



Bonekamp
Advies
Twello

landelijk gebied, bedrijfspuinvesting, woningbouw, stedelijk gebied

Ruimtelijke onderbouwing aanvraag
afwijken van het bestemmingsplan van
Frans Raijmakers Beheer B.V.



Voor de nieuwbouw aan
Kanaalweg 4
te Asten

Provincie Noord Brabant
Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant
Team milieu
Afdeling vergunningen
Stempel datum van ontvangst:



Datum: Twello, 25 maart 2022 (aangevuld 2 april / 16 december 2024)
Auteur: Ing. E.G.M. Bonekamp,
Telefoon: 06 – 106 85 922
Opdrachtgever: Frans Raijmakers Beheer B.V.
Houtbroekdijk 18
5711 PM Someren
Projectnummer: 161202BS

Inhoud

1 Inleiding.....	3
1.2. Leeswijzer	4
2. Planbeschrijving en vigerend planologisch kader	5
2.1. Initiatief	5
2.2 Vigerend planologisch kader	7
2.3 Strijdigheden bestemmingsplan	8
3. Beleidskader	10
3.1. Rijksbeleid	10
3.2 Provinciaal beleid	11
3.3 Gemeentelijk beleid	13
4. Toetsing ruimtelijke-, milieu-, en overige aspecten	15
4.1 Algemeen	15
4.2. Visuele aspecten	15
4.3. Water (grondwater – oppervlaktewater incl. beschermingszone's)	15
4.4. Bodem	19
4.5. Archeologie.....	20
4.6. Ecologie.....	20
4.7. Bedrijven en milieuzonering	20
4.8. Externe veiligheid	21
4.9. Geluid	21
4.10. Luchtkwaliteit / geur.....	21
5. Uitvoerbaarheid.....	23
5.1 Economische en financiële haalbaarheid.....	23
5.2 Planschade.....	23
5.3 Inspraak.....	23
6 Conclusies	23

Bijlage(n)

1. ontwerptekeningen



1 Inleiding

Frans Raijmakers Beheer B.V. beschikt reeds over een bestaande locatie voor de acceptatie, op-overslag en be-verwerking van o.a. bouw en sloopafval. Deze locatie is bekend als het 'overlaad' en is gelegen aan Kanaalweg 4 te Asten. Iets verderop aan de Kanaalweg is de betoncentrale van Raijmakers gevestigd (Kanaalweg 8).

Vanuit het Nimby-project is in 2015-2016 gestart met een herontwikkelingsplan voor de bedrijven aan de Kanaalweg 5, 6, 7 en 8. Dit heeft geresulteerd in een nieuw bestemmingsplan (Asten Kanaalweg 5-8 Westelijke Poort Asten 2016) Dit bestemmingsplan is vastgesteld in 2018.

Het Nimby-project en het bestemmingsplan vormen de basis van een vergunningaanvraag die Frans Raijmakers Beheer B.V. heeft ingediend om de herinrichtingsplannen ook daadwerkelijk te concretiseren en te realiseren.

Onderdeel van de herinrichting- en nieuwbouwplannen vormt de realisatie van een overkapping, diverse keerwanden een weegbrug, omheining en enkele portocabins op het bedrijfsterrein aan Kanaalweg 4. Na beoordeling van de vergunningaanvraag door bevoegd gezag, is gebleken dat een aantal voorgenomen bouwwerken strijdig zijn met het ter plaatse geldende bestemmingsplan.

Aangezien de realisatie van de voorgenomen bouwwerken noodzakelijk is voor een goede bedrijfsvoering en exploitatie van het bedrijfsterrein, dient een ontheffing/ afwijkingsprocedure van het bestemmingsplan te worden gevolgd.

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Asten is voornemens medewerking te verlenen aan de beoogde ontwikkeling door middel van het opstellen van een project-omgevingsvergunning.

Door middel van voorliggende ruimtelijke onderbouwing worden de bouwstenen aangeleverd om de gevraagde ontheffing / afwijking van het bestemmingsplan te kunnen verlenen.

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft uitsluitend betrekking op de locatie Kanaalweg 4 te Asten. Voor de de locatie Kanaalweg 8 (Betoncentrale) zijn er geen veranderingen of strijdigheden met het bestemmingsplan.

Figuur 1.1. Ligging plangebied (bron: www.google.nl)





Kadastrale ligging

Adres inrichting: Kanaalweg 4

Postcode: 7442CH

Plaats: Asten

Kadastrale aanduiding:

Kanaalweg 4

Kadastrale gemeente Asten

Nummers: ATN01-M- 1572, 1573, 1574, 1575, 1576, 1577, 1578, 1579, 1580, 1581 (gedeeltelijk)

1.2. Leeswijzer

Deze rapportage is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt de voorgenomen ontwikkeling toegelicht. In hoofdstuk 3 wordt het relevante beleidskader omschreven.

In hoofdstuk 4 vindt de toetsing van het plan aan ruimtelijke, milieu- en overige aspecten plaats. Hoofdstuk 5 gaat in op de financiële uitvoerbaarheid.



2. Planbeschrijving en vigerend planologisch kader

2.1. Initiatief

Frans Raijmakers Beheer B.V. is voornemens om op het overlaad terrein een aantal bouwwerken te realiseren. Deze bouwwerken zijn noodzakelijk voor een goede bedrijfsvoering en exploitatie. Het betreft de realisatie van de volgende bouwwerken:

1. Een overkapping en 2 portocabins

De overkapping is nodig om afvalstoffen die een ongewenste afvalwaterstroom (hemelwater) tot gevolg kunnen hebben, droog op te kunnen slaan en te kunnen sorteren. Er is een bovenafdichting in de vorm van een overkapping (dak) nodig voor afvalstoffen die potentieel bodembedreigend kunnen zijn en/of uitlogen. Het dak moet voldoende hoog zijn om met een sorteerkraan onder te kunnen werken en een vrachtwagen met een container in te kunnen kiepen. Derhalve is een overkapping ontworpen met een hoogte van 15 meter aan de voorzijde en ca 10 meter hoog achterin.

Het dakvlak van de overkapping wordt voorzien van zonnepanelen, zodat Raijmakers kan bijdragen aan de productie van duurzame energie.

De portocabins worden geplaatst nabij de entree en zijn noodzakelijk voor om de administratieve afhandeling van het transport en de weegbrug te kunnen verzorgen (in-/uitwegen, transportbrieven, visuele inspectie e.d.). Tevens wordt 1 unit gebruikt als schaft- en omkleedgelegenheid voor de medewerkers (toilet, pantry, tafels/stoelen). Er is gekozen voor gestapelde units (bovenop elkaar). Dit is noodzakelijk om van bovenaf goed een partij visueel te kunnen inspecteren (zicht van bovenaf op een voertuig).

2. Diverse keerwanden / legioblokken;

De keerwanden / legioblokken worden opgebouwd uit grote stapelbare betonelementen (vergelijkbaar met lego-stenen). Deze vormen opgestapeld een keerwand waar (bulk) materiaal tegenaan kan worden opgeslagen zoals zand, grond, granulaat maar ook bouw- en sloopafval zoals hout, puin e.d. De blokkenwanden hebben naast de functie als keerwand, tevens een afschermende functie ter beperking van emissie van geluid, stof en zwerfvuil.

De hoogte van de blokkenwanden bedraagt 8 meter. Dit is nodig om voldoende kerende en afschermende werking te verkrijgen.

3. Een weegbrug;

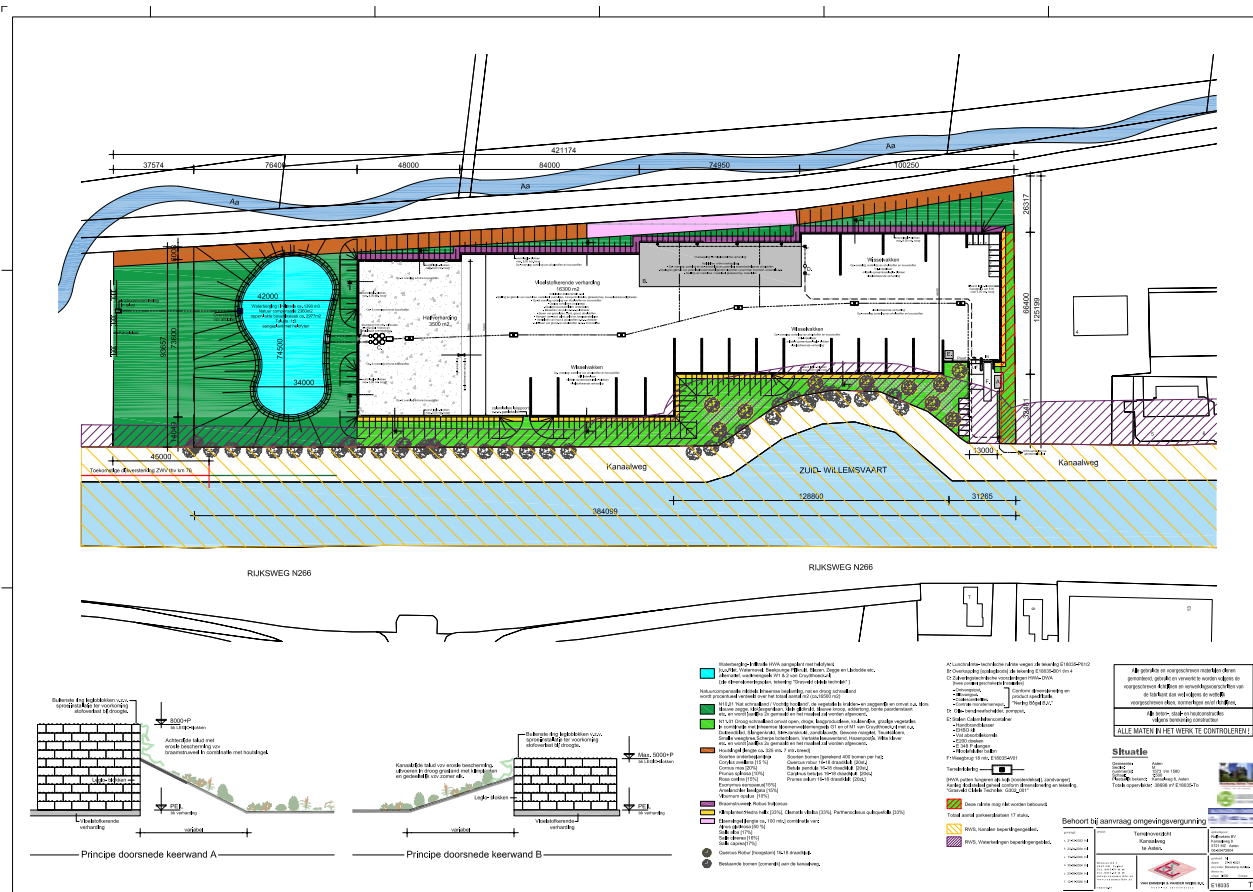
Bij de entree van het bedrijfsterrein wordt een weegbrug geplaatst. Het is van essentieel belang dat de weegbrug bij de entree / uitrit van het bedrijfsterrein aanwezig is. Deze weegbrug is noodzakelijk om het gewicht van ingaande en uitgaande partijen te kunnen bepalen. De weegbrug bestaat uit een prefab betonbak en een weegdek. Deze wordt in de grond geplaatst. De bovenkant van het weegdek is gelijk aan het peil van de terreinverharding.

Onderstaande tekeningen zijn ter illustratie van bovenstaande

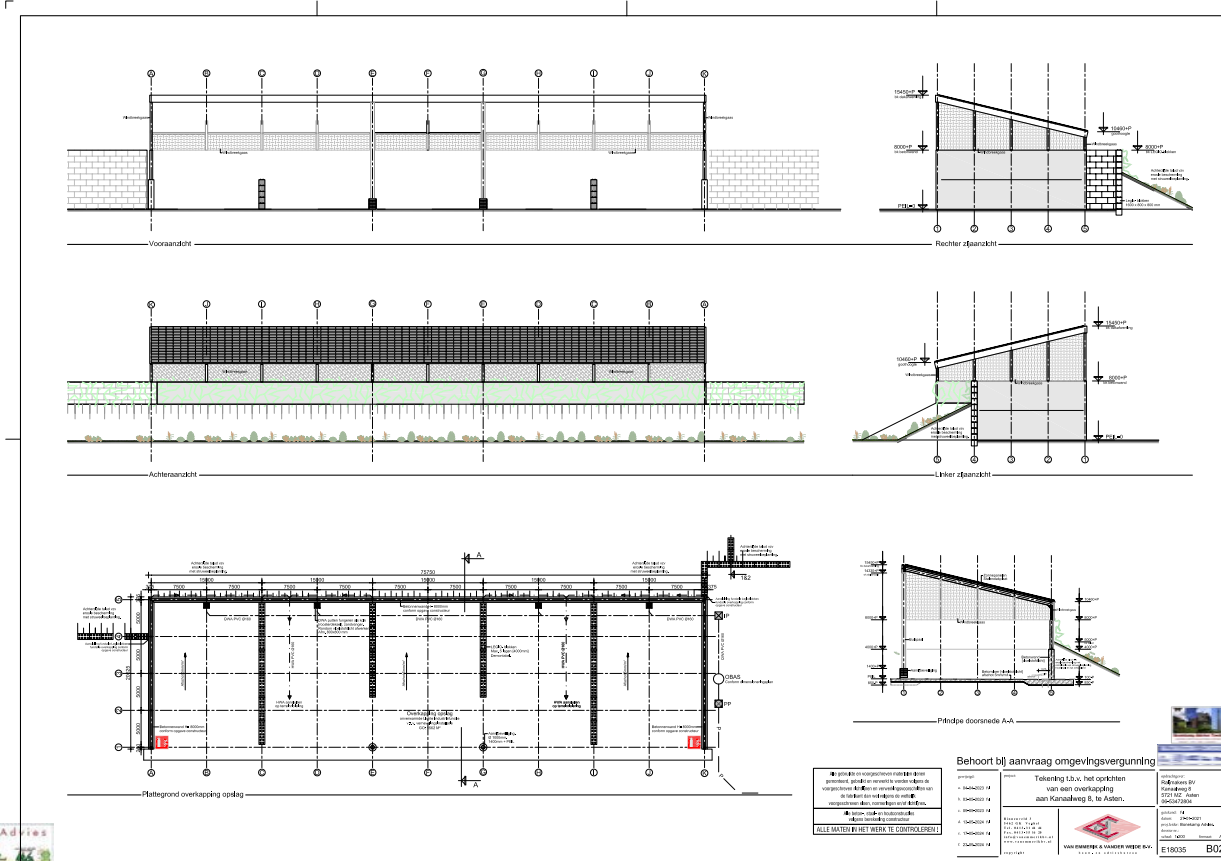
Figuur 1.2 tekeningen voorgenomen indeling en bouwwerken

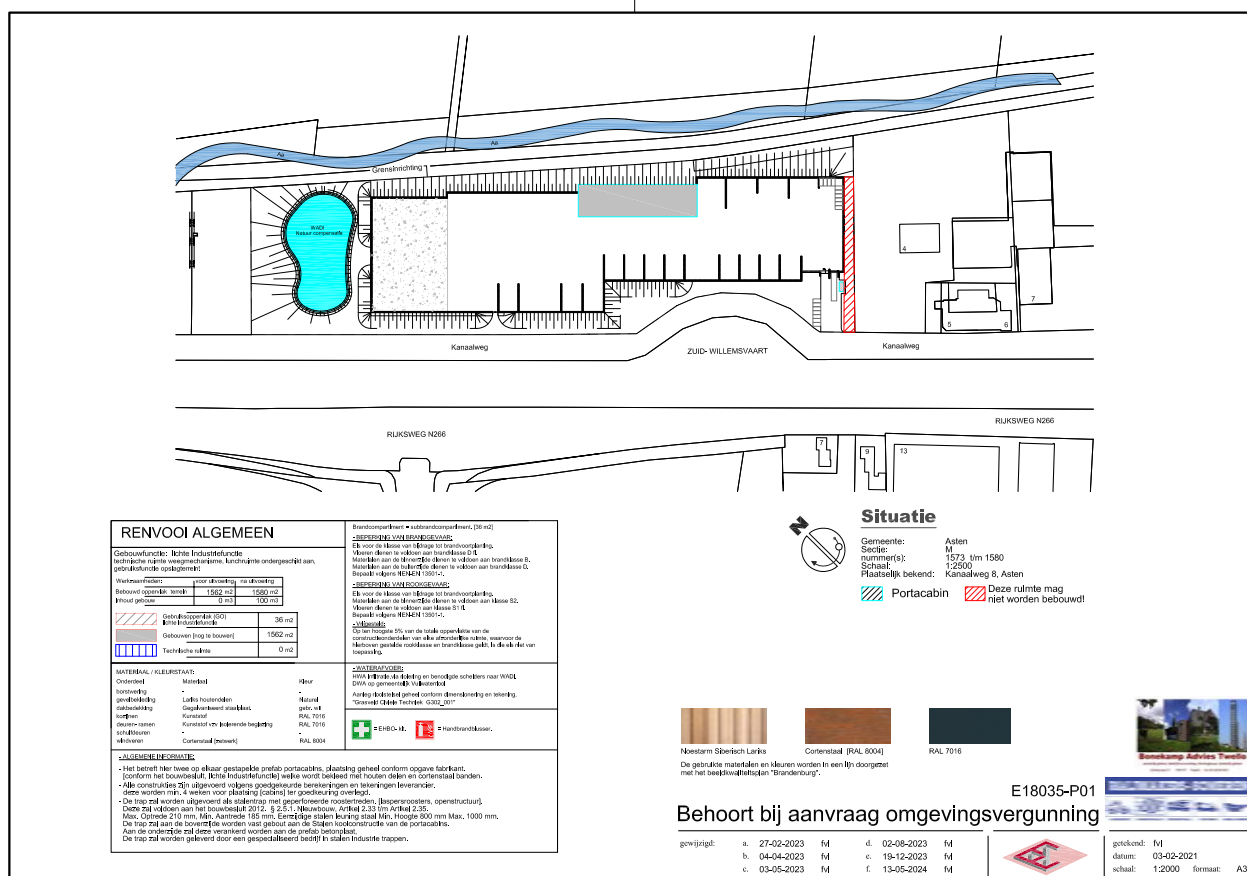
Terreininrichting – indeling:



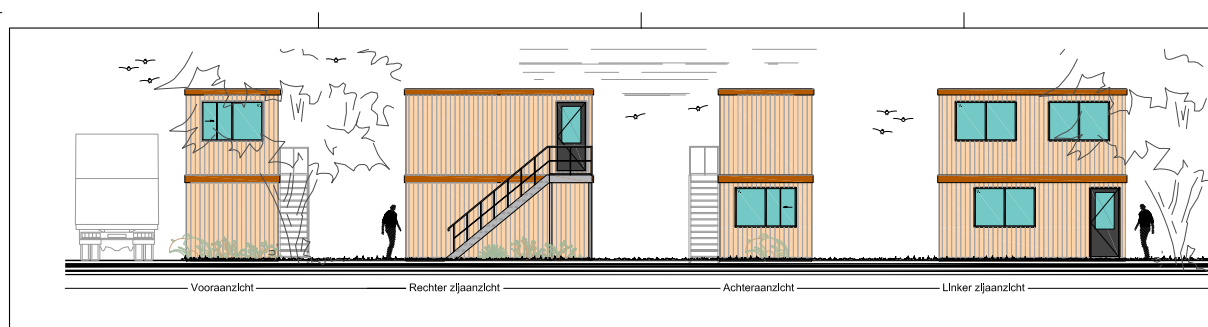


Overkapping en keerwanden:





Portacabins

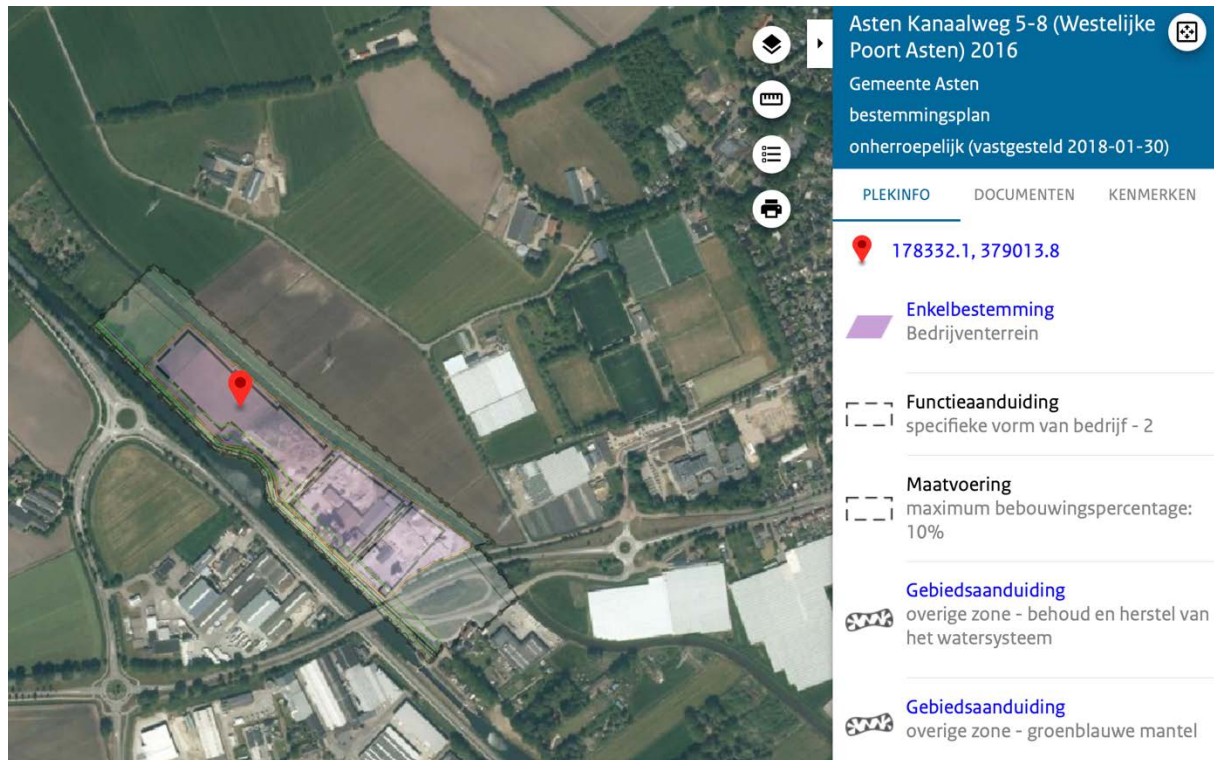


2.2 Vigerend planologisch kader

Het bouwplan is gelegen in het bestemmingsplan 'Asten Kanaalweg 5-8 (westelijke Poort Astén) 2016' op gronden met de enkelbestemming 'Bedrijventerrein', 'Natuur' en 'Verkeer' en de dubbelbestemmingen 'Waterstaat-Waterkering' en 'Natuur-Waterlopen'. Tevens geldt het bestemmingsplan 'Asten Verzamelplan 2019-2' met de gebiedsaanduiding 'Overige zone – regels GRP'.



Figuur 1.3 uitsnede uit de plankaart (verbeelding) [bron: ruimtelijke plannen.nl]



2.3 Strijdigheden bestemmingsplan

Hieronder worden de strijdigheden van de voorgenomen inrichting / bouwwerken ten opzichte van het bestemmingsplan benoemd.

1. Overkapping en portacabins

De overkapping en portocabins worden mogelijk als gebouw beschouwd. Op grond van artikel 3.2.2 mogen gebouwen uitsluitend worden opgericht binnen het bouwvlak. Er is geen bouwvlak aanwezig op deze percelen. Omdat er geen bouwvlak aanwezig is kan er niet getoetst worden aan artikel 3.2.3 bedrijfsgebouwen. Er zal een bouwvlak moeten worden toegekend aan het perceel.

Met betrekking tot de hoogte van de overkapping zal een ontheffing moeten worden verleend voor de toegestane bouwhoogte

2. Keerwanden / legioblokken

Een deel van de te plaatsen keerwanden van legioblokken is gelegen op gronden met de bestemming 'Verkeer'. Op grond van artikel 6.1.1 is het niet toegestaan om bouwwerken op te richten op deze bestemming 'Verkeer' wanneer deze niet ten dienste staan van de bestemming.

Een gedeelte van de keerwanden ligt op gronden met de aanduiding 'Vrijwaringszone – waterkering'. Op grond van artikel 12.8.2 van het bestemmingsplan is het niet toegestaan om binnen deze aanduiding bebouwing op te richten, zonder toestemming van de beheerder van de waterkering.

Met betrekking tot de hoogte van de keerwanden zal een ontheffing moeten worden verleend voor de toegestane bouwhoogte.

3. Weegbrug

De voorgenomen positie van de weegbrug ligt op gronden met de aanduiding 'Vrijwaringszone – waterkering'. Op grond van artikel 12.8.2 van het bestemmingsplan is het niet toegestaan om binnen deze aanduiding bebouwing op te richten, zonder toestemming van de beheerder van de waterkering.

Verder is het op grond van artikel 10.1.1 van het bestemmingsplan niet toegestaan om ondergronds te bouwen.

Conclusie

Een aantal voorgenomen bouwwerken is strijdig met de bestemmingsplanregels. Om medewerking te kunnen verlenen zal een ontheffing / afwijking van het bestemmingsplan nodig zijn.

Het inrichtingsplan van Raijmakers vormt een nadere uitwerking van het resultaat van het Nimby-project uit 2015. Om de destijds gemaakte afspraken tussen de aanwezige bedrijven, gemeente Asten en Provincie Noord Brabant planologisch juridisch te borgen is het vigerende bestemmingsplan tot stand gekomen. Indertijd is zo goed mogelijk geprobeerd de toekomstige wensen en ideeën een plek te geven in het bestemmingsplan, echter was destijds veel nog onduidelijk, waardoor niet alles kon worden voorzien.

Nu de plannen concreet zijn geworden, worden enkele beperkingen van het vigerende bestemmingsplan ook duidelijk. Deze beperkingen zijn voornamelijk gelegen in de bouwregels.

Dit neemt echter niet weg dat het voorliggende inrichtings- uitvoeringsplan van Raijmakers, het resultaat is van de overeengekomen doelstellingen en ambities van het Nimby-project.

3. Beleidskader

In dit hoofdstuk is het vigerend beleid dat van belang is voor het bestemmingsplan kort samengevat. Aangezien het vigerend bestemmingsplan juist is opgesteld om uitvoering te kunnen geven aan het Nimby project uit 2015, is het nationaal beleid niet erg relevant. Voor de volledigheid is hieronder het relevante landelijke beleid wel kort samengevat. In paragraaf 3.2 wordt vervolgens aandacht besteed aan het relevante provinciaal beleid. In paragraaf 3.3 komt het relevante gemeentelijk beleid aan de orde.

3.1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, zijn de principes voor de ruimtelijke inrichting van Nederland vastgelegd. Hoofddoel van de SVIR is Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden. De SVIR vervangt alle voorgaande rijksnota's ten aanzien van ruimte en mobiliteit (waaronder de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit, behalve de Structuurvisie Nationaal Waterplan).

Het rijk heeft drie hoofddoelen geformuleerd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

De hoofdlijn van de SVIR is dat het Rijk op het gebied van de ruimtelijke ordening terugtreedt en dat gemeenten en provincies op dit taakveld een meer prominente rol krijgen. In het SVIR staat centraal dat alleen nog een taak voor het Rijk is weggelegd wanneer sprake is van:

- een onderwerp dat nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de bijv. mainports, brainport en greenports;
- een onderwerp waarvoor internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie of werelderfgoed;
- een onderwerp dat provincie- of landsgrensoverschrijdend is, of een hoog afwentelingsrisico kent of reeds in beheer is bij het Rijk. Bijvoorbeeld het hoofdnetwerk voor mobiliteit (over weg, water, spoor en lucht) en energie, waterveiligheid en de bescherming van gezondheid van inwoners.

Deze drie criteria zijn leidend bij de in de structuurvisie benoemde rijksdoelen en bijbehorende nationale belangen. Voor de gemeente Asten zijn geen directe rijksdoelen benoemd.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, op basis van de Wet ruimtelijke ordening op 22 augustus 2011 het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening vastgesteld. Op 1 oktober 2012 is een wijziging van het Barro vastgesteld. In het Barro zijn regels opgenomen ter bescherming van de nationale belangen, zoals vastgelegd in de SVIR. Deze regels moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijk verordeningen, bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen.



Regels uit het Barro die relevant kunnen zijn voor dit plan betreffen:

- buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Relevantie plangebied

Het plangebied is gelegen langs de Zuid-Willemsvaart. De Zuid-Willemsvaart is aangeduid als rijksvaarweg klasse CEMT-KLASSE II. Hiervoor geldt een vrijwaringszone van 10 meter aan weerszijden van de rijksvaarweg. In het bestemmingsplan is hiervoor de dubbelbestemming 'Waterstaat – Waterkering' opgenomen.

Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' (verder: 'de Ladder') als motiveringseis opgenomen. Doel van de Ladder is het bereiken van een goede ruimtelijke ordening via optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de Ladder vraaggerichte programmering bevorderen. De Ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten, waaronder een herziening van het bestemmingsplan. Sinds 1 juli 2017 is de 'nieuwe' Ladder voor duurzame verstedelijking in werking getreden.

Relevantie plangebied

Het initiatief maakt geen nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk zoals bedoeld in het Bro.

Nationaal Milieubeleidsplan 4

In het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4), "Een wereld en een wil: werken aan duurzaamheid (2001)" wordt de wil uitgesproken om een einde te maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. Het NMP4 heeft een reikwijdte tot 2030 en richt zich in hoofdzaak op enkele hardnekkige milieuknelpunten. De aandacht van dit milieubeleidsplan gaat hoofdzakelijk uit naar de duurzaamheid van de samenleving. Op basis van enkele hardnekkige milieuproblemen (onder andere klimaatverandering en overexploitatie van natuurlijke hulpbronnen) en het uitgangspunt van duurzaamheid is in het NMP4 een vierledige ambitie neergelegd:

- mondiaal: beschikbaarheid natuurlijke hulpbronnen en bescherming biodiversiteit;
- Nederland: natuur en biodiversiteit;
- Nederland: gezond en veilig;
- Nederland: hoogwaardige leefomgeving.

Relevantie plangebied

Het initiatief is in lijn met de doelstellingen van het NMP4

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant

De Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) is op 19 maart 2014 in werking getreden. Deze structuurvisie is een actualisatie van de visie die in 2010 werd vastgesteld. De SVRO geeft aan welke ambities de provincie heeft op het gebied van het provinciale ruimtelijke beleid tot 2025 en hoe ruimtelijke ontwikkelingen een plek kunnen krijgen die aansluit bij de kwaliteiten van Brabant. In de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zijn twee ruimtelijke trends te onderscheiden: de schaalvergroting en de behoefte aan identiteit. De provincie streeft naar een concentratie van verstedelijking, robuuste en aaneengesloten natuurgebieden, concentratiegebieden voor glastuinbouw en intensieve veehouderijen



en voldoende ruimte voor waterberging nu en in de toekomst. De provincie wil duurzaam en zuinig omgaan met de leefomgeving en de ruimte en een goede relatie creëren tussen wonen en werken in de stedelijke omgeving en een groene landelijke omgeving daarbuiten.

De provincie kiest in haar ruimtelijke beleid tot 2025 voor de verdere ontwikkeling van gevarieerde en aantrekkelijke woon-, werk- en leefmilieus en een kennisinnovatieve economie met als basis een klimaatbestendig en duurzaam Brabant. Het principe van behoud en ontwikkeling van het landschap is in de SVRO de 'rode' draad die de ruimtelijke ontwikkelingen stuurt. De SVRO is samen met de Verordening ruimte een middel om de provinciale ruimtelijke visie op Brabant te realiseren.

De SVRO is opgebouwd uit twee delen (A en B) en een uitwerking.

Deel A bevat de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid. Hierin heeft de provincie haar belangen gedefinieerd en ruimtelijke keuzes gemaakt. Ook beschrijft de provincie vanuit welke filosofie ze haar doelen wil bereiken. Die is: 'samenwerken aan kwaliteit'. De provincie realiseert haar doelen op vier manieren: door regionaal samen te werken, te ontwikkelen, te beschermen en te stimuleren.

In deel B beschrijft de provincie vier ruimtelijke structuren: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur. Voor iedere structuur formuleert de provincie ambities en beleid. Per beleidsdoel is aangegeven welke instrumenten de provincie inzet om haar doelen te bereiken.

Omgevingsvisie 'De kwaliteit van Brabant'

Naar verwachting treedt volgend jaar (2023) de Omgevingswet in werking. De Omgevingswet bundelt een groot deel van de wetten en regels op het gebied van de fysieke leefomgeving. Op 14 december 2018 hebben Provinciale Staten, vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet, de Omgevingsvisie 'De kwaliteit van Brabant' vastgesteld. De omgevingsvisie vervangt op termijn de provinciale structuurvisie. In de omgevingsvisie is vastgelegd hoe de Brabantse leefomgeving er in 2050 uit moet zien. Daarbij stelt de provincie tussendoelen voor 2030. De provincie heeft niet precies vastgelegd hoe zij haar doelen wil bereiken. Op deze manier wil zij ruimte bieden aan de inbreng van anderen. Bedoeling is dat de omgevingsvisie verder wordt uitgewerkt in (concrete) programma's.

In de omgevingsvisie geeft de provincie aan wat zij belangrijk vindt voor de verbetering en duurzame ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. De focus ligt daarbij op vier hoofddopgaven, te weten:

- werken aan de energietransitie;
- een klimaatproof Brabant;
- de slimme netwerkstad; en
- een concurrerende en duurzame economie.

Aan de basis van de hoofddopgaven liggen veiligheid, gezondheid en een goede omgevingskwaliteit.

Interim Omgevingsverordening (IOV)

De Structuurvisie Ruimtelijke Ordening en de Omgevingsvisie vormen het kader voor het provinciaal ruimtelijk beleid. De juridische vertaling hiervan is vastgelegd in de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (IOV). De Interim Omgevingsverordening vormt het belangrijkste uitvoeringsinstrument voor de provincie.

Provinciale Staten hebben op 25 oktober 2019 de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant vastgesteld. De Interim Omgevingsverordening vervangt en bundelt een groot aantal provinciale verordeningen. Denk daarbij aan de Provinciale milieuverordening, de Verordening Natuurbescherming, de Verordening Ruimte en de Verordening Water. De Interim Omgevingsverordening is beleidsneutraal van aard. Dat betekent dat er geen nieuwe beleidswijzigingen zijn doorgevoerd, behalve als deze voortvloeien uit vastgesteld beleid, zoals de omgevingsvisie.



De verordening bevat algemene regels waar gemeenten zich aan dienen te houden bij het opstellen van bestemmingsplannen (en in de toekomst omgevingsplannen) en het verlenen van omgevingsvergunningen. Ook wordt geregeld op welke wijze het Regionaal Ruimtelijk Overleg, waarin afspraken worden gemaakt over verstedelijking (wonen, werken en voorzieningen), wordt georganiseerd. Naast deze bindende regels voor gemeenten kent de verordening ook een aantal direct bindende regels voor burgers. Deze regels hebben onder andere betrekking op de ontwikkeling van intensieve veehouderijen.

Strategische Visie Werklocaties

De Strategische Visie Werklocaties beschrijft wat de provincie de komende jaren doet om te zorgen dat bedrijven graag in Brabant blijven én komen. En dat mensen graag in Brabant werken en wonen. Met werklocaties worden gebieden bedoeld waar de nadruk op bedrijvigheid ligt. Het gaat voornamelijk om bedrijven- en industrieterreinen, meubelboulevards, stations- en kantorenlocaties.

Het provinciale beleid richt zich op:

- regionale samenwerking, om vraag en aanbod van bedrijventerreinen en werklocaties af te stemmen met als motto: 'samen naar vitale werklocaties';
- investeren in campussen en werklocaties voor economisch sterke clusters.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 'De Avance' (Asten)

Op 2 februari 2006 heeft de gemeenteraad van Asten de structuurvisie 'De Avance' vastgesteld. Deze visie geeft de hoofdlijnen van de ruimtelijke ontwikkeling van Asten weer tot het jaar 2030. De structuurvisie is zowel een richtinggevend kader als een toetsingskader waarin gewenste en ongewenste ontwikkelingen in de toekomst zijn beschreven. De ruimtelijke vertaling is weergegeven op twee kaartbeelden: een structuurkaart met de bestaande kwaliteiten van de gemeente en de strategiekaart waarin keuzes en ontwikkelingen voor de toekomst zichtbaar zijn gemaakt. Beide kaartbeelden zijn gecombineerd tot een Ruimtelijk Model, waarin de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen voor de komende decennia zijn weergegeven.

Toekomstagenda Asten 2030

Op 27 juni 2017 heeft de gemeenteraad van Asten de Toekomstagenda Asten 2030 vastgesteld. De gemeenteraad heeft samen met inwoners, maatschappelijk middenveld en collegeleden een interactief proces doorlopen om te komen tot het visiedocument 'Toekomstagenda Asten2030'. De vier centrale onderwerpen zijn:

1. Transformatie buitengebied;
2. Vitale kernen;
3. Centrumontwikkeling; en
4. Klimaatbestendig en energieneutraal Asten.

Deze vier centrale maatschappelijke opgaven en een beeld van hoe we die opgaven bestuurlijk en organisatorisch kunnen oppakken staan omschreven.

Structuurvisie Bedrijventerreinen

In de op 13 november 2012 vastgestelde 'Structuurvisie Bedrijventerreinen 2012' worden de hoofdkeuzes van de 'Visie bedrijventerreinen Asten en Someren 2009-2023' en de

Toelichting Asten verzamelplan 2021-2 12



'Centrumvisie' ruimtelijk vertaald en uitgewerkt. De structuurvisie vormt het beleidsmatig kader voor op te stellen bestemmingsplannen.

Een goede samenhang tussen de functionele ontwikkelingen op de bedrijventerreinen wordt erg belangrijk geacht.

De bedrijventerreinen zijn uitermate belangrijk voor het behoud en een positieve ontwikkeling van de economie in Asten. Hiertoe dienen deze terreinen ruimte te bieden voor ondernemersdynamiek.

Hiervoor zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- De uitbreidingsmogelijkheden van het bedrijventerreinareaal zijn beperkt, daarom wordt ingezet op het behoud van de beschikbare locaties en de kwaliteit op de terreinen;
- De bestaande bedrijventerreinen blijven in de toekomst primair behouden als locatie voor de functies die traditioneel op bedrijventerreinen zijn gevestigd;
- Reguliere bedrijvigheid op de bedrijventerreinen ondervindt geen beperkingen ten gevolge van de vestiging van niet-traditionele functies, zoals bijvoorbeeld kantoren, sportscholen etc., die elders niet kunnen worden gevestigd.



4. Toetsing ruimtelijke-, milieu-, en overige aspecten

4.1 Algemeen

De activiteiten (het gebruik) en inrichting van de planlocatie staan niet ter discussie en zijn reeds getoetst en afgewogen in het kader van het vigerende bestemmingsplan. Hier is dan ook geen nadere afweging en onderbouwing voor nodig.

Met betrekking tot 'de knellende bouwregels', wordt hieronder thematisch ingegaan op de milieu- en omgevingsaspecten.

4.2. Visuele aspecten

1. Overkapping en portacabins

Het bouwplan met daarin o.a. de overkapping en de portacabins is door de architect in 2020 besproken met de welstand. In dat overleg is aangegeven dat het bouwplan voldeed aan de redelijke eisen van welstand en in algemene zin als passend werd beschouwd. De voorgenomen overkapping beslaat nog geen 10% van het oppervlak van het bedrijfsterrein. De relatieve impact van de overkapping op de omgeving is dus beperkt. Voor de materialisatie is gekozen voor materialen die passend zijn op een industrieterrein (staal, beton). Er wordt gebruik gemaakt van gedempte kleuren (grijs, antraciet).

Naast de weegbrug worden 2 units boven op elkaar geplaatst. Dit betreft bouwunits die aan de buitenzijde voorzien worden van een bekleding zodat deze een kwalitatief hoogwaardige uitstraling krijgen.

Er is dus veel rekening gehouden met het bereiken van een goede visuele uitstraling.

2. Keerwanden / legioblokken

Uit esthetisch en landschappelijk oogpunt is ervoor gekozen om rondom een groot deel van het terrein een grondwal met beplanting aan te leggen. De keerwanden/legioblokken worden aan de buitenzijde (zichtzijde) aangevuld met voornoemd talud met daarop beplanting.

Er ontstaat zodoende een 'groene kraag' langs de 3 buitenzijden het bedrijfsperceel. Daardoor wordt een groot deel van de bouwwerken (zowel overkapping als keerwanden) aan het zicht onttrokken en gaat het bedrijfsperceel deels op in het landschap.

3. Weegbrug

De weegbrug bestaat uit een prefab betonbak en weegdek die gelijk met het maaiveld komt te liggen. De weegbrug is dus niet zichtbaar. Verdere bespreking van de visuele aspecten is niet nodig.

4.3. Water (grondwater – oppervlaktewater incl. beschermingszone's)

1. Overkapping en portacabins

De overkapping en de portacabins hebben geen nadelige gevolgen voor de waterhuishouding. Het hemelwater (afkomstig van het dak van overkapping en portacabins) is schoon en wordt opgevangen afgevoerd naar de wadi.

De overkapping en de portacabins zijn buiten de waterbeschermingszone's van de Aa en de Willemsvaart gesitueerd. Voor het maken van de rioolaansluiting, zal het bedrijfsriool moeten worden doorgetrokken naar de bestaande riolering in de Kanaalweg. De graafwerkzaamheden



voor deze rioolaansluiting vinden wel plaats in de beschermingszone van de Zuid Willemsvaart ('vrijwaringszone-waterkering'). Verwacht wordt dat het aanleggen van het riool geen negatieve gevolgen heeft voor de beschermingszone. Rijkswaterstaat zal hierover een advies uitbrengen.

2. Keerwanden / legioblokken

De keerwanden en de grondwal aan de noordzijde worden op ruim voldoende afstand van de Aa gepositioneerd. Dit geldt eveneens voor de afstand van de keerwanden en het talud aan de zuidzijde van het perceel, tot aan de Zuid Willemsvaart. Echter geldt langs de zuidzijde nog een gebiedsaanduiding met vrijwaringszone 'waterkering'. De keerwanden en grondwal (met beplanting) heeft geen negatieve effecten op de waterkerende functie van de bestaande oever langs de Zuid Willemsvaart. Daarnaast hebben de blokkenwanden geen noemenswaardige negatieve gevolgen voor het oppervlaktewater en grondwater. In het vigerende bestemmingsplan is reeds rekening gehouden met de aanleg van een grondwal / taluds. De positie en wijze van uitvoering van de voorgenomen keerwanden met grondwal, hebben geen andere of negatieve gevolgen ten opzichte van de vigerende planologische situatie.

3. Weegbrug

De weegbrug is voor een klein deel gesitueerd op de gronden met de aanduiding 'vrijwaringszone-waterkering'. Dit is het gevolg van de meebuigende zone naast de draai-kom in de Zuid-Willemsvaart. De vrijwaringszone 'slingert' daardoor ook in de richting van het terrein van Raijmakers.

De weegbrug bestaat uit een prefab betonbak en weegdek die gelijk met het maaiveld komt te liggen. De inbouwdiepte van de weegbrug is beperkt (80 cm) en de weegbrug heeft een beperkt oppervlak (54 m²). De betonnen weegbak heeft een gewicht van 338.472 kg. De weegbrug heeft geen negatieve effecten op de waterkerende functie van de bestaande oever langs de Zuid Willemsvaart.

8 punten watertoets

Toetsing aan de 8 uitgangspunten van de watertoets

Hieronder is puntsgewijs aangegeven op welke wijze in het plan rekening is gehouden met de 8 uitgangspunten van de watertoets.

1. Voorkomen van vervuiling

Om vervuiling van het open water te voorkomen wordt het terreinwater middels een olieafscheider geleid alvorens wordt geloosd op de wadi. De overloop wordt voorzien van een afsluiter welke dichtgezet kan worden ten tijde van calamiteiten.

2. Wateroverlastvrij bestemmen

Binnen de ontwikkeling wordt er 60 mm waterberging gerealiseerd als compenserende maatregel.

De kans op intrede van hemelwater vanuit de omgeving naar deze locatie niet aan de orde, aangezien het terrein rondom is afgeschermd met hoge keerwanden

Er is geen sprake van woon-of werkvormen waar de noodzaak voor droge voeten een absoluut vereiste is. Het gaat om een opslag en werkterrein, waarbij het niet erg is als er na extreme buien mogelijk korte tijd (plassen) water op staat.

De vloer ligt onder afschot naar binnen toe



Het terrein heeft zelf voldoende bergend vermogen en bij extreem weer zullen de opgeslagen zand, grond, granulaten nog de nodige neerslag absorberen (werkt als een spons).
Voor wateroverlast vanuit de omgeving naar de locatie en vice versa hoeft dus niet te worden gevreesd.

3. Hydrologisch neutraal Ontwikkelen (HNO)

Om ervoor te zorgen dat er niet meer hemelwater richting het Waterschap afstroomt dan voor de ontwikkeling wordt er een wadi gerealiseerd als berging. Deze heeft een overloop richting de kavelsloot aan de achterzijde (westzijde) van het terrein. Het betreft een kavelsloot die door het waterschap is aangegeven als voorkeur lozingspunt.

4. Vuil water en hemelwater scheiden

Er zijn meerdere waterstromen. Deze worden hierna besproken:

Water afkomstig van de vloeistofdichte vloer onder de overkapping:

Op het terreindeel waar potentieel bodembedreigende (afval)stoffen worden op-overgeslagen / bewerkt, is een overkapping aanwezig waardoor een verontreinigde afvalwaterstroom wordt voorkomen. Toch is het niet helemaal uitgesloten dat er een beperkte hoeveelheid afvalwater vrijkomt, bijvoorbeeld door regeninslag (bij harde wind) of doordat er water aanwezig is in de containers die worden leeggekiept en/of percolaatwater uit afvalstoffen. Grote hoeveelheden hemelwater door inregenen zijn niet te verwachten aangezien de open gevel niet volledig westelijk is gelegen.

Er is weinig afvalwater te verwachten vanaf de vloeistofdichte vloer omdat een deel van de onder de overkapping opgeslagen materialen, vocht zal absorberen.

De beperkte vuilwaterstroom die van deze voorziening afkomstig is, wordt opgevangen in putten en een bezinkput verzameld. Van daaruit wordt het vooralsnog per as afgevoerd naar een erkende verwerker. Indien na verloop van tijd blijkt dat de hoeveelheid afvalwater (die van deze voorziening afkomstig is) substantieel is, waardoor afvoer per as niet kostenefficiënter is, zal afvoer middels aansluiting op het vuilwaterriool worden gerealiseerd. Een eventuele aansluiting op het vuilwaterriool zal dan niet eerder gerealiseerd worden, nadat uit een aantal monsternames / analyses is gebleken dat de samenstelling van het afvalwater van gelijkmatige aard is en de verontreinigingsgraad voldoet aan de lozingsseisen die het waterschap stelt aan een lozing op het vuilwaterwaterriool.

Hemelwater afkomstig van verhard buitenterrein:

Op het buitenterrein waar transport en op-overslag van niet potentieel bodembedreigende (afval)stoffen voorkomt, kan het hemelwater enigszins licht verontreinigd raken. Het hemelwater dat op de verharding van het verhard buitenterrein terecht komt, wordt verzameld middels kolken en putten in het bedrijfsriool. Dit bedrijfsriool is voorzien van slibvangput en olie- en benzineafscheider om de eventueel aanwezige lichte verontreiniging uit het afvalwater te filteren. Hierdoor kan, onder normale omstandigheden, dit hemelwater met zo min mogelijk vermenging van vuil, gecontroleerd worden afgevoerd naar de bezinkvijver/wadi.

De dimensionering van de putten en olie-benzineafscheider is afgestemd op de oppervlakte van het terrein en de aard van het afvalwater. Het water wordt na reiniging middels een olie-benzineafscheider / coalescentiefilter geloosd in de berg-bezinkvijver en vervolgens afgevoerd naar de wadi.

Hemelwater opslag schone bouwstoffen buitenterrein:

Voor het hemelwater dat valt op de opgeslagen voorraden bouwstoffen en secundaire grondstoffen (zoals zand, grond, granulaat), zal verreweg het meeste hemelwater absorberen aan deze zand- en



steenachtige stoffen. Zand, granulaat, puin en grond, neemt veel water op. Uit de opslagvakken waar dergelijk materiaal is opgeslagen is normaliter dus geen afvalwaterstroom te verwachten. Eventueel wel uittredend hemelwater wordt geloosd als bodemlozing.

Sanitair afvalwater portocabins

Bij de portacabin komt een beperkte hoeveelheid huishoudelijk afvalwater vrij (toiletten, wasgelegenheid, pantry). Dit water wordt verzameld of in septictank en periodiek afgevoerd naar een verwerker of, mits kostentechnisch efficiënt, aangesloten op de drukriolering.

5. Hergebruik > infiltratie > buffering > afvoer

Binnen het plangebied zijn er geen mogelijkheden tot hergebruik van het hemelwater. Het hemelwater wordt opgevangen en vervolgens afgevoerd naar de wadi. Daar krijgt het de kans om te infiltreren en bufferen. Mocht deze wadi vollopen dan voert deze af via een overloopconstructie naar de kavelssloot.

6. Waterschapsbelangen

Er is een maatwerk waterplan opgesteld waarin alle water belangen maximaal zijn verwerkt. Het ontwerp is in nauwe samenspraak met het Waterschap gemaakt. Het ontwerp waterplan is goedgekeurd door het waterschap. Voor Rijkswaterstaat geldt hetzelfde. Rijkswaterstaat is betrokken in de plannen en zij hebben hun goedkeuring eraan gegeven.

Er wordt ruimte gereserveerd voor het toepassen van waterberging op eigen terrein. Daarnaast wordt de strook tussen de ontwikkeling en de bestaande watergang opnieuw ingericht. Deze inrichting is terug te vinden op de landschappelijke inpassing.

7. Meervoudig ruimtegebruik

Er wordt geen gebruik gemaakt van meervoudig ruimtegebruik. De ontwikkeling bevindt zich in het buitengebied waardoor er geen aanvullende voorzieningen getroffen worden.

8. Water als kans

Door de inpassing van de wadi wordt er gebruik gemaakt van een natuurlijke inpassing van water in het terrein. Dit geeft kansen voor de ontwikkeling van een ecologisch zone ter plaatse van de wadi.

Voor overige informatie over het civieltechnisch ontwerp en de voorzieningen wordt verwezen naar de bijlagen bij de vergunningaanvraag (bijlagen 23 / 24)

De beoogde ontwikkeling heeft geen noemenswaardige negatieve effect op de waterhuishouding.



4.4. Bodem

1. Overkapping en portacabins

De bodem ter plaatse van de planlocatie is verontreinigd als gevolg van het voormalige gebruik als afvalstortplaats. In het verleden is de aard, omvang en ernst van de bodemverontreiniging aan de hand van diverse bodemonderzoeken in kaart gebracht. Tevens is een saneringsplan opgesteld en heeft GS van Noord Brabant een saneringsbeschikking afgegeven. In het vigerende bestemmingsplan is reeds rekening gehouden met het voorgenomen gebruik en de inrichting. Hier is in het vigerende bestemmingsplan reeds goedkeuring voor gegeven.

In het saneringsplan is vastgelegd dat de aanwezige bodemverontreiniging niet zal worden verwijderd. Het bouwplan zal en inrichting zal boven de aanwezige verontreiniging worden gerealiseerd, overeenkomstig het bepaalde in het saneringsplan / saneringsbeschikking. Er wordt een schone leeflaag aangebracht om eventuele contactmogelijkheden met de verontreinigde ondergrond te voorkomen. Daarbovenop wordt op een groot deel van het bedrijfsterrein een verharding aangelegd in de vorm van een vloeistofkerende en vloeistofdichte verharding. Daardoor zijn er al helemaal geen contact-mogelijkheden met de verontreinigde ondergrond. Bovendien wordt door de bodembeschermende voorzieningen (vloeistofkerende en vloeistofdichte vloer) de bodem beschermd tegen eventuele verontreinigingen als gevolg van de activiteiten van Raijmakers.

Plaatsing van de overkapping en portacabins heeft geen gevolgen voor de bodemkwaliteit. Door de aan te brengen schone leeflaag en verharding onder de portacabins, zijn er geen contactmogelijkheden met de verontreiniging.

Eventuele graafwerkzaamheden (fundatie / kabels leidingen) zal geschieden onder de voorwaarden van het saneringsplan.

Kortom; de bodemkwaliteit verzet zich niet tegen realisatie van de voorgenomen bouwwerken.

2. Keerwanden / legioblokken

Voor de te plaatsen keerwanden / legioblokken wordt verwezen naar de bovenstaande motivering. Hiervoor geldt dezelfde redenatie.

3. Weegbrug

De inbouwdiepte van de weegbrug is beperkt (80 cm). Bij het ontgraven van de put voor de weegbrug zal worden gewerkt conform het bepaalde in het saneringsplan. Hierbij wordt opgemerkt dat het hele terrein eerst nog zal worden opgehoogd met een leeflaag. De werkelijke ontgravingsdiepte is dus minder diep dan het huidige peil. Door de te treffen maatregelen zijn er geen belemmeringen voor het plaatsen van de weegbrug.

De beoogde ontwikkeling heeft geen noemenswaardige negatieve effect op de bodemkwaliteit en evenmin heeft de bodemkwaliteit geen negatieve gevolgen voor de voorgenomen ontwikkeling mits de aanwijzingen uit het saneringsplan worden opgevolgd.

4.5. Archeologie

Ten behoeve van het vigerende bestemmingsplan heeft er in 2017 een bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek plaatsgevonden door een gespecialiseerd onderzoeksbureau (Baac BV). Hierbij is de gehele planlocatie onderzocht. De resultaten zijn vastgelegd in het rapport met kenmerk V-16.0273. Betreffend rapport is betrokken bij het opstellen van het vigerend bestemmingsplan. Uit het onderzoek komen de volgende conclusies naar voren

Bureauonderzoek:

- binnen het plangebied zijn geen archeologische waarden aanwezig;
- sporen van nederzettingsterreinen bestaande uit individuele huis- of boerderijplaatsen met erven, afvalkuilen, waterputten en aardewerkstrooiing of grafvelden worden niet verwacht;

Veldonderzoek:

- in de ondergrond zijn geen zandige opduikingen zoals dekzandruggen of duinen aangetroffen, waarop tijdelijk kampementen uit de steentijd kunnen voorkomen. Ook aanwijzingen op het voorkomen van resten uit latere perioden of anderszins archeologische resten zijn niet aangetroffen;
- archeologische resten worden vanwege de bodemverstoringen, lage ligging in het beekdal en erosie niet verwacht en worden derhalve ook niet bedreigd.

Vervolgonderzoek wordt niet noodzakelijk geacht.

De voorgenomen ontwikkelingen hebben geen gevolgen voor de archeologische situatie.

Het aspect archeologie vormt derhalve geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.6. Ecologie

De huidige natuurwaarden zijn in beeld gebracht in het kader van het vigerende bestemmingplan ("Ecologisch onderzoek bedrijventerrein Kanaalweg Asten", BügelHajema, 2016).

Op enkele kilometers (4,5 Km) afstand liggen verschillende Natura 2000- gebieden. Deze gebieden liggen op zodanige afstand dat geen sprake zal zijn van directe hinder door bijvoorbeeld verstoring als gevolg van voorgenomen ontwikkelingen. In het plangebied zijn geen beschermde flora en fauna aanwezig.

Zoals eerder gezegd komt er een 'groene kraag' rondom het bedrijfsperceel. Er wordt fors geïnvesteerd in landschappelijke inpassing welke wordt gebaseerd op het in het moederplan (nimby-project) opgenomen landschapsplan (Bijlage 2 bij de regels: Plan voor landschappelijke inpassing en beeldkwaliteit).

Er is een gedetailleerd landschapsplan opgesteld door Kanters groenvoorziening waarin de uitgangspunten van het moederplan enerzijds concreet zijn uitwerkt en anderzijds wordt geborgd dat wordt voldaan aan het bestemmingsplan en beleidskaders van de gemeente Asten.

De beoogde ontwikkeling verstrekt de groenstructuur en geeft een kwaliteitsimpuls aan de landschappelijke inpassing.

4.7. Bedrijven en milieuzonering

De voorgenomen ontwikkelingen hebben geen gevolgen voor het aspect bedrijven en milieuzonering en behoeft dan ook geen verdere bespreking.



4.8. Externe veiligheid

De voorgenomen ontwikkelingen hebben geen gevolgen voor het aspect externe veiligheid en behoeft dan ook geen verdere bespreking.

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.9. Geluid

De akoestische situatie op de planlocatie is in beeld gebracht door middel van 2 onderzoeken die zijn opgesteld in het kader van het vigerende bestemmingsplan. Dit betreffen de rapporten “Akoestisch onderzoek ondersteuning NIMBY-project uitbreiding bedrijven Asten” (KWA Bedrijfsadviseurs B.V., 2016) en het onderzoek naar wegverkeer “Notitie Akoestisch onderzoek bedrijventerrein Kanaalweg” (BügelHajema, 2017). In beide onderzoeken is het gebruik van de locatie door Raijmakers in een vergelijkbare opzet als thans wordt aangevraagd, meegenomen.

In 2019 heeft gemeente Asten aanvullend nog akoestische gegevens van Raijmakers opgevraagd in verband met het opnieuw vaststellen van de geluidzone (industrielawaai) t.b.v. het geluidgezoneerd industrieterrein.

In de geluidsonderzoeken die bij de vergunningaanvraag gevoegd zijn is reeds rekening gehouden met de afschermende werking van de voorgenomen te realiseren keerwanden en grondwallen rondom een groot deel van het bedrijfsterrein. Tevens is bij het onderzoek in het kader van het vaststellen van de geluidzone (2019) rekening gehouden met de eventuele bouw van een overkapping.

De resultaten van de beoordeling tonen aan dat als gevolg van de overkapping minder geluidemissie naar de omgeving is te verwachten.

De geluidbijdrage vanuit Raijmakers verbeterd dus ten opzichte van de oude (niet overkapte) situatie. Uit de onderzoeken blijkt dat de activiteiten en voorgenomen bedrijfsopzet van Raijmakers inpasbaar is in de geluidzone en derhalve vergunbaar is. Dat betekent dat voldaan wordt aan de geluidsnormen.

4.10. Luchtkwaliteit / geur

De voorgenomen ontwikkelingen hebben geen gevolgen voor het aspect luchtkwaliteit en/of geur en behoeft dan ook geen verdere bespreking.

Het aspect luchtkwaliteit / geur vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.11. verkeer – parkeren

De inrichting van Frans Raijmakers Beheer B.V. heeft geen verkeersaantrekkende werking waarvoor extra parkeervoorzieningen noodzakelijk zijn. Het terrein kent een arbeidsextensief gebruik. Bij het overlaadstation zijn ongeveer 5 medewerkers werkzaam en deze komen niet allemaal met een auto, een aantal medewerkers carpoolt namelijk. Er komen nauwelijks bezoekers bij de inrichting. Daarvoor zijn er maar zeer beperkt parkeerplaatsen nodig.

Volgens de gemeentelijke parkeernorm (nota Parkeernormen 2016) dienen er bij toevoeging van circa 1520m² bruto vloeroppervlak (overkapping en units) op grond van een parkeernorm van 1,1 afgerond 17 parkeerplaatsen te worden aangelegd. Dit is veel meer dan op grond van de huidige feitelijke personele bezetting en bezoekers noodzakelijk is. In de toekomst wordt eveneens geen toename verwacht van de parkeerbehoefte.

Met de gemeente is overeengekomen dat nabij de entree 7 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De overige 10 parkeerplaatsen zijn ten allen tijde als backup aanwezig op het verharde buitenterrein, zodat ook bij een eventueel toekomstige wijziging van de parkeerbehoefte, voldoende plekken op eigen terrein beschikbaar zijn.



Ontsluiting - verkeer

Voor wat betreft verkeersaspecten is het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) en de Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom (ASVV 2012) van toepassing.

Op grond van dit beleid dient de minimale wegbreedte bij twee richtingen verkeer 4,8 meter te bedragen, ideaal profiel is echter een wegbreedte van 5,8 meter. Wegen moeten toegankelijk zijn voor de vuilniswag en brandweerwag. Hiervoor geldt een doorruimbreedte van 3,5 meter. Doodlopende wegen moeten voorzien zijn van draaicirkels. Deze eisen vloeien voort uit het beleidsstuk 'Blusvoorziening en bereikbaarheid' van Brandweer Nederland.

Met de invulling van het plangebied is hiermee als volgt rekening gehouden;

- De initiatiefnemer zorgt zelf voor de opwaardering van de Kanaalweg. De uitvoering van deze werkzaamheden zijn een gevolg van de gemaakte afspraken met Provincie, Gemeente Asten en Rijkswaterstaat, in het kader van het Nimby Project. De weg voldoet aan de uitgangspunten die de wegbeheerder hieraan heeft gesteld. Het ontwerp en de wijze van uitvoering is reeds beoordeeld en akkoord bevonden door de wegbeheerder.
- Het plangebied wordt ontsloten vanaf de Kanaalweg. Hiervoor is een inritbreedte van circa 11 meter gereserveerd, exclusief open ruimte naast de inrit en haakse parkeervakken.
- Het zicht op de Kanaalweg vanaf het bedrijfsterrein en vice versa, ter plaatse van de in-uitrit is goed. Er kan voorbij de bomenrij gekeken worden. Hierbij wordt opgemerkt dat dit gedeelte van de Kanaalweg vrijwel uitsluitend gebruikt zal worden voor bestemmingsverkeer van- en naar Raijmakers.
- Na de planlocatie, gaat de Kanaalweg over in een onverharde weg, vanuit Noordelijke richting (naar het zuiden) is er nauwelijks verkeer. Dit geldt voor nu en in de toekomst.
- Het bedrijfsterrein van Frans Raijmakers Beheer B.V. heeft een directe ontsluiting op de openbare weg en een goede aansluiting op de omliggende wegen. Daardoor is het bedrijf altijd goed bereikbaar.
- Het is niet te verwachten dat vrachtwagens op de openbare weg moeten wachten totdat deze het eigen terrein op kunnen, omdat vrachtwagens gemakkelijk het terrein op kunnen komen en het terrein groot genoeg is om meerdere vrachtwagens tegelijk te kunnen ontvangen.
- De omvang van de inrichting (verkeersbewegingen per dag) geeft ook voor de toekomst geen aanleiding te veronderstellen dat verkeersopstoppen zullen plaatsvinden.

Ten aanzien van de verkeersontsluiting en de verkeersveiligheid kan dan ook worden geconcludeerd dat er geen belemmeringen bestaan voor deze ontwikkeling.



5. Uitvoerbaarheid

5.1 Economische en financiële haalbaarheid

De kosten voor het opstellen van voorliggende ruimtelijke onderbouwing en de realisatie zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De kosten voor het volgen van de procedure zullen via de gemeentelijke legesverordening aan de initiatiefnemer worden doorberekend.

5.2 Planschade

Met betrekking tot de eventuele kans op planschade wordt het volgende opgemerkt

- de afwijkingen van het vigerende bestemmingsplan is minimaal;
- er zijn negatieve voor het milieu en de omgeving;
- de voorgenomen bouwwerken hebben geen grote impact op de omgeving;
- het kleurgebruik en materialisatie van de overkapping en portacabins is neutraal;
- de ontwikkeling is passend in de omgeving en omliggende functies (industrie);

Er is geen aanleiding te veronderstellen dat eventuele planschade zal ontstaan

5.3 Inspraak

Het planvoornemen wordt conform de procedure ter inzage gelegd. Gedurende de inzagetermijn kan een ieder reageren op het planvoornemen en zijn of haar zienswijzen indienen.

6 Conclusies

Vooralsnog bestaan er geen belemmeringen voor het verlenen van medewerking aan het initiatief. Wij geven het bevoegd gezag in overweging in te stemmen met de plannen en medewerking te faciliteren middels de daarvoor bedoelde procedures en instrumenten.



Bijlage 1: ontwerptekeningen





Bonekamp Advies Twiella
 General project and planning, engineering, technical project
 (established 1977) - 1900 - 100 0000 0000

GRASVELL
 CIVILTECH TECHNICAL





Situatie

Aster M Gemeente: Sectie:

nummer(s):	t/m	1580
Schaal:	1.2500	

Plaatselijk bekend: Kanaalweg 8, Asten

Overlapping Deze ruimte mag niet worden bebouwd

[illegible]

STAATSCHE BEHEERENINGEN WORDEN 3 WEKEN VOOR AANVANG BOUWERKZAAMHEDEN TER GOEDKEURING OVERLEGD

Behoort bij aanvraag omgevingsvergunning

E18035-B0`



gewijzigd:

3. 04-04-2023 M

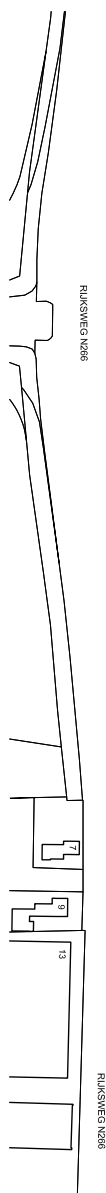
d. 13-05-2024 W

getekend: **fw**

•





[illegible]

Behoort bij aanvraag omgevingsvergunning

E18035-P01

gewijzigd:	a.	27-02-2023	fm	d.	02-08-2023	fm
b.	04-04-2023	fm	c.	19-12-2023	fm	
c.	03-05-2023	fm	f.	13-05-2024	fm	

getekend: **ml**
 datum: **03-02-2021**
 schaal: **1:2000** format: **A3**



