



# Ontwerpbestemmingsplan 'Terraweg herziening 2023'

OPGESTELD VOOR:  
GEMEENTE BEST

OPGESTELD DOOR:  
STANTEC BV

16-3-2023  
20130295-03



## Ontwerpbestemmingsplan 'Terraweg herziening 2023'

In opdracht van:  
Gemeente Best

Opgesteld door:  
D. van der Loop

Projectnummer:  
20130295-03

Documentnaam:  
Partiële herziening Woonwagenlocatie Terraweg

Datum:  
16 maart 2023

| Versie | Vrijgegeven door | Paraaf                                                                               | Datum         |
|--------|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| D01    | M. Staps         |  | 16 maart 2023 |

**Bezoekadres**  
Hoevestein 20b  
4903 SC OOSTERHOUT  
[www.stantec.com/nl](http://www.stantec.com/nl)

KVK Haaglanden 27 18 43 23  
BNP Paribas 022 77 40 432  
IBAN NL11BNPA0227740432 BIC BNPANL2A  
Stantec BV is ISO 9001:2015, ISO 14001:2015, ISO 45001:2018 en VCA\*\* gecertificeerd

Het is niet toegestaan de inhoud en/of vorm van door Stantec opgestelde rapportages aan te passen

## Inhoudsopgave

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| 1.0 Inleiding                        | 1  |
| 1.1 aanleiding                       | 1  |
| 1.2 Beschrijving planlocatie         | 2  |
| 1.3 Geldende bestemmingsplan         | 2  |
| 1.4 Leeswijzer                       | 3  |
| 2.0 Planbeschrijving                 | 4  |
| 2.1 beschrijving bestaande situatie  | 4  |
| 2.2 beoogde situatie                 | 6  |
| 3.0 Beleid en regelgeving            | 7  |
| 3.1 Rijksbeleid                      | 7  |
| 3.2 Provinciaal beleid               | 8  |
| 3.3 Gemeentelijk beleid              | 10 |
| 4.0 Omgevingsaspecten                | 13 |
| 4.1 Bodem                            | 13 |
| 4.2 Geluid                           | 14 |
| 4.3 Bedrijven en milieuzonering      | 15 |
| 4.4 Luchtkwaliteit                   | 16 |
| 4.5 Geur                             | 17 |
| 4.6 Stikstof                         | 18 |
| 4.7 Externe veiligheid               | 19 |
| 4.8 Water                            | 21 |
| 4.9 Flora en fauna                   | 22 |
| 4.10 Archeologie en cultuurhistorie  | 22 |
| 4.11 Verkeer en parkeren             | 24 |
| 4.12 Vliegveld Eindhoven             | 25 |
| 4.13 M.e.r.-beoordelingsplicht       | 26 |
| 5.0 Juridische aspecten              | 28 |
| 5.1 Inleiding                        | 28 |
| 6.0 Economische uitvoerbaarheid      | 29 |
| 7.0 Maatschappelijke uitvoerbaarheid | 30 |
| 7.1 Vooroverleg                      | 30 |
| 7.2 Ontwerp bestemmingsplan          | 30 |

## Bijlagen

- BIJLAGE 1 – Verkennend bodemonderzoek en onderzoek naar asbest in de bodem
- BIJLAGE 2 – Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder
- BIJLAGE 3 - Quickscan flora & fauna
- BIJLAGE 4 – Memo Externe veiligheid
- BIJLAGE 5 – Standaard advies Veiligheidsregio Brabant Zuidoost

## 1.0 INLEIDING

## 1.1 AANLEIDING

Op 1 maart 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken. Sindsdien zijn gemeenten primair verantwoordelijk voor het volkshuisvestingsbeleid, waar de huisvesting van woonwagenbewoners onderdeel van uitmaakt. De zorg voor het voorzien in passende huisvesting behelst het treffen van de maatregelen voor een goede huisvesting, ongeacht of zij in een woning, een woonwagen of op een woonschip wonen. Woningcorporaties dragen zorg voor de aanleg van standplaatsen en de bouw van woonwagens. Indien zij niet voldoende in de woningbehoefte kunnen voorzien, kunnen gemeenten, indien noodzakelijk, besluiten zelf de betreffende voorzieningen te treffen. De gemeente heeft hierbij beleidsvrijheid zodat optimaal ingespeeld kan worden op de lokale behoefte. Deze beleidsvrijheid wordt echter beperkt door onder meer de grond- en mensenrechten. Samenvattend komt het erop neer dat een gemeente in haar woonbeleid rekening houdt met de specifieke woonbehoefte van woonwagenbewoners en voorziet in voldoende standplaatsen, zodat woonwagenbewoners binnen een redelijke termijn een standplaats kunnen krijgen. Zo mogelijk wordt tegemoet gekomen aan de wens om in familieverband samen te leven. Het 'uitsterf- of afbouwbeleid' dat veel gemeenten hanteerden, mag daardoor niet meer.



Impressie ligging te wijzigen standplaatsen

Voor de woonwagenlocatie aan de Terraweg in Best is op 18 juli 2016 het bestemmingsplan 'Woonwagenlocatie Terraweg' vastgesteld. Op basis van dit bestemmingsplan zijn er 43 standplaatsen mogelijk gemaakt. Op één van deze standplaatsen is geen woonwagen toegestaan, maar wordt ruimte geboden aan een andere functie; te weten een timmerwerkplaats (standplaats 6C). Onderdeel van deze 42 standplaatsen zijn enkele kindplaatsen (die zijn bestemd voor één van de kinderen van de hoofdbewoner) toegestaan op de woonwagenlocatie.

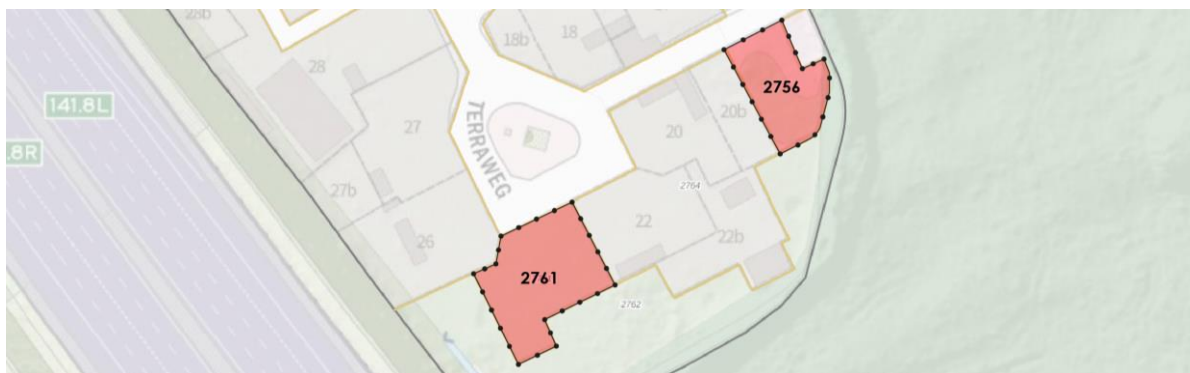
Om te voorzien in de behoefte van enkele woonwagengewoners wijzigt deze partiële herziening enkele standplaatsen op de locatie aan de Terraweg:

1. Locatie 1 is al bestemd als standplaats, maar wordt verkleind conform het meest recente beleid van woonstichting 'thuis.
2. Locatie 2 is al bestemd als kindplaats, maar wordt bestemd tot volwaardige standplaats.
3. Locatie 3 is bestemd als verkeer maar wordt nu omgezet tot volwaardige standplaats, met aan de oostzijde een groenstrook.

Om deze wijzigingen ook juridisch en planologisch te borgen is deze 'partiele herziening' voorbereid. Deze partiele herziening heeft alleen betrekking op een wijziging van de verbeelding (ten behoeve van de te wijzigen standplaatsen). In de regels wordt verwezen naar de regels van het bestemmingsplan 'Woonwagenlocatie Terraweg' en in de toelichting worden de beoogde wijzigingen gemotiveerd en getoetst aan het relevante beleidskader en de milieuhygiënische en planologische aspecten.

## 1.2 BESCHRIJVING PLANLOCATIE

Binnen de gemeente Best bevinden zich twee woonwagenlocaties: aan de Vogelkers en aan de Terraweg. Voorliggend bestemmingsplan heeft uitsluitend betrekking op de locatie aan de Terraweg. Deze woonwagenlocatie bevindt zich ten oosten van de rijksweg A2 en wordt ontsloten op de Terraweg, die parallel aan het Wilhelminakanaal loopt. Op deze woonwagenlocatie bevinden zich drie locaties waar herbestemming gewenst is. Het betreft de percelen, kadastraal bekend als gemeente Best sectie B met de nummers 2761 met een oppervlakte van 531m<sup>2</sup> en 2756 met een oppervlakte van 4.987m<sup>2</sup>. De wijzigingen betreffen het volledige perceel 2761 (531m<sup>2</sup>) en een gedeelte van het perceel 2756 (340m<sup>2</sup>).



Kadastrale percelen

## 1.3 GELDENDE BESTEMMINGSPLAN

Voor beide locaties geldt het bestemmingsplan 'Woonwagenlocatie Terraweg' (vastgesteld 18 juli 2016). Locaties 1 en 2 zijn in het geldende bestemmingplan al bestemd tot 'Wonen - Woonwagen'. Voor locatie 1 geldt dat deze de aanduiding 'woonwagenstandplaats' heeft terwijl standplaats 2 is voorzien van een aanduiding 'specifieke vorm van wonen - extra woonwagen'. Het plaatsen van een woonwagen is uitsluitend toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'woonwagenstandplaats' (de hoofdstandplaats) en per aanduiding is er slechts één woonwagen toegestaan. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - extra woonwagen' is een extra woonwagen toegestaan (de zogenaamde kindplaats). Het bebouwingspercentage mag in beide gevallen niet meer bedragen dan

75%. De oppervlakte van een woonwagen mag niet meer bedragen dan 150 m<sup>2</sup> op een reguliere standplaats en 90 m<sup>2</sup> op een 'kindplaats'. Daarnaast mag een woonwagen ter plaatse slechts bestaan uit één bouwlaag. Tot slot zijn er nog regels voor bijbehorende bouwwerken. Het plan voorziet nu in de opwaardering van de 'kindplaats' naar een reguliere standplaats. Bovendien wordt de omvang van de hoofdstandplaats verkleind (locatie 1), conform het huidige beleid van woonstichting 'thuis waarin wordt gestreefd naar een maximale omvang van circa 200 m<sup>2</sup> per standplaats. Hiertoe wordt een deel van de standplaats voorzien van een groenbestemming.

Locatie 3 is nu voorzien van de bestemming 'Verkeer - Verblijfsgebied'. Op de voor 'Verkeer - Verblijfsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen en fiets- en voetpaden. Woonwagens zijn niet toegestaan. Om ter plaatse een woonwagenstandplaats mogelijk te maken is een wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. Daarnaast wordt een deel van de locatie voorzien van een groenbestemming.

Tot slot dient rekening gehouden te worden met de dubbelbestemming Waarde-Archeologie en enkele gebiedsaanduidingen in verband met het vliegveld Eindhoven (IHCS, ILS en geluidscontouren).

## **1.4 LEESWIJZER**

In hoofdstuk 2 wordt het plangebied en zijn omgeving nader omschreven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op het geldende beleid. In hoofdstuk 4 worden de omgevingsaspecten uitgezet en beschreven. Hoofdstuk 5 gaat in op de juridische uitvoerbaarheid en hoofdstuk 6 over de handhaafbaarheid. In hoofdstuk 7 wordt tenslotte de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan beschreven.



## 2.0 PLANBESCHRIJVING

In dit hoofdstuk wordt de uitgangssituatie, ofwel de bestaande situatie, beknopt in beeld gebracht. In paragraaf 2.2 wordt de beoogde situatie beschreven.

### 2.1 BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE

#### 2.1.1 Ontstaansgeschiedenis

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



1953



1972



1984



1991

De woonwagenlocatie aan de Terraweg bevindt zich in een heidelandschap en wordt omgeven door grote bosgebieden. Op de historische kaarten is te zien dat bebouwing in het plangebied pas laat op gang kwam. Pas in 1991 is er voor het eerst sprake van de aanduiding 'woonwagenlocatie' ter plaatse. Dit betekent overigens niet dat eerder geen woonwagens ter plaatse gesitueerd waren. Reeds in de jaren '70 waren er ter plaatse al 20 woonwagens aanwezig. Deze 20 woonwagens bevonden zich op een kleine oppervlakte, waardoor het woonwagencentrum beperkt bleef in omvang. In 1976 heeft de gemeente Best het bestemmingsplan vastgesteld teneinde uitbreiding van de woonwagenlocatie mogelijk te maken. Op dat moment is de woonwagenlocatie ook als zodanig erkend. In 2016 is dit bestemmingsplan geactualiseerd en sindsdien biedt het plaats aan 43 standplaatsen.

### 2.1.2 Ruimtelijke structuur

De stedenbouwkundige opzet van de woonwagenlocatie is overzichtelijk. Er zijn twee ontsluitingswegen. Deze toegangen bevinden zich aan de noordwestzijde en aan de zuidoostzijde. Eén weg doorkruist de woonwagenlocatie en ontsluit de diverse standplaatsen. Aan het 'eind' maakt deze weg een lus met daaraan de zuidoostelijke ontsluiting. Daarnaast komen op twee plaatsen groenvoorzieningen voor. Deze groenvoorzieningen zijn voorzien van bomen, wat verwijst naar de historie van het gebied, als bosgebied. Op de centraal gelegen groenvoorziening zijn tevens enkele speelvoorzieningen aanwezig. Het open gebied, aan de westzijde van de woonwagenlocatie, is in gebruik als uitloophet voor enkele dieren.

De woonwagenlocatie aan de Terraweg biedt plaats aan 43 'plaatsen'. Op één van deze standplaatsen is geen woonwagen toegestaan, maar bevindt zich een timmerwerkplaats. Onderdeel van deze 42 standplaatsen zijn enkele kindplaatsen. Een kindplaats is een woonwagenstandplaats die bestemd is voor de huisvesting van één van de kinderen (met bijbehorende gezinsleden) van de hoofdbewoner. Deze relatie is verplicht en vastgelegd in overeenkomsten. Het verhuren van de kindplaats aan derden is niet mogelijk.



Bestaande situatie ter plaatse van de standplaatsen waar deze herziening betrekking op heeft

De uitstraling van de woonwagens is zeer divers. Ook de omvang van de woonwagens verschilt sterk. Zo zijn er op diverse standplaatsen woonwagens aanwezig in twee bouwlagen. Ook de oppervlakte van de woonwagens varieert sterk. Op de woonwagenlocatie komen woonwagens voor met een afmeting van circa 40 m<sup>2</sup> en woonwagens met een afmeting van circa 200 m<sup>2</sup>.



Deze partiele herziening heeft betrekking op een bestaande woonwagenstandplaats en een kindplaats aan de zuidwestzijde van het terrein. Deze standplaatsen zijn in de huidige situatie echter niet 'bebouwd'. Daarnaast gaat het om een onbebouwd deel van de woonwagenlocatie aan de zuidoostzijde.

## 2.2 BEOOGDE SITUATIE

### 2.2.1 Planbeschrijving

De huisvesting van woonwagenbewoners is al jaren een vast item op de politieke agenda van de gemeente Best. Omdat er behoefte was aan een duidelijk regime omtrent de huisvesting van woonwagenbewoners op de locaties aan de Terraweg en de Vogelkers is een toekomstvisie opgesteld. Deze visie is vastgelegd in de notitie 'Huisvestingsbeleid woonwagenbewoners 2012'. Dit beleidskader is echter achterhaald naar aanleiding van het vernieuwd landelijk 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen en standplaatsenbeleid' zoals gepresenteerd door het ministerie van BZK in 2018.

In opdracht van het gemeentebestuur is onder woonwagenbewoners en spijtoptanten een woonbehoefte onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is medio 2019 afgerond. Vanaf de start van het onderzoek is zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau samengewerkt met woonstichting 'thuis. Uit het onderzoek is gebleken dat er meer vraag is naar standplaatsen in Best. Onderdeel van de visie op Terraweg is het gericht ordenen van de locatie en tegelijkertijd de mogelijkheden van uitbreiding bekeken. Er zijn 3 plekken in beeld gekomen die op korte termijn geschikt geacht worden voor drie 'nieuwe' standplaatsen met daarop een woonwagen. Het is een kans om al een start te maken met de invulling van de geconstateerde behoefte aan extra standplaatsen in de gemeente Best. Uitgangspunt voor de realisatie is dat 'thuis' uitgaat van standaard woonwagens geschikt voor gezinnen in het betaalbare segment. Het gaat dan om huurwagens. Middels deze partiele herziening wordt de 'bouw' van deze woonwagens ook juridisch en planologisch mogelijk gemaakt. Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

1. Locatie 1 is al bestemd als standplaats, maar wordt verkleind conform het meest recente beleid van woonstichting 'thuis.
2. Locatie 2 is al bestemd als kindplaats, maar wordt bestemd tot volwaardige standplaats.
3. Locatie 3 is bestemd als verkeer maar wordt nu omgezet tot volwaardige standplaats, met aan de oostzijde een groenstrook.
4. Voor de realisatie van drie huurwoonwagens/tijdelijke wooneenheden gaan we ervanuit dat de nieuwe wagens zo duurzaam mogelijk worden gerealiseerd. Het gaat dan in eerste instantie om het energieverbruik, waar de voorkeur uitgaat naar nul-op-de-meter.
5. De bouw- en gebruiksregels, zoals opgenomen in het geldende bestemmingsplan gelden ook voor deze nieuwe standplaatsen. Concreet betekent dit onder andere:
  - a. Een maximum bebouwingspercentage van 75%.
  - b. Een oppervlakte van een woonwagen, inclusief aan- en uitbouwen, van maximaal 150 m<sup>2</sup>.
  - c. Een woonwagen van maximaal één bouwlaag.
  - d. Onder voorwaarden zijn aan huis verbonden beroepen toegestaan.

## 3.0 BELEID EN REGELGEVING

Hierna wordt kort ingegaan op het beleid dat de verschillende overheden voor ruimtelijke ontwikkelingen hebben opgesteld. De relevante beleidsstukken zijn beschreven, waarna is toegelicht welke/in hoeverre onderdelen hiervan betrekking op het initiatief hebben.

### 3.1 RIJKSBELEID

#### 3.1.1 Nationale omgevingsvisie

De Rijksoverheid werkt aan een nieuwe Omgevingswet. De Omgevingswet bundelt alle huidige wetten over de leefomgeving. Daarbij hoort ook één Rijksvisie op de leefomgeving: de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Met deze visie geeft het Rijk de hoofdlijnen van de gewenste kwaliteit van de leefomgeving, de voorgenomen ontwikkeling en het te voeren beleid. Bij de NOVI hoort een Uitvoeringsagenda. Hierin staat hoe het Rijk samen met medeoverheden en de samenleving uitvoering geeft aan de NOVI. De NOVI wordt uitgewerkt in algemene rijksregels, bestuurlijke afspraken, beleidsprogramma's, inzet van financiële middelen en kennisontwikkeling, die gebiedsgericht worden ingezet. De NOVI is op 11 september 2020 vastgesteld en heeft, tot inwerkingtreding van de Omgevingswet, de status van Structuurvisie onder de Wet ruimtelijke ordening. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van ons land de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van rond de 1 miljoen nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van een circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving. De NOVI geeft richting door strategische keuzes te maken. In de NOVI worden geen specifieke uitspraken gedaan over kleinschalige ontwikkelingen. Wel duidelijk is dat de uitbreiding van het aanbod aan woonwagenvaandplaatsen een positieve bijdrage levert aan één van de grootste uitdagingen van deze tijd; het terugdringen van het woningtekort.

#### 3.1.2 Besluit ruimtelijke ordening

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In de 'ladder' is vastgelegd dat een bestemmingsplan dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt, een beschrijving bevat van de behoefte aan die ontwikkeling. Indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient het bestemmingsplan te voorzien in een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. De ladder hoeft alleen te worden doorlopen indien sprake is van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Artikel 1.1.1 van de Bro beschrijft een stedelijke ontwikkeling als een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Het initiatief waar deze partiele herziening betrekking op heeft is geen stedelijke ontwikkeling, waardoor de ladder niet doorlopen hoeft te worden.

## **3.2 PROVINCIAAL BELEID**

### **3.2.1 Omgevingsvisie 'De kwaliteit van Brabant', Visie op de Brabantse leefomgeving**

De Omgevingswet bundelt de wetten en regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur, cultureel erfgoed en water. Deze wet gaat zo het beheer en de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving regelen. De provincie wil alvast gaan werken volgens de uitgangspunten van de nieuwe Omgevingswet. Daarom is in december 2018 de Brabantse Omgevingsvisie vastgesteld. Deze Omgevingsvisie bevat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren. Dat gaat om ambities op gebied van de energietransitie, een klimaatproof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. De omgevingsvisie geeft ook aan op welke nieuwe manieren de provincie met betrokkenen wil samenwerken aan omgevingsvraagstukken en welke waarden daarbij centraal staan.

In de visie zijn door de provincie de doelen nog niet precies vastgelegd. Deze uitwerking is een opgave volgend op de visie en die in aankomende bestuursperiodes de opdracht en de ruimte geeft om dat met eigen accenten in te vullen. Steeds anticiperend op veranderende omstandigheden en beweging in Brabant. De uitwerking van de ambitie in programma's heeft echter nog niet plaatsgevonden. Het is derhalve nog niet mogelijk initiatieven te toetsen aan de omgevingsvisie. Totdat de programma's zijn uitgewerkt, worden de initiatieven voorlopig nog getoetst aan de 'Structuurvisie 2010 - partiële herziening 2014'. De beschreven beleidskoers belemmert de ontwikkeling van het voorgenomen initiatief niet.

### **3.2.2 Structuurvisie ruimtelijke ordening 2010 - partiële herziening 2014**

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben op 7 februari 2014 de partiële herziening 2014 van de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening 2010 (SVRO) vastgesteld. De SVRO is opgebouwd uit drie onderdelen. In onderdeel A wordt de kern van de visie verwoord op ruimtelijke ontwikkelingen van Noord-Brabant. Het landschap en de wijze waarop dit moet worden versterkt, staan in dit onderdeel voorop. Deel B van de structuurvisie beschrijft de wijze waarop de provincie de visie uitwerkt in vier robuuste ruimtelijke structuren: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur. De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie Noord-Brabant en vormt de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. Eén van deze instrumenten is de provinciale verordening. Deze provinciale verordening kent een rechtstreekse doorwerking in bestemmingsplannen en is derhalve relevanter voor dit bestemmingsplan. In de volgende paragraaf wordt hier nader op in gegaan.

### **3.2.3 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant**

De Interim omgevingsverordening betreft een samenvoeging van verschillende regelingen op provinciaal niveau met betrekking tot de fysieke leefomgeving. De regels hebben betrekking op milieu, natuur, ruimtelijke ordening, bodem en wegen. De Interim omgevingsverordening is daarbij een eerste stap op weg naar een definitieve omgevingsverordening, die op grond van de Omgevingswet wordt vastgesteld en die verplicht is voor provincies. De provincie Noord-Brabant is bezig met het opstellen van een definitieve 'Omgevingsverordening'. De omgevingsverordening is een voor de provincie verplicht instrument uit de Omgevingswet. Vanaf het moment van vaststelling, dient de nieuwe

Omgevingsverordening als uitgangspunt te worden genomen bij bestemmingsplannen in de provincie en komt de Interim Omgevingsverordening te vervallen. Tot die tijd worden de plannen nog getoetst aan de Interim Omgevingsverordening. Hierna wordt ingegaan op deze regels en in hoeverre die van toepassing zijn op het bestemmingsplangebied. Vervolgens wordt beoordeeld in hoeverre voorliggend plan hierop aansluit. De afbeelding toont een uitsnede van de Interim Omgevingsverordening.



Begrenzing landelijk gebied



Begrenzing stedelijk gebied en gebied 'verstedelijking afweegbaar'



Natuur Netwerk Brabant

Volgens de interim omgevingsverordening dient verdere verstedelijking plaats te vinden in het aangewezen stedelijk gebied, moet deze ontwikkeling passen binnen de regionale afspraken en moet het een duurzame stedelijke ontwikkeling betreffen. In afwijking hiervan kan een bestemmingsplan, ter plaatse van de aanduiding Verstedelijking afweegbaar voorzien in de nieuwvestiging van een duurzame stedelijke ontwikkeling als:



1. binnen het stedelijk gebied feitelijk of vanuit kwalitatieve overwegingen onvoldoende ruimte beschikbaar is;
2. transformatie van cultuurhistorisch waardevol of geschikt leegstaand vastgoed niet tot de mogelijkheden behoort;
3. de ontwikkeling past binnen de regionale afspraken;
4. de stedenbouwkundige- en landschappelijke inrichting rekening houdt met de omgevingskwaliteit en structuren in het gebied en de naaste omgeving waaronder een duurzame afronding van het Stedelijk Gebied.

In dit geval maken de 3 locaties al onderdeel uit van de woonwagenlocatie aan de Terraweg. Voor de locaties 1 en 2 geldt dat deze al voorzien zijn van een woonbestemming en dat ter plaatse al twee woonwagens waren toegestaan. Voor locatie 3 geldt dat deze onderdeel uitmaakt van het openbaar gebied op de woonwagenlocatie. Van verdere uitbreiding van de locatie is derhalve geen sprake. Per saldo leidt deze partiele herziening tot één extra standplaats binnen een bestaand verstedelijkte omgeving. Deze uitbreiding past echter binnen de gestelde kaders:

- Ad 1) Er zijn binnen de gemeente slechts twee locaties voor woonwagens aangewezen. Hiervan is de locatie aan de Terraweg er één. Een uitbreiding van het aantal standplaatsen dient, vanwege de sociale cohesie en de ruimtelijke karakteristiek plaats te vinden op, of in aansluiting op, de bestaande woonwagenlocaties. Op andere plekken binnen het stedelijk gebied zijn derhalve geen geschikte alternatieven beschikbaar.
- Ad 2) Zie punt 1. Bovendien leent cultuurhistorische bebouwing zich niet voor de plaatsing van woonwagens in het gebouw of op het terrein.
- Ad 3) Door het nieuwe beleid aangaande woonwagens is de gemeente verplicht om binnen een 'redelijke' termijn te zorgen voor nieuwe huisvestingsmogelijkheden voor deze doelgroep. Met woonstichting 'thuis zijn hier ook afspraken over gemaakt. De uitbreiding van het aanbod aan standplaatsen op bestaande woonwagenlocaties past daarmee binnen de geldende afspraken.
- Ad 4) De uitbreiding van het aantal standplaatsen vindt plaats binnen de contouren van de reeds bestemde woonwagenlocatie aan de Terraweg. Van extra ruimtebeslag ten behoeve van een stedelijke functie is derhalve geen sprake. Bovendien wordt één van de bestaande woonwagenstandplaatsen verkleind, waardoor er meer ruimte ontstaat voor groenvoorzieningen.

Op basis van voorgaande kan worden geconcludeerd dat het plan in lijn is met de kaders die de provincie heeft gesteld.

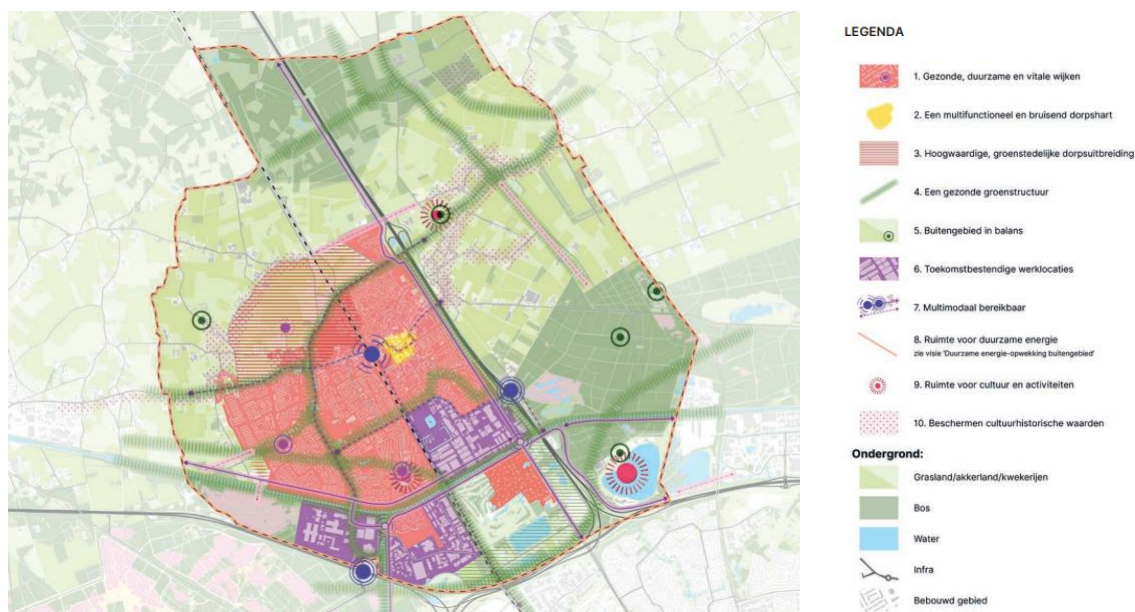
## 3.3 GEMEENTELIJK BELEID

### 3.3.1 Omgevingsvisie Best 2040: dorp van formaat

In 2022 komt er een nieuwe Omgevingswet. Deze wet vereenvoudigt regelgeving op het gebied van een veilige en gezonde leefomgeving. Gemeenten moeten daartoe een toekomstvisie op de omgeving opstellen: de omgevingsvisie. Dit is de overkoepelende visie op de gewenste ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. In 2020 is de gemeente gestart met een intensief proces om te komen tot een omgevingsvisie. Het proces is opgedeeld in vier stappen: DROMEN, DENKEN, DURVEN, DOEN. Tijdens deze stappen is met inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties, alle ambtelijke afdelingen en natuurlijk ook de politiek nagedacht en samengewerkt.

Op basis van het toekomstbeeld en de kernopgaven is een integraal ontwikkelperspectief voor de fysieke leefomgeving opgesteld waarin 10 ruimtelijke keuzes voor de fysieke leefomgeving onderscheiden worden. Hiervan zijn de volgende het meest relevant voor dit plan:

1. Gezonde, duurzame en vitale wijken
2. Hoogwaardige groenstedelijke dorpsuitbreiding



Visiekaart gemeente Best 2040

Enkele belangrijke passages zijn:

*“De komende jaren investeren we samen met inwoners en onze partners in onze groenstedelijke wijken. Ons doel is om de wijken groener, duurzamer en gezonder te maken. We creëren een aantrekkelijke leefomgeving met voor iedereen voldoende mogelijkheden om te bewegen, plekken om te spelen, sporten en om elkaar te ontmoeten.”*

*“Samen met inwoners, verhuurders, vastgoedeigenaren en energiepartijen werken we aan de verduurzaming en aardgasvrij maken van de woningvoorraad. Dat betekent dat we de energetische kwaliteit van de woningen verbeteren en samen zoeken op welke manier we restwarmte optimaal kunnen benutten en duurzame energie op een individuele en collectieve manier kunnen opwekken. Indien nodig of gewenst kijken we of herstructurering, transformatie of inbreiding mogelijkheden biedt om de woonwijken te versterken. Speciale aandacht hebben we voor het realiseren van nieuwe woonvormen en typologieën.”*

*“Naar aanleiding van de woningbouwopgave in het Stedelijk Gebied Eindhoven zijn er regionaal afspraken gemaakt over het versneld bouwen van woningen. Een deel van deze extra woningbouwopgave krijgt in Best een plek. “*

De toevoeging van standplaatsen geeft invulling aan de ambitie om voor elke doelgroep te zorgen voor een passende huisvesting. Door de duurzaamheidsambitie van ‘thuis wordt bovendien een eerste stap gezet in de verduurzaming van de bestaande woonwagenlocatie aan de Terraweg,.

### 3.3.2 Woonvisie gemeente Best 2017

De visie is een doorkijk naar het wonen in Best over een paar jaar en is tevens één van de bouwstenen geweest voor de omgevingsvisie. De ontwikkelingen in de woningmarkt zijn echter zo voorspelbaar dat dit om beleid vraagt dat meegroeit. De woonvisie is daarom richtinggevend en kan aangescherpt worden op het moment dat dit nodig is, bijvoorbeeld als de herijking van de regionale woningbouwprogrammering is vastgesteld. In de woonvisie wordt niet direct aandacht besteed aan de huisvesting van woonwagenvolwoningbewoners. Wel wordt uitgesproken in te zetten op onder andere:

1. Kwalitatieve toevoegingen door herstructurering of transformatie;
2. Het behouden van de dorpse kwaliteiten, wat ruimte geeft voor community building;
3. Geschikt en betaalbaar wonen

De transformatie van de bestaande woonwagenvolwoninglocatie aan de Terraweg, waardoor tevens extra ruimte ontstaat voor volwaardige standplaatsen, past binnen de kaders die zijn geformuleerd in de woonvisie.

## 4.0 OMGEVINGSASPECTEN

Voor het ontwikkelen en in stand houden van leefbare en duurzame gemeentes dient bij ruimtelijke planvorming rekening te worden gehouden met de milieu- en omgevingsaspecten. Door rekening te houden met deze aspecten kan een goed leefklimaat behouden blijven of worden ontwikkeld. In dit hoofdstuk zijn de verschillende milieu- en omgevingsaspecten die van belang zijn voor het plannader toegelicht.

### 4.1 BODEM

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient bij ruimtelijke ontwikkelingen de bodemkwaliteit te worden beschouwd. Bij ruimtelijke plannen met een functiewijziging dient te worden aangetoond dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de functie die ter plaatse wordt beoogd. Door Stantec is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd voor locatie 3. De locaties 1 en 2 waren immers al voorzien van een woonbestemming en ter plaatse was het al toegestaan om een woonwagen te plaatsen. De onderzoeksrapportage is als bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd. Hierna worden de belangrijkste conclusies aangehaald.

#### *Verkennd bodemonderzoek en onderzoek naar asbest in de bodem Terraweg (naast 20b)*

Het verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd conform de NEN 5740 en het verkennend asbestonderzoek is uitgevoerd conform de NEN 570. Op basis van de resultaten van het uitgevoerde verkennend bodemonderzoek wordt geconcludeerd:

- Bij het zintuiglijk onderzoek is bij één boring (boring 01) bodemvreemd materiaal in de grond waargenomen. Dit betreft een bruinzwarte laag van 0,8 tot 1,2 m-mv met resten plastic en ijzer. Er is bij de inspectie geen asbestverdacht materiaal aangetroffen.
- In de verdachte laag van boring 01 tussen 0,80-1,20 m-mv zijn de gehalten aan koper, lood en nikkel tot boven de interventiewaarde gemeten. Tevens worden hier ook licht verhoogde gehalten aan cadmium, zink, minerale olie en PCB's gemeten.
- De overige grond is maximaal licht verontreinigd met koper of cadmium. De kwaliteit van deze grond voldoet aan de klasse AW tot Wonen.
- Bij het onderzoek is geen asbest in de grond vastgesteld;
- In de grondwal zijn koper en PAK licht verhoogd aanwezig. Deze grond voldoet aan de klasse Industrie.
- In het grondwater zijn licht verhoogde concentraties aan barium en zink aangetoond.
- De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem vormt mogelijk een belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling. Vastgesteld dient te worden of er sprake is van een ernstige verontreiniging. Dat is nu onbekend.

#### Eindconclusie

Binnen de onderzochte locatie is in de ondergrond, onder de ontgravingsbodem van de sanering uit 2017, een verontreiniging vastgesteld die boven de interventiewaarden ligt. Uit het dossier van de sanering blijkt dat op deze plaats ontgraven is tot 0,4 m-mv en de putbodem hier schoon is bevonden. Waarschijnlijk is hier sprake van een lokale storting of dergelijke die vermoedelijk gering in omvang is. Hiervoor is aanvullend onderzoek noodzakelijk.



### Aanbevelingen en opmerkingen

Aanbevolen wordt om enkele aanvullende boringen te plaatsen rondom boring 01 om de verontreiniging met zware metalen nader in beeld te brengen (mate en omvang) en te bepalen of er op basis van de Wet bodembescherming een saneringsplicht geldt. Er gelden restricties voor (graaf)werkzaamheden binnen het terrein, hiervoor is goedkeuring nodig van de Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant. Voor graafwerkzaamheden in de ondergrond (vanaf 0,8 m-mv) is op basis van de CROW 400 de voorlopige veiligheidsklasse 'oranje niet-vluchtig' van toepassing.

## **4.2 GELUID**

Bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling met geluidsgevoelige gebouwen (waaronder woonwagenstandplaatsen), nieuwe wegen en de reconstructie van bestaande wegen dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de Wet geluidhinder (Wgh). De Wgh is alleen van toepassing binnen de wettelijk vastgestelde zone van een weg. Een akoestisch onderzoek in het kader van de Wgh is alleen noodzakelijk wanneer de ontwikkeling plaatsvindt binnen een zone van een weg en waarbij sprake is van geluidgevoelige bestemmingen. Door Stantec is hiertoe een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De rapportage is als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd. Hierna worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

### *Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï*

Doel van het onderzoek is het bepalen van de geluidbelasting op deze ontwikkeling als gevolg van het wegverkeer en deze te toetsen aan de Wet geluidhinder. Het onderzoek dient tevens ter beoordeling of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor de grens van de woonwagenlocatie. Binnen de woonwagenlocatie zijn enkele woonwagens voorzien van een verdieping, dit wordt voor de extra standplaatsen niet mogelijk gemaakt. De berekeningen zijn derhalve alleen uitgevoerd voor begane grond niveau. Uit de rekenresultaten blijkt dat er als gevolg van de Terraweg, de Ekkersweijer en de NCB-weg geen overschrijding plaats vindt van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (Lden) van 48 dB.

Als gevolg van de A2 vinden overschrijdingen plaats van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting (Lden) van 48 dB. De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt niet overschreden. Ten tijde van de bestemmingsplanprocedure van de woonwagenlocatie is middels een hogere waarde besluit voor de woonwagenlocatie een hogere waarde van 53 dB vastgesteld. In dat kader is een onderzoek gedaan naar bron- en overdrachtsmaatregelen en daar waar van toepassing ook uitgevoerd. Voor de voorliggende procedure waar binnen de woonwagenlocatie extra standplaatsen worden mogelijk gemaakt, is een dergelijk onderzoek buiten beschouwing gelaten.

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

## 4.3 BEDRIJVEN EN MILIEUZONERING

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

De richtafstand tussen een milieugevoelige functie en de milieubelastende activiteit wordt bepaald vanaf de gevel van de gevoelige functie, die volgens het bestemmingsplan of via vergunningsvrij bouwen mogelijk is, tot de grens van de inrichting. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

De richtafstanden zijn afhankelijk van het omgevingstype waarbinnen de milieugevoelige bestemming is gelegen. De VNG-publicatie gaat uit van het omgevingstype rustige woonwijk/rustig buitengebied of van een gemengd gebied. Een rustige woonwijk/rustig buitengebied kan aangemerkt worden als een gebied zonder functiemenging en een minimale invloed van invloeden van wegverkeer. Van een gemengd gebied is sprake bij een functiemenging tussen milieugevoelige en milieubelastende activiteiten of langs drukke gebiedsontsluitingswegen. De richtafstanden genoemd in de VNG-publicatie zijn gebaseerd op het omgevingstype rustige woonwijk/rustig buitengebied. Voor het omgevingstype gemengd gebied kunnen deze richtafstanden met één stap worden verlaagd.

### *Beoordeling*

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

### Bedrijvigheid op woonwagenlocatie Terraweg

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

De (timmer)werkplaats is kleinschalig van aard (productieoppervlak kleiner dan 200 m<sup>2</sup>) en heeft derhalve op basis van de VNG een richtafstand van 50 meter tot een rustige woonwijk op basis van het aspect geluid. Op grond van de regels in vigerend bestemmingsplan wordt uitsluitend een werkplaats toegestaan die naar aard en omvang gelijk te stellen is aan een inrichting van milieucategorie 2. Voor een gemengd gebied geldt derhalve een gereduceerde richtafstand van 10 meter. Binnen deze afstand bevinden zich enkele bestaande standplaatsen, waarop reeds een woonwagen is gesitueerd. Nieuwe standplaatsen zijn binnen deze richtafstand niet voorzien.

In de omgeving komen ook enkele bedrijven voor, maar geen van deze bedrijven heeft een richtafstand dat reikt tot aan de beoogde woonwagenstandplaatsen, waardoor er geen belemmering zijn voor de beoogde ontwikkelingen.

## 4.4 LUCHTKWALITEIT

Luchtkwaliteit is geregeld in de Wet milieubeheer. Een specifiek onderdeel van deze wet is de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM). Hierin is bepaald wanneer de mate van de bijdrage aan de luchtverontreiniging verwaarloosbaar klein is. In zo'n geval hoeft een project niet langer meer getoetst te worden, ongeacht of in de huidige situatie al sprake is van een overschrijding van grenswaarden. Een project kan als NIBM worden beschouwd als aannemelijk is, dat het project niet leidt tot een toename van de concentraties van NO<sub>2</sub> of PM<sub>10</sub> van meer dan 3% van de grenswaarde. De NIBM-regeling van 3% is gekoppeld aan de vaststelling van het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) omdat in dit programma hiervoor maatregelen tegenover staan die het tijdig behalen van de grenswaarden waarborgen.

Door de gemeente Best is daarnaast een luchtkwaliteitsplan (d.d. 2 juli 2009) opgesteld. Het doel van het opstellen van een luchtkwaliteitsplan is het ontwikkelen en uitvoeren van en communiceren over maatregelen. Dit heeft tot gevolg dat de luchtkwaliteit op leefniveau (een locatie waar burgers zich gedurende enige tijd kunnen bevinden) verbetert en blijft voldoen aan de grenswaarden, zoals gesteld in de Wet luchtkwaliteit. Met het implementeren van het luchtkwaliteitsplan wil de gemeente bereiken dat de concentraties luchtverontreiniging waaraan de inwoners van Best worden blootgesteld jaarlijks afnemen.

### *Beoordeling*

#### Het plan als bron

Om het beoordelen van plannen voor overheden eenvoudiger te maken is in de Regeling NIBM het percentage van 3% uitgewerkt in concrete getallen. De regeling geeft concrete getallen voor plannen die gaan over, bijvoorbeeld de bouw van woningen en/of kantoren. De grens voor woningbouw ligt bij 3% op 1.500 woningen. Als er twee ontsluitingswegen zijn, mag een grens van 3.000 woningen worden gehanteerd. In het voorliggend plan is geen sprake van de toevoeging van meer dan 3.000 wooneenheden. De ontwikkeling kan derhalve als NIBM worden beschouwd, waardoor een toetsing aan de grenswaarden achterwege kan blijven.

Volledigheidshalve is op verzoek van de gemeente de NIBM toegepast. Uitgaande van een worst-case benadering van de verkeeraantrekkende werking van het initiatief (8 mvt/etm per standplaats), toont de NIBM-tool aan dat het initiatief niet significant bijdraagt aan de luchtkwaliteit ter plaatse. Een specifiek luchtkwaliteitonderzoek wordt derhalve niet noodzakelijk geacht omdat de drempelwaarden ruimschoots worden onderschreden.

**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer  
als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022**

|                                                                                              |                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Jaar van planrealisatie                                                                      | 2023                                       |
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                        |                                            |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)                                                 | 24                                         |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                        | 10,0%                                      |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                              | NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup> 0,04  |
|                                                                                              | PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup> 0,01 |
| Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                   | 1,2                                        |
| Conclusie                                                                                    |                                            |
| De bijdrage van het extra verkeer is niet in-betekenende-mate;<br>geen nader onderzoek nodig |                                            |

Het plan levert geen significante bijdrage aan de verslechtering de luchtkwaliteit.

#### Het plan als ontvanger

Het luchtkwaliteitsplan van de gemeente beperkt de vestiging van zogeheten 'gevoelige bestemmingen' langs drukke wegen. De 'Handreiking luchtkwaliteit gevoelige bestemmingen Noord-Brabant' is door het college van burgemeester en wethouders van Best in juli 2014 als beleidsregel vastgesteld. De Handreiking streeft gezondheidswinst na voor kwetsbare groepen (kinderen, zieken en senioren). In de Handreiking is geregeld dat binnen 300 meter van de snelweg en 50 meter van een drukke gemeentelijke/provinciale weg geen nieuwe 'lucht' gevoelige objecten kunnen worden ontwikkeld, zijnde scholen, kinderdagverblijven, verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen, ook al is er geen sprake van een normoverschrijding. Deze Handreiking geeft invulling aan het begrip 'goede ruimtelijke ordening', waarbij wordt afgewogen of het aanvaardbaar is om een project op een bepaalde locatie te realiseren.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de toevoeging van enkele standplaatsen op de bestaande woonwagenlocatie Terraweg. 'lucht-gevoelige bestemmingen' zoals in de Handreiking bepaald maakt dit plan niet mogelijk. Waardoor een toetsing aan deze handreiking niet aan de orde is.

Ten behoeve van het geldend bestemmingsplan 'Woonwagenlocatie Terraweg' is in 2015 een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. De luchtkwaliteit ter plaatse van de ontwikkeling wordt in hoofdzaak bepaald door de rijksweg A2 en in mindere mate de Terraweg, de Ekkerswijer en de NCB-weg. Omdat volgens de verwachtingen de achtergrondconcentraties jaarlijks af zullen nemen wordt uitgegaan van het jaar 2015 als meest relevante toetsingsjaar. Uit de berekeningsresultaten blijkt dat ter plaatse van de ontwikkeling de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> niet worden overschreden. Ook blijkt dat er geen overschrijdingen plaats vinden van het maximumaantal maal per jaar, dat de 24-uursgemiddeldeconcentratie van PM<sub>10</sub> mag worden overschreden. Omdat de achtergrondconcentraties ten opzichte jaarlijks afnemen, kan worden gesteld dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de vaststelling van dit bestemmingsplan.

## 4.5 GEUR

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) vormt voor de beoordeling van aanvragen om vergunning in het kader van de Wet milieubeheer het toetsingskader voor de geurhinder vanuit veehouderijen. De Wgv stelt normen aan de geurbelasting van veehouderijen op geurgevoelige objecten en stelt minimale afstanden vast van veehouderijen tot geurgevoelige objecten.



#### *Beoordeling*

Middels gegevens afkomstig uit Web bvb (provinciale veehouderijenkaart) zijn de relevante veehouderijen binnen een straal van 2.000 meter rondom de planlocatie geïnventariseerd. Daaruit is gebleken dat er enkele veehouderijen zich bevinden op circa 1.700 van de beoogde woonwagenstandplaatsen. Dit betreft ook enkele intensieve veehouderijen aan de Sonseweg. Gelet op de omvang van de veehouderijen in combinatie met de afstand tot de planlocatie kan met zekerheid gesteld worden dat de omliggende veehouderijen als gevolg van de planlocatie en beoogde ontwikkeling niet aanvullend worden beperkt, omdat de planlocatie buiten de geurcontouren van de veehouderijen zijn gelegen. Daarnaast kan het woon- en leefklimaat dusdanig gekwalificeerd worden, dat sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat ter plaatse van de planlocatie.

## **4.6 STIKSTOF**

De Wet natuurbescherming (Wnb) regelt de bescherming van natuurgebieden die uniek zijn voor Nederland en Europa, de bescherming van planten en dieren en van bossen en andere houtopstanden. De Wnb geeft uitvoering aan de verplichtingen van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De gebiedsbescherming in de Wnb richt zich uitsluitend op Natura 2000-gebieden. Natura 2000 is een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden waarin belangrijke flora en fauna voorkomen. In Nederland zijn ruim 160 Natura 2000-gebieden aangewezen. Per Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelen (voor soorten en vegetatietypen) opgesteld. Handelingen of activiteiten binnen en buiten beschermde natuurgebieden die schadelijk kunnen zijn voor de doelstellingen van het gebied zijn verboden, tenzij door het bevoegd gezag hier vergunning voor is verleend. Stikstof vormt een van de grootste belemmeringen voor het behalen van de Natura 2000-instandhoudingsdoelstellingen. In 118 van de Nederlandse Natura 2000-gebieden bevinden zich stikstofgevoelige habitattypen.

Op grond van artikel 2.7, tweede lid, Wnb is vastgelegd dat het verboden is zonder vergunning van gedeputeerde staten van de provincie een project te realiseren of andere handelingen te verrichten die gelet op de instandhoudingsdoelstellingen voor een Natura 2000-gebied de kwaliteit van de natuurlijke habitats of de habitats van soorten in dat gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen. Samengevat betekent dat wanneer een plan gevolgen heeft voor het gebied, maar de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied niet in gevaar brengt, significante gevolgen zijn uitgesloten. Indien op basis van objectieve gegevens blijkt dat er geen sprake is van een toename van stikstofdepositie, kan in ieder geval worden geconcludeerd dat er geen significant negatieve effecten zijn te verwachten voor de instandhoudingsdoelen van het betrokken Natura 2000-gebied.

#### *Beoordeling*

Per saldo leidt dit plan tot één extra woonwagenstandplaats (met een bijbehorende verkeersgeneratie van maximaal 8 verkeersbewegingen per etmaal). Gezien omvang van deze ontwikkeling en de afstand tot het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied kan stikstofdepositie worden uitgesloten. Uit een snelle berekening met de AERIUS calculator volgt ook dat er geen stikstofdepositie te verwachten is. Op grond van de Wet Natuurbescherming geldt een vrijstelling van de vergunningplicht en is nader onderzoek niet noodzakelijk. De Wet natuurbescherming vormt daarom geen belemmering.

## 4.7 EXTERNE VEILIGHEID

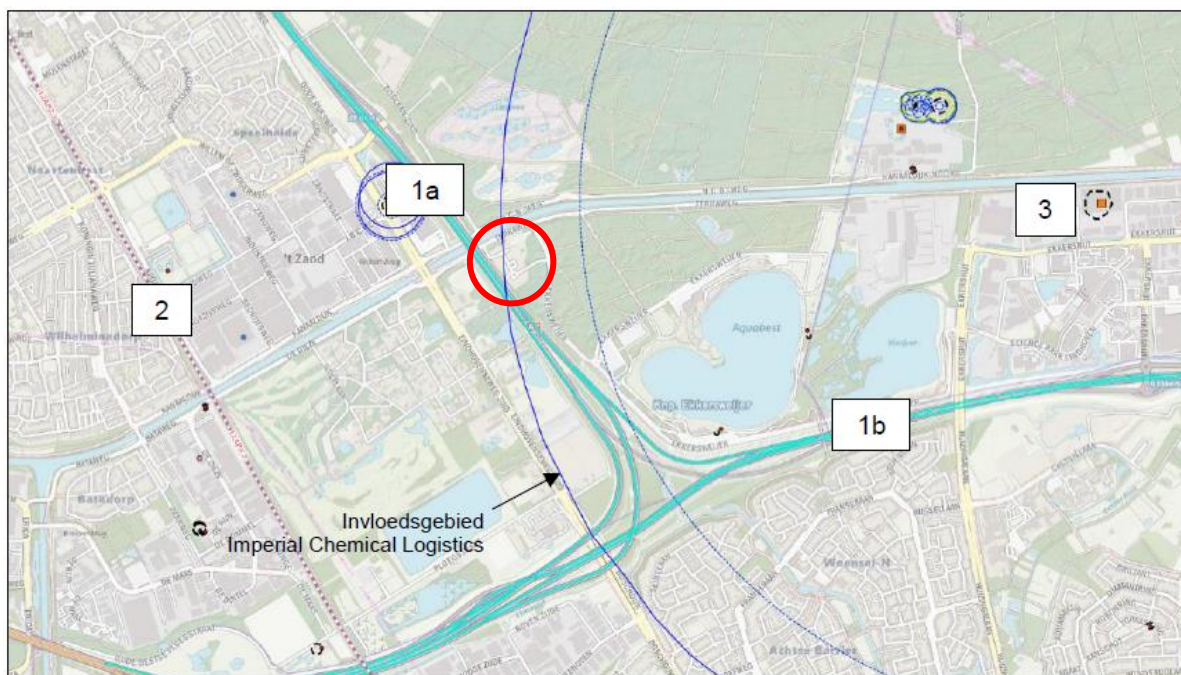
Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden. Door Stantec is een memo opgesteld, waarin de externe veiligheidsrisico's worden beschouwd. Deze memo is als bijlage aan deze partiele herziening toegevoegd. Hierna worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

### Beoordeling

Uit de gegevens risicokaart blijkt dat in de omgeving van het bouwplan verschillende risicobronnen aanwezig zijn. De relevante risicobronnen zijn:

1. Verschillende rijkswegen, waarvan Rijksweg A2 (1a) en de A50 (1b) het meest nabij gelegen zijn.
2. Spoorlijn Boxtel - Eindhoven.
3. Imperial Chemical Logistics.

In de onderstaande figuur is een uitsnede van de risicokaart weergegeven. De globale ligging van de 3 standplaatsen op de woonwagenlocatie Terraweg is in het rood aangeduid.



Direct ten westen van de woonwagenlocatie is de Rijksweg A2 aanwezig, waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Op basis van de vuistregels in het HART (Handleiding Risicoanalyse Transport) levert het plaatsgebonden risico geen belemmeringen op. Daarnaast blijkt dat het groepsrisico kleiner is dan 10% van de oriëntatiewaarde. Het bouwplan is echter wel gelegen in het invloedsgebied van toxische stoffen die over de transportroutes worden vervoerd.

Op ruime afstand worden ook gevaarlijke stoffen vervoerd over de Rijksweg A50 en de spoorlijn Boxtel - Eindhoven. Echter de invloedsgebieden van de vervoerde stoffen over deze transportroutes is niet over de woonwagenlocatie gelegen, waardoor dit geen belemmering oplevert.

In de verantwoording is ingegaan op de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. De standplaatsen op de woonwagenlocatie zijn geen functies die specifiek bedoeld is voor minder zelfredzame personen, waardoor bij een eventuele dreigende situatie alle aanwezigen over het algemeen zich op eigen kracht in veiligheid kunnen brengen. Daarnaast is in de motivering zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid ingegaan op een toxisch incident bij de BRZO-inrichting Imperial Chemical Logistics.

#### Verantwoording groepsrisico

Conform artikel 7 van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Het groepsrisico neemt (nagenoeg) niet toe ten gevolge van de ontwikkeling. Er is een beperkte verantwoording van het groepsrisico opgesteld in de memo externe veiligheid (Stantec). Deze verantwoording volstaat.

#### Advies Veiligheidsregio

In aanvulling op de verantwoording groepsrisico moet volgens artikel 9 van het Bevt moet in onderhavige situatie bij een beperkte verantwoording van het groepsrisico de veiligheidsregio in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen. Dit houdt in dat moet worden ingegaan op:

- a. de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op die weg, spoorweg of dat binnenwater, en
- b. voor zover dat plan of die vergunning betrekking heeft op nog niet aanwezige kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten: de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien zich op die weg een ramp voordoet.

#### Standaardadvies Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost

De Veiligheidsregio heeft een standaard advisering opgesteld voor algemene situaties.

De ontwikkeling voldoet aan de randvoorwaarden, zodat het standaard advies kan worden toegepast.

#### Het standaard advies van de Veiligheidsregio luidt als volgt:

- Communiceer actief met de omwonenden in het plangebied over de risico's van de gevaarlijke stoffen. Geef daarbij aan wat omwonenden moeten doen bij een incident, namelijk vluchten van de risicobron af. Dit bevordert de zelfredzaamheid van omwonenden. Dit advies geldt ook voor bedrijfshulpverleningsorganisaties.
- Pas de beleidsregels bereikbaarheid en bluswatervoorziening van de VRBZO toe. Wanneer een beoogde oplossing aan de beleidsregels voldoet, kunt u ervan uitgaan dat een goede bereikbaarheid voor de hulpdiensten en een adequate bluswatervoorziening gerealiseerd wordt.
- Nieuw op te richten gebouwen moeten aan het Bouwbesluit 2012 voldoen. In dit besluit is geregeld dat gebouwen uitgevoerd moeten worden met een mechanische ventilatie die uitgezet kan worden. Aanvullend op deze regelgeving adviseren wij om de aanzuigopeningen van deze ventilatie bij voorkeur hoog en afgekeerd van de risicobron te realiseren.

#### Reactie van de gemeente op het standaard advies van de Veiligheidsregio

- Op de gemeentelijke website is informatie te vinden betreffende het aspect veiligheid. Voor risicobronnen in de omgeving wordt verwezen naar de nationale risicokaart ([www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl)), waarin is aangegeven hoe te handelen bij de verschillende scenario's. Ook wordt verwezen naar NL-alert.

- De beleidsregels bereikbaarheid en bluswatervoorziening zullen worden toegepast als er nieuwe gebouwen worden gerealiseerd. Daar is nu geen sprake van. De bereikbaarheid van de locatie is goed. De locatie is vanuit twee verschillende kanten/wegen goed bereikbaar.
- De mogelijkheid tot het uitschakelen van mechanische ventilatie is geregeld in artikel 3.31 van het Bouwbesluit 2012. Als er nieuwe gebouwen worden gerealiseerd, dan dient men hier rekening mee te houden.

#### Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen planontwikkeling.

## 4.8 WATER

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling is het opstellen van een waterparagraaf verplicht, mede in relatie tot de watertoets. Hierna is het relevante waterschapsbeleid beschreven. Daarnaast wordt op beknopte wijze ingegaan op de (eventuele) invloeden welke de beoogde plannen op de aanwezige waterhuishouding heeft, en middels welke maatregelen/voorzieningen deze invloeden kunnen worden geminimaliseerd.

#### Waterbezwaar

Met betrekking tot hydrologisch neutraal ontwikkelen hebben de drie Brabantse waterschappen, Aa en Maas, De Dommel en Brabantse Delta hun keuren geharmoniseerd, genaamd “Hydrologische uitgangspunten bij de Keurregels voor afvoeren van hemelwater, Brabants waterschappen”. De waterschappen maken bij het beoordelen van plannen met een toegenomen verhard oppervlak onderscheid tussen grote en kleine plannen. De grenswaarden waaraan getoetst wordt zijn; minder dan 500 m<sup>2</sup>, tussen de 500 m<sup>2</sup> en 10.000 m<sup>2</sup> en meer dan 10.000 m<sup>2</sup>. Het verharde oppervlak blijft ten gevolge van de plannen hetzelfde of neemt zelfs af. Op locatie 1 en 2 wordt een deel van de huidige woonbestemming omgezet in een groenbestemming. Voor de derde locatie geldt dat deze in de huidige situatie reeds verhard is en deels wordt omgezet in een woonwagendstandplaats en deels in een groenbestemming. De ontwikkeling heeft derhalve geen negatief effect op de waterhuishouding. Vanuit de Algemene Regel is er geen verplichting tot aanleg van een retentievoorziening vanuit het waterschap. De gemeente Best conformeert zich aan het beleid van het waterschap De Dommel. Het regenwater kan direct worden geïnfiltreerd of worden afgevoerd op het oppervlaktewater

#### Advies behandeling regenwater (RWA)

Er worden geen aanvullende voorzieningen in het kader van berging / infiltratie van regenwater geëist. Ten aanzien van het materiaalgebruik dienen geen uitlopende bouwmaterialen zoals lood, koper, zink, zachte PVC en geïmpregneerde materialen te worden toegepast. Deze stoffen kunnen zich ophopen in het water(bodem)systeem en hebben hierdoor een zeer nadelige invloed op de water(bodem)kwaliteit en ecologie.

#### Advies behandeling vuilwater (DWA)

De voormalige standplaatsen wordt heringedeeld en een derde, als ‘Verkeer’ bestemde locatie, wordt omgezet tot volwaardige standplaats. Hierbij wordt er slechts één extra standplaats mogelijk gemaakt. Aangezien de plannen niet resulteren in een significante wijziging in de afvalwaterproductie, zijn geen belemmeringen aanwezig.

## 4.9 FLORA EN FAUNA

De natuurwet- en regelgeving kent twee sporen, namelijk een soortgericht spoor en een gebiedsgericht spoor. De bescherming van deze twee sporen is geregeld in de Wet natuurbescherming. Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving. Er mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die op onoverkomelijke bezwaren stuiten door effecten op beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna. In dit kader is inzicht gewenst in de aanwezige natuurwaarden en de mogelijk daarmee samenhangende consequenties vanuit de natuurwetgeving. Door Stantec is een quickscan flora en fauna uitgevoerd. De rapportage is als bijlage aan deze partiele herziening toegevoegd. Hierna worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

### *Quickscan flora en fauna*

#### Gebiedsbescherming

Er zijn geen negatieve effecten te verwachten voor de nabij liggende natura 2000-gebieden. Ook voor het Natuurnetwerk Nederland wordt geen negatieve invloed verwacht, aangezien het plangebied niet aanwezig is in één van deze gebieden. Ook van externe werking is geen sprake, omdat de grens van de woonwagenlocatie niet wordt verruimd. Er vindt slechts een herschikking van bestaande standplaatsen plaats. Daarnaast wordt een deel van het openbaar gebied omgevormd tot standplaats. Dit leidt niet tot extra verstoring van het Natuur Netwerk Brabant.

#### Soortenbescherming

De onderstaande tabel (tabel 1) geeft een overzicht van de beschermde soortgroepen. In de tabel wordt aangegeven voor welke soorten maatregelen en/of nader onderzoek van toepassing is. Verdere toelichting daarop wordt beschreven onder de tabel.

| Soortgroep                     | Soort | Vervolgonderzoek/Maatregel | Wanneer |
|--------------------------------|-------|----------------------------|---------|
| Flora                          | -     | Nee                        | n.v.t.  |
| Vogels                         | -     | Nee                        | n.v.t.  |
| Vleermuizen                    | -     | Nee                        | n.v.t.  |
| Grondgebonden zoogdieren       | -     | Nee                        | n.v.t.  |
| Reptielen, amfibieën en vissen | -     | Nee                        | n.v.t.  |
| Insecten (ongewervelden)       | -     | Nee                        | n.v.t.  |

#### **Overzicht van de te nemen maatregelen**

Gezien het plangebied geen geschikte biotopen heeft voor beschermde soorten worden deze hier niet verwacht. Tevens wordt er geen ernstige verstoring verwacht van de geplande werkzaamheden in de directe omgeving van het plangebied.

## 4.10 ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

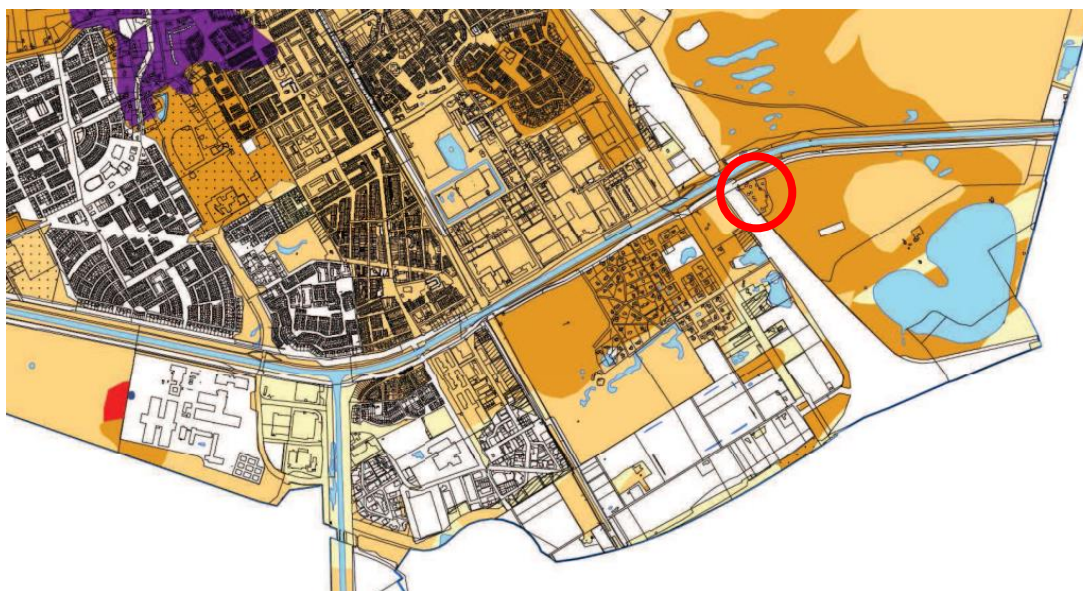
Met de inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz 2007) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro 2008) hebben gemeenten de rol gekregen van bevoegd gezag. Hiermee is de zorg voor archeologische belangen een verantwoordelijkheid van de gemeente geworden. Per 1 januari 2012 is in het kader van de modernisering van de monumentenzorg (MoMo) in het Besluit ruimtelijke ordening van het rijk opgenomen, dat gemeenten bij het maken van ruimtelijke plannen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden. Per 1 juli 2016 is de Erfgoedwet van kracht



geworden. Deze wet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed en archeologie in Nederland. In een ruimtelijke onderbouwing dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

#### 4.10.1 Archeologische waardenkaart gemeente Best

Om tot een afgewogen beleid te komen, zijn de archeologisch waardevolle gebieden in 7 categorieën verdeeld. De zeven categorieën zijn weergegeven op de archeologische beleidskaart en gekoppeld aan een stelsel van regels en vrijstellingen voor bodemingrepen. Op de beleidskaart is het plangebied aangemerkt als gebied met een hoge verwachtingswaarde. Bij deze categorie is de vrijstellingsgrens van de oppervlakte van het totaal te vergraven gebied, gesteld op 500 m<sup>2</sup>, aangezien het risico hier geringer is dan in de categorieën 1, 2 en 3, terwijl de belasting voor betrokkenen verminderd wordt. De vrijstellingsgrens bedraagt 30 of 50 cm afhankelijk van de aanwezigheid van een esdek.



Uitsnede archeologische waardenkaart (plangebied rood omcirkeld)

In het vigerend bestemmingsplan is een dubbelbestemming opgenomen ter bescherming van de eventuele archeologische waarden in het gebied. Bodemingrepen die de gestelde drempels overschrijden zijn alleen mogelijk indien in een archeologisch onderzoeksrapport wordt aangetoond dat er geen archeologisch waardevolle resten verloren gaan. Daarmee zijn eventueel aanwezige archeologische waarden voldoende beschermd. Omdat het in dit geval gaat om de plaatsing van woonwagens zijn bodemverstoringen niet gepland.

#### Erfgoedverordening

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

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

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

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

## **4.11 VERKEER EN PARKEREN**

De realisatie van woongelegenheid kan leiden tot extra verkeer. Dit is afhankelijk van de bestaande functies op de locatie. Ten opzichte van deze bestaande functies wordt de toekomstige verkeersaantrekkende werking in beeld gebracht. Ook moet er voorzien worden in voldoende parkeerplaatsen bij woningen.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een nieuwe planologische regeling voor 3 standplaatsen op de bestaande woonwagenlocatie aan de Terraweg. Per saldo neemt het aantal standplaatsen op de woonwagenlocatie met één standplaats toe. De nieuwe standplaats ligt aan de rand van de woonwagenlocatie naar de 2<sup>e</sup> ontsluitingsweg/calamiteitenroute.

### Verkeer

Met de beoogde bestemmingswijziging vinden geen wijzigingen plaats aan de verkeerskundige situatie. De weginrichting op de woonwagenlocatie en diens ontsluitingswegen blijft ongewijzigd. De bestaande situatie kan de geringe toename aan verkeer prima aan. De beoogde ontwikkeling vormt geen belemmeringen voor wat betreft het aspect verkeer.

### Parkeren

Sinds 1 januari 2022 geldt voor het grondgebied van de gemeente Best de nota 'Parkeernormen 2022'. De nota omvat geen specifieke parkeernormering voor een woonwagenlocatie. Gezien de woonwagens worden verhuurd door woonstichting 'Thuis, en het woonoppervlak in de woonwagen maximaal 150m<sup>2</sup> bedraagt, hanteren we voor de locatie de normering uit de Nota Parkeernormen 2022 voor een 'tussen/hoekwoning' in het buitengebied.

Conform de nota geldt zodoende een parkeernorm van 1,4 pp/standplaats. Voor zowel de nieuwe standplaats als de twee standplaatsen die worden heringericht geldt dat het perceel in oppervlakte voldoende ruimte biedt om op eigen terrein in deze parkeerbehoefte te voorzien. Conform CROW geldt voor een dergelijk woningtype een verkeersgeneratie van 6 voertuigbewegingen per dag.

De beoogde ontwikkeling vormt zodoende geen belemmeringen voor wat betreft het aspect verkeer en parkeren.

## 4.12 Vliegveld Eindhoven

Het plangebied bevindt zich in de aanvliegroute richting vliegveld Eindhoven. Vanwege de veiligheid van het vliegverkeer brengt dit bepaalde beperkingen met zich mee. Meer hierover is al beschreven in de toelichting van het geldende bestemmingsplan.

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

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

### 4.12.1 Geluidbelasting

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

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

Voor woningen zijn er afwijkingsmogelijkheden benoemd. Voor standplaatsen wordt die afwijkingsmogelijkheid niet geboden in het Besluit militaire luchthavens. De maximaal toelaatbare geluidsbelasting van een standplaats die op het tijdstip van vaststelling van de geluidszone daarbinnen reeds aanwezig is of nog niet aanwezig is maar waarvoor de vergunning voor het bouwen is verleend is 40 Kosteneenheden. Het plangebied bevindt zich deels binnen de 35-40 Ke-contour. Het betreft uitsluitend een deel van locatie 3. Voor deze standplaats wordt in overleg getreden met het ministerie van Defensie. Ter bescherming van de belangen van defensie is de betreffende 35 Ke-contour opgenomen op de verbeelding van dit bestemmingsplan.

### 4.12.2 Andere beperkingen dan vanwege geluid

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

- een obstakelbeheergebied;
- een vogelbeheersgebied.

#### Het obstakelbeheergebied

Het obstakelbeheergebied is een samenstelling van verschillende obstakelvlakken:

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

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

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

Bestaande objecten met een grotere hoogte resulteren in restricties op het vliegen. Nieuwe strijdigheden met de maximaal toelaatbare hoogte zijn niet toegestaan. Ter waarborging van de bij de IHCS behorende hoogtebeperking is in het bestemmingsplan de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone – IHCS' opgenomen. Deze hoogtebeperkingen vormen geen belemmering voor de plaatsing van woonwagens (bestaande uit één bouwlaag) op de betreffende standplaatsen.

#### Het Instrument Landing System-gebied (ILS)

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

De hoogtebeperking van de ILS is er in eerste instantie niet op gericht bouwwerken hoger dan de genoemde hoogten bij de vlakken tegen te gaan, maar om een toetsing te laten plaatsvinden, zodat duidelijk is of de werking van het ILS zou worden verstoord. Nieuwe bouwplannen in het ILS-gebied moeten worden getoetst. In een bestemmingsplan kan een afwijkingsbevoegdheid worden opgenomen. Afhankelijk van de mate van verstoring kan het bevoegd gezag een omgevingsvergunning verlenen voor grotere hoogtes dan de toetswaarden. Hiervoor dient vooraf schriftelijk advies te zijn ingewonnen bij het Ministerie van Defensie. In dit bestemmingsplan is de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone – ILS' opgenomen ter waarborging van de bij de ILS behorende hoogtebeperking. Deze hoogtebeperkingen vormen geen belemmering voor de plaatsing van woonwagens (bestaande uit één bouwlaag) op de betreffende standplaatsen.

## **4.13 M.E.R.-BEOORDELINGSPLICHT**

Het maken van een milieueffectrapport is nodig bij de voorbereiding plannen en besluiten, die activiteiten mogelijk maken die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) staan de activiteiten benoemd waarvoor het maken van een milieueffectrapport verplicht is. In onderdeel D van de bijlage

het Besluit m.e.r. staan de activiteiten benoemd waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt: er moet worden beoordeeld of sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet uitgesloten kunnen worden moet een milieueffectrapport worden gemaakt. Kunnen belangrijke nadelige milieugevolgen wel uitgesloten worden, dan is het maken van een milieueffectrapport niet nodig.

Voor de activiteiten in onderdeel D gelden indicatieve drempelwaarden. Boven de drempelwaarden is een m.e.r.-beoordeling nodig. Beneden de drempelwaarden is voor deze activiteiten sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht. Deze vormvrije m.e.r.-beoordeling kan tot twee conclusies leiden:

1. Belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten: er is geen m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
2. Belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een milieueffectrapportage.

In het geval van het toevoegen van woningen kan sprake zijn van een activiteit als bedoeld in categorie 11.2, onderdeel D, van de bijlage bij het Besluit m.e.r., namelijk een stedelijk ontwikkelingsproject. Volgens jurisprudentie is de toevoeging van één woonwagenstandplaats echter niet aan te merken als stedelijke ontwikkeling, waardoor een verdere beoordeling niet aan de orde is.



## 5.0 JURIDISCHE ASPECTEN

### 5.1 INLEIDING

Een bestemmingsplan bestaat uit planregels, een verbeelding, vergezeld van een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De planregels regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden. In de toelichting is gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Het karakter van een partiële herziening is dat het bestemmingsplan waarvan wordt afgeweken in stand blijft, maar dat ten aanzien van de regels en/of de verbeelding wijzigingen plaatsvinden. Het gaat derhalve niet om een nieuwe bestemming maar om een herziening van de bestemming op onderdelen, zoals het wijzigen van de bouwregels, het toevoegen van een functie aan de bestemmingsomschrijving of het toevoegen of wijzigen van een aanduiding op de verbeelding.

Deze partiële herziening wijzigt uitsluitend de begrenzing van bestemmingen en aanduidingen op de (digitale) verbeelding. De regels van het 'moederplan' blijven ongewijzigd van kracht. Een partiële herziening is dus iets anders dan een 'postzegel' bestemmingsplan waarbij de geldende regeling, zowel verbeelding als regels, in zijn geheel verdwijnt in ruil voor het nieuwe bestemmingsplan.

#### **Algemene toelichting verbeelding**

Op de verbeelding wordt met lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn op de verbeelding met aanduidingen nadere regels aangegeven. De verbeelding is volgens IMRO 2012 (Informatiemodel Ruimtelijke Ordening) getekend. Dit is een eenduidige en technische methode voor het tekenen van kaarten. Hiermee wordt ruimtelijke informatie eenvoudig digitaal uitgewisseld met andere overheden en samenwerkingspartners. Verder maakt deze methode het mogelijk om het plan via internet te raadplegen. De digitale verbeelding is juridisch bindend.

#### **Algemene toelichting planregels**

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken, te weten:

- Hoofdstuk 1 (inleidende regels), met daarin een aantal regels die van belang zijn voor de toepassing en interpretatie van de regels in de overige hoofdstukken en de wijze van meten;
- Hoofdstuk 2 (bestemmingsregels), met daarin per bestemming onder meer bestemmingsregels, bouwregels en afwijkingsmogelijkheden;
- Hoofdstuk 3 (algemene regels), met daarin algemene afwijkings-, bouw-, gebruiks-, aanduidings-, afwijkings- en wijzigingsregels;
- Hoofdstuk 4 (overgangs- en slotregels), met daarin de overgangsregels en de slotregel.

## 6.0 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

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

## **7.0 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID**

### **7.1 VOOROVERLEG**

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening wordt het onderhavig bestemmingsplan aan de daarvoor in aanmerking komende instanties toegezonden. De inhoud van eventueel vooroverlegreacties worden te zijner tijd in deze paragraaf samengevat en beantwoord. De uitkomsten van het overleg worden verwerkt in het bestemmingsplan.

### **7.2 ONTWERP BESTEMMINGSPLAN**

Het ontwerpbestemmingsplan wordt ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimte ordening gedurende zes weken ter inzage gelegd, waarbij de gelegenheid wordt geboden tot het indienen van zienswijzen. De resultaten van deze procedure worden te zijner tijd in de toelichting verwerkt