

Bestemmingsplan Wijk en Aalburg: De Kroon 21

Gemeente Altena

Vastgesteld



Bestemmingsplan Wijk en Aalburg: De Kroon 21

Gemeente Altena

Vastgesteld

Rapportnummer:	P02802_6
IMRO-code	NL.IMRO.1959.WijBP102deKroon21-VG02
Datum:	24 oktober 2023
Opdrachtgever:	Platform Allround
Projectteam BRO:	JvdA, RFe, TSc
Concept:	december 2020, juni 2021, juli 2021, augustus 2021
Voorontwerp:	oktober 2021
Ontwerp:	februari 2022
Vaststelling:	21 juni 2022
Gewijzigde vaststelling:	24 oktober 2023
Bron foto kaft:	Platform Allround

Beknopte inhoud: Sloop-nieuwbouw bedrijfsgebouw en herinrichting terrein
bestaand bedrijf

BRO
Hoofdvestiging
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl



Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	4
1.3 Vigerende bestemmingsplannen	5
2. PLANBESCHRIJVING	7
2.1 Huidige situatie	7
2.2 Planbeschrijving	9
2.2.1 Achtergronden planvoornemen	9
2.2.2 Verplaatsing geen reëel alternatief	9
2.2.3 Beschrijving programma en toekomstige inrichting	10
3. RUIMTELIJK-STEDENBOUWKUNDIGE EN LANDSCHAPPELIJKE ANALYSE EN UITGANGSPUNTEN	14
3.1 Analyse huidige landschappelijk-stedenbouwkundige situatie	14
3.2 Stedenbouwkundige en landschappelijke uitgangspunten nieuwbouw	14
4. BELEIDSTOETS	19
4.1 Rijksbeleid	19
4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	19
4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	20
4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	21
4.2 Provinciaal beleid	22
4.2.1 Omgevingsvisie 'De kwaliteit van Brabant'	22
4.2.2 Interim omgevingsverordening	23
4.3 Regionaal en gemeentelijk beleid	26
4.3.1 Afsprakenkader evenwicht bedrijventerreinenmarkt West-Brabant 2016-2026	26
5. MILIEUHYGIENISCHE EN PLANOLOGISCHE VERANTWOORDING	30
5.1 M.e.r.-plicht	30
5.2 Archeologie en cultuurhistorie	31
5.2.1 Archeologie	31
5.2.2 Cultuurhistorie	32
5.3 Flora en fauna	34
5.4 Waterparagraaf	36

5.5 Bodem	39
5.6 Bedrijven en milieuzonering	40
5.7 Geurhinder	42
5.8 Akoestiek (wet geluidhinder)	43
5.9 Luchtkwaliteit	43
5.10 Externe veiligheid	44
5.11 Explosieven	46
5.12 Belangen omgeving/derden	46
5.13 Verkeer en parkeren	47
6. JURIDISCHE PLANOPZET	54
6.1 Inleiding	54
6.2 Bestemmingen	55
6.3 Algemene regels	55
7. FINANCIËLE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	57
7.1 Economische uitvoerbaarheid	57
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	57
7.2.1 Vooroverleg	57
7.2.2 Inspraak en dialoog	58
7.2.3 Vaststellingsprocedure	59
7.2.4 Beroep	59
SEPARATE BIJLAGEN	
Bijlage 1: Keynote impressies nieuwbouw	
Bijlage 2: Archeologisch onderzoek	
Bijlage 3: Waterparagraaf	
Bijlage 4: Akoestisch onderzoek industrielawaai	
Bijlage 5: Quickscan flora en fauna	
Bijlage 6: Stikstofonderzoek	
Bijlage 7: Verkennend bodemonderzoek	
Bijlage 8: Aanvullend verkennend bodemonderzoek	
Bijlage 9: Verslag omgevingsdialoog	
Bijlage 10: Nota inspraak en vooroverleg	
Bijlage 11: Nota Zienswijzen	

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Van Ballegooijen Foods (hierna ook: initiatiefnemer / Van Ballegooijen) is gevestigd aan De Kroon 21 en 26 te Wijk en Aalburg, aan weerszijden van de weg De Kroon. Het bedrijf betreft een boterompak- en deegfabriek voor productie en verkoop van basis degen. De boterompakactiviteiten vinden plaats aan De Kroon 26, de productie en verkoop van basis degen vindt plaats aan De Kroon 21.

Het bedrijf van initiatiefnemer is continu bezig om haar bedrijfs- en productieprocessen te optimaliseren. Onderdeel hiervan is dat steeds meer processen verder worden geautomatiseerd. Hierbij loopt het bedrijf tegen beperkingen van de huidige bedrijfsbebouwing en terreinindeling aan. Zowel de situering van bedrijfsgebouwen aan weerszijden van de weg De Kroon als de verschillende solitaire functies met afzonderlijke gebouwen in het projectgebied zijn geenszins optimaal. Mede hierdoor zijn er onvoldoende mogelijkheden om de productieprocessen verder te uniformeren en optimaliseren. De huidige bebouwing is op langere termijn niet toekomstbestendig. Daarnaast is ook de ruimtelijke kwaliteit van de bebouwing en het omliggend terrein momenteel, met name aan de zuid- en westkant van het perceel, voor verbetering vatbaar.

Om voorgaande reden is het gewenst om de bedrijfsactiviteiten meer te centraliseren en te bundelen in één groter bedrijfsgebouw. Initiatiefnemer wil haar bedrijfsactiviteiten zoveel mogelijk concentreren binnen één bedrijfsgebouw ter plaatse van De Kroon 21, waar opslag-, productie- en expeditieruimten kunnen worden ondergebracht. Het doel is om een flexibel in te delen, efficiënt en toekomstbestendig gebouw op te richten. Hierdoor is sloop van een deel van de bestaande bebouwing en nieuwbouw van een bedrijfshal gewenst. Het kantoor en de werkplaats aan de voorzijde van het perceel blijven behouden.

Het gewenste programma bestaat uit in totaal ca. 12.143 m² bvo, dit is inclusief de te handhaven bebouwing in het plangebied. Er is sprake van een relatief beperkte uitbreiding, van een bebouwd oppervlak van ca. 43% van het bedrijfsperceel conform het huidige bestemmingsplan naar ca. 48% in de gewenste situatie. Het totale bouwvolume (inhoud) neemt ten opzichte van de huidige planologische mogelijkheden (71.000 m³) iets toe naar 76.200 m³. Er is dus primair sprake van een herstructurering van de bebouwingsmogelijkheden, in plaats van een uitbreiding van het bedrijf.

Het voornemen van de initiatiefnemer past niet geheel binnen de contouren van de bouwvlakken, die in het ter plaatse van De Kroon 21 geldende bestemmingsplan 'Wijk en Aalburg' zijn opgenomen. Ook worden de maximale goot- en bouwhoogten plaatselijk overschreden. Om deze redenen dient een planologische procedure te worden doorlopen. In functioneel opzicht is er geen sprake van strijdigheden. Gekozen is voor een herziening van het bestemmingsplan, waarmee een toekomstbestendig kader van bouw- en gebruiksmogelijkheden voor het perceel wordt gegeven. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet hierin. In de onderhavige toelichting wordt het initiatief beschreven en verantwoord

vanuit beleidsmatig, milieu-hygiënisch en ruimtelijk oogpunt, waarmee wordt aangetoond dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt aan De Kroon 21, ten noordoosten van de kern Wijk en Aalburg en ten zuidoosten van het buurtschap Spijk. Het plangebied wordt ontsloten door de weg De Kroon aan de noordzijde en aan de westzijde door de Perzikstraat. Aan de oostzijde wordt het plangebied ontsloten door de Maasdijk. Het plangebied wordt omgeven door woon- en bedrijfsbestemmingen. Het plangebied staat kadastraal bekend als gemeente Aalburg, sectie F, perceelnummers 337, 1805, 1809, 3222, 3223 en 3224. Op de navolgende afbeeldingen is de globale ligging en begrenzing van het plangebied weergegeven. De exacte begrenzing volgt uit de verbeelding behorend bij het bestemmingsplan.



Figuur 1.1 Globale ligging binnen Wijk en Aalburg (boven) en luchtfoto huidige situatie, directe omgeving kadastrale grenzen en grens plangebied (onder).

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Ter plaatse van het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Wijk en Aalburg' (vastgesteld 27 maart 2018). In figuur 1.2 is een uitsnede van de verbeelding behorende bij dit bestemmingsplan opgenomen, met in rood de bouwvlakken weergegeven. In de afbeelding zijn ook de maximum goot- (G) en bouwhoogte (B) aangegeven.

Op de locatie is de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – deegwaren- en koekfabriek' van toepassing. Binnen de bestemming zijn bedrijfsactiviteiten van milieucategorie 1 en 2 algemeen toegestaan en voor deze locatie specifiek een fabriek in deegwaren- en banket, biscuit en koek (conform SBI-code 1582, milieucategorie 3.2). Binnen het noordoostelijke bouwvlak (De Kroon 17-19) is één bedrijfswoning toegestaan.



Figuur 1.2: Uitsnede huidig bestemmingsplan 'Wijk en Aalburg' met in rood de huidige bouwvlakken en in zwart kader de begrenzing van het plangebied

In het plangebied zijn tevens twee facetbestemmingsplannen van toepassing:

- Bestemmingsplan 'Dubbelbestemmingen en Gebiedsaanduidingen', vastgesteld op 31 oktober 2017. In het plangebied gelden conform dit bestemmingsplan aanvullend:
 - Dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' in de noordelijke en westelijke zone van het plangebied, specifiek aangeduid als archeologische vindplaats en historische kern;
 - Gebiedsaanduiding 'overige zone – beleidsregels';
 - Gebiedsaanduiding 'veiligheidszone – explosieven';

Deze aanduidingen en dubbelbestemming komen in de voorliggende toelichting daar waar relevant aan bod.

- Bestemmingsplan 'Paraplubestemmingsplan wonen', vastgesteld op 19 november 2019. Dit bestemmingsplan is voor onderhavige ontwikkeling niet direct van belang.

Het bouwvoornemen past niet geheel binnen de contouren van de huidige bouwvlakken. Het bouwvlak wordt aan de zuidzijde in geringe mate overschreden. Ook aan de noordoostkant wordt het bouwvlak overschreden met maximaal ca. 12 meter. Het bouwplan overschrijdt in beperkte mate de maximaal toegestane bouwhoogte. Deze bedraagt voor een groot deel van het perceel namelijk 11 meter, terwijl het middendeel van de fabriekshal een maximum bouwhoogte zal hebben van 11,5 meter. Deels wordt de maximum bouwhoogte van 5 meter overschreden. Daarnaast voldoet de goothoogte niet overal aan de gestelde maxima van 4 tot 6 meter, onder meer door op het stuk tussen de fabriekshal en het bestaande kantoor een gebouwdeel met een zadeldak toe te voegen, dat qua hoogte aansluit op omliggende bebouwing. In functioneel opzicht past het voornemen binnen de huidige bestemmingsplanregels. De bedrijfsactiviteiten blijven binnen het huidige bestemmingsvlak 'Bedrijf' plaatsvinden en passen binnen de huidige gebruiksregels. Enkel aan de zuid(westzijde) is een zeer geringe correctie van de bestemmingsgrens nodig. Derhalve is er vrijwel uitsluitend sprake van bouwkundige strijdigheden, die een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk maken.

2. PLANBESCHRIJVING

2.1 Huidige situatie

Het bedrijf van initiatiefnemer betreft een boterompak- en deegfabriek en is gevestigd aan De Kroon 21 en 26 te Wijk en Aalburg. Dit perceel ligt in de bebouwde kom van Wijk en Aalburg, aan de noordwestkant van deze kern tegen het buurtschap Spijk aan. Het projectgebied maakt onderdeel uit van een gemengd gebied met een diversiteit aan functies. In de directe omgeving zijn onder meer woningen, een school en bedrijven aanwezig.

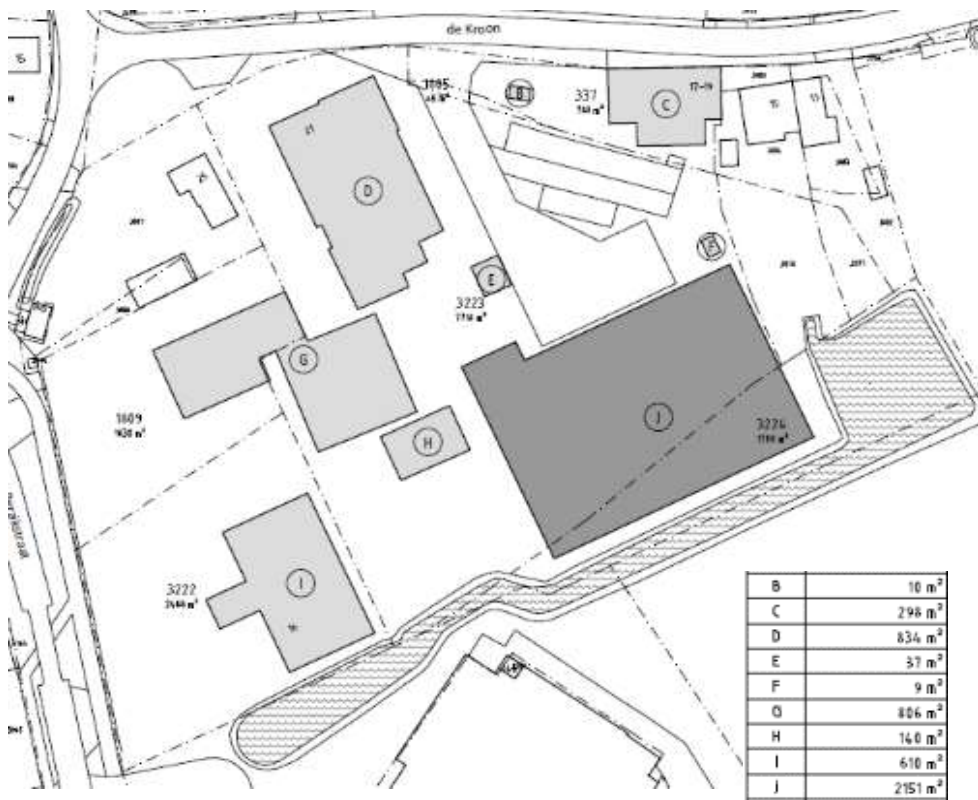
Het bedrijf is aan weerszijden van De Kroon gevestigd. De boterompakactiviteiten vinden plaats op perceel De Kroon 26 en de productie en verkoop van basis degen vindt plaats op perceel De Kroon 21. Het voorliggende verzoek heeft echter uitsluitend betrekking op het bedrijfsgedeelte aan De Kroon 21, kadastraal bekend als gemeente Aalburg, sectie F, perceelnummers 337, 1805, 1809, 3222, 3223 en 3224 (ged.). Op het perceel De Kroon 21 zijn momenteel enkele bedrijfsgebouwen van de fabriek, ten behoeve van productie en verkoop van basis degen, aanwezig: een hoofdgebouw van 1.700 m² bvo, een werkplaats aan de voorzijde (adres De Kroon 17-19) en enkele kleinere vrijstaande gebouwen met aangebouwde overkappingen, die met name voor opslagdoeleinden dienen. Recent is op het voorste perceelsgedeelte een nieuw kantoor opgericht. Verder is een fietsenstalling aanwezig. Het perceel is nagenoeg geheel verhard. Aan de zuidkant van het perceel is een B-watgang gelegen.

In de huidige situatie heeft de fabriek circa 6.000 m² bvo op deze locatie (kantoor, werkplaats plus bedrijfsgebouwen). Het grootste bedrijfsgebouw heeft een goothoogte van ca. 6,7 meter, een dakhoogte van ca. 8,3 meter over het grootste deel van het gebouw en een maximale hoogte van 9,70 meter. De overige gebouwen hebben een vergelijkbare of lagere hoogte.

In figuur 2.1 is een beeld van de huidige situatie en de directe omgeving opgenomen. Ten noorden van het plangebied, aan de overzijde van de weg, is de locatie De Kroon 26 gelegen. De foto's in figuur 2.1 geven een indruk van de huidige situatie ter plaatse en op figuur 2.2 is een overzicht van de bestaande bebouwing, inclusief oppervlakten opgenomen. De huidige situatie is, zoals uit de foto's in figuur 2.1 blijkt, van overwegend matige ruimtelijke kwaliteit en het perceelsaanzicht is zeker aan de westkant rommelig. Daarnaast komt het huidige hoofdgebouw in massa en kleurstelling (te) nadrukkelijk naar voren in het landschap.



Figuur 2.1 Foto's huidige situatie in het plangebied (linksboven en linksonder: beelden vanaf De Kroon; rechtsboven: zicht vanaf Perzikstraat; rechtsonder: zicht op bedrijfsgebouwen vanaf eigen terrein, nabij Perzikstraat)



Figuur 2.2 Huidige bebouwing en oppervlakten

2.2 Planbeschrijving

2.2.1 Achtergronden planvoornemen

Initiatiefnemer is continu bezig om haar bedrijfs- en productieprocessen te optimaliseren. Onderdeel hiervan is dat steeds meer processen verder worden geautomatiseerd. De huidige situatie is bedrijfs-economisch echter niet optimaal, omdat er verschillende solitaire gebouwen aanwezig zijn en er mede hierdoor onvoldoende mogelijkheden zijn om de productieprocessen verder te uniformeren en optimaliseren. Zowel de situering van bedrijfsgebouwen aan weerszijden van de weg De Kroon als de verschillende solitaire functies met afzonderlijke gebouwen in het projectgebied zijn geenszins optimaal. Daarnaast zijn de huidige gebouwen qua isolatie, energiezuinigheid en duurzaamheid verre van optimaal en voldoen deze niet meer aan de tegenwoordige eisen. De huidige bebouwing is op langere termijn dan ook niet toekomstbestendig te noemen.

Om deze redenen is het gewenst om de bedrijfsactiviteiten meer te centraliseren en te bundelen in één groter bedrijfsgebouw. Van Ballegooijen wil de bedrijfsactiviteiten zoveel mogelijk concentreren binnen één bedrijfsgebouw, waar opslag-, productie- en expeditieruimten kunnen worden ondergebracht. Het gebouw kan flexibel worden ingedeeld, waardoor ingespeeld kan worden op eventuele toekomstige ontwikkelingen in de productieprocessen. Door verschillende functies in tegenstelling tot de huidige situatie in één gebouw te concentreren, ontstaat niet alleen een efficiënter productieproces, maar wordt ook wat betreft duurzaamheid en energiezuinigheid forse verbetering bereikt. Zo kunnen diverse installaties efficiënter worden gebruikt en wordt qua materialisatie, isolatie, luchtdichting etc. een veel duurzamer gebouw gerealiseerd.

Vanwege deze redenen is sloop van een deel van de bestaande bebouwing en nieuwbouw van een bedrijfshal gewenst. Het kantoor en de werkplaats blijven behouden. Het gewenste programma bestaat uit in totaal ca. 12.143 m² (bvo), dit is inclusief de te handhaven bebouwing in het projectgebied. Verderop in figuur 2.3 zijn de gewenste bebouwingscontouren voor de toekomstige situatie richtinggevend weergegeven.

2.2.2 Verplaatsing geen reëel alternatief

Verplaatsing van het bedrijf naar een andere locatie is om zowel materiële als immateriële redenen niet reëel. Het bedrijf is van oudsher op deze locatie gevestigd en de locatie biedt juist voldoende ruimte voor haar bedrijfsactiviteiten. De locatie kan worden benut zonder uitbreiding van de bedrijfsbestemming en met een geringe vergroting van het bebouwd oppervlak en bouwvolume (zie nader paragraaf 2.3.2). Er is dus sprake van een herstructurering op de bestaande locatie. Het initiatief kan bovendien worden aangewend om de huidige situatie in verschillende opzichten te verbeteren, zoals in de opsomming in de navolgende alinea is beschreven. Verder is er sprake van een locatie binnen bestaand stedelijk gebied, waarvoor in de nabije omgeving geen alternatieve locaties voorhanden zijn.

Initiatiefnemer heeft bovendien een aantal specifieke (immateriële) redenen waarom men juist op deze locatie haar bedrijfsactiviteiten wil blijven ontplooiën. De familiale aandeelhouder woont al meer-

dere generaties in Wijk en Aalborg, heeft hier de handelsactiviteiten gestart en heeft een sterke betrokkenheid bij de lokale gemeenschap. Zo ondersteunen de filialen van initiatiefnemer verschillende lokale initiatieven, zoals recent de nieuwe molensteen voor de windmolen aan de Maasdijk. Ook het personeelsbestand komt voor een belangrijk deel uit de omgeving. Dit wil men graag handhaven; deze lokale binding wordt als een belangrijke kracht van het bedrijf ervaren. Het filiaal van Van Ballegooijen is bovendien al vele decennia in Aalborg gevestigd. Initiatiefnemer hecht veel waarde aan traditie en draagt dit in haar communicatie naar buiten toe ook nadrukkelijk uit. De locatie dichtbij een dorpskern past daar goed bij en is wellicht zelfs essentieel. Als laatste voorbeeld kan worden genoemd dat de 'Aalborgse rol', één van de bij liefhebbers bekende producten van het bedrijf, onlosmakelijk met de locatie van het bedrijf verbonden is. In verschillende opzichten kent het bedrijf derhalve al lange tijd een sterke lokale binding. Initiatiefnemer hecht grote waarde aan behoud en waar mogelijk versterking van die binding.

2.2.3 Beschrijving programma en toekomstige inrichting

Gelet op de voorgaande overwegingen is het voornemen om de bestaande locatie te benutten voor de beoogde verbeteringen, door middel van sloop en nieuwbouw. Specifiek zorgt de gewenste situatie voor de volgende verbeteringen:

- Samenvoeging van losse bedrijfs- en opslaggebouwen tot één nieuw bedrijfsgebouw voor de deegfabriek. Dit leidt tot efficiëntere bedrijfsprocessen, minder transportbewegingen op het terrein, meer mogelijkheden om de bedrijfsprocessen waar gewenst aan te passen en te optimaliseren binnen de bebouwing en meer ruimte.
- Activiteiten die thans nog buiten plaatsvinden kunnen grotendeels inpandig plaatsvinden. Dit zorgt voor een verbetering van het woon- en leefklimaat in de omgeving.
- Sloop van de bestaande, verouderde losse gebouwen en vervanging door nieuwbouw van één modern en toekomstbestendig gebouw betekent een substantiële verduurzamingsslag: betere isolatie, duurzamer materiaalgebruik, gecombineerde toepassing van installaties, minder energieverlies, etc.
- De huidige wat rommelig en weinig samenhangend ogende situatie wordt in ruimtelijk kwaliteits-oogpunt verbeterd.
- Verbetering van de transportroutes voor het laden en lossen en betere scheiding vrachtwagen- en autoverkeer. Vrachtwagenverkeer wordt weggehaald uit de woonomgeving.
- Geen transportbewegingen meer met heftrucks tussen de twee locaties aan weerszijden van De Kroon.
- Behoud van een bedrijf met sterke lokale binding en belang voor de lokale economie op een geschikte locatie.

In figuur 2.3 zijn respectievelijk het huidige juridisch-planologische maximale bebouwingskader en de gewenste toekomstige bebouwingscontour (incl. beoogde naastgelegen woonontwikkeling) richtinggevend weergegeven. Het bebouwd oppervlak bedraagt in totaal ca. 8.510 m², waarvan 200 m² overbouwd ter plaatse van de loadingdocks en exclusief silo's en containers. Het bruto vloeroppervlak volgens de huidige voornemens bedraagt ca. 12.143 m². Het middendeel van de hal krijgt een bouwhoogte van 11,5 meter, wat noodzakelijk is voor de opslag en expeditieruimten. Aan alle zijden hebben de buitenranden van de hal een bouwhoogte van maximaal 6,5 meter. Het voorste deel van de

bebouwing, waaronder het te behouden kantoor, kent een maximale bouwhoogte van 5,5 meter. De beoogde silo's aan de westzijde zullen tevens van de maximale bouwhoogte afwijken en zullen een hoogte van maximaal 14,5 meter krijgen. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt is dit wenselijker dan meerdere lagere silo's, welke het terrein een meer verrommelde uitstraling zouden geven.

In bijlage 1 bij deze toelichting zijn diverse impressies van de nieuwbouw opgenomen ter illustratie.



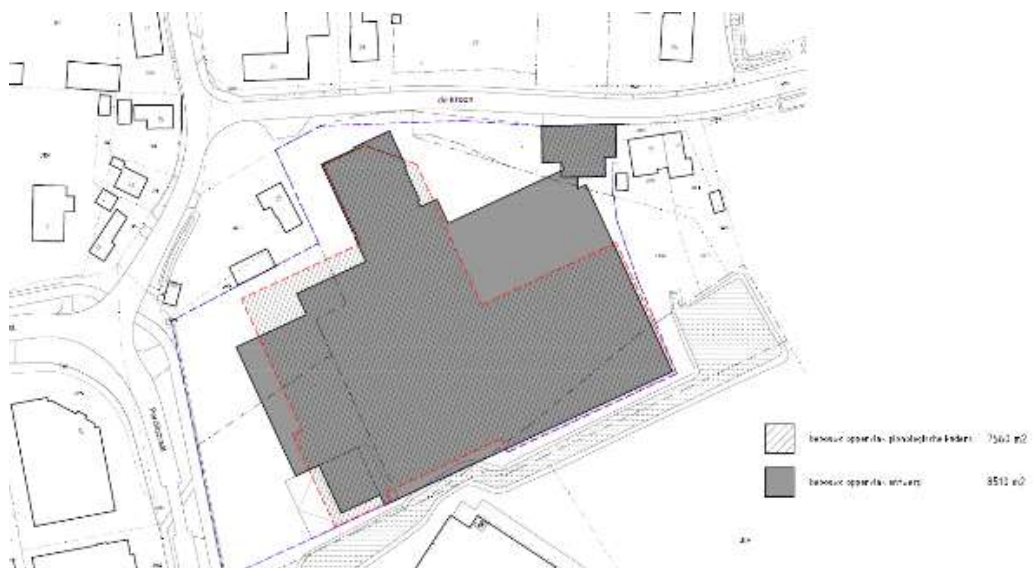
Figuur 2.3: impressie toekomstige bebouwingscontouren in relatie tot de omgeving (incl. toekomstige ontwikkeling), bron: Platform Allround

Het laden en lossen zal plaatsvinden aan de westkant van de bebouwing, via de Perzikstraat. De laad- en losvoorziening wordt half-verdiept en uitgevoerd en deels met bebouwing overkraagd. De twee in- en uitritten zijn gesitueerd in de noordwesthoek en de zuidwesthoek van het terrein. Het laden en lossen met zwaar vrachtverkeer via De Kroon, zoals dat in de huidige situatie voor een groot deel plaatsvindt, verdwijnt. Gezien het smalle profiel van De Kroon en de kruising Perzikstraat-De Kroon is het vanuit verkeerskundig/verkeersveiligheidsoogpunt wenselijk dat zwaar vrachtverkeer niet meer via deze weg naar het plangebied wordt geleid. Vandaar dat ervoor gekozen is het laden en lossen en de ontsluiting van vrachtverkeer geheel aan de zijde van de Perzikstraat te laten plaatsvinden en dit planologisch ook als zodanig te borgen in het bestemmingsplan. Aan de westzijde van het plangebied kan het vrachtverkeer rechtstreeks op de Perzikstraat-Wijksestraat worden ontsloten. Deze weg beschikt over twee volwaardige rijstroken, is geschikt voor de afwikkeling van vrachtverkeer en wordt in de huidige situatie al voor de afwikkeling van vrachtverkeer vanaf en naar de provincialeweg N267 gebruikt. Deze routing is daarom veel geschikter voor een verkeersveilige ontsluiting van het vrachtverkeer. De bestaande in-/uitritten van het perceel kunnen hiervoor worden gebruikt. Het vrachtverkeer passeert hier een vrijliggend fietspad. Dit is niet optimaal, maar zowel vanaf de weg als vanaf het bedrijfsperceel bestaat er vanuit beide richtingen voldoende zicht en overzicht om fietsverkeer te kunnen zien. Bovendien zal de rijsnelheid vanuit alle richtingen laag zijn vanwege de nabij gelegen bocht in de weg en de versmalling van de rijbaan ter hoogte van het plangebied. De beoogde verkeersafwikkeling kan dan ook acceptabel worden geacht.

Het parkeren voor personenauto's wordt aan de noord- en westkant voorzien, grotendeels in lijn met de bestaande parkeervoorzieningen. Daarnaast is er op de locatie De Kroon 26 aan de overzijde van de weg ruimte voor parkeren. Personenauto's maken gebruik van de ontsluitingen op De Kroon en van de noordelijke ontsluiting op de Perzikstraat. De zuidelijke in-/uitrit naar de Perzikstraat wordt uitsluitend door vrachtverkeer gebruikt. De verkeersstromen worden gescheiden en het vrachtverkeer wordt uit de woonomgeving gehaald.

In onderstaande tabel is een vergelijking gemaakt tussen de huidige situatie, de huidige maximale bebouwingscontouren conform het huidige bestemmingsplan plus de vergunning voor het kantoor en ten slotte de thans aangevraagde nieuwe bebouwingscontouren. In figuur 2.4 zijn de nieuwe bebouwingscontouren op begane grondniveau afgezet tegen de huidige bebouwingscontouren conform het bestemmingsplan 'Wijk en Aalburg' (2018) en de verleende omgevingsvergunning bouw kantoor (2018). In figuur 2.3 is al een vergelijking in 3D-impresies gemaakt. Hiermee zijn de overschrijdingen inzichtelijk gemaakt en blijkt dat de overschrijding relatief beperkt is. In de huidige situatie mag ca. 43% van het perceel met gebouwen worden bebouwd. In de gewenste toekomstige situatie betreft dit ca. 48%. Het totale bouwvolume (inhoud) neemt ten opzichte van de huidige planologische mogelijkheden iets toe tot 76.200 m³. Er is dus primair sprake van een herstructurering van de bebouwingsmogelijkheden, in plaats van een uitbreiding van de bedrijfspanden.

	Bestaand	Huidige planologische kaders	Nieuwe situatie
Bebouwd opp.	4.895 m ²	7.560 m ²	8.510 m ²
Volume	28.220 m ³	71.000 m ³	76.200 m ³



Figuur 2.4: Impressie nieuwe bebouwingscontouren in vergelijking met de huidige bebouwingscontouren bedrijfsgebouwen conform bestemmingsplan 'Wijk en Aalborg' (2018) en verleende omgevingsvergunning bouw kantoor (2018).

3. RUIMTELIJK-STEDENBOUWKUNDIGE EN LANDSCHAPPELIJKE ANALYSE EN UITGANGSPUNTEN

3.1 Analyse huidige landschappelijk-stedenbouwkundige situatie

Bij de planvorming is een landschappelijke en ruimtelijk-stedenbouwkundige analyse uitgevoerd, welke een basis heeft gevormd voor de uitgangspunten en randvoorwaarden van het plan. Het plangebied maakt onderdeel uit van het gebied tussen Spijk en Wijk en Aalburg, dat in de afgelopen 30 jaar van een open gebied is getransformeerd tot een overwegend bebouwd, gemengd gebied. De open ruimte zuidoostelijk van het plangebied vormt nog een kenmerk van het vroegere landschap als open ruimte. De huidige bedrijfsbebouwing, met name het blauw-witte hoofdgebouw, is hier prominent zichtbaar. Voor dit gebied is echter de ontwikkeling van een woongebied beoogd. Op deze ontwikkeling is voorgesorteerd bij de onderhavige planvorming.

Aan de andere kant kenmerkt de huidige situatie zich aan De Kroon overwegend als een bebouwingslint (woonstraat) met overwegend kleinschalige bebouwingspercelen. De bouwmassa De Kroon 17-19 aan de noordoostkant van het projectgebied vormt een markant en kenmerkend punt met een authentieke kopgevel. In aansluiting hierop, is voor de recente nieuwbouw van het kantoor aan de voorzijde van het perceel eveneens gekozen voor een herkenbare kopgevel met een bijzonder accent. Wanneer het projectgebied vanuit de andere zijde, zuidelijk vanaf de Perzikstraat wordt benaderd, dan valt de open ruimte aan deze zijde direct op. Aan de overzijde van de weg, kenmerkt de bebouwing zich door representatieve gevels. Komend vanuit de Wijksestraat, noordwestelijk van het projectgebied, maakt de weg een bocht en is er een duidelijk zicht op de projectlocatie. De huidige ruimtelijke kwaliteit aan deze zijde is beperkt. Door de verschillende, ietwat verouderde gebouwen, ontstaat een rommelig beeld.

Het plangebied ligt binnen drie zones met een duidelijk verschillend kenmerk: de woonstraat/lintbebouwing aan de oostkant, de grootschaliger bedrijfsbebouwing met enkele open ruimtes aan de westkant en een landschapszijde met toekomstige woningbouwontwikkeling aan de zuidoostkant.

3.2 Stedenbouwkundige en landschappelijke uitgangspunten nieuwbouw

Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat het straat- en bebouwingsbeeld niet onevenredig mag worden geschaad door de uitbreiding en verhoging van de bebouwing. Bij de keuze voor vorm, positionering en hoogte van de nieuwbouw is dan ook nadrukkelijk aandacht gegeven aan de ruimtelijk-stedenbouwkundige inpasbaarheid in de omgeving en het borgen van een aanvaardbaar straat- en bebouwingsbeeld. De gewenste nieuwe bouwmassa is tot stand gekomen door zorgvuldige afwegingen en gaandeweg het ontwerpproces geoptimaliseerd, waarbij is gezocht naar een balans tussen de ruimtelijk-stedenbouwkundige inpasbaarheid, architectonische en beeldkwaliteitsaspecten, functionele aspecten en technische zaken. De ontwerpen zijn vroegtijdig, gedurende de behandeling

van het gemotiveerd principeverzoek in de zomerperiode 2020, voorgelegd aan de gemeentelijke stedenbouwkundige. De ontwerpen en landschappelijke inpassing zijn mede op basis van deze afstemming aangepast.

Momenteel is het gebied al bebouwd met afwisselend bedrijven en woningen. De uitbreiding van het bedrijf past functioneel dus bij dit straat- en bebouwingsbeeld. Daarnaast gaat het om een relatief beperkte uitbreiding, waardoor er in ruimtelijk-stedenbouwkundig opzicht vrijwel geen wijzigingen optreden. De bebouwing wordt in lijn met de bestaande bebouwing gesitueerd en wijkt zeer beperkt af van de toegestane bouwhoogte (0,5 meter).

Er is nagedacht over de te situeren nieuwbouw en ontsluiting en de inpassing van het gebouw. Kortom, op welke wijze het pand een kwaliteitsimpuls krijgt door de herstructurering en duurzame inrichting van het bestaand terrein. Bij de uitbreiding is zorgvuldig met de ruimte omgegaan zonder onnodig extra ruimtebeslag. Daarbij wordt het huidige verrommelde aanzien van het terrein, met name aan de zijde van de Perzikstraat, opgeheven, door alle activiteiten inpandig in een nieuw te realiseren pand te bundelen.

De bouwmassa wordt gelaagd uitgevoerd. De tweede bouwlaag van 11,5 meter ligt terug ten opzichte van de eerste bouwlaag van 6,5 meter. De bouwmassa wordt hiermee doorbroken, waardoor er een aanzienlijk minder massieve bebouwingswand ontstaat dan in de huidige feitelijke en planologische situatie het geval is. Ook in de materialisering zal hieraan worden bijgedragen. Door de gelaagde uitvoering aan deze zijden is de overgang richting de omgeving logischer en minder abrupt. Dit heeft ook een positief effect op het uitzicht voor de omliggende woningen. De geringe verhoging van de bouwmassa heeft hierdoor veel minder impact en kan aanvaardbaar worden geacht, mede in relatie tot de omgeving. Met name aan de zuidoostzijde, waar de huidige bebouwing zeer dominant aanwezig in het landschap en weinig passend bij de omgeving is, zorgt de nieuwbouw in dit opzicht voor een verbetering van de ruimtelijk-stedenbouwkundige situatie ten opzichte van de omgeving. Dit wordt versterkt door toevoeging van groene elementen aan de zuidelijke en oostelijke gevels van de nieuwbouw. In figuur 3.1 is hiervan een impressie opgenomen met referentiebeelden. Deze gevels zullen in lijn met deze referentiebeelden groen worden 'ingepakt', mede op advies van de gemeentelijke stedenbouwkundige. Met de groene inpassing ontstaat een zachtere overgang naar de watergang, het omliggend groen en het te ontwikkelen woongebied.



Figuur 3.1: boven: impressie zicht op groen ingepaste zuidgevel toekomstige situatie, onder: referentiebeelden groene gevel zuid- en oostzijde (bron: VEVS)

Aan de voorzijde van het pand (aan De Kroon) ontstaat een bijzondere, open ruimte in de woonstraat. Aan deze zijde is het straatbeeld vanaf de weg De Kroon een voornamelijk randvoorwaarde voor de planvorming geweest. Ook aan deze zijde is voor een gelaagde opbouw gekozen. Aan deze nieuwe open ruimte vormen het woonhuis aan De Kroon 19 en het kantoorpand van de Kroon 21 twee markante punten. De voorzijde van de nieuwbouw wordt uitgevoerd in een lang, smal voorzet-element, welke de bouwmassa die erachter staat "inpakt" en het gebouw qua schaal laat inpassen in het dorpse karakter in de omgeving (zie figuur 3.2). Het voorzet-element wordt doorbroken door een bouwdeel met zadeldak, dat een verbinding vormt tussen het kantoor en de bedrijfshal. Dit sluit qua hoogten aan op de omliggende (woon)bebouwing, zoals De Kroon 19 en 25. Hierdoor past de bebouwing in het huidige straatbeeld. Ook in bijlage 1 zijn diverse impressies van onder meer het straatbeeld vanuit verschillende zijden opgenomen, tevens vergeleken met de huidige planologische situatie.



Figuur 3.2: Landschappelijke inpassing – aan de dorpszijde (De Kroon) – ontwikkeling van een dorpsplein (impressie)

Aan de westkant (zijde Perzikstraat) vindt het laden en lossen plaats. Gekozen is hier voor een overkraging van de tweede bouwlaag over een deel van de laad- en losvoorziening, die hierdoor minder prominent in het straatbeeld aanwezig is. Tegelijkertijd vormt dit een optimalisatie voor de efficiency van de bedrijfsvoering in deze bouwlaag. Aan deze zijde worden ook hogere silo's voorzien, welke qua bouwhoogte aansluiting zoekt met de aan de overzijde van de Perzikstraat gelegen bebouwing, waar een bouwhoogte van maximaal 14,25 meter is toegelaten, eveneens binnen een zone die iets van de weg af gelegen is. Het hoogte-accent van de silo's, die integraal mee zijn ontworpen, draagt bij aan een gevarieerder bebouwings- en straatbeeld en een betere oriëntatie richting de Perzikstraat.

De bebouwing is gezien de voorgaande overwegingen dan ook passend ten opzichte van de bestaande bedrijfsbebouwing en doet geen afbreuk aan de ruimtelijk-stedenbouwkundige kwaliteiten van het perceel of de omgeving. Integendeel, met onder meer de beoogde nieuwe entree tot het gebouw en de gelaagde uitvoering en materialisatie, wordt de uitstraling van de bedrijfsbebouwing verbeterd.

Naast de zorgvuldige stedenbouwkundige inpassing en deels groene aankleding van de bebouwing, is er ook aandacht voor de landschappelijke inpassing van het omliggende terrein. Rondom het in 2018 opgerichte nieuwe kantoor is reeds een tuin gerealiseerd, die zorgt voor een mooi straatbeeld vanaf De Kroon, in het bijzonder komende vanuit oostelijke richting. Het parkeren aan deze voorzijde (bezoekersparkeren) wordt waar mogelijk eveneens groen omkleed, door middel van een aantal bomen en lagere groenelementen. De ruimte voor deze groenelementen is afhankelijk van de definitieve inrichting van het parkeerterrein. Aan de zijde van de Perzikstraat worden de parkeerplaatsen door een haag en enkele bomen gedeeltelijk aan het oog onttrokken. In verband met de verkeersveiligheid zijn de mogelijkheden hier beperkter.

4. BELEIDSTOETS

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In het kader van de invoering van de Omgevingswet, die momenteel gepland staat voor 1 januari 2024, heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. Op die manier wordt invulling gegeven aan de verplichting tot het opstellen van zo'n visie zoals die is vastgelegd in art. 3.1 lid 3 Ow. Tot de invoering van de Omgevingswet heeft dit document de status van structuurvisie in de zin van art. 2.3 Wro.

Inhoudelijk gezien bevat de NOVI een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht grote en complexe opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak.

Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, te weten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzes. Die zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteren van verschillende belangen en opgaven:

- combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
- kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
- afwentelen wordt voorkomen.

De nationale overheid richt zich in de NOVI op 21 verschillende nationale belangen:

1. Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
2. realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.

3. waarborgen en versterken van grensoverschrijdende en internationale relaties;
4. waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
5. zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften;
6. waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem;
7. in stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit;
8. waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving;
9. zorg dragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten;
10. beperken van klimaatverandering;
11. realiseren van een betrouwbare, betaalbare en veilige energievoorziening, die in 2050 CO₂-arm is, en de daarbij benodigde hoofdinfrastructuur;
12. waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen;
13. realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie;
14. waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit);
15. waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende
16. beschikbaarheid van zoetwater;
17. waarborgen en versterken van een aantrekkelijk ruimtelijk-economisch vestigingsklimaat;
18. realiseren en behouden van een kwalitatief hoogwaardige digitale connectiviteit;
19. ontwikkelen van een duurzame voedsel- en agroproductie;
20. behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang;
21. verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit;
22. ontwikkelen van een duurzame visserij.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft richtlijnen voor de inhoud van bestemmingsplannen voor zover het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), inmiddels opgevolgd door bovengenoemde NOVI, vormde de basis voor het Barro. In de SVIR was vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet door de Rijksoverheid. Het gaat onder meer om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote Rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische Hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied.

In de SVIR en thans in de NOVI is bepaald welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Barro bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken.

Doorwerking plangebied

Dit bestemmingsplan voorziet in sloop-nieuwbouw van bedrijfsbebouwing op een bestaand bedrijfsperceel binnen bestaand stedelijk gebied. Daarbij is er sprake van een relatief geringe uitbreiding. Met deze ontwikkeling zijn geen nationale belangen als vervat in de NOVI of het Barro gemeoid. Nadere toetsing aan deze beleidskaders is niet vereist.

4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, is in artikel 1.1.1 Bro bepaald: *“De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.”* Uit de jurisprudentie komt naar voren dat het wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling van enige omvang moet zijn.¹

Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: *“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien”* (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

Doorwerking plangebied

Is sprake van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'?

Om te bepalen of de treden van de Ladder doorlopen moeten worden, dient eerst de vraag beantwoord te worden of de beoogde ontwikkeling beschouwd kan worden als een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Voor de beantwoording van deze vraag dient te worden beoordeeld in hoeverre de omgevingsvergunning (de ontwikkeling), in vergelijking met het geldende bestemmingsplan waarvan wordt afgeweken, extra planologisch beslag op de ruimte mogelijk maakt in vergelijking met het bestemmingsplan.

Het project betreft een relatief kleinschalige uitbreiding van de bestaande bedrijfsbebouwing op een bestaand bouwperceel, waarbij de overschrijding ten opzichte van de bestaande planologische bebouwingscontouren beperkt is en de maximale bouwhoogte in geringe mate wordt overschreden. De uitbreiding vindt geheel plaats binnen de bestaande bedrijfsbestemming. Het perceel heeft derhalve al een stedelijke functie/bestemming. Ook dient de uitbreiding geen wezenlijke verandering of uitbreiding

¹ O.a. ABR 1 juni 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:1503), ABR 18 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:428) en ABR 24 augustus 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2319).

van de bedrijfsactiviteiten. Bovendien is er sprake van een locatie in bestaand stedelijk gebied, zowel volgens de provinciale verordening als op basis van de feitelijke situatie en huidige bestemming. Gelet op de aard en de kleinschalige omvang van de uitbreiding, is er dan ook geen sprake van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1 van het Bro. De planontwikkeling is in overeenstemming met artikel 3.1.6, tweede lid Bro. Ten overvloede: in paragraaf 2.2.2 en 2.2.3 is gemotiveerd waarom verplaatsing geen reëel alternatief is, respectievelijk dat er sprake is van een relatief beperkte en qua schaalgrootte passende uitbreiding. Het initiatief is hiermee ook in materiële zin in lijn met het gedachtingoed van de Ladder.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie ‘De kwaliteit van Brabant’

Provinciale Staten hebben op 14 december 2018 de Brabantse Omgevingsvisie ‘De kwaliteit van Brabant’ vastgesteld. De Brabantse Omgevingsvisie voegt daar ambities aan toe voor vier hoofdpogaven: de energietransitie, een klimaatproof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. Voor elk van deze opgaven geeft de Omgevingsvisie aan wat de ambities op lange termijn zijn: wat is er nodig om Brabant in 2050 een gezonde, veilige en prettige leefomgeving te laten zijn? De provincie ambieert dat in 2050 de bestaande problemen in de fysieke leefomgeving opgelost zijn. Het grondwater is een nog volop voorradige zuivere bron voor drinkwaterwinning en de frisdrank- en voedingsindustrie. Dankzij investeringen in natuur, verdrogingsbestrijding, bodem, waterkwaliteit, een groene (natuurrijke) inrichting van woon- en werkgebieden en het terugdringen van emissies uit landbouw en industrie is zowel de menselijke leefomgeving als die voor flora en fauna verbeterd.

De Brabantse economie staat er goed voor: de economie is concurrerend en internationaal georiënteerd. Dit is te danken aan de ligging met goede verbindingen, een uitstekende fysieke en digitale infrastructuur, een sterke kennis- en innovatiekracht en een aantrekkelijke combinatie van een grootstedelijke allure in een groene leefomgeving. Brabant wil koploper worden en de Brabantse internationale concurrentiepositie versterken. Dat doet de provincie door het vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers flexibel aan de omstandigheden aan te passen, zoals campussen en toplocaties. Brabant behoort tot de ‘innovation leaders’. Daarnaast worden economie en leefomgeving sterker aan elkaar gekoppeld, waar beide van profiteren. Want een goed functionerende economie stelt de provincie in staat te investeren in natuur, landschap en cultuurhistorie. De provincie wil dat Brabant een aantrekkelijk vestigingsklimaat heeft voor de vestiging van nieuwe bedrijven en voor de ontwikkeling van bestaande bedrijven.

Daarnaast wil de provincie met nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening houden met de diepe laag-dynamische ondergrond, maar ook met de effecten op de andere lagen en met toekomstige effecten. Dat wil niet zeggen dat er helemaal geen effecten op andere lagen mogelijk zijn. Er kan bijvoorbeeld best ruimte zijn voor tijdelijke functies in de nog niet ingerichte delen van het Natuurnetwerk Brabant als dat geen afbreuk doet aan de realisatie van het natuurnetwerk. Maar om het diepere grondwater te

kunnen blijven benutten voor drinkwater, is het belangrijk dat een geothermieproject dit niet verstoort. Bij afwegingen gaat het behoud van de levenskwaliteit in het hier en nu in economisch, sociaal en ecologisch opzicht niet ten koste van de levenskwaliteit elders en later.

De omgevingsvisie heeft zijn doorwerking in de Interim Omgevingsverordening.

4.2.2 Interim omgevingsverordening

De provincie wil met haar regels aansluiten op de werkwijze van de Omgevingsvisie en de Omgevingswet. Daarom is ervoor gekozen om de verschillende provinciale verordeningen voor de fysieke leefomgeving samen te voegen tot een Interim omgevingsverordening. Provinciale Staten hebben op 25 november 2019 deze verordening vastgesteld. Het is een 'Interim' omgevingsverordening om zo te benadrukken dat dit een tussenstap is naar de 'definitieve' omgevingsverordening gebaseerd op de Omgevingswet. De Interim omgevingsverordening is gebaseerd op de huidige wetgeving en moet aan de wettelijke bepalingen van die wetgeving voldoen. Dat betekent dat nieuwe mogelijkheden uit de Omgevingswet nog niet zijn verwerkt. Er is wel zo veel als mogelijk aansluiting gezocht bij de Omgevingswet en de voorwaarden voor een omgevingsverordening (bijvoorbeeld bij de opbouw en de digitale vormgeving). De Interim omgevingsverordening vervangt zes provinciale verordeningen, waaronder de Verordening ruimte 2014.

In de omgevingsverordening staan onderwerpen uit de provinciale omgevingsvisie, 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 provincie wil de omgevingskwaliteit van Brabant bevorderen, in combinatie met een veilige en gezonde leefomgeving. Bij omgevingskwaliteit gaat het om de kwaliteit van een plek of gebied, die bepaald wordt door een goed samenspel van herkomstwaarde, belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde. De karakteristiek van een plek of gebied bestaat uit herkomst- en belevingswaarden. Onderling zijn deze nauw verbonden en geworteld in een lang historisch ontwikkelingsproces. Herkomstwaarde gaat onder andere over verbondenheid, eigenheid en herkenbaarheid, cultuurhistorische verscheidenheid en leesbaarheid van de omgeving in tijd en ruimte. Voorbeelden van belevingswaarde zijn uitstraling en aantrekkelijkheid, de schoonheid van de omgeving en een omgeving met contrasten, diversiteit, rust en ruimte. De gebruiks- en toekomstwaarden van een plek of gebied zijn vooral verbonden met de maatschappelijke en ruimtelijke dynamiek. Actuele maatschappelijke opgaven en vraagstukken zijn veelal in grote mate bepalend voor de toekomstige kwaliteit van de leefomgeving. Gebruikswaarde heeft onder andere betrekking op een goede bereikbaarheid en functionaliteit van locaties, effectiviteit en productiviteit, externe veiligheid, een schoon milieu en een goede waterhuishouding. Bij toekomstwaarde gaat het bijvoorbeeld om stabiliteit en flexibiliteit, duurzaamheid, draagvlak voor een betekenisvolle toekomst, erfgoed, rekening houden met ecologische voorraden en duurzame ecosystemen.

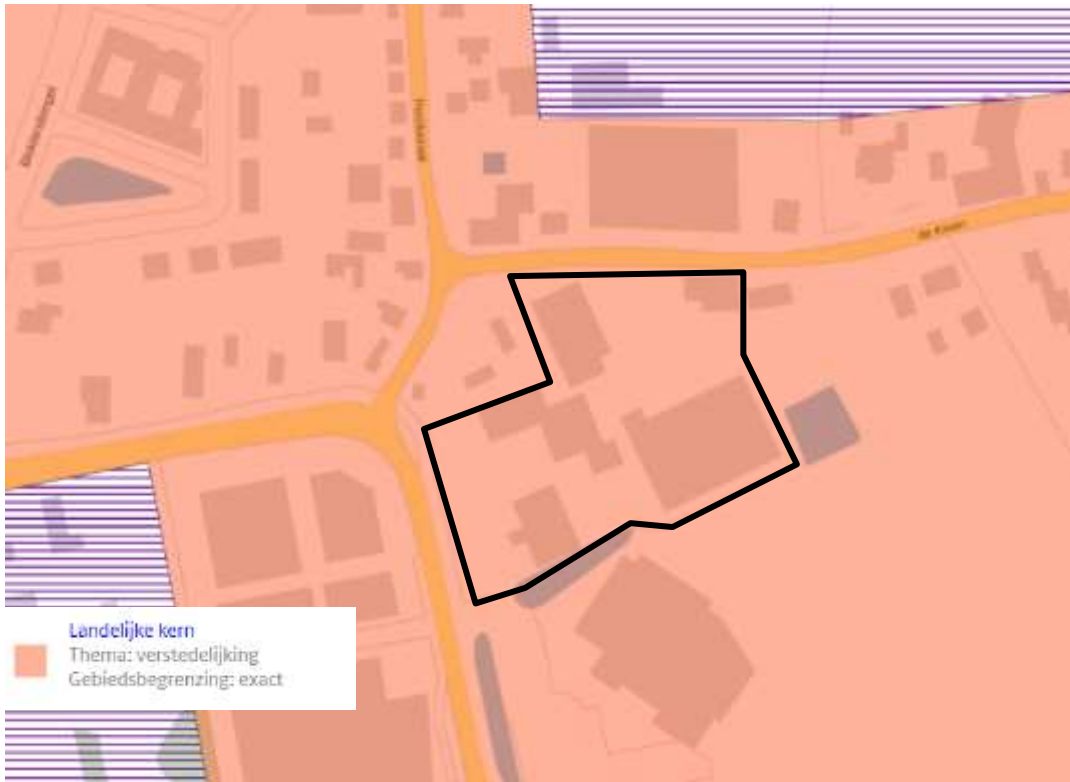
De zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit omvat een aantal basisprincipes in combinatie met een diepe en ronde manier van kijken, die afkomstig zijn uit de Brabantse omgevingsvisie:

- zorgvuldig ruimtegebruik;

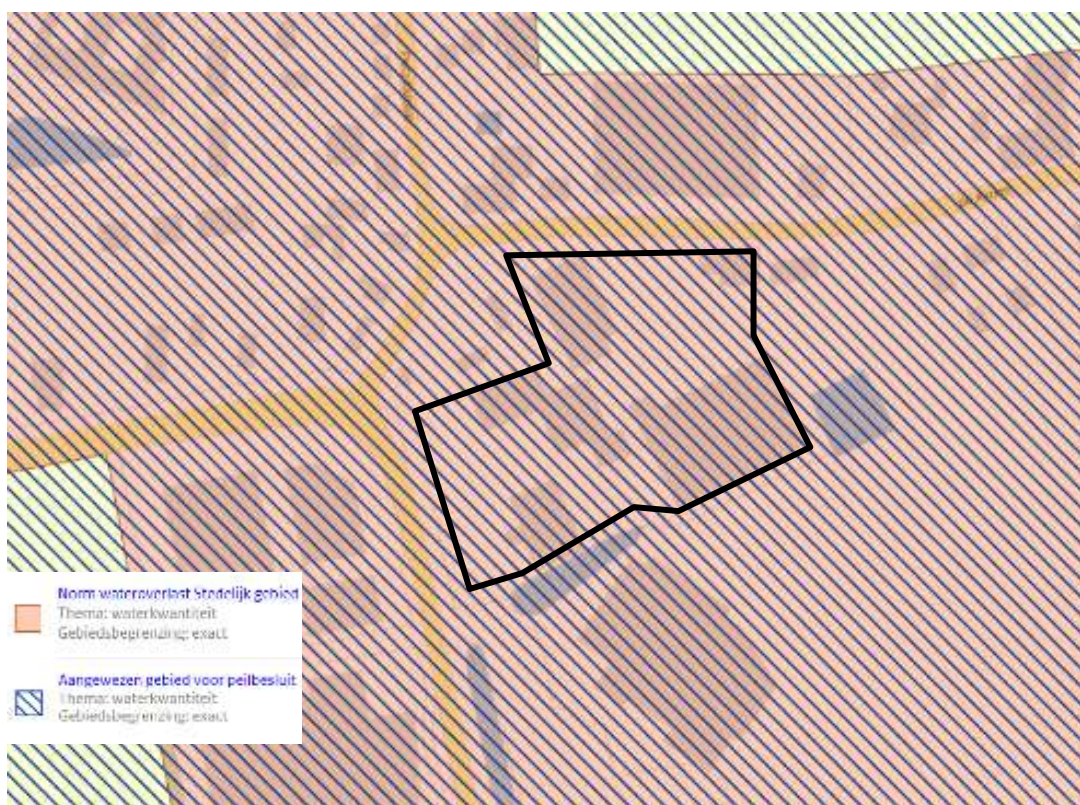
- toepassing van de lagenbenadering;
- meerwaardecreatie.

Doorwerking plangebied

De ontwikkeling in het plangebied dient in overeenstemming te zijn met de regels van de Interim Omgevingsverordening. De bestaande bedrijfsbestemming bevindt zich binnen “stedelijk gebied”, namelijk in een landelijke kern (zie figuur 4.1, oranje gebied). Tevens ligt het gebied binnen het gebied ‘Norm wateroverlast Stedelijk gebied en ‘Aangewezen gebied voor peilbesluit’ (zie figuur 4.2).



Figuur 4.1: Uitsnede Interim omgevingsverordening, kaart stedelijke ontwikkeling en erfgoed (plangebied zwart omkaderd)



Figuur 4.2: Uitsnede Interim omgevingsverordening, kaart instructieregels voor waterschappen (plangebied zwart omkaderd)

In dit geval wordt de bestaande bebouwing van een bedrijf uitgebreid buiten het bouwvlak, maar binnen het bestaande bestemmingsvlak van het bedrijf. Ook wordt de maximale bouwhoogte in beperkte mate overschreden. Omdat de uitbreiding plaatsvindt op een bestaand bedrijfsperceel, direct aansluitend op de bestaande feitelijke en planologische bebouwingscontouren, is er sprake van zorgvuldig ruimtegebruik. Hiermee wordt voldaan aan artikel 3.6 van de Verordening (zorgvuldig ruimtegebruik).

De situering, omvang en verschijningsvorm van de nieuwbouw, ontsluiting daarvan, de inpassing van het gebouw en de hemelwatervoorzieningen zijn zorgvuldig bepaald, rekening houdend met de specifieke locatie en bijbehorende omgevingskwaliteiten. Kortom, op welke wijze het pand een kwaliteitsimpuls krijgt door de herstructurering en duurzame inrichting van het bestaand terrein, is vroegtijdig in beeld gebracht. Daarnaast gaat het om een relatief beperkte uitbreiding, waarbij zorgvuldig met de ruimte wordt omgegaan zonder onnodig extra ruimtebeslag. Daarbij wordt het huidige verrommelde aanzien van het terrein opgeheven, door alle activiteiten inpandig in een nieuw te realiseren pand te bundelen. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving en wordt er voldaan aan artikel 3.8 van de Verordening (meerwaardecreatie). Initiatiefnemer is voorts voornemens om op en/of nabij het terrein groenvoorzieningen te realiseren, onder meer aan de zijde van De Kroon. Aan de zuidoostzijde worden groene elementen aan de gevels toegevoegd om de bebouwing landschappelijk in te passen. In hoofdstuk 5 van deze toelichting wordt aangetoond dat er geen onevenredige negatieve effecten op ondergrond, infrastructuur en cultuurhistorische en landschappelijke

waarden worden verwacht. Daarmee wordt ook voldaan aan artikel 3.7 van de Verordening (lagenbenadering).

In de navolgende paragraaf wordt ingegaan op de relatie van het plan tot de in regionaal verband gemaakt afspraken omtrent bedrijfterreinen.

Geconcludeerd wordt dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming met de Omgevingsvisie is.

4.3 Regionaal en gemeentelijk beleid

4.3.1 Afsprakenkader evenwicht bedrijventerreinenmarkt West-Brabant 2016-2026

In 2016 hebben de West-Brabantse gemeenten, waaronder de toenmalige gemeenten Aalburg, Werkendam en Woudrichem (thans gemeente Altena), een afsprakenkader opgesteld om te komen tot meer balans op de West-Brabantse bedrijventerreinenmarkt. Het kader is vastgesteld in het Regionaal Ruimtelijk Overleg van 21 juni 2017. De bedrijventerreinen zijn niet alleen een belangrijke pijler van de Brabantse economie, maar hebben ook een sociale en maatschappelijke functie. Een evenwichtige markt is daarom van essentieel belang. De regio kent een aanzienlijk overaanbod van bedrijventerreinen, voornamelijk voor niet-specifieke ruimtevragers (met name lokale MKB-bedrijvigheid). Daarentegen is er een forse uitbreidingsvraag vanuit de logistieke sector, die zich toespitst op (zeer) grootschalige kavels. Het afsprakenkader beoogt om een omslag van aanbodgericht naar vraaggericht ontwikkelen van bedrijventerreinen in de regio tot stand te brengen en daarmee de huidige disbalans op te heffen c.q. te verminderen.

Doorwerking plangebied

Het plangebied betreft een bestaande bedrijfslocatie, waar de huidige bebouwing grotendeels wordt gesloopt en vervangen door nieuwbouw met een beperkte uitbreiding buiten het bouwvlak, maar binnen het bestemmingsvlak van het bedrijf. Ook wordt de maximale bouwhoogte in beperkte mate plaatselijk overschreden. Het bedrijf van initiatiefnemer is aan te merken als een lokale/subregionale niet-specifieke ruimtevrager. Dit zijn overwegend kleinschalige tot middelgrote bedrijven die lokaal gebonden/georiënteerd zijn qua werkgebied en vestigingsplaatskeuze. Deze bedrijven hebben minder onderscheidende vestigingseisen en kunnen zodoende in principe op meerdere bedrijventerreinen terecht. Het bedrijfsperceel behoort tot een gebied met diverse functies, waaronder bedrijvigheid, maatschappelijke voorzieningen en woningen en het bedrijf van initiatiefnemer kent een sterke lokale binding (zie ook nader paragraaf 2.2.2).

Het afsprakenkader kent twee voor onderhavig initiatief relevante uitgangspunten:

- lokaal en subregionaal wat kan, (boven)regionaal wat moet;
- focus op bestaand: bestaande terreinen/plancapaciteit optimaal inzetten.

De boterompak- en deegfabriek voor productie en verkoop van basis degen van initiatiefnemer zal na de beoogde sloop-nieuwbouw een programma van ruim 12.000 m² bvo kennen. Het betreft hiermee

een middelgroot tot groot bedrijf met een subregionale functie, maar het bedrijf kent zoals reeds gememoreerd een sterke lokale binding. Er is dan ook geen noodzaak of wens om naar een (boven)regionaal bedrijventerrein uit te wijken. Het bedrijf is van oudsher op de projectlocatie gevestigd en de locatie biedt juist voldoende ruimte voor haar bedrijfsactiviteiten. De locatie kan worden benut zonder uitbreiding van de bedrijfsbestemming en met een geringe vergroting van het bebouwd oppervlak en bouwvolume (zie nader paragraaf 2.3.2). Er is dus sprake van een herstructurering op de bestaande locatie. Dit past bij het uitgangspunt om bestaande bedrijfsterreinen optimaal in te zetten. Het initiatief kan bovendien worden aangewend om de huidige situatie in verschillende opzichten te verbeteren, zoals eveneens reeds is beschreven. Verder is er sprake van een locatie binnen bestaand stedelijk gebied, waarvoor in de nabije omgeving geen alternatieve locaties voorhanden zijn. Daarom is een eventuele verplaatsing van het bedrijf naar een andere bedrijfslocatie in de omgeving geen reëel en wenselijk alternatief.

Initiatiefnemer heeft bovendien een aantal specifieke (immateriële) redenen waarom men juist op deze locatie haar bedrijfsactiviteiten wil blijven ontplooien, welke in par. 2.3.2 reeds zijn beschreven. Hiernaar wordt dan ook verwezen. In verschillende opzichten kent het bedrijf al lange tijd een sterke lokale binding en een sociale/maatschappelijke functie. Initiatiefnemer hecht grote waarde aan behoud en waar mogelijk versterking van die binding en van haar functie. Ook om deze redenen, is verplaatsing wenselijk noch noodzakelijk te achten.

In het afsprakenkader is voor de regio Land van Heusden en Altena (=de huidige gemeente Altena) geconstateerd dat er sprake is van een overaanbod van circa 7,5 hectare, met name door te veel lokaal kleinschalig aanbod. Sinds 2012 is de ontwikkeling van nieuw bedrijventerrein dan ook afgeschaald. De bedrijfslocatie in het plangebied betreft geen kleinschalige bedrijfslocatie en er zijn in de nabije omgeving geen beschikbare alternatieven. Benutting van de bestaande bedrijfslocatie door middel van herstructurering is dan ook de meest passende oplossing conform het regionale afsprakenkader. Het initiatief is hiermee derhalve in overeenstemming.

Strategische Visie Aalburg 2007-2027

De Strategische Visie Aalburg 2007-2027 'Aalburg op weg naar morgen', is op 30 oktober 2007 vastgesteld door de gemeenteraad van de toenmalige Aalburg. De Strategische Visie is een stuk waarmee de gemeenteraad de koers voor de toekomstige ontwikkeling van Aalburg aangeeft.

Met betrekking tot wonen en leefbaarheid zijn de volgende onderwerpen relevant:

- een veelzijdig samengesteld, economisch actieve bevolking;
- een actief daarbij passend gemaakte woningvoorraad;
- een schone, veilige en gezonde leefomgeving voor een vitale gemeenschap;
- bereikbare voorzieningen voor alle inwoners van alle kernen;
samenwerking met alle relevante maatschappelijke partners bij het realiseren van deze doelstellingen.

Het streefbeeld voor 2027 is dat Aalburg bekend wil zijn als een eigentijdse gemeente, centraal gelegen tussen Randstad en BrabantStad in open land. Een dorpse gemeenschap met traditionele waarden aan de oevers van de Maas, die:

- ruimte heeft voor wie openheid, rust, gezondheid en zorg zoekt;
- ruimte laat aan wie de kracht van traditionele waarden waardeert;
- ruimte biedt aan wie wil ondernemen met de wereld als markt.

Doorwerking plangebied

Het initiatief betreft het vervangen en het beperkt uitbreiden van een bestaand bedrijfsgebouw. De gemeente streeft naar een veelzijdig, economische actieve bevolking en wil ruimte bieden aan wie wil ondernemen met de wereld als markt. De onderhavige ontwikkeling past in dit streven en is dan ook passend in de Strategische Visie.

Structuurvisie Land van Heusden en Altena

De gemeenteraden van de voormalige gemeenten Aalburg, Werkendam en Woudrichem hebben de Structuurvisie Land van Heusden en Altena op 2 juli 2013 (Aalburg) en 25 juni 2013 (Werkendam en Woudrichem) gewijzigd vastgesteld. Met deze structuurvisie legden de gemeentebesturen van de drie voormalige en thans samengevoegde gemeenten de hoofdlijnen vast van het door hen gewenste ruimtelijke beleid richting 2025. Goede initiatieven, die passen binnen de kaders van deze structuurvisie, zijn van harte welkom. De (voormalige) gemeenten willen deze graag ondersteunen, stimuleren en soms ook (mee) opstarten. Ongewenste ontwikkelingen willen ze uiteraard graag voorkomen. Dat betekent dat ze keuzes moeten maken en dat doen de gemeenten in deze structuurvisie.

Ten aanzien van wonen stellen de gemeenten dat het voor iedereen fijn wonen moet zijn in het Land van Heusden en Altena.

Doorwerking plangebied

De gemeente stimuleert passende initiatieven en wil waar mogelijk ruime bieden aan ondernemers met 'de wereld als markt'. De nieuwbouw en beperkte uitbreiding van het bedrijf zorgen er niet voor dat het woonmilieu in de omgeving van het plangebied wordt aangetast. Zoals in hoofdstuk 2 uiteengezet is zullen activiteiten die thans nog buiten plaatsvinden grotendeels in pandig plaats gaan vinden. Dit zorgt voor een verbetering van het woon- en leefklimaat in de omgeving. Bovendien wordt de huidige wat rommelig en weinig samenhangende situatie in ruimtelijk kwaliteitsoogpunt verbeterd en zullen de transportroutes voor het laden en lossen verbeteren. Vrachtwagenverkeer wordt weggehaald uit de woonomgeving, wat het woon- en leefklimaat in de directe omgeving ten goede komt. Het initiatief sluit dus aan op de structuurvisie. In het kader van de planvorming is overigens rekening gehouden met de toekomstige ontwikkeling van het woongebied ten zuidoosten van het plangebied, zodat gewaarborgd is dat geen onevenredige aantasting op de woon- en leefomgeving van de toekomstige bewoners van dat gebied optreedt.

Welstandsnota Aalburg

Het welstandsbeleid van de voormalige gemeente Aalburg is opgesteld vanuit de overtuiging dat het belang van een aantrekkelijke gebouwde omgeving behartigd dient te blijven in de meest waardevolle

delen van de gemeente. De gevels van gebouwen en andere bouwwerken vormen samen de dagelijkse leefomgeving van de inwoners en bezoekers. Een bouwwerk maakt deel uit van de publieke ruimte. De voorbijganger wordt ermee geconfronteerd, of hij wil of niet. Een aantrekkelijk, goed verzorgde omgeving is van belang voor het welbevinden van de gebruikers, maar verhoogt ook de waarde van het onroerend goed en versterkt het vestigingsklimaat.

De gemeenteraad vertrouwt erop dat de verantwoordelijkheid voor een aantrekkelijke, goed gebouwde omgeving voor een groot deel bij de inwoners zelf neergelegd kan worden. Besloten is dan ook om het welstandsbeleid zodanig aan te passen dat dit alleen moet gaan gelden voor die delen van de gemeente die het meest waardevol en daarmee ook meest kwetsbaar zijn. De overige gebieden zijn welstandsvrij.

Doorwerking plangebied

Ten aanzien van onderhavige ontwikkeling geldt dat wat stedenbouwkundige kwaliteit betreft dient te worden aangesloten op de voorwaarden en het bestaande karakter van de planlocatie en haar omgeving. Het plangebied ligt in een welstandsvrij gebied, tussen bestaande bedrijven, waardoor de nieuwbouw en een minimale uitbreiding van het bedrijf niet zorgt voor een onaantrekkelijkere omgeving.

De ruimtelijke kwaliteit van de bebouwing en omliggend terrein zijn momenteel, met name aan de zuid- en westkant van het perceel, laag te noemen. Het bundelen van de bedrijfsactiviteiten in één groter bedrijfsgebouw ten goede komen aan de ruimtelijke kwaliteit. Initiatiefnemer wil de bedrijfsactiviteiten zoveel mogelijk concentreren binnen één bedrijfsgebouw, waar opslag-, productie- en expeditieruimten (in pandig) kunnen worden ondergebracht. In hoofdstuk 3 is reeds toegelicht hoe de nieuwbouw ruimtelijk-stedenbouwkundig en architectonisch in de omgeving wordt ingepast en op welke wijze wordt gestreefd naar verbetering van het straat- en bebouwingsbeeld, in lijn met het doel van de welstandsnota.

5. MILIEUHYGIENISCHE EN PLANOLOGISCHE VERANTWOOR- DING

Er bestaat een duidelijke relatie tussen het milieubeleid en de ruimtelijke ordening. De laatste decenia groeien het ruimtelijk- en milieubeleid naar elkaar in de vorm van omgevingsbeleid. De milieukwaliteit is derhalve een belangrijke afweging bij de ontwikkeling van ruimtelijke functies. In dat verband dient bij de afweging bij de ontwikkeling van het al dan niet toelaten van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen te worden onderzocht welke milieuaspecten daarbij een rol (kunnen) spelen. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op alle milieuaspecten.

5.1 M.e.r.-plicht

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. gewijzigd. De belangrijkste aanleidingen hiervoor zijn de modernisering van de m.e.r. wetgeving in 2010 en de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009. Uit deze uitspraak volgt dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn om wel of geen m.e.r.-beoordeling uit te voeren. Ook als een project onder de drempelwaarde uit lijst D zit, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of nabij een gevoelig natuurgebied ligt. Gemeenten en provincies moeten daarom vanaf 1 april 2011 ook bij kleine bouwprojecten zoals het onderhavige beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is.

Ook de Implementatiewet 'herziening m.e.r. richtlijn' heeft mogelijk gevolgen voor dit bestemmingsplan. Sinds 16 mei 2017 is deze wet in werking. De richtlijn wijzigt de procedure en inhoud van het MER en de m.e.r.-beoordeling, maar ook de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Dit heeft gevolgen voor de inhoud en procedure van de ruimtelijke plannen. Voor activiteiten die zijn opgenomen in onderdeel D van de Bijlage bij het Besluit m.e.r. en waarvan de omvang beneden de in kolom 2 genoemde drempel ligt, geldt een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

Doorwerking plangebied

Met dit bestemmingsplan wordt de nieuwbouw en een beperkte uitbreiding van een bedrijfsgebouw bij een bestaand bedrijf mogelijk gemaakt, binnen het bestaande bedrijfsperceel. Deze ontwikkeling wordt niet genoemd in lijst D van het Besluit m.e.r. De ontwikkeling is, gezien de aard en kleinschalige omvang van de ontwikkeling, geen stedelijk ontwikkelingsproject zoals bedoeld in het Besluit m.e.r. Er is daarom geen sprake van een m.e.r.-plichtige activiteit. Daarnaast ligt het plangebied niet binnen of in de directe nabijheid van een gevoelig gebied. Zoals beschreven in de komende paragrafen zijn er geen 'belangrijke nadelige milieugevolgen' te verwachten.

Gezien het voorgaande is het niet noodzakelijk een m.e.r.-procedure te volgen in het kader van voorliggend bestemmingsplan.

5.2 Archeologie en cultuurhistorie

5.2.1 Archeologie

In Europees verband is het zogenaamde 'Verdrag van Malta' tot stand gekomen. Uitgangspunt van dit verdrag was het archeologisch erfgoed zo veel mogelijk in situ te behouden. Sindsdien geldt dat, waar dit niet mogelijk is, het bodemarchief met zorg ontsloten dient te worden. Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang vanaf het begin meewegen in de besluitvorming. Het Verdrag is in 1998 geratificeerd (Monumentenwet) en op 1 september 2007 via de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz) geïmplementeerd. De Wamz was een wijzigingswet en omvatte een wijziging van de Monumentenwet 1988, de Wet Milieubeheer, de Ontgrondingenwet en de Woningwet, op grond waarvan overheden onder andere bij bodemingrepen verplicht rekening moesten houden met het behoud van archeologische waarden. Sinds de invoering van deze wet zijn gemeenten belast met de zorgplicht voor het archeologisch erfgoed. Dit is niet veranderd met de inwerkingtreding van de Erfgoedwet (1 juli 2016). Sindsdien is het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed geregeld door één integrale Erfgoedwet. De omgang met archeologie in de fysieke leefomgeving zal in de nieuwe Omgevingswet worden geregeld, die in 2024 in werking zal treden. Het uitgangspunt is dat de beschermingsniveaus zoals die in de eerdere wetten en regelingen golden, worden gehandhaafd.

Doorwerking plangebied

De gemeente Altena heeft op gemeentelijk niveau in 2018 haar archeologisch beleid geüpdatet en beschikt over een Archeologische Beleidskaart. Volgens de archeologische beleidskaart van de gemeente ligt het noordelijk deel van het plangebied in Categorie 2: historische kern. Hierbij geldt een onderzoeksplicht bij bodemingrepen met een oppervlakte groter dan 100 m² en met een diepte van 0,3 meter onder maaiveld. Het zuidoostelijk deel van het plangebied ligt in Categorie 3: hoge archeologische verwachting. Ter plaatse van de hoge archeologische verwachting geldt een onderzoeksplicht bij bodemingrepen van 250 m² en met een diepte van 0,3 meter onder maaiveld. Het westelijk deel van het plangebied ligt in Categorie 2: archeologische vindplaats. Hierbij geldt een onderzoeksplicht bij bodemingrepen groter dan 100 m² en met een diepte van 0,3 meter onder maaiveld. De hoogste waarde is hierbij leidend voor het gehele plangebied. Middels deze kaart heeft de gemeente aangegeven dat archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

Er is op door Aeres Milieu een archeologisch bureau- en verkennend booronderzoek uitgevoerd. Voor de volledige rapportage wordt verwezen naar de bijlagen. In deze paragraaf wordt slechts ingegaan op de belangrijkste conclusies uit het onderzoek.

Het voornemen is dat het gehele plangebied tot 2,25 meter +NAP opgehoogd zal worden. Hierdoor zal de voorgenomen fundering op een diepte van 0,8 meter -bouwpeil (1,45 meter + NAP) een bedreiging vormen voor de mogelijk aanwezige archeologische waarden. Daarom wordt een archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk bevonden. Een vervolgonderzoek zal dan meer inzicht te geven in de aanwezigheid van archeologische resten. Dit vervolgonderzoek kan bijvoorbeeld plaatsvinden in de vorm van een karterend booronderzoek of in de vorm van een proefsleuven onderzoek. Voor dit laatste dient vooraf een PvE worden opgesteld dat door de bevoegde overheid getoetst dient te worden.

Het nader onderzoek wordt parallel aan de onderhavige bestemmingsplanprocedure uitgevoerd. In juli 2021 is een concept Programma van Eisen ter goedkeuring aan de gemeente voorgelegd.

De gemeente Altena neemt op basis van het definitief archeologisch onderzoek een selectiebesluit. In het voorliggende bestemmingsplan wordt voortsnog door middel van een archeologische dubbelbestemming geborgd dat er indien noodzakelijk vervolgonderzoek plaatsvindt. Deze dubbelbestemming is gebaseerd op categorie 2. Voor de onderhavige procedure zijn de archeologische (verwachtings)waarden voortsnog voldoende in beeld gebracht.

5.2.2 Cultuurhistorie

Wettelijk toetsingskader

Onder de noemer Modernisering Monumentenzorg (MoMo) heeft het Rijk in 2009 een aanzet gegeven voor een goede afweging van het belang van de cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening. Gepleit wordt voor een verantwoorde verankering van de integrale cultuurhistorie in structuurvisies, bestemmingsplannen en milieueffectrapportages. Het voornaamste doel hiervan is om het cultuurhistorische karakter van Nederland op gebiedsniveau te behouden en te versterken.

Op 5 juli 2011 is een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gepubliceerd. Vanaf 1 januari 2012 moet ieder nieuw bestemmingsplan een analyse van cultuurhistorische waarden bevatten. In aansluiting op de vaststelling van de Wet tot wijziging van de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht in mei 2011 zijn op 17 juni 2011 het Bro, het Besluit omgevingsrecht (Bor) en het Besluit archeologische monumentenzorg (Bamz) aangepast. Door een wijziging van het Bro moeten cultuurhistorische waarden voortaan vooraf in het proces van ruimtelijke ordening worden meegenomen, met name bij de voorbereiding en vaststelling van bestemmingsplannen. Het Bro bevat eisen waaraan de voorbereiding van een bestemmingsplan moet voldoen. Zo wordt er onder meer een beschrijving verlangd van de manier waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten wordt omgegaan. De wetgever wil hiermee bereiken dat aandacht voor cultuurhistorische waarden voortaan in het planproces naar voren wordt gehaald.

In de toelichting van het bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. De opsteller en vaststeller van het bestemmingsplan is daarmee dus verplicht om breder te kijken dan alleen naar het facet archeologie. Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

De Erfgoedwet, van kracht sinds 1 juli 2016, bundelt wet- en regelgeving op het gebied van behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland in één nieuwe wet. Een groot deel van de bestaande wet- en regelgeving (Monumentenwet, Wet ruimtelijke ordening) is overgenomen in de Erfgoedwet, bijvoorbeeld de aanwijzing van rijksmonumenten, wie welke verantwoordelijkheden heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Voor het eerst is er nu één integrale wet die betrekking heeft op onze museale objecten, musea, monumenten en archeologie op het land en onder water. Voorheen

was het behoud en beheer van ons erfgoed geregeld in zes verschillende wetten met elk hun eigen procedures en beschermingsmaatregelen. Het uitgangspunt is dat de beschermingsniveaus zoals die in de eerdere wetten en regelingen golden, worden gehandhaafd. Daarnaast worden aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Samen met de Omgevingswet die naar verwachting in 2019 wordt ingevoerd, wordt een integrale bescherming van ons cultureel erfgoed mogelijk.

Beleid provincie Noord-Brabant

In de provincie Noord-Brabant dienen in het kader van het behoud van waardevolle cultuurhistorische elementen en archeologische vindplaatsen, bestemmingsplannen te worden getoetst aan de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW). Hierop staan de bepalende cultuurhistorische elementen aangeven.

Beleid gemeente Altena

Binnen de gemeente Altena is voor het onderhavige plangebied de Cultuurhistoriekaart van de voormalige gemeenten Werkendam en Aalburg (Deelrapport I van de Erfgoedkaart voor de gemeenten Aalburg en Werkendam, RAAP-rapport 2190, kaartbijlage 2) van belang.

Doorwerking plangebied

In het plangebied is volgens de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Brabant en de gemeentelijke cultuurhistoriekaart geen sprake van cultuurhistorische waarden (zie respectievelijk figuur 5.1 en 5.2). De bestaande bedrijfsbebouwing is eveneens niet karakteristiek of monumentaal. Geconcludeerd wordt dan ook dat er geen cultuurhistorische waarden worden aangetast door het plan.



Figuur 5.1 Plangebied rood omlijnd in de Cultuurhistorische waardenkaart Noord-Brabant



Figuur 5.2: Uitsnede Cultuurhistoriekaart voormalige gemeenten Werkendam en Aalburg (bron: Erfgoedkaart voor de gemeenten Aalburg en Werkendam, kaartbijlage II).

5.3 Flora en fauna

Voor alle ruimtelijke ontwikkelingen geldt dat deze in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid moeten worden uitgevoerd. De bescherming van de natuur is per 1 januari 2017 in Nederland vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). Deze wet vormt voor wat betreft soortenbescherming en gebiedsbescherming een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Omtrent houtopstanden is de voormalige nationale Boswet eveneens in de Wet natuurbescherming opgenomen. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Doorwerking plangebied

Door middel van een verkennend flora- en faunaonderzoek (quickscan) is door BRO een beoordeling gemaakt van de mogelijke effecten die het plan kan hebben op beschermde natuurwaarden. Hierdoor wordt duidelijk of het plan in overeenstemming is met de natuurwetgeving. Deze quickscan is opgenomen in de bijlagen bij deze toelichting. Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies.

Gebiedsbescherming vanuit de Wet natuurbescherming

De Wet natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming, betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden. De Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Als er naar aanleiding van projecten,

plannen en activiteiten mogelijkwerwijs significante effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied zijn vergunningsplichtig.

Het plangebied is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, "Loevesteyn, Pompveld & Kornsche Boezem", bevindt zich op circa 5,3 kilometer afstand ten westen van het projectgebied. Indien er sprake zou zijn van een effect, betreft dit een extern effect als gevolg van storingsfactoren als toename van geluid, licht of depositie van stikstof. Mede gezien de afstand tot het plangebied zijn externe effecten als gevolg van aspecten als licht, geluid en trillingen uitgesloten.

Daar de voorgenomen ontwikkeling de realisatie van een nieuwe bedrijfshal betreft, is een toename aan stikstofuitstoot te verwachten. Een toename van stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied is niet uit te sluiten. Er is daarom door middel van een AERIUS-berekening vervolgonderzoek uitgevoerd (tevens opgenomen in de bijlagen). Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat bij zowel de aanlegfase als de gebruiksfase geen depositieresultaten hoger zijn dan 0,00 mol/ha/j. Daarmee kunnen op voorhand negatieve effecten op Natura 2000-gebieden vanwege stikstofdepositie uitgesloten worden.

Gebiedsbescherming vanuit provinciaal beleid

Het plangebied is niet gelegen binnen het Natuurnetwerk Brabant (NNB). Het dichtstbijzijnde onderdeel van het NNB ligt ongeveer 670 meter ten noordoosten van het plangebied. Gezien de aard van de voorgenomen plannen zullen de omgevingscondities redelijkerwijs gelijk blijven, waardoor de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNB niet worden aangetast. Vervolgonderzoek in het kader van het NNB wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

Toetsing beschermde houtopstanden

Aangezien het plangebied zich binnen de bebouwde kom bevindt is toetsing aan het onderdeel houtopstanden conform de Wet natuurbescherming bij dit plan niet aan de orde.

Soortenbescherming

De Wnb onderscheidt beschermingsregimes voor soorten op grond van internationale verdragen, aangevuld met soorten die vanuit een nationaal oogpunt beschermd worden. Hierdoor zijn er in de Wet natuurbescherming drie verschillende verbodsartikelen per categorie soorten;

- soorten van de Vogelrichtlijn (*artikel 3.1*);
- soorten van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (*artikel 3.5*);
- andere soorten (*artikel 3.10*).

Per beschermingsregime is aangegeven welke verboden er gelden en onder welke voorwaarden ontheffing of vrijstelling kan worden verleend door het bevoegd gezag. Volgens artikel 3.31 zijn de verboden, bedoeld in de artikelen 3.1, 3.5 en 3.10 niet van toepassing op handelingen die zijn beschreven in en aantoonbaar worden uitgevoerd overeenkomstig een door het Ministerie van Economische Zaken goedgekeurde gedragscode en die plaatsvinden in het kader van bestendig beheer, bestendig gebruik, of ruimtelijke ontwikkeling of inrichting.

Op basis van de uitgevoerde quickscan wordt vervolgonderzoek naar het voorkomen van verschillende soortgroepen of effecten op beschermde gebieden niet noodzakelijk geacht. Wel gelden de volgende aandachtspunten:

- Ten aanzien van broedvogels dient het bouwrijp maken van het terrein buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd, of een controle moet de aanwezigheid van een broedgeval kunnen uitsluiten;
- Ten behoeve van (incidenteel) aanwezige algemene soorten dient de zorgplicht in acht te worden genomen.

Vanuit gebieds- en soortenbescherming zijn belemmeringen op voorhand dan ook redelijkerwijs uit te sluiten. Wel geldt te allen tijde de algemene zorgplicht.

5.4 Waterparagraaf

Het waterbeleid in Nederland wordt van Europees niveau vertaald via rijks-, provinciaal en waterschaps-beleid, naar gemeentelijk beleid om samen de waterproblematiek in Nederland aan te pakken. Dit resulteert in de verplichting een watertoets uit (te) laten voeren. De voorschriften zijn vastgelegd in onder andere de Europese Kaderrichtlijn Water (22 december 2004) en zijn verder geïmplementeerd in het Rijksbeleid om te komen door samenwerking met de verschillende bevoegdheden te komen tot een duurzaam watersysteem.

Het plangebied valt onder het beheer van Waterschap Rivierenland. Het bestuur van Waterschap Rivierenland heeft het beleid in het Waterbeheerprogramma 2016-2021: Koers houden, kansen benutten vastgesteld. Dit plan gaat over het waterbeheer in het hele rivierengebied en het omvat alle water-taken van het waterschap: waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit, wegen en waterketen. Daarnaast beschikt het waterschap over een Keur voor waterkeringen en wateren. Daarin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op waterkeringen en watergangen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden is bij afwijken van de beleidsregels een vergunning noodzakelijk. De waterbeheerders werken hiervoor integraal samen met gemeenten, die het beheer over de ruimtelijke ordening en van de openbare ruimte hebben. Bij planontwikkelingen wordt tevens de gemeente betrokken omdat deze meestal het beheer over het lokale (opper)vlaktewater hebben.

De gemeente Altena heeft in 2018 vooruitlopend op de fusie van de gemeenten Aalburg, Werkendam en Woudrichem per 1 januari 2019 een gezamenlijke beleidsvisie riolering en water opgesteld. Deze visie anticipeert op de nieuwe (nog vast te stellen) omgevingswet en vormt de basis voor het nog op te stellen rioleringsprogramma. Naast een goede onderbouwing van de rioolheffing en de rioleringszorg wordt gestreefd naar een gezonde, klimaatbestendige, participerende maar ook betaalbare leefomgeving. Voorliggende visie beschrijft hoe de gemeente tot deze leefomgeving willen komen, voor nu en in de toekomst. Dit wijkt af van de traditionele indeling van het GRP uit de Leidraad Riolering, maar sluit beter aan op de nieuwe omgevingswet.

Inrichtingen van waterhuishoudingen voor nieuw(her/ver)bouwplannen worden door het bevoegd gezag getoetst en gekeurd. De online 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen

op een evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Door de grootte van het plangebied blijkt hieruit dat de normale procedure van toepassing is (dossiercode 20200630-9-23702).

Aeres milieu heeft door middel van de in de bijlagen opgenomen rapportage het planvoornemen hydrologisch beschreven, waarna toetsing plaatsvindt door het bevoegd gezag. Voor de volledige rapportage wordt verwezen naar de bijlagen. Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies.

Doorwerking plangebied

Oppervlaktewater

Zuidoostelijk van de bestaande loods is een C-watrgang met zuidelijk een B-watrgang met zonering (nr. 021052) aanwezig. Het oppervlaktewater op het perceel en een gedeelte van de aansluitende watrgang buiten het perceel is in eigendom en in beheer bij de gemeente Altena. De zuidelijke waterberging is omstreeks 2002 aangelegd als bluswatervoorziening. De bestaande bebouwing loost hemelwater op het oppervlaktewater. Bij de voorgenomen gefaseerde nieuwbouw is het uitgangspunt om schoon hemelwater rechtstreeks naar het oppervlaktewater af te voeren in plaats van naar het gemeentelijk rioolstelsel. Dit is nader beschreven onder 'Hemelwater'.

In het huidig planvoornemen wordt in fases nieuwbouw gerealiseerd tot een groot bedrijfspand. Op basis van het planontwerp wordt het gebouw deels in (het talud van) een B-watrgang gepositioneerd (de aanwezige kronkel ter plaatse van het bedrijventerrein). Hiervoor is reeds een watervergunning aangevraagd en verleend (2020066769/2020095100). Deze demping wordt voorafgaand gecompenseerd conform de eisen en aandachtspunten in de watervergunning (10 m² dempen, 23 m² nieuw water).

Hemelwater

Vanuit de beleidsvisie van de gemeente wordt voor bedrijventerreinen 100% verharding gehanteerd. Het wateroppervlak is indicatief overgenomen. Afhankelijk van de benodigde compensatie voor de verhardingstoename kan meer water noodzakelijk zijn. Het bestaande bedrijfsterrein van ca. 1,5 hectare is nagenoeg geheel verhard. Hemelwater wordt op de aanwezige watrgang zuidelijk van het perceel geloosd. De oppervlakte aan verharding neemt met het initiatief beperkt toe, namelijk met ca. 855 m². In de volgende tabel is het verhard oppervlak in de huidige en toekomstige situatie vergeleken:

Bruto (verharde) oppervlakten	Huidige situatie [m ²]	Toekomstige situatie [m ²]
Dakoppervlak, circa	4.895	8.222
Overige verharding, circa	6.684	4.212
Totaal verhard oppervlak, circa	11.579	12.434
Groenvoorziening, circa	1.916	1.048
Water, circa	928	941

Zover bekend is ter plaatse een gescheiden rioolstelsel aanwezig waarbij het hemelwater naar de watergang afstroomt. De voorkeur bij (her)ontwikkelingen is om schoon hemelwater 100% te scheiden en af te voeren naar het oppervlaktewater. Bij de nieuwbouw zal hieraan worden voldaan. Toename aan verharding dient op eigen terrein gecompenseerd te worden. Ten behoeve van het klimaatbestendig (her)ontwikkelen wordt geadviseerd om op eigen terrein de hoeveelheid verharding zoveel als mogelijk te beperken.

Vanuit het geldend beleid is het verplicht om de toename aan verhard oppervlak van ca. 855 m² te compenseren, waarbij de voorkeur uit gaat naar nieuw, of uitbreiding van bestaand, oppervlaktewater. De hoeveelheid bedraagt 436 m³ waterberging per hectare verharding bij compensatie in open water. In totaal dient er 37,2 m³ gecompenseerd te worden in open water. Dit staat gelijk aan ca. 124 m² oppervlaktewater (op basis van een maximale stijghoogte 30 centimeter). Daarnaast is er een mogelijkheid om een deel van de parkeervakken ten noordoosten van het pand aan te leggen met halfverharding (circa 433 m²). Deze verharding mag na goedkeuring door het waterschap als 50 % onverhard worden beschouwd als deze infiltratie naar de bodem toelaat (geen ondergelegen dichte funderingslaag of dichte bodem), waardoor er minder oppervlaktewater gegraven dient te worden. In deze situatie dient er 27,8 m³ (ca. 93 m²) bijkomend oppervlaktewater gerealiseerd te worden om te voldoen aan de compensatie-eis.

Waar dit precies ingepast wordt, wordt afgestemd met het bevoegd gezag en aangegeven op de definitieve plantekening. Hierbij wordt tevens rekening gehouden te worden met eventuele ophoging van het terrein of herprofilen van het talud nabij de nieuwbouw. Door de aanleg van een gescheiden stelsel, de compensatie voor het bijkomend verhard oppervlak op het perceel en rekening te houden met de genoemde aandachtspunten wordt hydrologisch gezien neutraal ontwikkeld en is geen wateroverlast te verwachten door de voorgenomen planontwikkeling. Te zijner tijd zal nog een volledig rioleeringsplan opgemaakt worden met o.a. hierin beschreven hoe er omgegaan wordt met de afvalwaterkwaliteit en -kwantiteit conform de wettelijke normen. Bij het definitieve bouwplan dienen de uiteindelijke HWA- en DWA-stelsels opgenomen te zijn met voldoende diepteligging, afschot en omvang. Het omliggend terrein dient zo aangelegd te worden dat excessief water kan afstromen naar het lager gelegen parkeerterrein of het oppervlaktewater. Ten behoeve van een bronnering voor de bouwwerkzaamheden of bij ingrepen op de plaatselijke waterhuishouding (lozing/infiltratie of werkzaamheden in (de buurt van) een watergang), moeten te zijner tijd vergunningen/meldingen aangevraagd worden middels het Omgevingsloket.

De zuidelijke B-watergang wordt aangepast in verband met de gewenste positie van de nieuwe fabriek. Hiervoor is reeds een watervergunning verleend waarbij 13 m² extra oppervlaktewater gerealiseerd is bovenop de benodigde compensatie van de demping. Respectievelijk dient er nog 111 m², of 80 m² bij toepassing van de halfverharding, aan oppervlaktewater aangelegd te worden. Deze hoeveelheid kan gerealiseerd worden door het verbreden van de B-watergang nabij de nieuwbouw. Omdat deze na aanpassing breder wordt dan 8 meter en deze vanaf de overzijde door de gemeente onderhouden wordt, wordt over het beheer en onderhoud van de aangepaste B-watergang door initiatiefnemer met de gemeente overlegd.

Het opgevangen water kan worden gebruikt als blusvoorziening bij een calamiteit.

Een aandachtspunt betreft de laad- en loskades zuidwestelijk op het plangebied. Als het hemelwater van dit terreindeel op het oppervlaktewater afstroomt, is voorzuivering middels een olie waterafscheider benodigd. Een andere optie ter voorkoming van verontreiniging is de aansluiting hiervan op het gemeentelijk rioolstelsel.

Afvalwater

Bij de nieuwbouw zal een 100% gescheiden stelsel aangelegd worden. Gezien het bestaande gebruik is geen significante toename aan afvalwater te verwachten naar het gemeentelijk rioolstelsel. Wijzigingen aan de aansluiting van de nieuwbouw op het gemeentelijk stelsel dienen bij de gemeente Altena aangevraagd te worden. Te zijner tijd zal nog een volledig rioleringsplan opgemaakt worden met o.a. hierin beschreven hoe er omgegaan wordt met de afvalwaterkwaliteit en -kwantiteit conform de wettelijke normen. Bij het definitieve bouwplan dienen de uiteindelijke HWA- en DWA-stelsels opgenomen te zijn met voldoende diepteligging, afschot en omvang.

Conclusie

Door de aanleg van een gescheiden stelsel, de compensatie voor het verhard oppervlak op eigen perceel en rekening te houden met de genoemde aandachtspunten wordt hydrologisch gezien neutraal ontwikkeld en is geen wateroverlast te verwachten door de voorgenomen planontwikkeling. Waar de benodigde compensatie precies ingepast wordt, wordt afgestemd met het bevoegd gezag en aangegeven op de definitieve plantekening. Het plan voldoet aan de eisen die gesteld worden aan de waterhuishouding. Het aspect water vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van onderhavig plan.

5.5 Bodem

In het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder d) is bepaald dat voor de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden moet worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Er is derhalve een verkennend bodemonderzoek en een aanvullend verkennend bodemonderzoek uitgevoerd, waarmee inzicht gegeven wordt in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse. Voor de volledige rapportages wordt verwezen naar de bijlagen. Onderstaand wordt ingegaan op de belangrijkste conclusies van de onderzoeken.

Doorwerking plangebied

Op de onderzoekslocatie zijn diverse verdachte deellocaties aan te wijzen waar bodembedreigende activiteiten plaatsvinden/plaatsvonden (wasplaats, acculaadplaats, OBAS en voormalige ondergrondse tanks). Het aanvullende verkennend bodemonderzoek betreft het verkennend asbestonderzoek alsmede het eindsituatieonderzoek ter plaatse van de vet/olie-afscheider. Daarnaast is tevens een verkennend onderzoek voor de stofgroep PFAS uitgevoerd. De wasplaats en het acculaadstation

zijn in onderhavig onderzoek niet meegenomen. De locaties bevinden zich inpandig, waardoor onderzoek ter plaatse het huidige productieproces te veel zou belemmeren. Onderzoek ter plaatse van deze deellocaties dient plaats te vinden zodra de werkzaamheden in de fabriek beëindigd zijn.

In de zandige bovengrond is PFAS aangetoond in een gehalte kleiner dan de achtergrondwaarde. Uit de toetsing van de analyseresultaten aan de toepassingsnormen (voor het toepassen van grond en baggerspecie) uit het Tijdelijk handelingskader blijkt dat de kwaliteit van de onderzochte bodem voor de stofgroep PFAS indicatief voldoet aan de Achtergrondwaarde. Derhalve zijn er met betrekking tot de parameter geen aanvullende maatregelen van toepassing bij voorgenomen graafwerkzaamheden of zijn er geen belemmeringen bij eventuele afzet van de grond te verwachten.

Uit het verkennend asbestonderzoek blijkt dat in geen van de geanalyseerde monsters de grens van 50 mg/kg d.s. gewogen asbest wordt overschreden. Derhalve is geen aanvullend onderzoek noodzakelijk en er is er geen sprake van aanvullende veiligheidsmaatregelen bij voorgenomen werkzaamheden met betrekking tot de parameter asbest.

Zintuiglijk is in 2 van de 3 boringen een zwakke olie-waterreactie waargenomen. Het gehalte aan minerale olie en vetten is niet aangetoond boven de detectielimiet. Derhalve is de eindsituatie ter plaatse van de vetput voldoende vastgelegd.

Conclusie

Aanvullend op het uitgevoerde onderzoek wordt geadviseerd de milieukundige nulsituatie vast te leggen ter plaatse van de wasplaats en de acculaadplaats op een moment dat dit de huidige bedrijfsvoering niet hindert, bijvoorbeeld na de beëindiging van de huidige bedrijfsactiviteiten of na sloop van de huidige opstallen. Tevens wordt geadviseerd een indicatief bodemonderzoek ter plaatse van de huidige opstallen om te verifiëren of bodemkwaliteit ter plaatse van de opstallen overeenkomt met de overige bodemkwaliteit. Wat betreft de reeds onderzochte aspecten zijn er wat betreft het aspect bodemkwaliteit geen belemmeringen voor de ontwikkeling.

5.6 Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met milieuzoneringen om zodoende de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren. Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009).

Voor een scala aan milieubelastende activiteiten zijn richtafstanden aangegeven in de VNG-publicatie. In de lijsten (Staat van Bedrijfsactiviteiten) wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de

ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Daarbij omvat categorie 1 de lichtste en categorie 6 de zwaarste vormen van bedrijvigheid. De richtafstanden gaan uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden). Voorts wordt onderscheid gemaakt in twee verschillende gebiedstypen: rustige woonwijk c.q. rustig buitengebied enerzijds en gemengd gebied anderzijds. De richtafstanden gaan uit van eerstgenoemd gebiedstype. Indien er sprake is van 'gemengd gebied' mag echter één afstandsstap worden teruggeschakeld.

Doorwerking plangebied

Het bedrijf van initiatiefnemer is een inrichting die onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit milieubeheer valt en behoort tot milieucategorie 3.2 volgens de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. Zowel de huidige als de toekomstige activiteiten binnen het plangebied worden onder deze milieucategorie geschaard. Daarbij wordt het perceel niet uitgebreid. De hindercontouren vanwege de functie in het plangebied wijzigen niet. Binnen de richtafstand tot het bedrijf, die 100 meter in een rustige woonwijk en 50 meter binnen gemengd gebied bedraagt, liggen enkele woningen. Het aspect geluid is maatgevend. In de omgeving zijn verschillende woningen en geluidsgevoelige objecten aanwezig. De gewenste uitbreiding is, hoewel deze plaatsvindt op het bestaande bedrijfsperceel, dan ook relevant voor de akoestische situatie in de omgeving. Daarom is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om vroegtijdig inzicht te verkrijgen in de uitvoerbaarheid en de effecten van het plan. De rapportage is als separate bijlage opgenomen.

Op basis van eerdere verkennende akoestische berekeningen is reeds een aantal maatregelen bepaald om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat in de toekomstige situatie te waarborgen. Dit betreft de volgende maatregelen, die planologisch ook geborgd zijn.

- Het realiseren van een geluidwerende voorziening op de erfgrans bij de woning De Kroon 25, aan de noordwestzijde van het plangebied. Deze moet een hoogte van minimaal 1,8 meter hebben. De afschermdende voorziening mag geen te openen delen bevatten en moet minimaal een gewicht hebben van 10 kg/m². In de huidige situatie is er reeds een afscheiding in de vorm van een heg aanwezig. De aard en vormgeving van de geluidwerende voorziening worden in overleg met de betrokken eigenaar vormgegeven. De exacte locatie van de voorziening is in de rapportage in de bijlage aangegeven.
- Parkeren in de nachtperiode (23:00-07:00 uur) is uitgesloten in de westelijke zone van het plangebied.
- Laden en lossen met zwaar vrachtverkeer is uitsluitend binnen een nader aangeduide zone aan de westkant van het plangebied toegestaan.

Het onderzoek gaat uit van een representatieve toekomstige bedrijfssituatie, met in acht name van de bovenstaande maatregelen, de rijroute voor vrachtwagens zoals nader beschreven in par. 5.13 en enkele aanvullende voorzieningen met betrekking tot installaties (zie par. 4.1 van het akoestisch onderzoek). Onderzocht is de geluidbelasting in deze situatie op de omliggende woningen, waaronder een

nog niet gerealiseerde woning op het perceel naast De Kroon 11. Ook is rekening gehouden met toekomstige woningbouwontwikkeling ten zuiden/zuidoosten van de locatie.

Uit het onderzoek blijkt dat:

- De langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus voor alle woningen, zowel in de dag-, avond- als nachtperiode voldoen aan de normen volgens het Activiteitenbesluit. Aan de richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde conform stap 2 van de Handreiking bedrijven en milieuzonering wordt voor alle woningen en overige omliggende functies voldaan.
- Het maximale geluidniveau conform stap 2 van de Handreiking bedrijven en milieuzonering in de dag-, avond- en nachtperiode (respectievelijk 70, 65 en 60 dB(A)) wordt op geen enkel beoordelingspunt overschreden. Aan deze richtwaarden wordt dan ook voldaan.
- De geluidbelasting ten gevolge van indirecte hinder voldoet voor alle woningen en overige functies in de omgeving aan de richtwaarde van stap 2 van de Handreiking bedrijven en milieuzonering (50 dB(A) etmaalwaarde).

Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau, het maximale geluidniveau en indirecte hinder bij alle woningen en overige functies in de omgeving wordt voldaan aan de richtwaarden uit stap 2 van de Handreiking bedrijven en milieuzonering, waardoor er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Hiertoe zijn in de planregels nadere waarborgen gesteld.

Het voorgaande betekent dat er sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de bestaande en toekomstige woningen en overige functies in de omgeving. De uitbreiding is daarmee akoestisch verantwoord. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de ontwikkeling.

5.7 Geurhinder

Het bedrijf betreft een boterompak- en deegfabriek. De huidige bedrijfsactiviteiten zorgen niet voor wezenlijke geurhinder; het koken en bakken van koek vindt op deze locatie plaats maar wordt buiten niet of nauwelijks waargenomen. Omdat er geen sprake is van een uitbreiding van het bestemmingsvlak van de bedrijfsbestemming en van de bedrijfsactiviteiten, is er geen sprake van een wezenlijke verandering wat betreft het aspect geur. Zowel in de huidige als toekomstige situatie vallen alle bedrijfsactiviteiten onder de bedrijfscategorie 3.2 ('banket-, biscuit- en koekfabrieken' conform het huidige bestemmingsplan, SBI-code 1581 en vervaardigen van zuivelproducten, SBI-code 1051 conform de brochure 'Bedrijven en milieuzonering', VNG 2009). De situatie zal in dit opzicht niet of nauwelijks wijzigen. Bovendien zal er ter plaatse van de nieuwe woningen ten zuiden van het plangebied geen onevenredige geurhinder ondervonden worden, gezien er woningen dichterbij de fabriek gelegen zijn die reeds maatgevend zijn. Aanvullend kan daarbij nog worden opgemerkt, dat een modern nieuw gebouw van nog betere installaties die eventuele geurhinder afvangen wordt voorzien dan thans het geval is.

5.8 Akoestiek (wet geluidhinder)

Algemeen

In de Wet geluidhinder (Wgh) is vastgesteld dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij de voorbereiding van een omgevingsvergunning indien het project een geluidsgevoelig object mogelijk maakt binnen de wettelijke geluidszone van een weg of spoorweg. Het akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeursgrenswaarde bij geluidsgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.

Doorwerking plangebied

Met de ontwikkeling is er geen sprake van het toevoegen van een geluidsgevoelig object of van een nieuwe geluidsbron als bedoeld in de Wgh. Immers vindt uitsluitend een uitbreiding van een bestaand bedrijfsgebouw plaats. De direct nabijgelegen wegen betreffen overigens wegen zonder geluidzone (maximumsnelheid 30 km/uur), zodat ook redelijkerwijs kan worden aangenomen dat sprake is van een aanvaardbaar verblijfsklimaat in het gebouw. Het is daarom niet noodzakelijk om een akoestisch onderzoek uit te voeren.

5.9 Luchtkwaliteit

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hierin zijn grenswaarden opgenomen voor luchtvervuilende stoffen. Voor ruimtelijke projecten zijn fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂) de belangrijkste stoffen. Een project is toelaatbaar als aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- het project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- het project draagt alleen niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging;
- het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Om te bepalen of een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd. Een project kan in twee situaties NIBM bijdragen aan de luchtkwaliteit:

- het project behoort tot de lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) die is opgenomen in de Regeling NIBM;
- het project heeft een toename van minder dan 3% van de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ (1,2µg/m³).

Doorwerking plangebied

De verplichting tot een luchtkwaliteitsonderzoek is opgenomen in de lijst NIBM en het de bedrijfsuitbreiding is ruimschoots onder het daarin benoemde aantal van 33.333 m² bvo gelegen. De ontwikke-

ling is zodanig kleinschalig, dat deze zonder meer niet zorgt voor een verslechtering van de luchtkwaliteit. Een onderzoek naar luchtkwaliteit is niet noodzakelijk. Volledigheidshalve is wel de NIBM-tool ingevuld (zie figuur 5.2). Hierin is uitgegaan van de worst-case verkeerstoename (zoals berekend in paragraaf 5.13) en 20% vrachtverkeer. Uit de tool blijkt dat de bijdrage van het extra verkeer in niet betekende mate is en dat nader onderzoek niet noodzakelijk is.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Jaar van planrealisatie		2021
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		361
Aandeel vrachtverkeer		20,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,73
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,11
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig		

Figuur 5.2 NIBM-tool berekening

Verder zorgt de uitbreiding niet voor extra gevoelige objecten in het kader van de Wet luchtkwaliteit. Hierdoor is een onderzoek naar de achtergrondconcentratie evenmin noodzakelijk.

Conclusie

Het aspect 'luchtkwaliteit' vormt geen belemmering voor de uitvoering van het gewenste plan.

5.10 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), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee 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.).

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 het 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.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. Kwetsbare objecten zijn woningen, ziekenhuizen, scholen etc. Beperkt kwetsbare objecten zijn verspreid liggende woningen (max. 2 per ha.), kantoren (< 1500 m²), bedrijfswoningen etc.²

Risicovolle activiteiten

In het kader van het plan moet bekeken worden of er in of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven, BRZO-bedrijven en transportroutes) of dat risicovolle activiteiten worden toegestaan.

Doorwerking plangebied

Met dit plan wordt het huidige bedrijfspand gesloopt en herbouwd en enigszins uitgebreid, gedeeltelijk buiten de huidige planologische bebouwingscontouren. Het gebouw betreft een beperkt kwetsbaar object. Omdat de situering daarvan wijzigt, kunnen risicobronnen in de omgeving van belang zijn. Middels de Risicokaart is dan ook beoordeeld of er risicobronnen in en rond het projectgebied aanwezig zijn. Binnen een straal van circa 1200 meter rondom het projectgebied bevinden zich geen risicovolle inrichtingen, transportroutes en buisleidingen. Het projectgebied ligt buiten de 10⁻⁶-risicocontour en het invloedsgebied van risicobronnen. Van belemmeringen is derhalve geen sprake.

Externe veiligheid vormt geen beletsel voor dit plan.

² Zoals bedoeld in artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

5.11 Explosieven

In het kader van het bestemmingsplan 'Dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen' is uitgebreid onderzoek verricht naar de aanwezigheid van explosieven in de voormalige gemeente Aalburg. In de betreffende onderzoeken zijn ook de eventueel noodzakelijke vervolgstappen uitgewerkt.

Uit de uitgevoerde onderzoek blijkt het volgende. Het perceel behoort tot een gebied dat verdacht is op verschoten schutmunitie. Deze zone betreft een gebied van 50 meter rondom zichtbare vermoedelijke inslagkraters van artilleriegranaten. In het plangebied bestaat derhalve een kans op het voorkomen van Onontpofbare Oorlogsresten (OO). Op basis van de Arbowetgeving en de Openbare Orde en Veiligheid dienen alle risico's vooraf de voorgenomen werkzaamheden in kaart te worden gebracht, waarbij de risico's zoveel mogelijk dienen te worden ingeperkt. Aan de hand van een vooronderzoek OO wordt bepaald of, en zo ja waar, er sprake is van een risico op het aantreffen van OO. Dit onderzoek wordt parallel aan de onderhavige procedure uitgevoerd. De onderzoeksresultaten worden voor vaststelling van het bestemmingsplan verwerkt. Dit betreft een uitvoeringsaspect, dat aan de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg staat, maar wel nadere voorwaarden aan de uitvoering kan stellen.

5.12 Belangen omgeving/derden

Het project betreft een relatief geringe uitbreiding van een bestaand bedrijfsgebouw op het bestaande bedrijfsperceel. Er vindt geen relevante verandering in de aard en/of omvang van de bedrijfsactiviteiten plaats. Daarnaast wordt de toegestane maximale bouwhoogte van de opstallen met 0,5 meter overschreden en worden er silo's gerealiseerd die de maximale bouwhoogte met maximaal 3,5 meter overschrijden.

Aan de noordwestkant van het perceel ligt een woning (De Kroon 25), maar de uitbreiding vindt plaats aan de noordoostkant van het bouwvlak. Gezien de korte afstand van deze woning tot het bedrijfsperceel, zijn de milieu-effecten van de toekomstige bedrijfssituatie, in het bijzonder het aspect geluid, uitvoerig onderzocht. Ook zijn specifieke maatregelen genomen om de overlast voor deze woning zoveel mogelijk te beperken, zoals het instellen van een parkeerverbod in de nachtperiode op het terrein nabij het betrokken woonperceel. Uit dit onderzoek, dat uitvoerig in par. 5.6 is behandeld en in de bijlagen bij de toelichting is opgenomen, blijkt dat er geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat optreedt. Het is wel noodzakelijk om een geluidwerende erfafscheiding te realiseren. Over de uitvoering daarvan vindt overleg plaats. Hoewel de nieuwbouw feitelijk tot een (beperkte) uitzichtvermindering voor de woning zal leiden, is er in planologisch opzicht geen sprake van een achteruitgang wat betreft het uitzicht. De toekomstige uitzichtsituatie wordt aanvaardbaar geacht. Samenvattend kan worden gesteld dat de belangen van de eigenaren/bewoners van dit woonperceel niet onevenredig worden geschaad en er naar redelijkheid rekening is gehouden met hun belangen.

Westelijk van het plangebied bevinden zich verder een ander bedrijfsgebouw en maatschappelijke functies. Ook hierbij geldt dat het zicht, de privacy etc. niet onevenredig beperkt worden voor deze nabijgelegen functies. Ook treden er geen beperkingen op voor de bedrijfslocatie en maatschappelijke voorzieningen. Deze functies worden derhalve niet in hun belangen geschaad.

Aan de noordkant bevinden zich twee woningen (De Kroon 28 en 30), maar door de minimale uitbreiding en verhoging van de bouwhoogte zullen de belangen van de eigenaren van deze woningen niet onevenredig geschaad worden. De bebouwing wordt niet op kortere afstand tot deze woningen gerealiseerd dan de huidige bebouwing. Er worden ook geen waardevolle zichtlijnen weggenomen. Vanuit de bebouwing bestaat enig zicht op de voorgevels van de woningen, maar dit is in de huidige situatie niet anders. Er vindt dan ook geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat plaats blijkens het uitgevoerde akoestisch onderzoek. Ook ligt aan de noordkant een bedrijf dat uitkijkt op de uitbreiding, maar deze locatie behoort tot het bedrijf van de initiatiefnemer. Hierdoor zal ook deze eigenaar niet in zijn belangen geschaad worden.

Doordat de uitbreiding en verhoging minimaal is, zullen de belangen van de omgeving/derden dus niet onevenredig geschaad worden. Daarnaast is van belang dat, zoals in paragraaf 5.13 zal worden beschreven, het vrachtverkeer uit de woonomgeving wordt gehaald en alle vrachtwagenbewegingen via de Perzikstraat zullen worden afgewikkeld. De uitbreiding voldoet samengevat aan het beginsel van een 'goede ruimtelijke ordening'. Daarnaast zijn omwonenden voorafgaande aan het voorliggende verzoek reeds schriftelijk geïnformeerd over het bouwvoornemen. Ook op deze wijze is rekening gehouden met de belangen van de omgeving. Er zal in het verloop van het traject een aantal communicatie-/afstemmingsmomenten plaatsvinden, waarbij waar mogelijk rekening kan worden gehouden met wensen van omwonenden. Gedacht wordt in ieder geval aan een sessie met de bewoners van de direct belendende percelen en een brede, open informatiesessie, waarbij ook de gemeente wordt uitgenodigd. In hoofdstuk 7 is de wijze waarop de omgeving bij de planvorming is/wordt betrokken nader beschreven.

5.13 Verkeer en parkeren

Verkeer

Zoals in hoofdstuk 2 is toegelicht, heeft de gewenste ontwikkeling tot doel om de bedrijfsprocessen te concentreren, optimaliseren en automatiseren. Hiermee kan een hogere productie worden bereikt, hetgeen zal leiden tot meer vrachtwagentransport. Om de verkeersgeneratie ten gevolge van het plan te bepalen, wordt gebruik gemaakt van de actuele brochure 'Toekomstbestendig parkeren' (CROW-publicatie 381). Voor een arbeidsextensief/bezoekersextensief bedrijf bedraagt de verkeersgeneratie (inclusief vrachtwagens) minimaal 3,9 en maximaal 5,7 voertuigbewegingen per etmaal, per 100 m² bvo. In de toekomstige situatie is het bvo 12.143 m² en in de huidige situatie is het bvo 5.962 m².

Dit levert de volgende berekening op:

- Huidig: 233 - 340 mvt/etmaal;
- Toekomstig: 473 - 692 mvt/etmaal;
- Verschil: +240 - +352 mvt/etmaal.

Het plan leidt in theorie tot een toename van het aantal verkeersbewegingen tussen 240 en 352 verkeersbewegingen per etmaal. De daadwerkelijke te verwachten toename zal echter kleiner zijn. Weliswaar zal het aantal transportbewegingen toenemen, het aantal werknemers zal niet tot slechts beperkt toenemen. De toename van het aantal verkeersbewegingen heeft een geringe impact op de omliggende infrastructuur. Een toename van deze orde is bovendien niet tot nauwelijks merkbaar voor bewoners in de omgeving. Er zijn geen onevenredig negatieve effecten te verwachten, ook niet wanneer uitgegaan wordt van de berekende verkeerstoename. Dit wordt hieronder nader beschouwd.

In de huidige situatie zijn er twee in-/uitritten aan de zijde van de Perzikstraat en twee aan de zijde van De Kroon. Deze kunnen door zowel personenauto's als vrachtverkeer worden gebruikt. In de toekomstige situatie worden de verkeersstromen van het vrachtwagenverkeer en personenauto's gescheiden. Voor de in- en uitritten aan De Kroon geldt, dat deze beide behouden blijven, maar uitsluitend door personenauto's zullen worden gebruikt in de toekomstige situatie. Daarbij wordt de westelijke toegang in de nachtperiode afgesloten. Op het perceel aan De Kroon 26 aan de overzijde van de weg is eventueel ruimte voor additionele parkeerplaatsen (zie hierna onder 'parkeren'); ook dat verkeer zou via De Kroon worden afgewikkeld. Het plan leidt tot een (theoretische) toename van maximaal 352 mvt/etmaal, waarvan het grootste deel via De Kroon zal worden afgewikkeld. Verreweg het grootste deel van dit verkeer zal via de Perzikstraat/Wijksestraat rijden, omdat dit de meest logische ontsluitingsroute in vrijwel alle richtingen is. Deze hoofdontsluitingsweg van het gebied ligt op zeer korte afstand van de in-/uitritten aan de zijde van De Kroon. De verkeersbewegingen door de woonstraten zijn minimaal. Wat betreft de verkeersafwikkeling van personenauto's zijn geen verkeerskundige belemmeringen of problemen te verwachten. De bestaande in-/uitritten zijn overzichtelijk en er is voldoende ruimte om in- en uit te rijden. De verkeerssnelheid ter plaatse is doorgaans laag (30 km/uurzone). Met het wegnemen van het vrachtverkeer voor deze route is er sprake van een voorname verbetering in verkeerskundig oogpunt (verkeersveiligheid), omdat de betreffende wegen voor vrachtverkeer aanzienlijk minder geschikt zijn en het vrachtverkeer uit de woonomgeving wordt gehaald.

Het vrachtverkeer maakt (uitsluitend) gebruik van de bestaande aansluitingen op de Perzikstraat. Het in- en uitrijdend verkeer wordt hierbij gescheiden om problematische situaties te voorkomen en een logische en veilige doorstroming voor het vrachtverkeer te bieden. Bovendien wordt de hoeveelheid vrachtverkeer ter plaatse van de fietsoversteekplaats naast het plangebied hiermee beperkt. Vooralsnog is de bedoeling dat de noordelijke in-/ uitrit door vrachtverkeer gebruikt zal worden om het terrein op te rijden en de zuidelijke in-/ uitrit voor het uitrijden. Hieraan ligt ten grondslag dat het verkeer in dat geval bij zowel het in- als uitrijden vanuit beide zijden goed zichtbaar is (in het bijzonder het fietsverkeer). Bij het uitrijden vanuit de noordelijke in-/uitrit is dit minder het geval. Bovendien kunnen vrachtwagens die moeten wachten bij het inrijden van de zuidelijke in-/uitrit de fietsoversteekplaats blokkeren. Deze voorkeursvariant is in figuur 5.3 afgebeeld, waarbij de routing en draaicirkels zijn verbeeld. Hieruit volgt dat deze variant verkeerskundig haalbaar is. De exacte uitwerking van de afwikkeling van het vrachtverkeer, die vanuit verkeersveiligheidsoogpunt het meest wenselijk wordt geacht, zal voor de aanvraag omgevingsvergunning voor het bouwen echter nog nader worden onderzocht. In de planregels en op de verbeelding is wel geborgd dat de verkeersafwikkeling van zwaar vrachtverkeer uitsluitend via de Perzikstraat kan plaatsvinden en niet meer via De Kroon. Dit in verband met zowel de verkeerskundige situatie als het woon- en leefklimaat in de omgeving. Laden en lossen alsmede in- en

uitrijden met zwaar vrachtverkeer is uitsluitend toegestaan binnen de zone 'laden en lossen', die op de verbeelding van het bestemmingsplan aan de westkant is opgenomen. De beoogde ontsluitingswijze voor zwaar vrachtverkeer is hiermee publiekrechtelijk geborgd.



Figuur 5.3: in- en uitrijden vrachtwagens volgens voorkeursvariant (bron: Platform Allround)

Parkeren

Huidige parkeersituatie

In de huidige situatie zijn op eigen terrein ca. 42 parkeerplaatsen beschikbaar op het voorterrein nabij De Kroon (zie figuur 5.4, de rode vlakken). Deze parkeerplaatsen worden door het personeel en bezoekers gebruikt. De 7 parkeerplaatsen aan de oostkant het kantoor betreffen de bezoekersparkeerplaatsen. De parkeerplaatsen in de rode vlakken betreffen parkeerplaatsen die in beginsel dagelijks worden gebruikt. Ook zijn er 6 parkeerplaatsen noordelijk van De Kroon, aan de voorzijde van De Kroon 26 (oostkant), beschikbaar. Zodoende zijn er in totaal ca. 48 vaste parkeerplaatsen aanwezig.

Daarnaast is een groot deel van het perceel verhard. Er vindt in de praktijk parkeren plaats ter plaatse van de oranje zone, zoals aangegeven in figuur 5.4, alsmede aan de toegangsweg tussen De Kroon en deze zone. Dit zijn geen vaste en officiële parkeerplaatsen, maar deze worden incidenteel en uit praktisch oogpunt gebruikt. In totaal zijn hiervoor ca. 30-35 parkeerplaatsen beschikbaar. De bezetting

van deze parkeerplaatsen is in de praktijk wisselend, maar van volle bezetting is (vrijwel) nooit sprake. De parkeerplaatsen meest zuidwestelijk (ca. 8 stuks) worden slechts incidenteel gebruikt.

In totaal zijn er voor het bedrijf derhalve ca. 78-83 parkeerplaatsen beschikbaar, waarvan ca. 72-77 in het projectgebied. Daarvan zijn ca. 48 plaatsen (42 in het projectgebied) als vaste permanente parkeerplaatsen ingericht. De huidige parkeerbehoefte van het bedrijf bedraagt op reguliere dagen ca. 60 parkeerplaatsen en incidenteel ca. 70 parkeerplaatsen.



Figuur 5.4: Vaste parkeerplaatsen (rode vlakken) en overloop parkeervoorzieningen (gele vlakken) in de huidige situatie

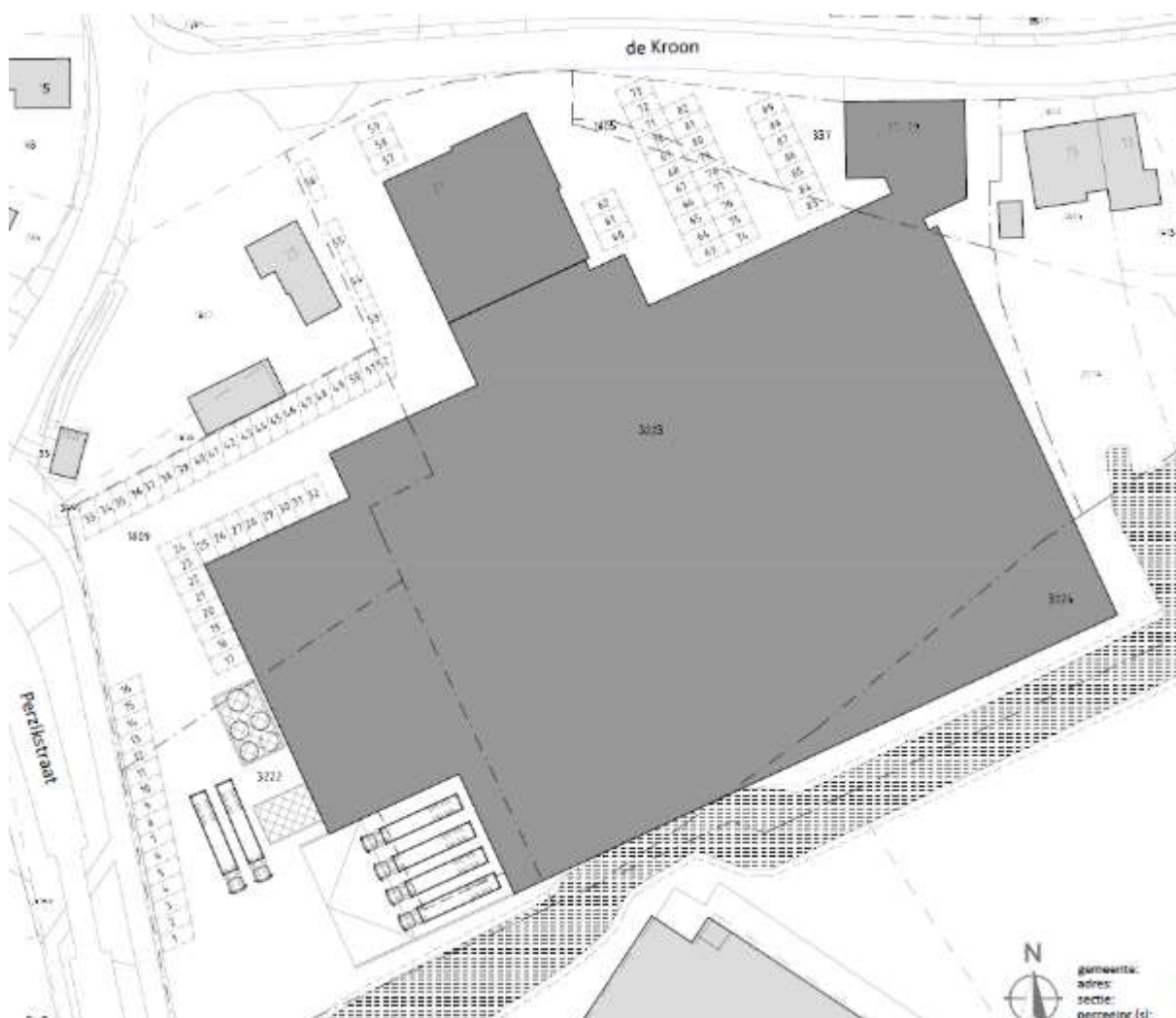
Toets parkeerbeleid Altena

Per 15 december 2020 heeft de gemeente Altena nieuw integraal parkeerbeleid vastgesteld. Eén van de onderdelen van het nieuwe parkeerbeleid is de Nota Parkeernormen Altena. De gemeente Altena wordt beschouwd als 'weinig stedelijk' en men hanteert in de parkeernota de norm 'rest bebouwde kom'. Voor een arbeidsextensief/bezoekersextensief bedrijf, waarvan voor Van Ballegooijen sprake is, bedraagt de parkeernorm minimaal 0,8 en maximaal 1,3 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Het parkeerbeleid gaat uit van de gemiddelde normen, dus 1,05 p.p./100 m² bvo.

In de toekomstige situatie is het bvo 12.143 m². Dit betekent dat er 128 parkeerplaatsen benodigd zijn volgens de normering.³

³ Conform de Nota Parkeernormen Altena is de norm afgerond naar boven.

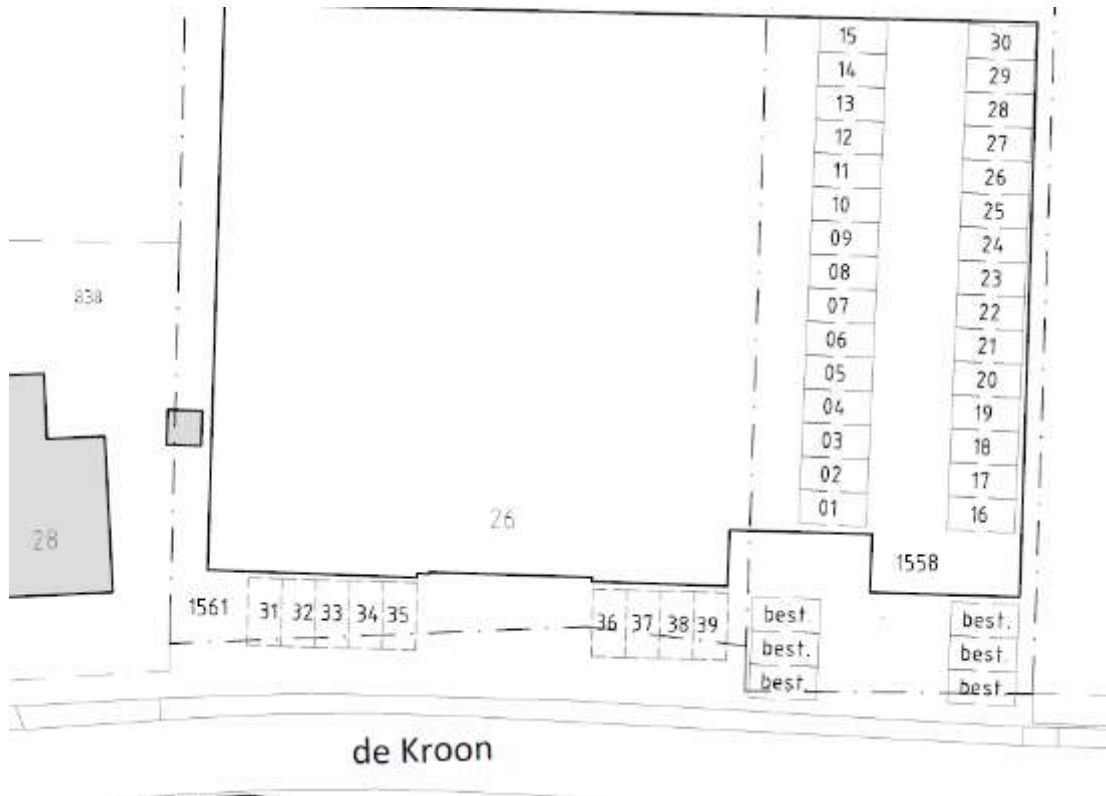
In de toekomstige situatie worden binnen het onderhavige plangebied aan De Kroon 21 in totaal 89 parkeerplaatsen voorzien. In figuur 5.5 is deze configuratie weergegeven.



Figuur 5.5: situering parkeerplaatsen in plangebied, totaal 89 stuks (bron: Platform Allround)

De overige 39 benodigde parkeerplaatsen kunnen worden gefaciliteerd aan de overzijde van De Kroon, ter plaatse van De Kroon 26. Deze locatie is en blijft in eigendom van Van Ballegooijen en is dus aan te merken als eigen terrein. De locatie De Kroon 26 is na de realisatie van de nieuwbouw niet meer nodig voor de bedrijfsactiviteiten van Van Ballegooijen. Op dit perceel is fysiek voldoende ruimte om 39 extra parkeerplaatsen te kunnen realiseren, naast de 6 reeds beschikbare parkeerplaatsen aan de weg, zoals in figuur 5.6 wordt geïllustreerd. Het realiseren van parkeerplaatsen ten dienste van de Bedrijfsbestemming is binnen het ter plaatse geldende bestemmingsplan 'Spijk en omgeving' mogelijk.

Samenvattend is het mogelijk om op eigen terrein te voorzien in voldoende parkeerplaatsen conform het actuele gemeentelijke parkeerbeleid. Finale toetsing vindt plaats in het kader van de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor het bouwen.



Figuur 5.6: mogelijke invulling 39 extra parkeerplaatsen op eigen terrein ter plaatse van De Kroon 26, naast 6 reeds bestaande parkeerplaatsen (bron: Platform Allround)

Voldoende parkeergelegenheid

Voorgaand is geconcludeerd dat kan worden voldaan de gemiddelde parkeernorm voor een arbeids- extensief, bezoekersextensief bedrijf. Dat deze parkeernorm realistisch is en tot een ruime mate van parkeergelegenheid in de toekomstige situatie zal leiden, wordt hierna aanvullend onderbouwd.

De bestaande parkeerplaatsen (ca. 71-76) worden gebruikt ten dienste van het gehele bedrijf, ca. 8.500 m² bvo verdeeld over De Kroon 21 en 26. De parkeerbehoefte voor deze omvang bedraagt volgens de CROW-kencijfers minimaal 68 en maximaal 111 parkeerplaatsen. De huidige parkeercapaciteit en de daadwerkelijke parkeerbehoefte komen dus vrijwel exact overeen met de minimale parkeernorm uit de CROW-kencijfers. Het gemeentelijk parkeerbeleid gaat uit van de gemiddelde normen. Hierdoor is bij toepassing van het gemeentelijk parkeerbeleid zeker sprake van voldoende parkeergelegenheid. Gezien de huidige parkeerbehoefte in relatie tot de huidige omvang van het bedrijf zoals hierboven beschreven, is de verwachting dat de feitelijke parkeerbehoefte eerder rond de minimale parkeernorm zal liggen, dan rond de gemiddelde parkeernorm. Zoals in hoofdstuk 2 is toegelicht, heeft de gewenste ontwikkeling bovendien tot doel om de bedrijfsprocessen te concentreren, optimaliseren

en automatiseren. Hiermee kan een hogere productie worden bereikt, hetgeen zal leiden tot meer vrachtwagentransport. Dit gaat echter niet gepaard met een verwachte toename van het personeelsbestand of tot significante toename van bezoekers. De verwachte parkeerbehoefte op de langere termijn blijft gelijk aan de maximale huidige behoefte van ca. 70 parkeerplaatsen. In de planvorming is niettemin rekening gehouden met invulling van de gemiddelde CROW-parkeernormen.

NB: de planregels staan, conform de vigerende bestemming, ook bedrijven in milieucategorie 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten toe, mede met het oog op de economische waarde van het perceel. Hiertoe behoren ook bedrijven die (mogelijk) niet als arbeidsextensief/bezoekersextensief gekwalificeerd kunnen worden en dus een hogere parkeerbehoefte kennen. In geval van vestiging van een dergelijk bedrijf in de toekomst sprake zou zijn, dan dient te worden getoetst aan de in de planregels opgenomen parkeerbepaling. Dit betekent dat te zijner tijd aan de dan geldende gemeentelijke parkeernormen getoetst zal moeten worden en aangetoond moet worden dat er voldoende parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd. Ook in dat geval geldt dat eventueel de locatie De Kroon 26 ruimte biedt voor het realiseren van additionele parkeerplaatsen.

Conclusie

Er kan op eigen terrein worden voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor het planvoornemen.

Vrachtwagenparkeren

De aantallen van de parkeerkencijfers zijn exclusief vrachtwagenparkeren. Zoals aangegeven is de verwachting dat door een efficiëntere productie meer transport zal plaatsvinden. In het plan is rekening gehouden met separaat parkeren van vrachtwagens, op én nabij de laad- en losplaats. In veruit de meeste gevallen kunnen de vrachtwagens direct na betreding van het terrein laden en lossen. Hiervoor zijn volgens de huidige planvorming 4 laaddocks beschikbaar. Daarnaast zijn er twee opstelplaatsen voor vrachtwagens nabij de laad- en losplaats beschikbaar (zie figuur 5.5). In voorkomende gevallen kunnen vrachtwagens hier voor kortere tijd parkeren na betreden van het terrein. Deze liggen op de beoogde routing vanaf de toegang tot het terrein naar de laad- en losplaats. Met deze voorzieningen is het parkeren en laden en lossen voor vrachtwagens voldoende geborgd.

6. JURIDISCHE PLANOPZET

In dit hoofdstuk wordt de juridische opzet van het bestemmingsplan beschreven.

6.1 Inleiding

Op 1 juli 2012 zijn de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld op grond van de Wro en het Bro. Op grond van artikel 3.1.3 van het Bro moet een bestemmingsplan worden uitgewerkt in:

- een beschrijving van de bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven;
- bestemmingen die bij of krachtens wet kunnen worden voorgeschreven;
- regels die bij of krachtens wet kunnen worden voorgeschreven;
- voor zover nodig uitwerkings-, wijzigings- en/of afwijkingsregels.

Ook moet een bestemmingsplan op grond van artikel 3.1.6 van het Bro samengaan met een toelichting waarin ten minste zijn opgenomen:

1. een onderbouwing van de in het bestemmingsplan gemaakte keuze van bestemmingen;
2. de resultaten van de (noodzakelijke) voor het bestemmingsplan uitgevoerde onderzoeken;
3. de resultaten van het overleg en de inspraak op grond van artikel 3.1.1 van het Bro.

Op grond van artikel 1.2.1 van het Bro moet het bestemmingsplan digitaal beschikbaar gesteld worden. Om dit mogelijk te maken moet het bestemmingsplan worden uitgewerkt in een zogenoemde GML. In de GML is er een koppeling tussen de kaart (verbeelding), regels en toelichting (het bestemmingsplan) gemaakt. Deze koppeling van de kaart, regels en toelichting is de zogenoemde verbeelding van het bestemmingsplan. Hiervoor moet het bestemmingsplan worden opgesteld overeenkomstig de RO-standaarden:

- Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012).
- Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten (STRI2012).
- Praktijkrichtlijn Bestemmingsplannen 2012 (PRBP2012).

Dit bestemmingsplan is zo opgesteld dat het digitaal beschikbaar gesteld kan worden. Dit betekent dat:

- alle verschillende onderdelen van de kaart een zogenoemde IMRO2012-code hebben;
- de digitale kaart is opgesteld volgens de standaardtechniek voor uitwisseling GML;
- de regels overeenkomstig de SVBP2012 zijn opgesteld;
- de toelichting en regels digitaal aan de kaart zijn gekoppeld.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en het Besluit omgevingsrecht (Bor) in werking getreden. Met de inwerkingtreding van de Wabo is een deel van de Wro opgenomen in de Wabo. Op grond van de Wabo en het Bor is de omgevingsvergunning ingevoerd. In de

omgevingsvergunning worden verschillende vergunningtrajecten (zoals bouwvergunning, milieuvergunning etc.) gebundeld. In artikel 2.1 van de Wabo is een algemeen gebruiksverbod opgenomen. Op grond hiervan is voor een gebruik dat op grond van een bestemmingsplan niet is toegestaan een omgevingsvergunning noodzakelijk.

Door de inwerkingtreding van de Wabo en het Bor is een aantal begrippen op grond van de Wro vervallen. Deze begrippen worden ook in de SVBP2012 gebruikt. In september 2010 zijn er door Geonovum, als beheerder van de RO-standaarden, werkafspraken voor de SVBP2012 uitgegeven. Op basis van deze afspraken is er in bestemmingsplannen geen sprake meer van ontheffingen, maar van afwijkingen. De, in het overgangsrecht opgenomen, bouwvergunning is vervangen door een omgevingsvergunning voor het bouwen.

6.2 Bestemmingen

Bedrijf (artikel 3)

Dit bestemmingsplan is opgesteld om de nieuwbouw van een bedrijfsgebouw in het plangebied mogelijk te maken. Binnen het plangebied is geheel de bestemming 'Bedrijf' van toepassing. De gronden zijn bestemd voor bedrijfsactiviteiten in de categorieën 1 en 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten, een deegwaren- en koekfabriek specifiek voor deze locatie, opslag, ondergeschikte kantoren, productiegebonden detailhandel, maximaal één bedrijfswoning, alsmede bij de bestemming behorende voorzieningen. Voor het laden en lossen met zwaar vrachtverkeer is, in verband met de borging van een goed woon- en leefklimaat in de omgeving en met het oog op de verkeersafwikkeling, een specifieke zone opgenomen op de verbeelding, waar dit is toegestaan (aanduiding 'laad- en losplaats').

In de bouwregels is een nieuw kader opgenomen voor de toekomstige bebouwingsmogelijkheden. Er is een nieuw bouwvlak opgenomen, waarbinnen de bedrijfsgebouwen moeten worden opgericht. Het bestaande bouwvlak aan de voorzijde van het perceel (De Kroon 17-19) is gehandhaafd. Binnen dat bouwvlak is één bedrijfswoning toegestaan. De maximaal toegestane goot- en bouwhoogten zijn op de verbeelding aangegeven. Separate regels zijn opgenomen voor bijbehorende bouwwerken bij de bedrijfswoning, alsmede voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Ter plaatse van de beoogde silo's aan de zijde Perzikstraat is een specifieke aanduiding opgenomen.

Waarde – Archeologie 2

Binnen de planlocatie is de bestemming 'Waarde – Archeologie 2' opgenomen. Hiermee zijn de archeologische belangen veiliggesteld.

6.3 Algemene regels

In de algemene regels zijn de volgende regels opgenomen:

- Anti-dubbelregel;
- Algemene bouwregels, waarin een regeling voor ondergronds bouwen is opgenomen;

- Algemene gebruiksregels, met een bepaling over strijdig gebruik en een evenementenregeling;
- Algemene afwijkingsregels, met bevoegdheid voor burgemeester en wethouders om van het plan af te wijken voor relatief geringe afwijkingen van de planregels;
- Algemene wijzigingsregels, met een bevoegdheid voor burgemeester en wethouders om door middel van een wijzigingsplan geringe veranderingen in de bestemmings-/bouwgrenzen aan te brengen;
- Algemene procedureregels, die van toepassing zijn bij het doorlopen van een wijzigingsplanprocedure;
- Overige regels, waarin een bepaling omtrent parkeren en laad- en losmogelijkheden is opgenomen. Hieraan wordt getoetst bij de aanvraag van een omgevingsvergunning voor het bouwen.

7. FINANCIËLE EN MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

7.1 Economische uitvoerbaarheid

De kosten die gemaakt worden bij de uitvoering van de ontwikkeling zijn voor rekening van de initiatiefnemer, die daarvoor de benodigde budgetten heeft gereserveerd. Met de initiatiefnemer wordt een anterieure overeenkomst afgesloten, waarin het verhaald van kosten en eventuele planschade is geborgd. De ontwikkeling heeft voor de gemeente geen negatieve financiële gevolgen. De ontwikkeling is hiermee financieel uitvoerbaar.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Er zijn wettelijke eisen met betrekking tot de voorbereiding en totstandkoming van een bestemmingsplan. Artikel 3.8 Wro bepaalt dat op de voorbereiding van een bestemmingsplan de in afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) geregelde uniforme openbare voorbereidingsprocedure van toepassing is. Dit houdt in dat tussen gemeente en verschillende instanties overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Bovendien is het noodzakelijk dat belanghebbenden de gelegenheid hebben om hun visie omtrent het plan te kunnen geven.

Dientengevolge zijn de volgende stappen te onderscheiden:

- Vooroverleg;
- Inspraak;
- Vaststellingsprocedure.

7.2.1 Vooroverleg

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat door de gemeente bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg moet worden gepleegd 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, worden geïnformeerd en wordt de gelegenheid geboden om een vooroverlegreactie te geven. Deze worden waar nodig verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Met het waterschap heeft in het kader van de planvoorbereiding tevens reeds informeel overleg plaatsgevonden.

Het voorontwerpbestemmingsplan is aan de betrokken overlegpartners toegezonden. Door het waterschap is een overlegreactie ingediend. Deze heeft aanleiding gegeven tot een geringe aanpassing van de plantoelichting en de waterparagraaf in de bijlagen. Tevens zijn overlegreacties ingediend door de provincie Noord-Brabant en de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant. Deze overlegreacties hebben geen aanleiding gegeven tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Met de Veiligheidsregio heeft wel nader overleg gevonden en is het bouwplan ten aanzien van de bereikbaarheid voor de

brandweer aangepast. Een samenvatting van de overlegreacties alsmede een beantwoording door de gemeente zijn opgenomen in de bijlage 'Nota inspraak en vooroverleg' bij deze toelichting.

7.2.2 Inspraak en dialoog

De Wro zelf bevat geen bepalingen omtrent inspraak. 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 en aan wie de mogelijkheid wordt geboden hun mening kenbaar te maken.

Omwonenden zijn door initiatiefnemer tijdig op de hoogte gesteld van het initiatief en er is een zorgvuldige omgevingsdialoog gehouden. De direct omwonenden zijn door middel van één op één gesprekken in juni 2020 reeds voorafgaand aan de indiening van een gemotiveerd principeverzoek op de hoogte gesteld en vragen beantwoord.

De initiatiefnemer heeft na positieve reactie omtrent het principeverzoek een grotere groep omwonenden per brief uitgenodigd voor een (digitale) voorlichting over het planvoornemen. Deze heeft plaatsgevonden in oktober 2020 in twee sessies, waarbij in totaal ca. 25 aanwezigen waren. Wederom zijn vragen tijdens en na afloop van de bijeenkomst persoonlijk beantwoord.

Tot slot is van belang dat met de initiatiefnemer van de beoogde woningbouwontwikkeling zuidoostelijk van het plangebied vroegtijdig en veelvuldig constructief overleg is gevoerd. Dit overleg heeft onder meer betrekking gehad op de waterafvoer van beide ontwikkelingen, de landschappelijke inpassing en het voorkomen van belemmeringen over en weer. Mede naar aanleiding van deze overleggen is de laad- en losvoorziening iets gewijzigd gepositioneerd naar de zuidwestkant. Hierdoor zijn er geen overlastbeperkende voorzieningen nodig.

Van de omgevingsdialoog is een verslag opgemaakt. Dit is als bijlage bij de voorliggende toelichting opgenomen. In het verslag is de wijze waarop de dialoog is gevoerd beschreven, de doelstelling van de dialoog en de in de bijeenkomsten en gesprekken geuite vragen en zorgen. Tevens is aangegeven op welke wijze met de gestelde vragen en meningen is omgegaan.

De omgevingsdialoog heeft geen aanleiding gegeven tot wezenlijke wijzigingen in het plan. Aandachtspunten zien met name op communicatie en afspraken tijdens de beoogde werkzaamheden en in privaatrechtelijke afspraken.

Vervolgens is het voorontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage gelegd. Eenieder kon in deze periode een inspraakreactie indienen. Er is één inspraakreactie ingediend, welke is samengevat en beantwoord in de als bijlage opgenomen 'Nota inspraak en vooroverleg'. De inspraakreactie heeft aanleiding gegeven tot enkele aanpassingen in met name de toelichting van het bestemmingsplan en het akoestisch onderzoek in de bijlagen.

7.2.3 Vaststellingsprocedure

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan vindt plaats volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Het gepubliceerde bestemmingsplan 'Wijk en Aalburg, De Kroon 21' heeft van 24 februari 2022 tot en met 07 april 2022, een periode van zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon eenieder een zienswijze op het concept bestemmingsplan indienen. Er is één zienswijze binnengekomen:

1. Zienswijze vanuit belanghebbende met dagtekening d.d. 06 april 2022. De zienswijze is tijdig ingediend en wordt derhalve van een inhoudelijke reactie voorzien.

In de bijlagen bij deze toelichting is de zienswijze opgenomen en voorzien van een reactie. De ingediende zienswijze heeft betrekking op een rekenwaarde uit het uitgevoerde akoestisch onderzoek die verder niet meeweegt in de beoordelingscriteria. De gestelde conclusies in de rapportage en in de plantekst van het bestemmingsplan zijn daarom naar aanleiding van de zienswijze ongewijzigd gebleven.

Het bestemmingsplan is vervolgens op 21 juni 2022 ongewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad van Altena.

7.2.4 Beroep en gewijzigde vaststelling

Na vaststelling is het plan wederom gedurende zes weken ter inzage gelegd. Binnen deze periode konden belanghebbenden beroep indienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Er zijn twee beroepen ingediend. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 5 juli 2023 uitspraak gedaan.⁴ De Afdeling heeft geoordeeld dat het bestemmingsplan in strijd met de zorgvuldigheid (artikel 3:2 Algemene wet bestuursrecht) is vastgesteld. De Afdeling heeft de gemeente in de gelegenheid gesteld om conform artikel 8:51d Algemene wet bestuursrecht een nieuw besluit te nemen. De raad moet daarvoor ten eerste de verwijzing naar 'Bijlage 1 Staat van bedrijfsactiviteiten' in artikel 3.1, aanhef en onder b, van de planregels herstellen. Ten tweede moet de raad alsnog onderzoeken en motiveren dat de afwikkeling van het vrachtverkeer en het laden en lossen verkeersveilig kan gebeuren op de plekken waar het plan dit toestaat en dat dit ook een aanvaardbare situatie voor de woon- en leefomgeving van de appellant inhoudt.

De gemeente heeft naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling het bestemmingsplan op onderdelen aangepast:

1. De verwijzing in artikel 3.1 sub b van de planregels is gecorrigeerd conform de bedoelingen van de raad.
2. In de planregels en op de verbeelding is een zone opgenomen, waarbinnen het laden en lossen alsmede in- en uitrijden met zwaar vrachtverkeer dient plaats te vinden. Dit betreft de westelijke zone, aan de Perzikstraat. Hiermee is beoogd te waarborgen dat zwaar vrachtverkeer uitsluitend via de Perzikstraat zal in- en uitrijden, hetgeen met het oog op de verkeersafwikkeling en het woon- en leefklimaat wenselijk wordt geacht. De met dit bestemmingsplan geboden mogelijkheden zijn daarmee geheel onderbouwd.

⁴ ABRvS 5 juli 2023, ECLI:NL:RVS:2023:2580.

Het bestemmingsplan is op 24 oktober 2023 opnieuw vastgesteld. Het nieuwe besluit wordt op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend gemaakt. De beroepen tegen het vastgestelde bestemmingsplan zijn van rechtswege mede tegen dit nieuwe besluit gericht. De Afdeling zal definitief uitspraak doen over het bestemmingsplan, inclusief het nieuwe besluit.

