

bestemmingsplan

Kernen Maasdonk, herziening Brugstraat 61-63a Vinkel

gemeente Maasdonk

oktober 2009

projectnummer 61128

INHOUD

TOELICHTING

1	INLEIDING	1
1.1	AANLEIDING	1
1.2	HET PLANGEBIED	1
1.3	VIGERENDE BESTEMMINGSPLANNEN	2
1.4	LEESWIJZER	2
2	HET PLAN	3
2.1	HUIDIGE BEDRIJFSITUATIE	3
2.2	NIJWE BEDRIJFSITUATIE VOLGENS DIT BESTEMMINGSPLAN	4
3	UITVOERBAARHEID VAN HET PLAN	8
3.1	BELEID	8
3.2	MILIEU	11
3.3	WATER	15
3.4	ECOLOGIE	17
3.5	ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE	17
3.6	FINANCIËLE HAALBAARHEID	19
4	WIJZE VAN BESTEMMEN	20
4.1	ALGEMEEN	20
4.2	VERBEELDING EN REGELS	20
4.3	DE BESTEMMINGEN	20
4.4	OVERIGE BEPALINGEN	22
5	PROCEDURE VAN HET PLAN	23
5.1	INSpraak EN WETTELIJK VOOROVERLEG	23
5.2	ZIENSWIJZEN	23
	BIJLAGE 1	1
	RAPPORTAGE BODEMONDERZOEK	1
	BIJLAGE 2	1
	AKOESTISCH ONDERZOEK	1
	BIJLAGE 3	1
	QUICK SCAN FLORA EN FAUNA	1
	BIJLAGE 4	1
	VOOROVERLEGREACTIES	1

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Aan de Brugstraat 61, 63 en 63a te Vinkel, gemeente Maasdonk, zijn drie zandtransport-bedrijven naast elkaar gevestigd. De drie bedrijven bevinden zich hier al tientallen jaren en hebben vanouds een bedrijfsbestemming, zo ook in het vigerende bestemmingsplan Kernen Maasdonk. Hoewel formeel sprake is van drie afzonderlijke bedrijven, bestaat in de praktijk al lange tijd een nauwe onderlinge samenwerking. In verband daarmee besloten de drie bedrijven reeds in 2000 nagenoeg al hun activiteiten te concentreren op het bedrijfsterrein van Transportbedrijf H. van den Berg, gevestigd aan de Brugstraat 61. Dit bedrijfsterrein werd daartoe aan de achterzijde in agrarisch gebied uitgebreid met een parkeerterrein en een zanddepot, dit in afwijking van het ter plaatse geldende bestemmingsplan Buitengebied. De percelen Brugstraat 63 en 63a worden sindsdien nog slechts gebruikt voor woondoeleinden met bijbehorende tuin. Alleen een smalle strook grond op het perceel Brugstraat 63 wordt nog gebruikt als vrachtautostandplaats.

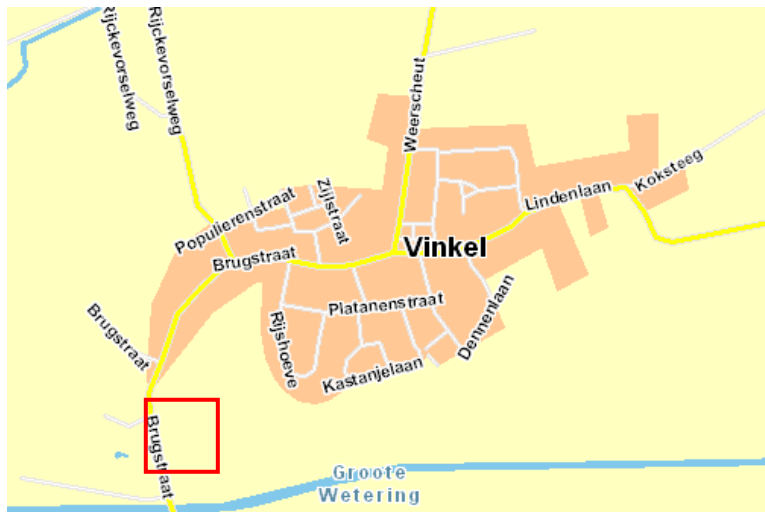
Als gevolg van de uitbreiding in 2000 heeft het bedrijfsterrein op het perceel Brugstraat 61 deels een bedrijfsbestemming in het bestemmingsplan Kernen Maasdonk en deels een agrarische bestemming in het bestemmingsplan Buitengebied Maasdonk. Aangezien de gemeente nooit toestemming heeft verleend voor de uitbreiding van het bedrijfsterrein in het buitengebied is deze situatie opgenomen op de gemeentelijke handhavingsslijst, ten einde nader te bezien of handhaving noodzakelijk dan wel legalisatie mogelijk is. De percelen 63 en 63a hebben in het bestemmingsplan Kernen Maasdonk nog altijd een bedrijfsbestemming, hoewel feitelijk nog slechts sprake is van een gebruik van deze percelen voor woondoeleinden, behoudens de genoemde vrachtautostandplaats. Ook hier is derhalve sprake van een situatie die niet met de vigerende bestemming overeenkomt.

In 2003 diende Transportbedrijf H. van den Berg, in het kader van de procedure van het bestemmingsplan Kernen Maasdonk, een zienswijze in en verzocht daarin het gehele bestaande bedrijfsperceel een positieve bedrijfsbestemming te geven en daarmee planologisch te legaliseren. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan Kernen Maasdonk in 2004 heeft de gemeenteraad van Maasdonk deze zienswijze ongegrond verklaard, omdat op dat moment onvoldoende vaststond of een bedrijfsbestemming voor het hele perceel ruimtelijk aanvaardbaar en haalbaar zou zijn. Tegelijkertijd echter besloot de raad een nader onderzoek te zullen starten naar de mogelijkheid om via een partiële bestemmingsplanherziening alsnog een bedrijfsbestemming toe te kennen aan het gehele bedrijfsperceel van Transportbedrijf H. van den Berg. Dat onderzoek heeft plaatsgevonden in 2006 en heeft geresulteerd in een principe-uitspraak van de Provinciale Planologische Commissie (PPC) d.d. 15 november 2006. In die principe-uitspraak gaat de PPC in beginsel en onder vermelding van een aantal nader te onderbouwen aspecten akkoord met een verdere planontwikkeling. Het thans voorliggende bestemmingsplan voorziet daarin.

1.2 HET PLANGEBIED

Het plangebied is gelegen aan het lint van de Brugstraat te Vinkel. Het omvat de percelen Brugstraat 61, 63 en 63a, die in het bestemmingsplan Kernen Maasdonk een bedrijfsbestemming hebben, en het daarachter gelegen parkeerterrein met zanddepot, dat be-

hoort bij het perceel Brugstraat 61, maar planologisch gezien in het buitengebied ligt. Het plangebied omvat niet alle op dit moment feitelijk voor bedrijfsdoeleinden in gebruik zijnde gronden. Ten opzichte van de bestaande situatie zal het zanddepot namelijk worden verkleind.



Figuur 1: globale ligging plangebied

1.3 VIGERENDE BESTEMMINGSPLANNEN

Tot het moment waarop voorliggend bestemmingsplan “Kernen Maasdonk, herziening Brugstraat 61 t/m 63a Vinkel” in werking treedt, gelden in het plangebied de volgende bestemmingsplannen.

- Bestemmingsplan “Kernen Maasdonk”, vastgesteld door de gemeenteraad van Maasdonk op 14 februari 2004 en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant op 26 september 2006 (nummer 1176275);
- Bestemmingsplan “Buitengebied Maasdonk”, vastgesteld door de gemeenteraad van Maasdonk op 1 juni 1999, gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant op 15 februari 2000 (nummer BG629480).

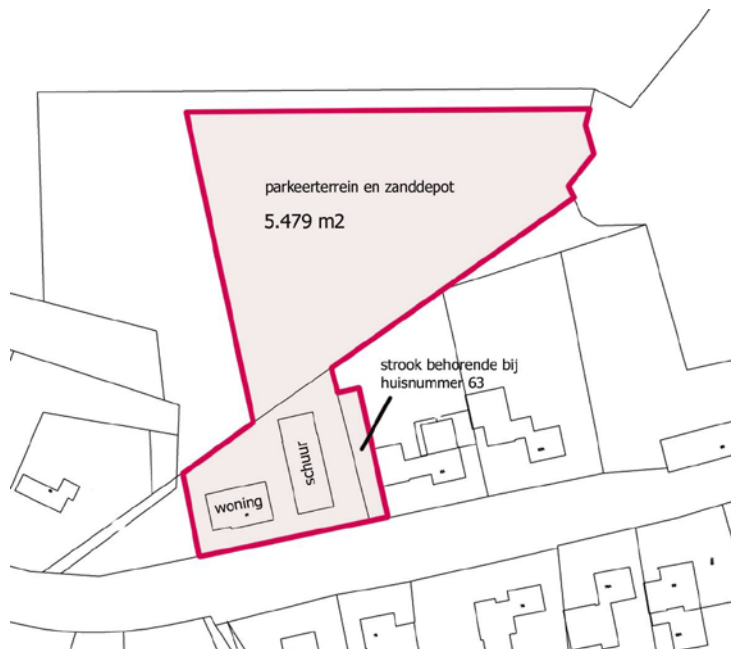
1.4 LEESWIJZER

Deze toelichting bestaat uit vijf hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk worden in hoofdstuk 2 de bestaande bedrijfssituatie en de met dit bestemmingsplan beoogde nieuwe situatie beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de uitvoerbaarheid van het plan onderbouwd en wordt ingegaan op de diverse sectorale aspecten die daarbij een rol spelen. Hoofdstuk 4 vormt de juridische toelichting van het plan en gaat in op de wijze van bestemmen van de gronden in het plangebied en de daarbij behorende voorschriften. Hoofdstuk 5 is gereserveerd voor de resultaten van inspraak en vooroverleg en de wettelijke bestemmingsplanprocedure.

2 HET PLAN

2.1 HUIDIGE BEDRIJFSSITUATIE

Het bedrijfsperceel aan de Brugstraat 61 bestaat op dit moment planologisch gezien uit twee gedeelten. Het voorste gedeelte, direct aan de Brugstraat gelegen, omvat de gronden die in het bestemmingsplan Kernen Maasdonk een bedrijfsbestemming hebben. Hier bevindt zich de bedrijfsbebouwing: een woning, die tevens wordt gebruikt als kantoor en kantine, een bij de woning behorende garage en een werkplaats met brandstofpunt. Het achterste gedeelte van het bedrijfsperceel bestaat uit een parkeerterrein en een zanddepot, rondom voorzien van een jonge beplantingsstrook. Dit gedeelte ligt niet in het bestemmingsplan Kernen Maasdonk maar in het bestemmingsplan Buitengebied Maasdonk en heeft daarin een agrarische bestemming. Het parkeerterrein en zanddepot passen niet binnen die bestemming. De huidige bedrijfssituatie is in onderstaande figuur 2 weergegeven.



Figuur 2: Bestaande situatie bedrijfsgronden

De totale oppervlakte van de bedrijfsmatig in gebruik zijnde gronden, zoals weergegeven in figuur 2, bedraagt circa 5.480 m². Deze oppervlakte is ontstaan in 2000 toen de uitbreiding van de bedrijfsterrein van Transportbedrijf H. van den Berg in het achterliggende buitengebied plaatsvond en de bedrijfsactiviteiten van de drie bedrijven daar werden samengebracht. Omdat sindsdien geen bedrijfsactiviteiten meer plaatsvinden op de percelen Brugstraat 63 en 63a leidde de uitbreiding en verschuiving van activiteiten per saldo tot een vergroting van het totale bedrijfsterrein met circa 1.380 m² ten opzichte van de vanouds bestaande bedrijfsbestemming op de drie percelen. Een uitbreiding van bedrijfsactiviteiten heeft echter niet plaatsgevonden. De drie transportbedrijven hebben feitelijk al vele jaren dezelfde omvang en er zijn geen voornemens om te groeien. De uitbreiding van het bedrijfsoppervlak werd voornamelijk bepaald door de ruimte die

benodigd is voor het manoeuvreren met vrachtauto's en het in verband daarmee aangelegde parkeerterrein.

De uitbreiding in 2000 vond plaats zonder toestemming van de gemeente en in afwijking van het bestemmingsplan Buitengebied. Wel werd op 5 december 2000 voor deze nieuwe situatie een de gehele inrichting omvattende milieuvergunning verleend. Ondanks het feit dat uitbreiding zonder toestemming plaatsvond kan gesteld worden dat de huidige situatie in ruimtelijk en milieuhygiënisch opzicht een verbetering vormt ten opzichte van de situatie van vóór 2000. Voorheen had Transportbedrijf H. van den Berg een perceel van circa 1.500 m² aan de overzijde van de Brugstraat, nabij de rioolwaterzuiveringsinstallatie, in gebruik als zanddepot, overigens ook in afwijking van het bestemmingsplan Buitengebied. Dat leidde tot veel verkeersbewegingen van vrachtauto's door de Brugstraat van en naar het zanddepot. Een parkeerterrein van voldoende omvang voor de vrachtauto's was niet voorhanden. Het parkeren voor de drie transportbedrijven vond plaats langs de Brugstraat. Ook werden de vrachtauto's direct aan de Brugstraat afgetankt. Het brandstofpunt bevond zich op het voorterrein van het perceel Brugstraat 61, direct voor de bedrijfswoning en zeer dicht op de weg. Tot 2000 waren de drie transportbedrijven derhalve zeer nadrukkelijk en zichtbaar aanwezig in de Brugstraat en was sprake van veel parkeeroverlast, veel verkeersbewegingen en als gevolg daarvan een verkeersonveilige en in ruimtelijk en milieuhygiënisch opzicht ongewenste situatie. Door de uitbreiding in 2000 kan het parkeren nu volledig op eigen terrein plaatsvinden. Ook alle verkeersbewegingen, behoudens het daadwerkelijk aan- en afrijden, vinden nu plaats op het eigen bedrijfsp perceel en niet langer in de Brugstraat.

2.2 NIEUWE BEDRIJFSITUATIE VOLGENS DIT BESTEMMINGSPLAN

2.2.1 *Omvang bedrijfsgroden*

Het in 2006 uitgevoerde onderzoek naar de mogelijkheden voor een partiële bestemmingsplanherziening van de situatie rond de drie transportbedrijven is mede aanleiding geweest om die situatie nogmaals grondig te bezien en waar nodig aan te passen. Doel daarvan was om zowel uit oogpunt van een goede bedrijfsvoering als uit oogpunt van een goede ruimtelijke inpassing te komen tot een optimale inrichting van het bedrijfsterrein en een aanvaardbare omvang van het totale bedrijfsp perceel.

Ten opzichte van de feitelijk bestaande situatie wordt de totale oppervlakte van de voor bedrijfsactiviteiten van de drie bedrijven in gebruik zijnde gronden teruggebracht tot circa 4.100 m². Daarmee is nog altijd sprake van een planologische uitbreiding van het bedrijfsterrein op het perceel Brugstraat 61. Echter, omdat de percelen Brugstraat 63 en 63a niet meer voor bedrijfsactiviteiten worden gebruikt, is de totale bedrijfsoppervlakte wel weer min of meer gelijk aan die van de bedrijfsbestemming op de percelen Brugstraat 61, 63 en 63a in het bestemmingsplan Kernen Maasdonk.

De verkleining van de feitelijke bedrijfsoppervlakte op het perceel Brugstraat 61 is met name mogelijk door verkleining van het zanddepot. De opslag van zand zal namelijk teruggebracht worden tot circa 4.000 m³. Op grond van de milieuvergunning mag op het zanddepot op dit moment nog 10.000 m³ zand worden opgeslagen. Het depot is echter niet bedoeld voor langdurige opslag, maar uitsluitend voor op- en overslag, hetgeen betekent dat met 4.000 m³ kan worden volstaan.

Deze beoogde nieuwe bedrijfssituatie is weergegeven in onderstaande figuur 3.



Figuur 3: Nieuwe situatie bedrijfsgroonden

2.2.2 Nieuwbouw kantoorruimte en kantine

Op dit moment wordt de bedrijfswoning Brugstraat 61 tevens gebruikt als kantoorruimte en kantine voor de transportbedrijven. Feitelijk is die woning daar niet voor geschikt. De combinatie van wonen, kantoor en kantine is verre van ideaal en voldoet bovendien niet aan de arbo-richtlijnen en de richtlijnen voor de ISO-certificering van Transportbedrijf H. van den Berg. Om die reden wordt de garage bij de woning vervangen door een afzonderlijke kantoorruimte en kantine. Hiervoor is inmiddels met toepassing van artikel 19, tweede lid WRO een vrijstelling en bouwvergunning verleend. De nieuwe kantoorruimte/kantine is in aanbouw en wordt gerealiseerd in het verlengde van de ruimte tussen de woning en de bestaande werkplaats, op de plek van de garage. Het voorste deel van de nieuwbouw, het kantoor, wordt tegen de werkplaats aangebouwd. De breedte van de nieuwbouw bedraagt circa 6,5 meter, de lengte 23 meter en de oppervlakte 150 m². Het gebouw bestaat uit één laag met gedeeltelijk daarboven een kap. Op de begane grond biedt de nieuwbouw van voor naar achter ruimte aan een kantoor (circa 40 m²), een spreekkamer (circa 15 m²), een entree en sanitaire ruimtes en een kantine/ontvangstruimte (circa 52 m²). De ruimte onder de kap (circa 70 m²) zal worden gebruikt als kantoor en archief.

2.2.3 *Bestaande bedrijfswoningen*

De bestaande woningen aan de Brugstraat 61, 63 en 63a zijn in het vigerende bestemmingsplan “Kernen Maasdonk” bestemd als bedrijfswoning. De woningen Brugstraat 63 en 63a zijn op dit moment in de praktijk al niet meer als zodanig in gebruik en functioneren als een normale burgerwoning. Aangezien ook alle bedrijfsactiviteiten op deze percelen zijn beëindigd en zijn verplaatst naar het terrein behorende bij Brugstraat 61, hebben de percelen Brugstraat 63 en 63a in dit bestemmingsplan een woonbestemming gekregen.

De woning aan de Brugstraat 61 wordt op dit moment tevens gebruikt als kantoor en kantine ten behoeve van het zandtransportbedrijf H. van den Berg. Gekozen is derhalve om de woning en bijbehorende gronden te voorzien van de bedrijfsbestemming en de aanduiding “dienstwoning”. Ter plaatse zijn echter geen bedrijfsmatige activiteiten toegestaan. Zoals hiervoor al aangegeven, is op dit moment een nieuwe kantoorruimte/kantine in aanbouw op basis van een vrijstelling op grond van artikel 19, tweede lid WRO en bouwvergunning.

2.2.4 *Ruimtelijke inpassing*

Aan de voorzijde (westkant) ligt het bedrijfsperceel Brugstraat 61 aan de Brugstraat, één van de karakteristieke linten van het dorp Vinkel. De nieuwe bedrijfssituatie, zoals hiervoor beschreven, betekent voor dit lint in kwalitatief opzicht een duidelijke verbetering. De bedrijfsactiviteiten zijn grotendeels uit het lint zelf verdwenen en verplaatst naar het vanuit het lint nauwelijks zichtbare achterterrein. Ook de verkeerssituatie in de Brugstraat en de bereikbaarheid van het bedrijfsperceel voor vrachtauto's verbetert aanzienlijk. Door concentratie van de bedrijfsactiviteiten van alle drie de zandtransportbedrijven is er straks nog slechts één uitrit op de Brugstraat, er zijn geen parkeerproblemen meer, het aftanken vindt niet meer direct aan de straat plaats en als gevolg van dit alles verbetert ook de verkeersveiligheid. In de nieuwe situatie kenmerkt de situatie aan de zijde van de Brugstraat zich door een ingetogen sfeer, passend binnen de lintbebouwing die zich aan beide zijden van de straat voortzet.

Het parkeerterrein en zanddepot op het achterterrein (oostkant) zijn gelegen in het buitengebied. Aan deze zijde is een zorgvuldige landschappelijke inpassing nodig om een inbreuk op het open agrarische landschap te voorkomen. Om de inpassing van het bedrijfsperceel zo natuurlijk en logisch mogelijk te laten verlopen is gekozen voor de aanleg van een vijf meter brede groensingel aan de noord- en oostzijde van het perceel, welke aansluit op het reeds van oudsher bestaande groen aan de zuidzijde. Dit bestaande groen strekt zich uit tot aan de ten zuiden van Vinkel stromende Wetering en kenmerkt zich door soorten als eik, berk, wilg en els, daarbij enigszins refererend aan de natte situatie langs de Wetering. Voor de landschappelijke aansluiting van de groensingel kunnen soorten worden gebruikt als berk, els en eik als boomvormers en bijvoorbeeld vogelkers, wilg, hazelaar, meidoorn en vlier als struikvormers, aangevuld met enkele groenblijvende soorten. Een afscherming tussen het parkeerterrein/zanddepot en de woonpercelen Brugstraat 63 en 63a is al aanwezig in de vorm van een waterloop (sloot) en een bestaande groenstrook.

Overigens is de aanleg en instandhouding van afschermende erfbeplanting langs de buitengrens van het bedrijfsperceel ook voorgeschreven in de op 5 december 2000 ver-

leende milieuvergunning. Conform deze voorschriften is reeds een afschermende beplantingsstrook aangelegd.

3 UITVOERBAARHEID VAN HET PLAN

3.1 BELEID

3.1.1 *Nota Ruimte*

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland. De nota vormt de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het gaat om de inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij het kabinet kiest voor “decentraal wat kan, en centraal wat moet”.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevrugnende functies op het beperkte oppervlak dat ons in Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en borging van de veiligheid.

Hoewel de Nota Ruimte vooral beleid bevat dat zich op een veel hoger schaalniveau beweegt dan het voorliggende bestemmingsplan, kan toch worden gesteld dat dit bestemmingsplan een bijdrage beoogt te leveren aan de doelstelling van een vitaal platteland. Het behoud van bestaande en vanouds gevestigde bedrijvigheid in de kern Vinkel en het streven naar een kwalitatief goede inpassing van die bedrijvigheid is van belang voor de leefbaarheid en de vitaliteit van de kern.

3.1.2 *Interimstructuurvisie “Brabant in ontwikkeling”*

De Interimstructuurvisie (27 juni 2008) benoemt de (ruimtelijke) belangen en doelen van de provincie Noord-Brabant en werkt deze op hoofdlijnen in beleid uit. Het hoofdbelang van de provincie is zorgvuldig ruimtegebruik. Dit hoofdbelang wordt thematisch uitgewerkt in deelbelangen en -doelen. De hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid zijn vervolgens uiteengezet aan de hand van vijf leidende principes, welke een ruimtelijke inslag hebben en van belang zijn voor het provinciale schaalniveau. De vijf ruimtelijke principes zijn:

- meer aandacht voor de onderste lagen;
- zuinig ruimtegebruik;
- concentratie van de verstedelijking;
- zonering van het buitengebied;
- grensoverschrijdend denken en handelen.

Voor het voorliggende bestemmingsplan zijn de principes “zuinig ruimtegebruik” en “concentratie van verstedelijking” het meest relevant.

Bij zuinig ruimtegebruik gaat het erom optimaal gebruik te maken van de mogelijkheden die de bestaande bebouwde ruimte (opnieuw en) beter te benutten. Nieuw stedelijk ruimtebeslag is slechts mogelijk indien dit gepaard gaat met een kwaliteitsverbetering van het buitengebied elders (“rood-met-groen”). Op de afspraken die de gemeente Maasdonk in

het kader van de regeling rood-met-groen heeft gemaakt met de provincie Noord-Brabant wordt in paragraaf 3.1.3 nader ingegaan.

Het principe van concentratie van verstedelijking is nader voor elke stedelijke en landelijke regio in Noord-Brabant uitgewerkt in een uitwerkingsplan. De kern Vinkel ligt in het uitwerkingsplan Landelijke regio Maashorst, zij het dat om praktische redenen het programma voor wonen en werken voor de kern Vinkel is meegenomen in het uitwerkingsplan voor de landelijke regio Maaskant. In de landelijke regio's staat het voorkomen van verdere aantasting van het buitengebied door verstedelijking centraal. Op het Uitwerkingsplan Landelijke Regio Maaskant wordt in paragraaf 3.1.5 nader ingegaan.

3.1.3 *Paraplunota*

In de Paraplunota (1 juli 2008) staat de uitwerking van het provinciaal ruimtelijk beleid uit de Interimstructuurvisie. Deze nota vormt de basis voor het dagelijks handelen van Gedeputeerde Staten en dus voor de inzet van de instrumenten uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro). In de paraplunota wordt concreter aangegeven wat het beleid van de provincie is. Het beleid uit de paraplunota put hiervoor uit verschillende bestaande plannen, zoals het voormalige Streekplan (waarvoor nu de Interimstructuurvisie in de plaats is gekomen), de uitwerkingsplannen, reconstructieplannen, en verschillende thematische nota's zoals de beleidsnota Ecologische bouwstenen en de beleidsnota "Buitengebied in ontwikkeling". Naast het overnemen van het bestaande beleid van deze plannen wordt op enkele punten nieuw beleid voorgesteld. Het nieuw voorgestelde beleid heeft betrekking op bedrijventerreinen, kantoorlocaties en het landelijk gebied. Voor het onderhavig bestemmingsplan zijn de wijzigingen dus niet relevant.

3.1.4 *Regeling rood-met-groen*

Ter uitvoering van de bestuurlijke afspraak over het principe rood-met-groen in de stedelijke regio Waalboss en de landelijke regio's Groot Langstraat en Maaskant heeft de gemeente Maasdonk afspraken gemaakt met de provincie over toepassing van dat principe in Maasdonk (Maasdonk 23 januari 2007). Afgesproken is dat de regeling rood-met-groen geldt voor alle bestemmingsplannen en artikel 19 WRO vrijstellingen die worden vastgesteld na 1 juli 2005, derhalve ook voor voorliggend bestemmingsplan.

Ter uitvoering van de gemaakte afspraken heeft de gemeente Maasdonk een fonds opgericht waaruit kwaliteitsverbeteringen in het buitengebied kunnen worden bewerkstelligd. De verbeteringsprojecten liggen in de gemeente Maasdonk en zijn afkomstig uit het Landschapsbeleidsplan 1997, het Reconstructieplan Maas en Meierij en het Uitwerkingsplan Waalboss. Gemiddeld wordt per vierkante meter verkochte grond een bedrag van € 2,00 in het fonds gestort.

Hoewel in het voorliggende plan geen sprake is van verkoop van gronden worden de afspraken over toepassing van de rood-met-groenregeling analoog toegepast. Van initiatiefnemer, transportbedrijf H. van den Berg, zal een bijdrage van € 2,00 per vierkante meter uitbreiding in het fonds gevraagd worden. Daarmee wordt voldaan aan de gemaakte afspraken en aan het rood-met-groenprincipe uit de Interimstructuurvisie Noord-Brabant.

3.1.5 *Uitwerkingsplan Landelijke Regio Maaskant*

In het Uitwerkingsplan Landelijke Regio Maaskant, vastgesteld op 21 december 2004, wordt de verstedelijkingsopgave voor de landelijke regio Maaskant vormgegeven. De locatie van het parkeerterrein en gronddepot in voorliggend bestemmingsplan heeft in het uitwerkingsplan de aanduiding “transformatie afweegbaar” gekregen. Dat wil zeggen dat deze locatie binnen de contour van het zoekgebied voor verstedelijking ligt. Op basis van de lagenbenadering uit het streekplan en aanwezige kwaliteiten is hier een stedelijke uitbreiding om te kunnen voorzien in de behoefte tot en na 2015 afweegbaar. Aangezien Vinkel geen opgave heeft voor bedrijventerreinen kan het zoekgebied voor verstedelijking aangewend worden voor woningbouw.

In het programma voor wonen is vastgelegd dat Vinkel een opgave van 133 woningen heeft tot 2020. Een deel daarvan (32 woningen) is inmiddels gerealiseerd in het op vrij korte afstand van het plangebied van voorliggend bestemmingsplan gelegen uitbreidingsplan Vinkel-Zuid. Voor de overige te bouwen woningen dienen de locaties nog gevonden te worden. In opdracht van de gemeente loopt daar op dit moment een onderzoek naar. Het staat echter reeds vast dat de gronden aan de zuidzijde van Vinkel, tussen de Brugstraat en de wijk Vinkel-Zuid, niet voor verdere uitbreiding van woningbouw in aanmerking zullen komen. Zoals ook in de Structuurvisie 1996-2010 van de gemeente Maasdonk reeds werd aangegeven, heeft met de realisering van het uitbreidingsplan Vinkel-Zuid een afronding van de uitbreidingen aan de zuidzijde van Vinkel plaatsgevonden. De overgangen van Vinkel-Zuid naar het buitengebied zijn vormgegeven als een groene, landschappelijke zone welke een verdere uitbreiding aan deze zijde van het dorp uit stedenbouwkundig oogpunt niet wenselijk maakt, ook niet na 2010. Tegelijkertijd wordt met de afronding van de uitbreidingen aan de zuidzijde van Vinkel bereikt dat het karakteristieke lint van de Brugstraat en de doorkijken vanuit die straat naar het buitengebied behouden blijven.

Ten aanzien van werken bestaat de totale planningsopgave voor de landelijke regio Maaskant voor de periode tot 2020 uit 20 hectare. Voor de kern Vinkel, waar geen bedrijventerreinen liggen, is zoals gezegd geen aparte planningsopgave opgenomen. Aangezien voorliggend bestemmingsplan betrekking heeft op reeds vanouds in Vinkel gevestigde bedrijven is ook op dit punt geen sprake van strijdigheid met het uitwerkingsplan.

3.1.6 *Reconstructieplan Maas en Meierij*

Vinkel ligt in het Reconstructieplan Maas en Meierij, zoals vastgesteld op 22 april 2005. Voor wat betreft Vinkel zijn het reconstructieplan en het Uitwerkingsplan Maaskant complementair. De locatie van het parkeerterrein en gronddepot in voorliggend bestemmingsplan ligt in het reconstructieplan in een gebied dat is aangewezen als overig extensiveringsgebied. Daarmee is dit bestemmingsplan niet strijdig met de doelstellingen van het reconstructieplan.

3.1.7 *Structuurvisie 1996-2010 "Ruimte voor de toekomst"*

De Structuurvisie 1996-2010 “Ruimte voor de toekomst”, zoals voorlopig vastgesteld door de raad van de gemeente Maasdonk in 1997, is door de uitwerkingsplannen Waalboss en Maaskant grotendeels achterhaald. Nog wel actueel is de Nota van Wijziging en Aanvulling op de Structuurvisie, vastgesteld op 21 december 1999. Deze nota kan als bouwsteen blijven gelden voor het beheer en de ontwikkeling van de overgangsgebieden van

de bebouwde kernen naar het buitengebied. In de nota zijn de kwaliteiten van de randen van de kernen in beeld gebracht. Op basis van deze kwaliteiten zijn vervolgens uitgangspunten gegeven over het gewenste beeld en de gewenste functies. Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt in de westrand van Vinkel. De westrand laat het typische beeld zien van bebouwing langs een lint. De bebouwing is divers van uiterlijk en functie. Door de openheid van het aansluitende buitengebied is deze variatie goed te ervaren. De structuurvisie formuleert als uitgangspunt voor de westrand van Vinkel, dat geen groot-schalige ingrepen plaatsvinden. Kleinschaligheid is essentieel voor het behoud van de structuur van de rand. Mede gelet op de in paragraaf 2.2.4 beschreven ruimtelijke inpassing is de uitbreiding van transportbedrijf Van den Berg met het parkeerterrein en zanddepot op verantwoorde wijze ingepast in het gevarieerde beeld van de lintbebouwing. Er is geen sprake van een ingreep die afbreuk doet aan dat beeld.

3.2 MILIEU

3.2.1 Milieuzonering

Het zandtransportbedrijf (SBI-code 6024) behoort tot milieucategorie 3.2 volgens de uitgave “Bedrijven en milieuzonering” van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG 2007). Maatgevend milieuaspect is geluid. De indicatief aan te houden afstand tot de meest nabijgelegen woningen bedraagt 100 meter. Aangezien de Brugstraat is aan te merken als een straat met gemengde functies en niet als een rustige woonwijk, mag uitgegaan worden van een lagere milieucategorie en derhalve van een indicatief aan te houden afstand van 50 meter. Deze afstand wordt niet voor alle woningen in de omgeving gehaald.

De afstand van de tegenover het bedrijfsperceel gelegen vier woningen aan de Brugstraat 72 t/m 78 tot het voorste deel van het bedrijfsperceel (inrit en werkplaats) bedraagt minder dan 50 meter. Het betreft hier echter een korte afstand tot het vanouds bestaande en bestemde deel van het bedrijfsperceel. In zoverre is dus sprake van een bestaande situatie. De afstand van deze woningen tot het nieuw bestemde parkeerterrein en zanddepot op het achterterrein bedraagt ruim meer dan 50 meter.

De afstand van de woningen van de drie transportbedrijven Brugstraat 61, 63 en 63a bedraagt tot aan het bedrijfsperceel eveneens minder dan 50 meter. Het betreft hier echter woningen die, hoewel ze om ruimtelijke redenen zijn bestemd als burgerwoning, een zekere relatie hebben en houden met het bedrijfsperceel. Om die reden wordt een kleinere afstand aanvaardbaar geacht.

Voor het overige wordt aan de indicatieve afstand van 50 meter voldaan. Afgezien daarvan zijn in de milieuvergunning afdoende voorschriften gesteld om onaanvaardbare milieuhinder te voorkomen.

3.2.2 Milieuvergunning/melding

Voor de inrichting aan de Brugstraat 61 (transportbedrijf H. van den Berg), zoals deze op dit moment bestaat, werd op 5 december 2000 een vergunning ingevolge de Wet milieubeheer (milieuvergunning) verleend. In deze vergunning waren voorschriften opgenomen met betrekking tot bodembescherming, afvalwater, gebruik van een hogedrukreiniger, brandgevaar, geluid, afvalstoffen, gebruik van de elektrische installatie, opslag van die-

selolie en afgewerkte olie in een bovengrondse tank, gasflessen, de in de inrichting te verrichten werkzaamheden en de werkruimte, de verwarmingsinstallatie en het voorkomen van visuele hinder door middel van een groenstrook.

In de milieuvergunning werd onder meer vastgelegd dat in het gronddepot op het achterterrein niet meer dan 10.000 m³ grond mag worden gestort (opgeslagen) en tot een hoogte van maximaal 6 meter. In paragraaf 2.2.1 van deze toelichting is reeds aangegeven dat de opslag van zand teruggebracht zal worden tot circa 4.000 m³. Teneinde deze afname ook planologisch te waarborgen is in de voorschriften van dit bestemmingsplan bepaald dat de oppervlakte van het zanddepot maximaal 1.500 m² mag bedragen, met een toegestane opslaghoogte van eveneens maximaal 6 meter.

Inmiddels valt de inrichting onder de werking van het Besluit opslag- en transportbedrijven milieubeheer. Ten behoeve van de aanpassingen van de bedrijfssituatie, zoals in deze toelichting beschreven, heeft Transportbedrijf H. van den Berg in februari 2007 een melding in het kader van dat besluit gedaan. Na inwerkingtreding van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (activiteitenbesluit) zal de inrichting onder dat besluit gaan vallen.

Het feit dat in dit bestemmingsplan de woningen Brugstraat 63 en 63a zijn bestemd als burgerwoning heeft geen gevolgen voor de ingediende melding op grond van het Besluit opslag- en transportbedrijven milieubeheer.

3.2.3 Bodemkwaliteit

Enkele jaren geleden is in het kader van de zogenaamde BSB-operatie¹ de bodemkwaliteit ter plaatse van Transportbedrijf H. van den Berg in kaart gebracht. Daarbij is uitgegaan van de volgende, op het terrein uitgevoerde onderzoeken:

- Rapportage Combinatie-Onderzoek, kenmerk 517940-0453, d.d. oktober 1995, Heijmans Milieutechniek B.V.;
- Rapportage grondbemonstering, kenmerk 517940-0453a, d.d. 20 oktober 1995, Heijmans Milieutechniek B.V.;
- Rapportage grondontgraving en grondbemonstering, kenmerk 617940-0461, d.d. 22 april 1996, Heijmans Milieutechniek B.V.;
- Grondwateronderzoek, kenmerk jopo3/brni/41572, Heijmans Milieu Sloop en Recycling B.V.

Bij schrijven van 26 januari 2005 heeft BSB haar conclusies gerapporteerd aan Transportbedrijf H. van den Berg. Het betreffende schrijven is als bijlage 1 bij deze toelichting bijgevoegd. BSB concludeert dat, hoewel op het terrein meerdere lichte verontreinigingen zijn gemeten in grond en/of grondwater, een vervolgonderzoek in het kader van de BSB-operatie niet noodzakelijk wordt geacht. Wel kan in verband met eventuele nieuwbouw, huur/verhuur, koop/verkoop, aanvraag of wijziging milieuvergunning (aanvullend) bodemonderzoek noodzakelijk zijn.

¹ De Stichting Bodemsanering Bedrijfsterreinen Zuid (BSB) heeft in het kader van de BSB-operatie mogelijke bodemverontreinigingen op bedrijfsterreinen in kaart gebracht.

3.2.4 Geluid

De geluidsbelasting van het transportbedrijf is berekend in het akoestisch onderzoek ten behoeve van de milieuvergunning². In het akoestisch onderzoek is de geluidsbelasting ten gevolge van de inrichting bepaald ter plaatse van woningen van derden. De vastgestelde waarden bedragen als volgt.

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{A,r,LT}$		
max. 50 dB(A)	tussen 07.00 en 19.00 uur	dagperiode
max. 45 dB(A)	tussen 19.00 en 23.00 uur	avondperiode
max. 26 dB(A)	tussen 23.00 en 07.00 uur	nachtperiode

Maximaal geluidsniveau $L_{A,max}$		
max. 68 dB(A)	tussen 07.00 en 19.00 uur	dagperiode
max. 59 dB(A)	tussen 19.00 en 23.00 uur	avondperiode
max. 59 dB(A)	tussen 23.00 en 07.00 uur	nachtperiode

Deze waarden vallen binnen de grenswaarden zoals voorgeschreven bij de milieuvergunning. De grenswaarden, die zijn ontleend aan de uitgangspunten in de "Handreiking industrielawaai en vergunningverlening" uit oktober 1998, bedragen als volgt.

Langtijdgemiddeld beoordelingsniveau $L_{A,r,LT}$		
max. 50 dB(A)	tussen 07.00 en 19.00 uur	dagperiode
max. 45 dB(A)	tussen 19.00 en 23.00 uur	avondperiode
max. 40 dB(A)	tussen 23.00 en 07.00 uur	nachtperiode

Maximaal geluidsniveau $L_{A,max}$		
max. 70 dB(A)	tussen 07.00 en 19.00 uur	dagperiode
max. 65 dB(A)	tussen 19.00 en 23.00 uur	avondperiode
max. 60 dB(A)	tussen 23.00 en 07.00 uur	nachtperiode

Sinds de verlening van de milieuvergunning in 2000 hebben er geen bedrijfsuitbreidingen of intensiveringen plaatsgevonden zodat het bovenstaande ook nu nog actueel is. Het akoestisch onderzoek is al bijlage 2 bij deze toelichting bijgevoegd.

3.2.5 Luchtkwaliteit

Ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de aanleg van het parkeerterrein en zanddepot bij Transportbedrijf Van den Berg, moeten getoetst worden aan de 'Wet luchtkwaliteit' (titel 5.2 Wet milieubeheer). In beginsel dient een luchtkwaliteitsonderzoek verricht te worden. Een onderzoek is echter niet noodzakelijk indien uit een globale en kwalitatieve verkenning blijkt dat er geen essentiële veranderingen in de luchtkwaliteit plaatsvinden als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling, d.w.z. de ontwikkeling 'niet in betekenende mate bijdraagt' aan de luchtkwaliteit ter plaatse. Ten aanzien van het onderhavige plan kan gesteld worden dat:

² Akoestisch onderzoek i.v.m. vergunningaanvraag Wet milieubeheer t.b.v. H. van den Berg te Vinkel, Geurts Technisch Adviseurs B.V., Oss 15 mei 2000

- de oppervlakte bedrijfsmatig in gebruik zijnde gronden ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan Kernen Maasdonk niet toeneemt en ten opzichte van de feitelijke situatie in 2000 zelfs afneemt;
- de milieuhygiënische situatie (ook voor wat betreft de luchtkwaliteit) zelfs verbetert, namelijk als gevolg van de concentratie van de bedrijfsactiviteiten op het perceel Brugstraat 61 (zie ook paragraaf 2.1).

Geconcludeerd kan derhalve worden dat voorliggend bestemmingsplan niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit en derhalve het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de doorgang van het initiatief.

3.2.6 Externe veiligheid

Het zandtransportbedrijf en de bedrijfsactiviteiten op het bedrijfsp perceel brengen geen risico's op het gebied van externe veiligheid met zich mee.

Op korte afstand van het plangebied bevindt zich het LPG-tankstation aan de Brugstraat 82. Op deze installatie is het Besluit externe veiligheid inrichtingen van toepassing. Uitgaande van dit besluit is in het bestemmingsplan "Kernen Maasdonk" rond het vulpunt van de LPG-installatie een veiligheidszone met een straal van 150 meter als dubbelbestemming opgenomen. Binnen die zone zijn in beginsel geen zogenaamde kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten toegestaan. Wat verstaan wordt onder een kwetsbaar en een beperkt kwetsbaar object, is vastgelegd in bijlage 2 bij het besluit. Kwetsbaar zijn onder meer woningen, onderwijs- en gezondheidsinstellingen en kinderopvang- en dagverblijven. Beperkt kwetsbaar zijn onder meer kantoren, winkels, horeca en parkeerterreinen.

Inmiddels heeft de VROM inspectie in haar reactie op het voorontwerp van het bestemmingsplan Kernen Maasdonk, herziening Brugstraat 61-63a, aangegeven dat op basis van de risicocontourkaart van de provincie de Plaatsgebonden Risicocontour (PR 10-6) voor het onderhavig tankstation slechts 45 meter betreft en daarmee niet over het plangebied valt. Het groepsrisico (GR) valt wel over het plangebied en dient ook afwegingsfactor te zijn bij het toestaan van nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten binnen de veiligheidszone. Aangezien in het onderhavig bestemmingsplan enkel sprake is van een bestaande situatie en geen toename van het GroepsRisico mogelijk gemaakt wordt, is het GroepsRisico ten behoeve van dit plan niet nader bezien.

Omwille van eenheid in systematiek is in voorliggend bestemmingsplan de dubbelbestemming voor de veiligheidszone rond het LPG-vulpunt van het tankstation aan de Brugstraat uit het bestemmingsplan "Kernen Maasdonk" overgenomen.

3.2.7 Verkeer

De verkeersbewegingen van en naar het bedrijfsp perceel beperken zich hoofdzakelijk tot het vertrek van elf vrachtauto's in de ochtend (tussen circa 5.00 uur en 7.00 uur) en de terugkomst van deze vrachtauto's aan het eind van de middag (tussen circa 16.00 uur en 18.00 uur). Daarnaast vinden incidenteel transportbewegingen van en naar het zanddepot plaats (aan- en afvoer van zand en grond). Het gaat daarbij om minder dan tien transportbewegingen per jaar.

Vanuit ruimtelijke oogpunt leiden de verkeersbewegingen niet tot een onaanvaardbare of ongewenste situatie. Dat geldt temeer sinds de bedrijfsactiviteiten in 2000 zijn geconcen-

treerd op het perceel Brugstraat 61 en er uitsluitend nog verkeersbewegingen van en naar dit perceel plaatsvinden via één uitrit op de Brugstraat.

In het akoestisch onderzoek dat is verricht in het kader van de in 2000 verleend milieuvergunning (Geurts Technisch Adviseurs B.V., 15 mei 2000), is ook de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer van en naar de inrichting ter plaatse van woningen van derden bepaald. Uit het onderzoek is gebleken dat er geen ontoelaatbare hinder optreedt van verkeer van en naar de inrichting.

3.3 WATER

3.3.1 Waterbeleid

Rijksbeleid: Vierde Nota Waterhuishouding

De hoofddoelstelling van de Vierde Nota Waterhuishouding is het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land door het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen. Gezonde en veerkrachtige watersystemen betekenen dat een duurzaam gebruik ervan voor nu en in de toekomst gewaarborgd blijft. De veerkracht van watersystemen kan worden versterkt door het waterbeheer op een natuurlijke wijze uit te voeren, zodat de wezenlijke waarden en kenmerken van het watersysteem zoveel mogelijk in tact blijven.

Waterschap Aa en Maas

Het plangebied valt in het beheersgebied van waterschap Aa en Maas. Het waterschap heeft als beleid dat op een duurzame wijze moet worden omgegaan met water. Hierbij hanteert zij bij nieuwbouwplannen de volgende uitgangspunten:

Gescheiden houden van vuil water en schoon hemelwater

Het vuile afvalwater dient te worden afgevoerd via de riolering. Voorkomen moet worden dat het schone hemelwater op de riolering wordt gezet.

Hydrologisch neutraal bouwen

Dit wil zeggen dat de afwatering in principe niet mag worden vergroot. Het water dat binnen het plangebied valt, moet daar ook opgevangen en/of verwerkt worden.

De afwegingsstappen: hergebruik - infiltratie - buffering - afvoer

Hergebruik van hemelwater wordt voornamelijk overwogen bij grootschalige voorzieningen als scholen, kantoorgebouwen e.d. De tweede stap is dat bekeken moet worden of infiltratie mogelijk is. Dit is afhankelijk van het gebied, namelijk de grondwaterstand en de doorlatendheid van de bodem. Buffering, de volgende stap, geschiedt door de aanleg van een retentievoorziening. Pas in laatste instantie mag worden afgevoerd naar het oppervlaktewatersysteem van het waterschap.

Voorkomen van vervuiling

Bij de inrichting, bouw en beheer van gebieden wordt het milieu belast. Het waterschap streeft er naar om verontreiniging zo veel mogelijk te voorkomen. Daarom moet het toepassen van uitlogende of uitspoelbare materialen worden vermeden.

3.3.2 Afvoer vuil water

De bestaande woningen en bedrijfsgebouwen in het plangebied zijn aangesloten op het gemengde rioolstelsel in Vinkel. Ook de nieuwbouw voor het kantoor en de kantine, als beschreven in paragraaf 2.2.2, zal op dit stelsel worden aangesloten.

3.3.3 Afvoer hemelwater

Bij de aanleg van het parkeerterrein en zanddepot op het achterterrein van het bedrijfsperceel in 2000 zijn de betreffende gronden verhard. In totaal werd daardoor circa 3.200 m² verharding toegevoegd. Deze verharding is niet aangesloten op het openbaar riool. Hemelwater wordt afgevoerd via een tweetal noord-zuid lopende goten in het parkeerterrein. Via deze goten loopt het hemelwater naar een droge sloot achter de percelen Brugstraat 63 en 63a, waar het vervolgens geborgen wordt. Alleen bij extreme regenval loopt het hemelwater via de sloot in de Groote Wetering.

Hydrologisch neutraal bouwen

Het hemelwater afkomstig van de verharding dient overeenkomstig de norm hydrologisch neutraal bouwen geborgen te worden binnen het plangebied. De waterkansenkaart van het waterschap geeft aan dat het een relatief nat gebied is met hoge grondwaterstanden. Infiltratie van hemelwater wordt daarom niet aannemelijk geacht. De berging van de hoeveelheid regenwater komt daarmee neer op 3.200 m² vermenigvuldigd met de T=25 norm van 0,043, resulterend in een totale hoeveelheid van circa 140 m³. Deze hoeveelheid dient geborgen te worden in de eerder genoemde (zonodig naar benodigde capaciteit te verruimen) sloot achter de percelen Brugstraat 63 en 63a.

3.3.4 Materiaalgebruik

Aangezien het hemelwater afgekoppeld wordt van het afvalwater, mogen in de bebouwing geen materialen gebruikt worden die de (grond)waterkwaliteit negatief kunnen beïnvloeden. Het betreft uitlogende materialen zoals zink en lood. Tevens dient voorkomen te worden dat verontreinigingen zoals olie en vet, brandstof etc. met het hemelwater van de verharding worden afgevoerd naar de bergingssloot.

3.3.5 Grondwaterbeschermingsgebied

De 100-jaarszone van het grondwaterbeschermingsgebied Nuland strekt zich aan de westzijde van Vinkel uit tot aan de Brugstraat. Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt aan de oostzijde van de Brugstraat en valt daarmee buiten de 100-jaarszone.

3.3.6 Overleg met waterschap

Het plangebied valt onder het beheer van Waterschap Aa en Maas. De gemeente heeft regelmatig overleg met het waterschap. In het kader daarvan is de watertoets uitgevoerd. Tevens is het voorontwerp van het bestemmingsplan voor advies aan het waterschap toegezonden. Het waterschap heeft een positief advies uitgebracht. Verwezen wordt ook naar paragraaf 5.1 van deze toelichting.

3.4 ECOLOGIE

3.4.1 Algemeen

In het kader van de voorbereiding van dit bestemmingsplan heeft bureau IJzerman en Van Spréw te Tilburg een quick scan flora en fauna uitgevoerd in het plangebied. De resultaten daarvan zijn onderstaand kort weergegeven. Het rapport van de quick scan is als bijlage 3 bij deze toelichting bijgevoegd.

3.4.2 Gebiedsbescherming

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt niet in de nabijheid van een Vogel- of Habitatrichtlijngebied of overig beschermd natuurgebied. Regelgeving met betrekking tot gebiedsbescherming is niet van toepassing.

3.4.3 Soortbescherming

De resultaten van de quick scan flora en fauna zijn samengevat als volgt:

- Er zijn geen beschermde of bedreigde plantensoorten aangetroffen. De locatie, volledig verhard of bebouwd, zal geen strikt beschermde plantensoorten herbergen.
- Er zijn geen amfibieën aangetroffen en door het ontbreken van natuurlijke waterstructuren worden deze ook niet verwacht. Mogelijk komen incidenteel enkele algemene amfibieënsoorten voor in landfase. Hiervoor geldt een vrijstelling op grond van de Flora- en faunawet bij ruimtelijke ontwikkelingen, waaraan verder geen eisen zijn verbonden.
- Door het ontbreken van geschikte broedstructuren is het plangebied niet van belang voor broedvogels.
- Mogelijk kunnen enkele individuen van een beschermde zoogdiersoort worden aangetroffen. Het betreft hier echter algemene soorten, waarvoor geen ontheffing ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen behoeft te worden aangevraagd.
- Fouragerende vleermuizen zullen rondom en in het plangebied wellicht voorkomen. Vaste verblijfslocaties voor vleermuizen zijn niet aanwezig.

Uit de resultaten van de quick scan kan worden geconcludeerd dat uitvoering van het bestemmingsplan niet wordt belemmerd door planologische gebiedsbescherming of soortenbescherming op basis van natuurwetgeving.

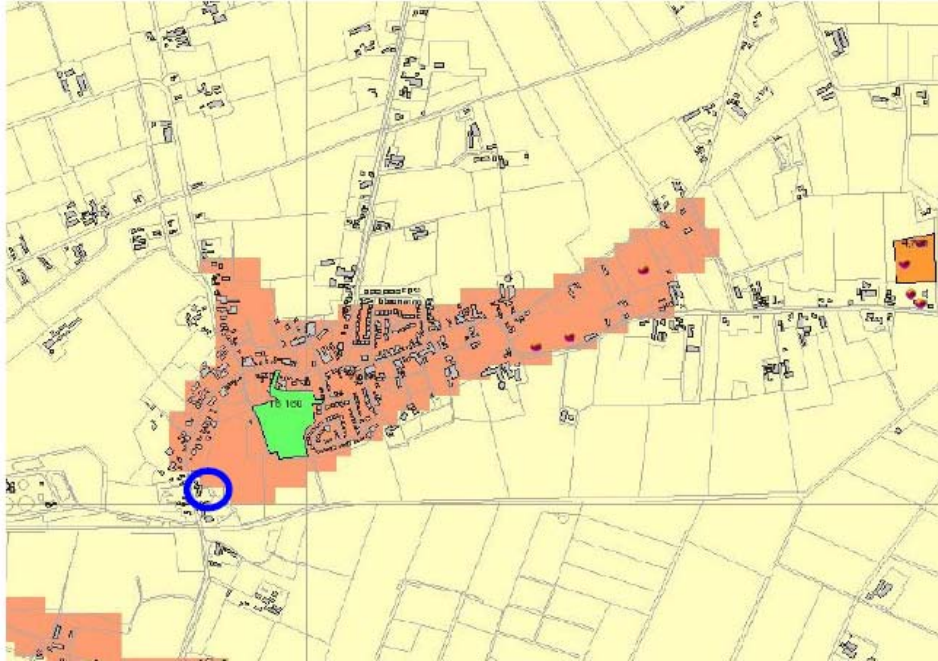
3.5 ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

3.5.1 Archeologie

In het kader van de voorbereiding van dit bestemmingsplan heeft bureau IJzerman en Van Spréw te Tilburg een quick scan uitgevoerd naar de archeologische verwachtingswaarde in het plangebied. De resultaten van de quick scan zijn onderstaand weergegeven.

Volgens de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) van de Rijksdienst voor Archeologie Cultuurlandschap

en Monumenten (RACM) ligt het plangebied op de grens van een zone met een hoge archeologische verwachtingswaarde en een zone met een lage verwachtingswaarde. Deze verwachting is hoofdzakelijk gebaseerd op de Bodemkaart van Nederland. In het plangebied zijn volgens de bodemkaart hoge zwarte enkeerdgronden aanwezig.



Figuur 4 : Globale ligging van het plangebied op de IKAW, met de monumenten en waarnemingen

In de kern van Vinkel werden volgens Archis 2 in het verleden verschillende archeologische vondsten gedaan. Het betroffen hier scherven en fragmenten van IJzertijd, Romeins en Middeleeuws aardewerk. Circa 700 meter ten oosten van de kern van Vinkel ligt, midden in de zone met een lage archeologische verwachting een terrein van hoge archeologische waarde. Hier bevinden zich bewoningssporen uit de IJzertijd en de Romeinse tijd. Aan de westkant van de kern – ten oosten van het plangebied – werd door archeologisch onderzoeksbureau Fontys-Bilan in 2006 een proefsleuvenonderzoek uitgevoerd. Voorafgaand werd er door de Archol B.V. van de Universiteit van Leiden een vooronderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek stelde dat er een grote trefkans bestaat voor het aantreffen van archeologische sporen uit de periode IJzertijd – Romeinse tijd.

Gezien de vermoedelijke aanwezigheid van hoge enkeerdgronden, de hoge archeologische verwachtingswaarde van de kern van Vinkel, de archeologische vondsten in de omgeving en de resultaten van voorgaand archeologisch onderzoek nabij het plangebied kan worden gesteld dat het plangebied een hoge archeologische verwachting heeft voor sporen uit de periode IJzertijd en Romeinse tijd. Tevens bestaat er de kans op het aantreffen van archeologische sporen uit de Middeleeuwen.

In de conclusie van de quick scan wordt geadviseerd om, indien in de toekomst verdere ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied gaan plaatsvinden, archeologisch vooronderzoek te laten uitvoeren. Voorliggend bestemmingsplan voorziet slechts in een (feitelijk reeds gerealiseerde) uitbreiding van het parkeerterrein en niet in verdere ruimtelijke ontwikkelingen of ingrepen in de bodem. Derhalve is archeologisch vooronderzoek in het kader van dit bestemmingsplan niet nodig.

3.5.2 Cultuurhistorie

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart zijn geen cultuurhistorisch waardevolle objecten of elementen in de nabijheid van het plangebied aangegeven. In paragraaf 2.2.4 is reeds aangegeven dat de met dit bestemmingsplan beoogde nieuwe bedrijfssituatie een duidelijke verbetering vormt voor de Brugstraat als karakteristiek lint binnen het dorp Vinkel.

3.6 FINANCIËLE HAALBAARHEID

Voor zover dit bestemmingsplan de bestaande situatie in het plangebied bestemt, zijn aan de uitvoering ervan geen kosten verbonden. Alle kosten die verband houden met het verkleinen van de totale bedrijfsoppervlakte (zie paragraaf 2.2.1), de nieuwbouw voor het kantoor en de kantine (zie paragraaf 2.2.2), de landschappelijke inpassing van het transportbedrijf en de bijdrage in het fonds rood-met-groen (zie paragraaf 3.1.3) komen voor rekening van transportbedrijf H. van den Berg. Dit bedrijf kan over de financiële middelen hiervoor beschikken.

4 WIJZE VAN BESTEMMEN

4.1 ALGEMEEN

Het bestemmingsplan “Kernen Maasdonk, herziening Brugstraat 61-63a Vinkel” bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels tezamen vormen het juridisch bindende deel van het plan. Kaart en regels dienen te allen tijde in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. De plansystematiek van het plan sluit aan bij het bestemmingsplan “Kernen Maasdonk”, met dien verstand dat tevens aangesloten is bij de landelijke Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008). Alsgevolg hiervan zien de regels er qua uiterlijk anders uit dan de regels van het bestemmingsplan “Kernen Maasdonk”. De inhoud van de regels is echter hetzelfde.

4.2 VERBEELDING EN REGELS

4.2.1 *Verbeelding*

Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de gronden in het plangebied aangegeven. Binnen de bestemmingen zijn nadere aanduidingen weergegeven. De juridische betekenis van deze aanduidingen is terug te vinden in de regels. De ondergrond heeft juridisch gezien geen betekenis en is alleen op de verbeelding aangegeven ten behoeve van de leesbaarheid van die kaart, het betreft dan kadastrale en topografische gegevens en huisnummers.

4.2.2 *Regels*

De planregels zijn ondergebracht in vier hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1 (inleidende regels), met daarin begripsbepalingen en meetvoorschriften die van belang zijn voor de toepassing en interpretatie van de voorschriften in de overige hoofdstukken;
- Hoofdstuk 2 (bestemmingsregels), waarin per bestemming een bestemmingsomschrijving, bouwregels en eventueel ontheffingsregels worden gegeven;
- Hoofdstuk 3 (algemene regels), waarin algemeen geldende bouw-, gebruiks- en ontheffingsregels, algemene aanduidingsregels, algemene procedureregels en een aantal standaardregels zijn opgenomen;
- Hoofdstuk 4 (overgangs- en slotregels), waarin een aantal gebruikelijke slotbepalingen is te vinden (overgangsrecht en slotregel).

4.3 DE BESTEMMINGEN

4.3.1 *Bestemming Bedrijf*

De bestemming Bedrijf is toegekend aan de bedrijfsgronden van transportbedrijf H. van den Berg aan de Brugstraat 61, welk terrein tevens gebruikt wordt door de beide andere zandtransportbedrijven. In de bestemming is ook meegenomen een strook grond op het perceel Brugstraat 63, dat gebruikt wordt als vrachtautoparkeerplaats. Tevens is de

woning Brugstraat 61 en bijbehorende gronden voorzien van de bestemming Bedrijf met de aanduiding 'bedrijfswoning'. Ook de regels bij deze bestemming sluiten aan bij het bestemmingsplan "Kernen Maasdonk", zij het dat enkele aanpassingen zijn aangebracht.

In artikel 3.1 is bepaald dat de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - transportbedrijf' bestemd zijn voor een transportbedrijf, dan wel voor bedrijven in milieucategorie 1, 2 en 3 als vermeld in de staat van bedrijfsactiviteiten. Toegestaan is dus ofwel een transportbedrijf, zoals thans gevestigd, ofwel een ander bedrijf in maximaal milieucategorie 3. De staat van bedrijfsactiviteiten waarnaar verwezen wordt, is als bijlage bij de regels gevoegd. Inhoudelijk sluit de staat van bedrijfsactiviteiten aan bij die in het bestemmingsplan Kernen Maasdonk, zij het dat in voorliggend bestemmingsplan is aangesloten bij de uitgave Bedrijven en milieuzonering (VNG, 16 april 2007).

In artikel 3.1 is tevens specifiek aangegeven dat een gronddepot met een oppervlakte van maximaal 1.500 m² is toegestaan. In artikel 3.4 (specifieke gebruiksregels) is bepaald dat in het gronddepot tot een hoogte van 6 meter grond mag worden gestort en opgeslagen.

De bedrijfswoning van H. van den Berg aan de Brugstraat 61 en bijbehorende gronden zijn voorzien van de aanduiding "bedrijfswoning". Ter plaatse is één bedrijfswoning toegestaan. In artikel 3.4 (specifieke gebruiksregels) is bepaald dat het gebruik van de bedrijfswoning en bijbehorende gronden voor bedrijfsmatige activiteiten niet is toegestaan. Tevens is in artikel 3.1 bepaald dat ter plaatse van de aanduiding "bedrijfswoning" maximaal één bedrijfswoning is toegestaan. Het oprichten van een extra bedrijfswoning is hiermee uitgesloten. Voor het gebruik van een aanbouw of (vrijstaand) bijgebouw bij de bedrijfswoning ten behoeve van mantelzorg is een ontheffingsmogelijkheid opgenomen.

In artikel 3.2.2 onder b is mogelijk gemaakt dat buiten de bouwvlakken ten behoeve van de brandstoftank een gebouw kan worden gerealiseerd. De maximale hoogte van het gebouw is bepaald op 3 meter, de maximale oppervlakte op 25 m².

4.3.2 Bestemming Groen

De afschermdende groensingel rondom het parkeerterrein en gronddepot is bestemd tot Groen. Binnen deze bestemming zijn afschermdend groen en daarnaast water en waterlopen (sloten) toegestaan. Teneinde de groensingel in omvang te behouden, gezien de afschermdende functie, is in de regels een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Voor het vellen en rooien van bomen en houtopstanden en het verwijderen van andere beplantingselementen alsmede het vergraven, afgraven, ophogen en egaliseren van gronden en het aanleggen en verharderen van wegen, paden, parkeergelegenheden en andere oppervlakteverhardingen is een aanlegvergunning vereist. Het aanlegvergunningstelsel bij deze bestemming sluit aan bij het bestemmingsplan "Kernen Maasdonk",

4.3.3 Bestemming Wonen

De bestemming Wonen is toegekend aan de woningen Brugstraat 63 en 63a. De regels zijn overgenomen uit het bestemmingsplan "Kernen Maasdonk" en aangepast aan het feit dat in voorliggend plan slechts één woningtypologie, vrijstaande woningen, voorkomt. De maximaal toegestane goot- en bouwhoogte voor de hoofdgebouwen zijn op de verbeel-

ding aangegeven. Voor het gebruik van een aanbouw of (vrijstaand) bijgebouw ten behoeve van mantelzorg is een ontheffingsmogelijkheid opgenomen.

4.3.4 Algemene aanduidingsregel 'veiligheidszone - lpg'

De gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - lpg' ligt over het zuidelijk deel van het plangebied en is overgenomen uit het bestemmingsplan "Kernen Maasdonk" (dubbelbestemming veiligheidszone - LPG-installatie). Binnen het aanduidingsgebied mogen slechts met ontheffing zogenaamde kwetsbare objecten worden toegelaten. Een omschrijving van het begrip "kwetsbaar object" is opgenomen in artikel 1. Zoals ook in het bestemmingsplan "Kernen Maasdonk" is een wijzigingsbevoegdheid toegevoegd, waarmee de dubbelbestemming van de verbeelding kan worden verwijderd indien en zodra het gebruik van de LPG-installatie definitief is beëindigd.

4.4 OVERIGE BEPALINGEN

De overige bepalingen in hoofdstuk 3 en 4 van de regels zijn overgenomen uit het bestemmingsplan "Kernen Maasdonk". Ook hier geldt dat de redactie van de regels als gevolg van het gebruik van de systematiek van de SVBP2008, anders is dan de redactie van de regels in het bestemmingsplan "Kernen Maasdonk", maar dat de inhoud hetzelfde is.

5 PROCEDURE VAN HET PLAN

5.1 INSpraak EN WETTELIJK VOOROVERLEG

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 21 januari 2008 voor zes weken ter inzage gelegen. Binnen deze periode zijn geen inspraakreacties binnengekomen. Het voorontwerpbestemmingsplan is tevens in het kader van het wettelijk vooroverleg naar de overleginstanties zoals de provincie Noord-Brabant, Waterschap Aa en Maas en de VROM inspectie toegezonden. Hierop zijn 4 reacties binnengekomen afkomstig van directie ROH van de provincie Noord-Brabant, Waterschap Aa en Maas, Kamer van Koophandel en VROM inspectie.

Waterschap Aa en Maas en de Kamer van Koophandel hebben laten weten geen opmerkingen te hebben op het voorontwerpbestemmingsplan. Ook de provincie heeft aangegeven akkoord te zijn met het voorontwerp. Gevraagd wordt het advies van de waterbeheerders aan het plan toe te voegen. Aangezien het waterschap haar advies ook in het kader van het vooroverleg gegeven heeft, is dit advies inmiddels toegevoegd. Door de VROM inspectie is een opmerking gemaakt aangaande het plaatsgebonden en groepsrisico van het nabij gelegen LPG-tankstation. Als gevolg van deze reactie is de paragraaf Externe veiligheid aangepast. De binnengekomen reacties zijn opgenomen in Bijlage 4.

5.2 ZIENSWIJZEN

Het ontwerpbestemmingsplan heeft conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening juncto afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht vanaf 10 augustus 2009 zes weken ter visie gelegen. Binnen deze termijn zijn belanghebbenden in de gelegenheid gesteld zowel schriftelijk als mondeling zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan in te brengen. Tijdens de termijn zijn geen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan ingebracht.