

Nota van beantwoording Zienswijzen

Bestemmingsplan

“Wagenstraat 66 a en b”, te Wagenberg

Reactie op zienswijze provincie Noord-Brabant

Onderstaand is de tekst uit de zienswijze van de provincie Noord-Brabant van 16 januari 2024 een-op-een overgenomen. In het [blauw](#) is de reactie van gemeente op de brief uiteengezet.

Het ontwerpbestemmingsplan 'Wagenstraat 66 a en b, te Wagenberg' heeft van 15 december 2023 tot en met 8 februari 2024 ter inzage gelegen.

Op grond van artikel 3.8, van de Wet ruimtelijke ordening, dienen wij hierbij zienswijzen in tegen dit bestemmingsplan.

[Uw zienswijze hebben wij in goede orde ontvangen en is daarmee ontvankelijk.](#)

1. Planbeschrijving

Het ontwerpbestemmingsplan Wagenstraat 66 a en b, te Wagenberg voorziet in de functieverandering van een niet-agrarisch bedrijf. Daarnaast voorziet het bestemmingsplan ook in een bestemmingsvlak begroting en bouwvlak vergroting. De ontwikkeling is gelegen in het gemengd landelijk gebied.

[Vanuit de planologische situatie is dat een juiste constatering. Ook gaat het om de legalisatie van een al bestaand bedrijf.](#)

2. Vooroverleg

Bij brief van 7 augustus 2023, kenmerk C2318162/5311291, heeft ons Team uitvoering Wro gereageerd op het voorontwerp. Deze brief en uw reactie hierop liggen mede aan onze zienswijze ten grondslag. Daarnaast is er in de periode tussen onze reactie op het voorontwerp en het opstellen van de zienswijze ambtelijk contact geweest omtrent de planvorming.

[Voorafgaand de formele vooroverlegreactie van 7 augustus 2023 heeft ambtelijke afstemming plaatsgevonden. Daarnaast heeft er nog een separaat overleg plaatsgevonden. Daarin is de vooroverlegreactie toegelicht en is de initiatiefnemer in samenwerking met de gemeente de punten verder gaan uitwerken dat heeft geresulteerd in een ontwerpbestemmingsplan tot en met 8 februari 2024 ter inzage heeft gelegen.](#)

3. Provinciaal beleidskader

Het provinciaal ruimtelijk beleid is vastgelegd in de Brabantse Omgevingsvisie en de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (IOV). Op 11 maart 2022 hebben Provinciale Staten de Omgevingsverordening Noord-Brabant vastgesteld die gelijktijdig met de Omgevingswet inwerking zal treden. Daarnaast is op 15 april 2022 de wijziging Interim omgevingsverordening – actualisatie april 2022 in werking getreden. Hierin zijn een aantal thema's opgenomen en wijzigingen aangebracht ten opzichte van de geldende Interim omgevingsverordening. De omgevingsvisie en omgevingsverordening zijn te raadplegen via www.brabant.nl/interimomgevingsverordening.

[Het plan wordt getoetst aan de verordening die ten tijde van het ontwerpbestemmingsplan gold.](#)

3. Inhoudelijk standpunt

Het betreft een legalisatie van een transportbedrijf op de locatie Wagenstraat 66 A/B. Waar het bedrijf voorheen gevestigd was, en waarom niet voor een locatie op een bedrijventerrein is gekozen wordt niet vernoemd. Het feit dat het bedrijf er nu al in strijd met het bestemmingsplan gevestigd is, wordt

aangegrepen als argument dat vestiging op een bedrijventerrein niet wenselijk zou zijn. Het betreft een functie wijziging en een uitbreiding van de locatie. [...]

In de vooroverlegreactie van 7 augustus 2023 van de provincie is deze opmerking ook gemaakt. In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan (paragraaf 2.3) is naar aanleiding van deze reactie de volgende sectie opgenomen:

“van oudsher is in het plangebied aan de Wagenstraat 66A/B een bedrijf gevestigd, waarvoor medio 1957 al de eerste (bedrijfs)bebouwing in het plangebied gerealiseerd is.”

Het bedrijf was voorheen niet op een ander locatie gevestigd, dus we begrijpen niet waarom deze opmerking nogmaals is gemaakt door de provincie.

Naar aanleiding van de vooroverlegreactie is in de toelichting ook uitgebreid(er) ingegaan op het feit dat niet voor een bedrijventerrein gekozen wordt. Zo is o.a. de volgende sectie in de toelichting van het bestemmingsplan (paragraaf 4.2) opgenomen:

"De werkzaamheden die onderhavig bedrijf uitvoert vinden grotendeels plaats in het buitengebied. Verplaatsing naar een bedrijventerrein is daarom niet doelmatig. Wanneer onderhavig bedrijf verplaatst wordt naar een bedrijventerrein, brengt dit hoge kosten met zich mee. Dat is financieel niet haalbaar. Daarnaast is een bedrijventerrein qua ontsluiting niet de ideale locatie voor onderhavig bedrijf. De initiatiefnemer kan nu wonen en werken op dezelfde locatie, wat bij verplaatsing naar een bedrijventerrein niet meer het geval is."

Daarnaast heeft het bedrijf al sinds 2001 een milieuvergunning heeft, waarin ook de vrachtwagens zijn opgenomen (eerst 8, na afsplitsing 11 in bezit).

In het verleden is het één bedrijf geweest (Rasenberg Wagenberg BV). Het bedrijf had onroerend goed in gebruik aan de Wagenstraat 66A/B én aan de Wagenstraat 55B. Beide locaties zijn dan ook in de milieuvergunning opgenomen. Het postadres van het bedrijf is vanaf 1957 Wagenstraat 66A/B geweest.

In de loop der tijd begon de bedrijfsvoering aan de Wagenstraat 66A/B en aan de Wagenstraat 55B uiteen te lopen. Vandaar dat besloten is het bedrijf Rasenberg Wagenberg BV te splitsen. Het bedrijf aan de Wagenstraat 66B is voortgezet onder de naam Cees Rasenberg Transport. In 2016 is de splitsing definitief geworden. Omdat het bedrijf al sinds 1957 op deze locatie gevestigd is, is nooit gekeken naar de mogelijkheden op een bedrijventerrein. Dat was destijds (beleidsmatig) nog niet aan de orde en overigens waren de huidige bedrijventerreinen er destijds nog niet.

[...]. In de toelichting wordt benoemd dat het bedrijf veel samenwerkt met een loonwerkbedrijf in de buurt. Echter wordt niet benoemt waar dit loonwerkbedrijf zit. [...]

In de vooroverlegreactie van de provincie is deze opmerking ook gemaakt. In de toelichting van het bestemmingsplan is echter nergens beschreven dat het bedrijf aan de Wagenstraat 66B samenwerkt met een loonwerkbedrijf in de buurt. In de toelichting hebben we dit naar aanleiding van de vooroverlegreactie zelfs nog benadrukt middels volgende zin (paragraaf 3.1):

"het bedrijf zal, net als in de huidige situatie, niet samenwerken met loonbedrijven in de buurt"

We begrijpen niet waar dit argument van de provincie (nogmaals) vandaan komt. Het bedrijf is al jaren geleden afgesplitst en van samenwerking is dus al jaren lang geen sprake.

[...]. Ook al gaat het om een legalisatie moet de ontwikkeling nog steeds beargumenteerd worden aan de hand van artikel 3.73, vestiging van een niet - agrarisch bedrijf in het buitengebied. Ook wordt vanuit het provinciaal beleid gevraagd om een toelichting op de basisprincipes 3.1 t/m 3.9 IOV en de ontwikkelingsrichting 3.77 IOV. Deze onderbouwing en toelichting is erg summier maar bevat ook zeker een aantal tegenspraken. [...]

In de vooroverlegreactie van de provincie is ook een opmerking gemaakt over de toetsing van deze artikelen. Naar aanleiding van de vooroverlegreactie zijn deze artikelen reeds nader en uitgebreider uitgewerkt in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan (in vergelijking met het concept bestemmingsplan). Het is daarom onduidelijk waarom het nog steeds als summier gezien wordt. Overigens is ook onduidelijk welke tegenspraken er zijn.

[...]. Het betreurt ons zeer dat er in het plan geen zorgvuldige afweging wordt gemaakt met betrekking tot de impact van het plan op het gebied. Deze brede integrale afweging maakt naar onze mening onderdeel uit van de taken die de gemeente heeft met betrekking tot haar zorgplicht voor burgers en een goede ruimtelijke ordening. [...]

Conform de beleidsnotitie voor loonwerk-, grondverzet- en transportbedrijven in het buitengebied is de gemeente Drimmelen van mening dat een transportbedrijf ten behoeve van loonwerk en grondverzet passend is bij de agrarische invulling van het buitengebied. De gemeente Drimmelen acht onderhavig transportbedrijf ten behoeve van loonwerk en grondverzet aanvaardbaar onder voorwaarden. De eerste voorwaarde is dat er sprake is van een goede ontsluiting en dat de locatie bereikbaar is. De gemeente Drimmelen stelt in de beleidsnotitie dat de ontsluiting van het gebied momenteel niet optimaal is, omdat de Wildestraat te smal is. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt is het voornemen om de Wildestraat aan te passen (verbreding of toevoeging van o.a. passeerstroken). Hiermee wordt de bereikbaarheid en ontsluiting van onderhavig bedrijf en van de Wildestraat verbeterd. Dit sluit in hoofdlijn aan bij de beleidsdoelstelling die is geformuleerd in de Notitie loonwerk-, grondverzet- en transportbedrijven van de gemeente Drimmelen. In de anterieure overeenkomst is dan ook een X-bedrag (€) vastgelegd dat de initiatiefnemer moet bijdragen aan de aanpassing van deze weg.

De tweede voorwaarde is dat de locatie ruimtelijk aanvaardbaar is en dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Onderhavig bedrijf betreft een kleinschalig transportbedrijf ten behoeve van loonwerk en grondverzet. Het bedrijf beschikt over maximaal 11 vrachtwagens en de activiteiten van het bedrijf bestaan uit transportbewegingen ten behoeve van het vervoer van grond, zand, grind, asfalt, puin en diverse afvalstoffen en uit het aftanken, schoonspuiten en parkeren van de voertuigen. De technische installaties om te tanken en schoonspuiten zijn inpandig opgesteld en eventueel benodigde kleine onderhoudswerkzaamheden aan vrachtwagens vinden ook inpandig plaats. In hoofdstuk 5 van de toelichting is nader toegelicht dat onderhavig bedrijf passend is in de omgeving en dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Een belangrijk onderdeel hierbij is dat de locatie landschappelijk ingepast wordt. Hiertoe is een landschappelijk inpassingsplan opgesteld.

Naast deze twee voorwaarden is er nagenoeg geen ruimte meer vrij op de bedrijventerreinen in de gemeente Drimmelen. De percelen die nog wel beschikbaar zijn, zijn te klein voor de vestiging van loonwerk-, grondverzet- en/of transportbedrijven. Daarom is het niet mogelijk om onderhavig bedrijf te verplaatsen naar een bedrijventerrein binnen de gemeente Drimmelen. De gemeente stelt in haar beleidsnotitie dat een complete verplaatsing van een bedrijf in de gemeente Drimmelen niet voor de hand ligt en in de meeste gevallen financieel onmogelijk is. Dat geldt ook voor onderhavig bedrijf. Wanneer onderhavig bedrijf verplaatst wordt naar een bedrijventerrein, brengt dit hoge kosten met zich mee. Dat is financieel niet haalbaar. De initiatiefnemer kan daarnaast nu wonen en werken op dezelfde locatie, wat bij verplaatsing naar een bedrijventerrein niet meer het geval is. Ook zorgt het ervoor dat er

op lokaal niveau werkgelegenheid verdwijnt. Bovendien vinden de werkzaamheden die onderhavig bedrijf uitvoert grotendeels plaats in het buitengebied. Verplaatsing naar een bedrijventerrein is daarom ook niet doelmatig. Daarnaast is een bedrijventerrein qua ontsluiting niet de ideale locatie voor onderhavig bedrijf. Ook zou de vestiging van onderhavig transportbedrijf op een bedrijventerrein betekenen dat de bedrijfsbebouwing in het plangebied leeg komt te staan. Mede vanwege het feit dat de achterblijvende locatie moeilijk verkoopbaar zal zijn. De gemeente Drimmelen wil juist de leegstand van voormalige agrarische bedrijfsbebouwing verminderen. Leegstand van de bebouwing betekent namelijk dat deze niet (goed) meer wordt onderhouden, waardoor verpaupering van de bebouwing optreedt. Daarmee zal de beeldkwaliteit en de ruimtelijke kwaliteit in de omgeving van het plangebied verslechteren. Tevens komt het vaak voor dat leegstaande voormalige agrarische bebouwing wordt gebruikt voor illegale en soms zelfs criminele activiteiten, wat niet wenselijk is.

Zie ook paragraaf 4.2 en 4.3 van de toelichting:

Er wordt een nieuwe ontwikkelingsrichting voor dit gebied opgesteld. Deze ontwikkelingsrichting is niet opgenomen in onderhavig bestemmingsplan. Deze ontwikkelingsrichting zal dienen voor eventuele toekomstige ontwikkelingen in dit gebied.

[...]. Het voorliggende plan is een ontwikkeling die primair niet thuis hoort in het buitengebied, gekeken naar de locatie en de omliggende functies en ontwikkelingen. Voor de volledigheid zullen wij ingegaan op het plan.

4. Planologische vestiging en ontwikkelingsrichting

Zoals ook gesteld in de zienswijze voor het bestemmingsplan 'Wagenstraat 55 a en b' zien wij de Wagenstraat als een bebouwingslint waarin de woonfunctie sterk aanwezig is. Daarnaast zijn nog enkele agrarische en niet-agrarische bedrijven aanwezig. Doorgroei en verbreding van zware bedrijvigheid lijkt ons niet verenigbaar met de dominante woonfunctie in het lint. [...]

Met het planvoornemen aan de Wagenstraat 66A/B is geen sprake van doorgroei en verbreding van zware bedrijvigheid. De bedrijfsvoering blijft hetzelfde aan de huidige situatie en betreft een kleinschalig transportbedrijf met 11 vrachtwagens en een verkeersgeneratie van slechts 22 motorvoertuigen per etmaal.

[...]. In 2019 bent u als gemeente ook tot de conclusie gekomen dat hier sprake is van een spanningsveld. In de gemeentelijke 'Notitie loonwerk- grondverzet- en transportbedrijven in het buitengebied' wordt de bereikbaarheid van deze locatie (zowel de Wagenstraat 55 a en b als de Wagenstraat 66 a en b) als ongunstig beoordeeld. Bovendien wordt in die notitie gesteld: "Voor de 4 bedrijfslocaties aan de Wagenstraat moet uit een gebiedsgericht onderzoek volgen wat er voor mogelijkheden zijn. [...]"

Er heeft geen gebiedsgericht onderzoek plaatsgevonden. In breder verband is in het verleden geprobeerd samenwerking tussen de verschillende bedrijven tot stand te brengen. Dat is echter niet gelukt. De desbetreffende bedrijven hadden allemaal andere belangen / zaten allemaal in een andere fase, waardoor samenwerking niet mogelijk bleek. De gemeente heeft daarom besloten de plannen separaat te behandelen.

[...]. Daarbij is van belang dat de groei niet oneindig is en moet passen in een omgeving met woningen en bij de ontsluitingsroute Wildestraat." Het bevreemdt ons dat de bevindingen van die notitie niet toegepast zijn in de gemaakte afwegingen met betrekking tot dit initiatief. [...]

Er is geen sprake van groei. De bedrijfsvoering blijft hetzelfde. Er komt geen nieuwe bebouwing en het aantal vrachtwagens (11) wordt niet uitgebreid.

De bevindingen uit de notitie zijn wel toegepast en afgewogen in de toelichting. Zie ook paragraaf 4.2 en 4.3 van de toelichting, waar aan de beleidsnotitie is getoetst. Overigens is deze toetsing op voorgaande pagina nogmaals uiteengezet.

De wenselijkheid van de omzetting van bedrijvigheid, gekoppeld aan een transportbedrijf ten dienste van loonwerk en grondverzet, werkt aan de agrarische sector en past daarom in het agrarisch buitengebied. Echter, het gaat juist van een agrarisch verwant bedrijf met de aanduiding loonwerkbedrijf naar een bedrijf met de aanduiding transportbedrijf zonder agrarische verwantschap. De verwantschap met de agrarische sector wordt juist minder met voorliggend plan ten opzichte van de huidige planologische situatie. Zo wordt in de 'Notitie loonwerk-, grondverzet- en transportbedrijven buitengebied' aangegeven dat dit transportbedrijf geen binding heeft met de agrarische sector.

De bedrijfsvoering van het bedrijf blijft hetzelfde als in de huidige situatie. Het wordt alleen op de juiste manier bestemd. De gemeente Drimmelen acht onderhavig transportbedrijf ten behoeve van loonwerk en grondverzet aanvaardbaar onder voorwaarden. Zie ook eerdere toetsing op voorgaande pagina en paragraaf 4.2 en 4.3 van de toelichting.

Veldbezoek provincie

Er heeft samen met de provincie een veldbezoek plaatsgevonden. Daarin is afgesproken dat de ontwikkelingsrichting niet aan onderhavig bestemmingsplan wordt toegevoegd maar dat deze ontwikkelingsrichting in de toekomst dient voor nieuwe ontwikkelingen in dit gebied.

5. Kleinschalige bedrijventerrein ontwikkeling

Zoals ook gesteld in de zienswijze van het bestemmingsplan 'Wagenstraat 55 a en b', staan voor elke uitbreiding/vestiging van bedrijvigheid in het buitengebied dezelfde principes centraal: de ontwikkelingsrichting en passende omvang/redelijke uitbreiding. Het plan dat nu voorligt, ook in samenhang met Wagenstraat 55 a en b en andere bedrijvigheid nabij, kan niet meer gezien worden als een redelijke uitbreiding. De argumentatie "In de hoek van de Wagenstraat en Wildestraat komen drie niet-agrarische bedrijven voor, waardoor het bedrijf passend is binnen de gemengde omgeving van het plangebied." is makkelijk gemaakt. Als we kijken naar de omgeving, begint het meer op een klein bedrijventerrein te lijken. Dit is niet passend in een lint met agrarische bedrijvigheid en wonen in het buitengebied.

Het planvoornemen betreft geen uitbreiding. Er is geen sprake van groei. De bedrijfsvoering blijft hetzelfde. Er komt geen nieuwe bebouwing en het aantal vrachtwagens (11) wordt niet uitgebreid. In de ontwikkelingsrichting zal ook tot uiting komen welke functies wenselijk zijn in dit gebied.

6. Regionale afstemming

In de IOV (artikel 3.42) en OV (artikel 5.55) is vastgelegd dat stedelijke ontwikkelingen binnen de regionale afspraken moeten passen. In de regio West- Brabant is de afspraak gemaakt dat ontwikkelingen m.b.t. bedrijven met een totale oppervlakte van > 5000 m² regionaal afgestemd dienen te worden. Dit is hier ook van toepassing. Wij willen u vragen het regionale afstemmingsproces te doorlopen zoals opgenomen in de regionale programmeringsafspraken voor bedrijventerreinen.

Het bestemmingsvlak 'Bedrijf' heeft in de toekomstige situatie een oppervlakte van circa 5.600 m². Echter is maar 940 m² hiervan bebouwd met bedrijfsbebouwing en een bedrijfswoning met een oppervlakte van circa 170 m². De gronden rondom de bedrijfsbebouwing zijn verhard en worden gebruikt ten behoeve van het manoeuvreren en parkeren van de maximaal 11 vrachtwagens. Dit gedeelte van het plangebied wordt dan ook nauwelijks gebruikt ten behoeve van het bedrijf, aangezien de vrachtwagens 's ochtends vanaf locatie vetrekken en 's avonds terugkeren om te parkeren. Er vindt geen op- en overslag ten behoeve van de bedrijfsvoering plaats, waardoor er nauwelijks verkeersbewegingen zijn (22 motorvoertuigen per etmaal).

Er wordt niet gebouwd en de bedrijfsbebouwing wordt dan ook niet uitgebreid. De omvang van het bedrijf blijft in de toekomstige situatie daarom hetzelfde als in de huidige situatie, maar de ruimte waar vrachtwagens manoeuvreren wordt nu voor een deel als 'Bedrijf' bestemd.

Er is ook geen sprake van nieuwvestiging dus zijn wij van mening de regionale afstemming niet noodzakelijk is. Naar aanleiding van het bestuurlijk overleg is afgesproken dat het plan regionaal wordt afgestemd. De conclusie uit de 'Regionale Afstemming Bedrijventerreinen' op de ontwerpbestemmingsplannen "Wagenstraat 66 A/B" en "Wagenstraat 55 A/B" is dat beide plannen akkoord zijn bevonden.

In de argumentatie wordt vaak benoemd dat er geen locaties beschikbaar zijn op bedrijventerreinen waar een dergelijke bedrijven naar kunnen verplaatsen. Daarbij zien wij dat er al meermaals ontwikkelingen zijn voorgelegd waarvan het eigenlijk niet wenselijk is dat deze op de locatie uitbreiden maar dat een verplaatsing naar een bedrijventerrein niet mogelijk is. Op deze manier worden er mogelijk veel onwenselijke en gevaarlijke situaties in het buitengebied gecreëerd. Het is daarom belangrijk dat de gemeente hiermee aan de slag gaat. Het versnipperen van plannen op deze manier houdt anders aan.

Daar zijn wij het mee eens. Echter is er een bestuurlijk akkoord met de provincie gesloten om het bedrijf op voorgestelde wijze planologisch mogelijk te maken.

7. Milieucategorie bedrijvigheid

Door de functiewisseling en daarmee de activiteitenwissel zorgt de gemeente ervoor dat er een verzwaring van de milieucategorie mogelijk is op de locatie. De milieucategorie gaat van 3.1 loonbedrijf van een dergelijke omvang naar een categorie 3.2 goederenvervoer van een dergelijke omvang. In de toelichting wordt uitgegaan van een categorie 3.1; dit geldt echter voor een dergelijk bedrijf kleiner dan 1000m². Daarbij wordt in de toelichting niet onderbouwd waarom een verzwaring van een milieucategorie passend en wenselijk is op de locatie.

Op basis van de VNG-brochure geldt inderdaad categorie 3.2. We zouden dit dus kunnen aanpassen in de toelichting van het bestemmingsplan. Echter, zoals bovenstaand omschreven, is slechts circa 940 m² (van de circa 5.600 m²) bebouwd met bedrijfsbebouwing ten behoeve van het transportbedrijf. De gronden rondom de bedrijfsbebouwing zijn verhard en worden gebruikt ten behoeve van het manoeuvreren en parkeren van de maximaal 11 vrachtwagens. Dit gedeelte van het plangebied wordt dan ook nauwelijks gebruikt ten behoeve van het bedrijf, aangezien de vrachtwagens 's ochtends vanaf locatie vetrekken en 's avonds terugkeren om te parkeren. Er vindt en mag geen op- en overslag ten behoeve van de bedrijfsvoering plaatsvinden (geborgd in de planregels), waardoor er gedurende de dag nauwelijks verkeersbewegingen zijn (22 motorvoertuigen per etmaal).

Er wordt niet gebouwd en de bedrijfsbebouwing wordt dan ook niet uitgebreid. De omvang van het bedrijf blijft in de toekomstige situatie daarom hetzelfde als in de huidige situatie, maar de ruimte waar vrachtwagens manoeuvreren wordt nu voor een deel als 'Bedrijf' bestemd.

Wij zijn van mening dat er geen sprake is van verzwaring, omdat de bedrijfsvoering gelijk blijft aan de huidige situatie in het plangebied. Omwonenden ervaren nu ook geen overlast van het bedrijf. Er zijn ook geen zienswijzen van omwonenden ingediend.

Er zal geen verslechtering van de huidige situatie in de toekomst plaatsvinden.

8. Verkeersveiligheid

In de toelichting wordt benoemd dat de verkeersveiligheid een aandachtspunt is. Daarbij wordt ook gesteld dat men voornemens is om de Wildestraat aan te passen. Zoals gezien is in het bestemmingsplan 'Wagenstraat 55 a en b', wordt daar een kleine passeerstrook gerealiseerd. Daarbij vragen wij ons af of dit alle voornemens zijn om de verkeerssituatie te verbeteren. Daarbij vinden wij een voornemen niet voldoende om de verkeerssituatie voor omwonenden te garanderen. Wij verzoeken u om de verkeersveiligheid alvast mee te nemen en op te lossen. Daarbij geeft de onveilige verkeerssituatie ook al een aanzet voor de niet-wenselijkheid van het bedrijf op deze locatie.

In de anterieure overeenkomst tussen de initiatiefnemers en de gemeente is opgenomen dat de initiatiefnemers een bedrag van circa €5.700,- moeten betalen, als bijdrage aan de aanpassingen aan de Wildestraat. Er heeft een verkeersonderzoek plaatsgevonden in de vorm van verkeertellingen. Aan de hand van de resultaten van de telling wordt een advies opgesteld met passende opties voor verbetering van de verkeerssituatie en doorstroom in de Wildestraat. De uitvoering hiervan staat gepland na vaststelling van het bestemmingsplan.

9. Kwaliteitsverbetering van het Landschap

Op grond van artikel 3.9 IOV dient een plan dat een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk maakt, gepaard te gaan met een kwaliteitsverbetering van het landschap. Deze kwaliteitsverbetering van het landschap dient financieel, juridisch en feitelijk te zijn geborgd. Daarbij is de ontwikkeling een categorie 3-ontwikkeling. De landschappelijke inpassing die nu voorgesteld is, is erg summier. [...]

Wat vindt de provincie precies summier aan de landschappelijke inpassing? Dit wordt niet benoemd in de zienswijze. De landschappelijke inpassing wordt in het vast te stellen bestemmingsplan vergroot ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan en daarmee ook de bestemming bedrijf ingeperkt. De landschappelijke inpassing en de berekening kwaliteitsverbetering landschap wordt op basis van de gewijzigde verbeelding nog bijgesteld.

[...]. Daarbij is het ook nog mogelijk om delen van de landschappelijke inpassing, zo ook de Wadi, aan te passen voor verharding voor een mogelijke uitrit aan het Zeggestraatje. Dit zorgt ervoor dat de landschappelijke inpassing niet voldoende juridisch is geborgd. Wij verzoeken u om in de landschappelijke inpassing de toekomstige gewenste situatie ook mee te nemen in het ontwerp. Zo wordt voorkomen dat de aangelegde landschappelijke inpassing op korte termijn ook weer verdwijnt.

De aanleg in instandhouding van de landschappelijke inpassing is juridisch-planologische gewaarborgd middels de enkelbestemming 'Groen – Landschappelijke inpassing' op de verbeelding en door een voorwaardelijke verplichting in de regels van dit bestemmingsplan.

“Het (doen/laten) gebruik(en) van de bestemming 'Bedrijf' is uitsluitend toegestaan indien de landschappelijke inpassing, zoals bedoeld in artikel 4 overeenkomstig het landschappelijk inpassingsplan zoals opgenomen in bijlage 1 van deze regels, maximaal 1 jaar na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan is uitgevoerd en kwalitatief en kwantitatief in stand wordt gehouden.”

Het is dus niet mogelijk om delen van de landschappelijke inpassing aan te passen. De landschappelijke inpassing dient precies gerealiseerd te worden, zoals de landschappelijke inpassing die als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen. Wij begrijpen daarom niet waarom het volgens de provincie niet voldoende juridisch geborgd zou zijn.

Door de juridische borging middels een voorwaardelijke verplichting kan de aangelegde landschappelijke inpassing op korte termijn ook niet verdwijnen. De landschappelijke inpassing moet namelijk op basis van deze voorwaardelijke verplichting kwalitatief en kwantitatief in stand worden gehouden. We begrijpen daarom ook niet waarom de provincie dit aanhaalt.

Bovendien is de aanleg van de landschappelijke inpassing geborgd in de anterieure overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemers.

De ontsluiting aan de Zeggestraatje is uit het plan gehaald. Dit wordt ook geborgd in de planregels.

10. Bestuurlijk overleg

Wij constateren dat het een lastige situatie betreft. Daarom nodigen wij u graag uit voor een bestuurlijk overleg om de situatie gezamenlijk in een breder gebiedsperspectief te bekijken en naar mogelijke oplossingsrichtingen te zoeken. Dit mede gelet op de vraagtekens die wij hebben bij de wenselijkheid van deze ontwikkeling, niet alleen voor omwonenden maar ook voor de toekomst van het bedrijf. Onze gedeputeerde zal u uitnodigen voor een bestuurlijk overleg in februari 2024.

Er heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden. Hierin zijn afspraken gemaakt dat het plan door kan richting vaststelling op voorwaarde dat er geen verdere uitbreidingen in de toekomst meer worden toegestaan. Daarnaast worden de planregels aangescherpt.

- In artikel 4.1.1 a valt onder Strijdig gebruik: op- en overslag van goederen.
- In Artikel 4.1.1 onder b Strijdig gebruik wordt ontsluiting van het transportbedrijf op het Zeggestraatje toegevoegd.
- In artikel 4.2.2 Maximaal aantal vrachtwagens: het maximaal aantal vrachtwagens bedraagt 11.
- In artikel 4.2.2 Bebouwde oppervlakte wordt aangegeven dat het bebouwd oppervlak niet meer mag bedragen dan het bestaand bebouwd oppervlak.
- Het bestemmingsvlak Groen-Landschappelijke inpassing wordt vergroot om uitbreiding van het aantal vrachtwagens te voorkomen.

Ook is de afspraak gemaakt om regionaal af te stemmen. De conclusie uit de ‘Regionale Afstemming Bedrijventerreinen’ op de ontwerpbestemmingsplannen “Wagenstraat 66 a en b” en “Wagenstraat 55 a en b” is dat beide plannen akkoord zijn bevonden.

De zienswijze is deels gegrond en het ontwerpbestemmingsplan wordt aangepast conform de bovenstaande punten. Deze punten worden in het vaststellingsbesluit opgenomen.

Reactie op zienswijze Brenters v.o.f.

Onderstaand de samengevatte punten uit de zienswijze van 6 februari 2024. De zienswijze is daarmee ontvankelijk. In het **blauw** is de reactie van gemeente uiteengezet.

- A. Indieners hebben zorgen dat de Wagenstraat steeds meer op een bedrijven/industrie terrein gaat lijken en dat de agrarische belangen geschaad worden.

Het bedrijf aan de Wagenstraat 66A/B is hier al sinds 1957 gevestigd. Met het planvoornemen blijft de bedrijfsvoering hetzelfde; een kleinschalig transportbedrijf met 11 vrachtwagens, zonder op- en overslag. Daarnaast wordt de verbeelding aangepast, een deel van de bestemming bedrijf wordt ingeperkt en krijgt de bestemming Groen-Landschappelijke inpassing, zodat er ook geen fysieke uitbreiding kan plaatsvinden.

- B. Indieners vragen de gemeente een nieuwe visie voor het gebied te ontwikkelen, in overleg met belanghebbenden, alvorens de procedure voort te zetten.

Er wordt mede naar aanleiding van uw zienswijze een nieuwe ontwikkelingsrichting voor het gebied Wagenstraat/Wildestraat) opgesteld. De verwachting is dat we dit document voor de zomer gereed hebben. Deze ontwikkelingsrichting moet uiteindelijk een plek krijgen in een nieuwe Omgevingsvisie.

- C. Indieners hebben zorgen over de alternatieve ontsluiting via het Zeggestraatje in de nachtperiode. Ze geven aan dat er onvoldoende ruimte is om de bocht in 1 keer te maken en dat er door steekbewegingen meer geluidsoverlast ontstaat dan wenselijk. Ook uiten ze zorgen over de verkeersveiligheid.

Indieners geven aan dat het Zeggestraatje te smal is om te dienen als ontsluitingsweg voor een transportbedrijf.

Het Zeggestraatje is inderdaad smal en kan nu ook nog niet als ontsluiting worden gebruikt. Hier zouden dan passende maatregelen voor moeten worden getroffen.

Mede hierdoor is besloten om de alternatieve ontsluiting aan de Zeggestraatje uit het plan te halen. Dit wordt geborgd in de planregels.

- D. Indieners geven aan dat de inhoud van het akoestisch onderzoek gedeeltelijk onjuist is. Er wordt in de berekening uitgegaan van een spouwmuur. In werkelijkheid heeft de woning een steense muur.

Naar aanleiding van dit onderdeel van uw zienswijze is een nieuwe berekening gemaakt om te bekijken van de invloed is van een steenachtige wand van 200 kg/m², in plaats van een steenachtige spouwmuur van 200 kg/m². Voor de bedrijfswoning aan de Wagenstraat 57 komt de berekening uit op resultaten zoals weergegeven in Tabel 4.5 van de rapportage. De resultaten wijzigen alleen achter de komma. Bijgevoegd een uitdraai van woning 57 met bovengenoemde wijziging.

Het bedrijf is volgens het akoestisch onderzoek voornemens om de nachtelijke ontsluiting van de vrachtwagens via het Zeggestraatje af te wikkelen, minimale afstand tot Wagenstraat 68 is dan 60 meter, voor Wagenstraat 64 langer. Op deze wijze kan worden voldaan aan de normen. Het meegeleverde geluidsonderzoek toont het volgende aan wanneer vrachtwagens in de nachtperiode via het Zeggestraatje vertrekken en in de dagperiode via de Wagenstraat terugkomen:

Langtijdgemiddelde geluidsniveaus:

- Maximaal 44 dB(A) in de dagperiode;
- Maximaal 37 dB(A) in de nachtperiode.

Maximale geluidsniveaus:

- Maximaal 70 dB(A) in de dagperiode;
- Maximaal 60 dB(A) in de nachtperiode.

Dan wordt voldaan aan de richtwaarden voor langtijdgemiddelde geluidsniveaus en maximale geluidsniveaus. Nader akoestisch onderzoek is uitgevoerd om de bestaande, aanwezige gevelgeluidwering van de woningen aan de Wagenstraat 57, 68 en 70A in kaart te brengen, om te kijken of er voldoende geluidwering is om een binnenwaarde van 25 dB(A) te bereiken. Bij Wagenstraat 57 en Wagenstraat 68 zijn er geen gevoelige ruimten waarbij de binnenwaarde hoger is, bij 57 alleen woonkamers en keukens.

De verwachting is een nachtelijke ontsluiting via het Zeggestraatje en aanvullende maatregelen voor gevelgeluidwering zoals beschreven in de rapportage dd. 09-03-2023 (paragraaf 3.3.1) van K+ Adviesgroep te Echt, het aspect geluid geen belemmering vormt voor het planvoornemen.

Bovenstaande is deels niet meer van toepassing omdat deze alternatieve ontsluiting uit het plan is gehaald.

- E. Indieners geven aan dat de ontsluiting via het Zeggestraatje niet is opgenomen in het landschappelijk inpassingsplan. Ter plaatse is een groene buffer ingetekend.

Het landschappelijk inpassingsplan hoeft hier niet meer op worden aangepast omdat de ontsluiting Zeggestraatje uit het plan is gehaald.