

Bussum

Woonwagencentrum De Engh



bestemmingsplan

Bussum

Woonwagencentrum De Engh

bestemmingsplan

identificatie

identificatiecode:

NL.IMRO.0381.BP2009B001002-va01

projectnummer:

111.10712.40

opdrachtleider:

mw. I. de Feijter

planstatus

datum:

26 mei 2009
8 september 2009
10 december 2009

status:

voorontwerp
ontwerp
vastgesteld



toelichting

Inhoud van de toelichting

1. Inleiding	blz. 3
1.1. Aanleiding en doel	3
1.2. Ligging plangebied	3
1.3. Leeswijzer	3
2. Beleidskader	5
2.1. Inleiding	5
2.2. Rijksbeleid	5
2.3. Provinciaal en regionaal beleid	6
2.4. Gemeentelijk beleid	8
2.5. Conclusie/relatie met beleidskader	9
3. Analyse en ontwikkelingen	11
3.1. Plangebied en omgeving	11
3.2. Beschrijving ontwikkelingen	12
3.3. Uitgangspunten	15
4. Onderzoek	17
4.1. Inleiding	17
4.2. Verkeersontsluiting	17
4.3. Wegverkeerslawaaï	19
4.4. Spoorweglawaaï	20
4.5. Luchtkwaliteit	21
4.6. Bedrijven en milieuhinder	23
4.7. Externe veiligheid	24
4.8. Leidingen en telecommunicatieverbindingen	25
4.9. Bodemkwaliteit	26
4.10. Waterhuishouding	27
4.11. Ecologie	29
4.12. Archeologie	32
5. Juridische planbeschrijving	33
5.1. Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP)	33
5.2. Opzet van de regeling	33
5.3. Gehanteerde bestemmingen	34
6. Uitvoerbaarheid	39
6.1. Handhaving	39
6.2. Financiële uitvoerbaarheid	39
6.3. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	39
6.4. Wijzigingen bij vaststelling	40

Bijlagen:

1. Onderzoek wegverkeerslawaaï.
2. Onderzoek spoorweglawaaï.
3. Verslag overleg mondelinge zienswijzen 5 oktober 2009.



0013-fig

Figuur 1.1: Ligging plangebied

legenda

ligging plangebied



1. Inleiding

1.1. Aanleiding en doel

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) heeft enige tijd geleden bijzondere aandacht gevraagd voor de brandveiligheid op woonwagenterreinen. In reactie daarop heeft de brandweer in het voorjaar van 2006 onderzoek verricht naar de brandveiligheid ter plaatse van het woonwagencentrum aan de Zanderijweg in Bussum. Daarbij werd geconstateerd dat sommige woonwagens zo dicht bij elkaar stonden dat dit vanuit brandveiligheidseisen niet kon worden geaccepteerd. Daarnaast leeft bij de bewoners de wens om het woonwagencentrum met enkele wagens uit te breiden.

Voor het betreffende gebied is het bestemmingsplan De Engh van kracht. Het plangebied heeft in dit bestemmingsplan de bestemmingen 'Woondoeleinden', 'Verblijfsgebied' en 'Groenvoorzieningen'. De beoogde uitbreiding van het woonwagencentrum is binnen dit bestemmingsplan niet mogelijk. Daarnaast heeft voorliggend bestemmingsplan tot doel de brandveiligheidseisen te vertalen in de bestemmingslegging, waardoor op de plankaart staat aangegeven waar woonwagens en bijgebouwen mogelijk zijn.

1.2. Ligging plangebied

Het plangebied is gelegen in de zuidelijke randzone van Bussum en wordt begrensd door de Zanderijweg aan de westzijde, de bomenstrook ten zuiden van de woonbebouwing aan de Lange Heul aan de noordzijde, de bosschages die onderdeel zijn van de Bussumerheide aan de oostzijde en de golfbaan Crailoo aan de zuidzijde. In figuur 1.1 is de ligging en de begrenzing van het plangebied weergegeven.

1.3. Leeswijzer

In deze toelichting wordt in hoofdstuk 2 kort ingegaan op het relevante beleidskader en op de wijze waarop de ontwikkeling die binnen dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt hierbinnen past. Hoofdstuk 3 behandelt de plannen voor de herinrichting en de uitbreiding van het woonwagencentrum. In hoofdstuk 4 komen de diverse sectorale onderzoeken aan bod, waarbij de plannen worden getoetst aan diverse (milieu)aspecten. Hoofdstuk 5 bevat een toelichting op de juridische regeling. Tot slot komt in hoofdstuk 6 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan bod.

2. Beleidskader

2.1. Inleiding

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. Deze gaat uit van een scheiding tussen beleid en normstelling (juridische verankering). Het beleid wordt opgenomen in structuurvisies. Normstelling vindt plaats in het bestemmingsplan en/of in algemene regels die overgenomen moeten worden in bestemmingsplannen.

Streekplannen en planologische kernbeslissingen zijn vanaf 1 juli 2008 gelijkgesteld aan structuurvisies. Het overgangsrecht van de Wro regelt dat concrete beleidsbeslissingen van Rijk en provincie overgenomen moeten worden in bestemmingsplannen. De Nota Ruimte bevat geen concrete beleidsbeslissingen. De inhoud van het bestemmingsplan moet echter nog steeds in overeenstemming zijn met de Nota Ruimte en het provinciale ruimtelijke beleid. In dit hoofdstuk wordt hierop nader ingegaan. De provincie Noord-Holland is overigens bezig met het opstellen van een structuurvisie.

Het Rijk werkt momenteel aan een vertaling van hun beleid in algemene regels: de AMvB Ruimte. Hiermee wordt in dit bestemmingsplan geen rekening gehouden. De provincie Noord-Holland heeft de provinciale ruimtelijke verordening vastgesteld. Die regels moeten worden doorvertaald in bestemmingsplannen. Verder dient het bestemmingsplan ook getoetst te worden aan datgene wat in de Nota Ruimte en het streekplan is opgenomen, aangezien hiervoor nog geen structuurvisies zijn opgesteld.

2.2. Rijksbeleid

In deze nota worden vier algemene doelen geformuleerd: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden en borging van de veiligheid. Meer specifiek voor steden en netwerken staan de volgende beleidsdoelen centraal: ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra, versterking van de economische kerngebieden, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefbaarheid en de sociaaleconomische positie van steden, bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden, behoud en versterking van de variatie tussen stad en land, afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding en waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Het Rijk wil verstedelijking zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, waar het plangebied als deel van de Randstad Holland deel van uitmaakt. Het ontwikkelingsperspectief is erop gericht de ruimtelijke, culturele en economische diversiteit van de Randstad te behouden en te versterken en de eigen ruimtevraag binnen de Randstad op te vangen. In de Randstad moet tussen 2010 en 2030 rekening worden gehouden met een vraag naar

360.000 tot 440.000 woningen. Een deel van de woningen kan worden gebouwd door 'verdichting' in bestaand stedelijk gebied. Het streefgetal voor de realisatie van woningen en arbeidsplaatsen in het bestaande bebouwde gebied van stedelijke netwerken is 40% van het totale uitbreidingsprogramma, hoewel het Rijk rekening houdt met 25% op basis van de te genvallende praktijk. Een optimale benutting van het bebouwde gebied blijft van groot belang.

De Nota Ruimte gaat meer dan voorheen uit van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen participeren wordt ondersteund. Hiermee wordt meer verantwoordelijkheid gelegd bij de provincie en gemeenten om te sturen in de ruimtelijke ordening.

2.3. Provinciaal en regionaal beleid

Provinciale ruimtelijke verordening 2009

De provinciale ruimtelijke verordening 2009 is gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- de provinciale categorie 1-onderwerpen (onderwerpen die uit de nu geldende streekplannen in aanmerking komen voor proactieve juridische sturing);
- uitsluitend nu geldend streekplanbeleid, geen nieuw beleid.

In de provinciale ruimtelijke verordening is aangegeven dat het wenselijk is voor de provincie om (onder andere):

- sturing te hebben op het woonbeleid;
- stedelijke ontwikkelingen te reguleren;
- over goede infrastructuur te beschikken.

Aangezien de uitbreiding van het woonwagencentrum binnen de rode contour is voorzien, waarbij de huidige woonwagens als buffer fungeren tussen het landelijk gebied en de uitbreiding, hoeft volgens de provinciale ruimtelijke verordening geen beeldkwaliteitplan te worden opgesteld.

Streekplan Noord-Holland Zuid (2003)

In het Streekplan zijn zeven opgaven geformuleerd:

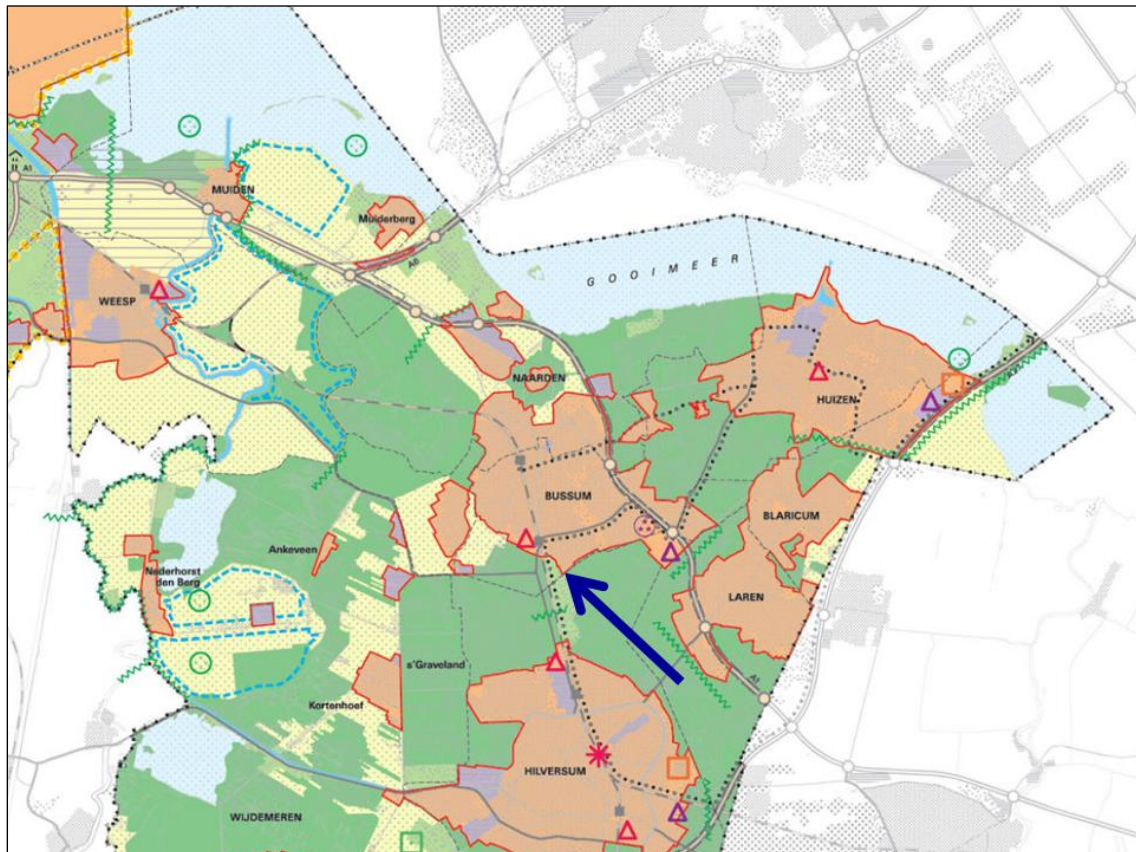
- ruimte voor water;
- ontwikkeling van waardevolle landschappen;
- een bereikbare netwerkstad;
- ruimte voor wonen;
- ruimte voor werken;
- een economische bestaansbasis voor de landbouw;
- behoud en ontwikkeling van cultuurhistorische waarden.

In figuur 2.1 is een uitsnede van de streekplankaart weergegeven. Hieruit blijkt dat het plangebied geheel binnen de rode contour valt. De betekenis van de rode contouren is uitsluitend het aangeven van de grens van het stedelijk gebied. Voor de inrichting van het stedelijk gebied binnen de rode contour gelden onder andere de volgende voorwaarden.

- Niet alle open ruimten binnen het stedelijk gebied mogen worden bebouwd: cultuurhistorisch waardevolle patronen en open of blauwgroene ruimten die een belangrijke bijdrage leveren aan de stedenbouwkundige of cultuurhistorisch bepaalde structuur van het stedelijk gebied moeten bij de inpassing van nieuwe functies worden gerespecteerd.
- Plannen en initiatieven gericht op verandering van bestaande stedelijke functies in andere stedelijke functies binnen bestaande bebouwing of door toevoeging van nieuwe bebouwing worden door de provincie beoordeeld aan de hand van de ruimtelijke situatie

ter plaatse. Behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied is daarbij uitgangspunt.

- Bij nieuwbouw moet rekening worden gehouden met de afstand tot de rode contour in verband met de visuele effecten op het landelijk gebied.
- Bij (her)inrichting van het stedelijk gebied wordt gestreefd naar beperking van negatieve invloeden op het grondwatersysteem, zowel kwalitatief als kwantitatief.
- Een functieverandering of herinrichting mag niet leiden tot een grotere aan- en afvoer van water.



Figuur 2.1 Uitsnede streekplankaart Noord-Holland Zuid

In het Streekplan wordt het woonwagencentrum waarvoor dit bestemmingsplan wordt opgesteld niet genoemd. Het Streekplan beperkt zich tot woonwagencentrum De Egelshoek ten zuiden van Hilversum.

Regionale Woonvisie (2008)

In september 2005 heeft de Regionale Volkshuisvestingscommissie (RVC) de notitie 'differentiatie woningbouw' vastgesteld. Hierop is het besluit genomen om als vervolg op deze notitie in een andere verdieping de aandacht- en actiepunten voor de regio Gooi- en Vechtstreek te benoemen. Deze aandacht- en actiepunten zijn opgenomen in de Regionale woonvisie.

In de Regionale woonvisie is de situatie van de woningmarkt weergegeven. Tevens is een wensbeeld opgenomen voor het jaar 2020. Uit het wensbeeld vloeien vier kernambities voort:

- een economisch en sociaal vitale regio, ook op de lange termijn;

- meer beweging en meer keuze op de woningmarkt in het algemeen en meer kansen voor mensen die het lastig hebben op de woningmarkt, in concreto jongeren, jonge gezinnen en ouderen die zorg nodig hebben;
- diversiteit aan woonmilieus in de regio behouden en versterken met behoud van het groene karakter;
- de Gooi- en Vechtstreek onderscheidt zich als regio waar ruimte is voor het zoeken naar en uitvoeren van vernieuwende oplossingen op het gebied van wonen.

Tevens zijn er drie strategieën opgesteld om het wensbeeld en de ambities te kunnen realiseren:

1. focus op mensen met minder kansen op de woningmarkt, met name jongeren, jonge gezinnen van 30-45 jaar en mensen die wonen met zorg combineren;
2. creëren van een gedifferentieerder woonaanbod door het stimuleren van dynamiek op de woningmarkt, zowel door innovatief bouwen en herstructureren, als door het optimaliseren van de mogelijkheden die de bestaande voorraad biedt;
3. inzet van vernieuwende en creatieve instrumenten en ideeën.

Er zijn regionale afspraken gemaakt op het gebied van woningvoorraad, wonen, zorg en welzijn, regionaal woningbouwprogramma, innovatie en monitoren. Aan de westkant van de regio (Weesp, Muiden, Bussum, Naarden en Wijdemeren) liggen mogelijkheden om zogenaamde werklandschappen te ontwikkelen, bijvoorbeeld door (her)ontwikkeling van een aantal oude bedrijventerreinen tot gemengde gebieden met wonen en werken, dit kan ook een stimulans voor de regionale economische ontwikkeling betekenen.

Structuurvisie Noord-Holland

De provincie Noord-Holland is in het kader van de nieuwe Wro bezig met het opstellen van een structuurvisie voor de gehele provincie. Er wordt naar gestreefd deze structuurvisie in de loop van 2009 vast te stellen. In december 2008 is hierop vooruitlopend het Werkboek perspectieven gepubliceerd. Dit werkboek is voor dit bestemmingsplan op een te hoog abstractieniveau om hiermee rekening te kunnen houden.

2.4. Gemeentelijk beleid

Bussum 2025, visie en ambities (2006)

De gemeente heeft haar visie 'Bussum 2015' geactualiseerd. De algemene leidraad voor het gemeentelijke beleid is de continue aandacht en zorg voor een leefbare gemeente, in de breedste zin van het woord. Het gaat dan om wonen, welzijn, zorg, ouderen, jongeren, integratie, vrijetijdsvoorzieningen, kunst & cultuur, onderwijs, werk en inkomen en de kwaliteit van de woonomgeving. Daarnaast is de kwaliteit van de gemeentelijke organisatie een centraal en continuerend thema.

Belangrijke ambities en doelstellingen op het gebied van leefbaarheid met een ruimtelijke component zijn:

- de bestaande woningvoorraad zal moeten worden aangepast aan de wooneisen van deze tijd;
- met betrekking tot het gebruik van de zeer schaarse ruimte moet worden voorkomen dat nieuwe bouwprojecten (woningen en/of voorzieningen) een extra (negatieve) belasting veroorzaken ten opzichte van de directe omgeving;
- bij nieuwbouwprojecten wordt er naar gestreefd voor een derde goedkope woningen te bouwen, voor een derde middeldure woningen en voor een derde dure woningen;
- bij de nieuwbouw van woningen wordt voor circa 50% ingezet op de bouw van zogenaamde nultredewoningen en zorgwoningen waarbij zorg op afroep mogelijk is;

- in het kader van de levensloopbestendigheid van woningen is het basispakket van Woonkeur minimaal uitgangspunt bij nieuwbouw;
- bij de (her)inrichting van openbare ruimten vormt levensloopbestendigheid (toegankelijkheid en veiligheid) uitgangspunt;
- om de huidige omgevingskwaliteit ook in de toekomst te kunnen waarborgen, dient er zorgvuldig te worden omgegaan met monumenten en zullen wijken hun eigen identiteit moeten behouden;
- de leefbaarheid en de vitaliteit van wijken en buurten handhaven en waar nodig verbeteren, zodat sprake is van een goede, schone, veilige en functionele leefomgeving;
- met betrekking tot parkeren wordt bij conflicten tussen bereikbaarheid en leefbaarheid in de woongebieden het accent gelegd op leefbaarheid en in het centrum op bereikbaarheid.

Landschapsvisie Bussumse Zuidrand (2004)

De landschapsvisie heeft betrekking op het gebied dat begrensd wordt door het spoor in het westen, de A1 in het oosten, de Ceintuurbaan in het noorden en de Bussummerheide in het zuiden. Het doel van de visie is om het vaststellen van de kracht en de kwaliteit van de zuidrand van Bussum in de zone waar stad en landschap elkaar ontmoeten. In de visie zijn uitgangspunten opgenomen die richtinggevend zijn voor stedenbouwkundige en landschappelijke ontwikkelingen in dit gebied. Het project is vanuit de gemeente begeleid door een projectgroep waarin het Goois Natuurreservaat vertegenwoordigd is. De aanleiding voor het opstellen van de visie is gelegen in een aantal ontwikkelingen binnen het gebied, waaronder een nieuwe bestemming voor de Kolonel Palmkazerne en ontwikkelingen rondom de speeltuin en het hertenkamp in het zuidelijk gedeelte van de Groene Long. De in de Landschapsvisie geformuleerde uitgangspunten zijn gericht op het verbeteren van de relatie tussen het zuidelijk gelegen natuurgebied (Bussummerheide) en het dorp. Op basis van de Landschapsvisie is een nadere uitwerking opgesteld voor een nieuwe inrichting van het zuidelijk deel van de Groene Long in Bussum (De Groene Long Bussum, uitgangspunten en modellen voor een nieuwe inrichting van het zuidelijke deel). Het betreft hier het gedeelte van de speeltuin, het hertenkamp en omliggende gronden. Deze is echter niet relevant voor het plangebied.

2.5. Conclusie / relatie met beleidskader

Het project waarvoor dit bestemmingsplan wordt opgesteld, voldoet aan het relevante beleid van de verschillende overheden. Aan de ene kant wordt beantwoord aan de beleidsuitgangspunten, door het toevoegen van een bijzondere vorm van wonen (woonwagens). Aan de andere kant voldoet dit project aan de diverse beleidsuitgangspunten, omdat de locatie is gelegen binnen de rode contour die in het streekplan Noord-Holland Zuid is aangegeven. Een aantal doelstellingen van beleid (percentage nultredenwoningen en verdeling goedkope, middeldure en dure woningen) is specifiek gericht op woningen en niet van toepassing voor woonwagens. Deze eisen zijn derhalve niet relevant voor dit bestemmingsplan.

3. Analyse en ontwikkelingen

3.1. Plangebied en omgeving

Het plangebied is gelegen in de zuidelijke randzone van Bussum en is omgeven door de hoogbouw van de Lange Heul, bosschages die onderdeel zijn van het heidegebied ten zuiden van Bussum, het sportcomplex Crailoo aan de Zanderijweg (onder andere tennis, voetbal, honkbal) en de golfbaan Crailoo. De omgeving kenmerkt zich door een mix van verschillende functies. Behalve de functies die hiervoor zijn genoemd, is in de directe omgeving de spoorweg Hilversum-Amsterdam gelegen met een rangeer- en opslagterrein.

Het plangebied bestaat uit het huidige woonwagencentrum, inclusief een recente uitbreiding van drie woonwagens en een grasveld waarop voor een gedeelte een noodschool is gevestigd. Deze school wordt binnenkort verwijderd. Hiermee ontstaat een locatie tussen het huidige woonwagencentrum en de kern van Bussum die gebruikt kan worden als uitbreiding voor het woonwagencentrum. In figuur 3.1 is een luchtfoto van het plangebied opgenomen (waarop de noodschool en de recente uitbreiding globaal zijn aangegeven).



Figuur 3.1 Luchtfoto plangebied

Als gevolg van een inmeting van de gebouwen is geïnventariseerd welke objecten zich op het terrein van het woonwagencentrum bevinden. Het gaat hier om (1 januari 2004):

- 18 woonwagens;
- 1 kantoor;
- 1 textielopslag;
- 3 garagewerkplaatsen;
- 1 paardenbox;
- diverse bijgebouwen.

Overigens zijn de diverse bestaande bedrijfsruimten en verschillende bijgebouwen zonder bouwvergunning op het woonwagenterrein geplaatst. De gemeente heeft in het verleden niet handhavend opgetreden, aangezien sprake is van een langzaam gegroeide situatie en er vanuit het gebied geen klachten kwamen bij de gemeente.

3.2. Beschrijving ontwikkelingen

Aanleidingen

De brandweer heeft geconstateerd dat uit oogpunt van brandveiligheid de onderlinge afstand tussen de woonwagens op dit woonwagencentrum te beperkt was. Artikel 2.106, lid 6 van het Bouwbesluit schrijft voor dat volgens NEN6068 tussen woonwagens onderling 30 minuten WBDBO (Weerstand tegen BrandDoorslag en BrandOverslag) aanwezig dient te zijn. Indien de werkelijke afstand tussen woonwagens of compartimenten van woonwagens ten minste 5 m bedraagt, wordt de brandveiligheid geacht voldoende te zijn gewaarborgd.

Daarnaast bestaat er vanuit de huidige bewoners van het woonwagencentrum al geruime tijd de behoefte om een aantal woonwagens meer te kunnen plaatsen. Deze uitbreiding van woonwagens heeft louter te maken met de vraag naar wonen in woonwagens vanuit de huidige bewoners (kinderen). Aangezien het aantal standplaatsen binnen de gemeente Bussum lang op hetzelfde niveau ligt, is uitbreiding van het aantal woonwagens wenselijk.

Deze twee constatering zijn voor de gemeente aanleiding geweest de ruimtelijke situatie van het woonwagencentrum in heroverweging te nemen. Het gaat hierbij om zowel het aantal en de situering van de woonwagens, maar ook om de bedrijfsmatige activiteiten (met bijbehorende bijgebouwen) die worden uitgevoerd binnen het woonwagencentrum.

Aantal en situering woonwagens

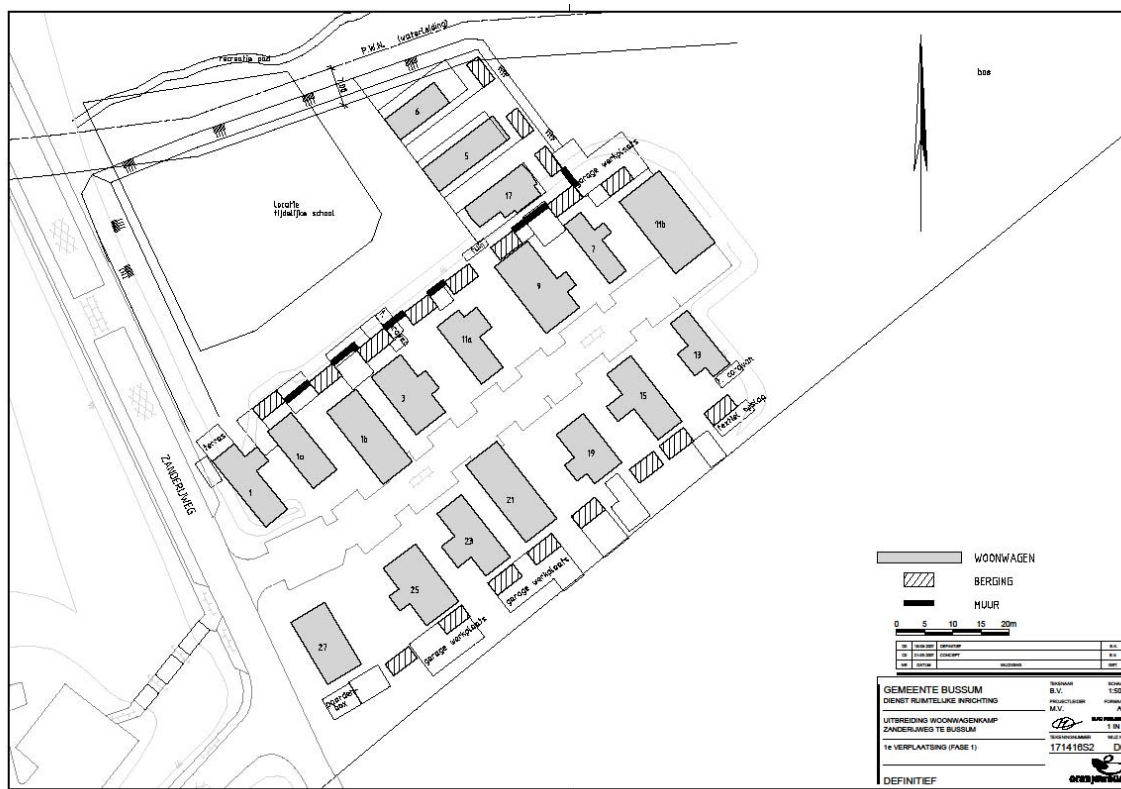
De gewenste eindsituatie in het woonwagencentrum aan de Zanderijweg in Bussum behelst:

- meer ruimte tussen de woonwagens onderling (of groepen van woonwagens binnen een compartiment), waarmee wordt voldaan aan de brandveiligheidseisen;
- een eenmalige uitbreiding van het aantal woonwagens.

In dit kader is besloten om het bestaande woonwagenterrein te herschikken en een gedeelte van het naastgelegen terrein in te richten voor het plaatsen van woonwagens. Deze herinrichting en uitbreiding in noordelijke richting zal in twee fases worden gerealiseerd.

Fase 1

Een gedeelte van het naastgelegen terrein wordt momenteel (tijdelijk) benut voor een nood-school. Op het resterende gedeelte zijn drie standplaatsen ingericht, waarna drie woonwagens van het huidige woonwagencentrum zijn verplaatst naar de nieuw aangelegde standplaatsen. Vervolgens zijn binnen het bestaande woonwagencentrum vier woonwagens verplaatst/herschikt. Er zijn daarmee 18 woonwagens binnen het woonwagencentrum. Deze fase is inmiddels afgerond. In figuur 3.2 is weergegeven wat de huidige situatie in het plangebied is.



Figuur 3.2 Huidige situatie plangebied

Fase 2

Wanneer medio 2009 de noodschool wordt verwijderd, worden vervolgens vijf extra standplaatsen gerealiseerd. Op één van deze standplaatsen komt een woonwagen die van het zuidelijke deel van het woonwagencentrum wordt verplaatst. In totaal zullen er dan op het bestaande terrein van het woonwagencentrum veertien woonwagens met bijbehorende (bestaande) bijgebouwen en op het naastgelegen terrein (na verwijdering van de noodschool) acht woonwagens inclusief berging aanwezig zijn. Na afronding van fase 2 is een uitbreiding van het bestaande woonwagencentrum gerealiseerd, waarbij er 22 woonwagens zullen zijn.

Bedrijfsmatige activiteiten

Aangezien de brandweer heeft geconstateerd dat het woonwagencentrum niet aan de huidige brandveiligheidseisen voldoet, is dit voor de gemeente Bussum de aanleiding geweest een actief beleid voor het woonwagencentrum te gaan voeren, als aanvulling op de uitbreiding van het aantal woonwagens en verplaatsing van een aantal hiervan.

In de vorige paragraaf is aangegeven dat er door de bewoners een aantal bedrijfsmatige activiteiten worden uitgevoerd. Bij de inventarisatie is aangegeven om welke activiteiten het gaat. Deze activiteiten zijn nooit planologisch geregeld en worden niet wenselijk geacht in een woonomgeving (zie paragraaf 4.6). Verder is voor dergelijke activiteiten een (beperkte) ruimte nodig. De gemeente is van mening dat deze ruimte niet aanwezig is binnen het woonwagencentrum, vanwege de relatief geringe omvang van de woonwagens en het terrein. Aangezien deze activiteiten met medeweten van de gemeente jarenlang zijn uitgevoerd, is de gemeente niet voornemens te handhaven, maar wordt een op maat gesneden regeling gemaakt. Hierbij acht de gemeente het niet wenselijk dat de activiteiten tot in de lengte der dagen kunnen worden voortgezet. De tijdshorizon voor bedrijfsbeëindiging moet beperkt zijn. Dit wordt met name ingegeven doordat met de huidige bedrijfsactiviteiten het woon- en leefklimaat niet kan worden gewaarborgd.

Het beleid is dat de bestaande bedrijfsactiviteiten door de bestaande rechtspersonen planologisch mogelijk moet worden gemaakt, maar dat nieuwe activiteiten en bebouwing niet zijn toegestaan en dat de activiteiten niet door rechtsopvolgers voortgezet mogen worden. Hiervoor geldt de peildatum van 1 januari 2004. Daarbij geldt de inschrijving per 1 januari 2004 bij de Kamer van Koophandel. Sinds die datum is door de gemeente handhavend opgetreden tegen nieuwe bedrijfsmatige activiteiten en nieuwe bebouwing waarvoor geen vergunning is verleend. De activiteiten die voor 1 januari 2004 werden uitgevoerd, zijn inmiddels zo lang gedoogd, dat de gemeente het niet haalbaar en reëel acht hiertegen op te treden.

Indien de huidige bedrijfsactiviteiten planologisch mogelijk worden gemaakt door middel van een specifieke aanduiding binnen het bestemmingsplan, houdt dit in dat dezelfde of vergelijkbare activiteiten op de locatie zijn toegestaan. Dit betekent dat, mocht een bedrijf ophouden te bestaan, dezelfde of vergelijkbare activiteiten door een andere bedrijf op dezelfde locatie kunnen worden voortgezet. Hiermee wordt niet aan de doelstelling van de gemeente voldaan dat de tijdshorizon voor bedrijfsbeëindiging beperkt moet zijn.

Daarnaast zou het mogelijk zijn een bedrijfsgebonden overgangssituatie in te stellen, waarmee de specifieke bedrijven die nu bestaan op het woonwagencentrum worden toegelaten en dat bij bedrijfsbeëindiging hier geen nieuwe bedrijven gevestigd mogen worden. Ook dit acht de gemeente niet passend binnen de doelstellingen. Indien een bedrijf wordt overgenomen door een familielid of een ander persoon, kunnen de bedrijfsactiviteiten gewoon worden voortgezet. In het verleden is gebleken dat bedrijven binnen het woonwagencentrum lang blijven bestaan, omdat familieleden het bedrijf voortzetten. Dit voldoet dan ook niet aan de eis van de gemeente dat de bedrijfsactiviteiten eindig moeten zijn.

Om de tijdshorizon beperkt te houden, is de gemeente van mening dat de bedrijfsactiviteiten door de persoon of personen die ze nu uitvoert of uitvoeren kunnen worden voortgezet, maar dat overname door een andere persoon niet mogelijk is. Hiermee wordt voldaan aan de doelstelling van de gemeente dat de tijdshorizon voor bedrijfsbeëindiging beperkt moet blijven. De peildatum die hiervoor wordt aangehouden is 1 januari 2004. De personen die bedrijfsactiviteiten op die datum uitvoerden, kunnen ze blijven uitvoeren. Indien het bedrijf wordt overgenomen door een andere persoon, zal sprake zijn van strijdigheid met onderhavig bestemmingsplan.

Bijgebouwen

Op het terrein van het woonwagencentrum zijn diverse bijgebouwen gebouwd. Veel van deze bijgebouwen hebben, in verhouding tot de woonwagens, een grote omvang. In een deel van deze bijgebouwen worden de genoemde bedrijfsmatige activiteiten uitgevoerd. De vele bijgebouwen geven een rommelig beeld dat ruimtelijk kwalitatief niet wenselijk wordt geacht door de gemeente. Uitgangspunt voor de gemeente is dat per woonwagen één bijgebouw is toegestaan van 3 bij 5 m (15 m²). Dit staat goed in verhouding tot de omvang van de woonwagens en biedt voldoende mogelijkheden voor gebruik van de bijgebouwen door de bewoners.

Ten aanzien van de bestaande bijgebouwen die groter zijn dan 15 m² is een onderscheid te maken naar de bijgebouwen die binnen de kadastrale grenzen van het terrein vallen en de bijgebouwen die buiten deze grenzen vallen. Zoals in figuur 1.1 is te zien, valt een aantal (delen) van de bijgebouwen buiten de plangrens. De plangrens komt overeen met de kadastrale grenzen van het woonwagencentrum. De (delen van de) bijgebouwen die hier buiten vallen, zijn gerealiseerd buiten de erven die door de bewoners worden gehuurd en worden daarom door de gemeente niet toelaatbaar geacht. Deze delen worden niet in het bestemmingsplan opgenomen. Hiervoor blijft het bestemmingsplan De Engh vigeren, waardoor deze bijgebouwen binnen de bestemming Groenvoorzieningen blijven vallen en strijdigheid met het bestemmingsplan blijft bestaan.

De bestaande bijgebouwen die binnen de plangrens vallen, worden wel positief bestemd, waardoor ze mogen blijven bestaan. Van vergroting van de bijgebouwen mag geen sprake zijn. Het gaat hierbij om zowel oppervlakte, hoogte als inhoud.

3.3. Uitgangspunten

Gedetailleerde systematiek

De bestemmingslegging van het voorliggende bestemmingsplan is gedetailleerder dan het vigerende bestemmingsplan De Engh voor het woonwagencentrum, zodat duidelijk is waar woonwagens en waar bijgebouwen al dan niet mogelijk worden gerealiseerd. De gemeente heeft voor deze gedetailleerde systematiek gekozen om ervoor te zorgen dat blijvend aan de brandveiligheidseisen wordt voldaan wat betreft de onderlinge afstandsmaten. Wel is er een flexibiliteitsbepaling opgenomen, waardoor de positionering van de woonwagens en de bouwhoogte kan worden aangepast. Dit kan echter alleen indien de brandveiligheidseisen in acht worden genomen en het woon- en leefklimaat voor de bewoners van de overige woonwagens niet worden aangetast.

Soort woonwagens

De gemeente hanteert het uitgangspunt dat het woonwagencentrum ook het karakter van een woonwagencentrum moet behouden. De woonbebouwing moet daarom op een standplaats worden gerealiseerd. Wel moet het woonwagencentrum voldoen aan de huidige woonwagens en wordt meegegaan in de landelijke trend van normalisering van woonwagens ten opzichte van woningen, waarbij een bouwlaag met een bewoonbare kap en een stenen woonwagen (ofwel woonwagenwoning) wordt toegestaan. Dit resulteert voorts in een aantal uitgangspunten ten aanzien van:

- hoogte;
- oppervlakte;
- soort wagen.

Hoogte

De gemeente hanteert als uitgangspunt dat de woonwagens uit één bouwlaag bestaan en, onder voorwaarden, een bewoonbare kap mogen hebben. Deze bewoonbare kap is toegestaan indien de woonwagens ten minste 5 m uit elkaar zijn gerealiseerd. Hierbij wordt de parallel getrokken met de brandweervoorschriften. Deze afstand is echter kleiner dan de onderlinge afstand van 6 m die bij woningen wordt aangehouden. Aangezien de maximale bouwhoogte op 5,8 m wordt gesteld, zijn de woonwagens lager dan woningen, waardoor er stedenbouwkundig geen bezwaren bestaan tegen de onderlinge afstand van 5 m. Voor woonwagens met een onderlinge afstand van minder dan 5 m, wordt de maximale bouwhoogte van 5,3 m opgenomen. Wel zijn er wijzigingsregels opgenomen waarmee de bouwvlakken kunnen worden aangepast. Indien door de toepassing van deze wijzigingsregels de bouwvlakken een onderlinge afstand hebben van ten minste 5 m, is voor deze bouwvlakken (en dus woonwagens) een bouwhoogte van 5,8 m toegestaan.

De hogere bouwhoogte heeft ruimtelijk gezien verder een zeer beperkte impact. Vanaf de heide zullen de woonwagens pas te zien zijn bij een veel grotere bouwhoogte, vanwege de dichte en hoge groenstrook om het woonwagencentrum heen. Een beperkt aantal bewoners van de flats aan de Lange Heul zal de verhoging kunnen zien. Het gaat hier echter om een enkele bewoner op de bovenste verdieping, op lagere verdiepingen ontnemen hoge bomen het zicht op het woonwagencentrum en het woonwagencentrum is bovendien gelegen aan de blinde zijde van de flats. Een hogere bouwhoogte zal het zicht van de bewoners van deze flat niet beperken. Alleen vanaf de weg zijn de woonwagens goed te zien. Een hogere bouwhoogte is echter nauwelijks waarneembaar: de woonwagens staan immers met de lange

zijde langs de weg, waardoor op het hellende dak wordt gekeken. De nieuwe woonwagens staan wel met de kopse kant naar de weg, maar tussen deze woonwagens en de weg is reeds een hoge groenstrook aanwezig, waardoor de ruimtelijke impact niet groot zal zijn.

Oppervlakte

De oppervlakte van de bestaande woonwagens op het zuidelijk deel van het terrein wordt opgenomen in het bestemmingsplan. Voor de drie woonwagens die al zijn verplaatst naar het nieuwe terrein, wordt een onderlinge afstand van 5 m aangehouden. De breedte van de woonwagens bedraagt hierdoor 6,5 m. De lengte van deze woonwagens mag in principe ten hoogste 15 m zijn. Voor de vijf woonwagens die nog op het nieuwe gedeelte worden gerealiseerd, wordt de oppervlakte gesteld op 105 m² (7 bij 15 m).

Deze verschillende maten worden opgenomen in de vorm van duidelijk aangegeven bouwvlakken op de plankaart. Daarnaast is er een wijzigingsregel opgenomen, waarbij de bouwvlakken aangepast mogen worden. De eis hierbij is dat de onderlinge afstand van de bouwvlakken ten minste 5 m moet bedragen en dat de bouwvlakken niet groter mogen zijn dan 7 bij 15 m.

Soort wagen

Sprake is van een woonwagencentrum. In het vigerend bestemmingsplan zijn uitsluitend (verplaatsbare) woonwagens toegestaan. De gemeente is echter wel van mening dat moet worden meegegaan in de landelijke trend van de normalisering van woonwagens aan woningen. De gemeente is van mening dat hierdoor ook stenen gebouwen mogelijk moeten zijn. Om toch het karakter van een woonwagencentrum te behouden, dienen de gebouwen wel op een standplaats te worden gerealiseerd. Bij een dergelijk stenen gebouw is sprake van een woonwagenwoning. Het (min of meer) tijdelijke karakter van het woonwagencentrum gaat wel verloren: een woonwagen is immers in principe verplaatsbaar. Aangezien de gemeente niet van mening is dat het woonwagencentrum daadwerkelijk tijdelijk moet zijn op deze locatie, is er geen bezwaar woonwagenwoningen toe te staan.

Bedrijfsmatige activiteiten

In paragraaf 3.2 is aangegeven dat de bedrijfsmatige activiteiten, die op 1 januari 2004 werden uitgevoerd, uitgevoerd mogen worden door dezelfde persoon. Voortzetting door een andere persoon van deze activiteiten moet niet mogelijk zijn en nieuwe bedrijfsmatige activiteiten zijn eveneens niet mogelijk. Verder zijn aan-huis-gebonden beroepen en kleinschalige bedrijfsmatige niet toegestaan binnen het woonwagencentrum.

4. Onderzoek

4.1. Inleiding

De ruimtelijke ordening vertoont steeds meer raakvlakken met en wordt steeds meer beïnvloed door ruimtelijke aspecten uit sectorale wet- en regelgeving. In dit hoofdstuk worden de relevante sectorale aspecten belicht. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar de invloed van de aspecten externe veiligheid, wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en luchtkwaliteit. Verder worden in dit hoofdstuk de overige milieuaspecten nader belicht evenals de aspecten waterhuishouding, ecologie en archeologie.

4.2. Verkeersontsluiting

Auto

De ontwikkeling is gelegen in de gemeente Bussum in het zuidelijk deel van de kern Bussum. De locatie wordt ontsloten via de Zanderijweg. De Zanderijweg is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom van Bussum met een maximumsnelheid van 30 km/h. Richting het zuiden vormt de Zanderijweg de toegangsweg tot het sportpark. De Zanderijweg heeft geen doorgaande functie, aangezien deze weg ten zuiden van het sportpark is afgesloten voor autoverkeer. Het zuidelijk gelegen spooremlacement Crailoo is vanaf hier niet met de auto bereikbaar. De Zanderijweg voert in noordelijke richting naar de Lange Heul. Via de Lange Heul wordt de Laarderweg bereikt. Beide wegen zijn erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. De Laarderweg sluit door middel van een rotonde aan op de Ceintuurbaan. De Ceintuurbaan is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/h en faciliteert de externe ontsluiting van het zuidelijke deel van Bussum. De Ceintuurbaan voert richting het oosten naar de Amersfoortsestraatweg en de aansluiting op de autosnelweg A1. Richting het westen sluit de Ceintuurbaan aan op de Brinklaan richting het centrum van Bussum en de Brinklaan/Bussummergrindweg richting Hilversum.

De ontwikkeling is binnen circa 1 km aangesloten op een gebiedsontsluitende weg. De ontsluiting voor het autoverkeer is derhalve goed.

Fiets

Fietsverkeer wordt afgewikkeld via de Zanderijweg. Fietsverkeer wordt conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig voor erftoegangswegen gemengd met autoverkeer afgewikkeld. Via de Lange Heul en de Laarderweg wordt de Ceintuurbaan bereikt. Beide wegen kennen geen fietsvoorzieningen. De Ceintuurbaan en de aansluitende rotonde hebben vrijliggende fietspaden. Fietsverkeer bereikt via het vervolg van de Laarderweg het centrum van Bussum. Verder bevinden zich in de omgeving van het plangebied zelfstandig verbindende regionale en recreatieve fietspaden door het natuurgebied Crailoo naar onder meer Hilversum en Laren. De ontsluiting voor het fietsverkeer is derhalve goed.

Openbaar Vervoer

Er is een bushalte gesitueerd op 1 km afstand van de locatie. De halte wordt aangedaan door de buslijn van treinstation Naarden-Bussum via station Bussum Zuid naar Huizen met een frequentie van 2x per uur per richting. Verder bevindt zich op 1,4 km van de locatie treinstation Bussum Zuid, alwaar een treinverbinding met Amsterdam, Amersfoort en Hilversum/Utrecht wordt onderhouden. Gezien de relatief grote loopafstand van de locatie naar de ov-haltes is de ontsluiting per openbaar vervoer slecht.

Parkeren

Voor de parkeerbehoefte van een woonwagenstandplaats in sterk stedelijk gebied (gemeente Bussum, bron CBS) wordt aangesloten bij het parkeerkencijfer voor goedkope woningen. Volgens publicatie 182 (CROW 2008) bedraagt deze tussen de 1,3 en 1,6 parkeerplaats per woning. (ASVV, 2004). Parkeren wordt op het woonwagenterrein opgelost en mag niet ten laste komen van de Zanderijweg. Hiervoor is voldoende ruimte. Het is derhalve niet aanneemelijk dat zich parkeerproblemen gaan voordoen.

Verkeersgeneratie

Voor de verkeersgeneratie wordt aangesloten bij de kencijfers voor woningen (publicatie 256 CROW 2007). De gemiddelde verkeersgeneratie per woning bedraagt 6,3 mvt/woning per etmaal. Er zullen 5 woonwagenstandplaatsen aan het plan worden toegevoegd. De verkeersgeneratie bedraagt circa 30 mvt/etmaal. Deze toename van verkeer zal niet leiden tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling.

Verkeersgegevens

De verkeersgegevens (in mvt/etmaal) die ten grondslag liggen aan de onderzoeken met betrekking tot wegverkeerslawaaï en luchtkwaliteit staan vermeld in tabel 4.1. De verkeersgegevens van de Zanderijweg zijn ingeschat op basis van de functie van de weg. Gezien de ontsluiting van het spooreplacement en het sportpark zal de verkeersintensiteit gemiddeld 500 mvt/etmaal bedragen. De toename als gevolg van de ontwikkeling leidt tot een verkeersintensiteit van circa 550 mvt/etmaal. Voor de extrapolatie naar het maatgevende jaar (2010 voor luchtkwaliteit en 2020 voor wegverkeerslawaaï) is uitgegaan van een autonome groei van 1% per jaar.

Voor de voertuigverdeling is uitgegaan van een standaardverdeling voor een buurtverzamelweg. Er is geen reden om aan te nemen dat de daadwerkelijke voertuigverdeling afwijkt van de standaardverdeling.

Tabel 4.1 Verkeersgegevens Zanderijweg

mvt/etmaal	2009	2010		2020	
		excl.	incl.	excl.	incl.
aantal voertuigen	500	500	550	550	600

voertuigverdeling (in %)	licht	middelzwaar	zwaar	etmaal per uur
dag	94,0	5,7	0,3	7,0
avond	98,0	1,9	0,1	2,6
nacht	96,0	3,8	0,2	0,7

gegevens weg	
maximalsnelheid	30 km/h
wegdektype	klinkers*
wegbreedte	6 m
objectfractie	0,0

* De wegdekverharding op de Zanderijweg bestaat hoofdzakelijk uit DAB. Op de drempelplateaus is echter klinkerverharding toegepast. In het kader van een worstcasebenadering wordt in de berekeningen uitgegaan van klinkerverharding.

4.3. Wegverkeerslawaaï

Beleid en normstelling

Het vigerende beleid met betrekking tot geluidshinder is vastgelegd in de Wgh, ministeriële besluiten en jurisprudentie en in artikel 15 van het Bro. Een toelichting hierop komt in deze paragraaf aan de orde, toegespitst op de situatie in dit ruimtelijke plan.

Geluidszones langs wegen

Langs alle wegen bevinden zich ingevolge de Wgh geluidszones, met uitzondering van woonerven en 30 km/h-gebieden. Binnen en rond het plangebied zijn 30 km/h-wegen aanwezig die op basis van hun snelheidsregime zijn gedezoneerd. De locatie ligt niet binnen de geluidszone van gezoneerde wegen.

Voor 30 km/h-wegen geldt geen wettelijke geluidszone. Derhalve is langs deze wegen akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï in nieuwe situaties op grond van de Wgh niet verplicht. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening echter aannemelijk te worden gemaakt dat sprake is van een aanvaardbaar geluidsniveau. Indien dit niet aannemelijk is, dient te worden onderbouwd of maatregelen ter beheersing van de geluidsbelasting aan de gevels noodzakelijk, mogelijk en doelmatig zijn. Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting wordt bij gebrek aan wettelijke normen aangesloten bij de benaderingswijze die de Wgh hanteert voor gezoneerde wegen. Vanuit dat oogpunt worden de voorkeursgrenswaarde en de uiterste grenswaarde uit de Wgh als referentiekader gehanteerd.

Normstelling

Nieuwe situaties: voorkeursgrenswaarde en uiterste grenswaarden

De voorkeursgrenswaarde, zoals die geldt voor gezoneerde wegen, bedraagt op grond van artikel 3.1 lid 1 van het Besluit geluidhinder (Bgh) 48 dB en mag in principe niet worden overschreden. Indien uit het akoestisch onderzoek blijkt dat deze voorkeursgrenswaarde wel wordt overschreden, kunnen maatregelen, gericht op het verminderen van de geluidsbelasting aan de gevel, worden overwogen. Onderscheid wordt gemaakt in maatregelen aan de bron (bijvoorbeeld geluidsreducerend asfalt) en maatregelen in het overdrachtsgebied (bijvoorbeeld geluidsschermen, vliesgevels of het vergroten van de afstand tussen de geluidsbron en de ontvanger). De geluidsbelasting mag in principe niet meer bedragen dan de uiterste grenswaarde. De uiterste grenswaarde, zoals die geldt voor gezoneerde wegen, zou in dit geval op basis van artikel 3.2 lid 1b van het Bgh 53 dB bedragen. De geluidsbelasting wordt op de grens van woonwagendplaatsen berekend.

Aftrek ex artikel 110g Wgh

Krachtens artikel 110g van de Wgh mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Voor wegen met een snelheid lager dan 70 km/h geldt een aftrek van 5 dB. Voor wegen met een maximumsnelheid van 70 km/h of meer geldt een aftrek van 2 dB. Op alle in deze rapportage genoemde geluidsbelastingen is deze aftrek toegepast, tenzij anders vermeld.

Resultaten onderzoek nieuwe functies versus nieuwe gedezoneerde wegen

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode I (SRM I) conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. De berekeningen zijn opgenomen in bijlage 1. Voor de berekeningen is voor de betreffende wegen uitgegaan van de verkeersgegevens zoals weergegeven in tabel 4.1.

De afstand van de grens van het plangebied tot de wegas van de Zanderijweg bedraagt minimaal 12 m. Ten gevolge van het verkeer op de Zanderijweg bedraagt de maximale geluidsbelasting 47 dB op zowel 1,5 m als 4,5 m waarneemhoogte ten opzichte van de weg, uitgaande van klinkerverharding. Derhalve wordt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet overschreden. De uiterste grenswaarde wordt niet overschreden. Ingevolge de Wgh zijn voor wegverkeerslawaaai geen vervolgprocedures vereist.

4.4. Spoorweglawaaai

Beleid en normstelling

Zonering

De Wgh schrijft voor dat bij de ontwikkeling van zogenaamde 'nieuwe situaties' binnen de zone van een gezonde spoorlijn voldaan dient te worden aan de eisen en normen van de Wgh ten aanzien van het railverkeerslawaaai.

De spoorlijn Hilversum-Amsterdam (trajectnummer 371) is wettelijk gezonde. De zonebreedte van deze spoorlijn bedraagt 300 m uit de kant van de buitenste spoorstaaf. De afstand tussen de grens van het plangebied en de buitenste spoorstaaf van het hoofdspoor (emplacement Crailoo buiten beschouwing gelaten) bedraagt 310 m. De ontwikkeling ligt dus buiten de wettelijke geluidszone van de spoorlijn. Akoestisch onderzoek naar spoorweglawaaai kan wettelijk achterwege blijven. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt de geluidsbelasting ten gevolge van de spoorlijn wel inzichtelijk gemaakt.

Normstelling

Indien nieuwe woningen of andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van een spoorweg worden gerealiseerd, dient onderzoek plaats te vinden naar de geluidsbelasting vanwege deze spoorweg. Voor nieuwe woonwagendplaatsen bedraagt de voorkeursgrenswaarde op basis van artikel 4.9 lid 3 van het Bgh ten gevolge van een spoorlijn 55 dB. In bepaalde gevallen is vaststelling van een hogere waarde mogelijk. De uiterste grenswaarde mag daarbij niet worden overschreden. De uiterste grenswaarden voor nieuwe woonwagendplaatsen bedraagt op basis van artikel 4.12 van het Bgh 63 dB. Hogere grenswaarden kunnen alleen worden verleend nadat is onderbouwd dat maatregelen om de geluidsbelasting op de grens van de woonwagendplaatsen terug te dringen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard.

Akoestisch Onderzoek

Berekeningsmethode en uitgangspunten

Ten behoeve van het bestemmingsplan zijn met de SRM I-methode conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 geluidsberekeningen ten aanzien van het railverkeerslawaaai uitgevoerd. De berekende geluidsbelasting op basis van SRM I geeft een indicatieve geluidsbelasting weer voor de vrije veldsituatie. In de huidige situatie zijn afschermende objecten aanwezig. De locatie ligt echter buiten de wettelijke geluidszone, waardoor de indicatieve geluidsberekening voldoende is. Bovendien wordt een worstcasesituatie berekend, omdat geen rekening wordt gehouden met afschermende bebouwing.

Voor de berekeningen is uitgegaan van de berekeningsgegevens uit het Akoestisch Spoorboekje voor Windows uit 2008 (ASWIN 2008). In ASWIN 2008 zijn geen prognoses meer geleverd. Dit is een uitvloeisel van het Reken- en meetvoorschrift 2006 waarin gesteld wordt: 'Omdat er omtrent de prognose voor het maatgevende jaar in de toekomst geen generieke uitspraken kunnen worden gedaan, is dat deel van het emissieregister vervallen'. Er wordt in de geluidsberekeningen dan ook niet van prognosejaren uitgegaan zoals voorheen

maar van de toekomstige geluidsproductieplafonds. Om rekening te houden met de geluidsproductieplafonds is de berekende geluidsbelasting met 1,5 dB vermeerderd, teneinde de toekomstige situatie te representeren.

Berekeningsresultaten

De afstand van de grens van de woonwagenstandplaatsen tot de as van de spoorlijn bedraagt minimaal 310 m. Voor de woonwagenstandplaats is de geluidsbelasting berekend op basis van het peiljaar 2006 plus 1,5 dB en op 5,2 en 8,2 m ten opzichte van het spoor. Het spoor ligt op 4,3 m hoogte. De geluidsbelasting ter plaatse van het terrein bedraagt 61 dB op beide waarnemhoogtes. Derhalve wordt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB met 6 dB overschreden. De uiterste grenswaarde wordt echter niet overschreden. De ontwikkeling ligt echter buiten de wettelijke geluidszone. Procedures in het kader van de Wgh zijn derhalve niet noodzakelijk. De berekeningsuitvoer is weergegeven in bijlage 2.

Maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren

De geluidsbelasting kan worden gereduceerd door maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied. Maatregelen in het overdrachtsgebied zijn denkbaar in de vorm van een geluidsscherm. De geluidsbelasting kan worden gereduceerd tot de voorkeursgrenswaarde (55 dB) door het toepassen van een geluidsscherm van 1,2 m hoogte langs het spoor. De kosten van het geluidsscherm staan echter niet in verhouding tot de relatief kleinschalige ontwikkeling. Het toepassen van een dergelijk hoog scherm stuit op overwegende bezwaren van financiële aard.

Een maatregel aan de bron is mogelijk, zoals het toepassen van raildempers. Toepassen van raildempers levert een gemiddelde geluidsreductie op van 3 dB. Echter, het toepassen van raildempers heeft onvoldoende effect om de geluidsbelasting te reduceren tot onder de voorkeursgrenswaarde. Een geluidsscherm blijft ook dan noodzakelijk.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren niet mogelijk zijn of op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige of financiële aard stuiten. De ontwikkeling ligt buiten de wettelijke geluidszone en de uiterste grenswaarde wordt niet overschreden. Derhalve is er sprake van een aanvaardbare situatie.

4.5. Luchtkwaliteit

Normstelling en beleid

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen 2007 (ook wel Wet luchtkwaliteit, Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.2 weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet.

Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wlk

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀) ¹⁾	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005
	24-uurgemiddelde concentratie	maximaal 35 keer per jaar meer dan 50 µg/m ³	2005

1) Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wlk behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

Op grond van artikel 5.16 van de Wlk kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit (zoals de vaststelling van een bestemmingsplan) uitoefenen indien:

- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden (lid 1 onder a);
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft (lid 1 onder b1);
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert (lid 1 onder b2);
- de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht (lid 1 onder c);
- het voorgenomen besluit is genoemd of past binnen het omschreven Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden (lid 1 onder d).

Besluit niet in betekenende mate (NIBM)

In het Besluit NIBM en de bijbehorende regeling is exact bepaald in welke gevallen een project vanwege de beperkte gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 1% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀;
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 500 woningen of een kantooroppervlak van 33.333 m² (langs één ontsluitingweg).

Goede ruimtelijke ordening

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een bestemmingsplan uit een oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens tevens rekening gehouden met de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied.

Onderzoek

In het plangebied wordt de komst van vijf woonwagens mogelijk gemaakt. Qua effect op de luchtkwaliteit komt een woonwagen overeen met een woning. Een dergelijk beperkt aantal wooneenheden betekent dat het plan valt onder het Besluit NIBM. De ontwikkeling is zodoende vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden uit de Wlk. In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient echter wel een afweging te worden gemaakt ten aanzien van de luchtkwaliteit ter plaatse.

Omdat er in de omgeving van het plangebied slechts wegen met een beperkte verkeersintensiteit zijn gelegen, volstaan de achtergrondconcentraties voor het in beeld brengen van de luchtkwaliteit ter plaatse. Het blijkt dat de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide

(21,8 µg/m³) en fijn stof (19,9 µg/m³) en het aantal overschrijdingen van de 24-uursgemiddelde waarde voor fijn stof (9 overschrijdingen) ruim onder de vigerende grenswaarden zijn gelegen.

Conclusie

Er wordt geconcludeerd dat de Wlk de realisatie van het project niet in de weg staat. Uit het oogpunt van luchtkwaliteit is er sprake van een goed woon- en leefmilieu ter plaatse van de beoogde ontwikkeling.

4.6. Bedrijven en milieuhinder

Normstelling en beleid

Bij realisering van nieuwe hindergevoelige functies (woningen) dient rekening te worden gehouden met eventuele milieuhinder van bedrijfsactiviteiten in de omgeving. Uitgangspunt daarbij is dat er ter plaatse van de woningen sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en dat bedrijven niet in hun bedrijfsvoering worden beperkt.

Afstemming van bestaande en nieuwe functies gebeurt door het aanhouden van zogenaamde richtafstanden. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' van de VNG (herziene versie, 2009). Bij deze richtafstanden wordt rekening gehouden met milieuaspecten als geur-, stof- en geluidshinder. De richtafstanden gelden ten opzichte van een rustige woonwijk. Uit jurisprudentie en de genoemde VNG-publicatie blijkt dat in het geval van een gemengd gebied verkleinde richtafstanden gelden.

Onderzoek

Zonering bedrijfsactiviteiten binnen het plangebied

Binnen het plangebied bevinden zich vijf bedrijven. Het gaat hierbij om 3 garagewerkplaatsen (Zanderijweg 11B, Zanderijweg 21 en Zanderijweg 1 en 25), 1 (timmer)werkplaats (Zanderijweg 23) en 1 textielopslag (Zanderijweg 13). De bedrijven voldoen niet aan de richtafstand uit de VNG-publicatie. Een garagewerkplaats kan, afhankelijk van de activiteiten, in bedrijfscategorie 3.2 vallen, met een richtafstand van 100 m tot een rustige woonplaats. Een (timmer)werkplaats van minder dan 200 m² valt in bedrijfscategorie 3.1, met een richtafstand van 50 m. Een textielopslag valt in categorie 2, met een richtafstand van 30 m. Er is sprake van een bestaande, historisch gegroeide situatie en er zijn geen klachten bij de gemeente bekend. De ruimtelijke gevolgen die de verschillende bedrijfsactiviteiten met zich meebrengen (bebouwing en stalling van auto's) worden door de gemeente niet wenselijk geacht. Gezien de historisch gegroeide situatie, acht de gemeente het niet haalbaar handhavend tegen deze activiteiten op te treden. Daarom worden de bedrijven in het plangebied in eerste instantie gehandhaafd. Wanneer de bedrijfsactiviteiten worden beëindigd, kan er geen nieuw bedrijf worden gevestigd. De bedrijven kunnen ook niet worden overgenomen door een rechtsopvolger.

Milieuhinder van (bedrijfs)activiteiten buiten het plangebied

In de nabijheid van het plangebied bevinden zich een golfbaan en een sportcomplex. Voor golfbanen (SBI-code 9261.2) is het maatgevende milieuaspect geluid. De richtafstand voor golfbanen is 10 m. De minimale afstand tussen de golfbaan en het plangebied is 20 m. Aan de richtafstand wordt voldaan.

Voor veldsportcomplexen (met verlichting (SBI-code 9261.2)) is het maatgevende aspect geluid. De richtafstand die hiervoor staat is 50 m. De minimale afstand tussen het plangebied en het sportcomplex is 30 m. Hier wordt niet aan de richtafstand voldaan. Het deel van het complex waarop deze afstand van toepassing is betreft een trainingsveld van een voet-

balvereniging. Er bevinden zich rondom dit veld geen lichtmasten. Er zal daardoor geen sprake zijn van lichthinder. Trainingen vinden meestal plaats in de vroege avonduren. Dit betekent dat de nachtrust van de bewoners van de woonwagens in geen geval zal worden verstoord. De afstand van 30 m zal daardoor niet leiden tot onaanvaardbare (geluids)hinder ter plaatse van de woonwagens in de omgeving.

Conclusie

De (bedrijfs)activiteiten buiten het plangebied leiden niet tot onaanvaardbare milieuhinder, waardoor dit aspect de ontwikkeling niet in de weg staat. Voor de bestaande bedrijven binnen het plangebied wordt een specifieke regeling opgenomen, waardoor de bedrijven door de huidige rechtspersoon kunnen worden voortgezet. Opvolging door een andere rechtspersoon of verplaatsing wordt echter niet mogelijk gemaakt.

4.7. Externe veiligheid

Normstelling en beleid

Bij ruimtelijke plannen wordt ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten gekeken, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

In het externe veiligheidsbeleid wordt doorgaans onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken¹⁾ en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

Risicovolle inrichtingen

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna Bevi) in werking getreden. Met het besluit wordt beoogd een wettelijke grondslag te geven aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Het doel van het besluit is de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. Op basis van het Bevi geldt voor het PR rondom een risicovolle inrichting een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten²⁾. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet aan deze normen worden voldaan, ongeacht of het een bestaande of een nieuwe situatie betreft.

Het Bevi bevat geen grenswaarde voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied rondom de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR (zie hieronder) geldt daarbij als buitenwettelijke oriëntatiewaarde.

1) Dat wil zeggen vierentwintig uur per dag en gedurende het gehele jaar.

2) Grenswaarden moeten in acht worden genomen, van richtwaarden kan uitsluitend om gewichtige redenen worden afgeweken. Voorbeelden van kwetsbare objecten zijn in woningen (op enkele uitzonderingen na), gebouwen waar kwetsbare groepen mensen verblijven en gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn. Voorbeelden van beperkt kwetsbare objecten zijn bedrijfsgebouwen, kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van maximaal 1.500 m² per object en winkels/winkelcomplexen die niet als kwetsbaar object zijn aangemerkt.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

In augustus 2004 is de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen in de Staatscourant gepubliceerd. In deze circulaire is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over water, wegen en spoorwegen opgenomen. Op basis van de circulaire geldt voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten van 10^{-5} per jaar en de streefwaarde 10^{-6} per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten 10^{-6} per jaar. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als een richtwaarde.

Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht¹⁾. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als nieuwe situaties. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.

Onderzoek en conclusie

In de directe omgeving van de projectlocatie zijn geen inrichtingen gelegen die vallen onder het Bevi of die anderzijds als risicovol zijn aan te merken. Ook worden in de omgeving van het projectgebied geen gevaarlijke stoffen vervoerd over de weg, het water of door leidingen.

Wel vindt vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor tussen Hilversum en Weesp plaats. Uit een onderzoek naar de externe veiligheidssituatie in Bussum blijkt dat de PR 10^{-6} niet tot het plangebied reikt²⁾. Wel is het plangebied gelegen binnen het invloedsgebied van het spoor. Op dit deel van het spoortraject is echter geen sprake van een GR-knelpunt. Het GR ligt rond 0,09 maal de oriënterende waarde (in de toekomst neemt het GR toe naar 0,32 maal de OW als gevolg van een kantoorontwikkeling nabij de watertoren). Bovendien is het bestemmingsplan consoliderend van aard, waardoor de personendichtheid binnen het plangebied en het GR niet zullen toenemen. Er wordt derhalve geconcludeerd dat het aspect externe veiligheid geen belemmering oplevert voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

4.8. Leidingen en telecommunicatieverbindingen

Ten noorden van het plangebied ligt een watertransportleiding. Deze leiding is gelegen tussen de woningen aan de Lange Heul en de toekomstige uitbreiding van het woonwagencentrum. Aan beide zijden van deze leiding moet een strook van 7 m worden vrijgehouden van bebouwing. Door in het bestemmingsplan een zakelijk rechtstrook te bestemmen, wordt de leiding beschermd tegen beschadiging. Eén woonwagen is gesitueerd binnen de zakelijke rechtstrook van deze watertransportleiding. Hierover is met de beheerder van de waterleiding (Waterleidingbedrijf Noord-Holland PWN) overleg geweest. Zij hebben deze situering goedgekeurd. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen andere planologisch relevante leidingen gelegen.

In en in de directe omgeving van het plangebied zijn geen andere planologisch relevant aan te merken solitaire leidingen aanwezig en zijn ook geen leidingstroken, hoogspanningsverbindingen en optisch vrije paden voor telecommunicatieverbindingen aanwezig, waarmee bij de realisering van het voorliggende project rekening moet worden gehouden.

1) De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bij het vervoer van gevaarlijke stoffen is per transportsegment gemeten per kilometer en per jaar:

- 10^{-4} voor een ongeval met ten minste 10 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-6} voor een ongeval met ten minste 100 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-8} voor een ongeval met ten minste 1.000 dodelijke slachtoffers;
- enzovoort (een lijn door deze punten bepaalt de oriëntatiewaarde).

2) TNO, Herziening risicoanalyse spoortransport te Bussum, kenmerk 2007-A-R0105/B, d.d. juli 2007.

Langs de randen van en in het projectgebied liggen wel diverse niet planologisch relevante leidingen (rioolleidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen). Deze kabels en leidingen zijn veelal aangelegd langs/in combinatie met de aanwezige infrastructuur.

4.9. Bodemkwaliteit

Normstelling en beleid

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient de bodemkwaliteit ter plaatse te worden onderzocht. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende functiewijziging. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

De provincie hanteert de richtlijn dat bij de beoordeling van ruimtelijke plannen ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, moet worden verricht. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dan dient het volledig verkennend bodemonderzoek te worden verricht.

Algemeen

Dit terrein is in gebruik als woonwagencentrum en is gelegen aan de zuidzijde van Bussum op de grens met de gemeente Hilversum in de zogenaamde Westereng. Het is kadastraal bekend onder gemeente Bussum, sectie C, nummer 1302 (ged.) en heeft een oppervlak van circa 4.500 m².

Op korte termijn is een uitbreiding van het woonwagencentrum gepland op het ten noorden gelegen terrein. Op dit terrein staat momenteel nog een noodschool. Zodra de school is gesloopt wordt het terrein geschikt gemaakt voor bewoning. Dit gedeelte is ongeveer 3.000 m² groot. Bij elkaar dus een terrein van groot 7.500 m².

Voorheen werden beide terreinen als landbouwgebied gebruikt. De grondwaterspiegel bevindt zich op circa 0,5 m -NAP. Dit komt overeen met circa 9 m -mv. Het woonwagencentrum op het zuidelijke deel is daar gesitueerd vanaf medio 1981. Het gehele terrein werd direct voorzien van sanitaire voorzieningen en op het gemeenteriool aangesloten. Op het terrein vinden en vonden bedrijfsmatige activiteiten plaats zoals autoreparatiewerkzaamheden. Daarnaast bestaat het vermoeden dat ook op overige terreindelen van het huidige woonwagencentrum eveneens autoreparatiewerkzaamheden zijn uitgevoerd.

Onderzoek en conclusies noordelijke terreindeel

Het noordelijke terreindeel (waar de noodschool was gesitueerd) is bodemonderzoek verricht door Oranjewoud. Het betreft hier een verkennend onderzoek conform de NEN5740, datum: 24-04-2009, kenmerk: 171416. Directe aanleiding was de geplande komst van de noodschool en als gevolg daarvan het bouwrijp maken van de locatie. Via onderzoek is de kwaliteit van de boven- en ondergrond bepaald. Daarop gebaseerd is vanaf het maaiveld 1,5 m grond over de gehele oppervlakte ontgraven en afgevoerd. De ondergrond die daarna het nieuwe maaiveld vormde is niet verontreinigd. De kwaliteit van de nieuwe toplaag vormt dus geen belemmering voor de voorgenomen bestemming van de locatie als 'wonen'.

Bepaling van de nulsituatie

Binnen het beleidsveld bodem is het gangbaar om van een terrein de nulsituatie vast te leggen voordat een terrein wordt uitgegeven (verhuurd). Voor het noordelijke terreindeel moet dit bodemonderzoek worden uitgevoerd nadat de noodschool is gesloopt en het terrein bouwrijp is afgeleverd, maar voordat de woonwagens zijn geplaatst.

4.10. Waterhuishouding

Watertoets en waterbeheer

Vanaf 1 november 2003 is de watertoets wettelijk van toepassing, een procedure waarbij de initiatiefnemer in een vroeg stadium overleg voert met de waterbeheerder over de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. De watertoets heeft als doel het voorkomen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die in strijd zijn met duurzaam waterbeheer.

Het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is verantwoordelijk voor de zorg voor waterkeringen (voorkomen van overstromingen door dijkdoorbraak), de kwaliteit van oppervlaktewater (sloten), het waterpeil (voorkomen van wateroverlast) en het zuiveren van afvalwater. In het plangebied verzorgt het Hoogheemraadschap (middels haar uitvoeringsorganisatie Waternet) de zuivering van afvalwater. De zorg voor afvalwater (volksgezondheid), hemelwater en grondwater (voorkomen overlast) binnen het plangebied valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente Bussum. In het kader van de verplichte watertoets is over deze ruimtelijke ontwikkeling overleg gevoerd met de waterbeheerder, waarna de opmerkingen van de waterbeheerder zijn verwerkt in deze waterparagraaf.

Beleid stedelijk waterbeheer

In de Grondwaterwet (1984) zijn algemene regels gesteld aan het gebruik van grondwater. Bij invoering van de Waterwet wordt de Grondwaterwet hierin geïntegreerd. Vanaf dat moment zijn de waterschappen bevoegd tot het verlenen van vergunningen voor het onttrekken van grondwater en het infiltreren van water in de bodem.

In het Waterplan Amstel, Gooi en Vecht 2006-2009 is het beleid van het Hoogheemraadschap in deze periode beschreven. Het Hoogheemraadschap maakt in de betreffende periode een omschakeling naar een nieuwe manier van werken. Daarbij wordt de Europese kaderrichtlijn Water geïmplementeerd, worden acties opgezet om klimaatsverandering en de wateroverlastproblemen het hoofd te kunnen bieden en wordt gestreefd naar kosteneffectieve maatregelen voor de afvalwaterketen.

Dit jaar is de inspraakprocedure van het Waterbeheersplan 2010-2015 in gang gezet. Het is dan de bedoeling om vanaf 2010 te starten met de hierin beschreven maatregelen en het realiseren van de doelen. Bijsturing is elke 6 jaar mogelijk in het nieuw stroomgebiedbeheerplan.

In de Handleiding Watertoets & Vergunningverlening uit 2003 van het Hoogheemraadschap zijn de uitgangspunten aangegeven voor het afstemmen van ruimtelijke plannen op het watersysteem. Het Hoogheemraadschap gaat bij de ontwikkeling van nieuwe stedelijke functies uit van 10% open water of zoveel als uit een nadere berekening nodig blijkt. In hooggelegen infiltratiegebieden geldt geen verplichting tot de aanleg van open water als compensatie voor toename van verhard oppervlak. In plaats daarvan dient de initiatiefnemer voldoende tijdelijk bergend oppervlak te creëren en daarnaast voorzieningen waarmee schoon regenwater in de ondergrond kan infiltreren. Verder is op dit moment de 'Beslisboom aan- en afkoppelen verharde oppervlakken' van toepassing. Binnenkort wordt deze vervangen door de 'Handleiding hemelwater'.

Het stedelijk waterplan Naarden-Bussum 2008-2014 is een gezamenlijk plan van de gemeenten Naarden en Bussum en het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht. Het plan geeft aan wat er in de komende jaren in Naarden en Bussum moet gebeuren om te voldoen

aan wettelijke kaders op het gebied van waterkwaliteit en wat de gemeenten nog 'extra' willen doen.

In het Gemeentelijk Rioleringsplan 2009-2012 heeft de gemeente haar visie op het stedelijk waterbeheer vastgelegd. Binnen dit plan is er sprake van drie verschillende zorgplichten: stedelijk afvalwater, afstromend hemelwater en afvloeiend grondwater. De doelstellingen van de zorgplichten sluiten aan bij de uitgangspunten van de KRW. De hierin beschreven ontwikkelingen en het meerjarenonderhoudsprogramma is de basis voor de vastgestelde gemeentelijke rioolheffing over deze periode.

Huidige situatie waterhuishouding

Het plangebied ligt direct ten zuiden van de kern Bussum, tegen de gemeentegrens. De locatie bestaat momenteel uit een woonwagenterrein en een tijdelijke school. De maaiveldhoogte bedraagt circa NAP +7,5 m en de bodem bestaat uit grof zand. De locatie maakt deel uit van de hoger gelegen Gooise stuwwal en vertoont een helling naar beneden in westelijke richting.

Volgens de Bodemkaart van Nederland geldt in het plangebied grondwatertrap VI. Dat wil zeggen dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand van nature tussen 0,4 m en 0,8 m beneden het maaiveld ligt, terwijl de gemiddeld laagste grondwaterstand meer dan 1,2 m beneden het maaiveld ligt. Het beheer van het grondwater is afgestemd op de stedelijke functie. Hydrologisch gezien is het infiltratiegebied, waar hemelwater infiltreert in de bodem en zo het grondwater aanvult.

De locatie behoort tot hogere gronden en is vrijgesteld van peilbesluiten. In de omgeving van het plangebied bevindt zich geen oppervlaktewater. Ook bevinden zich in de omgeving van het plangebied geen waterkeringen. Het plangebied is niet gelegen in een grondwaterwingsgebied of een grondwaterbeschermingsgebied.

Het plangebied en de omgeving is aangesloten op een gemengd rioolstelsel. Het afvalwater wordt afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie Horstermeer, waarvan het effluent na zuivering uiteindelijk geloosd wordt op de Vecht.

Ruimtelijke ontwikkeling in relatie tot beleid

De tijdelijke school zal plaatsmaken voor woonwagens in het kader van een kwaliteitsverbetering en uitbreiding van het bestaande woonwagenterrein. Het schoolterrein is geheel verhard in de vorm van bebouwing en schoolplein. Aangezien het hemelwater niet afvoert naar oppervlaktewater, maar wordt geïnfiltreerd, is de Keur van AGV met betrekking tot de compensatie-eis open water om ongewenste peilstijgingen te voorkomen, niet van toepassing.

Voor de (afwerking van) nieuwe woonwagens dienen duurzame, niet-uitlogbare materialen toegepast te worden (dus geen zink, lood, koper, en PAK's-houdende materialen) om diffuse verontreiniging van water en bodem te voorkomen.

Voor bestaande woonwagens wordt het bestaande gemengde riool gehandhaafd, nieuwe woonwagens worden voorzien van een gescheiden riool. In een gemengde rioolstelsels wordt het afvalwater en hemelwater bij hevige regenbuien via overstorten elders in Bussum op het oppervlaktewater geloosd. Nieuwe woonwagens worden voorzien van een gescheiden riool. Dit houdt in dat het afvalwater aangesloten wordt op het gemengd rioolstelsel in de omgeving en het hemelwater wordt geleid naar de voor infiltratiedoeleinden geschikte ondergrond. Voor infiltratie wordt de toepassing van infiltratieriolen (buizen waarmee schoon hemelwater in de bodem wordt geïnfiltreerd) geadviseerd. Ook wadi's, infiltratiekoffers, aquashell en aquaflo zijn een optie om water te infiltreren.

4.11. Ecologie

In deze paragraaf is de bestaande situatie vanuit ecologisch oogpunt beschreven en is vermeld welke ontwikkelingen door de ruimtelijke onderbouwing mogelijk worden gemaakt. Vervolgens is aangegeven waaraan deze ontwikkelingen – wat ecologie betreft – moeten worden getoetst. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen het toetsingskader dat wordt gevormd door het beleid van Rijk, provincie en gemeente, en het toetsingskader dat door wettelijke regelingen wordt bepaald.

Bestaande situatie

Het plangebied is gesitueerd tegen de noordzijde van de Bussummerheide te Bussum. Het plangebied bestaat uit een verhard terrein met daarop een tijdelijk schoolgebouw. Voordat dit tijdelijke schoolgebouw is gerealiseerd, was het terrein een weiland.

Beoogde ontwikkelingen

De beoogde ontwikkeling bestaat uit een uitbreiding van het woonwagencentrum. De voorgenomen ontwikkelingen kunnen als volgt worden omschreven:

- slopen schoolgebouw;
- grondwerkzaamheden;
- plaatsing woonwagens;
- nieuwe groeninrichting.

Toetsingskader

Beleid: Nota Ruimte

De Nota Ruimte geeft het beleidskader voor de duurzame ontwikkeling en een verantwoord toekomstig grondgebruik in de vorm van onder andere de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones. De EHS is op provinciaal niveau uitgewerkt, de PEHS.

Normstelling

Flora- en faunawet

Wat de soortenbescherming betreft is de Flora- en faunawet van belang. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Flora- en faunawet bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, veront- rusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen 'licht' en 'zwaar' beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onder- houd of gebruik dan wel van ruimtelijke ontwikkeling of inrichting, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepas- sing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV). Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bos- bouw, bestendig gebruik en ruimtelijke inrichting en ontwikkeling);
- er geen alternatief is;
- geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

Met betrekking tot vogels hanteert LNV de volgende interpretatie van artikel 11. De verbods- bepalingen van artikel 11 beperken zich bij vogels tot alleen de plaatsen waar gebroed wordt, inclusief de functionele omgeving om het broeden succesvol te doen zijn, én slechts

gedurende de periode dat er gebroed wordt. Er zijn hierop echter verschillende uitzonderingen:

- nesten van blauwe reiger, spechten, uilen en kraaiachtigen zijn, indien ze nog in functie zijn, jaarrond beschermd;
- nesten van in bomen broedende roofvogelsoorten zijn jaarrond beschermd. Deze soorten zijn niet in staat een geheel eigen nest te bouwen en maken gebruik van oude kraaiennesten of nesten waar zij eerder gebroed hebben. Hier geldt dat er voldoende nestgelegenheid aanwezig moet blijven en dat niet elk kraaiennest in een territorium gespaard behoeft te worden bij een ingreep;
- nesten van grotendeels of geheel van menselijke activiteiten afhankelijke soorten (zoals ooievaar, torenvalk, kerkuil, steenuil, zwaluwen) zijn, indien ze nog in functie zijn, jaarrond beschermd. Het vervangen, repareren of in de directe omgeving verplaatsen van een kast voor één van bovengenoemde soorten wordt niet gezien als een overtreding, zolang er maar nestgelegenheid beschikbaar blijft.

De Flora- en faunawet is in zoverre voor de onderhavige ontwikkeling van belang dat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van de ontwikkeling niet in de weg staat.

Onderzoek

Gebiedsbescherming

De planlocatie vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Wel is het plangebied tegen het natuurmonument 'de Bussummerheide' aangelegd. De Bussummerheide vormt een kerngebied binnen de PEHS. De Bussummerheide vormt tezamen met de Zuiderheide en de Westerheide het grootst aaneengesloten heidegebied van het Gooi en wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van open heidevelden, reliëf en (naald)bos. Provinciale ecologische verbindingzones ontbreken in het plangebied.

Soortenbescherming

De huidige ecologische waarden zijn vastgesteld aan de hand van algemene ecologische kennis en verspreidingsatlassen (Broekhuizen, 1992; Limpens, 1997 en www.ravon.nl) waarin de waarnemingen zijn aangegeven. Via het Natuurloket (www.natuurloket.nl) kan een indicatie worden verkregen van de beschikbaarheid van soortengegevens bij verschillende Particuliere Gegevensbeherende Organisaties (PGO's).

Planten

Volgens het Natuurloket zijn vaatplanten goed onderzocht binnen het betreffende kilometerhok. Er zijn geen zwaar beschermde vaatplanten aangetroffen. Gezien de voorkomende biotopen (schoolgebouw en intensief beheerd grasland) is de verwachting dat hier geen groeiplaatsen van beschermde soorten te verwachten zijn.

Vogels

Het Natuurloket geeft aan dat broedvogels niet onderzocht zijn binnen het betreffende kilometerhok. De aanwezige bebouwing kan mogelijk dienen als vaste broedplaats voor deze zwaluwen (gevoelig op Rode Lijst). De opgaande begroeiing (net buiten het plangebied) kan het biotoop vormen voor vogelsoorten als houtduif, turkse tortel, merel, heggemus, winterkoning, roodborst, koolmees en pimpelmees.

Zoogdieren

Het Natuurloket meldt dat zoogdieren matig onderzocht zijn binnen het betreffende kilometerhok. Gezien de aanwezigheid van gebouwen zijn vaste verblijfplaatsen van vleermuizen

binnen het plangebied mogelijk. Het opgaande groen (net buiten het plangebied) is mogelijk ook onderdeel van het foerageergebied en de vliegroute van de genoemde vleermuizen.

Op basis van de atlas van Nederlandse zoogdieren (Broekhuizen, 1992) worden verder de volgende soorten in (de omgeving van) het plangebied verwacht: bosspitsmuis, huisspitsmuis, veldmuis, bosmuis en egel.

Overige diersoorten

Het plangebied heeft een zeer geringe betekenis voor amfibieën, vissen en libellen als gevolg van het ontbreken van oppervlaktewater in of nabij het plangebied. Het Natuurloket laat zien dat in het plangebied één te beschermen vlindersoort is waargenomen (naar verwachting passerend of in het heidegebied, zoals mogelijk het heideblauwtje of het vals heideblauwtje). Het biotoop in het plangebied voldoet echter niet aan de habitateisen die te beschermen soorten insecten aan hun leefomgeving stellen.

In de tabel 4.3 staat aangegeven welke beschermde soorten er binnen de locatie (naar verwachting) voorkomen en onder welk beschermingsregime deze vallen.

Tabel 4.3 Beschermde soorten in het projectgebied en het beschermingsregime

vrijstellingsregeling Ffw (categorie 1)	ontheffingsregeling Ffw	
	(categorie 2)	(categorie 3)
bosspitsmuis, huisspitsmuis, veldmuis, bosmuis en egel	alle vogelsoorten	alle vleermuizen

Toetsing

Gebiedsbescherming

De planlocatie vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Wel is het plangebied tegen het natuurmonument 'de Bussummerheide' aangelegen. Provinciale ecologische verbindingzones ontbreken in het plangebied. Gezien de aard (het bos waaraan het plangebied grenst zal niet aangetast worden voor de planontwikkeling) en kleinschaligheid van de planontwikkeling is de verwachting dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn vanuit het plangebied op het nabijgelegen beschermde natuurgebied 'de Bussummerheide'.

Soortenbescherming

De planontwikkeling kan dus leiden tot verstoring van alle aanwezige soorten. Voor deze ingrepen zal geen ontheffing nodig zijn voor de soorten uit categorie 1 waarvoor een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet geldt.

De aantasting en verstoring van vogels dient te worden voorkomen door de werkzaamheden buiten het broedseizoen (globaal van 15 maart t/m 15 juli) te laten starten. Met uitzondering van nesten van grotendeels of geheel van menselijke activiteiten afhankelijke soorten, zoals zwaluwen, zijn, indien ze nog in functie zijn, jaarrond beschermd. Het vervangen, repareren of in de directe omgeving verplaatsen van een kast voor één van bovengenoemde soorten wordt niet gezien als een overtreding, zolang er maar nestgelegenheid beschikbaar blijft.

Indien vaste rust-, verblijfs- of voortplantingsplaatsen van vleermuizen in de gebouwen aanwezig blijken te zijn (hetgeen aan de hand van nader veldonderzoek in de periode april t/m juli moet worden vastgesteld) en door de planontwikkeling aangetast worden, dient ontheffing te worden aangevraagd bij het Ministerie van LNV. In het geval van dergelijke zwaar beschermde soorten (categorie 3) geldt een relatief zware procedure waarbij eisen worden gesteld aan mitigatie en compensatie. Indien de vereiste maatregelen worden genomen zal

de gunstige staat van instandhouding van deze soorten niet in gevaar komen, temeer daar deze allen regionaal en landelijk vrij algemeen zijn. Het verlenen van ontheffing kan daarom in alle redelijkheid worden verwacht en de Flora- en faunawet zal daarom de uitvoering van het plan niet in de weg staan.

Conclusie

- De planlocatie vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Wel is het plangebied tegen het natuurmonument 'de Bussummerheide' aan gelegen. Provinciale ecologische verbindingzones ontbreken in het plangebied. Gezien de aard (het bos waaraan het plangebied grenst zal niet aangetast worden voor de planontwikkeling) en kleinschaligheid van de planontwikkeling is de verwachting dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn vanuit het plangebied op de nabijgelegen beschermde natuurgebied 'de Bussummerheide'.
- De planontwikkeling kan leiden tot verstoring van alle aanwezige soorten. Voor deze ingrepen zal geen ontheffing nodig zijn voor de soorten uit categorie 1 waarvoor een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet geldt.
- De aantasting en verstoring van vogels dient te worden voorkomen door de werkzaamheden buiten het broedseizoen (globaal van 15 maart t/m 15 juli) te laten starten. Met uitzondering van nesten van grotendeels of geheel van menselijke activiteiten afhankelijke soorten, zoals zwaluwen, zijn, indien ze nog in functie zijn, jaarrond beschermd. Het vervangen, repareren of in de directe omgeving verplaatsen van een kast voor één van bovengenoemde soorten wordt niet gezien als een overtreding, zolang er maar nestgelegenheid beschikbaar blijft.
- Indien vaste rust-, verblijfs- of voortplantingsplaatsen van vleermuizen in de gebouwen aanwezig blijken te zijn in het plangebied en aangetast worden door de planontwikkeling (hetgeen aan de hand van nader veldonderzoek in de periode april t/m juli moet worden vastgesteld), dient ontheffing te worden aangevraagd bij het Ministerie van LNV. In het geval van dergelijke zwaar beschermde soorten (categorie 3) geldt een relatief zware procedure waarbij eisen worden gesteld aan mitigatie en compensatie. Indien de vereiste maatregelen worden genomen zal de gunstige staat van instandhouding van deze soorten niet in gevaar komen, temeer daar deze allen regionaal en landelijk vrij algemeen zijn. Het verlenen van ontheffing kan daarom in alle redelijkheid worden verwacht en de Flora- en faunawet zal daarom de uitvoering van het plan niet in de weg staan.

Met inachtneming van genoemde voorwaarden staan de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet het bestemmingsplan niet in de weg.

4.12. Archeologie

Ten aanzien van het aspect archeologie is de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Holland van belang. In de beleidsnota cultuurhistorie van de gemeente Bussum is aangegeven dat de terreinen van waarde die op deze kaart staan aangegeven bescherming verdienen binnen bestemmingsplannen. Aangezien het plangebied niet is aangegeven als een gebied van waarde, is dit aspect niet relevant.

5. Juridische planbeschrijving

In dit hoofdstuk wordt de juridische vormgeving van het bestemmingsplan toegelicht. Allereerst wordt ingegaan op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen op basis waarvan dit bestemmingsplan is opgesteld. Daarna wordt de opzet van de regeling beschreven. Vervolgens worden de bestemmingen en de andere bepalingen uit de regels van een toelichting voorzien.

5.1. Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP)

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wro en het daarbij behorende Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. Deze wet vormt het wettelijk kader voor het bestemmingsplan. Vanaf 1 juli 2009 moeten alle nieuwe ruimtelijke plannen digitaal, uitwisselbaar en vergelijkbaar worden gemaakt. Het gaat om bestemmingsplannen, provinciale verordeningen, Algemene maatregelen van Bestuur (AMvB's) en structuurvisies. Uitgangspunt hierbij is dat gemeenten, provincies en departementen verantwoordelijk zijn voor het maken en beheren van hun eigen ruimtelijke plannen en verordeningen. Tevens worden deze plannen en verordeningen digitaal beschikbaar gesteld voor burgers, bedrijven en medeoverheden.

Een vergelijkbaar ruimtelijk plan is opgebouwd volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen, editie 2008 (SVBP2008), die is verankerd in het Bro. Deze standaard is opgesteld door de werkgroep 'Standaard Vergelijkbaarheid' in het kader van Digitale Uitwisseling in Ruimtelijke Processen (DURP). De standaard bouwt voort op de Digitale Leest.

Daarnaast is in de nieuwe Bro een aantal bepalingen opgenomen waaraan de regels van het bestemmingsplan moeten voldoen. Het gaat hierbij om een aantal begrippen, wijze van meten, regels ten aanzien van het overgangsrecht en de antidubbeltelregel.

Het voorliggende bestemmingsplan is opgebouwd en vormgegeven conform de bindende afspraken van de SVBP2008.

5.2. Opzet van de regeling

Het nieuwe bestemmingsplan heeft een gedetailleerde opzet, zodat er duidelijkheid bestaat over de bouw- en gebruiksmogelijkheden, met name ten aanzien van de situering van de woonwagens. Ingeval van nieuwe woonwagens of eventuele verplaatsingen is gegarandeerd dat een en ander binnen het bouwvlak en daarmee conform bestemmingsplan plaatsvindt, waarmee – althans voor wat betreft de onderlinge afstandsmaten – onverkort aan de brandveiligheidseisen wordt voldaan.

Opzet verbeelding

Het bestemmingsplan moet voldoen aan de eis van rechtszekerheid. Dit betekent dat een bestemmingsregeling duidelijk en voor één uitleg vatbaar is. In aansluiting hierop en in relatie tot digitale ontwikkelingen verdient het de voorkeur de bestemmingsregeling zoveel mogelijk op de verbeelding (plankaart) te visualiseren en de planregels zo transparant mogelijk te houden. Uitgangspunt is dat zoveel mogelijk informatie op de plankaart wordt aangegeven en dat de plankaart digitaal wordt opgebouwd.

Op de plankaart wordt aangegeven op welke gronden welke bestemming geldt en waar bebouwing is toegestaan. Door middel van hoofdletters worden de bestemmingen aangeduid: W - WW voor Wonen - Woonwagendstandplaats en V - VB voor Verkeer - Verblijfsgebied. De bestemmingen komen terug in de regels van het bestemmingsplan. Door middel van bouwvlakken en bouwaanduidingen wordt aangegeven waar bebouwing is toegestaan en worden regels gegeven ten aanzien van de hoogte van de bebouwing. De precieze betekenis van de bouwaanduiding is terug te vinden in de regels.

Opzet regels

Overeenkomstig SVBP2008 kent de indeling in hoofdstukken waarin de regels zijn opgenomen de volgende vaste volgorde.

- In hoofdstuk 1 (inleidende regels) worden in de regels gehanteerde begrippen, voor zover nodig, gedefinieerd, en wordt de wijze van meten bepaald.
- In hoofdstuk 2 (bestemmingsregels) worden alfabetisch de regels gegeven waarmee de bestemmingen die op de plankaart voorkomen nader worden omschreven.
- Hoofdstuk 3 (algemene regels) bevat een aantal regels die voor alle bestemmingen gelden, zoals een antidubbeltelregel (artikel 6), een procedureregeling (artikel 10), dan wel regels die voor de nodige flexibiliteit kunnen zorgen, zoals algemene ontheffings- of wijzigingsbevoegdheden (artikelen 8 en 9).
- Hoofdstuk 4 (overgangs- en slotregels) ten slotte geeft overgangsrecht voor bestaand gebruik en bestaande bebouwing en persoonsgebonden overgangsrecht (artikel 12) en de titel van het plan (artikel 13).

Een bestemmingsartikel (hoofdstuk 2, Bestemmingsregels) wordt als volgt opgebouwd:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels (onderverdeeld in toelaatbaarheid van bouwwerken en bouwhoogte, oppervlakte en inhoud);
- ontheffing van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- ontheffing van de gebruiksregels;
- aanlegvergunningen;
- wijzigingsbevoegdheden.

Een bestemmingsartikel hoeft niet alle elementen te bevatten. Dit is afhankelijk van de aard van de bestemming. Alle bestemmingen bevatten wel een bestemmingsomschrijving en bouwregels.

5.3. Gehanteerde bestemmingen

5.3.1. Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd, die in de planregels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Wijze van meten (artikel 2)

Dit artikel geeft aan hoe hoogte- en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

5.3.2. Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels**Verkeer – Verblijfsgebied (artikel 3)**

De openbare weg in dit gebied is opgenomen binnen de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied. Deze bestemming komt overeen met de bestemming voor andere wegen binnen de gemeente Bussum die zijn aangeduid als een 30 km/h-weg. Deze bestemming is gericht op de beoogde functie en mogelijkheden om bijvoorbeeld speeltoestellen in een dergelijke woonstraat te kunnen realiseren. Verder valt binnen deze bestemming de openbare ruimte en de groenvoorzieningen. Eventueel te realiseren groen in en rondom de openbare weg is ook binnen deze bestemming opgenomen, zodat met de lokalisering hiervan flexibel kan worden omgegaan. Opslag is binnen deze bestemming specifiek uitgesloten.

Wonen - Woonwagenstandplaats (artikel 4)

De bestaande en beoogde woonwagens met bijbehorende erven zijn bestemd tot Wonen - Woonwagenstandplaats. Binnen deze bestemming is uitsluitend het wonen in woonwagens en woonwagenwoningen toegestaan. De woonwagens en woonwagenwoningen moeten op een standplaats worden gerealiseerd, waardoor het wonen in woningen niet mogelijk is. De bestaande en beoogde woonwagens zijn met een bouwvlak aangegeven. Woonwagens mogen uitsluitend binnen deze bouwvlakken worden opgericht. Binnen deze bouwvlakken zijn overigen ook aan- en uitbouwen mogelijk. Aangezien de bouwvlakken strak om de bestaande woonwagens heen zijn getekend, is het niet mogelijk de woonwagens te verplaatsen. De afstand tussen de woonwagens bedraagt 5 m. Hiervoor is gekozen uit oogpunt van brandveiligheid. Bij drie woonwagens, die naast elkaar zijn gelegen, is de onderlinge afstand van 5 m niet mogelijk gebleken. In overleg met de brandweer zijn deze drie woonwagens als één compartiment aangemerkt, waardoor wordt voldaan aan de eisen van brandveiligheid.

Voor de drie woonwagens, die zijn verplaatst naar het noordelijke gedeelte, zijn de bestaande lengte en breedte leidend geweest, waarbij de lengte 15 m en de breedte 6,5 m bedraagt. Voor de nieuwe woonwagens zijn bouwvlakken van 7 bij 15 m getekend, met een onderlinge afstand van 5 m.

Uit de begrippen (artikel 1) blijkt overigens dat woonwagens geplaatst worden op een standplaats en dat een woonwagen in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst. Voor woonwagenwoningen geldt de eis niet dat deze in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst. (Stenen) gebouwen zijn daarom toegestaan.

Binnen het woonwagencentrum wordt een aantal bedrijfsmatige activiteiten uitgevoerd. De locaties waarom het gaat zijn voorzien van de aanduiding 'bedrijf' (b). Voor deze bedrijfsmatige activiteiten is het persoonsgebonden overgangsrecht uit artikel 12.3 van toepassing.

Maten

De maximaal toegelaten hoogte van de woonwagens (en woonwagenwoningen) wordt bepaald op basis van de goothoogte (4 m) en de bouwhoogte (5,3 m). Indien de woonwagens een onderlinge afstand hebben van ten minste 5 m, is een bouwhoogte van 5,8 m toegestaan. Deze hoogte is op de plankaart aangegeven. De goot- en bouwhoogtes worden gemeten vanaf het peil. Met het peil wordt in dit bestemmingsplan de hoogte van de aangrenzende weg of, indien het gebouw niet onmiddellijk aan de weg grenst, de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld gemeten.

Voor de woonwagens met een toegestane bouwhoogte van 5,8 m is een regeling voor dakkapellen opgenomen die overeenkomt met de standaardregeling voor dakkapellen bij woningen in Bussum.

De bestaande en beoogde bijgebouwen, voor zover deze door de gemeente toelaatbaar worden geacht, zijn aangeduid met de bouwaanduiding 'bijgebouwen' (bg). Hierbinnen zijn bijgebouwen met een maximale bouwhoogte van 3 m toegestaan. Op de gronden van het bestaande woonwagencentrum is een aantal bijgebouwen aanwezig waarvan het gemeentebestuur het niet wenselijk acht dat deze worden vergroot of veranderd. Deze bijgebouwen zijn aangeduid met 'specifieke bouwaanduiding-1' (sba-1).

Wijzigingsregels

In het bestemmingsplan zijn wijzigingsregels opgenomen. Bij toepassing van deze wijzigingsregel kan de plankaart worden aangepast, waardoor de situering van de woonwagens kan veranderen en de bouwhoogte tot maximaal 5,8 m kan worden verhoogd. Dit is echter alleen onder een aantal voorwaarden mogelijk: de onderlinge afstand van de bouwvlakken moet ten minste 5 m zijn, het aantal bouwvlakken mag niet toenemen en het woon- en leefklimaat mag niet onevenredig worden aangetast.

Leiding - Water (artikel 5)

Ten noorden van het plangebied ligt een waterleiding die planologisch relevant is. Aan beide zijden van de hartlijn van deze leiding moet een strook van 7 m worden vrijgehouden. In dit gebied mag slechts gebouwd worden indien dit toelaatbaar is vanwege de belangen van deze waterleiding. De werken binnen deze strook mogen slechts worden uitgevoerd na een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders.

5.3.3. Hoofdstuk 3 Algemene regels

Antidubbeltelregel (artikel 6)

Deze regel dient om te voorkomen dat indien in het bestemmingsplan bij een bepaald gebouw een zeker open terrein is geëist, dat terrein nog eens meetelt bij het beoordelen van een aanvraag voor een ander gebouw, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene bouwregels (artikel 7)

In de algemene bouwregels is opgenomen dat de bouwgrenzen tot ten hoogste 50 cm overschreden kunnen worden door bepaalde ondergeschikte delen van het bouwwerk dat binnen en bouwgrens mag worden gerealiseerd. Ten denken valt aan (stoep)treden voor de toegang tot een gebouw en afdaken.

Algemene ontheffingsregels (artikel 8)

Voor ondergeschikte afwijkingen van het bestemmingsplan is een algemene ontheffingsbevoegdheid opgenomen. De onderhavige regeling voorziet in verband met de gewenste duidelijkheid, in een objectieve begrenzing van het toepassingsbereik van de ontheffing.

Algemene wijzigingsregels (artikel 9)

In dit artikel is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van kleine overschrijdingen van de bestemmingsgrenzen.

Algemene procedureregels (artikel 10)

Ten aanzien van de wijzigingsregels is een algemene procedurereguleer opgenomen. Hierbij wordt de uniforme voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) gevolgd. In de uniforme voorbereidingsprocedure uit de Awb is de termijn voor terinzagelegging zes weken.

Werking wettelijke regeling (artikel 11)

In dit artikel is bepaald dat alle wettelijke regelingen, waarnaar in de planregels wordt verwezen, gelden zoals deze luiden op het moment van vaststelling van het plan.

In de planregels bij bestemmingsplannen wordt in een (toenemend) aantal gevallen met verwijzing naar een (andere) wettelijke regeling een procedure, begrip en/of functie uit die andere regeling van toepassing verklaard. Zo ook in dit bestemmingsplan.

Sinds jaar en dag mag van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRS) een bestemmingsplan slechts volgens de vereiste procedure van de Wro worden gewijzigd en heeft de Afdeling er bezwaren tegen dat een plan impliciet kan worden gewijzigd, zoals het geval kan zijn als zonder verdere aanduiding een van-toepassing-verklaring van een wettelijke regeling in de planregels is opgenomen.

Het is dan ook nodig dat verwijzingen naar toepasbare wettelijke regelingen worden gefixeerd, namelijk naar de tekst ervan zoals die op het moment van vaststelling van het plan gold.

5.3.4. Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels**Overgangsrecht (artikel 12)***Bouwwerken*

In dit artikel is het overgangsrecht ten aanzien van bouwen neergelegd. Uitbreiding van de bebouwing is slechts mogelijk met ontheffing van burgemeester en wethouders.

Gebruik

De eerste drie leden van dit artikel betreffen de (reducerende) overgangsregels met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken voor zover dat gebruik afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Hiervan is uitgezonderd strijdig gebruik dat al in strijd was met het voorheen tot dat tijdstip geldende plan en waartegen wordt of alsnog kan worden opgetreden. Dit sluit aan bij de vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State waaruit blijkt dat, indien de gemeente strijdig gebruik gewraakt heeft, er geen beroep op het overgangsrecht mogelijk is.

Persoonsgebonden

De bedrijfsmatige activiteiten, die binnen het plangebied worden uitgevoerd, zijn in strijd met het vigerende bestemmingsplan en worden gedoogd. De gemeente acht deze activiteiten hier echter niet passend. Aangezien sprake is van een historisch gegroeide situatie, die zich ook al voordeed bij de inwerkingtreding van het huidige vigerende bestemmingsplan, is het overgangsrecht van gebruik niet van toepassing. Hiervoor is persoonsgebonden overgangsrecht opgesteld. Dit betekent dat de activiteiten alleen door die persoon kunnen worden uitgevoerd die het uitvoert op het moment van de peildatum (1 januari 2004). Voor de duidelijkheid is een lijst opgenomen in de bijlage van de planregels, waarin is opgenomen om welke bedrijven op welke locaties het gaat en door welke personen de bedrijven worden gevoerd. Verder zijn de locaties op de plankaart aangegeven met de aanduiding 'bedrijf'. Indien de activiteiten door de persoon worden beëindigd, is sprake van strijdigheid met het bestemmingsplan.

Slotregel (artikel 13)

Het laatste artikel van de planregels betreft de slotregel van het onderliggende bestemmingsplan.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Handhaving

Door de raad van de gemeente Bussum is in 2006 in het kader van de professionalisering van de handhaving, de handhavingsbeleidsnota 'Bussum handhaaft, als het nodig is' vastgesteld. In de beleidsnota worden de strategieën beschreven die er toe moeten leiden dat wet- en regelgeving wordt nageleefd.

Met betrekking tot het woonwagencentrum is de situatie van 1 januari 2004 bepalend. Dat wil zeggen dat tegen illegale activiteiten die na bovengenoemde datum hebben plaatsgevonden en waarvoor géén vergunning is verleend of kan worden verleend, handhavend zal worden opgetreden. Dit betekent in ieder geval dat er geen ruimte meer is voor gedoogsituaties.

Het toezicht op het woonwagencentrum zal er in bestaan dat in het jaarlijks vast te stellen HandhavingsUitvoeringsProgramma zal worden vastgelegd op welke wijze het toezicht wordt geregeld. Daarbij zal worden aangehaakt bij de reguliere wijkcontroles. In de praktijk betekent dit dat het woonwagencentrum in ieder geval 3 keer per jaar zal worden bezocht.

6.2. Financiële uitvoerbaarheid

Het plangebied is altijd in eigendom van de gemeente Bussum geweest. De gemeente Bussum draagt de kosten voor het bouw- en woonrijp maken van het woonwagencentrum, zowel voor fase 1 als voor fase 2. De standplaatsen worden overgedragen aan Dudok Wonen. De bewoners huren vervolgens de standplaats van Dudok Wonen. De te plaatsen woonwageningen zijn eigendom van de bewoners. Het openbaar gebied zal in eigendom en onderhoud blijven van de gemeente.

De gemeente Bussum en Dudok Wonen sluiten overeenkomsten voor het overdragen van de gronden en voor de verdeling van de gemaakte en de te maken kosten.

Het bestemmingsplan is hiermee financieel uitvoerbaar.

6.3. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De bewoners en omwonenden zijn vanaf het begin nauw betrokken geweest bij de planvorming. Hiervoor zijn verschillende avonden georganiseerd waarbij de plannen voor de herinrichting van het woonwagencentrum zijn gepresenteerd en zijn bediscussieerd. Onderliggend bestemmingsplan is gebaseerd op de laatste versie van deze plannen.

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 16 juni 2009 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tevens heeft er op verzoek van de bewoners van het woonwagencentrum een gesprek plaatsgevonden op 26 juni 2009. Tijdens dit gesprek is een aantal mondelinge reacties

ingediend. Voorts is op 24 augustus 2009 een overleg tussen afgevaardigden van de gemeente met een aantal indieners van inspraakreacties geweest, waarin nader is ingegaan op de diverse inspraakreacties. Daarnaast is het voorontwerpbestemmingsplan naar een aantal overlegpartners verzonden. De behandeling van de inspraak- en overlegreacties is opgenomen in een aparte notitie. Dit heeft geleid tot een aantal aanpassingen die zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende zes weken ter inzage gelegen, van 11 september 2009 tot en met 22 oktober 2009. Gedurende deze periode is geen gebruikgemaakt van de mogelijkheid schriftelijk zienswijzen in te dienen. Op verzoek van de bewoners van het woonwagencentrum is aanvullend de mogelijkheid geboden mondeling zienswijzen in te dienen. Dit is door vier personen gebeurd tijdens een overleg op 5 oktober 2009. Een verslag van dit overleg is in bijlage 3 opgenomen.

6.4. Wijzigingen bij vaststelling

Tijdens de periode van terinzagelegging is een aantal mondelinge zienswijzen ingediend, is het ontwerp van de uitbreiding enigszins aangepast en is gebleken dat het bestemmingsplan niet overeenkwam met de huidige en de beoogde situatie of met afspraken die in het verleden zijn gemaakt. Daarom is het bestemmingsplan op een aantal punten aangepast.

Regels

- De bestemmingen 'Verkeer - Verblijfsgebied' en 'Wonen - Woonwagenstandplaats' zijn van volgorde gewijzigd. Dit komt overeen met SVBP2009.
- Binnen de bestemming 'Wonen - Woonwagenstandplaats' is een regeling voor dakpellen opgenomen.
- In bijlage 1 is voor het bedrijf aan de Zanderijweg 25 een rechthebbende toegevoegd, namelijk A.A. Kabalt, geboren 21-08-1988 te Naarden.

Verbeelding

- In de ondergrond zijn de ontbrekende huisnummers van de woonwagens in de uitbreiding opgenomen.
- Het vlak met de functieaanduiding 'bedrijf' ter plaatse van nummer 25 is aangepast overeenkomstig het perceel.
- Ter plaatse van nummer 11b is het bestemmingsvlak 'Wonen - Woonwagenstandplaats' afgestemd op het feitelijke erf.
- Tussen het noordelijke en het zuidelijke deel is tussen huisnummer 5 en 9 een strook met de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' opgenomen. Deze strook komt overeen met de beoogde inrichting en is van belang als verbinding tussen beide delen, onder meer ten behoeve van calamiteiten.
- Het bouwvlak van nummer 61 is aangepast overeenkomstig het ontwerp van de uitbreiding.
- Het bijgebouw van nummer 59 is aangepast overeenkomstig het ontwerp van de uitbreiding.
- Het bouwvlak van nummer 65 is richting de Zanderijweg verplaatst tot een afstand van 1,5 m uit de plangrens.
- Het bijgebouw van nummer 57 is op een halve meter van het bouwvlak van de woonwagen geplaatst, zodat er enige ruimte tussen het bijgebouw en de woonwagen is.
- Ter plaatse van nummer 57 en van nummers 63 en 65 is een strook van 1,4 m gewijzigd van de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied' naar 'Wonen - Woonwagenstandplaats', zodat deze gronden onderdeel vormen van de erven van de woonwagens en een ingang aan de betreffende zijden mogelijk is.

- De locatie van de bijgebouwen achter nummers 1a, 1b en 3 is aangepast aan de feitelijke situatie.
- De toegestane bouwhoogte van nummer 65 is aangepast naar 5,8 m, omdat de onderlinge afstand tot alle woonwagens minimaal 5 m is.
- De locatie van het bijgebouw bij nummer 65 is aangepast overeenkomstig de huidige situatie.