

Bestemmingsplan Woonwagen- centrum Broekweg

Gemeente Waalre

Vastgesteld



Bestemmingsplan Woonwagen- centrum Broekweg

Gemeente Waalre

Vastgesteld

Rapportnummer:	211X05540.069481_1
Datum:	Maart 2013
Concept:	10 mei 2012
Voorontwerp:	25 mei 2012, 6 juni 2012
Ontwerp:	25 september 2012, 10 oktober 2012
Vaststelling:	5 maart 2013
Trefwoorden:	-
Bron foto kافت:	Hollandse hoogte (14)
Beknopte inhoud:	-

BRO
Hoofdvestiging
Postbus 4
5280 AA Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
F +31 (0)411 850 401

Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

Toelichting

1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Situering plangebied	4
2. PLANBESCHRIJVING	7
2.1 Huidige situatie	7
2.2 Bestemmingen	7
2.3 Toekomstige situatie	9
3. BESTAAND PLANOLOGISCH BELEID	13
3.1 Rijksbeleid	13
3.2 Provinciaal planologisch beleid	15
3.3 Gemeentelijk beleid	18
4. MILIEUHYGIENISCHE EN PLANOLOGISCHE VERANTWOORDING	21
4.1 Flora en fauna	21
4.2 Archeologie	23
4.3 Waterparagraaf	25
4.4 Bodem	29
4.5 Bedrijven en milieuzonering	30
4.6 Geur	31
4.7 Akoestiek	32
4.8 Luchtkwaliteit	33
4.9 Externe veiligheid	34
5. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	37
5.1 Inleiding	37
5.2 Systematiek van de planregels	37
5.2.1 Inleidende regels	37
5.2.2 Bestemmingsregels	38
5.2.3 Algemene regels	39
5.2.4 Overgangs- en slotregels	40
5.2.5 Lijst met bedrijfsactiviteiten	40

5.3 Beschrijving per bestemming	41
6. UITVOERBAARHEID	43
6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	43
6.1.1 Inspraak	43
6.1.2 Wettelijk (voor)overleg	43
6.1.3 Zienswijzen	44
6.2 Financiële uitvoerbaarheid	44

BIJLAGEN BIJ TOELICHTING

- Bijlage 1: Planologische beleidskaders WWC Broekweg
- Bijlage 2: Bodemonderzoek
- Bijlage 3: Archeologisch onderzoek
- Bijlage 4: Akoestisch onderzoek (wegverkeer)
- Bijlage 5: Gedoogbeschikkingen
- Bijlage 6: Reactienota inspraak
- Bijlage 7: Nota van zienswijzen

Regels

Hoofdstuk 1	Inleidende regels
Artikel 1	Begrippen
Artikel 2	Wijze van meten
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels
Artikel 3	Groen
Artikel 4	Verkeer - Verblijfsgebied
Artikel 5	Wonen
Hoofdstuk 3	Algemene regels
Artikel 6	Anti-dubbeltelregel
Artikel 7	Algemene bouwregels
Artikel 8	Algemene gebruiksregels
Artikel 9	Algemene aanduidingsregels
Artikel 10	Algemene afwijkingsregels
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels
Artikel 11	Overgangsrecht
Artikel 12	Slotregel
Bijlage bij regels	
Bijlage 1	Lijst van bedrijfsactiviteiten

1. INLEIDING

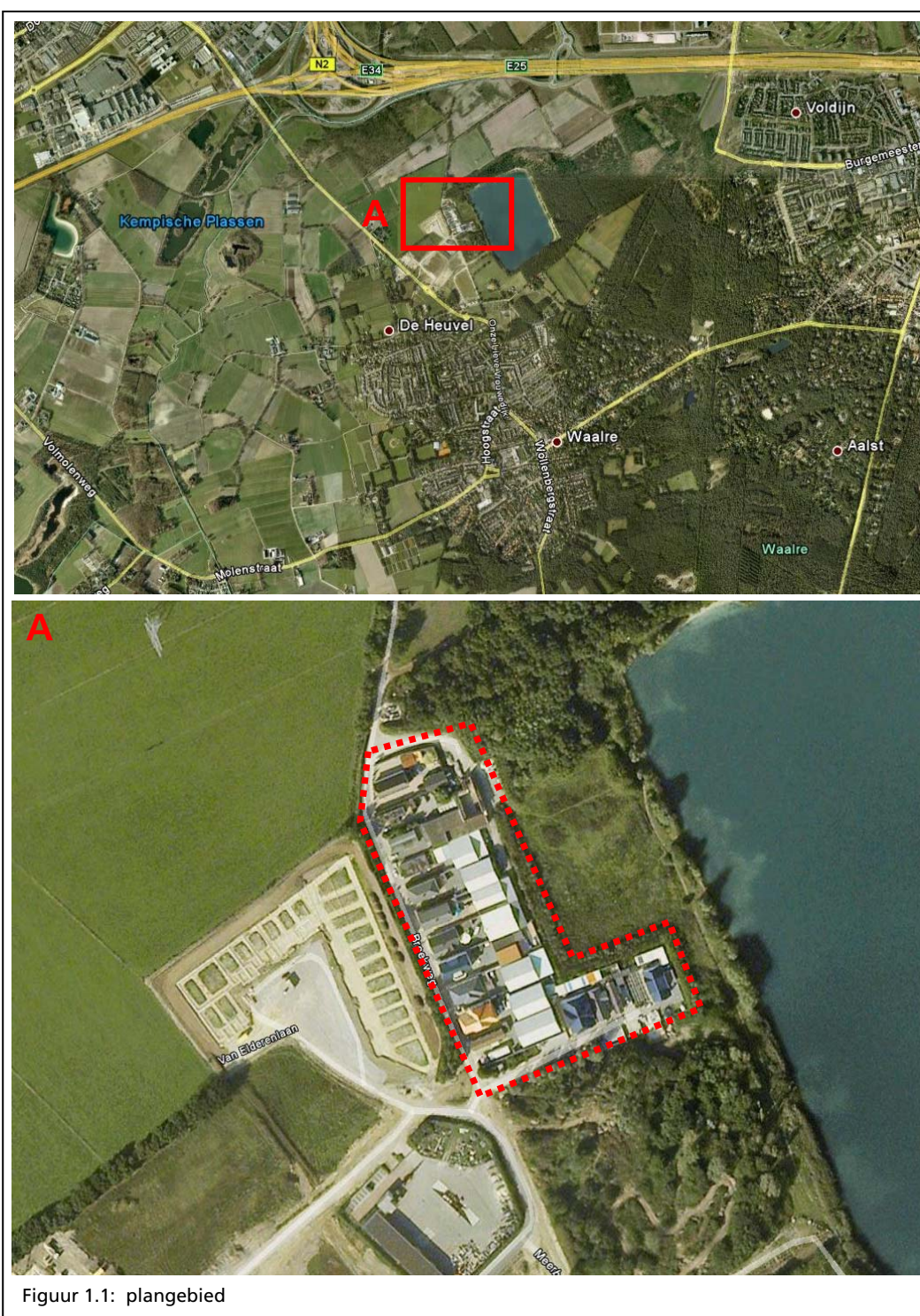
1.1 Aanleiding

In 1977 is het woonwagencentrum aan de Broekweg te Waalre opgericht. Destijds was de provincie verantwoordelijk voor de huisvesting van de groep woonwagebewoners. Doel was deze bewoners passende huisvesting te bieden. Indertijd was de intentie om tot afbouw te komen van een aantal grote woonwagencentra. Hiertoe diende er in elke gemeente een relatief klein woonwagencentrum te worden opgericht met een beperkt aantal standplaatsen. Mede op initiatief van de provincie is derhalve destijds het woonwagencentrum in de gemeente Waalre in het buitengebied aan de Broekweg gevestigd. De grond en standplaatsen waren in eigendom van de gemeente en het beheer werd opgedragen aan het provinciaal 'Woonwagenschap'. In 1985 is het provinciaal woonwagenschap, waar het beheer lag, opgeheven. Vanaf 1985 lag het beheer en eigendom bij de gemeente. In 1995 is het eigendom en daarmee het beheer van de grond overgedragen aan woningstichting Aert Swaens.

Bij het vervallen van de Woonwagenwet zijn woonwagens op grond van de Woningwet bouwvergunningplichtig geworden. In artikel 133 van de Woningwet was een overgangsregeling opgenomen voor woonwagens. De essentie van dit artikel was dat voor woonwagens die vóór 1992 op grond van de Woonwagenwet geplaatst zijn, dan wel gedoogd werden, geen bouwvergunningsplicht gold tenzij deze woonwagens na 1 oktober 1992 zijn vervangen of nadien wijzigingen zijn aangebracht die niet bouwvergunningsvrij zijn. Hierbij is de datum van plaatsing van de woonwagen bepalend. Maar bij de inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is deze overgangsregeling vervallen.

Uiteraard is voornoemde onduidelijkheid omtrent de juridisch-planologische status van de woonwagens onwenselijk en de gemeente heeft dan ook een beoordeling gemaakt van de ruimtelijke en functionele aspecten die voor legalisatie in aanmerking komen. Er is voor gekozen om voor alle woonwagens zoveel mogelijk dezelfde bestemmingssystematiek te hanteren. Deze bestemmingssystematiek voorziet in een op maat gemaakte woonbestemming voor het woonwagencentrum. Een bedrijfsfunctie past niet bij deze woonbestemming.

Het woonwagencentrum wordt door middel van de voorliggende partiële herziening van het bestemmingsplan definitief gelegaliseerd als woongebied.



1.2 Situering plangebied

Het plangebied Broekweg is ten noorden van de kern Waalre gelegen tussen het industrieterrein en het Gat van Waalre aan de Broekweg. Het initiatief zal plaatsvinden op de bouwpercelen, die kadastraal bekend staan als gemeente Waalre, sectie A, nummers 4741, 4742, 4743, 4986, 4987, 4996 en 5020.

2. PLANBESCHRIJVING

2.1 Huidige situatie

In het plangebied aan de Broekweg bevinden zich in de huidige situatie 16 bouwpercelen met op 15 bouwpercelen een woonwagen en op 1 bouwperceel een stacaravan. Het bebouwingspercentage van de bouwpercelen is zeer hoog. Naast de woonwagens bevinden zich, veelal aan de achterzijde, bijgebouwen. Het overige deel van het terrein is verhard ten behoeve van parkeerruimte, paden en terrassen. Aan de noordoostzijde van het terrein bevindt zich deels een wal met afschermende haag.

De woonwagens

In 1977 zijn in opdracht van de provincie 10 woonwagens geplaatst. In de daaropvolgende jaren is het aantal standplaatsen uitgebreid veelal door toepassing van een vrijstellingsprocedure. De laatste twee standplaatsen (Broekweg nummer 34 en 36) zijn op basis van een nieuw bestemmingsplan aangelegd. Veel woonwagens zijn zonder vergunning geplaatst. Doordat in de loop van de jaren aanpassingen verricht zijn aan de woonwagens vallen de woonwagens in de meeste gevallen niet onder het overgangsrecht. In 2005 is besloten om gedoogbeschikkingen te verlenen voor alle aanwezige bebouwing, totdat het nieuwe bestemmingsplan duidelijkheid geeft over de mogelijkheid van legalisatie. Deze gedoogbeschikkingen zijn als bijlage opgenomen bij dit bestemmingsplan. In 2011 is een omgevingsvergunning om te bouwen verleend voor het oprichten van een woonwagen op het adres Broekweg 34.

Bijgebouwen

Naast de woonwagens zijn over het gehele terrein zonder vergunning forse bijgebouwen bij de woonwagens geplaatst. Bijgebouwen met afmetingen van ruim 300 m² zijn in het plangebied geen uitzondering. Dit resulteert in standplaatsen die nagenoeg geheel zijn bebouwd. In slechts één van de bijgebouwen is een bedrijf gevestigd dat is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel.

2.2 Bestemmingen

Het grootste deel van het plangebied is gelegen binnen het plangebied van het bestemmingsplan 'Natuurgebieden' uit 1976, op gronden met de bestemmingen 'Natuur', 'Agrarische gebieden met landschappelijke waarden' en 'Bos'. Geen van deze bestemmingen staat het oprichten van woningen (in welke vorm dan ook) toe. Uitsluitend de standplaatsen aan de Broekweg 34 en 36 zijn opgenomen in het meer actuele bestemmingsplan 'Woonwagenstandplaatsen' uit 2002.



Woonwagens aan de noordzijde van het plangebied



Woonwagens met aan de achterzijde forse bijgebouwen



De Broekweg met aan de overzijde (van het plangebied) het industrieterrein



Broekweg aan de zuidzijde van het plangebied. Forse bijgebouwen zichtbaar aan de achter-
Figuur 2.1: fotopagina huidige situatie

2.3 Toekomstige situatie

Achtergronden beleidskeuzes

Het woonwagencentrum is opgericht met als doel een woonfunctie en als zodanig in 1995 overgedragen aan de woningbouwcorporatie Aert Swaens. Deze woningbouwcorporatie heeft een maatschappelijke opgave in het voorzien in woongelegenheden, echter niet in bedrijfsvoorzieningen. Dit is dan ook één van de redenen waarom er in dit bestemmingsplan voor gekozen is om een woonbestemming toe te kennen aan de gronden. Een andere reden is gelegen in het feit dat er, op een enkele uitzondering na, geen erkende bedrijfsmatige activiteiten worden uitgeoefend binnen het plangebied. Slechts één bedrijf is ingeschreven in het register van de Kamer van Koophandel.

De woonbestemming is in het kader van normalisatie op vrijwel dezelfde wijze vormgegeven als andere woonbestemmingen binnen de gemeente Waalre. Uitgangspunt is dan ook dat gestreefd wordt naar een gebied waarbinnen zoveel mogelijk dezelfde regels gelden als voor een reguliere woonstraat. Dit sluit goed aan bij de huidige situatie, waarin overwegend sprake is van een woonfunctie. In dit kader is een legalisatietoets gedaan op de bestaande bouw en het gebruik van alle individuele percelen van het woonwagencentrum. Hiervoor is uitgebreid dossieronderzoek gedaan, met dossiers die terug gaan tot 1968. Alle regelgeving en besluiten die ruimtelijk op de percelen van invloed zijn (geweest) zijn hierbij betrokken. Op basis hiervan zijn gedoogbeschikkingen afgegeven, welke als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd zijn. Er is dus nooit een bouw- of omgevingsvergunning afgegeven voor de bebouwing en/of het gebruik van de gronden, met uitzondering van twee woonwagenstandplaatsen waarvoor eerder al een bestemmingsplan opgesteld is.

De keuze om de woonfunctie als uitgangspunt te nemen, is gekozen omdat op die manier een betere aansluiting op de geplande woningbouw in de omgeving van het plangebied ontstaat. Ook wordt aan de oostzijde een meer toegankelijke recreatie- en natuurzone langs het Gat van Waalre gecreëerd. Hierdoor zal het woonwagencentrum minder geïsoleerd zal komen te liggen dan in de huidige situatie. Het wordt wenselijk geacht dat het Woonwagencentrum meer wordt geïntegreerd in deze ontwikkelingen. Vanuit ruimtelijk-fysiek en ruimtelijk-visueel oogpunt laat de functie 'wonen' zich beter voegen in deze ontwikkelingen dan bijvoorbeeld een gecombineerde functie 'wonen en werken'. De hierbij behorende bedrijfsbebouwing zal immers altijd, in meer of minder mate, een fysieke barrière vormen tussen de woningen/woonwagens en de nieuwe woonbuurt en/of recreatieve groenzone langs het water.

Ook de overgang naar de nagestreefde natuur- en landschapsontwikkeling aan de noordzijde van het woonwagencentrum (de Groene Mantel) is minder goed te maken met woonwagens/woningen met bedrijfsbebouwing dan met enkel woonwa-

gens/woningen. Een reguliere woonbestemming zal dan ook het meeste recht doen aan zowel de huidige bestaande situatie, alsook aan de planologisch meest gewenste toekomstige situatie. Deze afweging is nader inzichtelijk gemaakt in de door de gemeente opgestelde beleidskaders, welke als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd zijn.

Een laatste argument om voor een woonbestemming te kiezen, is dat vanuit milieuhygiënische overwegingen een bedrijfsfunctie in de bijgebouwen niet of nauwelijks gemotiveerd kan worden. De woonwagens staan te dicht op de bijgebouwen, waardoor niet voldaan kan worden aan de richtlijnen die gelden in de milieuwetgeving.

De woonwagens

Alle woonwagens op het terrein worden door middel van het onderhavig bestemmingsplan zo veel als mogelijk gelegaliseerd. Dat wil zeggen dat het woonwagencentrum ruimte biedt aan 16 bouwpercelen ten behoeve van de woonwagens. Het bestemmingsplan biedt geen ruimte voor ontwikkelingen. Vanwege de aanwezige vuilstort behoort fundatie niet tot de mogelijkheden. Indien echter aangetoond is of de grond al dan niet vervuild is en/of (indien noodzakelijk) aanvullende maatregelen genomen zijn, kan een wijzigingsbevoegdheid toegepast worden om fundatie alsnog mogelijk te maken. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 5.3 van deze toelichting. Voor alle werkzaamheden in de grond zijn vanwege de vuilstort en vervuiling strikte regels van toepassing. Ook geldt dat het uitvoeren van deze werkzaamheden eventueel wel mogelijk is nadat aangetoond is of de grond al dan niet vervuild is en/of (indien noodzakelijk) aanvullende maatregelen genomen zijn. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan gebruik gemaakt worden van een lichtere procedure, namelijk de afwijkingsprocedure. Ook wordt verwezen naar paragraaf 5.3 van de toelichting.

De woonwagens mogen uitsluitend worden gerealiseerd binnen het bouwvlak. Het bouwvlak mag 100% worden bebouwd. De bebouwing mag, gezien de bodemkundige staat van de gronden, uitsluitend ongefundeerd gebouwd worden, uitgezonderd daar waar reeds gefundeerde bebouwing aanwezig is. Daarnaast moeten de bouwpercelen verplicht verhard blijven.

Bijgebouwen

Het bestemmingsplan biedt ruimte voor bijgebouwen, behorend bij een woonwagen maar buiten het bouwvlak, met een omvang van 50% van het bouwperceel met een maximum van 100 m² en verder mogen afzonderlijke vrijstaande bijgebouwen een maximale oppervlakte hebben van 50 m². Tevens dienen de bijgebouwen minimaal 1 meter vanaf de perceelsgrens te worden geplaatst. Deze maximale maat betekent dat een groot deel van de bijgebouwen die zich in het plangebied bevinden gesloopt dan wel verkleind dienen te worden tot in totaal maximaal 100 m² en 0 of 1 meter vanaf de perceelsgrens.

Gebruik

Het woonwagencentrum is bestemd als 'Wonen' met de aanduiding 'woonwagencentrum'. Dit betekent dat het niet is toegestaan bedrijfsactiviteiten het in het plangebied uit te oefenen. Wel is het mogelijk om ter plaatse een beroep of bedrijf aan huis te hebben. Hiervoor dient men een afwijkingsprocedure te doorlopen. Deze afwijkingsprocedure en de daarbij behorende voorwaarden waaraan voldaan dient te worden, is opgenomen in artikel 5.4.2 van de regels van dit plan.

Consequenties van het bestemmingsplan

Momenteel is een groot deel van de bebouwing c.q. het gebruik van de gronden illegaal. Door vaststelling van onderhavig plan wordt de woonfunctie gelegaliseerd. Echter, de in het gebied feitelijk aanwezige bedrijfsfunctie en grootschalige bijgebouwen worden niet gelegaliseerd. Hiertegen zal dan ook handhavend opgetreden worden.

3. BESTAAND PLANOLOGISCH BELEID

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In deze Structuurvisie staan de (rijks)plannen voor ruimte en mobiliteit. Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om zelf oplossingen te creëren. Het rijk richt zich met namen op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van nationale belangen. De nieuwe Structuurvisie vervangt verschillende bestaande nota's, zoals de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de agenda Landschap en de agenda Vitaal platteland.

Het Rijk zet zich voor wat betreft het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. In de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu worden drie hoofddoelen genoemd om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Voor de drie rijksdoelen worden de onderwerpen van nationaal belang benoemd, waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

De 13 nationale belangen zijn als volgt:

Versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland

1. Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
2. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie.
3. Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.
4. Efficiënt gebruik van de ondergrond.

Verbeteren bereikbaarheid: Slim Investeren, Innoveren en Instandhouden

5. Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.

6. Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen.
7. Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.

Waarborgen kwaliteit leefomgeving

8. Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water), bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
9. Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.
10. Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
11. Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
12. Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.
13. Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Voor het plangebied geldt dat er geen nationale belangen uit de Structuurvisie in het geding zijn. Beschrijving van het effect op de milieukwaliteit en water is beschreven in hoofdstuk 4.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) heeft de Rijksoverheid de nationale belangen gedefinieerd waarvoor het Rijk verantwoordelijkheid draagt. Een aantal van deze nationale belangen wordt juridisch geborgd via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De onderdelen die in het Barro genoemd zijn bevinden zich niet in de nabijheid van onderhavig plangebied.

Op 1 oktober 2012 wordt aan het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening een aantal onderwerpen toegevoegd. Het om de eerder aangekondigde onderwerpen zoals onder andere de Ecologische hoofdstructuur. De keuze voor de onderwerpen is gemaakt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Het beleid en de regels ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur worden overgelaten aan de provinciale verordening.

Voor het project worden zoals gezegd geen rijksbelangen geraakt.

Woonwagewet

De Rijksoverheid heeft met intrekking van de Woonwagewet in 1999 de huisvesting van woonwagewoners onderdeel gemaakt van haar regulier volkshuisvestingsbeleid. De rol van de gemeente is daardoor formeel groter geworden. De I&M-inspectie houdt er vanuit het Rijk toezicht op dat de gemeente hun taken in deze goed vervullen.

De belangrijkste doelstelling van de afschaffing van de Woonwagenwet was de normalisatie van het woonwagenbeleid, dat wil zeggen integratie in het reguliere (lokale) volkshuisvestingsbeleid. Om die reden zijn woonwagens en standplaatsen — naast woningen — in de Woningwet opgenomen als een erkende woonvorm.

Het intrekken van de Woonwagenwet was een eerste stap om de verbijzondering van de positie van woonwagenbewoners op te heffen. Dit zogenaamde normalisatieproces heeft als doel de integratie van deze groep te bevorderen en hen te benaderen op een zelfde wijze als andere groepen in de maatschappij. Dit betekent niet dat hiermee de specifieke problematiek van de doelgroep (onder andere scholing, werkgelegenheid, hulpverlening) als vanzelf opgelost zal zijn, maar er zal beleid moeten worden ontwikkeld om daartoe te komen met als uiteindelijk doel de normalisatie en integratie van deze groep inwoners.

Conclusie

Het onderhavige plan bevindt zich niet in de nationale hoofdstructuur en omvat geen ontwikkelingen van landsbelang. Mede door het vervallen van de Woonwagenwet is het beleid inzake het regelen van woonwagens neergelegd bij de decentrale overheden. Dit betekent dat de gemeente bevoegd gezag is voor het reguleren van woonwagens.

3.2 Provinciaal planologisch beleid

De provincie Noord-Brabant heeft recent de provinciale ruimtelijke beleidsdocumenten vervangen. Vanaf 1 juni 2010 vigeert de eerste fase van de 'Verordening ruimte'. De tweede fase is 17 december 2010 goedgekeurd door Provinciale Staten en is per 1 maart 2011 in werking getreden. De structuurvisie is op 1 oktober 2010 vastgesteld en is per 1 januari 2011 in werking getreden. Hiermee zijn de interimstructuurvisie en de paraplunota met de onderliggende beleidsdocumenten, uitgezonderd de 'beleidsregel natuurcompensatie' en de 'ruimte-voor-ruimte regeling', komen te vervallen.

Structuurvisie

In de structuurvisie RO benoemt de provincie haar provinciale ruimtelijke belangen en de wijze waarop zij deze behartigt. De structuurvisie is opgebouwd uit een 'Deel A Visie en sturing', waarin de ruimtelijke visie, de belangen en de sturingsfilosofie is opgenomen. De ruimtelijke visie is uitgewerkt in dertien provinciale ruimtelijke belangen.

1. Regionale contrasten;
2. Een multifunctioneel landelijk gebied;
3. Een robuust en veerkrachtig water- en natuursysteem;
4. Een betere waterveiligheid door preventie;
5. Koppeling van waterberging en droogtebestrijding;

6. Ruimte voor duurzame energie;
7. Concentratie van verstedelijking;
8. Sterk stedelijk netwerk: BrabantStad;
9. Groene geleidingszones tussen steden;
10. Goed bereikbare recreatieve voorzieningen;
11. Economische kennisclusters;
12. (inter)nationale bereikbaarheid;
13. Beleefbaarheid stad en land vanaf de hoofdinfrastructuur.

De wijze waarop de provincie deze ruimtelijke belangen behartigt is uitgewerkt in vier manieren van sturen: regionaal samenwerken, ontwikkelen, beschermen en stimuleren.

In 'Deel B Structuren en beleid' staat op welke wijze de provincie stuurt op de functies in Noord-Brabant. Daarvoor zijn vier ruimtelijke structuren opgesteld: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur.

Het plangebied is op de structurenkaart van de structuurvisie ruimtelijke ordening aangeduid als 'stedelijk concentratiegebied – bestaand stedelijk gebied'.

Stedelijk concentratiegebied

De stedelijke structuur bestaat uit de steden en dorpen in Noord-Brabant. De verschillen tussen de (middel)grote steden, suburbane kernen, dorpen en plattelandskernen, zowel in ruimtelijk, sociaal als economisch opzicht, zijn een belangrijke kwaliteit van Brabant.

In het stedelijk concentratiegebied, inclusief de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, wordt de bovenlokale verstedelijkingsbehoefte opgevangen. Ze liggen in en rond Eindhoven-Helmond, Waalwijk, 's-Hertogenbosch, Oss, Tilburg, Breda, Oosterhout, Etten-Leur, Uden, Veghel, Bergen op Zoom en Roosendaal.

Verordening ruimte

In de verordening staan onderwerpen uit de provinciale structuurvisie, waarbij is aangegeven welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. Deze verordening bestaat uit kaartmateriaal en regels waarmee gemeenten rekening moeten houden bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De verordening bevat regels voor:

- Stedelijke ontwikkeling;
- Ecologische hoofdstructuur & groenblauwe mantel;
- Water;
- Agrarisch gebied, intensieve veehouderij en glastuinbouw;
- Cultuurhistorie;
- Niet agrarische activiteiten buiten stedelijk gebied.

De verordening wijst het gebied waarin het plangebied zich bevindt aan als 'Bestaand stedelijk gebied - concentratiegebied' (zie figuur 3.1).



Bestaand stedelijk gebied - concentratiegebied

De verordening stelt regels waaraan gemeentelijk bestemmingsplannen dienen te voldoen. Bestaand stedelijk gebied is gebied dat het bestaande ruimtebeslag van een kern bevat ten behoeve van een samenhangende ruimtelijke structuur van stedelijke functies. Bestemmingsplannen gelegen in bestaand stedelijk gebied dienen met name nieuw ruimtebeslag of uitbreiding of wijziging van bestaand ruimtebeslag ten behoeve van een samenhangende ruimtelijke structuur van stedelijke functies te omvatten.

Bij de oprichting van het woonwagencentrum in 1977 was de provincie verantwoordelijk voor de huisvesting van de groep woonwagenbewoners. Doel was deze bewoners passende huisvesting te bieden. Destijds was de intentie om tot afbouw te komen van een aantal grote woonwagencentra. Hiertoe diende er in elke gemeente een relatief klein woonwagencentrum te worden opgericht met een beperkt aantal standplaatsen. Mede op initiatief van de provincie is derhalve destijds het woonwagencentrum in de gemeente Waalre in het buitengebied aan de Broekweg gevestigd. De grond en standplaatsen waren in eigendom van de gemeente en het beheer werd opgedragen aan het provinciaal 'Woonwagenschap'. Bij intrekking van de Woonwagenwet is ook de bevoegdheid van de provincie ingeperkt en is meer verantwoordelijkheid bij de gemeenten gelegd. Opheffing van het woonwagenschap

was onderdeel van dit proces en het beheer kwam voor rekening en verantwoordelijkheid van de gemeente. Vanaf 1995 ligt het eigendom en beheer van de gronden bij woningcorporatie Aert Swaens.

Thans heeft de provincie geen bijzondere bevoegdheden meer bij de woonruimtevoorziening van woonwagenebewoners. De instrumenten en bevoegdheden die de provincie voor deze woonvorm ter beschikking heeft, liggen vast in dezelfde wetgeving als voor de andere huisvestingsvormen. Zij staan in de Wet ruimtelijke ordening, de Huisvestingswet en de Woningwet. De bevoegdheden vanuit de Huisvestingswet zijn doorgelegd bij het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE). De toewijzing van standplaatsen is onderdeel van de Regionale Huisvestingsverordening. Daarin zijn rechten van voor intrekking van de Woonwagenwet geborgd. Tevens is er sprake van een wachtlijst van kandidaten voor een standplaats, gebaseerd op die verordening.

Conclusie

Het plangebied bevindt zich in het 'bestaande stedelijk concentratiegebied'. Deze gebieden dienen de behoefte aan woningen en voorzieningen voor de eigen bevolking en de regio op te vangen. De provincie laat de invulling hiervan met name over aan de betreffende gemeente. Door het vervallen van de Woonwagenwet is de rol van de provincie bovendien reeds sterk ingeperkt. Het provinciaal beleid vormt geen belemmering voor het onderhavige plan.

3.3 Gemeentelijk beleid

Planologische beleidskaders WWC Broekweg

Het planologische beleid inzake het woonwagencentrum Broekweg staat beschreven in het door de gemeenteraad van Waalre vastgestelde beleidsdocument 'Planologische beleidskaders WWC Broekweg'. In deze paragraaf staat uitsluitend de conclusie beschreven. Het gehele document bevindt zich in de bijlage.

Conclusie

Vanuit zowel de huidige situatie (er wordt grotendeels alleen gewoond, weinig bedrijvigheid aanwezig), de beleidskaders hogere overheden (uitgangspunt is normalisatie) alsook de planologische kaders van de gemeente zelf (gestreefd wordt naar een goede ruimtelijke aansluiting op met name nieuwe ontwikkelingen aan zuid- en oostzijde) is het wenselijk het woonwagencentrum te zien als een normaal woongebiedje.

Een reguliere woonbestemming zal dan ook het meeste recht doen aan zowel de huidige bestaande situatie, alsook aan de planologisch meest gewenste toekomstige situatie. De gemeenteraad stelt zich dan ook op het standpunt dat op basis van bovengenoemde ruimtelijke beleidskaders een bestemmingsplan met een reguliere woonbestemming opgesteld dient te worden. Onderhavig bestemmingsplan voorziet hierin.

4. MILIEUHYGIENISCHE EN PLANOLOGISCHE VERANTWOORDING

4.1 Flora en fauna

Natuurwetgeving en ruimtelijke planvorming

Bij ruimtelijke planvorming is een toetsing aan de natuurwetgeving verplicht. Door middel van een verkennend natuurwaardenonderzoek wordt doorgaans een beoordeling gemaakt van de effecten die het plan zal hebben op beschermde natuurgebieden en mogelijk aanwezige bijzondere en beschermde flora- en faunasoorten. Hierdoor wordt duidelijk of het plan in haar huidige vorm doorgang kan vinden, of dat aanvullend onderzoek of maatregelen noodzakelijk zijn om te borgen dat het plan in overeenstemming is met de natuurwetgeving (Natuurbeschermingswet 1998 en Flora- en faunawet) en natuurbeleid (groenwaarden als Ecologische Hoofdstructuur in de Ruimtelijke Verordening) in Nederland.

Beschrijving van huidige situatie

Het initiatief voor de legalisatie van het woonwagencentrum middels een bestemmingsplan betreft een uitzonderlijke situatie. Het gaat namelijk alléén om de formele juridisch-planologische procedure, de daadwerkelijk realisatie van het woonwagencentrum heeft namelijk al in de loop der jaren plaatsgevonden (het woonwagencentrum bestaat sinds 1977), mede op initiatief van de provincie. Het grootste deel van het plangebied is gelegen binnen het plangebied van het bestemmingsplan 'Natuurgebieden' uit 1976, op gronden met de bestemmingen 'Natuur', 'Agrarische gebieden met landschappelijke waarden' en 'Bos'. Uitzondering zijn de twee woonwagens aan de Broekweg 34 en 36, deze zijn opgenomen in het meer actuele bestemmingsplan 'Woonwagenstandplaatsen' uit 2002.

Rondom het woonwagencentrum is een aantal gebieden met hoge natuurwaarden gelegen. De natuurwaarden aldaar bestaan uit aanwezige oppervlaktewateren en het opgaande groen langs de wegen en agrarische akkerlanden. Rondom het "Gat van Waalre" is daarnaast een aangesloten bosgebied gelegen. Het woonwagencentrum is middels een aarden wal aan de achterzijde van het terrein (waterzijde) enigszins landschappelijk ingepast. Naast de aanwezige woonwagens zijn over het gehele terrein grote bijgebouwen gerealiseerd. In de huidige situatie is het terrein daarmee dichtbebouwd en vrijwel geheel verhard. Er zijn redelijkerwijs geen beschermde natuurwaarden in het woonwagencentrum te verwachten, het plangebied herbergt namelijk geen geschikte biotopen voor streng beschermde flora- of faunasoorten.

Effecten op aanwezige natuurwaarden

In de huidige situatie ligt het terrein buiten de invloedssfeer van door de Natuurbeschermingswet beschermde gebieden. Ook ligt het terrein geheel buiten de Ecologische Hoofdstructuur zoals deze is vastgesteld door de provincie Noord-Brabant.

De realisatie van het woonwagencentrum heeft als gevolg gehad dat op de locatie de natuurlijke successie op deze plek al jarenlang beperkt wordt. De precieze effecten van de ontwikkeling van het woonwagencentrum op (mogelijk) aanwezige natuurwaarden zijn echter inmiddels niet meer te achterhalen. Verstorende effecten van de ruimtelijke ontwikkeling zoals versnippering, verandering van de waterhuishouding, verstoring door licht, geluid, trillingen en menselijke activiteit op de aanwezige flora- en faunasoorten zijn in dit geval, gezien de aard van de ontwikkeling, niet meer aan de orde. Het woonwagencentrum zal door zijn ligging enige mate van verstoring voor faunasoorten met zich meebrengen, maar deze soorten zullen niet direct binnen het terrein voorkomen, o.a. door de afwezigheid van geschikte nest- en schuilgelegenheid. Daarnaast is het terrein 35 jaar in haar huidige vorm als woonwagencentrum in gebruik, dit betekent dat aanwezige faunasoorten inmiddels zijn gehabitueerd.

Conclusie

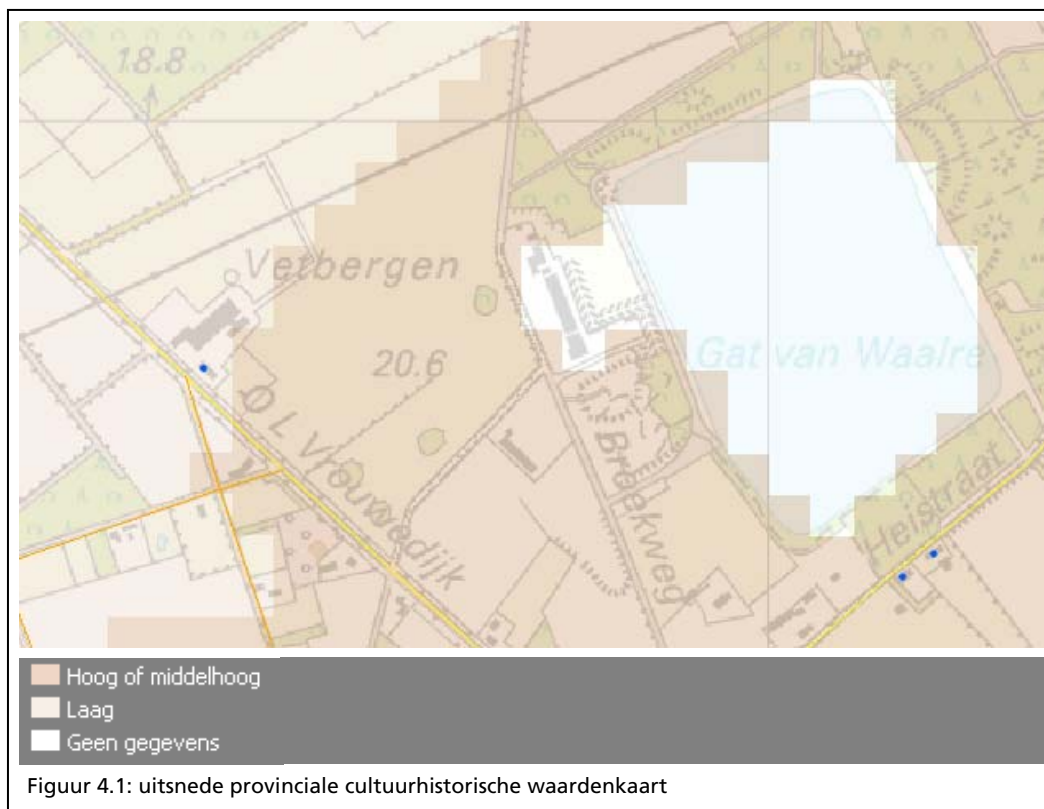
De legalisatie van het woonwagencentrum kan in overeenstemming met de Natuurbeschermingswet 1998 worden uitgevoerd. Toetsing aan de Flora- en faunawet is, in dit geval, niet uit te voeren doordat er geen feitelijke ruimtelijke ontwikkeling op het terrein plaatsvindt en eventuele effecten al circa 35 jaar geleden plaatsgevonden hebben.

Voor de legalisatie van het woonwagencentrum zullen geen bestaande natuurwaarden worden aangetast omdat het terrein in de huidige situatie grotendeels bebouwd en verhard is en er geen geschikte biotopen voor streng beschermde flora- en faunasoorten binnen het plangebied aanwezig zijn. Voor de overige ruimtelijke ontwikkelingen, die in het kader van handhaving uitgevoerd dienen te worden (o.a. verkleinen of amoveren van de aanwezige bijgebouwen op het terrein), geldt dat te allen tijde voldaan dient te worden aan de zogenoemde Zorgplicht¹ van de Flora- en faunawet.

¹ De zorgplicht houdt in dat de initiatiefnemer passende maatregelen neemt om schade aanwezige soorten te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet, en in het geval dat ze beschermd zijn ook als er ontheffing of vrijstelling is verleend.

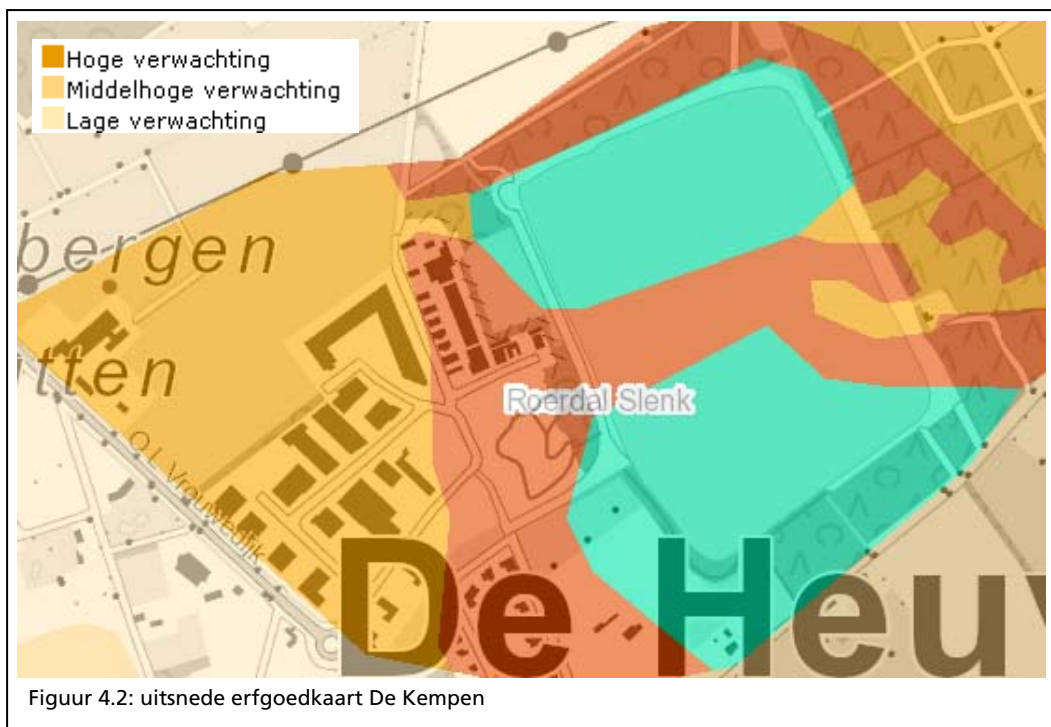
4.2 Archeologie

De provincie Noord-Brabant heeft voor het gehele grondgebied een archeologische verwachtingskaart (cultuurhistorische waardenkaart) opgesteld. Op deze kaart is het plangebied aangeduid met 'lage verwachting' (zie figuur 4.1). Dit betekent dat de kans op het vinden van archeologische resten in de grond nauwelijks tot niet aanwezig is. Het uitvoeren van een verkennend archeologisch onderzoek is conform deze (en de onderliggende Archis-kaart) niet noodzakelijk.



Regio De Kempen heeft echter een eigen archeologische verwachtingskaart. Op deze kaart bevindt het plangebied zich in een zone dat is aangeduid als 'Hoge verwachting'. Om te kunnen bepalen of er nadere bescherming/maatregelen noodzakelijk zijn, is een archeologisch bureauonderzoek² uitgevoerd. In deze paragraaf is uitsluitend de conclusie opgenomen. De gehele rapportage bevindt zich in de bijlage.

² Archeologisch bureauonderzoek Broekweg, Aeres Milieu/Transect, maart 2012.



Conclusie

In maart 2012 is door Aeres Milieu in samenwerking met het archeologisch en cultuurhistorisch adviesbureau Transect een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het woonwagenveld aan de Broekweg te Waalre. Dit bureauonderzoek omvat een specifiek verwachtingsmodel opgesteld voor deze locatie. Daarnaast is aan de hand van dit bureauonderzoek en specifieke verwachting een aanbeveling opgesteld ten behoeve van de te nemen vervolgstappen.

Uit het bureauonderzoek blijkt dat er voor de locatie een lage verwachting geldt als gevolg van de geografische ligging. Deze verwachting vloeit voort uit de landschappelijke ligging van het plangebied. Het plangebied ligt op een dekzandvlakte in de omgeving van de Dommel. Op korte afstand van het plangebied liggen enkele dekzandruggen. Dekzandruggen zijn altijd voorkeurslocaties voor bewoning geweest, de aanwezigheid van stromend water, zoals in de omgeving van het plangebied, kan hierbij gezien worden als positief. Daardoor zal eventuele bewoning eerder naar dergelijke locaties zijn uitgeweken dan zich te vestigen binnen het plangebied. De aanwezigheid van veldpodzol geeft aanleiding voor een lage verwachting voor resten uit de middeleeuwen en nieuwe tijd. Daarnaast is het ook mogelijk dat er ter plaatse vlakvaaggronden aanwezig zijn. Deze bodems zijn mogelijk het gevolg van de zandwinning in het "Gat van Waalre".

Door de kwetsbare aard van de bodem, de ongunstige landschappelijke ligging en de potentiële verstoring als gevolg van de zandwinning in het "Gat van Waalre" volgt het advies dat verder archeologisch onderzoek niet noodzakelijk wordt geacht.

4.3 Waterparagraaf

Per 1 november 2003 is het verplicht om bij ruimtelijke ingrepen de watertoets te doorlopen. Hierin dient inzicht worden geboden in de effecten van het initiatief op de waterhuishouding. In het kader van de watertoets dient de gemeente wateradvies in te winnen bij de waterbeheerder. De gemeente en het waterschap kunnen praktische afspraken maken over de wijze waarop het aspect water in het ruimtelijk plan is opgenomen.

Beleidskader

Relevante beleidsstukken op het gebied van water zijn het Provinciaal Waterplan van Noord-Brabant, het Waterbeheersplan 2010-2015 van waterschap De Dommel, het Nationaal Waterplan, het rapport Waterbeleid voor de 21^{ste} eeuw, Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water. Belangrijkste gezamenlijke punt uit deze beleidsstukken is dat water een belangrijk sturend element is in de ruimtelijke ordening.

De bekende drierapsstrategieën zijn leidend:

- vasthouden-bergen-afvoeren (waterkwantiteit);
- voorkomen-scheiden-zuiveren (waterkwaliteit).

Daarnaast is de 'Beleidsbrief regenwater en riolering' nog relevant. Hierin staat hoe het beste omgegaan kan worden met het hemelwater en het afkoppelen daarvan.

Waterschap De Dommel: Beleidsnota uitgangspunten Watertoets

Het bestemmingsplan biedt ruimte aan nieuwbouw. Op deze nieuwbouwplannen in relatie tot duurzaam omgaan met water zijn de volgende beleidsuitgangspunten van het waterschap De Dommel van toepassing:

- Gescheiden houden van vuil water en schoon hemelwater: het streven is het schone regenwater af te koppelen. Hierbij wordt het vuile water via de riolering afgevoerd en blijft het schone regenwater in het ideale geval binnen het projectgebied.
- Voor de afweging van de wijze waarop met het afgekoppelde schone hemelwater moet worden omgegaan gelden de volgende afwegingsstappen: hergebruik – infiltratie – buffering – afvoer.
- Hydrologisch Neutraal bouwen: bij nieuwe ontwikkelingen dient de hydrologische situatie minimaal gelijk te blijven aan de uitgangssituatie. De Gemiddeld Hoogste Grondwaterstang (GHG) mag niet verlaagd worden en het waterpeil sluit aan bij optimale grondwaterstanden.
- Water als kans: de belevingswaarde van water kan bijvoorbeeld voor meerwaarde zorgen.

- Meervoudig ruimtegebruik: omdat de vierkante meters duur zijn, wordt aangeraden naar meervoudig grondgebruik te kijken. Op deze manier kan het 'verlies' van vierkante meters door de ruimtevraag van water beperkt worden.
- Voorkomen van vervuiling: nieuwe bronnen van verontreiniging dienen zoveel mogelijk voorkomen te worden.
- Wateroverlastvrij bestemmen: bij dit uitgangspunt wordt al voldaan aan extreme situaties (NBW-norm³). De voorkeur gaat uit naar het ontwikkelen op locaties die als gevolg van hun ligging 'hoog en droog genoeg' zijn en daarmee voldoen aan de NBW-norm voor de toekomstige functie, zodat 'wateroverlastvrij bestemd' wordt. Indien dit niet mogelijk of wenselijk is zal gezocht moeten worden naar compenserende of mitigerende maatregelen die het gewenste beschermingsniveau tegen wateroverlast helpen realiseren.

Huidige waterhuishoudkundige situatie

Ligging en gebruik

Het plangebied Broekweg is ten noorden van de kern Waalre gelegen tussen het industrieterrein en het Gat van Waalre aan de Broekweg. De gronden zijn reeds jarenlang in gebruik ten behoeve van een woonwagenkamp.

Bodem en grondwater

De bodem in het plangebied bestaat oorspronkelijk uit zandgronden. De grondwaterstanden zijn voor het plangebied globaal als volgt:

- | | |
|---------------------------------------|------------------------------|
| • Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand | 120 – 160 cm-mv ⁴ |
| • Gemiddelde Voorjaagsgrondwaterstand | 160 – 180 cm-mv |
| • Gemiddeld Laagste Grondwaterstand | > 200 cm-mv |
| • Grondwatertrap | VII |

Op basis van bodemgesteldheid en grondwaterstanden kan worden geconcludeerd dat de locatie geschikt is voor de ontwikkeling. De ontwateringsdiepte (afstand maaiveld tot de grondwaterspiegel) is groter dan de aanbevolen 0,7 meter.

³ Het Nationaal Bestuursakkoord Water (2003): door het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) vastgestelde werknormen voor het bepalen aan welke bui het type grondgebruik getoetst wordt volgens de normen.

⁴ Grondwaterstanden zijn weergegeven in centimeters ten opzichte van het maaiveld (cm – mv)

Grondwaterbescherming

Het plangebied is niet gelegen in een waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied, zoals deze zijn vastgelegd in de Provinciale Milieuverordening (PMV) van de provincie Noord-Brabant. Wel is het gebied gelegen binnen een boringvrije zone, zoals vastgelegd in bijlage 5 van hoofdstuk 10 van de PMV.

Om de kwaliteit van het drinkwater ter plaatse te beschermen, is een aanduiding 'milieuzone – boringvrije zone' opgenomen. In de PMV is bepaald dat bij boringvrije zones de beschermende kleilaag in tact gelaten dient te worden en er dus geen werkzaamheden plaats mogen vinden die deze kleilaag aantasten. Aangezien er reeds een regeling opgenomen is waardoor graafwerkzaamheden en andere werkzaamheden die de grond roeren, niet toegestaan zijn, wordt de betreffende kleilaag op die manier al voldoende beschermd. In het plan zijn daarnaast een afwijkings- en een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waarmee van voornoemde regeling afgeweken kan worden. Om gebruik te kunnen maken van één van beide bevoegdheden, is een afweging omtrent het belang van de boringvrije zone noodzakelijk. Dit is als voorwaarde bij beide bevoegdheden opgenomen.

Hydrologisch beschermde gebieden

Het plangebied is niet gelegen in een attentiegebied of keurbeschermingsgebied, zoals weergegeven op de keurkaarten van waterschap De Dommel. Het plangebied ligt echter wel nabij een attentiegebied (zie navolgende figuur). Het attentiegebied vormt een buffer van circa 500 meter rondom een hydrologisch beschermd gebied (keurbeschermingsgebied). In beide genoemde gebieden gelden beperkingen op basis van de Keur. Voor dit plan geldt dat aanvoer van en naar het aangrenzende attentiegebied (en keurbeschermingsgebied) niet is toegelaten op basis van de Keur. Bij onderhavig plan is hiervan geen sprake.

Oppervlaktewater

In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. Nabij het plangebied is een groot oppervlaktewater aanwezig. Dit betreft de zandwinput 'Gat van Waalre'. Dit oppervlaktewater is een op zichzelf staand element in het watersysteem en is eveneens niet in beheer bij het waterschap.

Riolering

De bestaande opstallen zijn voor wat betreft de vuilwaterafvoer aangesloten op de bestaande riolering van de gemeente (gemengd stelsel).

Water in relatie tot de beoogde ontwikkeling

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in minder bebouwing dan op dit moment feitelijk aanwezig is. Met dit plan gaat naar verwachting derhalve een feitelijke afname van verharde oppervlakken gepaard.



Waterkwaliteit

Zoals in buitengebieden gebruikelijk, wordt afvloeiend hemelwater niet afgevoerd via de riolering. Hemelwater van daken zal ter plaatse in het milieu worden gebracht. Voor het waarborgen van een goede grond- en/of oppervlaktewaterkwaliteit is het van belang dat oppervlakken waarvan water afstroomt niet worden vervaardigd van uitlogende bouwmaterialen (zoals koper, lood en zink), zonder dat daarbij gebruik wordt gemaakt van een coating. Voor zover bekend is in de huidige als in de beoogde situatie geen sprake van toepassing van uitlogende bouwmaterialen.

Bouwpeil / ontwateringsdiepte

De afstand tussen maaiveld en grondwaterspiegel is voldoende groot om zonder ophoging bebouwing te realiseren. De ontwateringdiepte vormt geen belemmering.

Vergunningplicht Keur

Er wordt met dit plan geen ontwikkeling direct mogelijk gemaakt. Het betreft immers een legalisering van de bestaande situatie. Er geldt derhalve geen watervergunningplicht.

Conclusie

In waterhuishoudkundig opzicht heeft het plan een positieve werking, gezien de verwachte feitelijke afname van verharde oppervlakken. De ontwikkeling kan vanuit het oogpunt van de waterhuishouding dan ook zonder belemmeringen doorgang vinden.

4.4 Bodem

Bodem

Bij de verkenning van de mogelijkheden om nieuwe juridische functies in een gebied te realiseren dient de bodemkwaliteit te worden betrokken. Een legalisering is juridisch gezien een nieuwe functie daar de huidige feitelijke functie nog niet volledig juridisch is vastgelegd. Inzicht in eventuele beperkingen aan het bodemgebruik (i.v.m. milieuhygiënische risico's voor mens, plant en dier) is noodzakelijk om te beoordelen of de grond geschikt is voor de beoogde functie.

Ter plaatse van het woonwagencentrum zijn diverse bodemonderzoeken en risico-beoordelingen uitgevoerd. Ten aanzien van het gebruik van de locatie kunnen uit deze onderzoeken de volgende conclusies getrokken worden.

Een groot deel van het woonwagencentrum is gelegen op een voormalige stortlocatie. In de boven en ondergrond komen plaatselijk licht tot sterke verontreinigingen voor met zware metalen, PAK's, PCB's en minerale olie. In het grondwater komen lichte verontreinigingen voor met zware metalen, xylenen en naftaleen.

Ter plaatse van Broekweg 26 is in het verleden een autosloperij gevestigd geweest. Deze locatie is niet gelegen op de stortlocatie. In de boven en ondergrond is een sterke verontreiniging met koper aanwezig en lichte verontreinigingen met zware metalen en minerale olie. Het grondwater is matig verontreinigd met per en licht verontreinigd met barium en zink.

Indien het huidige feitelijke gebruik, namelijk het wonen in niet in de grond gefundeerde woonwagens, niet verandert, zijn er mits de bestrating gesloten blijft geen

beperkingen ten aanzien van het gebruik binnen de woonbestemming. Hierover heeft overleg plaatsgevonden met de provincie die bovenstaande onderschrijft.

Indien op de locatie ter plaatse van de stortlocatie ontwikkelingen plaatsvinden anders dan het huidige feitelijke gebruik is de Provincie Noord-Brabant bevoegd gezag. Van toepassing zijn vervolgens de regels uit de notitie Hergebruik stortplaatsen en er dienen diverse onderzoeken en plannen overlegd en goedgekeurd te worden door de provincie als het bevoegde gezag.

Indien ter plaatse van Broekweg 26 ontwikkelingen plaats vinden anders dan het huidige feitelijke gebruik is de Provincie Noord-Brabant bevoegd gezag en gelden de regels uit het Besluit bodemkwaliteit.

In de bijlage zijn de meest relevante onderzoeken toegevoegd.

4.5 Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen 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 milieuzoneringen 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 uitvoeren. Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'.⁵

Richtafstandenlijsten

Voor een scala aan milieubelastende activiteiten zijn richtafstanden aangegeven in de VNG-publicatie. In de lijsten wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Daarbij omvat categorie 1 de lichtste en categorie 6 de zwaarste vormen van bedrijvigheid. De richtafstanden gaan uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

⁵ Bedrijven en milieuzonering handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk, uitgave VNG, 2009

Twee omgevingstypen

De richtafstanden in de VNG-publicatie zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype. Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding. Het plangebied bevindt zich aan de rand van het industrieterrein 't Broek in Waalre Noord. Dergelijke gebieden kunnen door de verscheidenheid aan functies in de omgeving aangemerkt worden als gemengd gebied. De richtafstanden kunnen derhalve met 1 stap worden verkleind.

In de nabijheid van het plangebied zijn drie bedrijven gelegen; een bouwbedrijf, een reclamebureau en de gemeentewerf. De twee eerstgenoemde bedrijven hebben een zeer beperkte richtafstand ingevolg de VNG-publicatie (respectievelijk 50 en 10 meter) en liggen op meer dan 140 meter afstand van het woonwagencentrum. Deze bedrijven vormen dus geen belemmering.

Het bestemmingsplan voor het aangrenzende bedrijventerrein 't Broek is uitgegaan van een milieuzonering. Voor het gedeelte dat grenst aan het woonwagencentrum is uitgegaan van de vestiging van bedrijven uit maximaal milieucategorie 2 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten waarbij een maximale richtafstand van 30 meter hoort. De aanwezige bedrijven op het bedrijventerrein vormen dus geen belemmering.

4.6 Geur

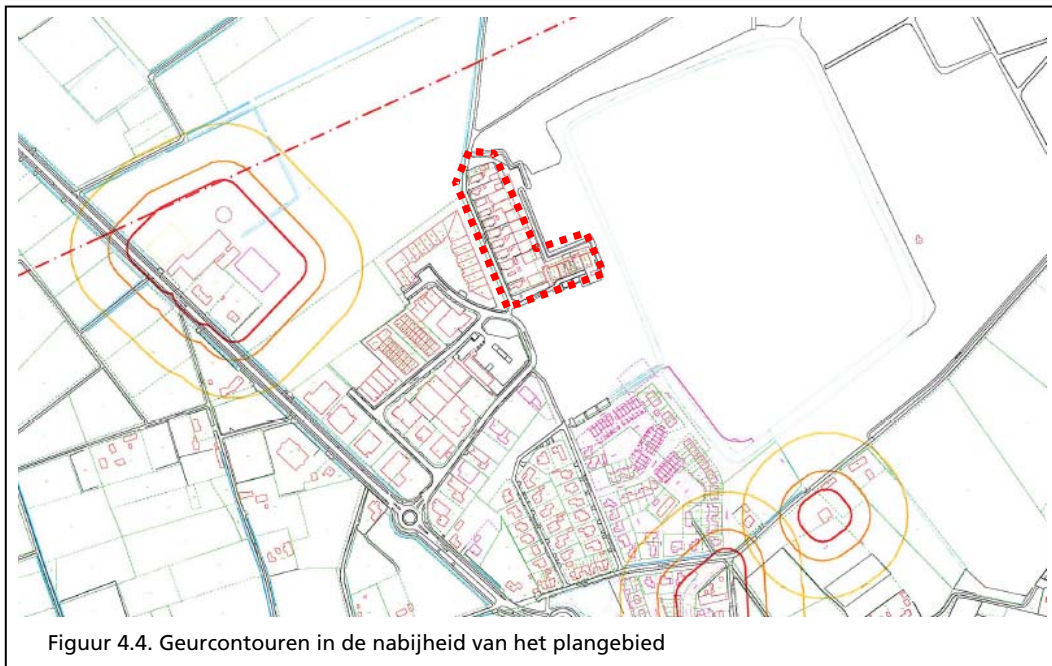
In de nabijheid van het plangebied zijn enkele agrarische ondernemingen gelegen. Het onderhavige plan mag geen belemmering vormen voor de bedrijfsvoering van deze agrarische ondernemingen. Tevens dient ter plaatse van het plangebied een sprake te zijn van een acceptabel woon- en leefklimaat. Derhalve dient de voor- en achtergrondbelasting in beeld gebracht worden.

In de omgeving bevinden zich de volgende bedrijven met een milieuvergunning:

- Onze Lieve Vrouwedijk. Rundveehouderij (en 30 kippen);
- Heistraat 3, 10 paarden.

Voorgrondbelasting

De onderstaande figuur geeft de (berekende) voorgrondbelasting weer. Het plangebied bevindt zich niet binnen één van de contouren.



Achtergrondbelasting

De achtergrond belasting dient berekend te worden met behulp van het programma V-Stack. Dit programma berekent aan de hand van vastgestelde geuremissie factoren per diersoort de belasting ter plaatse van het plangebied. In de nabijheid bevinden zich geen agrarische bedrijven met dieren waarvoor een geuremissie is vastgesteld (uitsluitend de 30 kippen aan Onze Lieve Vrouwedijk). Het is derhalve niet zinvol deze berekening uit te voeren. Het aspect geur vormt geen belemmering voor het onderhavige plan.

4.7 Akoestiek

In de Wet geluidhinder is vastgesteld dat, indien in het plangebied geluidgevoelige functies (zoals woningen) zijn voorzien binnen de invloedssfeer van (rail- en weg)verkeerslawaaï, akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. Dit geldt voor alle straten en wegen, met uitzondering van:

- wegen die in een als 'woonerf' aangeduid gebied liggen;
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

Het plangebied bevindt zich binnen geluidzones waarin een akoestisch onderzoek verplicht is. De wegen in de omgeving betreffen wegen met een maximumsnelheid van meer dan 30 km/u. Een akoestisch onderzoek is derhalve noodzakelijk. Voor het onderhavige plan heeft een akoestisch onderzoek plaatsgevonden. In deze para-

graaf is uitsluitend de conclusie opgenomen. De gehele rapportage bevindt zich in de bijlage.

Conclusie

Het woonwagencentrum ondervindt een geluidbelasting ten gevolge van de gezoneerde weg A2/A67/N2. Ook ondervindt het centrum een geluidbelasting ten gevolge van de 30 km/h-wegen Broekweg en van Dijkstraat/Meerbergschelaan. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn die wegen in het onderzoek beschouwd.

Gezoneerde wegen

Voor gezoneerde wegen geldt een maximale voorkeursgrenswaarde van 48 dB. In het onderzoek is berekend wat de feitelijke geluidbelasting op het woonwagencentrum is en deze bedraagt maximaal 47 dB (toetsingswaarde Wgh). De wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt dan ook niet overschreden. De Wet geluidhinder legt dus geen restricties op aan het terrein.

Niet gezoneerde wegen

Niet gezoneerde wegen hoeven niet te worden getoetst aan de Wet geluidhinder. Omdat op wegen met een snelheidsregime van 30 km/h toch sprake kan zijn van hoge intensiteiten welke tot een hoge geluidbelasting kunnen leiden, worden deze wegen in het kader van een goede ruimtelijke ordening wel beschouwd.

De geluidbelasting als gevolg van de verkeersbewegingen op de Broekweg is in het onderzoek berekend op grond van het verkeersmodel van de gemeente en bedraagt maximaal 55 dB. Deze geluidbelasting wordt veroorzaakt door de relatief hoge verkeersintensiteit (aantal verkeersbewegingen) blijkens de gegevens van de gemeente. Gezien het feit dat alleen bestemmingsverkeer over deze weg rijdt, is sprake van een worst-case scenario. In werkelijkheid zal de geluidbelasting lager zijn.

De geluidbelasting ten gevolge van de verkeersbewegingen op de van Dijkstraat en de Meerbergschelaan bedraagt op grond van de berekeningen uit het onderzoek minder dan 48 dB. Daarmee is sprake van een goed woon- en leefklimaat ten gevolge van deze wegen.

4.8 Luchtkwaliteit

Hoofdpijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Hierbij moet aannemelijk gemaakt worden, dat luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels vastgelegd zijn die betrekking hebben op het begrip NIBM.

‘Niet in betekende mate’

De nieuwe regels maken onderscheid in projecten die wel en ‘niet in betekende mate’ (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Als een project NIBM aan de luchtkwaliteit bijdraagt, hoeft geen uitgebreid luchtonderzoek meer uitgevoerd te worden. In het onderhavige plan worden 16 woonwagens toegestaan. 16 woningen (woonwagens) vallen onder één van de categorieën (1.500 woningen met één toegangsweg, 3.000 woningen met twee toegangswegen) die automatisch ‘Niet in betekende mate bijdragen’ aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. Een nader onderzoek is bij deze categorieën niet noodzakelijk. Het aspect luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor het onderhavige plan.

4.9 Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen⁶ vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op 2 maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.), waarbij de 10⁻⁶ contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is.

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als *ijkpunt* in de verantwoording (géén norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid

⁶ Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen, Staatscourant d.d. 4 augustus 2004. Deze Circulaire is gebaseerd op de Risico Normering Vervoer gevaarlijke stoffen en het Bevi en sluit zoveel als mogelijk aan op het Bevi.

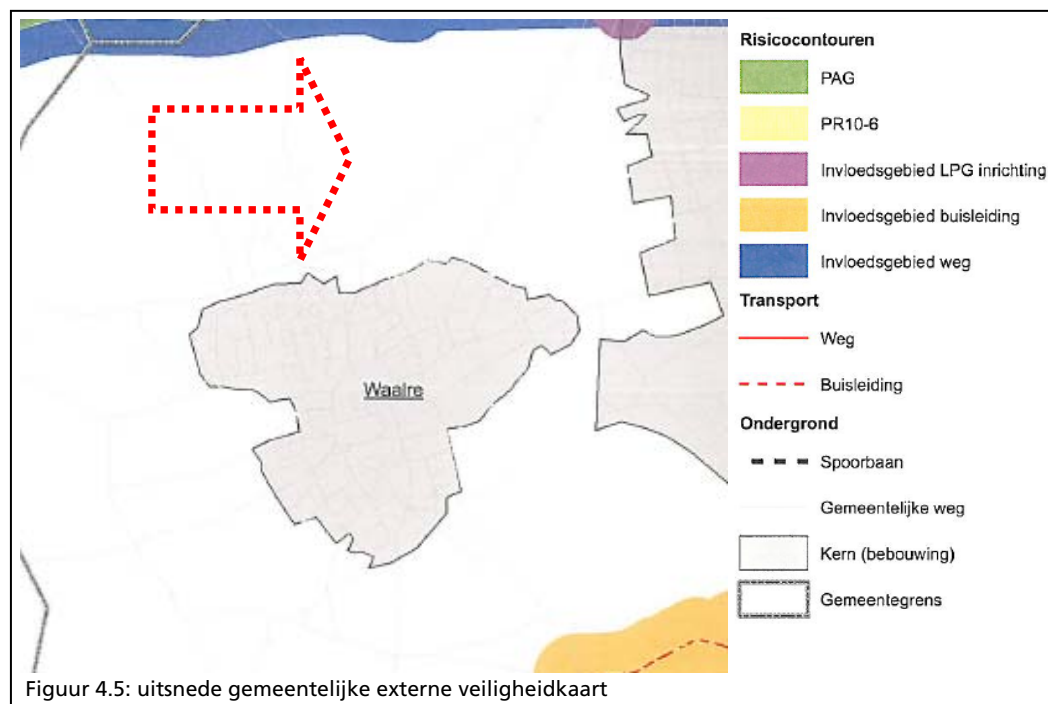
van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van groepsrisico moet andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels, restaurants⁷.

Risicovolle activiteiten

In het kader van het plan moet bekeken worden of er in of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven, BRZO-bedrijven en transportroutes) of dat risicovolle activiteiten worden toegestaan.



Figuur 4.5: uitsnede gemeentelijke externe veiligheidkaart

De gemeente Waalre heeft een eigen beleid externe veiligheid⁸ opgesteld met bijbehorende kaart externe veiligheid. Op deze kaart bevindt het plangebied niet binnen één van de risicocontouren (zie figuur 4.5). Het aspect externe veiligheid vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van het onderhavig plan.

⁷ Zoals bedoeld in artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

⁸ Borgingsdocument externe veiligheid Waalre. SRE milieudienst. Projectnummer 496564. 25 juli 2011.

5. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

5.1 Inleiding

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (met legenda) en planregels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding en de planregels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De planregels regelen de gebruiksmogelijkheden van de gronden, de bouwmogelijkheden en de gebruiksmogelijkheden van de aanwezige en/of op te richten bebouwing. De toelichting heeft weliswaar geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het bestemmingsplan en bij de uitleg van de verbeelding en planregels. In de volgende twee paragrafen wordt de systematiek van de planregels uiteengezet en wordt een uitleg per bestemming gegeven.

5.2 Systematiek van de planregels

De opbouw van het bestemmingsplan is conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 en gebaseerd op de standaardsystematiek van de gemeente Waalre. De planregels van het onderhavige bestemmingsplan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen.

5.2.1 Inleidende regels

In de begripsbepalingen worden omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze zijn opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Alleen die begripsbepalingen zijn opgenomen die gebruikt worden in de planregels en die tot verwarring of voor meerdere uitleg vatbaar zijn.

Om op een eenduidige manier afstanden en oppervlakten te bepalen wordt in de wijze van meten uitleg gegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan. Ten aanzien van de wijze van meten op de verbeelding geldt steeds dat het hart van een lijn moet worden aangehouden.

5.2.2 Bestemmingsregels

De gronden van het gehele plangebied hebben een positieve bestemming. Een positieve bestemming betekent dat gebruik van de gronden voor de verschillende bestemmingen direct mogelijk is. Bovendien betekent het dat oprichting van gebouwen direct mogelijk is nadat het college van B&W een omgevingsvergunning ten behoeve van het bouwen heeft verleend. Een omgevingsvergunning wordt verleend indien zij voldoet aan onder meer de planregels van het bestemmingsplan, het Bouwbesluit en de Bouwverordening.

De opbouw van de bestemmingen ziet er in beginsel als volgt uit:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- afwijking van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijking van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden;
- wijzigingsbevoegdheid.

Hieronder volgt per bestemmingsonderdeel een korte toelichting.

Bestemmingsomschrijving

De bestemmingsomschrijving bevat de omschrijving van de doeleinden die met de bestemming aan de grond worden toegekend. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de grond toegekende functies zoals wonen, bedrijven, detailhandel, recreatie, horeca etc. De aard van de toegelaten inrichtingen van gronden (bouwwerken en werken, geen bouwwerken zijnde) vloeit dan voort uit de toegelaten functies.

De hoofdfuncties worden als eerste genoemd. Indien van toepassing worden ook de aan de hoofdfuncties ondergeschikte functies mogelijk gemaakt. De ondergeschiktheid wordt weergegeven door de zinsnede 'met daaraan ondergeschikt'. Tevens wordt aangegeven welke functies bij de bestemming behoren door middel van de zinsnede 'met daarbij bijbehorende'. Het betreft hier meestal functies als paden, groen, erven, etc. De bestemmingsomschrijving is niet alleen functioneel, maar bevat ook inrichtingsaspecten.

Bouwregels

In de bouwregels wordt aangegeven welke bebouwingsmogelijkheden er op een perceel bestaan. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Specifieke gebruiksregels

In dit onderdeel kan worden aangegeven welke vormen van gebruik men in ieder geval strijdig acht met de bestemming. Hierin worden niet alle mogelijke strijdige gebruiksvormen genoemd, maar alleen die waarvan het niet op voorhand duidelijk is dat deze in strijd zijn met de bestemming. Het gaat hierbij in feite om een aanvulling op de bestemmingsomschrijving.

Afwijking van de gebruiksregels

Een afwijking van een gebruiksregel mag niet leiden tot een feitelijke wijziging van de bestemming. Dat wil zeggen, dat wel een omgevingsvergunning kan worden verleend ten behoeve van functies, die inherent zijn aan de in de bestemmingsomschrijving opgenomen functies. Via een omgevingsvergunning kunnen geen 'nieuwe' functies worden toegestaan. Met andere woorden: de afwijkingsregeling kan worden opgenomen voor kleinere, planologisch minder ingrijpende, onderwerpen. Functiewijzigingen en grotere, ingrijpende ruimtelijke ingrepen worden geregeld via een wijzigingsbevoegdheid.

Wijzigingsbevoegdheid

Door het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid is het mogelijk om het bestemmingsplan te wijzigen (binnenplanse wijziging). In de meeste gevallen zal het gaan om het wijzigen van de op een perceel gelegde bestemming, maar deze wijziging kan eventueel ook gebruikt worden om de bouwmogelijkheden op een perceel te wijzigen.

5.2.3 Algemene regels

Antidubbelregel

Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels wordt aangegeven welk gebruik in ieder geval strijdig is met de bestemmingen in hoofdstuk 2.

Algemene aanduidingsregels

Om de kwaliteit van het drinkwater ter plaatse te beschermen, is een aanduiding 'milieuzone – boringvrije zone' opgenomen.

Algemene afwijkingsregels

In deze bepaling wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om een omgevingsvergunning te verlenen ten behoeve van niet-ingrijpende bouwactiviteiten. De criteria, die bij toepassing van de bevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.

Algemene wijzigingsregels

In deze bepaling wordt aan het college van B&W de bevoegdheid gegeven om bestemmingen te wijzigen ten behoeve van kleine overschrijdingen van bestemmingsgrenzen. De criteria, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.

5.2.4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

In deze bepaling wordt vorm en inhoud gegeven aan het overgangsrecht. Die aangesloten is bij het Besluit ruimtelijke ordening.

Slotregels

Als laatste is de slotbepaling opgenomen. Deze bepaling bevat zowel de titel van het plan als de vaststellingsbepaling.

5.2.5 Lijst met bedrijfsactiviteiten

Als bijlage bij de regels is een lijst met bedrijfsactiviteiten opgenomen. Hieraan wordt getoetst bij een aanvraag om een omgevingsvergunning voor afwijken van de (gebruiks)regels in het bestemmingsplan ten behoeve van de vestiging van een bedrijf aan huis. In deze lijst zijn de individuele bedrijven op basis van de SBI-code opgenomen en ingedeeld in milieucategorieën op basis van bepaalde milieuaspecten (geur, geluid, trillingen, stof en gevaarstelling).

5.3 Beschrijving per bestemming

Groen

Voor de groenzone die het plangebied begrenst, is een bestemming 'Groen' opgenomen. Hierbinnen mogen geen gebouwen opgericht worden.

Verkeer – Verblijfsgebied

De Broekweg is bestemd als 'Verkeer – Verblijfsgebied', vanwege het overwegend verblijfsgerichte karakter. De weg kent een 30 km/h-regime. Daarnaast heeft een deel van de ten zuiden van de Broekweg gelegen gronden dezelfde bestemming gekregen. Binnen de bestemming zijn naast de verkeersfunctie tevens groenvoorzieningen en waterhuishoudkundige doeleinden toegestaan.

Ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening' is een voorziening van openbaar nut met een beperkt oppervlak toegestaan.

Wonen

Het grootste deel van de gronden binnen het plangebied hebben de bestemming 'Wonen' met de aanduiding 'woonwagendstandplaats'. Als gevolg van deze aanduiding kan ter plaatse uitsluitend gewoond worden in woonwagens (dat wil zeggen ongefundeerde woningen), tot maximaal het op de verbeelding aangegeven aantal per bouwperceel. Enerzijds is deze aanduiding opgenomen, zodat bij toetsing aan het Bouwbesluit getoetst kan worden aan de specifieke eisen voor woonwagens. Anderzijds is deze opgenomen om te voorkomen dat er funderingen in de grond aangebracht zullen worden (zowel bij hoofdgebouwen als bijgebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde), wat gezien de huidige bodemkundige staat niet wenselijk is in het kader van blootstellingsrisico's. Wel is er een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om wel gefundeerd te bouwen, mits middels een bodemonderzoek voor het gehele bouwperceel waarop de woning gerealiseerd wordt, aangetoond wordt dat er geen milieuhygiënische belemmeringen bestaan voor de volksgezondheid, of er aangetoond wordt dat er aanvullende maatregelen genomen zullen worden welke de volksgezondheid ter plaatse in voldoende mate beschermen. Of van dit laatste sprake is, is ter beoordeling van het college van B&W. Daarnaast is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om onder voorwaarden graafwerkzaamheden en andere werkzaamheden waarbij de grond geroerd wordt, uit te voeren.

Hoofdgebouwen

De hoofdgebouwen dienen binnen het bouwvlak te worden gebouwd. De diepte van het bouwvlak bedraagt 18 meter. Gekozen is voor het werken met bouwvlakken tot 3 meter uit de zijdelingse perceelsgrenzen. Daar de feitelijke bebouwing reeds dicht op de perceelsgrens gelegen is, is deze bebouwing als uiterste bouwgrens gekozen.

Voor wat betreft de maximale goot- en bouwhoogte is aangesloten op de standaardregeling voor woningen in de gemeente Waalre, waarvoor een maximale goothoogte van 4 meter geldt. Een uitzondering is gemaakt voor die woonwagens, die reeds een hogere goothoogte hebben. Er is voor de woningen geen maximale bouwhoogte opgenomen. De maximale bouwhoogte volgt uit de Bouwverordening (maximaal 15 meter). Tevens is er een afwijkingsregeling opgenomen voor het verhogen van de maximale goothoogte met maximaal 10%.

Bijgebouwen

Buiten het bouwvlak mag maximaal 50 % van de bestemming Wonen worden bebouwd met gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde (met uitzondering van niet overdekte zwembaden) tot een maximum van 100 m². Bijgebouwen zijn uitsluitend achter de achtergevelrooilijn toegestaan.

Bijgebouwen (waaronder aan- en uitbouwen) zijn zowel binnen als buiten het bouwvlak toegestaan. De hoogtes en oppervlaktes zijn in de regels weergegeven. De maximale goothoogte bedraagt 3,5 meter en de bouwhoogte bedraagt 6 meter. De maximale oppervlakte per vrijstaand bijgebouw bedraagt 50 m².

Er is geen maximum gesteld aan de diepte van het bijgebouw. De maximale bebouwingsoppervlakte en percentage waarborgen al voldoende dat de oppervlakte van een bijgebouw beperkt wordt.

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn tevens maximale hoogtes en oppervlaktes opgenomen.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen gemeente en verschillende instanties waar nodig overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Bovendien is het noodzakelijk dat belanghebbenden de gelegenheid hebben om hun visie omtrent het plan te kunnen geven. Pas daarna kan de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan van start gaan.

6.1.1 Inspraak

Het bestemmingsplan heeft in het kader van de inspraakprocedure 4 weken ter inzage gelegen met de mogelijkheid om hierop te reageren. Het verslag van deze inspraak is als bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen. Hierin staat ook de reactie van de gemeente op de ingekomen reactie en of het plan, naar aanleiding daarvan al of niet wordt aangepast. Dit verslag is tevens toegestuurd aan allen die een reactie hebben ingediend en aan de betrokken partijen. De inspraakreacties hebben niet geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

6.1.2 Wettelijk (voor)overleg

Het Besluit ruimtelijke ordening geeft aan dat het college van B&W bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Zowel de Provincie Noord-Brabant als het Waterschap hebben een korte technisch-inhoudelijke reactie gegeven op het conceptplan. Beide wijzen er op dat het plan in een boringvrije zone ligt en verzoeken dit in het plan op te nemen. Het Waterschap wijst er bovendien op dat het noordelijk deel van het plangebied is opgenomen in een zogenaamd 'attentiegebied EHS'. Voor het overige stemmen zij in met de plan-opzet. De ligging van een deel van het plangebied in het attentiegebied is kortgesloten met het Waterschap.

De opmerkingen van Provincie Noord-Brabant en Waterschap hebben verder geen relevante consequenties voor opzet van het plan en zijn dan ook verwerkt in de verbeelding en de regels van het ontwerp-bestemmingsplan.

6.1.3 Zienswijzen

Op het ontwerp-plan, dat van donderdag 22 november 2012 tot en met woensdag 2 januari 2013 ter inzage heeft gelegen, zijn zienswijzen naar voren gebracht. De beantwoording van de zienswijzen is in een separate bijlage opgenomen. Het plan is niet aangepast naar aanleiding van de zienswijzen. Het onderhavige bestemmingsplan is door de gemeenteraad van Waalre op 5 maart 2013 ongewijzigd vastgesteld.

6.2 Financiële uitvoerbaarheid

Het onderhavige bestemmingsplan betreft het legaliseren van bestaande standplaatsen met de daarbij behorende woonwagens. Er is dan ook geen sprake is van een "bouwplan" als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro. Wettelijk kostenverhaal bij de eigenaar van de grond is alleen van toepassing wanneer er sprake is van een bouwplan.

