

**Bestemmingsplan
Woonwagenlocatie**

Terraweg te Best

INZICHT
&
OVERZICHT

Bestemmingsplan Woonwagenlocatie Terraweg te Best

Opdrachtgever : Gemeente Best
Raadhuisplein 1
5683 EA BEST

Projectnummer : 20130295-00

Status rapport / versie nr. : Vastgesteld

Datum : juli 2016

Opgesteld door : S. Spapens

Gecontroleerd door : M.H. van der Wielen

Voor akkoord : S. Spapens

Paraaf :



Versie nr.	Datum	Omschrijving	Opgesteld door	Gecontroleerd door
D01	08-05-2015	Definitief voorontwerpbestemmingsplan	SSp	MW
D02	19-01-2016	Definitief ontwerpbestemmingsplan	SSp	MW
D03	18-07-2018	Vastgesteld bestemmingsplan	SSp	HW

INHOUD

blz.

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Beschrijving plangebied	4
1.3	Geldend bestemmingsplan	4
1.4	Bij het plan behorende stukken	5
1.5	Leeswijzer	6
2	BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE	7
2.1	Ontstaansgeschiedenis	7
2.2	Ruimtelijke beschrijving	8
2.3	Functionele beschrijving	9
3	PLANOLOGISCH KADER	10
3.1	Rijksbeleid	10
3.2	Provinciaal beleid	13
3.3	Gemeentelijk beleid	22
4	PLANBESCHRIJVING	28
4.1	Planuitgangspunten	28
4.2	Planbeschrijving	29
5	MILIEUHYGIËNISCHE EN PLANOLOGISCHE VERANTWOORDING	32
5.1	Bodem	32
5.2	Geluid	35
5.3	Luchtkwaliteit	36
5.4	Externe veiligheid	38
5.5	Bedrijven en milieuzonering	43
5.6	Geurhinder	46
5.7	Kabels en leidingen	47
5.8	Water	47
5.9	Flora en fauna	48
5.10	Archeologie en cultuurhistorie	51
5.11	Vliegveld Eindhoven	53
5.12	Besluit milieueffectrapportage	57
6	HET BESTEMMINGSPLAN	58
6.1	Het juridische plan	58
6.2	Beschrijving van de bestemmingen	58
7	HAALBAARHEID	61
7.1	Financieel	61
7.2	Maatschappelijk	61

Bestemmingsplan
Woonwagenlocatie
Terraweg te Best

20130295-00
juli 2016
blad 2

SEPARATE BIJLAGEN

- 1 Inventarisatiegegevens d.d. 18 november 2013;
- 2 Relatie kindplaatsen en hoofdstandplaatsen
- 3 Verkennend bodemonderzoek, AGEL adviseurs, d.d. 12 december 2013
- 4 Nader bodem- en asbestonderzoek, AGEL adviseurs, d.d. 22 januari 2015
- 5 Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder, AGEL adviseurs, d.d. januari 2016
- 6 Onderzoek luchtkwaliteit, AGEL adviseurs, d.d. 4 maart 2015
- 7 Quicksan Flora en faunawet, AGEL adviseurs, d.d. 6 maart 2015
- 8 Compensatieplan, AGEL adviseurs, d.d. 11 december 2015
- 9 Waterparagraaf, AGEL adviseurs, d.d. 6 maart 2015
- 10 Petitie woonwagenbewoners, d.d. 27 mei 2014.
- 11 Nota vooroverleg en inspraak, gemeente Best
- 12 Nota zienswijzen, gemeente Best

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Sinds de opheffing van de Woonwagenwet in 1999 zijn gemeenten verantwoordelijk voor de huisvesting van woonwagenbewoners. Deze verantwoordelijkheid vloeit voort uit de Grondwet. De gemeente Best neemt deze verantwoordelijke taak serieus en is zich er van bewust dat de ontwikkelingen op beide woonwagenlocaties binnen Best (Vogelkers en Terraweg) integraal bekeken moeten worden.

Daarnaast is het wettelijk verplicht om bestemmingsplannen binnen de gemeente up-to-date te houden. Aangezien de termijn van 10 jaar reeds is overschreden voor het bestemmingsplan aan de Terraweg, is een herziening van dit verouderde plan noodzakelijk. Daarnaast sluit de feitelijke situatie niet langer aan bij het geldende planologische regime.

De notitie 'Huisvestingsbeleid woonwagenbewoners 2012' vormt grotendeels de basis voor voorliggend bestemmingsplan. Onderdeel van dit beleid is tevens de aanleg van een 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute. In paragraaf 4.1 wordt in gegaan op de inhoudelijke uitgangspunten voor de Terraweg.

Voorliggend bestemmingsplan biedt een actueel juridisch en planologisch afwegingskader voor toekomstige ontwikkelingen op de woonwagenlocatie aan de Terraweg in Best. Het plan voldoet daarnaast aan de vormvereisten van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).



Luchtfoto woonwagenlocatie Terraweg met globale aanduiding van het plangebied (Bron: Bing Maps)

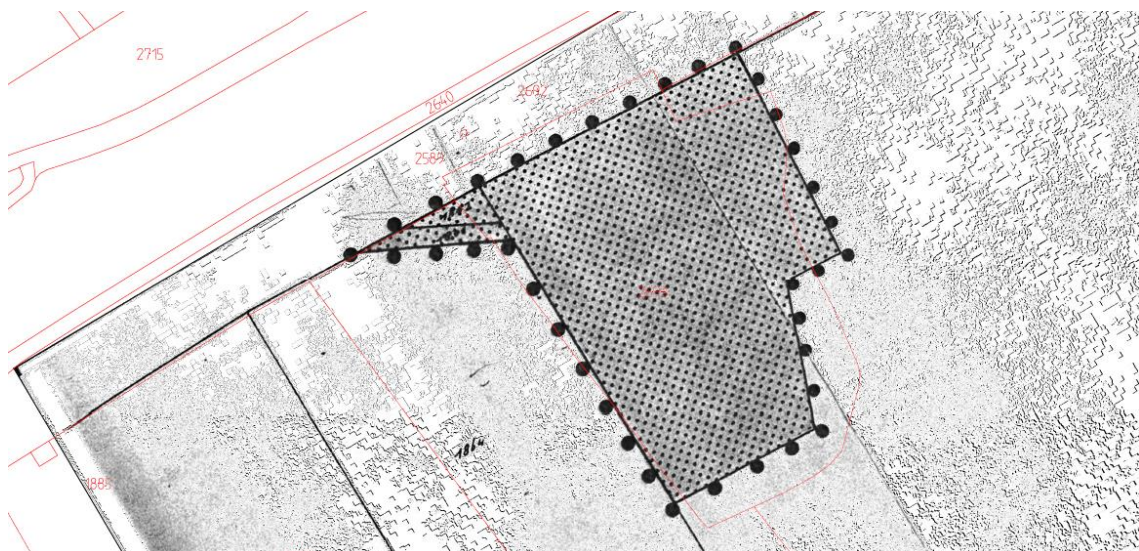
1.2 Beschrijving plangebied

Binnen de gemeente Best bevinden zich twee woonwagenlocaties: aan de Vogelkers en aan de Terraweg. Voorliggend bestemmingsplan heeft uitsluitend betrekking op de locatie aan de Terraweg. Deze woonwagenlocatie bevindt zich ten oosten van de rijksweg A2 en wordt omringd door bossen die onderdeel zijn van de ecologische hoofdstructuur. De woonwagenlocatie wordt ontsloten op de Terraweg, die parallel aan het Wilhelminakanaal loopt. De Terraweg staat in verbinding met de Ekkersweijer (richting Aquabest) en de Eindhovenseweg Zuid. De Eindhovenseweg Zuid is een belangrijke ontsluitingsroute naar Eindhoven. De voorgaande afbeelding geeft inzicht in de ligging van de woonwagenlocatie. Het plangebied betreft de huidige, en toegezegde standplaatsen, en de nieuwe 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute van de woonwagenlocatie op de Ekkersweijer.

1.3 Geldend bestemmingsplan

1.3.1 Bestemmingsplan 'Woonwagencentrum gemeente Best'

Voor het plangebied geldt grotendeels het bestemmingsplan 'Woonwagencentrum gemeente Best'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld in 1976 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant op 23 maart 1977. Het toenmalige woonwagencentrum is geheel bestemd tot 'Woonwagencentrum'. De grens van het toenmalige woonwagencentrum is inmiddels overschreden, waardoor de feitelijke situatie in strijd is met het vigerende bestemmingsplan. Voor het deel van de woonwagenlocatie die buiten de begrenzing valt van het bestemmingsplan 'Woonwagencentrum gemeente Best' geldt het bestemmingsplan 'Natuur- en recreatiegebied Ekkersweijer'. Dat bestemmingsplan wordt besproken in paragraaf 1.3.2.



Uitsnede plankaart bestemmingsplan 'Woonwagencentrum gemeente Best' (in rood kadastrale eigendommen)

In het bestemmingsplan 'Woonwagencentrum gemeente Best' is de mogelijkheid opgenomen voor de aanleg van maximaal 1.000 m² recreatieterrein, de aanleg van maximaal 2.000 m² werkterrein en de plaatsing van maximaal 30 woonwagens. Daarnaast biedt het bestemmingsplan ruimte voor bergingen, sanitaire voorzieningen, een centrumgebouw, een gebouw ten behoeve van overloopplaatsen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Het gezamenlijke oppervlakte van de diverse gebouwen mag niet meer bedragen dan aangegeven in onderstaande tabel.

Gebouw	Maximale oppervlakte
Bergingen en gebouwen t.b.v. sanitaire voorzieningen	600 m ²
Centrumgebouw en gebouwen ten behoeve van overloopplaatsen	450 m ²
Centrumgebouw	400 m ²

De bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 3,5 meter. Daarnaast is bepaald dat de afstand van een gebouw tot een bestemmingsgrens ten minste 2,5 meter moet bedragen. Tot slot zijn er ook nog specifieke gebruiksregels opgenomen voor het recreatieterrein en het werkterrein.

In de huidige situatie wordt het maximaal toegestane aantal woonwagens inmiddels overschreden. Hetzelfde geldt voor de maximale oppervlakte aan bergingen (600 m²). Formeel is er op de woonwagenlocatie geen ruimte voor enige uitbreiding. Het huidige bestemmingsplan biedt derhalve onvoldoende juridische handvaten voor toekomstige aanvragen.

1.3.2 Bestemmingsplan 'Natuur- en recreatiegebied Ekkersweijer'

De gronden rondom de bestemde woonwagenlocatie zijn opgenomen in het bestemmingsplan 'Natuur- en recreatiegebied Ekkersweijer'. Dat bestemmingsplan is vastgesteld op 24 oktober 2005 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 18 juni 2006. De Raad van State heeft op 9 mei 2007 een definitieve uitspraak gedaan.

In dat bestemmingsplan zijn de gronden rondom de woonwagenlocatie bestemd tot 'Natuur'. Woonwagenstandplaatsen zijn niet toegestaan binnen deze bestemming. Ook een 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute is niet mogelijk op gronden met een natuurbestemming.

1.3.3 Conclusie

In de huidige situatie is er ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan 'Woonwagencentrum gemeente Best' onder andere sprake van een overschrijding van de plangrenzen en een overschrijding van de maximale oppervlaktematen en de maximale bouwhoogten. Binnen het aangrenzende bestemmingsplan 'Natuur- en recreatiegebied Ekkersweijer' zijn woonwagenstandplaatsen en een 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute niet mogelijk. Het opstellen van een nieuw bestemmingsplan, zoveel mogelijk afgestemd op de huidige locatie, is derhalve noodzakelijk gebleken. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een actuele regeling voor de woonwagenlocatie in Best, inclusief de nieuwe calamiteitenroute. Om inzicht te krijgen in de verschillen tussen dit bestemmingsplan en het vigerende bestemmingsplan wordt verwezen naar hoofdstuk 4.

1.4 Bij het plan behorende stukken

Dit bestemmingsplan bestaat uit drie delen: een verbeelding waarop onder meer de bestemmingen in het plangebied zijn aangegeven, regels waarin de voorwaarden voor de op de verbeelding vermelde bestemmingen zijn opgenomen en een toelichting waarin de achtergronden van het bestemmingsplan zijn beschreven. De verbeelding vormt samen met de regels het bindende deel van het bestemmingsplan. In de toelichting worden de keuzes die in het bestemmingsplan zijn gemaakt nader gemotiveerd en verantwoord. Hierin staat ook beschreven wat het vigerende beleid inhoudt en met welke milieuaspecten rekening is gehouden. De resultaten van de uitgevoerde onderzoeken worden hierin beschreven. Omdat voorliggend bestemmingsplan slechts enkele ontwikkelingen mogelijk maakt, ligt de nadruk op het beheer en behoud van de bestaande bebouwde omgeving.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze toelichting wordt de bestaande situatie beschreven, waarna in hoofdstuk 3 een beschrijving volgt van de relevante beleidsstukken. Hoofdstuk 4 beschrijft vervolgens de gemaakte keuzes in het plan en in hoofdstuk 5 wordt aandacht besteed aan de relevante milieuhygiënische aspecten. In hoofdstuk 6 en 7 komen achtereenvolgens de juridische opzet en de haalbaarheid van het plan aan de orde.

2 BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE

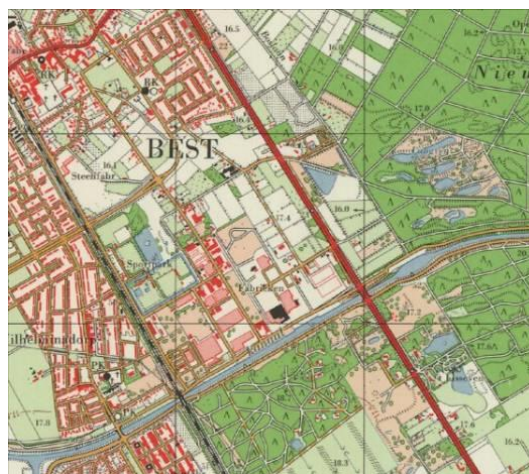
2.1 Ontstaansgeschiedenis

De gemeente Best ligt op de zandgronden van het Brabants plateau. Onder invloed van wind ging zand verstuiven. Te midden van een relatief vlakke dekzandvlakte werden enkele zeer grote dekzandruggen van zuidwest naar noordoost gevormd. De kern Best ligt, evenals de buurtschappen Aarle en De Vleut, aan de rand van zo'n dekzandrug. De gevormde dekzandruggen werden op enkele plekken doorbroken door beken. Op sommige plekken op zo'n dekzandrug ontstonden tevens enkele vennen, ook wel weijers of weyers genoemd. De naam Ekkersweijer herinnert hier nog aan.

In Best wordt een drietal landschappelijke eenheden onderscheiden die bepalend zijn voor de ruimtelijke verschijningsvorm: het broekontginningenlandschap in het noorden (moerassige gronden en blauwgraslanden), het kampenlandschap in het midden (kleinschalige akkerlanden, omgeven door houtsingels en houtwallen) en het heidelandschap (heideontginnings- en heidebebossingslandschap) in het zuiden.



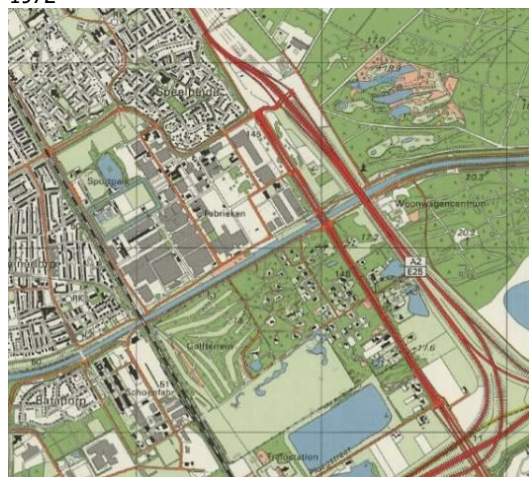
1953



1972



1984

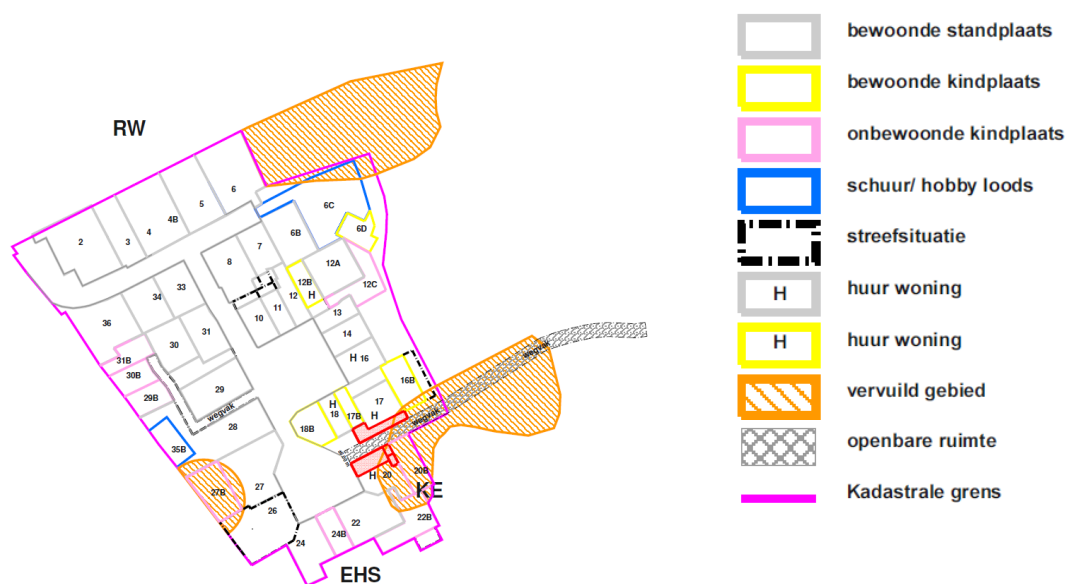


1991

De woonwagenlocatie aan de Terraweg bevindt zich in het heidelandschap en wordt omgeven door grote bosgebieden. Op de historische kaarten is te zien dat bebouwing in het plangebied pas laat op gang kwam. Pas in 1991 is er voor het eerst sprake van de aanduiding 'woonwagenlocatie' ter plaatse. Dit betekent overigens niet dat eerder geen woonwagens ter plaatse gesitueerd waren. Reeds in de jaren '70 waren er ter plaatse al 20 woonwagens aanwezig. Deze 20 woonwagens bevonden zich op een kleine oppervlakte, waardoor het woonwagencentrum beperkt bleef in omvang. In 1976 heeft de gemeente Best het nu geldende bestemmingsplan vastgesteld teneinde uitbreiding mogelijk te maken. Op dat moment is de woonwagenlocatie ook als zodanig erkend.

2.2 Ruimtelijke beschrijving

De woonwagenlocatie aan de Terraweg biedt plaats aan 43 'plaatsen' (zie de volgende afbeelding). Op één van deze standplaatsen is geen woonwagen toegestaan, maar wordt ruimte geboden aan een andere functie; te weten een timmerwerkplaats (standplaats 6C). Op de gecombineerde standplaats 28/35B is een loods voor het hobbymatig houden van paarden toegestaan. Onderdeel van deze 42 standplaatsen zijn enkele kindplaatsen¹. Een kindplaats is een woonwagenstandplaats die bestemd is voor de huisvesting van één van de kinderen (met bijbehorende gezinsleden) van de hoofdbewoner. Deze relatie is verplicht en vastgelegd in overeenkomsten. Een overzicht van de kindplaatsen in relatie tot de hoofdstandplaatsen zijn in de bijlage weergegeven. Het verhuren van de kindplaats aan derden is derhalve niet mogelijk.



Overzicht toekomstige woonwagenstandplaatsen op de Terraweg

De stedenbouwkundige opzet van de woonwagenlocatie is overzichtelijk. Er is slechts één toegang. Deze toegang bevindt zich aan de noordwestzijde, naast standplaats nummer 2. Één weg doorkruist de woonwagenlocatie en ontsluit de diverse standplaatsen. Aan het 'eind' maakt deze weg een lus. De gemeente Best is voornemens om de woonwagenlocatie op een tweede plek te ontsluiten. Deze 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute is ook meegenomen in voorliggend bestemmingsplan en zal aansluiten op deze 'lus'.

¹ Niet alle 'bewoonde' kindplaatsen zijn bewoond. Het gaat hier echter om een kindplaats, waarvoor vergunningen zijn afgegeven, dan wel toezeggingen zijn gedaan.

Daarnaast komen op twee plaatsen groenvoorzieningen voor. Deze groenvoorzieningen zijn voorzien van bomen, wat verwijst naar de historie van het gebied, als bosgebied. Op de centraal gelegen groenvoorziening zijn tevens enkele speelvoorzieningen aanwezig. Het open gebied, aan de westzijde van de woonwagenlocatie, is in gebruik als uitloopgebied voor enkele dieren.

De uitstraling van de woonwagens is zeer divers. Ook de omvang van de woonwagens verschilt sterk. Zo zijn er op diverse standplaatsen woonwagens aanwezig die de maximale bouwhoogte uit het geldende bestemmingsplan overschrijdt. Voor de standplaatsen 4, 6, 6B en 22 is een vergunning verleend voor een woonwagen bestaande uit twee bouwlagen. Er is daarnaast vergunning verleend voor de bouw van een loods met een bouwhoogte van 6,5 meter op standplaats 6C.

Ook de oppervlakte van de woonwagens varieert sterk. Op de woonwagenlocatie komen woonwagens voor met een afmeting van circa 40 m² en woonwagens met een afmeting van circa 200 m².

In voorliggend bestemmingsplan is een passende regeling opgenomen, zodat er vergelijkbare bebouwingsmogelijkheden gelden per standplaats. Het doel van de regeling is om zoveel mogelijk bestaande bebouwing te legaliseren.

2.3 Functionele beschrijving

Op de woonwagenlocatie overheerst de woonfunctie. Eén standplaats is aangeduid als 'bedrijfsmatig'. Op standplaats 6C is vergunning verleend voor de bouw van een 'loods'. In deze loods vinden 'timmerwerkzaamheden' plaats. Deze activiteiten zijn in voorliggend bestemmingsplan specifiek bestemd. In voorliggend bestemmingsplan hebben daarnaast alle woonwagenbewoners de mogelijkheid om onder voorwaarden een beroep of bedrijf aan huis te beginnen. Deze voorwaarden zijn terug te lezen in de regels van dit bestemmingsplan.

Op standplaats 28/35B is vergunning verleend voor de bouw van een loods ten behoeve van het hobbymatig houden van paarden. Het bedrijfsmatig houden van paarden is in het kader van de Wet geurhinder en veehouderij niet toegestaan. Er kan immers niet worden voldaan aan de vereiste afstanden. De mogelijkheden voor het hobbymatig houden van paarden is als zodanig opgenomen in voorliggend bestemmingsplan.

Zoals reeds is beschreven in paragraaf 2.2 komen op twee plaatsen groenvoorzieningen voor voorzien van bomen. Dit verwijst naar de historie van het gebied, als bosgebied. Op de centraal gelegen groenvoorziening zijn tevens enkele speelvoorzieningen aanwezig.

3 PLANOLOGISCH KADER

3.1 Rijksbeleid

Sinds de opheffing van de Woonwagenwet in 1999 is de woonwagen een erkende woonvorm. De eisen aan woonwagens en woonwagenstandplaatsen zijn vastgelegd in de Woningwet en het Bouwbesluit. Daarnaast wordt in het Besluit omgevingsrecht specifiek aandacht besteed aan woonwagens. De relevante wetgeving is weergegeven in de volgende paragrafen.

3.1.1 *Woningwet en Bouwbesluit*

In verschillende wetten en regels worden eisen gesteld aan gebouwen. Voor woonwagens gelden vaak specifieke regels. Deze regels worden bij de 'omgevingsvergunning voor het bouwen' in acht genomen. In voorliggend bestemmingsplan wordt derhalve niet ingegaan op alle regels. De belangrijkste en meest voorkomende regels, met een stedenbouwkundige component, zijn hierna weergegeven. In voorliggend bestemmingsplan zijn geen regels opgenomen die in andere, overkoepelende, wetgeving reeds is geregeld.

In geval van nieuwbouw gelden de volgende regels:

- In een brandcompartiment liggen ten hoogste vier woonwagens en nevenfuncties daarvan met een totale gebruiksoppervlakte van ten hoogste 500 m².
- De bepaalde weerstand tegen branddoorslag en brandoverslag van een woonwagen naar een andere woonwagen is ten minste 30 minuten. Bij de bepaling van deze weerstand wordt uitgegaan van een identieke, maar spiegelsymmetrisch, op een afstand van 5 meter geplaatste woonwagen.

In geval van bestaande bouw gelden de volgende regels:

- In een brandcompartiment liggen ten hoogste vier woonwagens en nevenfuncties daarvan met een totale gebruiksoppervlakte van ten hoogste 1.000 m².

3.1.2 *Besluit omgevingsrecht*

In het Besluit omgevingsrecht (Bor) wordt de omgevingsvergunning behandeld. Ook wordt in het Bor aangegeven welke bouwwerken vergunningvrij gebouwd mogen worden (zie hiervoor Bijlage II). Voor woonwagens geldt een beperking ten opzichte van regulier woningen. De volgende activiteiten zijn bij een woonwagen niet volledig omgevingsvergunningvrij en bij een reguliere woning wel (onder voorwaarden). Hiervoor hoeft derhalve geen toetsing plaats te vinden aan het bestemmingsplan.

- een op de grond staand bijbehorend bouwwerk² in achtererfgebied³;
- een dakkapel in het achterdakvlak of een niet naar openbaar toegankelijk gebied gekeerd zijdakvlak.

Met name de eerste uitzondering is relevant voor bestemmingsplannen. Dat betekent namelijk dat de opgenomen maximale bouwmogelijkheden in voorliggend bestemmingsplan ook daadwerkelijk het maximum zijn. Er is geen ruimte voor het volledig omgevingsvergunningvrij bouwen van bijbehorende bouwwerken.

² Een verzamelbegrip voor uitbreidingen van een hoofdgebouw, zoals aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen.

³ Erf achter de lijn die het hoofdgebouw doorkruist op 1 m achter de voorkant en van daaruit evenwijdig loopt met het aangrenzend openbaar toegankelijk gebied, zonder het hoofdgebouw opnieuw te doorkruisen of in het erf achter het hoofdgebouw te komen.

Voor een woonwagen gelden, in lijn met het beleid voor reguliere woningen, onder voorwaarden wel de volgende mogelijkheden voor het volledig omgevingsvergunningvrij bouwen:

- een dakraam, daklicht, lichtstraat of soortgelijke daglichtvoorziening in een dak;
- een collector voor warmteopwekking of een paneel voor elektriciteitsopwekking op een dak;
- een kozijn, kozijninvulling of gevelpaneel;
- een zonwering, rolhek, luik of rolluik aan of in een gebouw;
- een afscheiding tussen balkons of dakterrassen;
- tuinmeubilair;
- een sport- of speeltoestel voor uitsluitend particulier gebruik;
- een erf- of perceelafschieding;
- een vlaggenmast;
- een antenne-installatie;
- het gebruiken van een bestaand bouwwerk voor de huisvesting in verband met mantelzorg.

Daarnaast is het op basis van Bijlage II, artikel 3 mogelijk om zonder een 'omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen', de volgende gebouwen te realiseren. Hierbij dient wel te worden voldaan aan de regels die zijn opgenomen in het bestemmingsplan.

- een op de grond staand bijbehorend bouwwerk of uitbreiding daarvan in achtererfgebied;
- een op de grond staand bouwwerk ten behoeve van recreatief nachtverblijf;
- een dakkapel in het voordakvlak;
- een sport- of speeltoestel anders dan voor uitsluitend particulier gebruik;
- een zwembad, bubbelbad of soortgelijke voorziening, dan wel vijver;
- een verandering van een bouwwerk.

Tot slot biedt het Bor de mogelijkheid om voor zogenaamde 'kruimelgevallen' een omgevingsvergunning te verlenen. Het gaat om de volgende gevallen:

- een bijbehorend bouwwerk of uitbreiding daarvan;
- een bouwwerk, geen gebouw zijnde, of een gedeelte van een dergelijk bouwwerk;
- een dakkapel, dakopbouw of gelijksoortige uitbreiding van een gebouw dan wel de uitbreiding van een bouwwerk met een bouwdeel van ondergeschikte aard;
- een antenne-installatie;
- het gebruiken van bouwwerken, eventueel in samenhang met bouwactiviteiten die de bebouwde oppervlakte of het bouwvolume niet vergroten;
- ander gebruik van gronden of bouwwerken dan bedoeld in de onderdelen, voor een termijn van ten hoogste tien jaar.

Voor de exacte voorwaarden wordt verwezen naar het Besluit omgevingsrecht, dat is in te zien via www.wetten.nl.

3.1.3 Besluit ruimtelijke ordening

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de Ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. De ladder is per 1 oktober 2012 ook als procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dat betekent dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met oog voor de onderliggende vraag in de regio, de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied en een multimodale ontsluiting.

De ladder

Versie 2: november 2013



De werking van de ladder voor duurzame verstedelijking is hiervoor schematisch weergegeven. De uitbreiding van het aantal standplaatsen valt aan te merken als 'stedelijke ontwikkeling', waardoor het doorlopen van de ladder noodzakelijk is. Hierna wordt per trede een onderbouwing gegeven.

Trede 1 Onderbouwing behoefte

Sinds de opheffing van de Woonwagenwet is de gemeente verantwoordelijk voor de huisvesting van woonwagenbewoners. In Best woont een deel van de woonwagenbewoners op de woonwagenlocatie aan de Terraweg met in totaal 31 standplaatsen (in het vigerende bestemmingsplan 1976 is een maximum opgenomen van 30). Het andere deel van de Bestse woonwagenbewoners (van oorsprong afkomstig van de locatie aan de Terraweg) is gehuisvest in 8 houten chalets aan de Vogelkers. Woningcorporatie Thuis is eigenaar van beide locaties. Het feit dat de locatie Terraweg groter is dan volgens het bestemmingsplan is toegestaan, heeft onder andere te maken met in het verleden gemaakte afspraken. Het bevestigen van de gedane afspraken met rechtsgeldige gebruikscontracten betekent dat er maximaal 31 zelfstandige en 13 tijdelijke standplaatsen aanwezig kunnen zijn aan de Terraweg (*Bron: Huisvestingsbeleid woonwagenbewoners 2012*). In voorliggend bestemmingsplan zijn, in overleg met de Thuis, uiteindelijk 43 standplaatsen bestemd, waarvan op één standplaats de bouw van een woonwagen niet is toegestaan. Hiermee geeft de gemeente Best invulling aan de rechtsgeldige gebruikscontracten die er zijn.

Ter onderbouwing hiervan wordt aangehaald dat woonwagenbewoners die zich van generatie op generatie als zodanig manifesteren zich beschouwen als een bevolkingsgroep met een van de andere bevolkingsgroepen te onderscheiden cultuur, onder het begrip ras vallend, zoals bedoeld in de Algemene wet gelijke behandeling (Awgb). De meeste bewoners wonen al vanaf hun geboorte op een woonwagenlocatie. Familie hoort al generaties tot woonwagenbewoners. Het hecht bij elkaar leven en wonen in familieverbanden is één van de belangrijke kenmerken van woonwagenbewoners. De bewoners aan de Terraweg wonen al lange tijd gezamenlijk op deze locatie. Het grootste deel van de bewoners wil ook op deze locatie blijven wonen. Kinderen willen bij hun ouders blijven wonen. Verhuizen naar een reguliere woningen of een chalet aan de Vogelkers is voor hen daarmee ook niet aan de orde. De woonwagenbewoners huisvesten op een woonwagenlocatie in de regio is geen oplossing aangezien juist de hechte familieverbanden en het samen willen leven op één woonwagenlocatie van belang is voor deze bewoners.

Indien wordt ingezoomd op de regionale woningbouwafspraken, zoals tijdens het RRO overleg d.d. 26 november 2014 is vastgelegd, kan worden geconcludeerd dat de toevoeging van woonwagenstandplaatsen, conform de rechtsgeldige contracten tussen de bewoners en de woningcorporatie, past binnen de opgestelde kwalitatieve woningbouwafspraken. Volgens de Regionale Agenda Wonen dient de gemeente Best in de periode 2014 tot en met 2023 circa 2.705 woningen toe te voegen aan de woningvoorraad. Bij een volledige realisatie van de huidige plannen binnen Best wordt dit aantal niet gehaald, waardoor de toevoeging van enkele woonwagenstandplaatsen past binnen de afgesproken kwantitatieve kaders binnen het RRO.

Op basis van voorgaande is zowel de kwalitatieve als kwantitatieve behoefte in voldoende mate verzekerd. Op termijn wordt gestreefd naar een afname van het aantal standplaatsen aan de Terraweg, in lijn met het opgestelde huisvestingsbeleid. Deze vermindering wordt echter niet gedwongen opgelegd, maar dient op natuurlijke wijze plaats te vinden. Maatwerk en inzicht in de persoonlijke situatie is hierbij het uitgangspunt.

Trede 2 Stedelijk gebied

De huisvesting van woonwagenbewoners vraagt bijzondere aandacht, omdat de doelgroep specifieke woonwensen heeft die niet overal binnen de gemeente en de regio kan worden gerealiseerd. Uitbreiding ter plaatse van de huidige standplaatsen ligt derhalve voor de hand. Zo kunnen hele families bij elkaar blijven wonen. Binnen het bestaand stedelijk gebied van Best en de regio zijn er geen alternatieve locaties voorhanden, die voldoen aan de eisen van de woonwagenbewoners en de gemeente Best. Met de toekenning van nieuwe standplaatsen is getracht het extra ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken. Er is gekozen voor inbreiding, waar mogelijk.

Trede 3 Multimodaal ontsloten

Als herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, is trede 3 aan de orde. In trede 3 gaat het om stedelijke uitleg en wel op een zodanige locatie dat het uitleggegebied (in potentie) multimodaal ontsloten kan worden. De wijze van ontsluiting dient echter ook een zodanige kwaliteit te hebben dat deze effectief en efficiënt is zowel uit het oogpunt van het vervoer als uit het oogpunt van gebruik van de locatie. Zo heeft het weinig zin om een spoorlijn te realiseren ter ontsluiting van 10 nieuwe woningen. In dit geval vindt de uitbreiding van de woonwagenlocatie plaats aansluitend op de bestaande standplaatsen. Hierdoor kan gebruik worden gemaakt van de bestaande ontsluiting, die afdoende is voor het aantal verkeersbewegingen afkomstig van de woonwagenlocatie. De ontsluiting van het terrein zal door de komst van de 2^e ontsluitingsweg, in de vorm van een calamiteitenontsluiting, beter worden. Hiermee wordt voldaan aan de eis om te zorgen voor een effectieve en efficiënte ontsluiting van de 'nieuwe' stedelijke functie.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening

In maart 2014 is de Structuurvisie RO 2010 – partiële herziening 2014 in werking getreden. De herziening van de Structuurvisie RO (Svro) 2010 vindt zijn grondslag in de nieuwe koers die de provincie Noord-Brabant is ingeslagen met de vaststelling van de 'Transitie van stad en platteland, een nieuwe koers' en de daarop gebaseerde besluitvorming. De structuurvisie geeft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Het is de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. De visie ondersteunt daarnaast het beleid op andere provinciale beleidsterreinen.

De structuurvisie geeft de samenhang weer tussen het beleid op het gebied van milieu, verkeer en vervoer en water. In de partiële herziening 2014 is ook de recente besluitvorming op Rijksniveau betrokken en zijn diverse nieuwe provinciale besluitvormingsdocumenten verwerkt. Echter, in de Structuurvisie zijn alleen de ruimtelijk relevante hoofdlijnen uit deze strategische plannen opgenomen. Een verdere detaillering van het beleid staat in de plannen zelf. Dit komt ook tot uitdrukking op de (abstracte) structurenkaart van de Structuurvisie.

Daarnaast houdt de Structuurvisie RO rekening met het provinciaal beleid op economisch, sociaal-cultureel en ecologisch vlak; zoals het advies voor de opstelling van een Ruimtelijk Economische Visie, de Cultuurhistorische Waardenkaart en de natuurvisie 'Brabant: Uitnodigend Groen 2012-2022'. De provinciale ruimtelijke belangen die voortkomen uit het vastgestelde Provinciaal Waterplan zijn opgenomen in de Verordening Ruimte. De kwaliteiten van de provincie Noord-Brabant zijn sturend bij de te maken ruimtelijke keuzes.

Dit is vertaald in de volgende provinciale ruimtelijke belangen:

1. Regionale contrasten
2. Een multifunctioneel landelijk gebied
3. Een robuust en veerkrachtig water- en natuursysteem
4. Een betere waterveiligheid door preventie
5. Koppeling van waterberging en droogte bestrijding
6. Duurzaam gebruik van de ondergrond
7. Ruimte voor duurzame energie
8. Concentratie van verstedelijking
9. Sterk stedelijk netwerk
10. Groene geleidingszones tussen steden
11. Gedifferentieerd aanbod aan goed bereikbare vrijetijdsvoorzieningen
12. Economische kennisclusters
13. (inter)nationale bereikbaarheid
14. Beleefbaarheid stad en land vanaf de hoofdinfrastructuur

De structuurvisie is opgebouwd uit twee delen en een uitwerking. In onderdeel A wordt de kern van de visie verwoord op ruimtelijke ontwikkelingen van Noord-Brabant. Deel B van de structuurvisie beschrijft de wijze waarop de provincie de visie uitwerkt in vier robuuste ruimtelijke structuren: Groenblauwe structuur, Landelijk gebied, Stedelijke structuur en Infrastructuur.

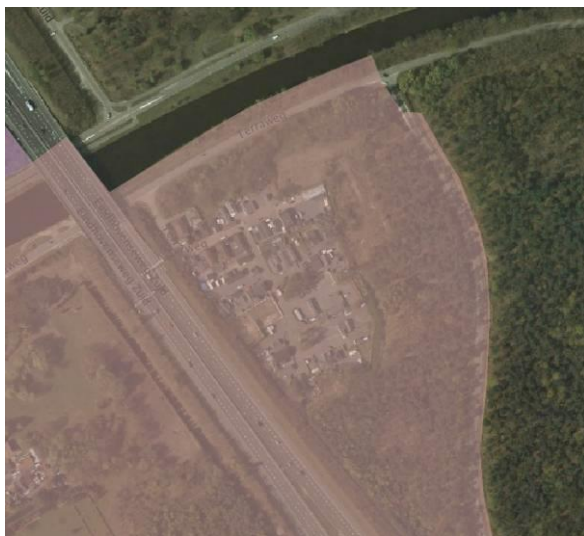
De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie Noord-Brabant en vormt de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. Eén van deze instrumenten is de provinciale verordening. Deze provinciale verordening kent een rechtstreekse doorwerking in bestemmingsplannen en is derhalve relevanter voor dit bestemmingsplan. In de volgende paragraaf wordt hier nader op in gegaan. Ook is in die paragraaf aangegeven hoe het provinciaal beleid is vertaald in dit bestemmingsplan.

3.2.2 Verordening ruimte

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben in hun vergadering van 10 juli 2015 de Verordening ruimte 2014 opnieuw vastgesteld. In deze verordening zijn alle vastgestelde wijzigingen van het afgelopen jaar van regels en kaarten verwerkt. De gewijzigde Verordening ruimte 2014 is met ingang van 15 juli 2015 in werking getreden. Nadien zijn d.d. 6-10-2015 door de provincie Noord-Brabant kaartwijzigingen vastgesteld.

Onder deze wijzigingen bevindt zich ook een wijziging van de begrenzing van de ecologische hoofdstructuur ter plaatse van het plangebied. De consequenties hiervan zijn opgenomen in dit bestemmingsplan en het bijbehorend compensatieplan. De gemeenteraad moet bij het vaststellen van een bestemmingsplan de regels uit de Verordening toepassen. In de volgende alinea's wordt ingegaan op de belangrijkste kaders die vanuit de Verordening ruimte aan voorliggend bestemmingsplan worden gesteld.

De Verordening onderscheidt vier structuren (gekoppeld aan de Structuurvisie RO) die Brabant dekkend zijn. Ieder ruimtelijk oppervlak in Brabant valt onder één van deze structuren en kan niet onder meerdere structuren tegelijk vallen. Per structuur is uitgewerkt welke functies, en onder welke voorwaarden, ontwikkeld kunnen worden. Aanvullend zijn er 25 aanduidingen in de Verordening ruimte opgenomen. Deze aanduidingen kunnen over één of meerder structuren heen liggen.



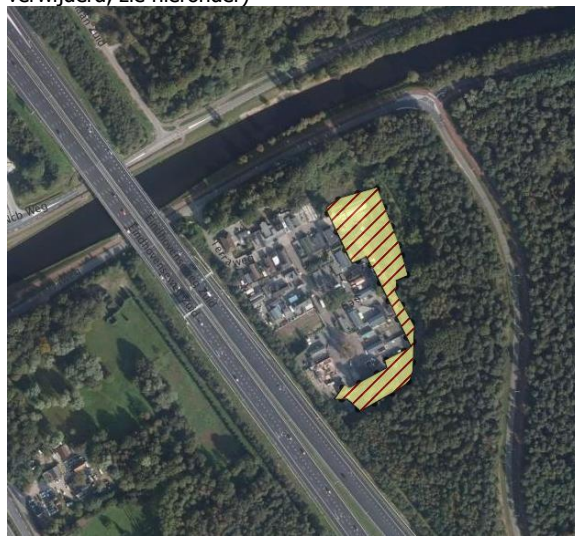
Kaartuitsnede stedelijke ontwikkeling



Kaartuitsnede natuur en landschap (rood gearceerd is verwijderd, zie hieronder)



Kaartuitsnede agrarische ontwikkeling en windturbines



Kaartaanpassing 3 (verwijderd deel ehs)

Op het plangebied zijn de aanduidingen 'Integratie stad-land', 'ecologische hoofdstructuur', 'gemengd landelijk gebied' en 'beperkingen veehouderij' van toepassing. Met name de eerste drie aanduidingen zijn relevant en worden hierna beschreven.

Integratie stad-land

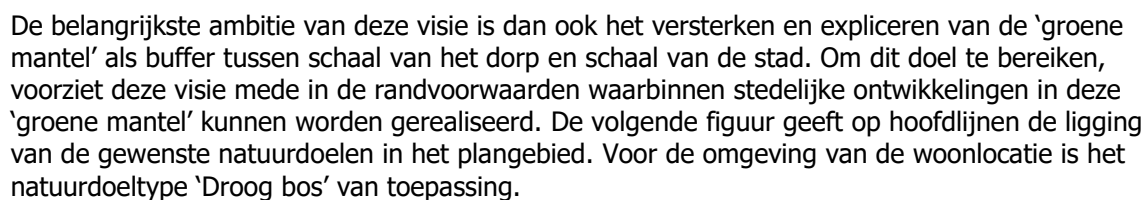
Een bestemmingsplan kan, ter plaatse van de aanduiding Integratie stad-land, voorzien in een stedelijke ontwikkeling⁴ mits deze in samenhang en in evenredigheid geschiedt met een groene en blauwe landschapsontwikkeling in het gebied zelf of de naaste omgeving en deze geen betrekking heeft op een te ontwikkelen of een uit te breiden middelzwaar- en zwaar bedrijventerrein. Dit bestemmingsplan strekt ertoe dat:

- de stedelijke ontwikkeling aansluit bij het bestaand stedelijk gebied of plaatsvindt in een nieuw cluster van stedelijke bebouwing;
- bij de stedenbouwkundige en landschappelijke inrichting van de stedelijke ontwikkeling rekening wordt gehouden met de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten en structuren in het gebied zelf en in de naaste omgeving, waaronder mede begrepen de ontwikkeling van een groene geleding ten behoeve van ecologische en landschappelijke verbindingen;
- is verzekerd dat de beoogde stedelijke ontwikkeling in omvang en ruimtelijke kwaliteit evenredig is met de beoogde groene en blauwe landschapsontwikkeling.

De gemeente Best heeft de aanduiding 'integratie stad-land' vanuit de Verordening Ruimte 2014 aangegrepen om de hele zone te structureren en de belevingswaarde ervan te versterken. De resultaten zijn beschreven in de structuurvisie 'Groene mantel met rode knopen'. Deze visie is op 15 december 2014 vastgesteld. Aangezien de uitbreiding van het aantal woonwagenstandplaatsen valt aan te merken als 'stedelijke ontwikkeling' (zie begrip hiervoor) wordt hierna ingegaan op de inhoud van de structuurvisie.

De gemeente Best hecht veel waarde aan haar buitengebied en in het bijzonder aan de 'groene mantel' aan de zuidzijde van de gemeente als overgangszone naar de gemeente Eindhoven. De gemeente streeft er naar de kwaliteiten van de 'groene mantel' te beschermen en te verbeteren en kwaliteitsverlies tegen te gaan. Nieuwe ontwikkelingen worden in principe gezien als aantasting van de kwaliteiten in deze zone. Een totaalverbod op bouwen is echter niet wenselijk. De gemeente beoogt daarom een balans te vinden tussen de instandhouding en verbetering van de aanwezige kwaliteiten van de 'groene mantel' enerzijds en de mogelijkheden tot bouwen anderzijds (rode knopen).

⁴ Nieuw ruimtebeslag dan wel uitbreiding of wijziging van bestaand ruimtebeslag ten behoeve van een samenhangende ruimtelijke structuur van stedelijke functies

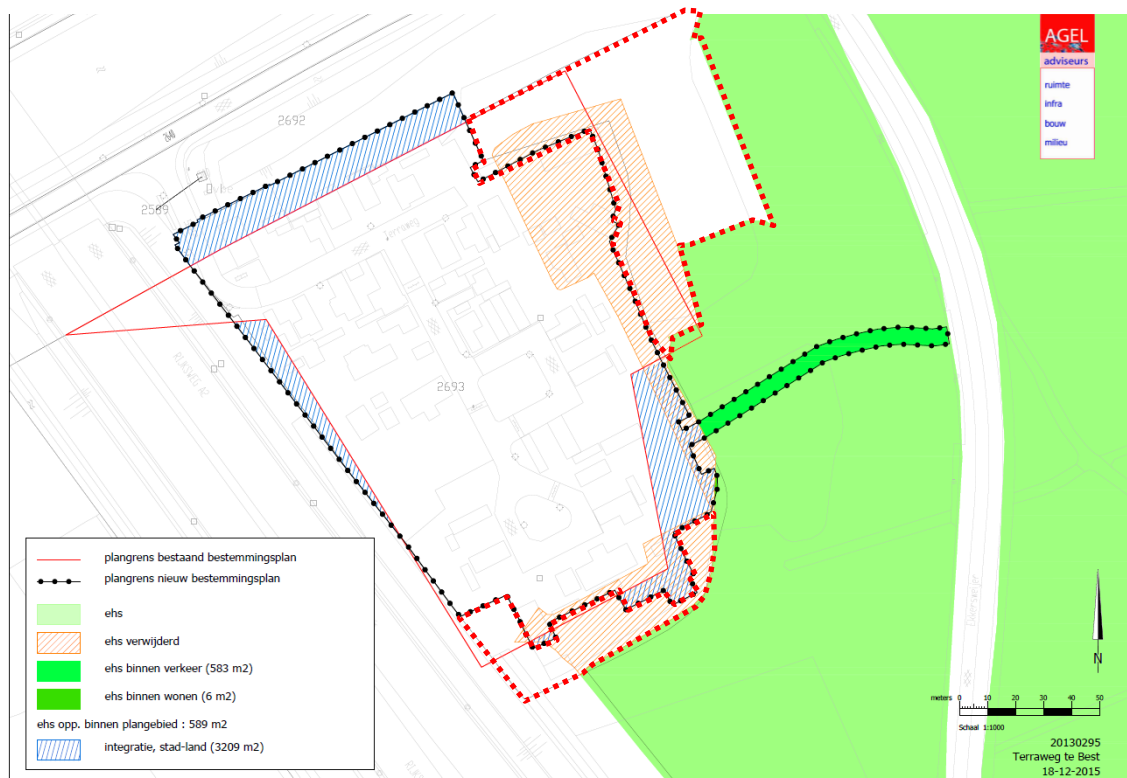




Ook de ontwikkelingsmogelijk nabij de 'rode knopen' staan beschreven. Over de woonwagenlocatie staat het volgende beschreven:

Woonwagenlocatie Terraweg staat voor een transformatie naar minder standplaatsen. De gemeente en de woningcorporatie gaan hiertoe investeren in het verbeteren van de woon- en leefklimaat en algemene veiligheid. Dit wil de gemeente bereiken zonder gedwongen vertrekken. In de tussenliggende fase moet een goede leefomgeving voor de huidige bewoners worden gegarandeerd. Hiertoe zal tijdelijk een tiental kindplaatsen worden toegevoegd voor kinderen die reeds ter plaatse woonachtig zijn. Tevens wordt een 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute aangelegd en wordt geïnvesteerd in groen en spelenvoorzieningen.

In de structuurvisie is aangetoond dat, als voldaan wordt aan de gestelde kaders, voldaan wordt aan de eisen die door de provincie worden gesteld aan ontwikkeling binnen het gebied met de aanduiding 'Integratie stad-land'. In dit geval heeft de gemeente Best, in lijn met de structuurvisie, besloten om de gronden in aansluiting op de woonwagenlocatie in te zetten voor de aanleg van 'Droog bos'.



In totaal vindt er een uitbreiding plaats, ten opzichte van het geldende bestemmingsplan, van circa 3.798 m² (zie afbeelding). Hiervan vindt 589 m² plaats op gronden met de aanduiding 'EHS'. Op deze gronden zijn de compensatieregels van toepassing die worden beschreven in de volgende paragrafen en het opgestelde compensatieplan. Er resteert een uitbreiding van 3.209 m², die 'gecompenseerd' dient te worden in het kader van 'Integratie Stad-Land'. Hiervoor geldt, conform gemeentelijk beleid, dat er circa 6.418 m² aan 'Droog Bos' gerealiseerd dient te worden. Ten noordoosten en ten zuiden van het plangebied is ruimte aanwezig om deze boselementen te realiseren. De globale ligging van deze gebieden zijn rood gestippeld in de voorgaande afbeelding. Echter, niet de volledige gronden zijn geschikt om als compensatiegrond te dienen. Op basis van de Boswet geldt er immers ook een herplantplicht, naar aanleiding van de kap die heeft plaats gevonden ten behoeve van de sanering nabij de woonwagenlocatie. In de rode gebieden resteert 4.400 m² dat geschikt is voor de realisatie van bos. Voor de overige 2.018 m² zijn geen concrete gronden voorhanden om de compensatie te realiseren. De gemeente stort hiertoe een bijdrage in een (nog op te richten) groenfonds ter hoogte van € 2.224,85. Dit bedrag is gebaseerd op een specifieke offerte voor de inrichting van een vergelijkbaar gebied. De ontwikkelingen rondom woonwagenlocatie Terraweg voldoen derhalve aan de provinciale eisen.

Ecologische hoofdstructuur (EHS)⁵

Een bestemmingsplan dat is gelegen in de ecologische hoofdstructuur:

- strekt tot het behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden;

⁵ De ecologische hoofdstructuur (EHS) heet tegenwoordig het Nationaal Natuurnetwerk (NN). Volledigheidshalve wordt in dit bestemmingsplan verder gesproken over de ecologische hoofdstructuur (EHS)

- stelt regels ter bescherming van de ecologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden en houdt daarbij rekening met de overige aanwezige waarden en kenmerken, waaronder de cultuurhistorische waarden en kenmerken;
- bepaalt dat zolang de ecologische hoofdstructuur niet is gerealiseerd, de bestaande bebouwing en de bestaande planologische gebruiksactiviteit zijn toegelaten.

Een bestemmingsplan dat is gelegen buiten de ecologische hoofdstructuur en dat leidt tot een aantasting van de ecologische waarden en kenmerken van de ecologische hoofdstructuur, strekt ertoe dat de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende, negatieve effecten worden gecompenseerd overeenkomstig de compensatieregels uit de Verordening ruimte.

Het toevoegen van stedelijke functies binnen de ecologische hoofdstructuur is op basis van voorgaande niet toegestaan. Omdat een deel van de ecologische hoofdstructuur de bestaande woonwagenlocatie overlapt is herbegrenzing noodzakelijk. Bovendien zijn enkele toekomstige standplaatsen en de nieuwe 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute geprojecteerd in de EHS. In de Verordening ruimte wordt ruimte geboden om onder voorwaarden de begrenzing van de ecologische hoofdstructuur te wijzigen. Dit kan:

- om ecologische redenen;
- met toepassing nee-tenzij principe;
- met toepassing van de saldobenadering;
- bij kleinschalige ingrepen.

In overleg met de provincie Noord-Brabant is bepaald dat er in voorliggend geval sprake is van een 'kleinschalige ingreep'. Voor een verzoek tot wijziging dat betrekking heeft op een 'kleinschalige ingreep' gelden de volgende voorwaarden.

Een verzoek om wijziging van de begrenzing gaat vergezeld van een bestemmingsplan waaruit blijkt dat:

- a. de voorgestelde ingreep slechts leidt tot een beperkte aantasting van de ecologische waarden en kenmerken van de ecologische hoofdstructuur in het desbetreffende gebied;
- b. de voorgestelde ingreep leidt tot een kwalitatieve of kwantitatieve versterking van de ecologische waarden en kenmerken van de ecologische hoofdstructuur als geheel;
- c. de voorgestelde ingreep is onderbouwd met een afweging van alternatieven;
- d. de voorgestelde ingreep vergezeld gaat van zodanige maatregelen dat er sprake is van een goede landschappelijke en natuurlijke inpassing;
- e. de uitvoering van de voorgestelde ingreep en de daarbij betrokken maatregelen en de monitoring daarvan zijn verzekerd;
- f. wordt voldaan aan de regels inzake het compenseren van verlies van ecologische waarden en kenmerken.

Daarnaast wordt gesteld dat artikel 3.2 (kwaliteitsverbetering van het landschap) niet van toepassing is op een dergelijk bestemmingsplan. Hier is in voorliggend bestemmingsplan op aan gesloten.

Als gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid om de begrenzing van de ecologische hoofdstructuur te wijzigen dient er compensatie tegenover te staan. Dit kan door een financiële of een fysieke compensatie.

De omvang van de compensatie wordt bepaald door de omvang van het vernietigde areaal waarbij een toeslag op de omvang van het vernietigde areaal wordt berekend, zowel in oppervlak, als in budget, te onderscheiden in de volgende categorieën:

- natuur met een ontwikkeltijd van 5 jaar of minder: geen toeslag;
- tussen 5 en 25 jaar te ontwikkelen natuur: toeslag van 1/3 in oppervlak, plus de gekapitaliseerde kosten van het ontwikkelingsbeheer;
- tussen 25 en 100 jaar te ontwikkelen natuur: toeslag van 2/3 in oppervlak, plus de gekapitaliseerde kosten van het ontwikkelingsbeheer;
- bij een ontwikkelingsduur van meer dan 100 jaar: de toeslag in oppervlak en de gekapitaliseerde kosten van het ontwikkelingsbeheer is maatwerk.

De gemeente Best gaat in voorliggend geval voor financiële compensatie. Een financiële compensatie wordt bepaald op grond van de omvang van de compensatieverplichting en omvat de volgende kostenelementen:

- kosten voor de planontwikkeling en planuitvoering;
- kosten van de aanschaf van vervangende grond;
- kosten van de basisinrichting;
- kosten van ontwikkelingsbeheer gedurende de ontwikkelingstijd.

In de toelichting van de Verordening ruimte is aangegeven op welke wijze deze financiële compensatie verzekerd dient te zijn. Hierover staat het volgende:

De financiële compensatie wordt gestort in de provinciale compensatievoorziening vastgezet. Daarbij moet de vergoeding van reguliere beheerkosten gewaarborgd te zijn, bijvoorbeeld door er voor te zorgen dat het compensatiegebied in aanmerking komt voor beheersubsidie. Betaling vindt plaats uiterlijk 6 weken nadat het bestemmingsplan is vastgesteld. Ongeacht of de uitvoering van het project dan al gestart is. Om te borgen dat de storting ook daadwerkelijk plaatsvindt, is borging daarvan voor de vaststelling van het plan nodig. Gemeenten zijn daarvoor verantwoordelijk. Dit kan door het sluiten van een privaatrechtelijke overeenkomst of een bankgarantie of anderszins.

De wijze waarop wordt om gegaan met de compensatieverplichting is opgenomen in het bijgevoegde compensatieplan (d.d. 11 december 2015). Hierna worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

Compensatieopgave

Voor het te vernietigen areaal ter plaatse van het bosgebied (calamiteitenontsluiting) geldt een ontwikkeltermijn van 25 tot 100 jaar. Hiervoor geldt een toeslag van 2/3 in oppervlak, plus de gekapitaliseerde kosten van het ontwikkelingsbeheer. In de volgende tabel is de compensatieopgave gevisualiseerd. Als basis heeft de opgenomen verbeelding van het vigerend bestemmingsplan, ligging nationaal natuurnetwerk en de plangrenzen nieuw bestemmingsplan gefungeerd.

Compensatieopgave

Gebied	Te vernietigen areaal	Toeslag	Compensatieopgave
NNW woonwagenlocatie	6 m ²	Geen	6 m ²
NNW calamiteitenontsluiting	583 m ²	2/3	972 m ²
Totaal	589 m²		978 m²

Berekening omvang financiële compensatie

Rekening houdend met de vastgestelde kostenelementen omvat de compensatieopgave het volgende. Meer over de concrete uitgangspunten is geformuleerd in het compensatieplan.

Bestemmingsplan
Woonwagenlocatie
Terraweg te Best

20130295-00
juli 2016
blad 22

Kostenelement	Bedrag
Totale kosten voorbereiding	€ 6.901,00
Totale kosten realisatie nieuwe natuur	€ 1.216,50
Totale kosten onderhoud eerste 10 jaar	€ 1.420,64
Totaal compensatie (exclusief btw)	€ 9.538,14

Gemengd landelijk gebied

Stedelijke ontwikkelingen zijn in principe niet toegestaan in het 'Gemengd landelijk gebied'. De aanduiding 'Integratie stad-land' maakt onder voorwaarden alsnog een stedelijke ontwikkeling mogelijk (zie hiervoor ook het kopje 'Integratie stad-land'). Voor ontwikkelingen buiten het bestaand stedelijk gebied vereist de provincie doorgaans een investering in het kader van 'kwaliteitsverbetering van het landschap', zoals is beschreven in artikel 3.2 van de Verordening ruimte. Dit geldt echter niet voor projecten, waar een compensatieplicht voor geldt. Dit is expliciet bepaald in artikel 5.5. 'Wijziging van de begrenzing op verzoek bij kleinschalige ingrepen'.

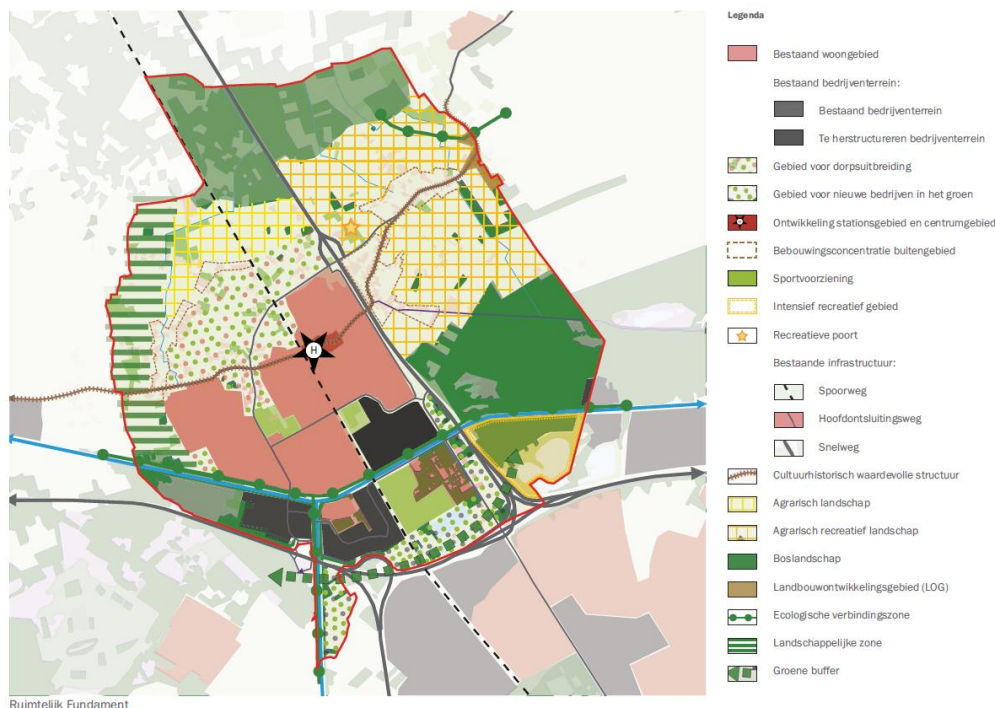
Aangezien voor de uitbreiding van de woonwagenlocatie aan de Terraweg een compensatieplicht geldt is artikel 3.2 van de Verordening ruimte niet van toepassing. De regels rondom 'kwaliteitsverbetering van het landschap' zijn derhalve ook niet van toepassing op deze uitbreiding. Natuurlijk geldt in alle gevallen de eis om te zorgen voor een 'goede landschappelijke inpassing'. Hiervoor wordt een investering gedaan in het kader van de structuurvisie 'Groene mantel met rode knopen' (zie hiervoor).

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Best 2030

De gemeenteraad van de gemeente Best heeft op 9 mei 2011 de Structuurvisie Best 2030 vastgesteld. De structuurvisie schetst het toekomstbeeld van de gemeente tot 2030. De structuurvisie 'Groene mantel met rode knopen' vormt een nadere invulling dan wel een actualisatie (herziening) van de Structuurvisie Best 2030 voor wat betreft de thema's (het ontwikkelen van) stedelijke functies, natuur en landschap. De herziening geldt specifiek voor het deel tussen de snelwegen (A2/A58) en het bestaande stedelijk gebied. Voor initiatieven die andere thema's omvatten wordt getoetst aan de Structuurvisie Best. Volledigheidshalve wordt in het vervolg aandacht besteed aan de inhoud van de Structuurvisie Best 2030.

In de Structuurvisie Best 2030 is een tweedeling gemaakt tussen de visie met het ontwikkelingskader en het uitvoeringsprogramma waarin het programma voor de korte en middellange termijn is benoemd.



Op de visiekaart (Ruimtelijk Fundament) is het ontwikkelingsperspectief van Best in beeld gebracht. Over de woonwagenlocatie aan de Terraweg en de Vogelkers wordt niet concreet gesproken. In de omgeving van de woonwagenlocatie wordt uitbreidingsruimte geboden aan Aquabest. Concreet staat hierover het volgende:

Het intensief recreatief gebied is de zone waar ruimte wordt geboden voor de nieuwvestiging en verdere ontwikkeling van bestaande intensieve toeristisch recreatieve bedrijven en voorzieningen. Aquabest ligt in deze zone en is een regionale trekker op het gebied van recreatie.

De ontwikkelingen op de woonwagenlocatie, zijn dusdanig kleinschalig en locatiegebonden, dat deze de ambitie niet in de weg staan. Datzelfde geldt ook voor de ambitie om het Wilhelminakanaal te ontwikkelen tot ecologische verbindingzone.

3.3.2 Structuurvisie 'Groene mantel met rode knopen'

De Structuurvisie 'Groene mantel met rode knopen' is reeds beschreven onder het provinciaal beleid.

3.3.3 Beleid verkeer en parkeren

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoer Plan (GVVP) heeft als doel het bevorderen van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. In de visie wordt een eenduidige aanpak gehanteerd voor de knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer. Het GVVP is door de gemeenteraad op 31 oktober 2011 vastgesteld en fungeert als een toetsingskader voor toekomstige plannen. Anderzijds bevat het een uitvoeringsprogramma met concrete maatregelen voor de komende jaren. Het GVVP is opgebouwd in drie deelnota's: de Inventarisatienota, Beleidsnota en Uitvoeringsnota. De uitvoeringsnota is in februari 2013 geactualiseerd.

In het GVVP is te zien dat de wegen rondom de woonwagenlocatie (Terraweg, Ekkersweijer) allen zijn aangewezen als erftoegangsweg type II met een snelheidsregime van 60 km per uur. Ook worden de wegen gebruikt als hoofdroute voor hulpdiensten. Deze wegen bieden aan hulpverleningsdiensten een onbelemmerde doorgang. Snelheidsremmende en verkeerswerende elementen zijn in tegenspraak met een onbelemmerde doorgang.

Met betrekking tot het fietsverkeer is de Terraweg en de Ekkersweijer aangemerkt als recreatieve route. Het vervolg van de Terraweg, richting Son en Breugel, is aangemerkt als primaire fietsroute. Afhankelijk van de functie van de verbinding zijn er inrichtingseisen geformuleerd. Hier wordt rekening mee gehouden bij de aanleg van nieuwe verbindingen.

3.3.4 Woonvisie 2008

De Woonvisie 2008 van de gemeente Best betreft een actualisering van de woonvisie uit 2004. In de Woonvisie 2008 is het gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid geactualiseerd. Hierbij is rekening gehouden met de actuele ontwikkelingen en toekomstverwachtingen. De Woonvisie 2008 richt zich op de meest relevante thema's en omvat geen uitputtende visie over alle aspecten van het wonen. Een groot gedeelte van het wonen in Best behoeft geen overheidsingrijpen. Daarnaast is in het kader van de "Integrale Wijkontwikkeling" voor vele "woon"-onderwerpen de bevolking eerst zelf aan zet.

De gemeente stelt in de Woonvisie 2008 dat alle inwoners van Best, waaronder woonwagenbewoners, gelijke rechten en plichten hebben op het vlak van wonen. Iedereen heeft het recht binnen de mogelijkheden van aanbod, eigen financiële mogelijkheden en zorgbehoefte een woonplek te kiezen die het beste past. Concreet zegt de Woonvisie over 'woonwagens' het volgende:

"Bij het ontwikkelen van aanbod houden gemeente en corporaties binnen de randvoorwaarden zoveel mogelijk rekening met de wensen van de bewoners (zoveel mogelijk vraaggestuurd). Daarmee erkennen de corporaties de woonwagenbewoners als een specifieke doelgroep met een eigen identiteit, namelijk in groepsverband wonen in een eigen woonvorm. Deze woonvorm en groepsidentiteit moet ook in de toekomst een plaats krijgen. De corporaties onderschrijven daarbij wel de noodzaak van een brede normalisatie. Dat betreft zeker niet alleen de huisvesting. De al eerder geïnventariseerde problematiek op het gebied van wonen, werken en inkomen, scholing en welzijn zijn daar onlosmakelijk onderdeel van. Woonstichting Thuis (nu: 'thuis') gaat voor goede woningen op een passende locatie waar mensen in willen wonen. Om maximaal resultaat te krijgen moet er zoveel mogelijk met bewoners worden opgetrokken en respect getoond worden voor de opvattingen van de doelgroep."

De uitbreiding van het aantal woonwagenstandplaatsen is in overeenstemming met de gemaakte afspraken tussen de bewoners en Woonstichting 'thuis. Hiermee is voorliggend bestemmingsplan in lijn met het gemeentelijk woonbeleid, om zoveel mogelijk vraaggestuurd, en rekening houdend met de wensen van de bewoners, te werken.

3.3.5 Beleidsnotitie aan huis verbonden beroep en bedrijvigheid aan huis (2011)

De 'Beleidsnotitie aan huis verbonden beroepen en bedrijvigheid aan huis' is op 24 mei 2011 vastgesteld door de gemeenteraad van Best. De beleidsnotitie volgt de 'Beleidsnotitie aan huis gebonden beroepen/bedrijven' (2002) op en sluit aan bij de 'Economische ontwikkelingsvisie' (2006).

De gemeente Best vindt dat economische activiteiten in de vorm van een beroep aan huis in beginsel goed samen gaan met de woonfunctie. De vermenging van deze functies mag echter geen afbreuk doen aan het woongebied. Van belang is daarom dat sprake is van kleinschaligheid en ondergeschiktheid aan de woonfunctie.

De planologische uitgangspunten en criteria dienen doorvertaald te worden in alle bestemmingsplannen. Hierbij dient een onderscheid gemaakt te worden tussen het rechtstreeks toestaan van een 'aan huis verbonden beroep' en het met een binnenplanse afwijking mogelijk maken van vestiging van 'kleinschalige bedrijvigheid aan huis'. De in de bestemmingsplannen op te nemen randvoorwaarden en toetsingscriteria zijn hier weergegeven.

Aan huis verbonden beroep

- In de bestemmingsomschrijving worden aan huis verbonden beroepen opgenomen;
- In de gebruiksregels van de betreffende bestemming worden de volgende randvoorwaarden opgenomen:
 - De omvang van de activiteit mag niet meer bedragen dan 40% van de vloeroppervlakte van de woning tot een maximum van 80 m²;
 - Uitsluitend beroepsactiviteiten zijn toegestaan indien deze voorkomen in, of gelijk te stellen zijn aan de lijst aan huis verbonden beroepen, zoals opgenomen in de beleidsnotitie.

Kleinschalige bedrijvigheid

- In de gebruiksregels wordt opgenomen dat kleinschalige bedrijvigheid niet is toegestaan;
- In de afwijkingsregels van de betreffende bestemming worden de volgende randvoorwaarden en toetsingscriteria opgenomen:
 - De woonfunctie moet in overwegende mate behouden blijven;
 - Parkeren dient op eigen terrein plaats te vinden, met dien verstande dat wanneer dit niet mogelijk is, aangetoond dient te worden dat geen sprake is van een onevenredige toename van de parkeerdruk op de omgeving;
 - Detailhandel is niet toegestaan;
 - Er mogen geen milieuvergunningplichtige of meldingsplichtige activiteiten plaats vinden;
 - Er mag geen onevenredige aantasting van het woonklimaat plaatsvinden;
 - Uitsluitend bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan indien deze voorkomen in, of gelijk te stellen zijn aan de lijst kleinschalige bedrijvigheid zoals opgenomen in de bijlage van de beleidsnotitie;
 - Buitenopslag is niet toegestaan;
 - De omvang van de activiteit mag niet meer bedragen dan 40% van de vloeroppervlakte van de woning, tot een maximum van 80 m²;
 - Reclame-uitingen zijn niet toegestaan, behalve hetgeen op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening is toegestaan;
 - Het aan huis verbonden beroep dan wel kleinschalige bedrijvigheid dient te worden uitgeoefend door een bewoner van het pand.

De gemeente Best heeft woonwagens en woningen gelijk gesteld. Voorgaande voorwaarden zijn derhalve ook van toepassing op woonwagens. In voorliggend bestemmingsplan zijn de eisen uit de beleidsnotitie overgenomen. Daarmee is het bestemmingsplan in lijn met deze beleidsnotitie.

3.3.6 *Beleid mantelzorg*

Sinds 1 januari 2007 is de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) van kracht. De Wmo heeft tot doel om de zelfredzaamheid en participatie van mensen te vergroten. De Wmo kent negen prestatievelen, waaronder het ondersteunen van mantelzorgers.

Mantelzorgers zorgen langdurig en onbetaald voor een chronisch zieke, gehandicapte of hulpbehoevende partner, ouder, kind, of ander familielid, vriend of kennis. Mantelzorgers zijn geen beroepsmatige zorgverleners maar geven zorg omdat zij een persoonlijke band hebben met degene voor wie ze zorgen. Bij het bieden van mantelzorg gaat het om iets extra's dat qua duur en qua intensiteit de normale zorg, bijvoorbeeld voor het opvoeden van een gezond kind, overstijgt. Vaak is er, in tegenstelling tot "normale" situaties in het huishouden, sprake van een situatie die gekenmerkt wordt door het in de knel komen van maatschappelijke verplichtingen en persoonlijke voorkeuren.

In het Wmo-beleidsplan is inzake Mantelzorgwoningen opgenomen dat het zeer waardevol wordt geacht als mensen voor hun ouders op leeftijd of andere zorgbehoevenden willen zorgen. Vanuit het oogpunt van de zorgbehoevende is het prettig om de hulp van naasten te ontvangen. Daarnaast wordt er hierdoor een minder groot beroep op de AWBZ, Wmo en geschikte (senioren)woningen gedaan. Ingevolge het mantelzorgbeleid 2005 was het noodzakelijk dat een ieder zich moest onderwerpen aan een medisch onderzoek om te kunnen beoordelen of mantelzorg noodzakelijk is.

De gemeenteraad heeft zich in haar vergadering van 31 oktober 2011 op het standpunt gesteld dat inwoners die de AOW-gerechtigde leeftijd hebben bereikt dit onderzoek niet meer hoeven te ondergaan maar dat dan de medische noodzaak daarmee wordt verondersteld. Dit betekent een wijziging op het bestaand beleid. In dat geval is het voldoende dat de hoofdbewoner en de hulpbehoevende een gezamenlijk verklaring ondertekenen waarin wordt aangegeven dat er sprake is van mantelzorg hetgeen dan voldoende is. Dit gaat dus verder dan de wettelijke mogelijkheden tot het bieden van mantelzorg. Bij een vrijstellingsverzoek voor een zorgbehoevende onder de AOW-gerechtigde leeftijd gaan wij eerst beoordelen of de noodzaak voor mantelzorg kan worden vastgesteld aan de hand van een bestaand (Wmo) dossier. Alleen als dit niet voldoende informatie oplevert, vragen wij alsnog een (medisch) advies op.

In het Besluit omgevingsrecht (Bor), zoals beschreven in paragraaf 3.1.2., is het gebruiken van een bestaand bouwwerk voor de huisvesting in verband met mantelzorg omgevingsvergunningvrij. Hiervoor hoeft niet langer getoetst te worden aan het bestemmingsplan. In het Bor wordt onder mantelzorg echter het volgende verstaan:

'Intensieve zorg of ondersteuning, die niet in het kader van een hulpverlenend beroep wordt geboden aan een hulpbehoevende, ten behoeve van zelfredzaamheid of participatie, rechtstreeks voortvloeiend uit een tussen personen bestaande sociale relatie, die de gebruikelijke hulp van huisgenoten voor elkaar overstijgt, en waarvan de behoefte met een verklaring van een huisarts, wijkverpleegkundige of andere door de gemeente aangewezen sociaal-medisch adviseur kan worden aangetoond.'

Aangezien het gemeentelijke beleid verder reikt dan de wettelijke mogelijkheden is in voorliggend bestemmingsplan een specifieke regeling opgenomen. De gemeente wil immers aan alle AOW'ers, ook de niet medisch zorgbehoevende, de mogelijkheid tot mantelzorg bieden. Voor het verkrijgen van een mantelzorgwoning dient een aanvraag om omgevingsvergunning te worden ingediend voor de activiteiten "bouwen" en "afwijking bestemmingsplan".

Deze aanvraag dient te worden vergezeld van de ondertekende verklaring, zoals hiervoor is beschreven. De voorwaarden om in aanmerking te komen voor een dergelijke afwijking zijn in de gehele gemeente hetzelfde.

Hierbij wordt erop gewezen dat in veel situaties het gebruiken van gebouwen ten behoeve van mantelzorg volgens het Bor omgevingsvergunningvrij is. Het gaat hierbij om mantelzorg met een medische noodzaak.

3.3.7 Welstandsnota

Naar aanleiding van de gewijzigde Woningwet heeft de gemeente op 29 september 2003 de nota 'Welstand met beleid' vastgesteld. De nota maakt deel uit van het ruimtelijk kwaliteitsbeleid, dat gericht is op het tot stand brengen van een betekenisvolle fysieke omgeving en betrekking heeft op alle aspecten daarvan: de esthetische en de functionele kwaliteit, de duurzaamheid en de cultuurhistorische betekenis.

In de Nota 'Welstand met beleid' is de gemeente opgedeeld in gebieden met verschillende welstandsniveaus. De Nota onderscheidt de industriegebieden, de Rijksweg/Ekkersweijer, het Buitengebied en de Wijken. Voor de diverse deelgebieden gelden afzonderlijke toetsingskaders. Voor 'dakkapellen', 'erfafscheidingen' en 'aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen' gelden afzonderlijke objectgerichte criteria. In de welstandsnota en beschikbare beeldkwaliteitplannen zijn geen specifieke criteria opgenomen voor woonwagenstandplaatsen.

3.3.8 Regionale Nood-Huisvestingsverordening 2012

Door het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) is de Regionale Nood-Huisvestingsverordening 2012 opgesteld. Enkele relevante regels uit deze verordening zijn hierna weergegeven:

- Het is verboden zonder vergunning, een standplaats in gebruik te nemen of te houden.
- Een standplaatsvergunning wordt verleend voor een onbepaalde periode, is persoonsgebonden en niet overdraagbaar.
- Het College kan aan een standplaatsvergunning voorschriften verbinden.
- Het College kan de standplaatsvergunning intrekken indien:
 - de standplaats niet binnen een termijn van vier weken na de bekendmaking van het besluit tot verlening van de vergunning wordt ingenomen. Indien de termijn is verlengd en de standplaats nog niet is ingenomen, kan de vergunning na afloop van de termijn van de verlenging worden ingetrokken of;
 - de vergunninghouder schriftelijk te kennen heeft gegeven hiervan geen gebruik te maken of;
 - gebleken is dat de aanvrager bij de inschrijving onjuiste of onvolledige gegevens heeft verstrekt of;
 - de vergunninghouder in strijd handelt met de bepalingen van deze verordening of met aan de vergunning verbonden voorschriften;
 - de vergunninghouder het gebruik van de standplaats heeft beëindigd.

Voorgaande regels zijn niet ruimtelijk relevant en niet vast te leggen in bestemmingsplannen. In voorliggend bestemmingsplan zijn deze regels dan ook niet vertaald.

3.3.9 Landschapsinvesteringsregeling

Op 5 april 2013 is de Landschapsinvesteringsregeling van de gemeente Best vastgesteld. Onder het provinciaal beleid is hier op in gegaan.

4 PLANBESCHRIJVING

4.1 Planuitgangspunten

De huisvesting van woonwagenbewoners is al enkele jaren een vast item op de politieke agenda van de gemeente Best. Omdat er behoefte was aan een duidelijk regime omtrent de huisvesting van woonwagenbewoners op de locaties aan de Terraweg en de Vogelkers is een toekomstvisie opgesteld. Deze visie is vastgelegd in de notitie 'Huisvestingsbeleid woonwagenbewoners 2012'. Belangrijk voor de status van woonwagenbewoners was dat het wonen en leven in woonwagens, middels deze notitie, is erkend als woonvorm.

In deze notitie wordt gesteld dat kleinere woonwagenlocaties gewenst zijn. De gemeente Best streeft er naar om in 2030 te komen tot maximaal 25 standplaatsen aan de Terraweg en 14 aan de Vogelkers. De volgende maatregelen en acties om van de huidige naar de toekomstige situatie te komen, zijn vastgelegd:

- Op de locatie aan de Terraweg worden 31 zelfstandige standplaatsen en 13 tijdelijke standplaatsen (kindplaatsen die gekoppeld zijn aan een hoofdbewoner) toegestaan onder voorwaarden van planologische inpasbaarheid en in het verleden verleende rechten;
- Het terug brengen van het aantal standplaatsen op de Terraweg geschiedt onder meer door:
 - Het herontwikkelen van de locatie aan de Vogelkers door uitbreiding van 8 naar 14 woningen;
 - Het feit dat de huidige bewoners van de Terraweg overeenkomstig de door "thuis" gehanteerde herstructureringsvoorrankingsregeling aanspraak kunnen maken op een woning op de locatie Vogelkers of een reguliere woning;
 - Dat bij het vrijkomen van een standplaats op de Terraweg geen nieuwe toewijzing meer wordt toegestaan tot het gewenste aantal van 25 is bereikt.
- Als infrastructurele maatregel wordt de toegankelijkheid van de locatie aan de Terraweg zodanig verbeterd dat er twee toegangswegen zijn.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten is voorliggend bestemmingsplan opgesteld. Echter, maatwerk is gewenst. Het direct amoveren van standplaatsen nadat er leegstand is opgetreden is niet aan de orde. Zo kan het mogelijk zijn dat ook andere kinderen de mogelijkheid krijgen om een kindplaats te betrekken. Per situatie zal in overleg worden bepaald hoe hier mee wordt om gegaan. De beleidskoers blijft hiermee overeind, maar er zal op een menselijkere manier worden toegewerkt naar het uiteindelijke doel. Er zullen in ieder geval niet meer standplaatsen worden toegelaten dan in voorliggend bestemmingsplan is opgenomen.

Op basis van de huidige situatie en de afspraken die zijn gemaakt biedt voorliggend bestemmingsplan ruimte aan 43 woonwagenstandplaatsen, waarvan op één standplaats geen woonwagen gepositioneerd kan worden (6C). Dit aantal ligt lager dan in de Huisvestingsvisie is opgenomen, maar is het gevolg van de samenvoeging van enkele standplaatsen en enkele verplaatsen die in de afgelopen periode hebben plaats gevonden. Het betreft geen nieuwe beleidskoers, maar het is een vertaling van de feitelijke situatie. Het terug brengen van het aantal standplaatsen naar 25 is juridisch niet vast te leggen in het bestemmingsplan. Hiervoor worden afspraken gemaakt met 'Thuis'. Voor de overige uitgangspunten is aangesloten bij de beleidsmatige uitgangspunten die in het vorige hoofdstuk zijn behandeld.

4.2 Planbeschrijving

4.2.1 Beoogde ruimtelijke indeling

Voorliggend bestemmingsplan biedt plaats aan 42 woonwagenstandplaatsen. Dit betreft een 'uitbreiding' met 12 standplaatsen ten opzichte van het geldend bestemmingsplan. Daarnaast is het op twee standplaatsen toegestaan om een bedrijfsmatige of hobbymatige activiteit uit te oefenen.

In voorliggend bestemmingsplan zijn uitsluitend de standplaatsen vastgelegd. Hierbij is de Grootchalige Basiskaart Nederland als uitgangspunt genomen. Daar waar kindplaatsen overeengekomen zijn, is dit specifiek aangeduid. Op deze plaatsen is een extra woonwagen toegestaan. Aangezien het niet ruimtelijk relevant is wie een standplaats in gebruik heeft, is dit verder niet gedefinieerd in voorliggend bestemmingsplan. In contracten tussen de bewoner en de verhuurder ('Thuis') wordt de familieband vastgelegd en wordt voorkomen dat de kindplaatsen bewoond kunnen worden door derden. Dat betekent dat maximaal één kind met een bloedverwantschap in de 1^e graad (in rechte lijn) vanaf 18 jaar op de betreffende kindplaats gehuisvest kan worden.

De ligging van de woonwagens en de bijbehorende bouwwerken op de standplaats is verder niet gedefinieerd. De plaatsing is vrij gelaten. Er zijn wel regels gesteld aan het bebouwingspercentage en de maximale oppervlakte in m². De eisen zijn in de volgende tabel opgenomen.

	Reguliere standplaats	Kindplaats
Bebouwingspercentage	75 %	75 %
Oppervlakte woonwagen, inclusief aan- en uitbouwen	150 m ²	90 m ²
Oppervlakte vrijstaande bijgebouwen	30 m ²	15 m ²
Aantal bouwlagen	2	2
Maximale bouwhoogte	7 m	7 m

Deze regeling zorgt voor duidelijkheid voor de woonwagenbewoners en geeft ook grotendeels gelijke rechten aan de bewoners. Bestaande afwijkingen zijn middels een aanduiding op de verbeelding positief bestemd, waardoor alle situaties middels voorliggend bestemmingsplan worden gelegaliseerd.

Bij de bepaling van de planologische mogelijkheden zijn de gegevens van de inventarisatie (d.d. 18 november 2013) als uitgangspunt genomen. In de bijlage zijn de geïnventariseerde gegevens inzichtelijk gemaakt.

2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute

Conform het huisvestingsbeleid, zoals beschreven in paragraaf 4.1, is een 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute opgenomen in voorliggend bestemmingsplan. Deze ontsluiting is noodzakelijk uit het oogpunt van leefbaarheid en veiligheid. Bij eventuele calamiteiten kunnen bewoners tijdig worden geëvacueerd. Bovendien kunnen hulpdiensten altijd de woonwagenlocatie bereiken in geval van nood. Aan het tracé is een uitgebreide inventarisatie vooraf gegaan. Uiteindelijk zijn er vier varianten met elkaar vergeleken. Voor het variantenonderzoek zijn diverse aspecten globaal bekeken zoals de veiligheid van bewoners, toegankelijkheid van hulpdiensten, de impact op het terrein en de bewoners, de invloed op de EHS en boswet en de aanlegkosten.

De gekozen variant is de enige variant die aan alle gevraagde veiligheidseisen voldoet; het tracé loopt niet over grondgebied van RWS en doorkruist ook de DPO-leiding niet. Wanneer er zich een calamiteit op de snelweg of Terraweg voordoet, is er een vluchtroute mogelijk naar de Ekkersweijer; van de bron af. Bovendien is de bereikbaarheid van het doodlopend hofje goed. Wanneer er een calamiteit aan het begin van het hofje plaatsvindt, dan is het hofje in de huidige situatie onbereikbaar geworden en hebben de bewoners geen alternatieve vluchtroute. Door de realisatie van een calamiteitenroute zal ook dit hofje twee ontsluitingen hebben en niet meer doodlopend zijn.

Omdat het voorkeustracé het minst aantal meters bedraagt, heeft dit bovendien een positief effect op de kosten voor de aanleg van de weg en het aanbrengen van openbare verlichting. Bovendien is de compensatieverplichting in verband met de aantasting van de EHS aanzienlijk kleiner dan in twee van de andere varianten.

De volgende afbeelding toont globaal de toekomstige ontsluitingsstructuur op, en rondom, de woonwagenlocatie. De ligging van de 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute is gestippeld weergegeven. De calamiteitenroute wordt uitgevoerd middels een halfverharding.



Luchtfoto met impressie ontsluiting

4.2.2 Beoogde functionele indeling

Op de woonwagenlocatie aan de Terraweg komen twee bedrijfsmatige en/of hobbymatige activiteiten voor. Het betreft een timmerwerkplaats op standplaats 6C en het hobbymatig houden van paarden op standplaats 35B. Beide functies zijn in voorliggend bestemmingsplan specifiek aangeduid. Voor de timmerwerkplaats geldt dat de hinder op omliggende woonwagens beperkt moet blijven. Daarom is in de regels opgenomen dat de aard en omvang van de activiteiten gelijk moet staan aan bedrijvigheid van milieucategorie 1 of 2.

Voor standplaats 35B is vastgelegd dat het uitsluitend mag gaan om het hobbymatig houden van paarden. Het bedrijfsmatig exploiteren van een paardenhouderij is ter plaatse niet mogelijk, vanwege de minimaal aan te houden afstanden tot geurgevoelige objecten (zoals woonwagens) vanuit de Wet geurhinder en veehouderij.

Daarnaast zijn in voorliggend bestemmingsplan de mogelijkheden uit de 'Beleidsnotitie aan huis verbonden beroepen en bedrijvigheid aan huis' over genomen. Hierdoor is het mogelijk om op elke standplaats, onder voorwaarden, een beroep aan huis uit te oefenen. Daarnaast is het via afwijking mogelijk om kleinschalige bedrijvigheid aan huis toe te staan.

Tot slot is aangesloten op de mantelzorgregeling van de gemeente Best. Hierbij zijn de voorwaarden afgestemd op de plaatselijke situatie, met name met betrekking tot de oppervlakte bepalingen.

4.2.3 Parkeren

In de Nota parkeernormen 2015 heeft de gemeente Best haar parkeerbeleid geformuleerd. De in de nota beschreven parkeernormen en werkwijze is van toepassing op alle toekomstige ruimtelijke plannen en projecten. Deze parkeernormen zijn ook van toepassing op voorliggend bestemmingsplan. Voor woningen, en woonwagens, dienen er per vrijstaande eenheid 2,0 parkeerplaatsen aanwezig te zijn. Deze dienen zoveel mogelijk op eigen terrein te worden opgelost. Het bezoekersparkeren kan in de openbare ruimte worden opgelost. Op de verschillende standplaatsen is doorgaans voldoende ruimte aanwezig voor 1 of meerdere parkeerplaatsen. Bovendien is er in de openbare ruimte voldoende ruimte voor parkeren op de weg. Omdat het een doodlopende weg betreft, waar uitsluitend bewoners gebruik van maken is dit ook mogelijk zonder dat dit leidt tot gevaarlijke situaties.

5 MILIEUHYGIËNISCHE EN PLANOLOGISCHE VERANTWOORDING

5.1 Bodem

5.1.1 *Nota bodembeheer*

Enkele jaren geleden is door de gemeente Best een Bodembeheerplan (Bbp) en een Bodemkwaliteitskaart (Bkk) vastgesteld. Daarin waren regels vastgelegd die van kracht waren bij grondverzet binnen de gemeentegrenzen en bij grondtransport naar de gemeente Best. Het Bbp en Bkk waren opgesteld op basis van het destijds geldende Bouwstoffenbesluit. Sinds 2008 is het Bouwstoffenbesluit vervangen door het Besluit bodemkwaliteit. In dit Besluit is een overgangstermijn van 5 jaar opgenomen voor de nog vigerende Bbp's en Bkk's. Na deze overgangstermijn wordt automatisch het generiek beleid in het kader van het Besluit van kracht, tenzij er een nieuwe Nota bodembeheer en Bodemkwaliteitskaart wordt opgesteld, met daarin regels die specifiek voor de gemeente (of delen daarvan) van toepassing zijn. Om die reden heeft de Raad besloten om, ondanks dat het thema bodem een lage prioriteit scoorde, in te stemmen met het opstellen van een Nota bodembeheer en bijbehorende Bodemkwaliteitskaart.

Het doel van de nota bodembeheer is het beleidsmatig vaststellen van de voorwaarden waaronder grond op of in de bodem van het gemeentelijke grondgebied mag worden toegepast. Indien dit aan de orde is, zal aangesloten worden bij het gemeentelijk beleid, zoals beschreven in de Nota bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart.

5.1.2 *Verkenkend bodemonderzoek*

In voorliggend bestemmingsplan is sprake van een 'planologische uitbreiding' van de bestaande woonwagenlocatie. Om deze planologische uitbreiding mogelijk te maken is inzicht nodig in de actuele kwaliteit van de bodem en het grondwater. Hiertoe is door AGEL adviseurs een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek d.d. 12 december 2013 als bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd. Omdat de ligging van de 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute ten tijde van de uitvoering nog niet definitief was vastgesteld is het gehele omliggende gebied onderzocht. De belangrijkste resultaten zijn hierna opgesomd.

- Uit de analyseresultaten blijkt dat op de onderzoeklocatie, verdeeld over drie verontreinigingen in de bovengrond, diverse sterke verontreinigingen met zware metalen, minerale olie, PCB en PAK zijn aangetoond. In de ondergrond zijn maximaal lichte verhoogde gehalten aangetoond. Gelet op het nu verkregen verontreinigingsbeeld is er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging verdeeld over een drietal deelgebieden. Het totale verontreinigde oppervlak met verontreinigingen in de grond boven de interventiewaarden bedraagt naar schatting tussen 7.900 en 8.000 m².
- In het grondwater van de onderzoeklocatie overschrijden de gehalten aan cadmium, koper en zink de tussenwaarden en overschrijden de gehalten aan barium, cadmium, lood, nikkel, zink, (som) xylenen en (som) dichloorpropanen de streefwaarden. Op 10 december 2013 is contact opgenomen met de gemeente Best over de tussenwaarde overschrijdingen. De gemeente heeft aangegeven dat de tussenwaarde overschrijdingen van cadmium, koper en zink op basis van uit de regio bekende grondwatergegevens verhoogde achtergrondwaarden betreffen.
- De asbestverdachte materialen die tijdens het veldonderzoek op het maaiveld zijn waargenomen en geanalyseerd zijn, blijken na analyses asbesthoudend te zijn.

De resultaten van het verkennend bodemonderzoek geven aanleiding voor het verrichten van een nader bodem- en asbestonderzoek naar de aard, omvang en risico's van de tijdens onderhavig onderzoek aangetoonde verontreinigingen. Geadviseerd wordt een nader onderzoek te combineren met de verdenking op asbest in bodem.

Nader bodemonderzoek

Op basis van de conclusies uit het verkennend bodemonderzoek is een nader onderzoek uitgevoerd. Deze rapportage (d.d. 22 januari 2015) is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Hierna worden de belangrijkste conclusies beschreven.



Het nader bodemonderzoek heeft als doel gehad om:

- De verontreinigingssituatie met zware metalen, PAK en PCB ter plaatse van het noord-oostelijk deel van het plangebied (buiten huidige woonwagenlocatie) nader vast te stellen;
- De verontreinigingssituatie ter plaatse van een tweetal verontreinigingen met koper in de grond die deels voorkomen binnen de huidige woonwagenlocatie nader vast te stellen;
- Vast te stellen van of er binnen het op asbest verdachte terreindeel sprake is van een verontreiniging met asbest boven de interventiewaarde.

De conclusie luidt dat er op de locatie sprake is van drie gevallen van ernstige bodemverontreiniging in, en in de omgeving van, het plangebied. Daarnaast is er sprake van een met zware metalen, PCB en asbest verontreinigde grondwal. Deze betreft echter geen geval van ernstige bodemverontreiniging in de zin van de Wet bodembescherming. Op de volgende afbeelding zijn de locaties met verontreinigingen gevisualiseerd.

Geval 1: verontreiniging met zware metalen, PAK en PCB in de grond op het noordoostelijk deel van het plangebied

- Deze locatie betreft een geval van ernstige bodemverontreiniging. Het oppervlak van deze verontreiniging waarin gehalten boven de interventiewaarden zijn aangetoond bedraagt circa 5.100 m² waarvan 4.100 m² is gelegen binnen het onderzoeksgebied. De verontreiniging bevindt zich nagenoeg geheel buiten de huidige woonwagenlocatie. Op het grootste deel worden op circa 0,8 á 1,3 m-mv geen verontreinigingen meer aangetoond. Op het meest oostelijk deel zijn echter nog op 2 m-mv verontreinigingen boven de interventiewaarde aangetoond. De aanname dat deze zich zou beperken tot de bovengrond is daarmee niet gerechtvaardigd. Uitgaande van een gemiddeld verontreinigd traject van 1,2 meter bedraagt het volume verontreinigde grond met gehalten boven de interventiewaarde circa 5.400 m³;
- Binnen de interventiewaardecontour zijn restanten asbestverdacht materiaal op het maaiveld aanwezig. Deze leiden in relatie tot de situatie van de grondwal redelijkerwijs niet tot een overschrijding van de interventiewaarde. Gezien de zintuiglijke waarnemingen wordt er buiten de sterk puinhoudende grondwal er geen asbest in de bodem verwacht boven het saneringscriterium;

- Voor deze verontreiniginglocatie is sprake van spoedeisendheid als gevolg van een potentieel ecologisch risico. Voor het deel van de verontreiniging gelegen in de contouren van de bestaande woonwagenlocatie (circa 750 m² in gebruik als wonen met tuin) is er geen sprake is van een spoedeisendheid voor het nemen van sanerende maatregelen.

Geval 2: verontreiniging met koper in de grond op het zuidoostelijk deel die deels voorkomt binnen de huidige woonwagenlocatie;

- Op deze locatie zijn in de bovengrond (in het traject van 0,0 tot 0,5 meter minus maaiveld) sterk verhoogde gehalten aan koper aangetoond. De verontreiniging is volledig afgeperkt. Beide verontreinigingen bevinden zich deels binnen de huidige woonwagenlocatie. In totaal bedraagt het verontreinigde oppervlak met gehalten aan koper in de bovengrond boven de interventiewaarde circa 1.600 m² waarvan circa 700 m² gelegen is in de bestaande woonwagenlocatie. Het verontreinigd bodemvolume met gehalten boven de interventiewaarden bedraagt circa 850 m³. Ter plaatse wordt de 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute gerealiseerd.
- Het deel van het geval wat zich in het bosgebied bevindt is beoordeeld als spoedeisend op basis van een potentieel ecologisch risico. Voor het deel in gebruik als woonwagen locatie zijn er in de huidige situatie geen actuele risico's aanwezig waardoor er voor dit deel geen sprake van spoedeisendheid voor het nemen van sanerende maatregelen.

Geval 3: verontreinigingen met koper in de grond op het zuidwestelijk deel van de huidige woonwagenlocatie;

- Op dit deel zijn in de bovengrond (in het traject van 0,0 tot 0,5 meter minus maaiveld) sterk verhoogde gehalten aan koper aangetoond. De verontreiniging is niet volledig afgeperkt omdat deze zich waarschijnlijk tot buiten het plangebied bevindt. In totaal bedraagt het verontreinigde oppervlak met gehalten aan koper in de bovengrond boven de interventiewaarde circa 550 m². Het verontreinigd bodemvolume met gehalten boven de interventiewaarden bedraagt daarmee 275 m³;
- Voor dit geval is er geen sprake van spoedeisendheid voor het nemen van sanerende maatregelen.

Grondwal buiten bestaande woonwagenlocatie verontreinigd met zware metalen, PCB en asbest

- Op basis van de resultaten is de wal op te delen in een noordelijke gedeelte en een zuidelijke gedeelte. Voor het noordelijke deel (vanaf grens geval 2) is de wal in haar geheel als sterk verontreinigd aan te merken. Het bodemvolume dat als sterk verontreinigd wordt aangemerkt bedraagt circa 3.000 m³. De wal bestaat uit een grondlaag van circa 0,5 á 1 m dik met hieronder een puinhoudende laag van plaatselijk meer dan 50%. In de wal komen restanten asbest voor die direct samenhangen met de aanwezigheid van puin in een mate van bijmenging van meer dan 20%. Tevens is de wal sterk verontreinigd met zware metalen en PCB;
- Ten aanzien van de puinfractie is bij 7 sleuven asbestverdacht materiaal waargenomen. Bij 6 sleuven is het percentage bijmengingen groter dan 50% waardoor deze geen bodem betreft. Op basis van de verkregen onderzoeksresultaten zijn in deze puinlaag gehalten aan asbest tot boven de hergebruiksnorm (interventiewaarde) aangetoond. Ten aanzien van één sleuf waarin de puinfractie als bodem is beoordeeld (< 50% bijmengingen) overschrijdt het gehalte aan asbest de interventiewaarde;
- Voor de verontreinigingssituatie van de wal is deze, doordat de wal geen bodem betreft, niet als spoedeisend voor saneren in de zin van de Wet bodembescherming aan te merken. Doordat de wal (permanent) bedekt is met vegetatie en er geen sprake is van respirabele vezels is er geen sprake van een onaanvaardbaar risico;

- Voor de wal op het zuidelijke deel, ter plaatse van de geplande 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute, is geen asbestverdacht materiaal aangetroffen en betreffen de zintuiglijke waarnemingen maximaal resten en/of sporen. Uit de geanalyseerde grondmonsters blijken in het zuidelijke gedeelten maximaal lichte verhogingen te zijn aangetoond.

Aanbevelingen en opmerkingen

Op basis van de verkregen inzichten wordt het volgende aanbevolen:

- Gezien de beoordeling van een potentiële spoedeisendheid op basis van een ecologisch risico worden sanerende maatregelen noodzakelijk geacht voor geval 1 en 2 voor zover deze zich buiten de bestaande woonwagenlocatie bevinden;
- Ten aanzien van de verontreinigingen binnen de bestaande woonwagenlocatie zijn er op deze delen geen onaanvaardbare risico's vastgesteld. Daarnaast voorkomt de aanwezige bestrating contactmogelijkheden.
- Voor het nemen van sanerende maatregelen bij geval 2 worden aanbevolen deze samen te laten vallen met de geplande 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute.

Inmiddels heeft de sanering van de noordoostelijke spot (spot 1) plaatsgevonden, waardoor de bodemkwaliteit ter plaatse geen belemmeringen vormt voor het toekomstige gebruik. De sanering bij spot 2 vindt plaats gelijktijdig met de aanleg van de geplande ontsluitingsroute.

5.2 Geluid

Door AGEL adviseurs is een akoestisch onderzoek uitgevoerd om de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer te beoordelen. De rapportage (d.d. januari 2016) is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Hierna worden de belangrijkste conclusies weergegeven. De geluidbelasting ten gevolge van vliegverkeer is opgenomen in paragraaf 5.11 van deze toelichting.

Doel van het onderzoek is het bepalen van de geluidbelasting op de huidige en toekomstige standplaatsen als gevolg van het wegverkeer en deze te toetsen aan het wettelijk kader. Het onderzoek dient tevens ter beoordeling of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Een akoestisch onderzoek is op grond van de Wet geluidhinder noodzakelijk wanneer een woning of een geluidgevoelig object gelegen is binnen een door deze wet aangewezen geluidzone. De woonwagenlocatie bevindt zich binnen de geluidzone van de A2, de Terraweg, de Ekkersweijer en de NCB-weg. Daarnaast dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook de geluidbelasting te worden beoordeeld als gevolg van cumulatie van alle geluidsbronnen.

Uit de rekenresultaten blijkt dat er als gevolg van de Ekkersweijer en de NCB-weg geen overschrijding plaats vindt van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (L_{den}) van 48 dB. Ten gevolge van de Terraweg vindt ter plaatse van een klein deel van de noordgrens een overschrijding plaats van 1 dB. De maximale ontheffingswaarde wordt niet overschreden.

Als gevolg van de A2 vinden op de begane grond overschrijdingen plaats van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (L_{den}) van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt op begane grond niveau echter niet overschreden. Op verdiepingsniveau worden geen geluidgevoelige ruimte toegestaan, waardoor een toetsing aan de maximale ontheffingswaarde niet noodzakelijk is.

Ten tijde van het Tracé besluit A2 is reeds onderzoek gedaan naar bron- en overdrachtsmaatregelen en daar waar van toepassing ook uitgevoerd. Ten behoeve van de voorliggende procedure zijn aanvullende bron- en overdrachtsmaatregelen onderzocht. Aangetoond is dat deze niet doelmatig zijn dan wel stuiten op bezwaren van financiële aard. Aangezien het een woonwagenlocatie betreft zijn gevelmaatregelen geen optie, deze zijn dan ook niet onderzocht.

Het bevoegd gezag wordt in overweging gegeven voor de volledige woonwagenlocatie (begane grond niveau en eerste verdieping), voor zover dit nog niet is geregeld, een hogere waarde worden vast te stellen van 53 dB Lden. Het realiseren van een verdieping wordt tevens mogelijk gemaakt voor alle woonwagens, mits op deze verdieping geen geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd.

Ter plaatse van de ontwikkeling is vanuit het kader van een goede ruimtelijke ordening het woon- en leefklimaat inzichtelijk gemaakt en beoordeeld. Hierbij is aangetoond dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Wetgeving

Op 15 november 2007 is de wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen) in werking getreden. Deze 'Wet luchtkwaliteit' vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De kern van de nieuwe wetgeving bestaat uit de (Europese) luchtkwaliteitseisen, zoals ook al het geval was onder het Besluit luchtkwaliteit. Nieuw zijn het 'Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. Voor projecten die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet langer te worden getoetst aan de grenswaarden. In de 'Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven.

Er is blijkens deze regeling geen onderzoek nodig voor 'woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat'.

5.3.2 Luchtkwaliteitsplan & inventarisatierapport luchtkwaliteitsplan

Door de gemeente Best is daarnaast een luchtkwaliteitsplan (d.d. 2 juli 2009) opgesteld. Het doel van het opstellen van een luchtkwaliteitsplan is het ontwikkelen en uitvoeren van en communiceren over maatregelen. Dit heeft tot gevolg dat de luchtkwaliteit op leefniveau (een locatie waar burgers zich gedurende enige tijd kunnen bevinden) verbetert en blijft voldoen aan de grenswaarden, zoals gesteld in de Wet luchtkwaliteit. Met het implementeren van het luchtkwaliteitsplan wil de gemeente bereiken dat de concentraties luchtverontreiniging waaraan de inwoners van Best worden blootgesteld jaarlijks afnemen. Om dit te bereiken zijn enkele maatregelen geformuleerd. In principe vallen de meeste projecten binnen de gemeente Best onder de IBM (In betekende mate)-grens en hoeven om die reden niet te worden getoetst aan de luchtkwaliteitsnormen.

Naast de specifieke regels voor luchtkwaliteit geldt er voor ruimtelijke planvorming ook een algemeen juridisch kader voor het afwegen van ruimtelijke aspecten, aangeduid als 'goede ruimtelijke ordening'.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zal afgewogen moeten worden of het aanvaardbaar is om een project op een bepaalde locatie te realiseren. Daarbij spelen zowel de mate van blootstelling als de gevoeligheid van bepaalde groepen mensen een rol. Omdat de gemeente veel waarde hecht aan de gezondheid van onze burgers, worden ruimtelijke plannen uitdrukkelijk getoetst aan de goede ruimtelijke ordening.

Dit beleid richt zich derhalve op twee sporen, waarbij gekeken wordt naar de ontwikkeling als bron (spoor 1) en de ontwikkeling als ontvanger (spoor 2).

Het plan als bron

Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit') bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. In voorliggend geval is er sprake van een planologische uitbreiding van het aantal woonwagenstandplaatsen van 30 naar 39. Een specifiek luchtkwaliteitonderzoek wordt derhalve niet noodzakelijk geacht omdat de drempelwaarden ruimschoots worden onderschreden.

Het plan als ontvanger

Inventarisatie van de locatie in het kader van spoor 2 houdt in dat wordt gekeken of redelijkerwijs te verwachten is dat er sprake is van een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen ter plaatse van het project, zonder de bijdrage van dat project. Dit is het geval als er op korte afstand een drukke weg, of een veehouderij zijn gelegen. Als dit het geval is, is er sprake van een verdachte locatie. Als omschrijving van de begrippen 'drukke weg' en 'korte afstand' hanteert de gemeente voor een drukke weg snelwegen, provinciale wegen en wegen met een dreigende overschrijding (3% van de grenswaarde) per etmaal en voor een korte afstand (300 m) van een snelweg en (50 m) van een provinciale weg of een drukke weg. De woonwagenlocatie bevindt zich op korte afstand van een snelweg, waardoor een specifieke beschouwing noodzakelijk is.

Door AGEL adviseurs is om die reden een onderzoek luchtkwaliteit uitgevoerd. De rapportage (d.d. 4 maart 2015) is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. De belangrijkste conclusies zijn hierna weergegeven.

De luchtkwaliteit ter plaatse van de ontwikkeling wordt in hoofdzaak bepaald door de rijksweg A2 en in mindere mate de Terraweg, de Ekkerswijer en de NCB-weg. De verkeersgegevens van de Rijksweg A2 voor 2015 zijn geïmporteerd uit de NSL-monitoringtool. Met betrekking tot de verkeersintensiteiten van de Terraweg, de Ekkerswijer en de NCB-weg wordt uitgegaan van gegevens zoals aangeleverd door de gemeente Best. De bepaling van de concentraties is uitgevoerd met het programma Geomilieu V2.62 waarin de wettelijke voorgeschreven standaard rekenmethoden met het verspreidingsmodel STACKS+ van DNV-GL (voorheen KEMA) is geïmplementeerd. Omdat volgens de verwachtingen de achtergrondconcentraties jaarlijks af zullen nemen wordt uitgegaan van het jaar 2015 als meest relevante toetsingsjaar.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat ter plaatse van de ontwikkeling de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ niet worden overschreden. Ook blijkt dat er geen overschrijdingen plaats vinden van het maximum aantal maal per jaar, dat de 24-uursgemiddeldeconcentratie van PM₁₀ mag worden overschreden.

Het aspect luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

5.4 Externe veiligheid

5.4.1 Kader

Voor de beoordeling van het onderdeel externe veiligheid zijn bepalend het plaatsgebonden risico en het groepsrisico behorende bij een risicobron in de omgeving van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Het plaatsgebonden risico is een maat voor de kans van overlijden van een persoon in de omgeving van een risicobron. Door het aanhouden van voldoende afstand kan een aanvaardbaar veiligheidsniveau worden gegarandeerd. Voor het plaatsgebonden risico geldt een veiligheidscontour van $PR 10^{-6}$ per jaar. Binnen deze contour mogen geen kwetsbare objecten worden gebouwd. Een kwetsbaar object betreft woningen en onder andere gebouwen waar mensen langdurig kunnen verblijven. Voor beperkt kwetsbare objecten zoals bedrijven kan hiervan gemotiveerd afgeweken worden.

Het groepsrisico is een factor voor de maatschappelijke impact van een groot ongeval. Hierbij spelen onder andere het aantal aanwezige personen nabij de risicobron een rol alsmede de zelfredzaamheid van de aanwezigen en de inzet van de hulpdiensten. Voor het groepsrisico is geen grenswaarde vastgesteld maar een oriëntatiewaarde. Deze oriëntatiewaarde kan gezien worden als een ijkpunt voor het bevoegd gezag in verband met haar verantwoordingsverplichting van het groepsrisico en heeft geen juridische status. Het overschrijden van de oriëntatiewaarde is mogelijk mits dit in de besluitvorming door het bevoegd gezag gemotiveerd wordt middels haar verantwoordingsverplichting. Bij deze verantwoordingsplicht moet onder andere aandacht besteed worden aan bronmaatregelen, zelfredzaamheid en de inzetbaarheid van hulpdiensten.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor

De regelgeving met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen over openbare wegen, water en spoorwegen is neergelegd in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Btev). In het Btev staan onder andere regels omtrent de verantwoording van het groepsrisico, voor plannen nabij transportroutes met gevaarlijke stoffen.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) uit 2004 legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, LPG-tankstations en spoorwegemplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij (beperkt) kwetsbare objecten waaronder woningen, ziekenhuizen, scholen, winkels, horecagelegenheden en sporthallen. Hierdoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken.

Het besluit verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening te houden. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarmee zijn nieuwe kwetsbare objecten binnen de $PR 10^{-6}$ contour niet toegestaan. Ook is vastgesteld dat wanneer binnen het invloedsgebied van een buisleiding een ruimtelijk besluit wordt genomen, de verantwoordingsplicht van toepassing is.

Het Bevb gaat uit van een belemmerde strook van 4 of 5 meter rond de leiding, afhankelijk van de werkdruk. Voor deze strook geldt een bouwverbod en een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden.

Net als bij het Bevi worden de risicoafstanden en rekenmethodiek die volgen uit het Bevb opgenomen in een regeling, de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb).

5.4.2 Beleidsvisie gemeente Best

De beleidsvisie is gemaakt om onze gemeente een duidelijk kader te geven voor het omgaan met risico's en externe veiligheid. De visie geeft aan waar ontwikkelingen mogelijk zijn en onder welke voorwaarden.

Bij bestaande situaties wordt een brongericht beleid toegepast.

1. Het zoveel mogelijk (pro)actief terugdringen van bestaande geaccepteerde risicosituaties in (of nabij) de woonomgeving.
2. Het (pro)actief opheffen van niet-acceptabele risicosituaties.

Bij nieuwe situaties wordt effectgericht beleid gevolgd. Dit is gericht op het verminderen van de gevolgen van een mogelijk incident (de kans wordt dus niet verminderd).

1. Het uitsluiten van nieuwe risicobronnen binnen het (risicoluw gebied) centrum en woonwijken.
2. Nieuwe risicobronnen zijn slechts mogelijk binnen de daartoe specifiek aangewezen gebieden.
3. Vestiging van nieuwe risicovolle bedrijven binnen de gemeente alleen toestaan mits het bedrijf past binnen de uitgangspunten van de Structuurvisie en het regionale Brainport profiel.
4. Het voeren van een gebiedsgericht locatiebeleid voor nieuwe en bestaande risicovolle activiteiten, waarbij de beschikbare risicoruimte afhankelijk is van de kwetsbaarheid van de omgeving.
5. Op bedrijventerreinen met risico's voor externe veiligheid (intensief gebied) is geen ruimte voor kwetsbare bestemmingen.

Het plangebied is op grond van de beleidsvisie gelegen binnen gemengd gebied. Binnen gemengd gebied worden nieuwe kwetsbare objecten zoals woonwagens toegelaten, mits geen sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde en geen sprake is van een significante toename van het groepsrisico. In het onderstaande wordt hier nader op ingegaan.

5.4.3 Onderzoek

Ontwikkeling

Met het plan worden 12 extra standplaatsen juridisch planologisch mogelijk gemaakt. Een woonwagen dient beschouwd te worden als een kwetsbaar object in het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Met de komst van 12 extra woonwagens, dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van 14,4 en 28,8 personen extra in de dag- en nachtperiode. Om die reden dient beschouwd te worden welke risicobronnen in de omgeving aanwezig zijn.

Risicobronnen

In of in de nabijheid van het plangebied bevinden zich meerdere risicobronnen. Het gaat om:

1. Rijksweg A2;
2. LPG-tankstation aan de Eindhovenseweg Zuid 63;
3. DPO-leiding;
4. Ncb-weg.

Rijksweg A2

Ten westen van het plangebied is de A2 gelegen. Deze transportroute is op een afstand van circa 15 meter van het plangebied gelegen. Over de A2 worden gevaarlijke stoffen vervoerd. Het gaat op grond van het Basisnet om de volgende jaarintensiteiten.

Stofgroep	Omschrijving	Jaarintensiteit
LF1	Brandbare vloeistoffen	4.887
LF2	Zeer brandbare vloeistoffen	3.654
LT1	Toxische vloeistoffen	33
LT2	Zeer toxische vloeistoffen	65
GF3	Zeer brandbare gassen	4.000
GT3	Zeer toxische gassen	197

Dit traject van de A2 heeft geen veiligheidszone of een plasbrandaandachtsgebied. Het invloedsgebied is afhankelijk van de gevaarlijke stoffen, die over de A2 worden vervoerd. Omdat er zeer toxische gassen vervoerd worden over de A2 bedraagt het invloedsgebied meer dan 4.000 meter. Daarmee is het plangebied gelegen binnen het invloedsgebied van de A2.

Op grond van artikel 8 van het Bevt is een verantwoording van het groepsrisico benodigd wanneer het plan binnen een zone van 200 meter van de transportroute is gelegen. Omdat de waarde van het groepsrisico ter plaatse lager is dan 0,1 x OW, zoals blijkt uit de Regeling Basisnet, kan volstaan worden met een beschrijving van de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Van een wezenlijke toename van het groepsrisico is geen sprake, omdat de realisatie van 12 extra standplaatsen resulteert in een relatief kleine toename van het aantal aanwezigen, te weten respectievelijk 14,4 en 28,8 personen in de dag- en nachtperiode. Ook in de toekomstige situatie is derhalve geen sprake van een waarde die hoger is van 0,1 x OW.

Om die reden wordt in het onderstaande beknopt ingegaan op de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid.

Mogelijke scenario's

Het maatgevende scenario op de A2 is een BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) van een tankauto. Een BLEVE bestaat uit een vuurbal en een drukgolf. Slachtoffers vallen door de warmtestraling en de drukgolf, alsmede door rondvliegende brokstukken en glasscherven die zware schade kunnen aanbrengen aan personen en gebouwen. Een warme BLEVE treedt op bij een externe brand, een koude BLEVE treedt op wanneer de tank bezwijkt door een mechanische oorzaak. Het optredende effect en het moment van exploderen is afhankelijk van de inhoud van de tank. Het meest geloofwaardige scenario is een plasbrand op de A2 als gevolg van het transport van brandbare vloeistoffen over de A2. De reikwijdte van dit incident reikt weliswaar tot het plangebied maar gezien de aanwezige geluidswal dient dit scenario niet verder beschouwd te worden. Het incident met de grootste reikwijdte is een toxisch scenario (ammoniak).

Zelfredzaamheid

Bij het scenario van een koude BLEVE zal er geen tijd beschikbaar zijn voor zelfredding. Bij een warme BLEVE is er mogelijk beperkte vluchttijd. Gezien deze korte tijd zijn er geen mogelijkheden tot evacuatie. Daarom zullen de personen op eigen kracht het gebied moeten ontluchten in geval van een incident. De maatregelen ter bevordering van de zelfredzaamheid zullen daarom in de planologische, organisatorische en bouwkundige sfeer moeten worden gezocht.

De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontluchten. Op een afstand groter dan 150 meter is bij een BLEVE het schuilen in een gebouw vaak de beste manier om de calamiteit te overleven. Met name de ruimten die buiten het bereik van rondvliegend glas liggen zijn als veilige plekken aan te merken.

Na afloop van een 'BLEVE' kan het beste worden gevlucht, om secundaire branden te vermijden. De woonwagens bestaan doorgaans uit 1 bouwlaag (enkele woonwagens bestaan uit 2 bouwlagen) en zijn derhalve eenvoudig te ontluchten. De woonwagens zijn daarnaast niet specifiek bedoeld voor niet-zelfredzame personen. Derhalve kan verondersteld worden dat er geen belemmeringen zijn ten aanzien van de zelfredzaamheid van personen. De nieuwe 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute op de Ekkersweijer vormt bovendien een geschikte vluchtroute in geval van een incident, die van de risicobron afloopt.

Bij een toxische wolk kunnen mensen komen te overlijden als gevolg van blootstelling aan de toxische stof. Of mensen daadwerkelijk komen te overlijden is afhankelijk van de dosis, die bestaat uit de blootstellingsduur en de concentratie waaraan de persoon is blootgesteld. Het beste advies bij het vrijkomen van een toxische wolk als gevolg van een incident op de A2 is te schuilen, mits ramen, deuren en ventilatie gesloten kunnen worden (safe-haven-principe). Indien dit niet mogelijk is kan ervoor gekozen worden te vluchten. Bij een toxische wolk dient gevlucht te worden haaks op de wolk.

Voor de hulpverleningsdiensten is het van belang dat aanwezigen tijdig gewaarschuwd worden. Dit kan met behulp van het zogenaamde waarschuwings- en alarmeringssysteem (WAS). Het WAS-netwerk is dekkend voor het plangebied. Het gebruik van WAS, eventueel aangevuld met het gebruik van SMS-alert kan eraan bijdragen dat het aantal slachtoffers wordt beperkt.

De veiligheidsregio is in het kader van het vooroverleg om advies gevraagd.

Bestrijdbaarheid

Bestrijding van een dreigende BLEVE vereist een goede bereikbaarheid en veel bluswater bedoeld voor het koelen van de LPG-tank. Bij voldoende koeling zal een BLEVE worden voorkomen. Hiervoor wordt (vanwege de snelheid die is geboden) gebruik gemaakt van primaire bluswatervoorzieningen (in het voertuig aanwezige water en brandkranen op het openbaar waterleidingnet).

Bronbestrijding is bij een toxische vloeistof mogelijk door de vloeistof af te dekken. Hierdoor wordt de verdamping verminderd. Voor toxische gassen kan alleen aan bronbestrijding worden gedaan indien het om een lekkage gaat. De brandweer kan dan proberen om het gat te dichten. Effectbestrijding is tevens mogelijk door de concentratie te verdunnen, bijvoorbeeld met behulp van een waterscherm. Dit is alleen mogelijk als de brandweer tijdig aanwezig is. Bij het ineens vrijkomen van de gehele inhoud van de tank, zal deze effectbestrijding lastig te realiseren zijn. De mogelijkheden voor slachtofferreductie worden bepaald op basis van de mogelijkheden om de vergiftiging te behandelen.

Slachtofferreductie is ook mogelijk door snelle ontruiming/evacuatie. Het niet of korter blootstellen aan een toxische stof zal het aantal slachtoffers verminderen.

De veiligheidsregio is in het kader van het vooroverleg om advies gevraagd.

LPG-tankstation

Aan de Eindhovenseweg Zuid 63 is een LPG-tankstation gelegen met een vergunde jaardoorzet tot 1.500 m³. Voor een dergelijk tankstation geldt een PR 10⁻⁶ contour en invloedsgebied van respectievelijk 110 en 150 meter. Omdat het invloedsgebied niet reikt tot het plangebied, zijn er vanuit externe veiligheid geen belemmeringen.

DPO-leiding

Ten noorden van het plangebied is een DPO-leiding gelegen. Deze leiding heeft een werkdruk van 80 bar en 6,6 inch. Uit navraag bij de Defensie Pijpleiding Organisatie⁶ blijkt dat deze leiding geen PR 10⁻⁶ contour heeft en een belemmeringenstrook van 5 meter. Het invloedsgebied van deze leiding is onbekend bij DPO. De verwachting is dat het invloedsgebied niet reikt tot de nieuwe standplaatsen.

De DPO-leiding is oorspronkelijk een K1-leiding (licht ontvlambare vloeistoffen), maar door het ministerie van Defensie is bevestigd dat vanaf juni 2011 louter K2-brandstoffen (ontvlambare vloeistoffen) vervoerd zullen worden door alle DPO-buisleidingen in Nederland. Bij K2 geldt over het algemeen dat het groepsrisico een zeer beperkte rol speelt. Zo zal bij een dichtheid van 100 personen per hectare, het groepsrisico lager dan 0,1 x de oriëntatiewaarde liggen.⁷ Een dergelijke dichtheid komt overeen met hoogstedelijk gebied en wordt niet gehaald in dit plangebied. Vanuit de DPO-leiding gelden derhalve geen belemmeringen vanuit externe veiligheid.

Ncb-Weg

Uit een onderzoek van de SRE, is gebleken dat over deze weg vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, maar dat deze intensiteit dusdanig laag is dat er geen routing gevaarlijke stoffen ingesteld hoeft te worden.

5.4.4 Conclusie

Er bevinden zich drie risicobronnen in de omgeving van het plangebied. Het plangebied is niet gelegen binnen PR 10⁻⁶ contouren van één van deze risicobronnen. Het invloedsgebied van het LPG-tankstation reikt niet tot het plangebied. Het invloedsgebied van de A2 overlapt het plangebied. Vanwege de beperkte toename van het aantal personen, kan op grond van het Bevt volstaan worden met een beschrijving van de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. De aanwezige DPO leiding heeft een relatief klein invloedsgebied en kent een zeer laag groepsrisico. Derhalve gelden er geen belemmeringen vanuit de risicobronnen.

Omdat er ten slotte geen sprake is van een significante toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde, wordt voldaan aan de gemeentelijke beleidsvisie.

⁶ C. van der Woord, DPO, 26 februari 2014

⁷ RIVM, Risicoafstanden voor buisleidingen met K1, K2, K3-stoffen, 2008

5.5 Bedrijven en milieuzonering

Voor het behoud en de verbetering van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving is een juiste afstemming tussen de verschillende voorkomende bedrijfsmatige functies en wonen noodzakelijk. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van een milieuzonering die uitgaat van richtinggevende afstanden tussen hinderlijke functies (in de vorm van gevaar, geluid, geur, stof) en gevoelige functies. In de brochure 'Bedrijven en Milieuzonering' van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) (versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

Voorliggend bestemmingsplan heeft betrekking op een 'planologische' uitbreiding van het aantal woonwagenstandplaatsen en het realiseren van een 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute. Om die reden dient beschouwd te worden of de extra standplaatsen de omliggende bedrijven beperken in hun bedrijfsvoering en daarnaast of een goed woon- en leefklimaat gegarandeerd kan worden ter plaatse van de nieuwe standplaatsen.

5.5.1 Onderzoeksopzet

Het plangebied kan worden gezien als een 'gemengd gebied', op basis van de brochure van de VNG. Een 'gemengd gebied' is een gebied met een matige tot sterke functiemenging of een gebied dat is gelegen bij voorname infrastructuur. Het plangebied is gelegen op korte afstand van de A2. De A2 is een belangrijke verkeersader, waarvan omwonenden een verhoogde geluidsbelasting zullen ervaren. Door deze geluidsbelasting treedt er een verstoring op in vergelijking tot een rustige woonwijk. Het is dus acceptabel om voor deze locatie uit te gaan van een gemengd gebied. Hierdoor kan een gereduceerde richtafstand gehanteerd worden.

Bedrijvigheid op woonwagenlocatie Terraweg

Op de woonwagenlocatie komt een tweetal niet-woonfuncties voor. Het gaat om een paardenhouderij en timmerwerkplaats. De paardenhouderij is hobbymatig en betreft derhalve geen inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Formeel is toetsing aan de VNG-brochure niet benodigd.

De (timmer)werkplaats is kleinschalig van aard (productieoppervlak kleiner dan 200 m²) en heeft derhalve op basis van de VNG een richtafstand van 50 meter tot een rustige woonwijk op basis van het aspect geluid. Op grond van de regels in dit bestemmingsplan wordt uitsluitend een werkplaats toe gestaan die naar aard en omvang gelijk te stellen is aan een inrichting van milieucategorie 2. Voor een gemengd gebied geldt derhalve een gereduceerde richtafstand van 10 meter. Binnen deze afstand bevinden zich enkele bestaande standplaatsen, waarop reeds een woonwagen is gesitueerd. Nieuwe standplaatsen zijn binnen deze richtafstand niet voorzien. De (timmer)werkplaats valt echter onder de vigeur van het Activiteitenbesluit. Het bedrijf dient derhalve te voldoen aan de gestelde voorschriften uit het Activiteitenbesluit. Hierdoor wordt een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd. Doordat de activiteiten in pandig plaats vinden, is het ook aannemelijk dat voldaan kan worden aan de eisen uit het Activiteitenbesluit.

Bestemmingsplan
Woonwagenlocatie
Terraweg te Best

20130295-00
juli 2016
blad 44

Bedrijvigheid in de omgeving

In de volgende tabel wordt een overzicht gegeven van de inrichtingen, die in de omgeving van het plangebied zijn gelegen.

SBI-code	Adres	Omschrijving	VNG-categorie	Richt-afstand (m)	Werkelijke afstand (m)
5221	Ekkersweijer	Parkeergarage	2	30 (10)*	+/- 450
9321	Ekkersweijer	Recreatiepark Aquabest	4.2	300 (200)*	+/- 550
4752	Ncb-weg 4	Karwei bouwmarkt	2	30 (10)*	+/- 150
4752	Ncb-weg 14	Decathlon	2	30 (10)*	+/- 150
4731	Eindhoveneweg Zuid 63	Shell Best	4.1	200	+/- 475
-	Industrieterrein 't Zand	Meerdere bedrijven	3.1 en 4.1	200 (100)*	+/- 400
1012	Rendac	Opslag en verwerking dierlijk afval, vetsmelterij	4.2	700 (500)*	+/- 1.500

*Gereduceerde richtafstand i.v.m. gemengd gebied

Aan de Ekkersweijer is recreatiepark Aquabest gelegen. Dit recreatiepark bestaat uit een aantal onderdelen, waaronder recreatieve functies en horeca. Enkele aanwezige functies zijn onder andere het strandpark, familiepark Dippie Doe, een waterskibaan, adventureterrein een beachclub en restaurant. Het complex wordt beschouwd als recreatiecentra met SBI-code 9321 met milieucategorie 4.2. De afstand tot dit recreatiepark bedraagt ten minste 550 meter. Derhalve wordt voldaan aan de gereduceerde richtafstand. Volledigheidshalve is ook het gemeentelijke vergunningenbestand bekeken. Uit de ingediende meldingen blijkt ook dat de verschillende contouren niet reiken tot aan het woonwagencentrum aan de Terraweg. De belangrijkste conclusies zijn in de volgende tabel gevisualiseerd.

Inrichting	L _{Ar,LT}	L _{Amax}	Bron
Beachclub Stranders BV	32 dB(A)	52 dB(A)	Akoestisch onderzoek (8 mei 2006)
Beachclub Sunrise	34 dB(A)	54 dB(A)	Akoestisch onderzoek (8 mei 2006)
Dippie Doe			
<i>Dag</i>	38 dB(A)	54 dB(A)	Akoestisch onderzoek (26 februari 2010)
<i>Avond</i>	33 dB(A)	54 dB(A)	Akoestisch onderzoek (26 februari 2010)
<i>Nacht</i>	22 dB(A)	41 dB(A)	Akoestisch onderzoek (26 februari 2010)
Survivalcenter Adventure en Thrill			
<i>Dag</i>	28 dB(A)	53 dB(A)	Akoestisch onderzoek (15 maart 2007)
<i>Avond</i>	27 dB(A)	53 dB(A)	Akoestisch onderzoek (15 maart 2007)
<i>Nacht</i>	19 dB(A)	53 dB(A)	Akoestisch onderzoek (15 maart 2007)
Watersckicentrum			
<i>Dag</i>	24 dB(A)	54 dB(A)	Akoestisch onderzoek (17 november 2006)
<i>Avond</i>	22 dB(A)	41 dB(A)	Akoestisch onderzoek (17 november 2006)
<i>Nacht</i>	17 dB(A)	41 dB(A)	Akoestisch onderzoek (17 november 2006)

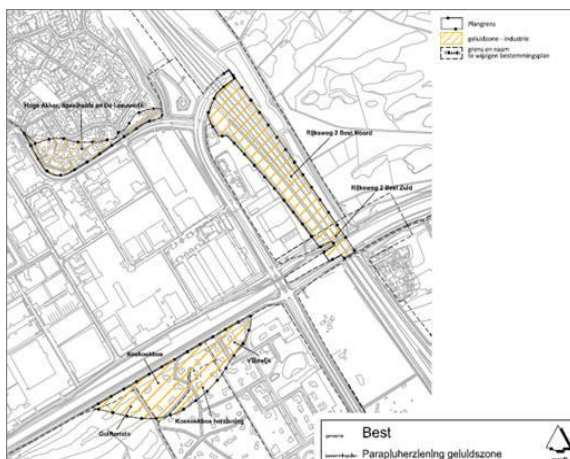
De volgende tabel geeft inzicht in de wettelijke normen voor inrichtingen.

	07:00 -19:00 uur	19:00 -23:00 uur	23:00 -07:00 uur
L _{Ar,LT} op de gevel van gevoelige gebouwen	50 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)
L _{Ar,LT} in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	35 dB(A)	30 dB(A)	25 dB(A)
L _{Amax} op de gevel van gevoelige gebouwen	70 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)
L _{Amax} in in- en aanpandige gevoelige gebouwen	55 dB(A)	50 dB(A)	45 dB(A)

Aan de normen uit het Activiteitenbesluit wordt derhalve ruimschoots voldaan.

Aan de zuidzijde van het terrein Best Poort, op ten minste 150 meter, zijn diverse perifere detailhandelszaken gevestigd. De meest nabijgelegen inrichtingen zijn de sportzaak Decathlon en de bouwmarkt Karwei. Dergelijke inrichtingen vallen onder SBI-code 4752 en behoren maximaal tot milieucategorie 2. Derhalve wordt ruim voldaan aan de (gereduceerde) richtafstand van 10 meter. Op grond van het bestemmingsplan is maximaal milieucategorie 3.2 toegestaan binnen de bestemming "Gemengd" die op deze gronden vigeert. Dit komt overeen met een richtafstand van 50 meter. Ook aan deze richtafstand wordt ruim voldaan.

Aan de Eindhoveneweg Zuid 63 is een LPG-tankstation gelegen met een vergunde jaardoorzet LPG tot maximaal 1.500 m³. Voor een dergelijke inrichting geldt een richtafstand van 200 meter op basis van het aspect gevaar. Voor het aspect gevaar is een gereduceerde afstand niet geoorloofd. De richtafstand van 200 meter blijft dus voor een gemengd gebied gehandhaafd. Aan deze richtafstand wordt desalniettemin voldaan, omdat de werkelijke afstand circa 475 meter bedraagt.



Voor de dichtstbijzijnde gronden op het bedrijventerrein 't Zand geldt op basis van het vigerende bestemmingsplan een maximale milieucategorie van 3.1. Daarnaast komt milieucategorie 4.1 in de nabijheid voor. Voor deze milieucategorieën geldt een maximale richtafstand van respectievelijk 30 en 100 meter tot een gemengd gebied. De werkelijke afstand bedraagt ten minste 400 meter, waardoor voldaan wordt aan de betreffende richtafstanden. Daarnaast is het bedrijventerrein 't Zand gezoneerd in het kader van de Wet geluidhinder. Rondom het terrein is een geluidcontour vastgesteld (zie afbeelding). Deze geluidcontour reikt niet tot aan het plangebied. Derhalve gelden er geen belemmeringen vanuit dit bedrijventerrein.

Voor het bedrijf Rendac, gelegen ten oosten van het plangebied, geldt een richtafstand van 500 meter tot gemengd gebied op basis van het aspect geur. Deze richtafstand reikt niet tot aan het plangebied. Op grond van een revisievergunning uit februari 2012 is de hinder van dat bedrijf in beeld gebracht. Het aspect geur is het meest bepalend. De 1 OU_E(H)/m³ (hedonisch gewogen geurbelasting) als 98-percentiel ligt niet tot over het plangebied. Dit bevestigt dat dit bedrijf geen belemmerende rol speelt voor het initiatief.

Concluderend gelden er geen belemmeringen vanuit bedrijven en milieuzonering. Een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de planlocatie kan worden gegarandeerd en omliggende bedrijven worden niet onevenredig beperkt in de bedrijfsvoering door het mogelijk maken van extra standplaatsen.

5.5.2 Conclusie

De omgeving van het plangebied is te beschouwen als een gemengd gebied, vanwege de directe nabijheid van de Rijksweg A2. Een reductie van de richtafstanden is daarmee van toepassing.

Op de woonwagenlocatie komen twee niet-woonfuncties voor, te weten een hobbymatige paardenhouderij en timmerwerkplaats. Vanuit beide functies gelden geen belemmeringen voor het toelaten van nieuwe standplaatsen.

In de omgeving bevinden zich meerdere bedrijven. Geen van de (gereduceerde) richtafstanden reikt tot het plangebied. Derhalve wordt voldaan aan een goed woon- en leefklimaat en worden omliggende bedrijven niet beperkt in hun functioneren.

5.6 Geurhinder

Initiatieven die zijn gelegen in het buitengebied dan wel in kernrandzones zullen veelal geurgevoelige objecten betreffen als bedoeld in de Wet geurhinder en veehouderij. Ook een woonwagenlocatie is een geurgevoelig object. Derhalve is de mogelijkheid aanwezig dat in de (directe) omgeving van een ontwikkelingslocatie één of meerdere veehouderijbedrijven zijn gesitueerd. In het kader van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling dient te worden beoordeeld of ter plaatse van de ontwikkelingslocatie sprake is van een goed woon- en verblijfklimaat ten aanzien van het aspect geur. Daarnaast dient te worden beoordeeld of de nabijgelegen veehouderijbedrijven niet worden beperkt in de bedrijfsvoering (omgekeerde werking).

5.6.1 Wet geurhinder en veehouderij en Verordening geurhinder en veehouderij

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) vormt voor de beoordeling van aanvragen om omgevingsvergunningen milieu het toetsingskader voor de geurhinder vanuit veehouderijen. De Wgv stelt normen aan de geurbelasting van veehouderijen op geurgevoelige objecten en stelt minimale afstanden vast van veehouderijen tot geurgevoelige objecten. Om te beoordelen of sprake is van een goed woon- en verblijfklimaat wordt bij een ruimtelijke ordeningstoets voor de om gekeerde werking eveneens de Wgv toegepast.

De geurbelasting wordt uitgedrukt in odour units per kubieke meter lucht (ou_E/m^3). De maximaal toegestane geurbelasting van veehouderijen op geurgevoelige objecten is afhankelijk van de ligging (concentratiegebied of niet-concentratiegebieden en binnen of buiten de bebouwde kom). De woonwagenlocatie is gelegen buiten de bebouwde kom in Concentratiegebied Zuid. Ter plaatse van een geurgevoelig object buiten de bebouwde kom geldt een norm van $14 ou_E/m^3$. Bij gemeentelijke verordening kan een gemeente afwijkende normen vaststellen. De gemeente Best heeft in haar Verordening geurhinder en veehouderij afwijkende normen vastgesteld voor de volgende gebieden:

- Invloedsgebied kern Best
- Invloedsgebied plangebied Aarle
- Invloedsgebied plangebied Hokkelstraat
- Invloedsgebied plangebied Dijkstraten
- Invloedsgebied plangebied Overgang

De woonwagenlocatie valt niet onder één van deze gebieden, waardoor aangesloten wordt bij de wettelijke normen.

Naast geurnormen wordt in de Wgv ook rekening gehouden met (vaste) afstanden van veehouderijen tot geurgevoelige objecten. Bij deze afstanden gaat het om dieren waarvoor in de Rgv geen omrekeningsfactoren zijn vastgesteld (bijvoorbeeld melkrundvee en paarden). De minimaal aan te houden afstand bedraagt 50 meter tot een geurgevoelig object buiten de bebouwde kom. De te toetsen afstand wordt gemeten tussen de buitenzijde van een geurgevoelig object en het dichtstbijzijnde emissiepunt. Daarnaast moet de afstand van de buitenzijde van een dierenverblijf (onafhankelijk van de diersoort die er gehouden wordt) minimaal 25 meter bedragen tot een geurgevoelig object buiten de bebouwde kom.

5.6.2 Toetsing

Middels de gegevens afkomstig uit Web bvb (provinciale veehouderijenkaart) zijn de relevante veehouderijen binnen een straal van 2.000 meter rondom de planlocatie geïnventariseerd. Daaruit is gebleken dat het meest nabije vaste afstandsbedrijf op circa 1.900 meter van de planlocatie is gesitueerd, waardoor ruimschoots voldaan wordt aan de vaste afstanden op grond van de Wet geurhinder en veehouderij. Daarnaast is gebleken dat op circa 1.600 meter van de planlocatie drie intensieve veehouderijen zijn gelegen aan de Sonseweg.

Gelet op de omvang van de veehouderijen in combinatie met de afstand tot de planlocatie kan met zekerheid gesteld worden dat de omliggende veehouderijen als gevolg van de planlocatie en beoogde ontwikkeling niet aanvullend worden beperkt, omdat de planlocatie buiten de geurcontouren van de veehouderijen zijn gelegen. Daarnaast kan het woon- en leefklimaat dusdanig gekwalificeerd worden, dat sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat ter plaatse van de planlocatie.

5.7 Kabels en leidingen

Voorafgaand aan het verkennend bodemonderzoek is door AGEL adviseurs een KLIC melding gedaan. Hieruit blijkt dat er in het plangebied één planologisch relevante leiding aanwezig is. Dit betreft een DPO-leiding van defensie (zie volgende afbeelding). Deze leiding is ook in voorliggend bestemmingsplan vastgelegd. Voor de externe veiligheidsaspecten rondom deze leiding wordt verwezen naar paragraaf 5.4.



5.8 Water

Door AGEL adviseurs is een waterparagraaf opgesteld. Deze waterparagraaf (d.d. 5 maart 2015) is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Hierna worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

Aangezien de woonwagenlocatie in de huidige situatie al nagenoeg volledig verhard is, is er met de bij plaatsen van een enkele woonwagen geen sprake van een verhardingstoename op de woonwagenlocatie. Tevens lozen de woonwagens hun dakwater rechtstreeks op de bestrating. Met de aanleg van een 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute zal er wel extra verhard oppervlak worden gerealiseerd.

De locatie van de 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute is momenteel volledig onverhard. In de ASV 2012 (CROW) wordt voor een tweerichtingsverkeer weg in combinatie met fietsers een minimaal profiel van 4,80 m voor geschreven. De 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute zal de woonwagenlocatie ontsluiten met de Ekkersweijer. De route zal een lengte krijgen van ca. 110 m, waardoor er sprake is van een verhardingstoename van 528 m².

5.8.1 Waterbezwaar

Met betrekking tot hydrologisch neutraal ontwikkelen hebben de drie Brabantse waterschappen, Aa en Maas, De Dommel en Brabantse Delta hun keuren geharmoniseerd, genaamd "Hydrologische uitgangspunten bij de Keurregels voor afvoeren van hemelwater, Brabants waterschappen". De waterschappen maken bij het beoordelen van plannen met een toegenomen verhard oppervlak onderscheid tussen grote en kleine plannen. De grenswaarden waaraan getoetst wordt zijn; minder dan 2.000 m², tussen de 2.000 m² en 10.000 m² en meer dan 10.000 m². Met een verhardingstoename van 528 m² valt de planontwikkeling onder de grenswaarde van minder dan 2.000 m². Vanuit de Algemene Regel is er geen verplichting tot aanleg van een retentievoorziening vanuit het waterschap. De gemeente Best conformeert zich aan het beleid van het waterschap De Dommel.

5.8.2 Advies behandeling regenwater (RWA)

Het regenwater afkomstig van het toegenomen verhard oppervlak mag naar bestaand oppervlaktewater of, naar het rioolstelsel (indien aanwezig het RWA-stelsel) worden afgevoerd. Het rioolstelsel ter plaatse betreft een persriool, vanuit de gemeente is het niet toegestaan hier het regenwater op aan te sluiten. Door de 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute op één oor te laten afwateren op een zaksloot, wordt al het regenwater ter plaatse geborgen waarna het volledig kan infiltreren. Met het toepassen van een zaksloot is er geen regenwaterstelsel benodigd voor de afwatering van de weg. Door de aanleg van een zaksloot vindt er geen verdere verdroging plaats in het keurbeschermingsgebied en wordt er invulling gegeven aan de waterkwantiteitsrits 'hergebruik-vasthouden/infiltreren-bergen-afvoer'.

5.8.3 Advies behandeling vuilwater (DWA)

Op de woonwagenlocatie worden 42 woonwagenstandplaatsen toegestaan. Er wordt gemiddeld 120 liter vuilwater per dag geproduceerd per inwoner en afgevoerd naar het rioolstelsel. Per woning wordt uitgegaan van een gemiddelde woningbezetting van 2,5 bewoners. Dit betekent dat er dus $42 \times 2,5 \times 120 \text{ liter} = 12,6 \text{ m}^3$ per dag vanuit het plangebied wordt 'geproduceerd'. Nieuw te plaatsen woonwagens dienen te worden aangesloten op het rioolgemaal ter plaatse.

5.9 Flora en fauna

AGEL adviseurs heeft in opdracht van de gemeente Best een quickscan Flora- en faunawet uitgevoerd ten behoeve van de 'planologische uitbreiding' van de bestaande woonwagenlocatie aan de Terraweg en de aanleg van een 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute. De volledige quickscan d.d. 6 maart 2015 is als bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd. Hierna worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

5.9.1 Gebiedsbescherming

Het plangebied bevindt zich niet in de nabijheid van gebieden die zijn aangewezen in het kader van de natuurbeschermingswet 1998. Het dichtstbijzijnde beschermde gebied ligt op grote afstand van tenminste 10 kilometer ten zuidwesten van het plangebied en betreft het Natura 2000-gebied "Kempenland-West". Het Natura 2000-gebied betreft een habitatrictlijngebied. De voorgenomen ontwikkeling heeft gelet op de omvang, tussenliggend stedelijk gebied en afstand geen invloed op dit gebied. Eventueel versturende factoren zoals oppervlakteverlies, versnippering, verdroging en verstoring door trilling, licht en geluid zijn met de voorgenomen planontwikkeling niet van toepassing.

De uitbreiding van de woonwagenlocatie en de realisatie van de 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute is gelegen binnen het Nationaal Natuurnetwerk met beheertype Droog bos met productie (N16.01). De voorgenomen bestemmingsplanwijziging past niet binnen dit streven. Er zijn echter wel mogelijkheden om de begrenzing van de NNW te wijzigen teneinde de woonwagenlocatie en calamiteitontsluiting als zodanig te bestemmen. In het kader van de bestemmingsplanprocedure dient aangetoond te worden dat de beoogde ontwikkeling leidt tot een kwalitatieve en kwantitatieve versterking van de ecologische waarden en kenmerken van de NNW als geheel. Voor fysieke of financiële compensatie dient een compensatieplan opgesteld te worden conform de voorwaarden van de Verordening ruimte 2014 van de provincie Noord-Brabant. Dit compensatieplan is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd.

5.9.2 Soortenbescherming

In de Flora- en faunawet is een zorgplicht opgenomen. Dit houdt in dat voorafgaand aan de ingreep alle maatregelen dienen te worden getroffen om nadelige gevolgen op flora en fauna voor zover mogelijk te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Deze zorgplicht geldt altijd en voor alle soorten, ook als er omgevingsvergunning of vrijstelling is verleend.

Vaatplanten

Binnen het plangebied zijn geen potentiële natuurlijke groeiplaatsen voor strikt beschermde (vaat)planten aanwezig. Strikt beschermde (vaat)planten worden dan ook niet binnen het plangebied verwacht. Aangeplante of gezaaide exemplaren van beschermde soorten zijn niet beschermd in de Flora- en faunawet, omdat het geen natuurlijke groeiplaatsen betreft. Omgevingsvergunning van de Flora- en faunawet en/of compensatie is daarom niet noodzakelijk.

Zoogdieren

Er zijn tijdens het oriënterende veldbezoek geen zoogdieren waargenomen. Verwacht wordt daarom dat slechts enkele algemene voorkomende beschermde zoogdiersoorten zoals de mol, egel en een aantal algemene muissoorten voor kunnen komen binnen de onderzoeklocatie. Omdat het hier gaat om zoogdiersoorten die in grote delen van Nederland en Noord-Brabant algemeen zijn, doet het 'verdwijnen' van een zeer beperkt leefgebied in het plangebied geen afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van regionale of landelijke populaties. Een ontheffing van de Flora- en faunawet en/of compensatie is daarom niet noodzakelijk.

Vleermuizen

Tijdens het veldbezoek zijn mogelijke rust- en verblijfplaatsen van boom- en gebouwbewonende vleermuizen op basis van de checklist 'inschatting vooronderzoek vleermuizen' onderzocht. Tijdens het veldbezoek zijn mogelijke rust- en verblijfplaatsen van gebouwbewonende vleermuizen onderzocht.

De woonwagens bieden geen toegang voor vleermuizen, door het ontbreken van gaten en kieren in onder andere de dakrandbeschoeiing, dakbedekking en gevelbekleding. Tevens blijven de woonwagens met de voorgenomen planontwikkeling behouden, waardoor het aantasten van mogelijke vast rust- en verblijfplaatsen van gebouwbewonende soorten kan worden uitgesloten.

Op de woonwagenlocatie binnen de NNW zal de aanwezige beplanting niet worden gerooid, omdat het hier een alleen een bestemmingsplanwijziging betreft. De bomen op de locatie 'calamiteitenroute' hebben geen zichtbare grote boomholtes, openingen of loshangende schors. De bomen worden/werden gebruikt voor houtproductie, waardoor ze een relatief hoge onderhoudsfrequentie kennen en er weinig tot geen schuilmogelijkheid wordt geboden. De bomen zitten tevens aan het begin van de stakenfase, waarin het natuurlijke taksterven plaatsvindt. Na deze fase worden normaliter de schuilmogelijkheden gevormd, zoals rottingsholtes. De bomen zouden als baltsplek gebruikt kunnen worden, echter worden de bomen aan de randen hier eerder voor gebruikt. In de directe omgeving van het plangebied zijn mogelijke baltsplekken in overvloed. Gezien het bovenstaande zijn vaste rust- en verblijfplaatsen van boombewonende soorten binnen het plangebied niet aan de orde.

Het is mogelijk dat vleermuizen gebruik maken van de bomen en bosschages in en in de directe omgeving van het plangebied als vaste vliegroute. Omdat vleermuizen vaak jarenlang gebruik maken van vaste aanvliegroutes, kan het behoud van groene lijnelementen cruciaal zijn voor de instandhouding van het leefgebied. De bomen ter hoogte van de 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute zullen worden gerooid. Bij het rooien van de bomen zal er geen aantasting zijn van mogelijke vaste vliegroutes (onderdeel van het leefgebied), gezien in de nabije omgeving meer dan voldoende alternatieve vliegroutes aanwezig zijn. Tevens heeft het groen aan weerszijde van de calamiteitenroute een zodanige omvang, dat dit niet zal leiden tot de ongeschiktheid van één of meer vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen.

Vogels

Alle vogels zijn beschermd in het kader van de Vogelrichtlijn en de Flora- en faunawet. Met broedvogels kan in het algemeen relatief eenvoudig rekening worden gehouden door eventuele kap- en sloopwerkzaamheden niet uit te voeren in de broedtijd (circa maart tot en met juli) indien concrete broedgevallen aanwezig zijn. Op deze wijze zijn geen belemmeringen vanuit de Flora- en faunawet aan de orde.

Amfibieën

Het is aannemelijk dat in het plangebied amfibieën voorkomen als groene kikker, bruine kikker en gewone pad. Omdat het hier gaat om soorten die in grote delen van Nederland en provincie Noord-Brabant algemeen zijn, doet het "verdwijnen" van een zeer beperkt leefgebied in het plangebied geen afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van regionale of landelijke populaties. Een Omgevingsvergunning van de Flora- en faunawet en/of compensatie is daarom niet noodzakelijk.

Eventueel zwaarder beschermde amfibieën worden niet verwachten, met uitzondering van de rugstreeppad. Rugstreeppadden zijn pioniersoorten die snel gebruik kunnen maken van nieuwe situaties. Het is bekend dat de soort gebruik kan maken van geschikte situaties die ontstaan door bouwactiviteiten. Hierbij gaat het vooral om ondiepe plassen die op het bouwterrein kunnen ontstaan. De rugstreeppadden kunnen hierin hun eieren leggen. In dat geval zullen werkzaamheden stilgelegd moeten worden. Om dit te voorkomen zal in het voortplantingsseizoen voorkomen moeten worden dat er ondiepe plassen op het bouwterrein ontstaan of langer dan een dag blijven liggen. Als hiervoor de periode mei tot en met augustus wordt aangehouden is het risico uit te sluiten. Buiten dit seizoen hoeven geen maatregelen genomen te worden.

Reptielen en ongewervelden

Met de voorgenomen ontwikkeling zal alleen in ter hoogte van de 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute een fysieke ingreep plaats vinden. In de calamiteitenroute bestaat het groen uit een bosschage/bosstrook bestaande uit hoofdzakelijk grove den. Het plangebied is een zeer marginaal leefgebied voor reptielen en ongewervelde. Het leefgebied van de soortengroep vissen is niet aanwezig in het plangebied. Het mogelijk aantasten van de leefomgeving van deze soortgroepen is met de voorgenomen planontwikkeling niet aan de orde.

5.9.3 Conclusie

Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan worden geconcludeerd dat het aspect 'flora en fauna' geen belemmering vormt voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

5.10 Archeologie en cultuurhistorie

5.10.1 Archeologisch beleidsplan (2011)

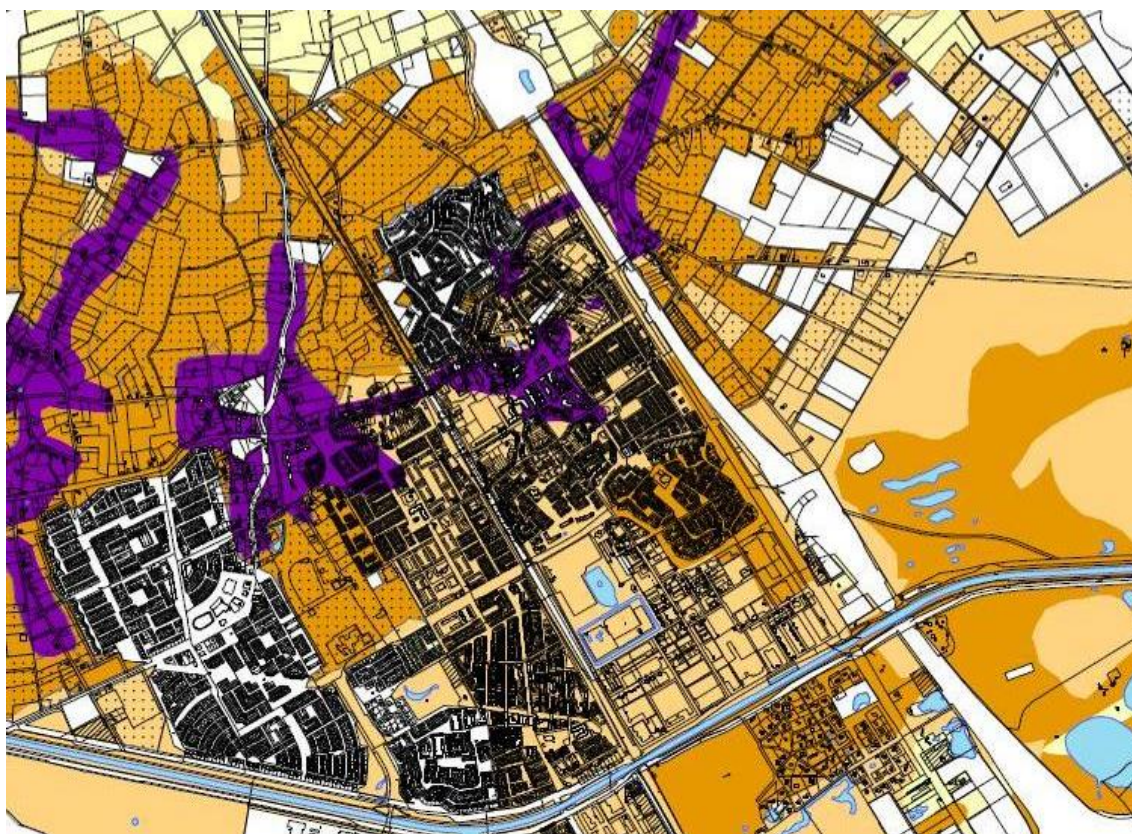
Sinds de invoering van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg en de daaruit voortvloeiende wijziging van de Monumentenwet heeft de gemeente Best de plicht om bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening te houden met het archeologisch erfgoed. Bij het bestemmingsplan kunnen voorwaarden worden gesteld aan vergunningen. Uitgangspunten van het beleid zijn:

- De bekende archeologische waarden en verwachtingen worden zoveel mogelijk ontzien. In die gebieden waar kans is op de aanwezigheid van belangrijke waarden/verwachtingen, wordt hier vroegtijdig rekening mee gehouden, zodat bouwprojecten e.d. het erfgoed zo min mogelijk schaden;
- Het tweede uitgangspunt is dat archeologie geen belemmering mag zijn voor ontwikkeling en gebruik van de grond, waarbij werkzaamheden wegens onvoldoende vooronderzoek ook niet vertraagd mogen worden door onverwachte vondsten;
- Derde uitgangspunt is dat archeologisch onderzoek waar dat kan, moet leiden tot kwaliteitsvolle beeldvorming en kennisvermeerdering over het verleden van gemeente. Deze beeldvorming moet tevens toegankelijk zijn voor de inwoners/publiek;
- De bijbehorende archeologische beleidskaart is afgeleid van de waarden- en verwachtingenkaart, maar zijn qua kaartbeeld vereenvoudigd en geschematiseerd. De beleidskaart is overgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan.

Om tot een afgewogen beleid te komen, zijn de archeologisch waardevolle gebieden in 7 categorieën verdeeld. De zeven categorieën zijn weergegeven op de archeologische beleidskaart en gekoppeld aan een stelsel van regels en vrijstellingen voor bodemingrepen. Op de beleidskaart is het plangebied aangemerkt als gebied met een hoge verwachtingswaarde.

Op basis van de landschappelijke, geologische en bodemkundige situatie en de verspreiding van de bekende archeologische vondsten is de trefkans op archeologische relictten in deze gebieden hoog. De uitgestrektheid van het gebied met een hoge archeologische verwachting houdt een direct verband met de ligging op een groot aantal langgerekte vruchtbare dekzandruggen met de aanwezigheid van laaggelegen beemden en een uitgestrekt heidegebied.

Deze gebieden waren in het verleden geschikte locaties voor bewoning. Vanaf de Late Middeleeuwen zijn deze terreinen vaak als akker gebruikt waarbij door plaggenbemesting de gronden langzamerhand zijn opgehoogd en een zogenaamd plaggen- of esdek is ontstaan. Dit ophogingspakket heeft oudere bewoningssporen vaak goed geconserveerd.



Legenda

Mogelijk verstoorde ondergrond	Categorie 3: Gebied met hoge verwachting (Historische linten)
Categorie 1: Archeologisch monument	Categorie 4: Gebied met hoge verwachting
Categorie 2: Gebied van archeologische waarde	Categorie 5: Gebied met middelhoge verwachting
Topografie	Categorie 6: Gebied met lage verwachting
Esdekken en agrarisch bestemde gronden	Categorie 7: Gebied zonder archeologische verwachting
	Water
	Gemeentegrens

Bij deze categorie is de vrijstellingsgrens van de oppervlakte van het totaal te vergraven gebied, gesteld op 500 m², aangezien het risico hier geringer is dan in de categorieën 1, 2 en 3, terwijl de belasting voor betrokkenen verminderd wordt. De vrijstellingsgrens van 30 cm diepte blijft gehandhaafd. De vrijstellingsdiepte in gebieden met een esdek wordt verruimd tot 50 cm onder het maaiveld.

In voorliggend bestemmingsplan is een dubbelbestemming opgenomen ter bescherming van de eventuele archeologische waarden in het gebied. Bodemingrepen die de gestelde drempels overschrijden zijn alleen mogelijk indien in een archeologisch onderzoeksrapport wordt aangetoond dat er geen archeologisch waardevolle resten verloren gaan. Daarmee zijn eventueel aanwezige archeologische waarden voldoende beschermd.

De gemeente Best bereidt op dit moment een nieuwe archeologische beleidskaart voor. De concept beleidskaart laat vooralsnog geen wijzigingen zien, die relevant zijn voor voorliggend bestemmingsplan. Na vaststelling van de nieuwe archeologische beleidskaart wordt deze in de toelichting van dit bestemmingsplan opgenomen.

5.10.2 Erfgoedverordening

Naast het archeologiebeleid heeft de gemeente ook een erfgoedverordening. De bepalingen van de Monumentenwet en de daarin gekozen systematiek vormen de basis voor de bepalingen van de verordening. In het plangebied komen echter geen monumenten voor, waardoor de erfgoedverordening niet relevant is.

Sinds 2012 is Nederland partijstaat bij het UNESCO-Verdrag ter bescherming van het Immaterieel Erfgoed. Een van de plichten die uit de ratificatie voortvloeit is het aanleggen van een nationale inventaris. Deze inventaris bevat immateriële erfgoederen die voldoen aan de volgende criteria:

- De voorgedragen traditie voldoet aan de definitie van immaterieel cultureel erfgoed. Het heeft een kortere of langere geschiedenis en wordt doorgegeven van generatie op generatie.
- Er is sprake van levende cultuur.
- De betreffende traditie wordt gedragen door een gemeenschap en die gemeenschap draagt de traditie voor.
- Deze gemeenschap heeft de problemen in de overdracht naar volgende generaties in kaart gebracht en zet zich in om deze knelpunten op te lossen. Dat doet het door een erfgoedzorgplan op te zetten en uit te voeren.

Sinds 15 augustus 2014 is de Nederlandse woonwagencultuur officieel geplaatst op de nationale inventarislijst "Immaterieel cultureel erfgoed". Volgens het Nederlands Centrum voor Volkscultuur en Immaterieel Erfgoed is dit vooral gebeurd vanwege "erkenning voor het feit dat de cultuur bijzonder is". Het immaterieel erfgoed is nog vrij nieuw. Hierdoor is er nog geen regelgeving opgesteld.

5.11 Vliegveld Eindhoven

Het plangebied bevindt zich in de aanvliegroute richting vliegveld Eindhoven. Vanwege de veiligheid van het vliegverkeer brengt dit bepaalde beperkingen met zich mee. Meer hierover is weergegeven in de volgende paragrafen.

5.11.1 Nieuwe wetgeving

Op 16 december 2008 heeft de Eerste Kamer het wetsvoorstel Regelgeving Burgerluchthavens en Militaire luchthavens (RBML) aangenomen. De inwerkingtreding van deze wetswijziging, die de Wet Luchtvaart wijzigt, vindt vanaf 2009 gefaseerd plaats. Onderdeel van de nieuwe wetgeving is de introductie van het Luchthavenbesluit. Een dergelijk besluit wordt bij Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) vastgesteld. In het besluit worden het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld. Het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (BggL) op grond van de Luchtvaartwet blijft van toepassing totdat de geldigheid van de aanwijzing op grond van de Luchtvaartwet is geëindigd. Dit is het moment dat het luchthavenbesluit in werking treedt doch uiterlijk 1 november 2014.

Op 26 september 2014 is het luchthavenbesluit voor de militaire luchthaven Eindhoven vastgesteld. In dit luchthavenbesluit zijn de diverse beperkingen inzichtelijk gemaakt. De beperkingen gelden binnen het zogenaamde beperkingengebied, dat op hierna is gevisualiseerd. De woonwagenlocatie aan de Terraweg bevindt zich binnen dit beperkingengebied. Het beperkingengebied is samengesteld uit:

- het gebied met een geluidbelasting van meer dan 35 Kosteneenheden
- het gebied waarbinnen maximaal toelaatbare hoogten gelden voor objecten in, op of boven de grond
- het gebied waarbinnen bepaald grondgebruik of een bestemming binnen enkele aangewezen categorieën niet is toegestaan.

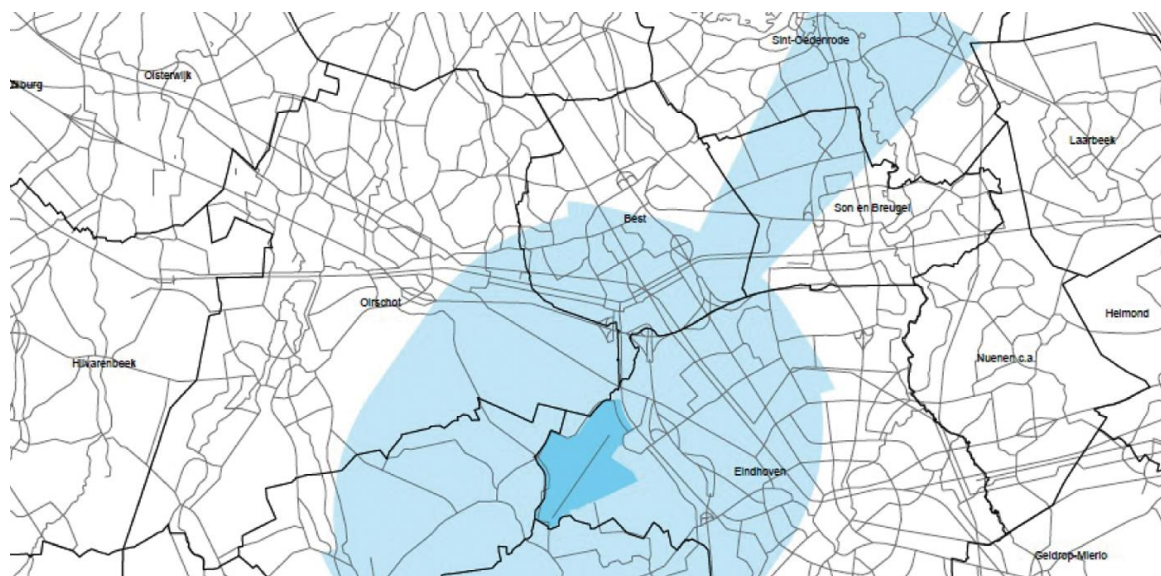
De beperkingen zijn wederom gevisualiseerd op kaarten. De relevante kaarten zijn hierna weergegeven.

5.11.2 Geluidbelasting

De maximaal toelaatbare geluidbelasting wordt gemeten in Kosteneenheden (Ke). De grens voor de maximaal toelaatbare geluidbelasting voor nieuwe geluidgevoelige objecten bedraagt in principe 35 Ke. In het Besluit militaire luchthavens (BML) staat hierover het volgende:

De maximaal toelaatbare geluidsbelasting van standplaatsen en ligplaatsen die op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone daarbinnen nog niet aanwezig zijn, is 35 Kosteneenheden.

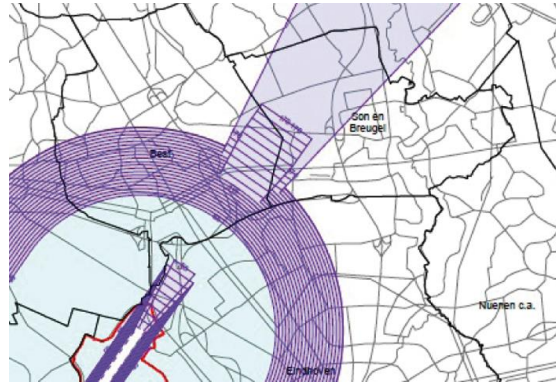
Voor woningen zijn er afwijkmogelijkheden benoemd. Voor standplaatsen wordt die afwijkmogelijkheid niet geboden in het Besluit militaire luchthavens. De maximaal toelaatbare geluidsbelasting van een standplaats die op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone daarbinnen reeds aanwezig is of nog niet aanwezig is maar waarvoor de vergunning voor het bouwen is verleend is 40 Kosteneenheden.



Beperkingengebied



35 Ke-contour (in paars)



Hoogtebeperkingen

Het plangebied bevindt zich deels binnen de 35-40 Ke-contour. Het betreft uitsluitend standplaats 22B en 20B. Voor deze standplaatsen wordt in overleg getreden met het ministerie van Defensie. Ter bescherming van de belangen van defensie is de betreffende 35 Ke-contour opgenomen op de verbeelding van dit bestemmingsplan. Het Ministerie van Defensie heeft, in het kader van het vooroverleg, aangegeven in te kunnen stemmen met de opgenomen bestemmingen. Een samenvatting hiervan is opgenomen in de als bijlage toegevoegde Nota vooroverleg en inspraak.

5.11.3 Andere beperkingen dan vanwege geluid

Het beperkingengebied rondom vliegbasis Eindhoven is (naast een geluidzone) opgebouwd uit:

- een obstakelbeheergebied;
- een vogelbeheersgebied.

Het obstakelbeheergebied

Het obstakelbeheergebied is een samenstelling van verschillende obstakelvlakken:

- de funnel;
- het Inner Horizontal Conical Surface (IHCS);
- het Instrument Landing System-gebied (ILS).

De funnel en Inner Horizontal Conical Surface (IHCS)

De funnel is opgebouwd uit een obstakelvrije rechthoek (strook) rond de start- en landingsbaan met aansluitend twee zijvlakken waarvan de hoogte oploopt tot 45 meter. In elke baanrichting ligt een landingsvlak en een startvlak waarvan de hoogte oploopt met 1:50. Omdat het beginpunt van beide vlakken verschillend kan zijn (afhankelijk van de ligging t.o.v. NAP van de landingsdrempel) kunnen beide vlakken verschoven ten opzichte van elkaar liggen. De toegestane hoogtes gelden ten opzichte van de NAP-hoogte van de desbetreffende landingsdrempel.

Het Inner Horizontal and Conical Surface wordt gerekend vanaf elk van de landingsdrempels en is gelegen boven de omgeving van het luchtvaartterrein en sluit aan op de funnel. Het IHCS bestaat uit een horizontaal vlak dat gelegen is op een hoogte van 45 meter met een straal van 4 kilometer rond de landingsdrempel, met aansluitend een conisch vlak waarvan de hoogte oploopt met een helling van 5% over een afstand van 2 kilometer tot een hoogte van 145 meter. Het IHCS wordt gemaakt voor elke landingsdrempel. De toegestane hoogten van het IHCS gelden ten opzichte van de laagste landingsdrempel van het luchtvaartterrein. In het gebied van de funnel en het IHCS mogen geen objecten voorkomen die hoger zijn dan de maximaal toelaatbare hoogte.

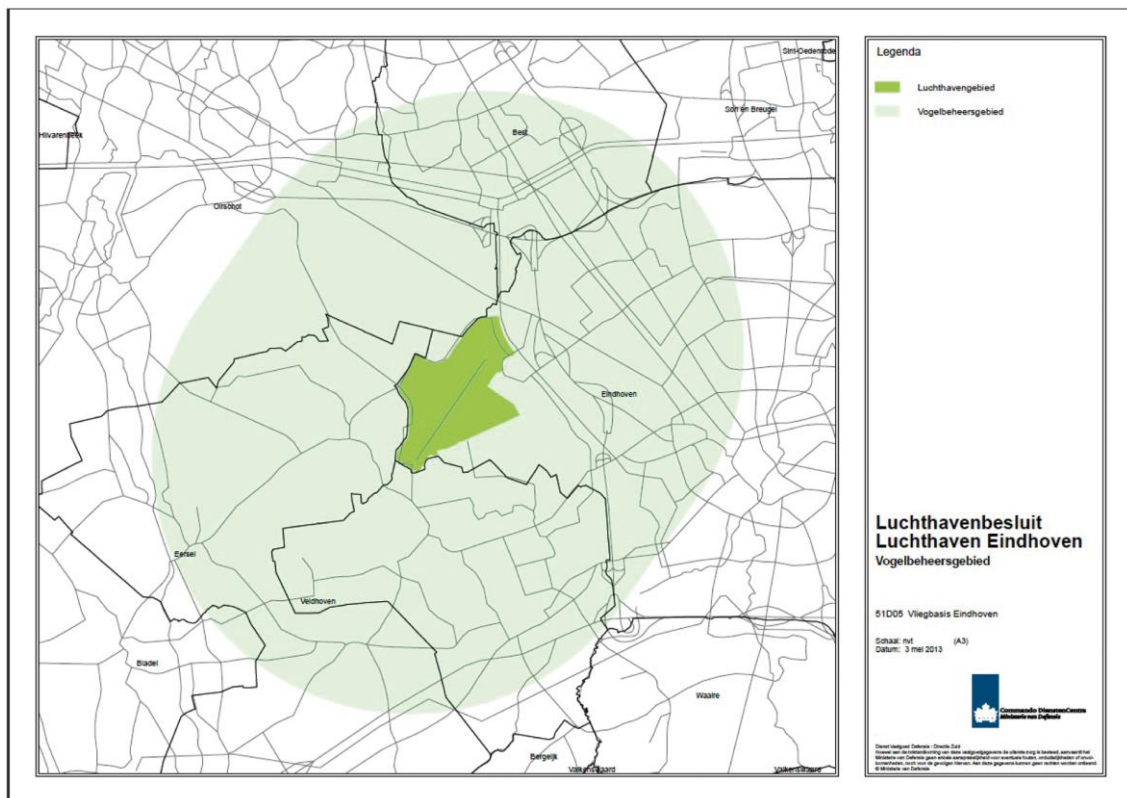
Bestaande objecten met een grotere hoogte resulteren in restricties op het vliegen. Nieuwe strijdigheden met de maximaal toelaatbare hoogte zijn niet toegestaan. Ter waarborging van de bij de IHCS behorende hoogtebeperking is in het bestemmingsplan de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone – IHCS' opgenomen.

Het Instrument Landing System-gebied (ILS)

Vliegbasis Eindhoven beschikt over ILS-apparatuur. Deze apparatuur is bedoeld om met gebruikmaking van de instrumenten te kunnen landen, bijvoorbeeld in verminderde weersomstandigheden (slecht zicht). Om te voorkomen dat de werking van het ILS wordt verstoord, is het noodzakelijk om binnen een bepaald gebied, alvorens een object op te richten, een toetsing te laten uitvoeren. Het gebied bestaat uit meerdere vlakken, zowel horizontaal als oplopend.

De hoogtebeperking van de ILS is er in eerste instantie niet op gericht bouwwerken hoger dan de genoemde hoogten bij de vlakken tegen te gaan, maar om een toetsing te laten plaatsvinden, zodat duidelijk is of de werking van het ILS zou worden verstoord. Nieuwe bouwplannen in het ILS-gebied moeten worden getoetst. In een bestemmingsplan kan een afwijkingsbevoegdheid worden opgenomen. Afhankelijk van de mate van verstoring kan het bevoegd gezag een omgevingsvergunning verlenen voor grotere hoogtes dan de toetswaarden. Hiervoor dient vooraf schriftelijk advies te zijn ingewonnen bij het Ministerie van Defensie.

In dit bestemmingsplan is de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone – ILS' opgenomen ter waarborging van de bij de ILS behorende hoogtebeperking.



Het vogelbeheersgebied

Ten aanzien van het voorkomen van een ongewenste vogelaantrekkende werking in de nabijheid van de vliegbasis gelden in een straal van enkele kilometers buiten de vliegbasis beperkingen voor het oprichten van bepaalde installaties en voorzieningen die een dergelijke vogelaantrekkende werking kunnen hebben. Het plangebied bevindt zich wel binnen dit vogelbeheersgebied, maar de bedoelde installaties/ voorzieningen komen in het plangebied niet voor.

5.12 Besluit milieueffectrapportage

Per 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage 1994 gewijzigd. Met deze wijziging kan niet langer worden volstaan met toetsing van m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten aan de drempelwaarden. Indien een activiteit onder de drempelwaarde ligt zal alsnog moeten worden getoetst aan de Europese richtlijn.

Het toevoegen van 2.000 woningen of meer wordt gezien als een m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit. Dit bestemmingsplan maakt circa 12 extra woonwagenstandplaatsen en een 2^e ontsluitingsroute in de vorm van een calamiteitenroute mogelijk. In het kader van de voorbereiding is geconstateerd dat het plan geen significante milieugevolgen heeft. Dit is bekrachtigd in de uitgevoerde onderzoeken, waaronder het uitgevoerde flora- en faunaonderzoek, de waterparagraaf en de overige milieuonderzoeken.

Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat het milieubelang in voldoende mate is afgewogen en dat er geen nadelige effecten zijn te verwachten. Gezien de locatie en de beoogde ontwikkeling is een m.e.r.-beoordelingsplicht niet van toepassing.

6 HET BESTEMMINGSPLAN

6.1 Het juridische plan

Bij het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) geformuleerde uitgangspunten. Gestreefd is hierbij naar uniformering en standaardisering van bestemmingen en regels. Hiertoe is onder andere de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012) opgesteld. Met voorliggend bestemmingsplan is hier aansluiting bij gezocht.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de juridisch bindende regels. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en de regels over de toegelaten bebouwing. De verbeelding is samen met de regels het juridisch bindend kader van de bestemmingen. Deze toelichting heeft geen juridisch bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels. De inhoudelijke onderbouwing van de regels zijn grotendeels weergegeven in hoofdstuk 4 'Planbeschrijving'.

De regels zijn verdeeld in vier hoofdstukken.

- Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels en bestaat uit twee artikelen. Artikel 1 geeft een omschrijving van de in de regels gehanteerde begrippen. Artikel 2 geeft aan hoe afstanden, maten, oppervlakte en inhoud gemeten moeten worden.
- In hoofdstuk 2 zijn de verschillende bestemmingen opgenomen. Per bestemming wordt aangegeven welke functies en doeleinden op de gronden toelaatbaar zijn en wat en hoe er mag worden gebouwd. Ook dubbelbestemmingen zijn in dit hoofdstuk opgenomen.
- In hoofdstuk 3 worden de algemene regels behandeld, waarbij onder andere gedacht moet worden aan de anti-dubbeltelbepaling en de algemene afwijkingsregels.
- Hoofdstuk 4 bevat regels met betrekking tot het overgangsrecht en de slotregel.

6.2 Beschrijving van de bestemmingen

De regels rondom de bestemmingen kennen een min of meer gelijke opbouw en bestaan in ieder geval uit een bestemmingsomschrijving en bouwregels. Voor een aantal bestemmingen zijn daarbij specifieke gebruiksregels opgenomen en/of een afwijkingsbevoegdheid.

De bestemmingsomschrijving betreft de centrale bepaling van elke bestemming. Het betreft een omschrijving waarin de functies worden benoemd die binnen de bestemming zijn toegestaan (het gebruik). In een aantal gevallen is een specificatie opgenomen van de toegestane functie, die correspondeert met een functieaanduiding op de verbeelding.

De bouwregels zijn direct gerelateerd aan de bestemmingsomschrijving. Bouwregels zijn dan ook alleen van toepassing bij de toetsing van aanvragen om een omgevingsvergunning voor het bouwen. De voorkomende (dubbel)bestemmingen in voorliggend bestemmingsplan zijn hierna weergegeven.

Hierbij is er voor gekozen om de juridische regeling volledig up-to-date te maken, aangepast aan de huidige digitale eisen en mogelijkheden. De regels zijn opgesteld met het oog op de gewenste situatie, zoals op hoofdlijnen is beschreven in het huisvestingsbeleid. Daarnaast is rekening gehouden met de gedane toezeggingen. Om die reden is ook een onderscheid gemaakt tussen de 'hoofdstandplaatsen' en de 'kindplaatsen'.

Getracht is om de aanwezige bebouwing en het aanwezige gebruik zoveel mogelijk 'positief' te bestemmen en daarmee te legaliseren. Ook worden bindende afspraken zo veel mogelijk gerespecteerd. Voorgaande vraagt om een zeer zorgvuldige en integrale afweging. Dit heeft geleid tot een specifieke juridische regeling, die is afgestemd op de locatie. Hierbij is zoveel mogelijk gekozen voor uniformiteit. Dat houdt in dat in basis voor alle hoofdstandplaatsen dezelfde mogelijkheden gelden en ook voor alle kindplaatsen geldt een uniforme regeling. Dit schept duidelijkheid en rechtszekerheid. Anders dan in het verleden is een eigenaar niet langer afhankelijk van de hoeveelheid bijgebouwen op een andere standplaats. Elke eigenaar krijgt, in tegenstelling tot het verleden, dezelfde mogelijkheden voor het bouwen van bijvoorbeeld bijgebouwen.

Bovendien zou aansluiting op de huidige juridische mogelijk te weinig handvatten kunnen bieden voor toekomstige aanvragen. Doordat de opgenomen maximale bouwmogelijkheden reeds overschreden werden zouden toekomstige vergunningaanvragen niet langer verleend kunnen worden. Dat is een ongewenste situatie voor alle woonwagenbewoners. Voorliggend bestemmingsplan biedt een actuele, up-to-date regeling die tevens voldoende ontwikkelingsmogelijkheden biedt aan de huidige bewoners, in overeenstemming met overige inwoners van de gemeente Best.

6.2.1 Groen

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, bermen en beplanting, paden voor langzaam verkeer, speelvoorzieningen en water- en waterhuishoudkundige voorzieningen. Het bouwen van gebouwen is niet toegestaan. Bouwwerken zijn wel toegestaan, mist wordt voldaan aan de gestelde maximale bouwhoogten. Volledigheidshalve is expliciet aangegeven wat onder strijdig gebruik wordt verstaan.

6.2.2 Verkeer – Verblijfsgebied

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen, fiets- en voetpaden. Daarnaast zijn ondergeschikte functies zoals parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, speelvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Het bouwen van gebouwen is ook binnen deze bestemming niet toegestaan. Bouwwerken zijn wel toegestaan, mist wordt voldaan aan de gestelde maximale bouwhoogten. Volledigheidshalve is expliciet aangegeven wat onder strijdig gebruik wordt verstaan.

6.2.3 Wonen – Woonwagen

De woonwagenstandplaatsen zijn voorzien van de bestemming 'Wonen – Woonwagen'. Daarnaast zijn de aanwezige hobbymatige paardenhouderij en timmerwerkplaats specifiek aangeduid. Qua bouwregels is onderscheid gemaakt tussen de reguliere standplaatsen en de zogenaamde kindplaatsen. Beide zijn voorzien van een aparte regeling. Op reguliere standplaatsen gelden ruimere bouwregels dan op de kindplaatsen. Vaak zijn de kindplaatsen in omvang ook kleiner, waardoor meer bebouwing ruimtelijk gezien ook ongewenst is. De volgende tabel geeft inzicht in de bouwmogelijkheden:

	Reguliere standplaats	Kindplaats
Bebouwingspercentage	75 %	75 %
Oppervlakte woonwagen, inclusief aan- en uitbouwen	150 m ²	90 m ²
Oppervlakte vrijstaande bijgebouwen	30 m ²	15 m ²
Aantal bouwlagen	2	2
Maximale bouwhoogte	7 m	7 m

Bestaande afwijkingen, die tijdens de veldinventarisatie zijn geconstateerd, zijn positief bestemd middels een specifieke aanduiding. Standplaatsen waarop vergunning is verleend voor de bouw van een woonwagen van twee bouwlagen zijn positief bestemd. Daarnaast wordt ter plaatse van elke standplaats de mogelijkheid geboden voor de realisatie van een tweede bouwlaag, mits op de verdieping geen geluidgevoelige ruimten worden gerealiseerd.

Middels een wijzigingsbevoegdheid kan de gemeente echter besluiten om de betreffende mogelijkheid te verwijderen indien de betreffende woonwagen van de woonwagenstandplaats is verwijderd, dan wel wordt vervangen door een andere woonwagen. Hierdoor is sprake van een zogenaamd uitsterfbeleid, waardoor in de toekomst op alle standplaatsen voldaan kan worden aan de eisen uit de Wet geluidhinder (zie paragraaf 5.2). Voor de timmerwerkplaats en de hobbymatige paardenhouderij zijn specifieke bouwregels opgenomen, conform de verleende vergunningen.

Daarnaast is aan woonwagenbewoners grotendeels dezelfde rechten toegekend als aan reguliere huizenbezitters. Dat betekent dat er –onder voorwaarden- mogelijkheden worden geboden voor aan huis verbonden beroepen, kleinschalige bedrijvigheid en mantelzorg. Hierbij mag de omvang van de betreffende activiteit niet meer bedragen dan 40% van de bebouwde oppervlakte van de standplaats tot een maximum van 80 m². Het opslaan van kampeermiddelen is langer dan 30 dagen niet toegestaan, omdat in dat geval sprake is van een vergunningplichtig bouwwerk.

6.2.4 Leiding - Brandstof

De voor 'Leiding - Brandstof' aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor een brandstoftransportleiding. De betreffende dubbelbestemming heeft een breedte van 10 meter. Hierbinnen zijn beperkte mogelijkheden voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden.

6.2.5 Waarde- Archeologie

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden. Voor bodemingrepen die dieper reiken 30 centimeter en een grotere oppervlakte beslaan van meer dan 500 m² is het uitvoeren van een archeologisch onderzoek noodzakelijk.

7 HAALBAARHEID

7.1 Financieel

Het bestemmingsplan betreft grotendeels een actualisering van het bestemmingsplan 'Woonwagencentrum'. Voor de actualisatie van bestemmingsplannen is een budget in de begroting opgenomen.

Daarnaast wordt in dit bestemmingsplan de plaatsing van extra woonwagens toegestaan. Dit dient aangemerkt te worden als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Op basis van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening is de gemeenteraad in dergelijke gevallen verplicht om een exploitatieplan vast te stellen, tenzij de kosten anderszins verzekerd zijn. In dit geval heeft de raad budget beschikbaar gesteld vanuit een maatschappelijk belang. Het belang betreft het bieden van een goede woonomgeving voor de bewoners van de woonwagenlocatie. Daarnaast wordt met woningcorporatie 'thuis (eigenaar van de woonwagenlocatie) een anterieure overeenkomst gesloten waarin afspraken over de verdeling van kosten worden vastgelegd. Voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gaat dient deze overeenkomst ondertekend te zijn.

7.2 Maatschappelijk

In week 34 van 2013 hebben burgemeester en wethouders van de gemeente Best, bekend gemaakt dat, overeenkomstig artikel 1.3.1 Bro, het bestemmingsplan voor de woonwagenlocatie aan de Terraweg wordt voorbereid.

7.2.1 Vooroverleg en inspraak

Voorafgaand aan de formele procedure is door stichting 'Behoud en Cultuur en Woonvorm', samen met de medebewoners van het woonwagencentrum een 'protest' ingediend tegen de komst van een tweede af/oprit. Deze notitie is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. De gemeente is echter van mening dat een 2^e ontsluitingsroute, in de vorm van een calamiteitenontsluiting noodzakelijk is uit het oogpunt van veiligheid. Bij de inrichting van deze route zal rekening worden gehouden met de bezwaren van de woonwagenbewoners. Zo zal de route geen openbaar karakter krijgen en uitsluitend in geval van calamiteiten door hulpdiensten betreden kunnen worden. Overlast door derden is om die reden niet te verwachten en ook verkeersonveilige situaties op het terrein zullen niet optreden.

Het voorontwerpbestemmingsplan is daarnaast, conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, in vooroverleg gezonden naar de betreffende instanties. Daarnaast is eenieder in de gelegenheid gesteld om een inspraak reactie in te dienen. De resultaten hiervan zijn samengevat weergegeven in de als bijlage toegevoegde Nota inspraak en vooroverleg. De reacties hebben op onderdelen geleid tot wijzigingen aan het bestemmingsplan. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Via afwijking is het mogelijk om (onder voorwaarden) het maximale oppervlak aan bijgebouwen te verruimen tot 60 m². Parallel hieraan is de maximale oppervlakte niet langer van toepassing op bijgebouwen en overkappingen. Voor overkappingen gelden niet langer maximale oppervlaktematen, met dien verstande dat het bebouwingspercentage niet meer mag bedragen dan 75%.
- De kaartaanpassing, zoals op 6 oktober 2015 door de provincie Noord-Brabant is doorgevoerd met betrekking tot de begrenzing van de ecologische hoofdstructuur, is verwerkt in dit bestemmingsplan.

- De situering van de calamiteitenroute is enigszins gewijzigd. Daarnaast zijn de standplaatsen 17 en 20 uitgebreid, in aansluiting op deze calamiteitenroute.
- De grenzen van de standplaatsen 3 tot en met 6 zijn verruimd tot de eigendomsgrens van 'Thuis.
- De groenstrook tussen de Terraweg 27 en 28 is verwijderd en toegevoegd aan de standplaatsen 27 en 27B.
- De groenstrook voor de Terraweg 26 is bestemd tot Groen.

Een volledig overzicht van alle wijzigingen is weergegeven in de Nota inspraak en vooroverleg.

7.2.2 Ter inzage legging en vaststelling

Het bestemmingsplan heeft daarna de procedure van artikel 3.8 en verder van de Wet op de ruimtelijke ordening doorlopen. Het bestemmingsplan heeft hiertoe met ingang van 3 februari 2016 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode hebben meerdere personen/instanties van de mogelijkheid gebruik gemaakt om een zienswijze in te dienen. In de Nota zienswijze, die als bijlage aan dit bestemmingsplan is toegevoegd, zijn de ingekomen reacties samengevat en van een passende beantwoording voorzien. Naast enkele kleine tekstuele wijzigingen zijn de volgende inhoudelijke wijzigingen doorgevoerd. Voor een volledig overzicht van alle wijzigingen wordt verwezen naar de Nota zienswijzen en het bijbehorende raadsbesluit.

- Paragraaf 3.2.2, met betrekking tot de 'compensatie' van de gronden binnen de aanduiding integratie stad-land, is aangepast.
- De begrenzing van standplaats 18 en 18a is aangepast.
- De bestaande toegangsweg is toegevoegd aan het bestemmingsplan.
- De groenstrook tussen 7, 8, 10, 11 en 12 is toebedeeld aan de standplaatsen 10, 11 en 12.
- De begrenzingen van de standplaatsen 28, 28B, 30B en 31B is aangepast naar aanleiding van een getekende overeenkomst.
- De begrenzingen van de standplaatsen 28, 27 en 27B is aangepast naar aanleiding van een getekende overeenkomst.

