

Ruimtelijke onderbouwing uitbreiding horecafunctie en vergroting  
bestemmingsvlak Rijtuigenmuseum Valkenswaard

## Chr. Van den Heuvel en Zn. Beheer B.V.

Molenstraat 195, 5554 TS, VALKENSWAARD

Jonkers Advies  
Adviseurs in Omgevingsrecht  
Weldsehei 4  
5508 WR Veldhoven  
040 255 48 77

Adviseur:  
M.A.M. Jonkers

Datum:  
13 januari 2020

Versie:  
2

Status:  
definitief

# Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Projectlocatie</b>	<b>7</b>
<b>3.</b>	<b>Huidig planologisch regime</b>	<b>10</b>
<b>4.</b>	<b>Het initiatief</b>	<b>11</b>
4.1.	Beschrijving huidige situatie.....	11
4.2.	Beschrijving gewenste situatie.....	12
4.2.1.	Creëren terrasfaciliteiten.....	12
4.2.3.	Inrichten ontvangstruimte voor groepen .....	14
4.2.4.	De uitbreiding van het bouwvlak voor de paardenstal.....	15
<b>5.</b>	<b>Toetsing aan beleid</b>	<b>17</b>
5.1.	Rijksbeleid.....	17
5.1.1.	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte .....	17
5.1.2.	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.....	18
5.1.3.	Ladder voor duurzame verstedelijking.....	18
5.2.	Provinciaal beleid .....	19
5.2.1.	Structuurvisie ruimtelijke ordening .....	19
5.2.2.	Omgevingsvisie Noord-Brabant .....	21
5.2.3.	Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant .....	22
5.3.	Gemeentelijk beleid .....	24
5.3.1.	Structuurvisie Valkenswaard .....	24
5.3.2.	Bestemmingsplan buitengebied.....	24
<b>6.</b>	<b>Ruimtelijke aspecten</b>	<b>26</b>
6.1.	De paardenstal.....	26
6.2.	Parkeren .....	26
<b>7.</b>	<b>Milieuaspecten</b>	<b>27</b>
7.1.	Bedrijven- en Milieuzonering.....	27
7.2.	Geluid.....	27
7.2.1.	Wegverkeerslawaaï.....	27
7.3.	Stikstofdepositie.....	28
<b>8.</b>	<b>Eindconclusie</b>	<b>30</b>

## Bijlagen:

- Tekening met situering terrassen
- Aerius-berekening



## 1. Inleiding

Chr. van den Heuvel & Zonen BV (en Chr. van den Heuvel & Zonen Beheer BV, hierna gezamenlijk te noemen: Van den Heuvel) is al meer dan 45 jaar een toonaangevend begrip in de mensport. Het bedrijf ontwikkelt, produceert, verkoopt en exporteert rijtuigen voor zowel de wedstrijdssport als voor recreatief gebruik. Topmenners van over de hele wereld vertrouwen op de producten van het bedrijf. Al verschillende jaren zijn wereldkampioenen IIsbrand Chardon en Boyd Exell succesvol met rijtuigen die in Valkenswaard zijn geproduceerd. Deze productielocatie is gevestigd op het adres Molenstraat 195. Naast de productie van nieuwe wagens heeft de familie van den Heuvel ook een uitgebreide verzameling historische rijtuigen en koetsen en daarbij behorende accessoires. Deze rijtuigen zijn afkomstig van over de gehele wereld en worden door Van den Heuvel op professionele wijze gerestaureerd en onderhouden. De familie Van den Heuvel is tientallen jaren doende geweest met de langgekoesterde wens om in Valkenswaard een rijtuigenmuseum te realiseren om daar de unieke collectie die in hun bezit is, tentoon te stellen. Die wens is uiteindelijk uitgekomen en in de periode 2011 tot 2015 is op het adres Molenstraat 200-202 het Rijtuigenmuseum Valkenswaard gebouwd. Het gebouw waarin het rijtuigenmuseum is ondergebracht, is op de onderstaande foto zichtbaar.



Figuur 1 beeld op het museum vanaf de toegangsweg

Het bestaat uit een traditioneel gebouwde schuur waarin, deels in twee verdiepingen, de rijtuigen en accessoires worden tentoongesteld. Op de foto boven is aan de linkerzijde nog juist zichtbaar het andere gebouw dat ook deel uitmaakt van het museum. Daarin is de bedrijfswoning opgenomen, alsmede een horecagedeelte. Dat horecagedeelte is, onder meer vanwege de daarmee verband houdende investeringen, nog niet gerealiseerd en thans nog in ruwbouwstaat. De horeca-activiteiten die thans nog in beperkte mate plaatsvinden, worden nu uitgevoerd in het achterste deel van het gebouw waarin de rijtuigen zijn uitgestald. De bedoeling is overigens dat die activiteit ook daar blijft gehandhaafd.

Het museum is intussen ongeveer 4,5 jaar geopend en de ervaringen tot nu toe hebben laten zien dat aanpassingen in de bedrijfsvoering noodzakelijk zijn om een kostendekkende exploitatie van een en ander mogelijk te maken en ook op de langere termijn de unieke collectie te kunnen blijven showen aan een breed publiek.

Op grond van de geldende regels in het bestemmingsplan is thans slechts een beperkte (ondergeschikte) horecafunctie toegestaan in het museum. Van den Heuvel wil graag die horecafunctie verder uitbreiden, zodat daarmee minimaal een kostendekkende exploitatie van het museum, in combinatie met een ruimere openstelling, haalbaar wordt. Op dit moment is de exploitatie van het museum nog fors verliesgevend.

Daarnaast bestaat de behoefte om, naast het bestaande parkeerterrein van het museum, te komen tot de bouw van een paardenstal ten behoeve van de incidentele huisvesting van enkele paarden. Die paardenstal zal enerzijds worden benut om bezoekers van het museum die met een paard (en/of koets) het museum bezoeken een ruimte te bieden hun paard daar te stallen en te verzorgen. Anderzijds kan die worden benut in de vorm van een bed & stal. De bedoeling daarvan is dan om op de begane grond 4 tot 6 paarden te stallen die dan een nacht kunnen overblijven. De koetsiers/grooms/ruiters kunnen dan overnachten in een slaapvoorziening die op de 1<sup>e</sup> verdieping van die stal wordt ondergebracht.

De gemeente heeft de bereidheid uitgesproken om mee te werken aan deze bouwkundige initiatieven.

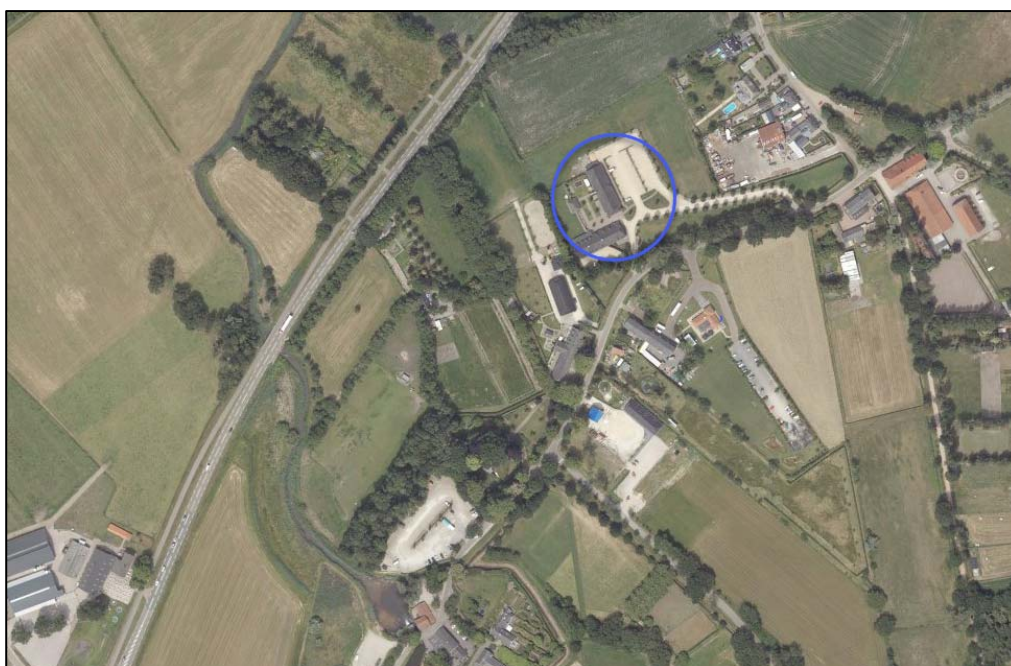
Zij is thans doende met een actualisatie van het geldende bestemmingsplan Buitengebied. Dit initiatief wordt daarin opgenomen. Deze onderbouwing is bedoeld als nadere motivering van dat initiatief en zal als bijlage bij de toelichting onderdeel uitmaken van dat plan.



Figuur 2 De presentatie van het Rijtuigenmuseum aan de Molenstraat

## 2. Projectlocatie

Het perceel Molenstraat 200-202 is gesitueerd in het buitengebied van Valkenswaard op de toegang naar de Malpie en de Venbergse Molen. Op de onderstaande luchtfoto is de locatie met een blauwe cirkel aangeduid.



Figuur 3 overzicht omgeving projectlocatie

De ligging van het museum is optimaal ten opzichte van de toegang naar de Natuurpoort de Malpie. Omdat de Molenstraat direct is aangesloten op de rondweg Valkenswaard is ook de ontsluiting naar het regionale wegennet kwalitatief goed.

Brabantse Natuurpoorten zijn enkele jaren geleden tot ontwikkeling gekomen en zijn dé startpunten voor een fiets- of wandeltocht door de Brabantse natuur. Natuurpoorten zijn gelegen aan prachtige natuurgebieden door de hele provincie. Er is in de nabijheid altijd een horecapunt, leuke fiets- en wandelroutes, voldoende parkeergelegenheid en informatie over de natuur en de routes. Het netwerk van Brabantse Natuurpoorten is een initiatief van de provincie Noord-Brabant.

In totaal zijn intussen in Brabant 30 van de 35 natuurpoorten tot ontwikkeling gekomen. Binnen een natuurpoort is sprake van samenwerking tussen provincie, gemeenten, Staatsbosbeheer, Waterschappen, Brabant Landschap, de Nationale parken en particuliere ondernemers.

De Natuurpoort De Malpie is gelegen aan de rand van natuurgebied De Malpie en dit is hét startpunt voor een heerlijke fiets-, wandel- of kanotocht. Het café-restaurant van de Venbergse Molen is gesitueerd in het voormalige molenhuis. Verderop in de straat, recht

tegenover het Rijtuigenmuseum, is Rofra gevestigd dat zich richt op kanoverhuur en andere actieve (buiten)bezigheden.

Het Rijtuigenmuseum Valkenswaard biedt een prachtige collectie antieke rijtuigen en is een unieke toevoeging aan deze Natuurpoort. Deze samenvoeging van functies biedt de toerist een unieke mogelijkheid om gedurende langere tijd in Valkenswaard te vertoeven.

Het museum beschikt over een eigen parkeerterrein dat helemaal in stijl van het museum is aangelegd en 50 plaatsen telt.



Figuur 4 zicht op het parkeerterrein vanaf de Molenstraat

Daarnaast is direct naast dat parkeerterrein een weiland aanwezig dat dienstdoet als overloop parkeerterrein. Op de onderstaande foto is dat te zien. Dat weiland biedt ruimte aan ruim 200 parkeerplaatsen. Omdat parkeren een onderdeel is van de bestemmingsomschrijving “Maatschappelijk” (of in het nieuwe plan “Cultuur en ontspanning” geheten) past dat gebruik rechtstreeks in het bestemmingsplan. Dat geldt zowel voor het feitelijke parkeerterrein als voor weiland dat als overloopterrein fungeert.

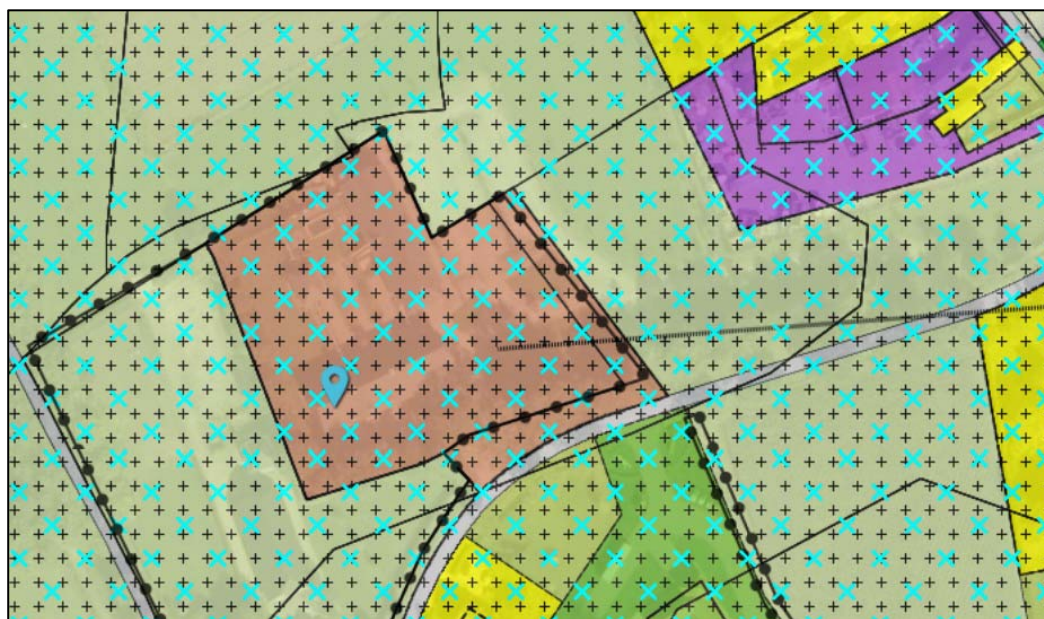




Figuur 5 het weiland naast het parkeerterrein dat dienstdoet als overloop parkeerterrein

### 3. Huidig planologisch regime

Het perceel waarop dit verzoek betrekking heeft, is gelegen in het plangebied van bestemmingsplan Buitengebied van Valkenswaard. Het perceel heeft daarin thans de bestemming “Maatschappelijk”. Hierbij is de uitsnede opgenomen van de verbeelding.



Figuur 6 uitsnede verbeelding

De als zodanig aangewezen gronden zijn onder meer bestemd voor maatschappelijke voorzieningen. Maatschappelijke voorzieningen zijn in het plan gedefinieerd als: *educatieve, medische, paramedische, sociaal-medische, sociaal-culturele en levensbeschouwelijke voorzieningen, waaronder begrepen een peuterspeelzaal, kinderdagverblijf, voorzieningen ten behoeve van sportieve recreatie en voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening, alsook ondergeschikte detailhandel en horeca ten dienste van deze voorzieningen.*

Binnen die bestemming past derhalve het museum met (ondergeschikte) horeca ten dienste van die voorziening.

Relevant daarbij is dat in het bestemmingsplan geen definitie is opgenomen van het begrip “ondergeschikte horeca”. In die zin is er voor de horeca-activiteit geen beperking in absolute zin opgenomen. Zo lang de horeca ten dienste van, in dit geval het museum is, past die binnen het geldende bestemmingsplan.

## 4. Het initiatief

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de huidige en de gewenste situatie op de projectlocatie. Eerst wordt ingegaan op de huidige situatie van het museum en daarna zal de gewenste situatie nader worden beschreven.

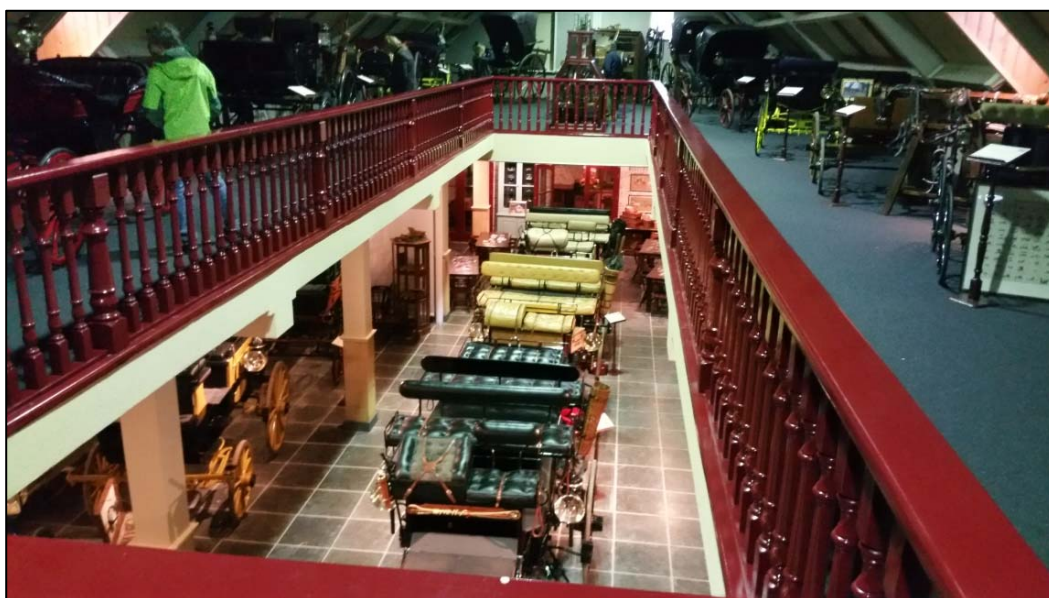
### 4.1. Beschrijving huidige situatie

Zoals aangegeven is het museum intussen gerealiseerd en ongeveer 4,5 jaar in bedrijf. Op dit moment is het museum vaak nog op afspraak geopend, waarbij het met name gaat om het ontvangen van groepen (vanaf ongeveer 20 personen) in de periode van april tot en met oktober. Deze groepen krijgen dan onder begeleiding van een gids een rondgang door het museum aangeboden, waarbij een toelichting wordt gegeven bij de uitgestalde rijtuigen. Daarbij wordt ook kennis overgedragen over de rol van het rijtuig in de samenleving van vroeger.

Intussen hebben bezoekers uit ruim 20 landen over de wereld het museum aangedaan. De gemiddelde openstelling gedurende de afgelopen periode was ongeveer 15 uur per week.

In het achterste deel van het museum is nu een gedeelte ingericht als horecafunctie waar gasten wat kunnen drinken. Daar worden nu ook de groepen in traditionele stijl ontvangen. Voor de individuele bezoeker en de passant is het museum nu nog niet goed gefaciliteerd. Dat houdt verband met het feit dat de factor arbeid een te kostbare component is om het museum de gehele dag open te houden, opdat passanten vrijelijk kunnen binnenlopen. De horecafunctie is thans nog beperkt van opzet. Uiteraard houdt dat direct verband met de huidige exploitatie van het museum.

Op de onderstaande foto wordt een kijkje gegeven op het interieur van het museum.



Figuur 7 interieur van het museum met achterin de horecafunctie

Voor wat betreft de huidige situatie in de omgeving valt waar te nemen dat ook de Natuurpoort nog niet voldoet aan de verwachtingen van de bezoekende toerist. De horecafunctie binnen de Natuurpoort is matig ontwikkeld, hetgeen onder meer veroorzaakt wordt doordat een specifiek restaurantfunctie thans niet tot de aanwezige faciliteiten behoort. Ook de terrascapaciteit is thans beperkt tot alleen de locatie van de Venbergse Molen en (intussen) ook voor een deel bij Rofra. Een verdere ontwikkeling van de mogelijkheden binnen het Rijtuigenmuseum heeft uiteraard ook een positief effect op de ontwikkeling van de Natuurpoort als totaliteit.

## 4.2. Beschrijving gewenste situatie

Het oogmerk van Van den Heuvel is om te komen tot een veel ruimere openstelling van het museum om daarmee ook de passanten en de individuele bezoekers van de Natuurpoort De Malpie te kunnen trekken. De attractiviteit van en het aanbod in het gebied is zodanig dat de bezoekers er feitelijk al zijn, maar dat de kwaliteit van de dienstverlening en het aanbod aanmerkelijk kan worden verbeterd, hetgeen ook een positief effect zal hebben op de bezoekersaantallen. Ze behoeven slechts geïnteresseerd te worden om een kijkje te nemen in het museum, eventueel als onderdeel van een totaalbezoek aan het gebied. De entreprijs voor het museum moet zodanig zijn dat dit geen barrière gaat vormen voor een bezoek. Van alleen de omzet uit de tickets kan het museum die ruimere openstelling echter niet faciliteren. Dat houdt ook verband met het feit dat er een bepaalde vorm van toezicht moet zijn tijdens de openstelling om de kostbare verzameling te bewaren/bewaken. Er moet derhalve een verdienmodel worden gevonden die extra inkomsten genereert om de doelstelling te kunnen realiseren. Die kan gevonden worden door de huidige beperkte horecafaciliteit verder uit te breiden en te professionaliseren en door meer horecafaciliteiten te gaan aanbieden in en rond het museum. Behalve een direct voordeel voor de verdere ontwikkeling van het rijtuigenmuseum biedt dat ook een basis voor de verdere kwalitatieve en kwantitatieve ontwikkeling van de Natuurpoort. Daarvoor zijn verschillende plannen en ideeën ontwikkeld. Deze zullen hierna nader worden toegelicht.

### 4.2.1. Creëren terrasfaciliteiten

Allereerst zal de binnenplaats, zoals die op de onderstaande foto is weergegeven, deels worden ingericht als buitenterras. Vanaf dat terras, dat geheel is ommuurd en derhalve een zeer aantrekkelijke plaats is om te verpozen, is ook het museum toegankelijk. De bedoeling is om daar, verdeeld over 7 kleinere terrassen, in totaal 170 m<sup>2</sup> daartoe in gebruik te nemen. Die locatie leent zich tevens bij uitstek om daarop bij goed weer grotere groepen te ontvangen.



Figuur 8 beeld op de binnenplaats waar een terras wordt gerealiseerd

Omdat dit terras door de ligging op de binnenplaats niet direct zichtbaar is vanaf de weg, zal aan de voorzijde en de zijkant van het gebouw ook een tweetal kleine terrassen worden ingericht (van 32 m<sup>2</sup> respectievelijk 48 m<sup>2</sup>) die deels ook als trekker moeten fungeren voor de voorbijgangers. Dat zal er immers voor zorgen dat het publiek vanaf de weg ziet dat er ook werkelijk iets te beleven valt en daardoor zullen ze de locatie sneller bezoeken. Zie voor de locatie figuur 9 alsmede de tekening in bijlage 1 waar de locatie van de terrassen is aangeduid. In totaliteit gaat het derhalve om ongeveer 250 m<sup>2</sup> aan terrasfaciliteiten.



Figuur 9 zicht op de locatie voor de toegang van het beoogde restaurant met terras aan de voorzijde

#### 4.2.2. Toevoegen restaurantfunctie

Vervolgens is het de bedoeling om het rechtergedeelte van het voorste gebouw in te richten voor horeca. Op figuur 9 is dat zichtbaar, waarbij de toegang is gedacht achter de, in die foto openstaande, staldeuren.

Het idee is ontstaan om aldaar op de begane grond een restaurantfunctie onder te brengen in traditioneel Engelse stijl en daarmee ook zeer goed passend bij de functie van het museum. De oppervlakte van dat restaurant zal ongeveer 100 m<sup>2</sup> bedragen, exclusief voorzieningen als keuken, toiletten en dergelijke. Het toevoegen van een horecafaciliteit in de vorm van een restaurant is een uitermate passende toevoeging aan de Natuurpoort De Malpie.

Op dit moment is er binnen de Natuurpoort geen kwalitatieve voorziening aanwezig om een hapje te kunnen eten. De Venbergse Molen levert slechts een beperkte dienstverlening. Onderzoeken wijzen uit dat de bezoeker een hoger niveau van dienstverlening zeer op prijs stelt.

Bezoekers van de Natuurpoort kunnen in de nieuwe situatie dan 's-morgens hun auto parkeren op het parkeerterrein bij het museum, ter plaatse op het terras een kopje koffie drinken en, na een bezoek aan het museum en een tijdlang verpozen in de natuur, aan het einde van de dag een hapje eten in het restaurant. Uiteraard zal het ook mogelijk zijn aldaar de lunch te gebruiken en voor de vroege vogels tevens een ontbijt te serveren. Aldus wordt die horecafunctie een combinatie van het verstrekken van spijzen en het nuttigen van een drankje met een ruime openstelling (uiteraard mede afhankelijk van het seizoen). Een specifieke barfunctie wordt echter nadrukkelijk niet beoogd; de nadruk zal liggen op een combinatie van eten en drinken.

In de huidige situatie blijkt uit signalen dat de bezoekers aan de Malpie aan het einde van de middag huiswaarts keren en meestal niet het centrum van Valkenswaard aandoen voor bijvoorbeeld het nuttigen van een maaltijd of het drinken van een speciaal biertje. De horecalocatie Venbergse Watermolen wordt thans bezocht voor een drankje en een kop koffie, maar biedt geen keukenfaciliteit en kent bovendien een beperkte openstelling en dito dienstverlening. Als voorbeeld kan gelden dat aldaar het terras self-service is. In die zin is het dus zo dat de voorgenomen horecavoorziening met daarbij de terrassen, onder meer vanwege de combinatie met het museum, juist meer bezoek zal aantrekken in het gebied en geen concurrentie met de bestaande horecavoorzieningen hoeft te geven. Door binnen de grenzen van de Natuurpoort een dergelijke faciliteit aan te bieden, wordt het ook mogelijk de bezoeker langer binnen de grenzen van het Valkenswaardse te houden. Daarnaast is het zo dat een restaurantfunctie bij het museum ook een waardevolle toevoeging is. De entourage is bij uitstek geschikt voor het realiseren van een sfeervolle plek om een hapje te eten.

#### 4.2.3. Inrichten ontvangstruimte voor groepen

Tot slot zal de ruimte boven het restaurant, op de verdieping, worden ingericht voor het ontvangen van grotere groepen. Dat kunnen grotere groepen zijn die het museum bezoeken, en daar een kopje koffie en de lunch gebruiken. Maar daarnaast is het ook de bedoeling om die ruimte te benutten voor educatie-activiteiten, vergaderingen en het ontvangen van grotere groepen, niet direct verband houdende met de activiteiten van het museum, waarbij het houden van familie en bedrijfsvieringen voorstelbaar is. Die activiteiten zijn thans al toegelaten echter slechts voor zover die ondergeschikt zijn aan de maatschappelijke functie. Een wat ruimere omschrijving van die mogelijkheden biedt het

museum een beter ontwikkeldraagvlak. Die ruimte heeft een oppervlakte van ongeveer 200 m<sup>2</sup>.

Deze voorzieningen als totaliteit leveren een wezenlijke bijdrage aan de ontwikkeling van de Natuurpoort en versterken het totaalaanbod daarbinnen en bieden de mogelijkheid om door een ruimere openstelling, ook voor de individuele bezoeker, het Rijtuigenmuseum en daarmee Valkenswaard (ook) internationaal op de kaart te zetten.

Het grote voordeel voor het museum is dat op die wijze, in combinatie met die horecafaciliteiten, het toezicht op het museum kan worden vormgegeven. Het zorgt er bovendien voor dat er meer publiek op de locatie komt die vervolgens kennis kunnen maken met de mooie omgeving van Valkenswaard in het algemeen en de Natuurpoort in het bijzonder. Dat biedt dan de mogelijkheid om ruimere openstellingstijden voor het museum aan te bieden. Immers de horecatak kan dan bijdragen aan de exploitatie van het museum, aangezien die medewerkers zowel de horecavoorziening kunnen faciliteren als toezicht uitoefenen op de collectie in het museum. Onderdeel van de plannen is ook om bezoekers via een combi-aanbod zowel de horeca als het museum te laten bezoeken, doch ook de bezoeker die niet het museum wenst te bezoeken willen we graag faciliteren.

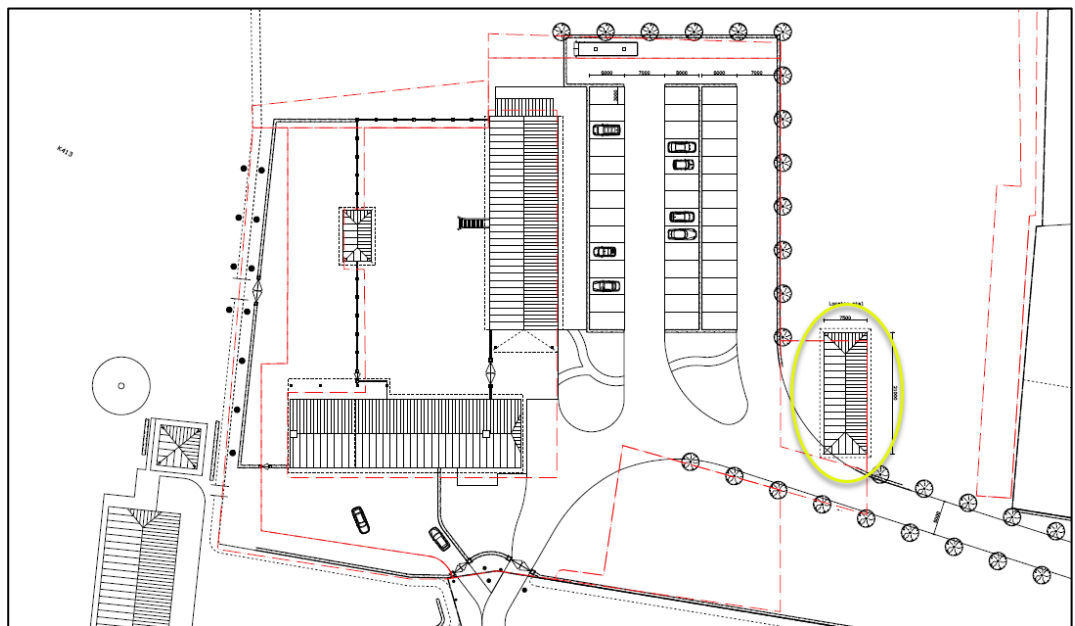
#### 4.2.4. De uitbreiding van het bouwvlak voor de paardenstal

In de loop der tijd is de behoefte ontstaan om bij het parkeerterrein van het rijtuigmuseum een stal voor bezoekers met paarden en rijtuigen te maken. Die stal is bedoeld voor bezoekers die met paard komen (eventueel aangespannen) en waar de paarden dan tijdelijk kunnen worden ondergebracht als de ruiters het museum bezoeken. Daarnaast kan die ruimte dan ook worden gebruikt voor een specifieke bed & breakfast in de vorm van een bed & stal. Bezoekers kunnen dan met hun paard aldaar een nachtje verblijven waarbij het paard kan worden verzorgd en zij zelf kunnen slapen op de verdieping van de stal. De bedoeling is om daar een faciliteit te creëren voor maximaal 6 personen.

De stal is derhalve niet bedoeld als een voorziening waar permanent paarden worden gestald.

Het is de bedoeling dat de stal wordt opgebouwd uit onderdelen van een Engelse brouwerij stal. Uitgaande van een maximaal toegestane bebouwing binnen het bouwvlak van het museum van 1265 m<sup>2</sup> resteert er thans nog 180 m<sup>2</sup> te bebouwen. Dat kan worden benut voor de realisering van deze stal.

De meest logische locatie daarvoor is een locatie nabij het parkeerterrein. Daartoe wordt op de verbeelding een apart bouwvlak opgenomen met een bij het beoogde gebruik passende aanduiding. De stal& bedfunctie zou planologisch kunnen worden geregeld via een passende aanduiding dan wel een binnenplanse afwijkingmogelijkheid.



Figuur 10 globale ligging van de beoogde paardenstal



## 5. Toetsing aan beleid

Het beleidskader wordt op een drietal niveaus kort beschreven. Op rijksniveau omvat het beleid algemene beleidsuitgangspunten ten behoeve van zorgvuldig ruimtegebruik en functiemenging. De beschreven uitgangspunten zullen op het niveau van dit project weinig concrete invloed hebben. Op provinciaal en gemeentelijk niveau is sprake van meer concrete beleidsuitgangspunten, waaraan voorliggende project getoetst is.

### 5.1. Rijksbeleid

#### 5.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. In de structuurvisie schetst het Rijk de ambities voor concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tot 2040 (lange termijn) en doelen, belangen en opgaven tot 2028 (middellange termijn).

De centrale visie wordt uiteengezet in drie hoofddoelstellingen voor de middellange termijn (2028), namelijk 'concurrerend, bereikbaar en leefbaar & veilig'. Voor de drie Rijksdoelen zijn de onderwerpen van nationaal belang benoemd waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De drie hoofddoelstellingen en dertien nationale belangen zijn:

1. Concurrerend = Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economisch structuur van Nederland. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
  - Nationaal belang 1: een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
  - Nationaal belang 2: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
  - Nationaal belang 3: Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
  - Nationaal belang 4: Efficiënt gebruik van de ondergrond;
2. Bereikbaar = Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat. Hiervoor zijn de volgende nationale belangen benoemd:
  - Nationaal belang 5: Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
  - Nationaal belang 6: Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor- en vaarweg;
  - Nationaal belang 7: Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor- en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;

3. Leefbaar & veilig = Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn:
  - Nationaal belang 8: Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
  - Nationaal belang 9: Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwater-voorziening en klimaatbestendige stedelijke (her) ontwikkeling;
  - Nationaal belang 10: Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
  - Nationaal belang 11: Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
  - Nationaal belang 12: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;

De Rijksverantwoordelijkheid voor het systeem van goede ruimtelijke ordening is zonder hoofddoelstelling, als afzonderlijk belang opgenomen:

- Nationaal belang 13: Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

#### *Toetsing initiatief*

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte zijn alleen uitspraken opgenomen die een specifiek nationaal ruimtelijk belang dienen of die zorgen voor een gegarandeerde basiskwaliteit voor alle bewoners van Nederland. Met de ontwikkelingen binnen het projectgebied zijn geen nationale belangen gemoeid.

### 5.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken uit het SVIR. Het gaat onder meer om nationale belangen als Rijksvaarwegen, defensie, Natuurnetwerk Nederland (voorheen de ecologische hoofdstructuur), erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en primaire waterkeringen.

Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Ten aanzien van de begrenzing van de NNN is bepaald dat niet het rijk, maar de provincies die grenzen (nader) bepalen.

#### *Toetsing initiatief*

In het Barro zijn geen regels opgenomen die van belang zijn voor het onderhavige projectgebied.

### 5.1.3. Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is de 'Ladder voor duurzame verstedelijking' toegevoegd aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Op 1 juli 2017 is een wijziging van het Bro in werking getreden, waarbij de Ladder voor duurzame verstedelijking is aangepast. De (gewijzigde) Ladder is in artikel 3.1.6 lid 2 Bro vastgelegd en luidt als volgt: *De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de*

*behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.* Het doel dat hiermee wordt beoogd, is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het bewerkstelligen van een goede ruimtelijke ordening, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd. Een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet daarom altijd worden afgewogen en gemotiveerd. Daarbij moet een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan de betreffende ontwikkeling. Indien de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk wordt gemaakt, dient te worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied wordt voorzien.

Wat onder 'stedelijke ontwikkeling' en 'bestaand stedelijk gebied' wordt verstaan is in het Bro opgenomen en verder uitgekristalliseerd in jurisprudentie. Een stedelijke ontwikkeling is volgens het Bro 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Onder 'bestaand stedelijk gebied' verstaat het Bro een 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

#### *Toetsing initiatief:*

Het plan voorziet in de mogelijkheid tot het beperkt uitbreiden van de reeds bestaande horecafunctie en een geringe uitbreiding van het bouwvlak. Uit de jurisprudentie volgt dat een dergelijke beperkte uitbreiding niet is gekwalificeerd als een woningbouwlocatie of een andere stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid aanhef en onder i, van het Bro, waardoor de ladder daarop niet van toepassing is. De conclusie daaruit is dat de ladder voor duurzame verstedelijking niet hoeft te worden toegepast

## 5.2. Provinciaal beleid

In deze paragraaf wordt aandacht besteed aan het provinciaal beleid, voor zover dat relevant is voor het initiatief.

### 5.2.1. Structuurvisie ruimtelijke ordening

De Structuurvisie Ruimtelijke Ordening is op 1 oktober 2010 vastgesteld en op 1 januari 2011 in werking getreden. In de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening geeft de provincie aan hoe zij omgaat met de ruimtelijke opgave voor de periode tot 2025, met een doorkijk naar 2040. Op 19 maart 2014 is de Structuurvisie ruimtelijke ordening 2014 in werking getreden. Deze structuurvisie is een actualisatie van de visie die in 2010 werd vastgesteld. Belangrijke beleidswijzigingen hebben betrekking op de realisatie van natuur en de transitie naar zorgvuldige veehouderij in Brabant. De Structuurvisie beschrijft een aantal trends en ontwikkelingen die ruimtelijke keuzes op provinciaal niveau vergen. Deze zijn:

- ruimtelijke kwaliteit staat onder druk;
- veranderend klimaat;
- achteruitgang biodiversiteit;

- veranderend landelijk gebied;
- toenemende behoefte aan duurzame energie;
- toenemende concurrentie tussen economische regio's;
- afnemende bevolkingsgroei;
- toename mobiliteit.

De provincie kiest voor een ontwikkeling waarin de kwaliteiten van de provincie sturend zijn bij de ruimtelijke belangen en keuzes die de komende jaren op de provincie afkomen. De ruimtelijke belangen en keuzes zijn in vier ruimtelijke structuren geordend. Binnen deze structuren worden de belangrijkste maatschappelijke ontwikkelingen opgevangen. De vier structuren zijn:

- de groenblauwe structuur;
- de agrarische structuur;
- de stedelijke structuur;
- de infrastructuur.



Figuur 11 Uitsnede Structurenkaart

#### *Structuur groenblauw*

De groenblauwe structuur omvat de samenhangende gebieden in Noord-Brabant, waaronder de ecologische hoofdstructuur, waar natuur- en waterfuncties behouden en ontwikkeld worden. De structuur bestaat voornamelijk uit beken en andere waterlopen en uit bos- en natuurgebieden. Daarnaast liggen ook gebieden met een andere functie (zoals agrarisch of recreatie) binnen de groenblauwe structuur, als die gebieden van belang zijn voor de natuur- en waterfuncties. Behoud en ontwikkeling van natuurwaarden in én buiten natuurgebieden is hier belangrijk. Daarnaast biedt de groenblauwe structuur ruimte aan een natuurlijk en robuust watersysteem. Niet alleen voor een goed waterbeheer (waaronder hoogwaterbescherming en waterberging) maar ook voor de ontwikkeling van de natuur.

De gebieden in de groenblauwe structuur versterken de identiteit van de verschillende landschappen in Noord-Brabant. Daarom wil de provincie de natuurlijke basis en de landschappelijke contrasten versterken en ontwikkelen.

#### *Toetsing initiatief*

Het initiatief richt zich op bestaande bebouwing met een kleine uitbreiding daarvan en ziet voor een deel een geringe uitbreiding van de gebruiksmogelijkheid van reeds aanwezige bebouwing. Het voorgenomen plan past binnen de visie voor dit gebied.

### 5.2.2. Omgevingsvisie Noord-Brabant

De omgevingsvisie is in december 2018 in werking getreden. Deze omgevingsvisie sorteert voor op de aanstaande Omgevingswet, die vermoedelijk per 2021 in werking zal treden. De omgevingsvisie heeft een wettelijke basis in het omgevingsrecht (komende Omgevingswet) en vervangt uiteindelijk de strategische elementen van huidige provinciale plannen, zoals de structuurvisie, het verkeers- en vervoersplan, het milieu- en waterplan en de natuurvisie. De provincie geeft in de omgevingsvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid van nu tot 2050. Zij gaat daarbij in op 3 hoofdpunten, die alle zijn onderverdeeld in 4 onderdelen. De hoofdpunten met de onder hangende speerpunten zijn:

- Mens en leefomgeving
  - o Gezonde leefomgeving
  - o Klimaatadaptie
  - o Veilige leefomgeving
  - o Omgevingskwaliteit
- Welvaart en bereikbaarheid
  - o Welvaart en welbevinden
  - o Bereikbaarheid
  - o Vestigingsklimaat
  - o Landbouw en voedsel
- Natuur en historisch kapitaal
  - o Bodem en water
  - o Biodiversiteit en natuurkwaliteit
  - o Emissies, energie en grondstoffen
  - o Erfgoed en cultuurhistorie

De provincie gaat in op de huidige stand van zaken van de betreffende punten en geeft dan haar visie op de duurzame ontwikkeling en verbetering van die punten voor de toekomst. Ook wordt een algemene toekomstvisie gegeven. Nieuwe ontwikkelingen moeten bijdragen aan de kracht en identiteit van Noord-Brabant.

Met aandacht voor sterke regionale economische clusters, (inter-)nationale bereikbaarheid, knooppuntontwikkeling (zowel in de centra als aan de randen van de steden).

De provincie vindt het belangrijk dat er in Noord-Brabant verschil blijft tussen de steden en de kernen in het landelijk gebied. De provincie wil dat er verschillende kwaliteiten worden ontwikkeld voor wonen en werken rond de steden en in het landelijk gebied. In het landelijk gebied bieden vitale kernen landelijke en meer kleinschalige woon- en werkmilieus. Ontwikkelingen voor wonen, werken en voorzieningen zijn gericht op de eigen behoefte.

#### *Toetsing initiatief*

Het initiatief richt zich op een geringe wijziging van het gebruik dat van bestaande bebouwing wordt gemaakt en ziet voor een deel op een geringe uitbreiding van het bouwvlak. Dat is in overeenstemming met de doelstelling van de visie.

### 5.2.3. Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant

De Interim omgevingsverordening is vastgesteld door Provinciale Staten op 25 oktober 2019 en vervangt een aantal provinciale verordeningen:

- Provinciale milieuverordening;
- Verordening natuurbescherming;
- Verordening ontgrondingen;
- Verordening ruimte;
- Verordening water
- Verordening wegen.

Om straks klaar te zijn als de Omgevingswet in werking treedt, heeft de provincie eerst een Interim omgevingsverordening vastgesteld. Het is een 'Interim' omgevingsverordening om zo te benadrukken dat dit een tussenstap is naar de 'definitieve' omgevingsverordening gebaseerd op de Omgevingswet. De Interim omgevingsverordening is gebaseerd op de huidige wetgeving en moet aan de wettelijke bepalingen van die wetgeving voldoen. Dat betekent dat nieuwe mogelijkheden uit de Omgevingswet nog niet zijn verwerkt. Er is wel zo veel als mogelijk aansluiting gezocht bij de Omgevingswet. Deze Interim omgevingsverordening voegt de bestaande regels over de fysieke leefomgeving zoveel mogelijk samen in één verordening en is beleidsneutraal. Alleen aanpassingen die nodig zijn vanwege de samenvoeging of vanwege al vastgesteld beleid, zoals de omgevingsvisie, worden meegenomen.

In de Interim omgevingsverordening staan regels voor burgers en bedrijven (de zogenaamde rechtstreeks werkende regels voor activiteiten) en regels voor bestuursorganen. Dit zijn de zogenaamde instructieregels. Met deze regels kan de provincie een opdracht geven aan gemeenten over onderwerpen die zij in het bestemmingsplan moeten opnemen of aan het waterschap over de manier waarop ze hun taken uitvoeren.

Binnen het plangebied zijn voor de voorgenomen ontwikkeling geen relevante rechtstreeks werkende regels van toepassing.



Figuur 12 afdruk van kaart bij Interim omgevingsverordening

Het plangebied is geheel gelegen binnen het landelijk gebied. De verordening bepaalt in artikel 3.71 dat een bestemmingsplan voor Landelijk gebied regels bevat voor een bestaande niet-agrarische functie die:

- a. de bestaande planologische gebruiksactiviteit vastleggen;
- b. een toename van de gebruiksoppervlakte voor mestbewerking uitsluiten;
- c. kunnen voorzien in een redelijke uitbreiding, als dat past binnen de gewenste ontwikkelingsrichting van het gebied waarbij de volgende aspecten zijn betrokken:
  1. een gebiedsgerichte benadering welke activiteiten en functies passen in de omgeving;
  2. welke effecten de mogelijke ontwikkeling heeft op andere aspecten, waaronder mobiliteit, agrarische ontwikkeling, leefbaarheid en leegstand elders;
  3. hoe de uitbreiding bijdraagt aan het versterken van de omgevingskwaliteit, waaronder een bijdrage aan de sloop van overtollig en leegstaand vastgoed in het Landelijk gebied.

#### *Toetsing initiatief*

Het initiatief bestaat uit een beperkte uitbreiding van het bouwvlak ten behoeve van de ondersteuning van een reeds bestaande functie. De geringe uitbreiding van de horeca-activiteit past volledig bij de recreatieve functies zoals die in dit gebied worden nagestreefd en draagt bij aan het succes van de Natuurpoort. Het initiatief past daarmee volledig binnen de verordening.

## 5.3. Gemeentelijk beleid

In deze paragraaf komt het beleid op gemeentelijk niveau aan de orde voor zover dat relevant is voor het initiatief.

### 5.3.1. Structuurvisie Valkenswaard

De 'Structuurvisie Valkenswaard' is vastgesteld in juli 2012. De visie bestaat uit twee delen. Deel A geeft een ruimtelijk toetsingskader en een visie op hoofdlijnen voor de lange termijn en deel B betreft een functioneel programma en een uitvoeringsplan voor de korte (en middellange) termijn. De toekomstvisie geeft een doorkijk naar 2030 voor de thema's bestuur, wonen, werken, vrije tijd en welzijn. Deze worden apart, maar ook in onderlinge samenhang gezien. Wat betreft het onderdeel recreatie en toerisme is als ambitie beschreven dat Valkenswaard zich wil profileren als een toeristisch-recreatieve gemeente. Dit betekent een versterking van het huidige aanbod en een toename in het totaal aanbod. Met name in het buitengebied zal worden gezocht naar het bieden van ruimte voor toeristisch-recreatieve bedrijven. Door de vestiging van bepaalde voorzieningen worden toeristen en recreanten aangetrokken die vervolgens een positieve werking hebben op de andere bedrijven die zich richten op die doelgroep.

Gezien de al aanwezige kwaliteiten en toenemende aandacht voor en besteding van middelen in de vrijetijdsector ligt hier een belangrijke economische kans voor Valkenswaard. Ook in relatie tot de ontwikkelingen binnen Brainport Zuidoost-Brabant, waarbij er aangesloten kan worden bij aantrekkelijke, innovatieve en ecologisch verantwoord openstellen van natuurgebieden. Bovendien schept de toeristisch-recreatieve sector relatief veel werkgelegenheid door het arbeidsintensieve karakter van de werkprocessen.

#### *Toetsing initiatief*

De doorontwikkeling van het museum in de vorm van het bieden van aanvullende horeca-activiteiten en de paardenstal past volledig binnen de structuurvisie.

### 5.3.2. Bestemmingsplan buitengebied

Het huidige bestemmingsplan geeft voor de locatie een maatschappelijke bestemming, waarbinnen horeca op zich is toegestaan, maar ongeschikt aan de functie, in dit geval het museum. Hoewel de begrenzing van de ongeschiktheid niet is aangegeven in dat bestemmingsplan, zou de conclusie kunnen worden getrokken dat een uitgebreide horecafunctie zoals hiervóór omschreven, niet (geheel) past in het bestemmingsplan. Dit geldt dan vooral voor de restaurantfunctie en het ontvangen van groepen, los van het museum. Een aanpassing van het bestemmingsplan is daarom noodzakelijk om het initiatief te kunnen realiseren.

De gemeenteraad heeft in maart 2016 de Nota van uitgangspunten voor het nieuwe bestemmingsplan Buitengebied vastgesteld. Dat plan is thans in voorbereiding. In paragraaf 7.2.5 is aangegeven dat er in het kader van de Toekomstvisie, de Structuurvisie, de Vrijetijdsnota en de Horecanota meer ruimte moet worden geboden voor de ontwikkeling van de recreatieve sector. Die mogelijkheden moeten in het nieuwe bestemmingsplan worden verankerd. Daarbij is onder meer vermeld dat voor recreatiebedrijven ruimte wordt



geboden voor bedrijfsaanpassing en productontwikkeling, zodat ingespeeld kan worden op de markt.

Met betrekking tot de horeca wordt opgemerkt dat ontwikkeling van de bestaande horecavoorzieningen en uitbreiding van het aantal horecabedrijven en locaties waar horeca-activiteiten plaatsvinden is toegestaan als deze het onderscheid met het aanbod in de andere kernen van de Brainportregio versterken. Ten aanzien van dit laatst kan worden opgemerkt dat de locatie van het museum binnen de Natuurpoort De Malpie uniek is evenals het aanbod in combinatie met het Rijtuigenmuseum. Datzelfde geldt voor het gebruik van de paardenstal ten behoeve van de functie bed & stal. Daarmee wordt een unieke uitbreiding van het aanbod gerealiseerd in de toeristische sector dat nog niet is vertegenwoordigd en aldus een uitbreiding van het totaalaanbod aan voorzieningen faciliteert.

De conclusie is derhalve dat dit initiatief volledig voldoet aan de beleidsvisie zoals die is opgenomen in de nota van uitgangspunten en de daaronder liggende gemeentelijke beleidsnota's.

In het huidige bestemmingsplan Buitengebied is in artikel 1.49 van de regels een onderscheid gemaakt in verschillende vormen van horeca. In die terminologie kan het initiatief worden gekenmerkt als een mix tussen horeca 3 en 4.

## 6. Ruimtelijke aspecten

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke aspecten die samenhangen met het initiatief. Voor wat betreft de uitbreiding van de horeca-faciliteit geldt dat dit een activiteit is die grotendeels binnen de bestaande bebouwing wordt gerealiseerd.

De beoogde terrassen, met name aan de voorzijde van de gebouwen, hebben op zichzelf een uitstraling op de omgeving die juist prima past bij die omgeving. Immers de Molenstraat is voor dit deel een doodlopende straat die uiteindelijk uitkomt op het parkeerterrein van de Malpie. Hier is dus uitsluitend sprake van (toeristisch) bestemmingsverkeer aan een straat die hoofdzakelijk (agrarische en op toerisme gerichte) bedrijvigheid ontsluit. Die functies zijn derhalve zeer passend bij het gewenste gebruik van die omgeving.

### 6.1. De paardenstal

De paardenstal wordt voorzien op de bestaande weide die tegen het permanente parkeerterrein ligt. De locatie en de uitvoering van die stal is passend in de omgeving. Voor een deel zorgt die daarmee ook als een afscherming van de minder passend buitenopslag op het naastgelegen terrein. De invloed van de paardenstal op de omgeving is zeer beperkt, mede in aanmerking genomen het beoogde gebruik en de afstand tot de omliggende bebouwing. De meest nabij gelegen woning is gesitueerd op, een afstand van ruim 100 meter.

### 6.2. Parkeren

Ten aanzien van het parkeren kan het volgende worden opgemerkt. Het geldende bestemmingsplan kent rechtstreeks geen parkeernormering en ook geen verwijzing naar parkeerbeleid. De Beleidsnota Parkeernormering Valkenswaard uit 2008 geeft ook geen normen voor het buitengebied, doch alleen voor het stedelijk gebied. Dat geldt overigens ook voor de meest recente versie van de CROW-normen<sup>1</sup>. Als zou worden uitgegaan van de meest recente normen van CROW, dan geldt voor een restaurant in het centrum (matig stedelijk) een norm van maximaal 10 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo. Voor een museum geldt een parkeernorm van maximaal 0,7 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> bvo. Voor het museum sec zijn derhalve ongeveer 5 parkeerplaatsen benodigd. Voor de horeca-activiteiten (restaurant en bovenverdieping) zijn in totaal ongeveer 30 parkeerplaatsen nodig. De conclusie is derhalve dat er ruim voldoende parkeermogelijkheden op eigen terrein aanwezig zijn.

---

<sup>1</sup> Toekomstbestendig parkeren, Publicatie 381 d.d. december 2018 van CROW

## 7. Milieuaspecten

In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de milieu-aspecten die verbonden zijn aan het initiatief voor zover die daarvoor relevant zijn.

### 7.1. Bedrijven- en Milieuzonering

Een goede ruimtelijke ordening beoogt het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Door bij ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen c.q. uit te breiden.

Deze milieuzonering dient aldus twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen;
- het bieden van voldoende ruimte en zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam kunnen (blijven) uitoefenen.

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijven op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies, zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met milieuzonering om zodoende de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen (blijven) uitvoeren.

Bij de milieuzonering wordt algemeen gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde brochure "Bedrijven en milieuzonering" (editie 2009).

Gelet op de ligging van de locatie en de aanwezige functies in de omgeving, kan het gebied worden gekwalificeerd als rustig buitengebied.

In de directe omgeving van de projectlocatie zijn enkele (agrarische) bedrijven gelegen alsmede enkele woningen. De afstanden zijn zodanig dat de intensivering van de horeca-activiteit geen invloed heeft op de omliggende functies v.v.

Het aspect bedrijvigheid levert derhalve geen belemmering op de het initiatief.

### 7.2. Geluid

#### 7.2.1. Wegverkeerslawaai

Op grond van de Wet geluidhinder hebben de meeste wegen van rechtswege een zone waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd en de resultaten daarvan getoetst dienen te worden aan de normen uit de wet indien de vestiging van nieuwe geluidgevoelige objecten wordt voorgenomen. Er geldt op basis van die wet een voorkeursgrenswaarde van 48 Lden, waaraan moet worden getoetst, indien een ruimtelijk besluit voorziet in het toevoegen van geluidgevoelige bestemmingen. Een horecafunctie is

evenwel geen geluidgevoelige bestemming zodat dit aspect geen belemmering oplevert voor het initiatief.

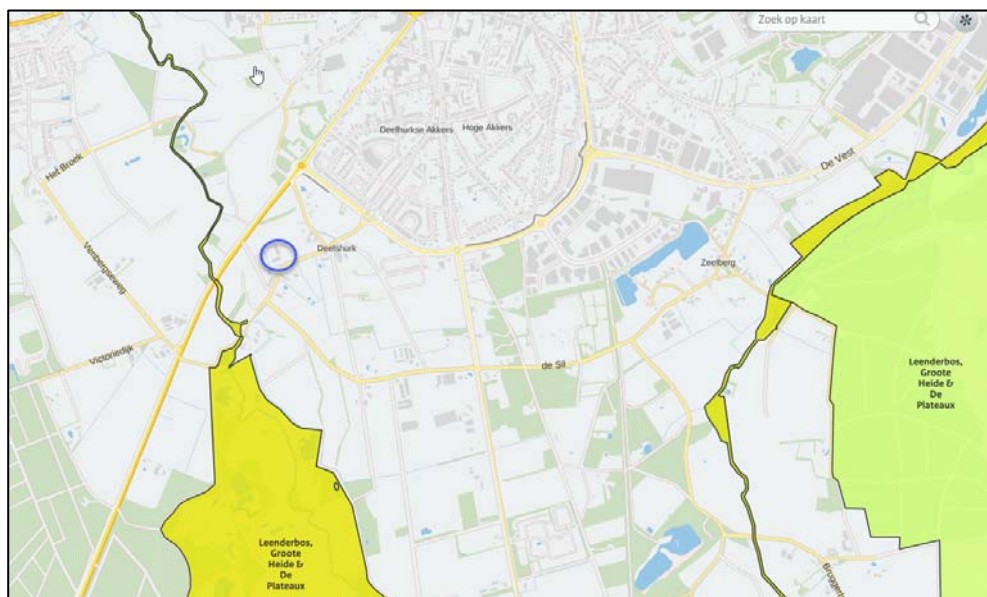
### 7.3. Stikstofdepositie

De Wet natuurbescherming (Wnb) die op 1 januari 2017 in werking is getreden als opvolger van de Natuurbeschermingswet 1998, 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. In deze gebieden wordt veelal de Kritische Depositie Waarde (KRW) overschreden.

In de Wnb is vastgelegd dat het verboden is zonder vergunning van Gedeputeerde Staten van de provincie een project te realiseren dat, 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 verstoring effect kunnen hebben op de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen. Samengevat betekent dat wanneer een project 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.

Bij het berekenen van de stikstofdepositie mogen in beginsel de bestaande feitelijke en planologische legale activiteiten op de projectlocatie en de daarmee samenhangende vermindering van de stikstofdepositie in mindering worden gebracht op de toename van de stikstofdepositie als gevolg van het plan (ABRvS 24 december 2014, ECLI:NL:RVS:2014:4672). Dat kan ertoe leiden dat per saldo de effecten op de stikstofgevoelige habitattypen in Natura 2000-gebieden gelijk blijven (en soms zelfs verminderen als gevolg van het verdwijnen van bijvoorbeeld een agrarische functie). Er hoeft dan geen passende beoordeling te worden uitgevoerd.

In de omgeving van de projectlocatie is het Natura 2000-gebied 'Leenderbos, Grootte Heide & de Plateaux' aanwezig. Dit Natura 2000-gebied ligt op ongeveer 0,9 km van de projectlocatie. Op figuur 1 is de ligging van het Natura 2000-gebied weergegeven ten opzichte van het projectgebied (in de blauwe cirkel).



Figuur 13 ligging Natura 2000 gebied Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux Bos t.o.v. projectlocatie (met blauwe cirkel geduid)

Er is sprake van een legaal aanwezig bestaand museum, zodat de effecten daarvan niet behoeven te worden meegerekend.

De relevante stikstofemissie van de ontwikkeling wordt bepaald door de verkeersaantrekkende werking van gemotoriseerd verkeer als gevolg van de uitbreiding van de horecafunctie. Omdat de paardenstal geen structurele bezetting kent, kan die voor deze beoordeling buiten beschouwing blijven. Het beoordelen van de intensiteit van het verkeer in de gebruiksfase vindt vaak plaats aan de hand van de publicatie “Toekomstbestendig parkeren” (uitgave 381) van CROW. Daarin worden echter voor deze functie geen verkeersgeneratiegegevens vermeld. Daarom is uitgegaan van een worst-case inschatting van 50 extra bezoekende voertuigen per etmaal (en dus 100 bewegingen per etmaal). Dat betreft dan dus de extra bezoekers als gevolg van de uitbreiding van de horecafunctie en de stal & bedfunctie. In de berekeningen naar stikstofdepositie dient de verkeerstoename op de omliggende wegen meegenomen te worden totdat deze in het heersende verkeersbeeld is opgenomen. Daartoe is uiteraard de rijlijn gerekend op het eigen terrein en daarnaast voor de Molenstraat gerekend met een rijlengte van 150 meter in noordoostelijke richting.

De berekening van de stikstofdepositie op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden is uitgevoerd met behulp van Aerius calculator 2019 (versie september 2019). De calculator rekt op basis van het Operationele Prioritaire Stoffen model (OPS) van het RIVM. Het model en de resultaten worden weergegeven in een pdf-bestand. Dat bestand is als separate bijlage bij deze onderbouwing gevoegd en het kan online op <https://calculator.aerius.nl/calculator/> worden geïmporteerd.

Er zijn geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j. Dat brengt met zich mee dat de stikstofdepositie geen belemmering oplevert voor dit initiatief.

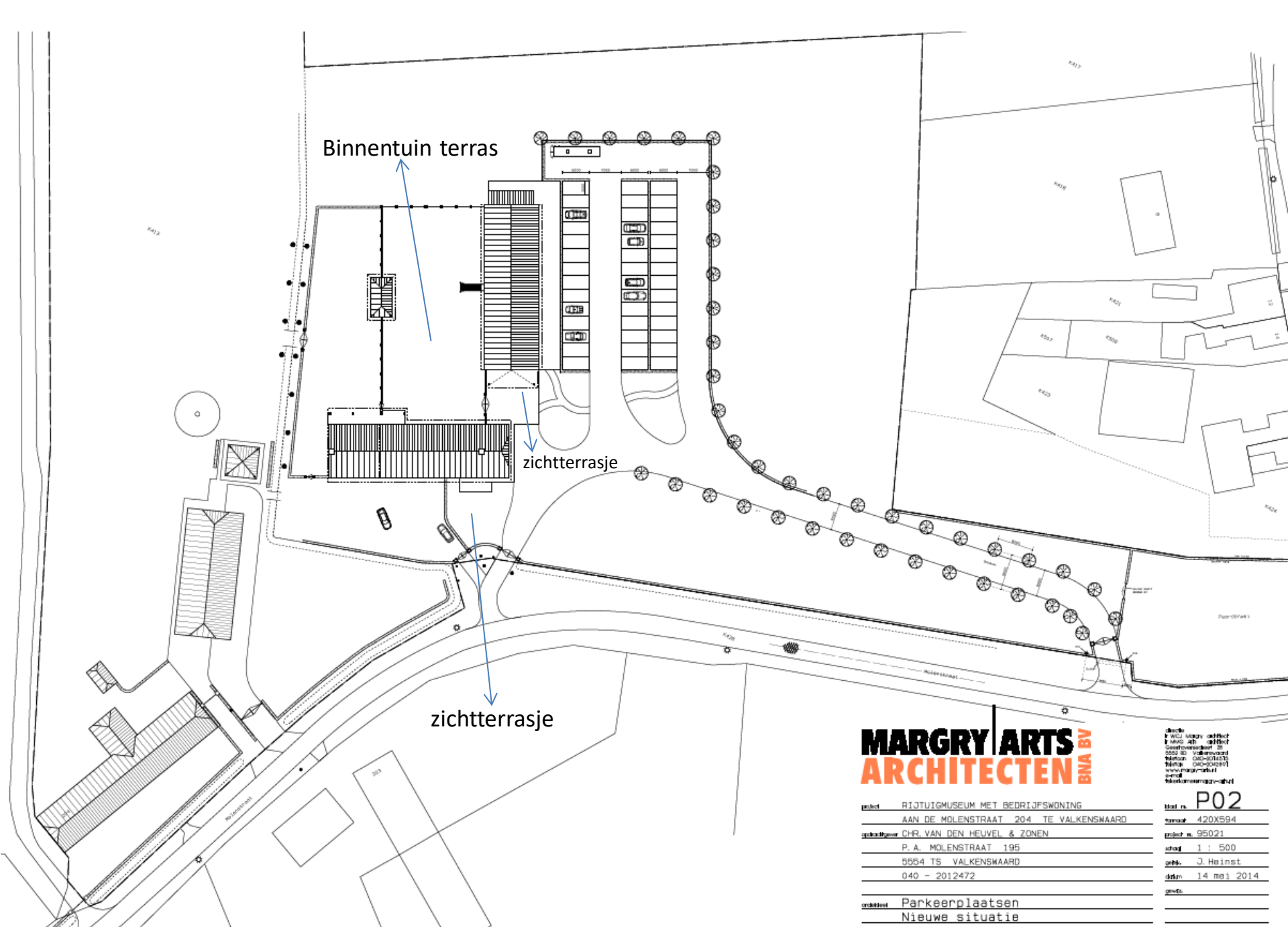
## 8. Eindconclusie

Het project waarop deze ruimtelijke onderbouwing betrekking heeft, behelst het uitbreiden van de horeca-functie ter plaatse van het rijtuigenmuseum en het uitbreiden van het bouwvlak voor het realiseren van een paardenstal die tevens kan worden benut voor een bed&stal-voorziening voor maximaal 6 personen.

Het museum en de daarbij behorende ondergeschikte horeca is reeds toegestaan op grond van het geldende bestemmingsplan.

Uit hoofdstuk 5 blijkt dat het initiatief geheel past binnen de geldende beleidskaders, terwijl in hoofdstuk 6 en 7 wordt aangetoond dat ervan uit planologisch en milieuoogpunt geen belemmeringen zijn voor de realisering van dit initiatief.

Op basis van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat onderhavig project planologisch gezien te verantwoorden is en voldoet aan het beginsel van een goede ruimtelijke ordening.



Binnentuin terras

zichtterrasje

zichtterrasje

**MARGRY ARTS** ARCHITECTEN BNA BV

Directie  
 Margry Arts Architecten  
 Postbus 20  
 5554 TS Valkenswaard  
 Telefoon 040-2012472  
 www.margryarts.nl  
 architectenbureau

project RIJTUIGMUSEUM MET BEDRIJFSWONING  
 AAN DE MOLENSTRAAT 204 TE VALKENSWAARD  
 opdrachtgever CHR. VAN DEN HEUVEL & ZONEN  
 P. A. MOLENSTRAAT 195  
 5554 TS VALKENSWAARD  
 040 - 2012472  
 architect Parkeerplaatsen  
 Nieuwe situatie

blad nr. P02  
 versie 420X594  
 project nr. 95021  
 schaal 1 : 500  
 tek. J. Heinst  
 datum 14 mei 2014  
 gewis

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak ( $\text{NH}_3$ ) en/of stikstofoxide ( $\text{NO}_x$ ).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website [www.aerius.nl](http://www.aerius.nl).

## Berekening Situatie 1

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: [www.aerius.nl](http://www.aerius.nl).



# AERIUS CALCULATOR

## Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Chr. van den Heuvel en Zn Beheer B.V.	Molenstraat 200-202, 5554TT Valkenswaard

## Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	
Uitbreiding horeca-activiteiten rijtuigenmuseum	Ra1uEuEYceDX	
Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
10 januari 2020, 18:47	2020	Berekend voor natuurgebieden

## Totale emissie

Situatie 1	
NOx	3,60 kg/j
NH <sub>3</sub>	< 1 kg/j

## Resultaten

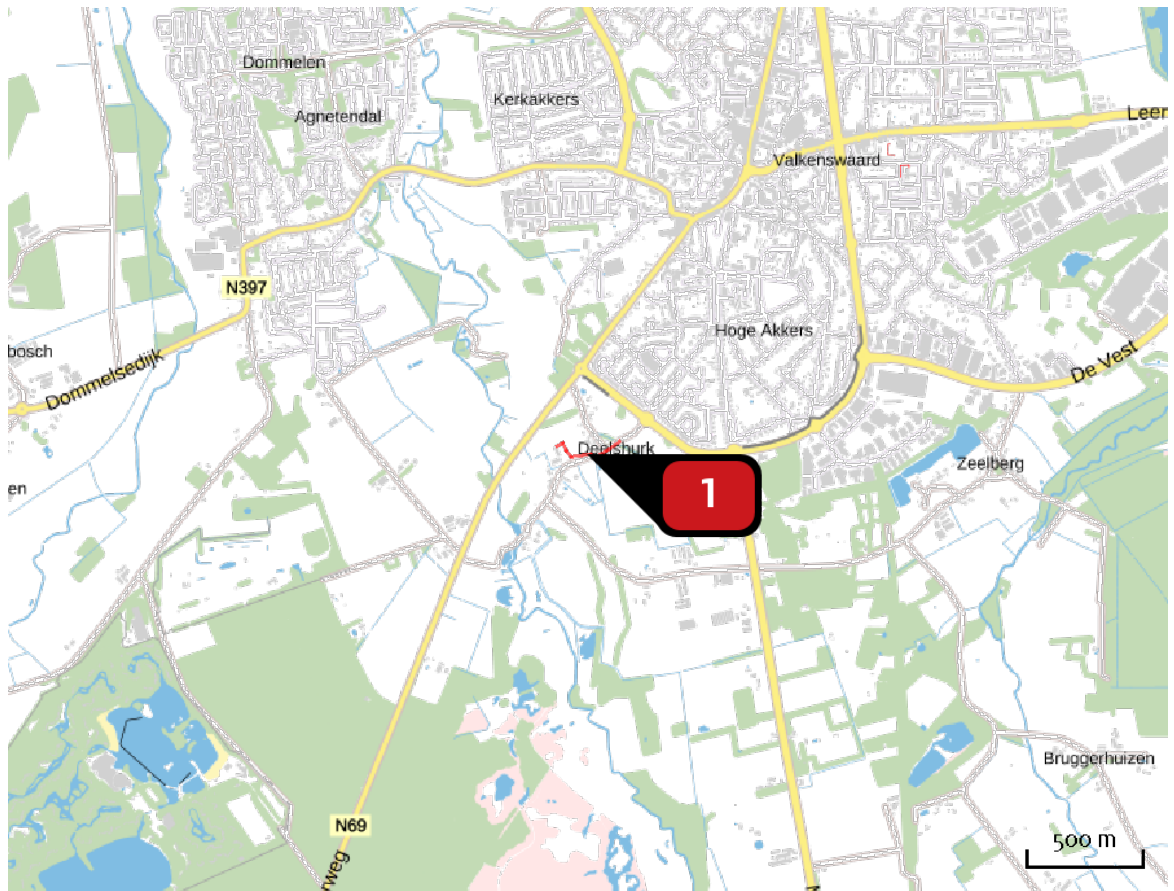
Hectare met  
hoogste bijdrage  
(mol/ha/j)

Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

## Toelichting

Uitbreiding horeca-activiteiten en bed & stal

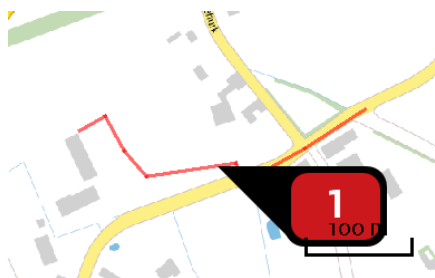
Locatie  
Situatie 1



Emissie  
Situatie 1

Bron Sector	Emissie NH <sub>3</sub>	Emissie NO <sub>x</sub>
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="background-color: red; color: white; border-radius: 50%; width: 20px; height: 20px; display: flex; align-items: center; justify-content: center; margin-right: 5px;">1</div> <div style="display: flex; flex-direction: column; align-items: center; margin-right: 5px;"> <div style="width: 2px; height: 10px; background-color: gray; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 2px; height: 10px; background-color: gray; margin-bottom: 2px;"></div> <div style="width: 2px; height: 10px; background-color: gray;"></div> </div> <div> <p>Bron 1</p> <p>Wegverkeer   Buitenwegen</p> </div> </div>	< 1 kg/j	3,60 kg/j

Emissie  
(per bron)  
Situatie 1



Naam **Bron 1**  
 Locatie (X,Y) **159331, 372304**  
 NOx **3,60 kg/j**  
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	100,0 / etmaal	NOx NH3	3,60 kg/j < 1 kg/j

## Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

## Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2019\_20191018\_c53b8fdaa8

Database versie c53b8fdaa8

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg>