

Reparatieplan Buitengebied, Hoevenseweg 26 en statische opslag in kassen.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeenteraad heeft op basis van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening in zijn vergadering van 30 september 2013 het bestemmingsplan 'Buitengebied' van de gemeente Etten-Leur (gewijzigd) vastgesteld.

Tegen het vastgestelde bestemmingsplan zijn 5 beroepen bij de Raad van State ingediend. Op 20 mei 2015 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Raad van State) uitspraak gedaan over het bestemmingsplan 'Buitengebied'. Hiermee is dit bestemmingsplan 'Buitengebied' op 20 mei 2015 grotendeels onherroepelijk geworden.

De Raad van State heeft een viertal planonderdelen vernietigd. Voor drie vernietigde planonderdelen heeft de Raad van State de gemeenteraad opgedragen om een nieuw besluit te nemen. Hiervoor hoeft geen voorbereidingsprocedure ex artikel 3.4 Algemene wet bestuursrecht doorlopen te worden. Het reparatieplan wordt dan ook direct aan de gemeenteraad ter vaststelling aangeboden.

Het vierde vernietigde planonderdeel (in verband met de natuurbeschermingswetgeving) behoeft geen reparatie.

Dit reparatieplan dient om tegemoet te komen aan de opdracht van de Raad van State.

1.2 Reikwijdte van deze herziening

Het uitgangspunt van dit reparatieplan is dus uitsluitend het herstel van de door de Raad van State vernietigde plandelen waarvan de Raad van State de gemeenteraad opdracht heeft gegeven om een nieuw besluit te nemen met in achtneming van de uitspraak van de Raad van State.

2 Planbeschrijving

2.1 De aanpassingen

In deze paragraaf worden de aanpassingen aan het bestemmingsplan 'Buitengebied' als gevolg van de uitspraak van de Raad van State van 20 mei 2015 toegelicht. De volgorde van de uitspraak van de Raad van State is aangehouden. Er is een onderscheid gemaakt tussen aanpassingen aan sec de planregels (2.2) en aanpassingen aan de planverbeelding met bijbehorende planregels (2.3).

2.2 Planregels sec

Artikel 3, lid 3.5.3 onder f

De Raad van State stelt dat het toestaan van statische binnenopslag in bedrijfsgebouwen maar niet in kassen, vanuit visueel oogpunt, het aantrekkelijk houden van het buitengebied en de handhaafbaarheid onvoldoende onderbouwd is. Voor kassen zouden daarom dezelfde regels voor statische binnenopslag moeten gelden als voor andere bedrijfsgebouwen. De Raad van State heeft

Reparatieplan Buitengebied, Hoevenseweg 26 en statische opslag in kassen

voor deze planregel een voorlopige voorziening getroffen. Daarmee is bepaald dat artikel 3, lid 3.5.3 onder f tot de inwerkingtreding van het nieuwe besluit als volgt komt te luiden: “Buitenopslag ten behoeve van nevenfuncties en/of vormen van verbrede landbouw is niet toegestaan en opslag in kassen ten behoeve van nevenfuncties en/of vormen van verbrede landbouw mag niet meer bedragen dan 400 m², waarbij alleen ten behoeve van statische binnenopslag maximaal 600 m² statische binnenopslag aan de toegestane 400 m² mag worden toegevoegd.”

De planregels worden overeenkomstig de bedoeling van de uitspraak van de Raad van State aangepast.

2.3 Planverbeelding met bijbehorende planregels

De Raad van State heeft de bestemming (met eventuele aanduidingen) van drie percelen/adressen vernietigd waardoor de oude bestemming voor deze percelen/adressen weer geldend wordt.

Het betreft de plandelen met de bestemming ‘Wonen’ aan de Deurnestraat 2 en 2a en het plandeel met de bestemming ‘Agrarisch’ aan de Hoevenseweg 26.

2.3.1 Deurnestraat 2 en 2a

Voor Deurnestraat 2 en 2a is de bestemming ‘Wonen’ vernietigd. Dit betreft een locatie die in het voorgaande bestemmingsplan een agrarische bestemming had met twee aaneengebouwde bedrijfswoningen (in één bouwmassa): Deurnestraat 2 en 2a. Een van de aaneengebouwde woningen, Deurnestraat 2, is in eigendom van de eigenaren van Deurnestraat 4. Deze woning wordt verhuurd. Begin 2000 is vergunning verleend voor een vervangende woning voor de andere aaneengebouwde woning, Deurnestraat 2a, met de restrictie dat de oude woning (die niet gesloopt kon worden in verband met de bouwkundige verwevenheid en cultuurhistorische waarde van het geheel) en de bijbehorende schuur alleen nog voor opslag gebruikt mochten worden. De vervangende woning Deurnestraat 2a en de woning Deurnestraat 2 hebben in het nieuwe bestemmingsplan elk een woonbestemming gekregen. De eigenaar van Deurnestraat 2a is in beroep gegaan tegen deze bestemmingen. De Raad van State heeft overwogen dat de schuur agrarisch gebruikt wordt ten behoeve van het bedrijf Molenaarsstraat 3. Gelet op dit feitelijk gebruik dient bezien te worden of voor Deurnestraat 2a een, al dan niet beperkte, agrarische bestemming mogelijk is. Gezien de aaneengebouwde woning Deurnestraat 2 is, gelet op de onderlinge samenhang, behalve voor Deurnestraat 2a ook voor dit perceel de woonbestemming vernietigd.

Er zijn gesprekken gevoerd met de partijen over de uitspraak. Aangezien de oplossingsrichting verder gaat dan alleen de door de Raad van State vernietigde plandelen, wordt in overleg met de partijen en de provincie voor deze situatie een apart herzieningsplan bezien. Dat zal een normale bestemmingsplanprocedure doorlopen.

Deurnestraat 2 en 2a zijn dan ook niet opgenomen in dit reparatieplan.

2.3.2 Hoevenseweg 26

Uitspraak Raad van State

Dit perceel was in het bestemmingsplan ‘Buitengebied’ van 30 september 2013 opgenomen met een agrarische bestemming met de mogelijkheid om 2 vrachtwagens te stallen. Het stallen van 3 vrachtwagens zou alleen mogelijk zijn mits dat aantal milieuhygiënisch inpasbaar zou zijn (bijvoorbeeld blijkend uit een akoestisch onderzoek dat uit zou wijzen dat geen geluidnormen worden overschreden). Het perceel werd van oudsher agrarisch gebruikt met vanaf 1987 als nevenactiviteit transportactiviteiten. De eigenaren van Hoevenseweg 26 zijn bij de Raad van State in Reparatieplan Buitengebied, Hoevenseweg 26 en statische opslag in kassen

beroep gegaan tegen deze bestemming omdat zij naar hun mening voor het stallen van 5 vrachtwagens, het gebruik van de bedrijfswoning en de bijgebouwen, voor het transportbedrijf ten onrechte geen bedrijfsbestemming hebben gekregen.

De Raad van State heeft overwogen:

- dat het gebruik van het perceel ten behoeve van een transportbedrijf niet onder het overgangsrecht valt;
- dat het feitelijke gebruik op het perceel transportbedrijf is, doch dat gebruik niet als zodanig is bestemd;
- dat het gebruik van de woning als kantoor niet valt onder de omschrijving van een aan-huis-gebonden- beroep, maar wordt verricht ten behoeve van het bijbehorende transportbedrijf, doch niet als zodanig is bestemd; en
- dat ook het gebruik van de bijgebouwen ten behoeve van het transportbedrijf niet als zodanig is bestemd.

De Raad van State heeft het plandeel met de bestemming 'Agrarisch' aan de Hoevenseweg 26 vernietigd. De Raad van State heeft echter geen standpunt ingenomen over het uitbreiden van de transportactiviteiten of het stallen van 2, 3 of 5 vrachtwagens.

Onderzoek

Onderzocht is op welke wijze het mogelijk is tegemoet te komen aan de uitspraak van de Raad van State door het opnemen van een bedrijfsbestemming voor een transportbedrijf. Enerzijds is er sprake van een bestaande, respectievelijk een door de ondernemers beoogde bedrijfsvoering. Anderzijds moet vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening echter ook rekening gehouden worden met het woon- en leefklimaat van omwonenden. Bepalend daarbij is hoe de bedrijfsactiviteiten van het bedrijf ingeschat moeten worden en welke richtafstanden bij deze bedrijfsactiviteiten in acht genomen moeten worden (afstanden tussen de grens van de bestemming en de uiterste situering van de dichtstbijzijnde gevel van een woning van een derde die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is: VNG brochure 'Bedrijven en milieuzonering'). Bij een afwijking van de richtafstanden zullen deze benoemd en gemotiveerd moeten worden. De motivering van afwijking van de richtafstanden kan onderbouwd worden in een akoestische rapportage.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State is overleg gevoerd met de eigenaar van Hoevenseweg 26 en de direct omwonenden.

Mening transportbedrijf familie Romme-Lips

Met de eigenaresse van Hoevenseweg 26 en haar adviseur zijn de uitspraak van de Raad van State en de akoestische rapportage besproken welke in opdracht van hen is opgesteld door akoestisch adviesbureau Greten Raadgevende Ingenieurs in september 2014 als nader stuk voor de zitting van de Raad van State op 18 december 2014. In het akoestisch rapport is de geluidbelasting vanwege 5 vertrekkende en aankomende vrachtwagens van C.Lips Transport beschreven. Het rapport dateert van 22 september 2014. Bezien is of en zo ja onder welke voorwaarden het bedrijf kan voldoen aan de geluidgrenswaarden in het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer, ook wel genoemd het Activiteitenbesluit milieubeheer. De conclusie van het rapport is dat met aanpassingen in de bedrijfsvoering voldaan kan worden aan de te stellen geluidnormen in verband met het nabijgelegen woonhuis. Het gaat dan om het niet gebruiken van de hydraulische handrem, het uitzetten van de achteruitrij-signalering (waarschuwend piepgeluid) en het eventueel plaatsen van een geluidscherm op de perceelsgrens. De vraag is of dit reële aanpassingen in de bedrijfsvoering zijn en of deze aanpassingen verantwoord zijn om te eisen.

Gevraagd is naar de bedrijfsactiviteiten ter plaatse. Gesteld is:

Reparatieplan Buitengebied, Hoevenseweg 26 en statische opslag in kassen

- dat 5 vrachtwagens in eigendom zijn;
- dat meestal drie vrachtwagens gestald worden aan de Hoevenseweg 26 (NB: in het akoestische rapport wordt aangegeven dat normaliter het voorterrein wordt gebruikt voor 2 vrachtauto's);
- dat er geen opslag en overslag van goederen plaatsvindt;
- dat de schuur gebruikt wordt voor woondoeleinden en waarbij beperkt gereedschap aanwezig is dat soms ook gebruikt wordt om kleine reparaties aan de vrachtwagens te kunnen uitvoeren;
- dat de kantoorvoering in huis plaatsvindt.

Gevraagd is of de koelwagens/-installaties 's nachts in werking zijn of 's ochtends ter plaatse opgestart worden. Volgens eigenaresse gebeurt dit niet. Koelinstallaties worden pas opgestart bij het bedrijf waar het fruit opgehaald wordt. De vrachtwagens beginnen te rijden vanaf half vijf 's ochtends. De voorkeur van de eigenaresse gaat uit naar een bestemming 'Transportbedrijf' zonder op- of overslag maar met de mogelijkheid om 5 vrachtwagens te stallen.

Mening omwonenden

Omwonenden van Hoevenseweg 26 (Hoevenseweg 24 en 22) zijn tevens gevraagd naar hun ervaringen met het bedrijf. De omwonenden geven aan dat sinds de overname van het bedrijf door de dochter en schoonzoon in 2008, steeds meer overlast ervaren wordt: met een heftruck worden pallets uit de vrachtwagens gehaald, het schoonspuiten van de vrachtwagens, koeling staat regelmatig aan, rijden in de weekends, ook ander vervoer dan fruit waardoor ter plaatse metalen stellingen aangebracht/versteld moeten worden in de vrachtwagens, opladen elektrische verrijdwagens voor in de vrachtwagens, het open- en dichtslaan van deuren. Ook de dieseldampen van de vrachtwagens worden genoemd omdat de vrachtwagens met de achterzijde naar de heg geparkeerd staan. De omwonenden hebben nooit eerder klachten geuit omdat zij ervan uitgingen (gezien de gemeentelijke reactie op de inspraakreactie en op de zienswijze van het bedrijf tijdens de bestemmingsplanprocedure) dat het bedrijf aan de Hoevenseweg 26 niet mocht uitgroeien en dat de gemeente daarop zou toezien en handhaven.

De bedrijfsactiviteiten die genoemd worden door de burens zijn niet opgenomen in het akoestisch onderzoek.

Reactie transportbedrijf op mening omwonenden

Als reactie op de opmerkingen van omwonenden heeft de adviseur van transportbedrijf Lips, ondersteund door een schrijven van de geluidsadviseur, aangegeven dat de door de omwonenden aangegeven bedrijfsactiviteiten deels niet relevant zijn omdat deze maar zeer zelden plaatsvinden en voorts te kenschetsen zijn als laad- en losactiviteiten in de dagperiode van 7.00-19.00 uur waarbij, conform het Activiteitenbesluit (artikel 2.17 lid 1b), de grenswaarden met betrekking tot de maximale geluidsbelasting niet van toepassing zijn.

Niet alle activiteiten vallen echter onder laad- en losactiviteiten. Bijvoorbeeld het wassen met een hoge drukspuit van de vrachtwagens, wat volgens de eigenaresse van Hoevenseweg 26 inderdaad ter plaatse wel eens plaatsvindt. Dat kan alleen als gebruik gemaakt wordt van geluidsarm reinigen (lage druk) of wanneer gebruik gemaakt wordt van akoestische afscherming door overige vrachtwagens of inpandig reinigen.

De geluidsadviseur merkt verder op dat de omwonenden met het plaatsen van stellingen in de oplegger waarschijnlijk het plaatsen van rongen bedoelen. Dit behoort aldus de geluidsadviseur tot de categorie laad- en losactiviteiten die in de dagperiode niet beoordeeld hoeven te worden met betrekking tot piekniveaus. Ditzelfde geldt voor het heen en weer rijden met een heftruck. Als deze activiteiten buiten de dagperiode plaatsvinden, hadden deze echter wel in het akoestisch rapport Reparatieplan Buitengebied, Hoevenseweg 26 en statische opslag in kassen

betrokken moeten zijn. Volgens de geluidsadviseur is *“het in werking zijn van een transportkoeling niet mogelijk en wordt tijdens het laden en lossen de motor van de vrachtwagen uitgeschakeld”*. Dit, aldus de geluidsadviseur, conform de informatie van de opdrachtgever mevrouw Romme-Lips.

Milieuzonering/richtafstanden

Ten behoeve van de wijziging van de agrarische bestemming in een bedrijfsbestemming voor een transportbedrijf en/of eventueel een uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten van het transportbedrijf Lips op de locatie Hoevenseweg 26, is bezien of voldaan kan worden aan de richtafstanden zoals opgenomen in de publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering’ (VNG 2009). De richtlijnen –waarvan gebruik wordt gemaakt in het kader van de planologie- zijn niet bindend, hiervan kan echter alleen gemotiveerd afgeweken worden.

De richtafstanden hebben twee doelen:

1. Het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
2. Het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Voor goederenwegvervoerbedrijven (zonder schoonmaken tanks) < 1.000 m² (SBI code 6024) (zonder stalling met koelinstallaties want dan wordt de richtafstand 100 meter) wordt in genoemde publicatie, in verband met de geluidproblematiek, een afstand van 50 meter aangegeven voor een omgevingstype ‘rustige woonwijk’. Voor een omgevingstype ‘gemengd gebied’ kan uitgegaan worden van een richtafstand van 30 meter. De omgeving van het perceel Hoevenseweg 26 is te karakteriseren als een gemengd gebied zodat een richtafstand van 30 meter gehanteerd kan worden.

N.B.: de oppervlakte van het voorterrein en de gebouwen van het bedrijf van de familie Romme-Lips is circa 1.150 m². Omdat de gebouwen ook gedeeltelijk voor woondoeleinden gebruikt worden wordt uitgegaan van < 1.000 m². Bij > 1000 m² zou een trap hoger = 100 meter richtafstand aangehouden moeten worden als uitgangspunt in plaats van 50 meter.

Ter vergelijking: voor agrarische bedrijven (grondgebonden akkerbouw en fruitteelt) wordt in een gemengd gebied van een richtafstand van 10 meter uitgegaan.

De feitelijke situatie (zie ook luchtfoto)

De afstand tot de woning Hoevenseweg 24 is op dit moment slechts circa 11 meter. De tuin van de woning grenst direct aan de stallingsplaats van de vrachtwagens. De vrachtwagens staan met de achterkant in de richting van de erfgrans. In principe moet de afstand gemeten worden vanaf de uiterste situering van de dichtstbijzijnde gevel van een woning van een derde die volgens het bestemmingsplan of via vergunningvrij bouwen mogelijk is (VNG brochure). Het bestemmingsplan geeft met uitzondering van een minimale afstand tot de perceelsgrens van 5 meter, geen belemmeringen voor de uitbreiding van de woning Hoevenseweg 24 in de richting van het bedrijf, zodat de afstand in theorie 5 meter zou kunnen zijn. De afstand van de inrit van het transportbedrijf tot de tegenoverliggende woningen is circa 36 meter. Ook deze afstand zou in de praktijk, bij uitbreidingen van de woningen noordwaarts, kleiner kunnen worden.



Luchtfoto 2015

De richtafstand voor het aspect geluid van 30 meter wordt dus niet gehaald. Alleen gemotiveerd kan afgeweken worden van de richtafstanden.

Het akoestisch rapport dat is opgesteld in opdracht van het bedrijf geeft aan dat voldaan kan worden aan het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau. De indirecte geluidhinder van de verkeersbewegingen van en naar het bedrijf overschrijdt weliswaar de voorkeursgrenswaarde maar is verwaarloosbaar ten opzichte van het geluid van de Hoevenesweg. Maar de maximale geluidsniveaus in de vroege ochtend (nachtperiode) worden overschreden met 6 dB(A). Daarnaast worden ook de maximale niveaus in de dagperiode overschreden bij terugkeer van de vrachtwagens. Alleen met het nemen van akoestische maatregelen kan voldaan worden aan de geluidsgrenswaarden die gehanteerd moeten worden. Het betreft dan:

1. het uitzetten van de achteruitrij-signalering (het waarschuwend piepgeluid);
2. het niet gebruiken van de hydraulische handrem en
3. het eventueel plaatsen van een geluidscherm van 2 meter hoogte op de perceelsgrens.

In het akoestisch rapport wordt voorgesteld om, gezien het hoge referentieniveau van het omgevingsgeluid, de bedrijfsactiviteiten te vergunnen met een maatvoorschrift waarbij de bovenstaande maatregelen opgelegd dienen te worden.

Beoordeling van de akoestische maatregelen uit het rapport leidt tot de volgende opmerkingen:

1. De achteruitrij-signalering kan niet bij elke vrachtauto worden uitgeschakeld en is – los daarvan - onverantwoord. Doordat de achteruitrij-signalering niet bij alle vrachtwagens kan worden uitgeschakeld, kan in de dagperiode niet voldaan worden aan de grenswaarde (piekniveau) van 70 dB(A).
2. Uit de meetresultaten blijkt dat het maximale geluidniveau bij een vertrekkende vrachtwagen varieert van 64 tot 66 dB(A), waarbij deze wordt bepaald door het ontluchten van het remsysteem. Indien de vrachtwagen niet op de handrem wordt gezet, zal geen ontluchtingspiek worden gegenereerd. In dat geval is een maximaal geluidniveau aan de orde van 62 dB(A) vanwege het starten van de vrachtwagen. Op grond van deze maximale geluidniveaus moet worden geconcludeerd dat in de nachtperiode (23.00-7.00 uur) niet aan de grenswaarde (piekniveau) van 60 dB(A) kan worden voldaan. Het niet gebruiken van de hydraulische handrem is voorts niet gebruikelijk, onverantwoord en niet handhaafbaar.
3. De effecten van een 2 meter hoog scherm zijn onvoldoende. Een hoger scherm (> 3 meter) zou wel enig soelaas bieden voor de geluidsproblematiek. Ter bescherming van de bovenverdieping van Hoevenseweg 24, waar de slaapkamer zich bevindt, moet een scherm van 2 meter in ieder geval te laag worden geacht. Planologisch is een hoog scherm niet wenselijk en vanwege de negatieve effecten voor de bewoners van Hoevenseweg 24 (bijvoorbeeld wegnemen van zonlicht in de tuin) ruimtelijk onaanvaardbaar.

Hoewel de adviseur van het bedrijf aangeeft dat de voorgestelde akoestische maatregelen uitvoerbaar zijn, moeten deze maatregelen niet reëel en niet verantwoord worden geacht en daarbij komt dat de voorgestelde maatregelen ook niet volledig de overschrijding van de normen oplossen.

De aanwezigheid van een hoog geluidsniveau vanwege de Hoevenseweg kan in de afweging over de ruimtelijke aanvaardbaarheid een rol spelen, echter het bedrijf zal op zichzelf moeten voldoen aan de geluidnormen van het Activiteitenbesluit milieubeheer. Dit blijkt, gezien het akoestisch onderzoek, niet het geval te zijn.

In het akoestisch onderzoek is ook geen rekening gehouden met de andere bedrijfsactiviteiten die uitgevoerd worden. Er is sec gekeken naar de geluidbelasting vanwege 5 vertrekkende en aankomende vrachtwagens.

Het regelmatig wassen van vrachtwagens met een hoge drukspuit is niet opgenomen als een activiteit in het akoestisch onderzoek. Dit is, volgens de aanvullende informatie van de akoestische adviseur van het bedrijf, alleen aangepast mogelijk met lage druk en afscherming door andere vrachtwagens. Overigens zou het wassen van vrachtwagens op de opstelplaats ook nog gebonden zijn aan andere milieueisen zoals het aanwezig zijn van een vloeistofdichte vloer.

Door de omwonenden wordt ook overlast ervaren van andere bedrijfsactiviteiten: het in- en uitladen van pallets met een heftruck, het open- en dichtslaan van vrachtwagendeuren, het plaatsen van stellingen (rongen) in de vrachtwagens. Dit zijn activiteiten die behoren bij laden en lossen. In de dagperiode (7.00-19.00 uur) hoeven deze niet beoordeeld te worden, maar wel als deze activiteiten buiten de dagperiode plaatsvinden. Volgens de omwonenden gebeurt dit ook buiten de dagperiode. Daarnaast wordt overlast ervaren van dieseldampen bij het stallen van de vrachtwagens.

Als gevolg van het starten en manoeuvreren van de vrachtwagens in de vroege ochtend (4.00-4.30 uur) kan, gezien de optredende piekgeluiden bij de bewoners van de nabijgelegen woningen slaapverstoring optreden. Hoe meer geluidspieken optreden hoe meer slaapverstoring optreedt en hoe hinderlijker de bedrijfsactiviteiten ervaren worden.

De geluidsoverlast wordt niet alleen in de woning maar ook in de tuin ervaren en verstoort het woongenot. Genoemde overlast moet aannemelijk worden geacht.

Conclusie

Bij uitvoering van het akoestisch onderzoek is alleen gekeken naar de geluidbelasting van vijf vertrekkende en aankomende vrachtwagens. Uit deze rapportage blijkt dat in deze situatie niet voldaan kan worden aan de grenswaarden (piekniveaus) van het maximale geluidniveau zoals deze zijn opgenomen in tabel 2.17a van het Activiteitenbesluit milieubeheer. De oplossingen/maatregelen zoals verwoord in het rapport worden niet reëel geacht, danwel lossen de overschrijding van de normstelling niet op. Daarnaast moet geconstateerd worden dat er nog andere bedrijfsmatige activiteiten plaatsvinden die nadelige effecten hebben op het woon- en leefklimaat van omwonenden, die niet zijn onderzocht in de akoestische rapportage danwel op andere aspecten dan geluid betrekking hebben. Deze spelen echter wel mee in de afweging of sprake kan zijn van een ruimtelijk aanvaardbare situatie.

De conclusie is dat door de zeer geringe afstand tot de woning Hoevenseweg 24 voor deze locatie geen aanvaardbaar woon- en leefklimaat gegarandeerd kan worden. De Hoevenseweg 26 is dan ook geen locatie waarop het transportbedrijf C.Lips Transport de activiteiten:

1. kan uitoefenen waarbij hinder voor de omgeving voldoende kan worden beperkt;
2. duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kan uitoefenen.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening kan niet ingestemd worden met het uitbreiden van de stallingsmogelijkheden van 2 naar 3 tot 5 vrachtwagens aan de Hoevenseweg 26. Daarnaast is er reden om bij de nieuwe bestemming nadere regels te geven die nodig geacht worden vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

Nieuwe bestemming en regeling

Gezien de te hoge geluidbelasting en de andere nadelige effecten kan inpassing van een transportbedrijf met de stallingsmogelijkheid van vijf vrachtwagens –zoals door de ondernemers beoogd- niet gemotiveerd worden. Het is ongewenst bestemmingsplanmatig verder te gaan dan de planologische mogelijkheid om twee vrachtwagens te stallen zoals ook, zij het met een agrarische bestemming, in het bestemmingsplan ‘Buitengebied’ van 2013 als rechtstreeks toegestaan was opgenomen. Rekening houdend met het standpunt van de Raad van State wordt wel een bestemming ‘Bedrijf’ op het perceel opgenomen met de voorwaarde dat niet meer dan twee vrachtwagens (trekkers/trucks al dan niet met oplegger/trailer) gestald mogen worden. Meer vrachtwagens moet milieuhygiënisch en planologisch ter plaatse niet aanvaardbaar worden geacht. Ook vanuit het verleden c.q. de totstandkomingsgeschiedenis zijn daartoe geen gerechtvaardigde gronden aanwezig. Het gaat alleen om het stallen van twee vrachtwagens/trekkers en heel beperkt inherente opslag van pallets. Er mag geen op- en overslag van goederen plaatsvinden. Ten aanzien van toegestane en niet toegestane activiteiten worden regels opgenomen om hinder voor omwonenden te voorkomen dan wel zoveel mogelijk te beperken. Blijkens de gegevens van de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak worden de bedrijfsgebouwen alleen ten behoeve van de woning gebruikt en is daarin tevens wat gereedschap aanwezig dat soms ook voor de vrachtwagens wordt gebruikt. Aangenomen kan daarom worden dat daarin voldoende ruimte is voor de opslag van de pallets. Ter voorkoming van onnodige geluid- en visuele hinder dient de beperkte palletopslag daarom in pandig plaats te vinden. Het wassen van vrachtwagens mag niet plaatsvinden c.q. dient gestaakt te worden. Zie verder de planregels voor wat betreft de toegestane en niet toegestane activiteiten.

Op vorenstaande wijze worden de overwegingen van de Raad van State in acht genomen en vindt een passende bestemming met een passende bijbehorende regeling plaats.

Provinciaal beleid

Ingevolge de Provinciale Verordening ruimte (Vr) worden voorwaarden gesteld aan ontwikkelingen in het buitengebied. De omgeving van Hoevenseweg 26 valt onder 'gemengd landelijk gebied' met de aanduiding 'zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling'. In dit gebied kan een bestemmingsplan ontwikkeld worden dat voorziet in een stedelijke ontwikkeling (niet-agrarische ontwikkeling). Hierbij dient ook ingegaan te worden op de aspecten als benoemd in artikel 3 (Vr) Bevordering ruimtelijke kwaliteit, waaronder zorgvuldig ruimtegebruik en de kwaliteitsverbetering landschap.

De omzetting van de agrarische bestemming met de stallingsmogelijkheid van 2 vrachtwagens (zoals door de provincie geaccepteerd was voor het bestemmingsplan 'Buitengebied' van 2013) in een bedrijfsbestemming met de stallingsmogelijkheid van 2 vrachtwagens, is feitelijk alleen een naamsverandering en niet te kenschetsen als een 'ontwikkeling' ten opzichte van de voorgaande planologie in het bestemmingsplan Buitengebied. Daarnaast vloeit de naamswijziging voort uit een uitspraak van de Raad van State. Aangezien de naamswijziging feitelijk geen ruimtelijke ontwikkeling is met een landschappelijke invloed, valt deze omzetting volgens de toelichting van het regionale afsprakenkader 'toepassing van kwaliteitsverbetering van het landschap in de regio West-Brabant' in een categorie 1 ontwikkeling waarvoor geen kwaliteitsverbetering van het landschap wordt geëist.

3 Juridische uitwerking van dit reparatieplan

Hieronder wordt uiteengezet op welke wijze de wijzigingen van de planregels en planverbeelding (zoveel mogelijk conform de systematiek van het moederplan bestemmingsplan 'Buitengebied') in dit reparatieplan worden opgenomen. De planregels van het bestemmingsplan 'Buitengebied' zoals geldend na de uitspraak van de Raad van State (de Raad van State had enkele planregels vernietigd), worden in de planregels van dit reparatieplan van overeenkomstige toepassing verklaard. Alleen de wijzigingen van de planregels die strikt noodzakelijk zijn voor dit reparatieplan, zoals opgedragen door de Raad van State, worden verwoord in de planregels van dit reparatieplan.

3.1 Aanpassing planregels ten behoeve van statische opslag in kassen

De Raad van State heeft voor dit onderwerp een voorlopige voorziening getroffen in de vorm van een gewijzigde planregel die geldt tot aan de inwerkingtreding van dit reparatieplan. De essentie van de uitspraak van de Raad van State is dat er geen reden is om onderscheid te maken tussen statische opslag in kassen en andere agrarische gebouwen. Dat kan echter op een veel gemakkelijkere wijze geregeld worden dan in de voorlopige voorziening gedaan is, namelijk door ten opzichte van het bestemmingsplan 'Buitengebied' van 2013 zoals dat was vastgesteld, in artikel 3, lid 3.5.3, onder f de woorden 'en opslag in kassen' te schrappen. Door deze woorden uit het verbod te schrappen, gelden voor statische opslag in kassen voortaan dezelfde regels als voor andere agrarische bedrijfsgebouwen.

Voorgesteld wordt de vernietigde planregel van artikel 3, lid 3.5.3, onder f ('Buitenopslag en opslag in kassen ten behoeve van nevenfuncties en/of vormen van verbrede landbouw is niet toegestaan') te vervangen door de planregel: 'Buitenopslag ten behoeve van nevenfuncties en/of vormen van verbrede landbouw is niet toegestaan'.

3.2 Aanpassing planverbeelding Hoevenseweg 26

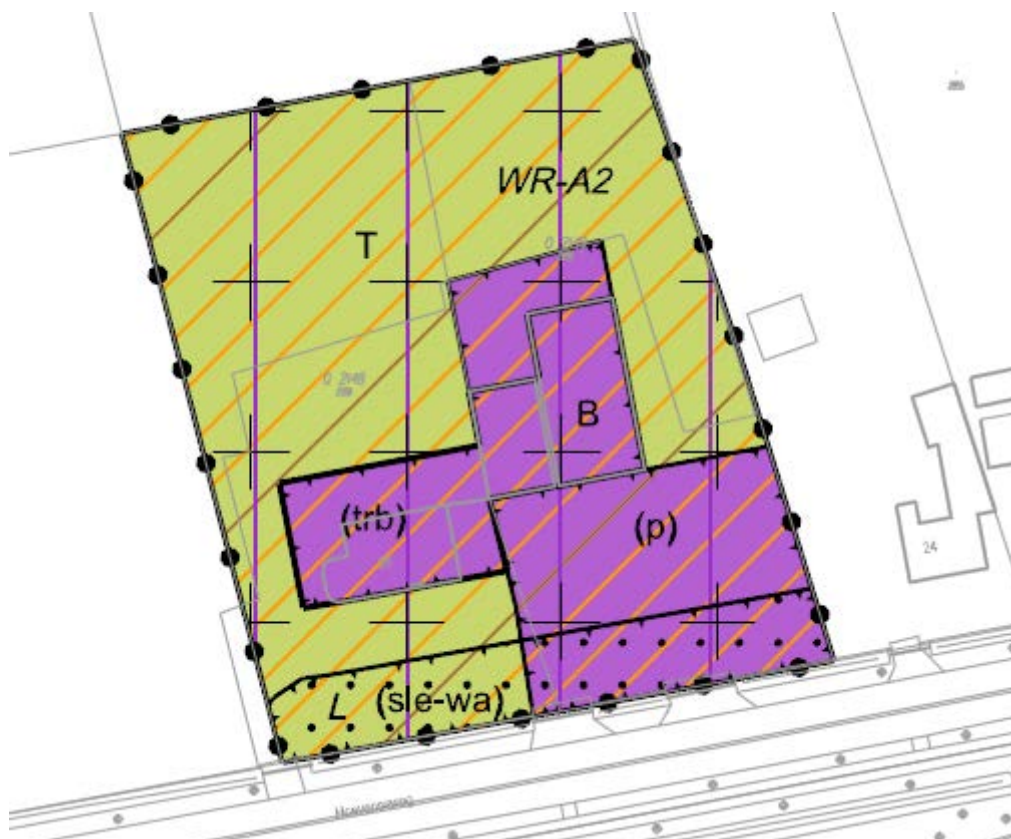
De agrarische bestemming van de kadastrale percelen O 2148 en 2149 (waarbinnen het agrarisch bouwvlak voor Hoevenseweg 26 ligt in het bestemmingsplan 'Buitengebied' van 2013) wordt, alleen voor de bebouwing en direct aansluitende verharding binnen het oorspronkelijke bouwvlak, gewijzigd in een bestemming 'Bedrijf' met de functieaanduiding 'transportbedrijf (trb)'. In de planregels is opgenomen dat geen op- en overslag van goederen is toegestaan. Daarnaast wordt aan het voorterrein de functieaanduiding 'parkeerterrein (p)' toegevoegd waarbij in de planregels is geregeld dat hier maximaal 2 vrachtwagens (trekker/trucks al dan niet met oplegger/trailer) gestald

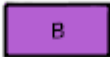
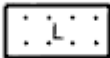
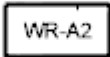
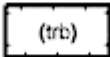
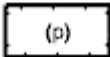
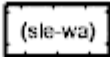
Reparatieplan Buitengebied, Hoevenseweg 26 en statische opslag in kassen

mogen worden. Buitenopslag van pallets wordt niet toegestaan. De pallets dienen binnen de bedrijfsbebouwing opgeslagen te worden. De totale bedrijfsactiviteiten dienen binnen het bestemmingsvlak 'Bedrijf' plaats te vinden. Dit houdt ook in dat de buitenopslag van pallets aan de oostzijde van de bebouwing buiten het bestemmingsvlak (en buiten het oorspronkelijke agrarische bouwvlak), opgeheven dient te worden.

Het resterende gedeelte van de kadastrale percelen krijgt een 'Tuin' bestemming. Op deze gronden mogen geen 'gebouwen en overkappingen' gebouwd worden, alleen 'bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde' ten behoeve van de tuinbestemming. Dit conform de gebruikelijke systematiek.

Nieuwe planverbeelding Hoevenseweg 26:



Plangebied	
	Plangebiedgrens
Bestemmingen	
	Bedrijf
	Tuin
Dubbelbestemmingen	
	Leiding
	Waarde - Archeologie 2
Gebiedsaanduidingen	
	geluidzone - industrie
	kernrandzone
	luchtvaartverkeerzone
Functieaanduidingen	
	transportbedrijf
	parkeerterrein
	specifieke vorm van leiding - water
Bouwvlak	
	bouwvlak

3.3 Aanpassing planregels ten behoeve van Hoevenseweg 26

Toevoegingen bij artikel 5, de bestemming 'Bedrijf':

- Aan artikel 5 'Bedrijf', lid 5.1 ('Bestemmingsomschrijving'), onder a toevoegen: 18 een transportbedrijf, zonder op- en overslag, ter plaatse van de aanduiding 'transportbedrijf'.

- Aan artikel 5 'Bedrijf', lid 5.4.1 ('Strijdig gebruik') toevoegen:
 - i. Het gebruik van gronden en bebouwing ter plaatse van de aanduiding 'transportbedrijf' ten behoeve van:
 - de stalling van vrachtwagens, behalve ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' alwaar stalling van maximaal 2 vrachtwagens (trekkers/trucks al dan niet met oplegger/trailer) mag plaatsvinden;
 - het in werking hebben van koelinstallaties/koelmotoren in, op of bij vrachtwagens, bedoeld voor de koeling van goederen, inclusief eventuele voorkoeling van de laadruimte;
 - op- en overslag van goederen;
 - buitenopslag van pallets;
 - het schoonspuiten en/of wassen van vrachtwagens;
 - reparatie van vrachtwagens, met uitzondering van op dat moment noodzakelijke, zeer ondergeschikte, kleinschalige reparatiehandelingen.

Door de vernietiging van de Raad van State van de agrarische bestemming van Hoevenseweg 26 hebben de planregels specifiek voor de stalling van vrachtwagens bij Hoevenseweg 26 hun toepassing verloren. Vandaar dat –geheel inherent aan de uitspraak van de Raad van State- voorgesteld wordt de betreffende artikeldelen ambtshalve te schrappen.

Bij artikel 3, de bestemming 'Agrarisch', schrappen:

- lid 3.1, onder b, sub 7;
- lid 3.4.5 onder f;
- lid 3.5.1.