julianastraat (N395)

Verkeersintensiteit weekdag	$70+51+400 = 521$
-----------------------------	-------------------

Verkeersintensiteit werkdag	$74+68+400 = 542$
-----------------------------	-------------------

Waarvan aantal vertrekken gedurende avondspits (17.00-18.00u)	$2+5+16 = 23$
---	---------------

Waarvan vrachtverkeer	$0+1+0 = 1$
-----------------------	-------------

Waarvan aantal aankomsten gedurende avondspits (17.00-18.00u)	$5+1+16 = 22$
---	---------------

Waarvan vrachtverkeer	$0+0+0 = 0$
-----------------------	-------------

Verkeersintensiteit zaterdag	$66+23+400 = 489$
------------------------------	-------------------

Waarvan aantal vertrekken	$4+1+20 = 25$
---------------------------	---------------

Waarvan vrachtverkeer	$0+0+0 = 0$
-----------------------	-------------

Waarvan aantal aankomsten	$3+1+20 = 24$
---------------------------	---------------

Waarvan vrachtverkeer	$0+0+0 = 0$
-----------------------	-------------

Intensiteiten 2010 – 2020 autonome groei

Intensiteiten voor deze jaren zijn gebaseerd op de intensiteiten uit de verkeerstellingen en hieruit afgeleide jaarlijkse groeipercentages van het verkeer. In verband met het doodlopende karakter van dit gedeelte van de Julianastraat (nabij Plassepadje) is voor deze straat een beperkte groeifactor van 0,5% toegepast.

	2010			2020		
	werkdag	weekdag	zaterdag	werkdag	weekdag	zaterdag
Julianastraat km 1,22-2,60 (Diessen-west) (etmaal)	9509	8664	7385	12337	11190	8997
Avondspits richting oost 1 (1u)	507			657		
Avondspits richting west 2 (1u)	451			585		
doodlopend gedeelte Julianastraat (nabij Plassepadje)	521	542	489	548	570	514
Avondspits richting noord (vertrekken) (1u)	23			24		
Avondspits richting zuid (aankomsten) (1u)	22			23		

Intensiteiten 2010 – 2020 inclusief ontwikkeling

Intensiteiten voor deze jaren zijn gebaseerd op de intensiteiten uit de verkeerstellingen en het hieruit afgeleide jaarlijkse groeipercentages van het verkeer. In verband met het doodlopende karakter van dit gedeelte van de Julianastraat (nabij Plassepadje) is voor deze straat een beperkte groeifactor van 0,5% toegepast. Hierbij is opgeteld, de verkeersgeneratie van de ontwikkeling.

	2010			2020		
	werkdag	weekdag	zaterdag	werkdag	weekdag	zaterdag
Julianastraat km 1,22-2,60 (Diessen-west) (etmaal)	9509+1119 = 10628	8664+1018 = 9682	7385+1531 = 8916	12337+1119 = 13456	11190+1097 = 12287	8997+1531 = 10528
Avondspits richting oost 1 (1u)	507+45 = 552			657+45 = 702		
Avondspits richting west 2 (1u)	451+45 = 496			585+45 = 630		
doodlopend gedeelte Julianastraat (nabij Plassepadje)	521+560 = 1081	542+509 = 1051	489+766 = 1255	548+560 = 1108	570+509 = 1079	514+766 = 1280
Avondspits richting noord (vertrekken) (1u)	23+45 = 68			24+45 = 69		
Avondspits richting zuid (aankomsten) (1u)	22+0 = 22			23+0 = 23		

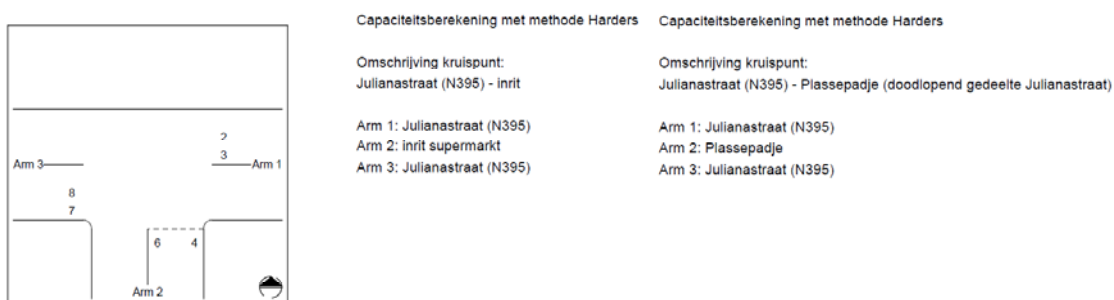
Parkeerbehoefte

	omvang	parkeerkcijfer	parkeerbehoefte
supermarkt	1150 m² bvo	Min. 3,0	$1150/100 \cdot 3,0 = 35$
		Max. 4,5	$1150/100 \cdot 4,5 = 52$

Verkeersafwikkeling

Voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling op de verschillende momenten, wordt de algemeen erkende methode Harders toegepast. Deze, door de Duitse verkeerskundige J. Harders ontwikkelde berekeningsmethode geeft inzicht in de verliestijden bij een gegeven verkeersbelasting op een kruispunt zonder verkeerslichten. De berekende verliestijden kunnen als criterium worden gebruikt voor het aanbrengen of verwijderen van verkeerslichten of een andere verkeersmaatregel. Bij een wachttijd van meer dan 20 seconden tijdens de spits is een maatregel gewenst. De berekening wordt uitgevoerd voor het spitsuur. (Bron: Capacito, Trenso)

In de berekeningsresultaten zijn richtingen 2, 7 en 8 niet opgenomen, omdat voertuigen op die richtingen in principe geen voorrang hoeven te verlenen en dus ongehinderd het kruispunt kunnen passeren. Let wel dat, indien op de hoofdweg van het kruispunt onvoldoende ruimte aanwezig is om wachtende voertuigen voor richting 3 te kunnen passeren, er hinder kan ontstaan voor het verkeer op de richtingen 2, 7 en 8. Voor onderhavige situatie betekent dit dat de wachttijd voor richting 3 ook geldt voor richting 2.



De ingevoerde intensiteiten zijn geprognoseerde verkeersintensiteiten uit verkeerstellingen van de provincie Noord-Brabant, gecombineerd met de verkeersgeneratie van de beoogde supermarkt. De intensiteitverdeling op de aansluiting is als volgt beredeneerd:

- Verdeling verkeer op de Julianastraat (N395) in westelijke richting volgens verkeerstelling;
- Verdeling verkeersgeneratie van onderhavige ontwikkeling, 50% van en naar oost en 50% van en naar west.

De intensiteitsgegevens uit de verkeerstellingen zijn niet gecategoriseerd op 'fiet-sers'. Derhalve is deze groep weggebruikers niet separaat meegenomen in de berekeningen.

Tenslotte, is als uitgangspunt aangehouden dat alle verkeer van en naar het bestaande tankstation via het doodlopende gedeelte Julianastraat (nabij Plassepadje) zal rijden (huidige route) en niet de routekeuze aanpast via het parkeerterrein van de beoogde supermarkt.

Verkeersintensiteiten Julianastraat km 1,22-2,60, ten westen van Diessen, autonome situatie (pae) – tellingen provincie Noord-Brabant

Intensiteiten voor de jaren 2010 en 2020 zijn gebaseerd op de intensiteiten uit de verkeerstellingen (omgerekend naar pae) en uit de tellingen afgeleide jaarlijkse groeipercenages van het verkeer.

	2008					2010	2020
	totaal	motor	pa/ba	middel	zwaar	totaal	totaal
Werkdag							
<i>motorvoertuigen</i>							
avondspits (17-18u)	23	2	442	24	13	507	657
richting 1 (w->o)							
avondspits (17-18u)	22	2	403	15	8	451	585
richting 2 (o->w)							
<i>pae</i>							
avondspits (17-18u)	1,5+442+48+39 =	2*0,75 =	442*1 = 442	24*2 = 48	13*3 = 39	559	725
richting 1 (w->o)	531	1,5					
avondspits (17-18u)	1,5+403+30+24 =	2*0,75 =	403*1 = 403	15*2 = 30	8*3 = 24	483	627
richting 2 (o->w)	459	1,5					
Zaterdag							
<i>motorvoertuigen</i>							
11-12u richting 1	312	2	286	21	3	325	395
(w->o)							
11-12u richting 2 (o->w)	309	3	283	20	3	321	392
<i>Pae</i>							
11-12u richting 1	1,5+286+42+9 =	2*0,75 =	286*1 = 286	21*2 = 42	3*3 = 9	352	429
(w->o)	339	1,5					
11-12u richting 2 (o->w)	2,25+283+40+9 =	3*0,75 =	283*1 = 283	20*2 = 40	3*3 = 9	348	424
	334	2,25					

* motor 0,75 pae; personenauto/bestelauto 1,0 pae; vrachtauto/bus ongeleed (middel) 2,0 pae; vrachtauto/bus geleed (zwaar) 3,0 pae

Verkeersintensiteiten doodlopend gedeelte Julianastraat (nabij Plassepadje) autonome situatie (pae) – berekening verkeersgeneratie

Intensiteiten voor het jaar 2020 zijn gebaseerd op de intensiteiten uit de berekening verkeersgeneratie van de functies aan het doodlopend gedeelte Julianastraat (omgerekend naar pae) en een jaarlijkse groeipercentage van 0,5%.

				2010		2020	
				totaal	personenauto	middel/zwaar	totaal
Werkdag							
<i>motorvoertuigen</i>							
avondspits (17-18u)	richting			2+5+16 = 23	2+(5-1)+(16-0) =	0+1+0 = 1	24
	noord (vertrekken)				22		
avondspits (17-18u)	richting			5+1+16 = 22	2+(1-0)+(16-0) =	0+0+0 = 0	23
	zuid (aankomsten)				22		
<i>Pae</i>							
avondspits (17-18u)	richting			22+3 = 25	22*1 = 22	1*3 = 3	26
	noord (vertrekken)						
avondspits (17-18u)	richting			22+0 = 22	22*1 = 22	0*3 = 0	23
	zuid (aankomsten)						
Zaterdag							
<i>motorvoertuigen</i>							
Drukste uur	richting	noord		4+1+20 = 25	4+(1-0)+(20-0) =	0+0+0 = 0	25
	(vertrekken)				25		
Drukste uur	richting	zuid (aankomsten)		3+1+20 = 24	3+(1-0)+(20-0) =	0+0+0 = 0	24
					24		
<i>Pae</i>							
Drukste uur	richting	noord		25+0 = 25	25*1 = 25	0*3 = 0	26
	(vertrekken)						
Drukste uur	richting	zuid (aankomsten)		24+0 = 24	24*1 = 24	0*3 = 0	25

* motor 0,75 pae; personenauto/bestelauto 1,0 pae; vrachtauto/bus ongeleed (middel) 2,0 pae; vrachtauto/bus geleed (zwaar) 3,0 pae

Intensiteiten avondspitsuur 2020 aansluiting Julianastraat (N395) - inrit per richting (pae/uur)

Arm 1	Richting 2	$627 + (45/2) = 650$
	Richting 3	$45/2 = 23$
Arm 2	Richting 4	0 (éénrichtingsverkeer)
	Richting 6	0 (éénrichtingsverkeer)
Arm 3	Richting 7	$45/2 = 23$
	Richting 8	725

Intensiteiten zaterdag drukste bezoekuor 2020 aansluiting Julianastraat (N395) - inrit per richting (pae/uur)

Arm 1	Richting 2	$424 + (77/2) = 463$
	Richting 3	$77/2 = 39$
Arm 2	Richting 4	0 (éénrichtingsverkeer)
	Richting 6	0 (éénrichtingsverkeer)
Arm 3	Richting 7	$77/2 = 39$
	Richting 8	429

Intensiteiten avondspitsuur 2020 kruising Julianastraat (N395) – doodlopend gedeelte Julianastraat (nabij Plassepadje) (pae/uur)

Arm 1	Richting 2	$627 + (45/2) = 650$
	Richting 3	$22/2 = 11$
Arm 2	Richting 4	$(23/2) + (45/2) = 34$
	Richting 6	$(23/2) + (45/2) = 34$
Arm 3	Richting 7	$22/2 = 11$
	Richting 8	$725 + (45/2) = 748$

Intensiteiten zaterdag drukste bezoekuor 2020 kruising Julianastraat (N395) – doodlopend gedeelte Julianastraat (nabij Plassepadje) (pae/uur)

Arm 1	Richting 2	$424 + (77/2) = 463$
	Richting 3	$24/2 = 12$
Arm 2	Richting 4	$(25/2) + (77/2) = 51$
	Richting 6	$(25/2) + (77/2) = 51$
Arm 3	Richting 7	$24/2 = 12$
	Richting 8	$429 + (77/2) = 468$

Regels

