

BESTEMMINGSPLAN
UITBREIDING WOONWAGENLOCATIE
SCHOUTSTRAAT WASPIK

GEMEENTE WAALWIJK

BESTEMMINGSPLAN

UITBREIDING WOONWAGENLOCATIE SCHOUTSTRAAT WASPIK

GEMEENTE WAALWIJK

Toelichting

Bijlagen

Regels

Bijlage

Verbeelding

Schaal 1:1000

Datum vaststelling:

4 februari 2016

Projectgegevens:

TOE03-0253051-01A

REG03-0253051-01A

TEK03-0253051-01A

Identificatienummer:

NL.IMRO.0867.bpWSschoutstraat-va01

Datum

01-02-2016

Opsteller(s)

MB, MV

Projectleider

E. Boonman

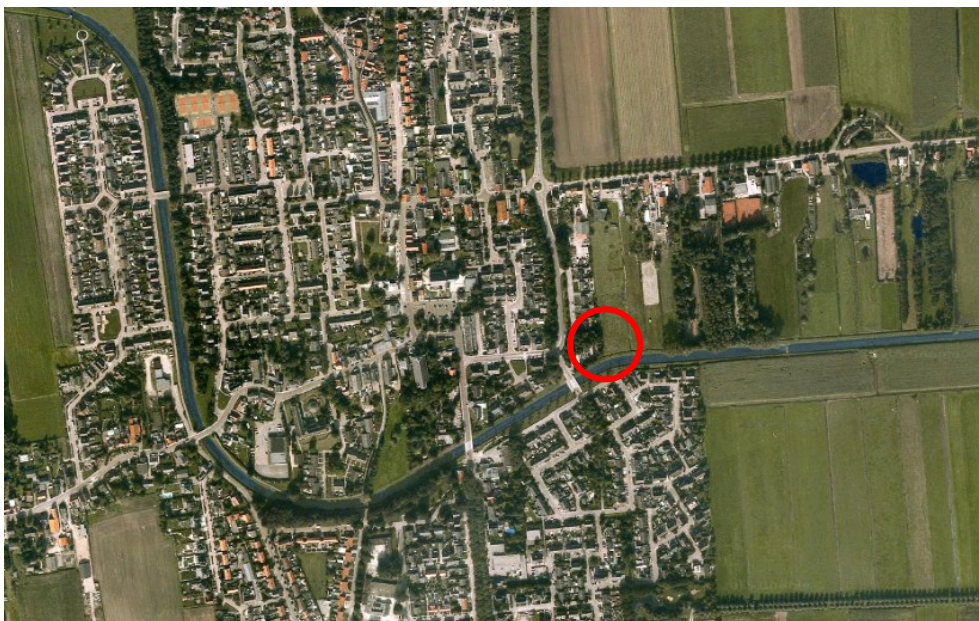
Vrijgave

INHOUDSOPGAVE

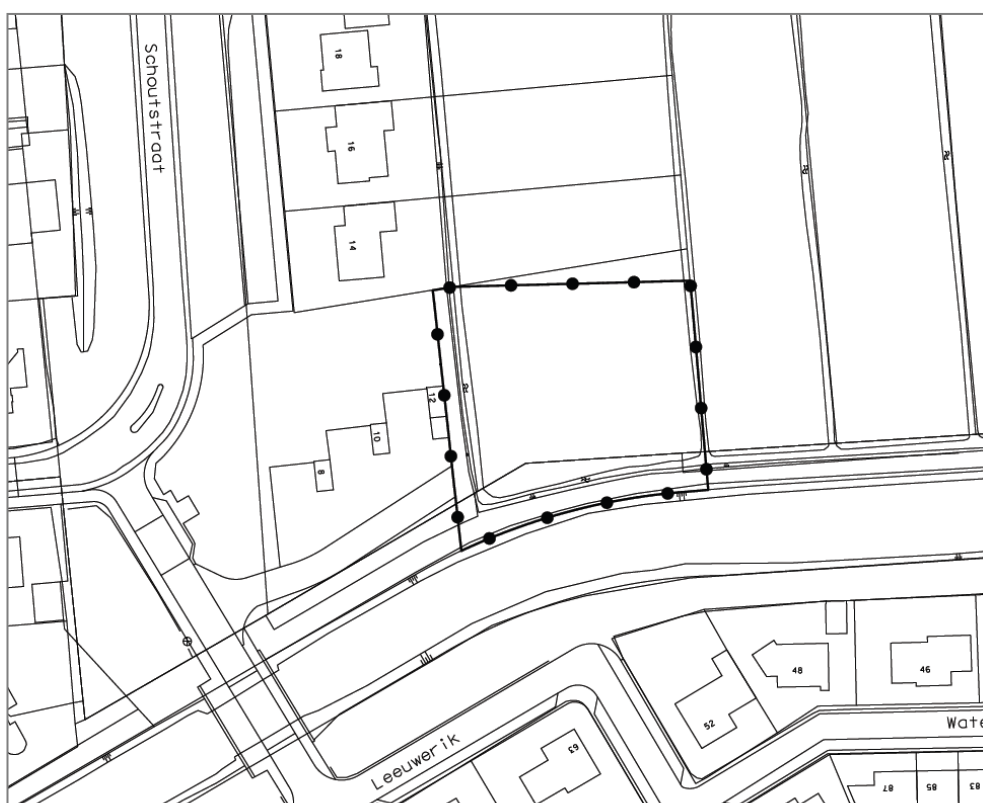
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	1
1.3	Vigerende beheersverordening	1
1.4	Bij het plan behorende stukken	2
1.5	Leeswijzer	2
2	planbeschrijving	3
2.1	Voorgeschiedenis	3
2.2	Huidige situatie	4
2.3	Uitbreiding woonwagenlocatie	5
2.4	Vertaling in het bestemmingsplan	9
3	Beleidskader	11
3.1	Nationaal beleid	11
3.2	Provinciaal beleid	12
4	Milieuhygiënische en planologische aspecten	17
4.1	Water	17
4.2	Bodem	19
4.3	Geluid	20
4.4	Luchtkwaliteit	20
4.5	Hinderlijke bedrijvigheid	21
4.6	Externe veiligheid	22
4.7	Kabels en leidingen	22
4.8	Flora en fauna	23
4.9	Archeologie en cultuurhistorie	24
5	juridische planbeschrijving	27
5.1	Algemeen	27
5.2	De bestemmingen	27
6	Haalbaarheid	29
6.1	Financieel	29
6.2	Maatschappelijk	29

Bijlagen:

- Bijlage 1: Calculatie kwaliteitsverbetering van het landschap, 3 februari 2015
- Bijlage 2: Waterparagraaf uitbreiding woonwagenlocatie Schoutstraat, Antea Group, 10 juli 2015
- Bijlage 3: Verkennend bodemonderzoek ter plaatse van het woonwagencentrum aan de Schoutstraat te Waspik, Milon, 31 december 2014
- Bijlage 4: Rapport akoestisch onderzoek Uitbreiding woonwagenlocatie Schoutstraat te Waspik, CroonenBuro5, 14 januari 2015
- Bijlage 5: Quickscan flora en fauna Uitbreiding woonwagenlocatie Schoutstraat te Waspik, CroonenBuro5, 20 januari 2015
- Bijlage 6: Schoutstraat, Waspik, een bureau- en inventariserend veldonderzoek in de vorm van boringen, Bureau voor Archeologie, 7 januari 2015
- Bijlage 7: Besluit wijziging Verordening ruimte 2014 door Gedeputeerde Staten, 19 januari 2016



Ligging plangebied in Waspik (maps.google.com)



Begrenzing plangebied

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Het woonwagenbeleid van de gemeente Waalwijk gaat uit van het realiseren van voldoende standplaatsen voor de Waalwijkse woonwagenbewoners en hun nazaten. Om in de behoefte aan woonwagenstandplaatsen te voorzien, dienen op verschillende locaties in de gemeente standplaatsen te worden toegevoegd. In de afgelopen jaren zijn daarom in Landgoed Driessen en Besoyen woonwagenlocaties gerealiseerd. Om ook in Waspik in voldoende ruimte te voorzien, is een beperkte uitbreiding van het aantal woonwagenstandplaatsen nodig. Op 30 januari 2014 heeft de gemeenteraad besloten om de huidige woonwagenlocatie aan de Schoutstraat te handhaven en deze uit te breiden met twee standplaatsen, waarna de locatie als afgerond wordt beschouwd.

Ten oosten van de drie bestaande woonwagenstandplaatsen worden twee standplaatsen toegevoegd. Op iedere standplaats kunnen een woonwagen en een klein bijgebouw worden gerealiseerd. Deze ontwikkeling is niet mogelijk op grond van de vigerende beheersverordening. Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld om de uitbreiding van de woonwagenlocatie mogelijk te maken en biedt een passend juridisch-planologisch kader voor de toevoeging van twee woonwagenstandplaatsen.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan ligt in het noordoosten van Waspik, ten oosten van de bestaande woonwagenlocatie. In het zuiden grenst het plangebied aan het Zuiderafwateringskanaal. In het noorden en oosten grenst het plangebied aan onbebouwde agrarische percelen.

1.3 Vigerende beheersverordening

Voor het plangebied vigeert de beheersverordening 'Gemengd gebied, Natte Natuurparel en Eerste Zeine', die op 14 juni 2013 is vastgesteld door de gemeenteraad. In de beheersverordening zijn de verbeeldingen (plankaarten) en regels (voorschriften) van de voorheen geldende bestemmingsplannen opnieuw van toepassing verklaard. Voor het plangebied geldt daardoor de juridisch-planologische regeling zoals opgenomen in het voorheen geldende bestemmingsplan 't Vaartje'.

Het westelijk deel van het plangebied valt binnen de bestemming 'Woondoeleinden' met de aanduiding 'woonwagenstandplaats'. De inrit/toegang tot de woonwagenlocatie is bestemd als 'Verblijfsdoeleinden'. Het oostelijk deel van het plangebied heeft de bestemming 'Agrarische doeleinden'. Tussen de bestemmingsvlakken 'Woondoeleinden' en 'Agrarische doeleinden' ligt een smalle strook met de bestemming 'Groenvoorzieningen'. De zuidelijke rand van het plangebied, die grenst aan het Zuiderafwateringskanaal, is bestemd als 'Waterstaatkundige doeleinden'.



Uitsnede bestemmingsplan 't Vaartje' (zoals opgenomen in beheersverordening 'Gemengd gebied, Natte Natuurparel en Eerste Zeine')

Hoewel het westelijk deel van het plangebied is aangeduid als woonwagenstandplaats, is toevoeging van extra woonwagenstandplaatsen niet mogelijk. In de voorschriften van het bestemmingsplan 't Vaartje' is namelijk bepaald dat op de woonwagenstandplaats maximaal 3 woonwagens zijn toegestaan.

1.4 Bij het plan behorende stukken

Dit bestemmingsplan bestaat uit drie delen:

- een verbeelding, waarop onder meer de bestemmingen in het plangebied zijn aangegeven;
- regels, waarin de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de op de verbeelding vermelde bestemmingen zijn opgenomen;
- een toelichting, waarin de keuzes die in het bestemmingsplan worden gemaakt nader zijn gemotiveerd en verantwoord.

De verbeelding vormt samen met de regels het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding volgt een hoofdstuk waarin de planbeschrijving is opgenomen. In dat hoofdstuk wordt de bestaande situatie beschreven en wordt het initiatief toegelicht. Hoofdstuk 3 bevat een korte samenvatting van de relevante beleidstukken. Hoofdstuk 4 gaat in op de milieuhygiënische en planologische aspecten met betrekking tot de ontwikkeling. De hoofdstukken 5 en 6 bevatten respectievelijk een uiteenzetting van de inhoud van de bestemmingsregeling en een toelichting op de gevolgte procedures.

2 PLANBESCHRIJVING

2.1 Voorgeschiedenis

Op 16 september 2004 heeft de gemeenteraad het Beleidsplan Woonwagenzaken vastgesteld. Het gemeentelijk woonwagenbeleid heeft drie hoofddoelstellingen:

- het realiseren van voldoende standplaatsen voor de Waalwijkse woonwagenbewoners en hun nazaten (directe familie/kinderen);
- het bereiken van een 'genormaliseerde situatie' qua onderhoud, huisvesting, handhaving en betalingsgedrag;
- het overdragen van de woonwagenlocaties aan de stichting Jade.

In het Beleidsplan Woonwagenzaken is erkend dat bij woonwagenbewoners behoefte bestaat aan groepswonen, bij voorkeur in familieverband. Er is behoefte aan uitbreiding van het aantal standplaatsen, zodat nazaten (familie/kinderen) op vergelijkbare wijze kunnen wonen als de huidige woonwagenbewoners. In de kern Waspik is een beperkte uitbreiding van het aantal woonwagens met 2 à 3 stuks nodig om in deze behoefte te voorzien. In verband met de gewenste 'genormaliseerde situatie' is er in het Beleidsplan Woonwagenzaken voor gekozen om zowel de bestaande als de nieuwe woonwagenstandplaatsen niet te verkopen aan zittende of nieuwe bewoners. De standplaatsen zijn/worden van de gemeente overgedragen aan de woningcorporaties, die zijn verenigd in stichting Jade. De belangrijkste redenen hiervoor zijn dat de woonwagencentra hierdoor goed beheersbaar blijven en dat – door gebruik te maken van een toewijzigingssysteem – kan worden gegarandeerd dat de (sub)cultuur van het wonen in familieverband gehandhaafd blijft.

Bij de vaststelling van het Beleidsplan Woonwagenzaken in 2004 is door de gemeenteraad een amendement aangenomen om de bestaande woonwagenlocatie aan de Schoutstraat op te heffen en deze te verplaatsen naar een andere locatie. Naar aanleiding van dit amendement zijn diverse locaties onderzocht, waarbij sinds 2008 de locatie van het spoorwegemplacement, tussen Margrietlaan en Parallelweg, in beeld is geweest als nieuwe woonwagenlocatie. Ontwikkeling van een nieuwe woonwagenlocatie op deze locatie was voorzien als onderdeel van het project '6 locaties Waspik', waarin ook de nieuwe uitrijpost van de brandweer, de oude brandweerkazerne, de oude schoollocatie aan 't Vaartje en de Marijkelaan zijn opgenomen. Mede vanwege de samenhang met de andere ontwikkelingslocaties heeft verplaatsing van de woonwagenlocatie in de afgelopen jaren niet plaatsgevonden.

Naar aanleiding van de veranderde marktsituatie, waar met name de woningcorporaties (verenigd in stichting Jade) mee zijn geconfronteerd, is het voornemen om de woonwagenlocatie te verplaatsen heroverwogen. Geconcludeerd is dat volledige nieuwbouw van zes standplaatsen met zes (huur)woonwagens een te forse investering vraagt, die voor stichting Jade onverantwoord is.

De kosten voor verplaatsing van de woonwagenlocatie zouden daarmee volledig voor rekening van de gemeente komen, wat een aanzienlijke investering vergt en ertoe leidt dat de budgetneutrale doelstelling voor het project '6 locaties Waspik' onhaalbaar wordt. De kosten moeten, in verhouding tot de omvang van het project, als een zeer forse investering worden gezien. Om die reden is een eerder onderzocht alternatief (renovatie en beperkte uitbreiding van de huidige woonwagenlocatie aan de Schoutstraat) opnieuw in de afweging betrokken. Hoewel ook deze variant een gemeentelijke kostenbijdrage vergt, is de investering aanzienlijk minder groot dan in het geval van verplaatsing. Deze investering is bovendien reeds gedekt in de gemeentelijke begroting. Renovatie en uitbreiding van de bestaande woonwagenlocatie kan rekenen op draagvlak uit de Waspikse woonwagengemeenschap en is bovendien in ruimtelijk opzicht goed inpasbaar.

Omdat renovatie en uitbreiding van de woonwagenlocatie in strijd is met het in 2004 aangenomen amendement (dat uitging van verplaatsing), heeft de gemeenteraad op 30 januari 2014 besloten om dit eerdere besluit terug te nemen en te besluiten om de huidige woonwagenlocatie niet te verplaatsen. Daarbij is tevens besloten om de uitbreiding met 2 standplaatsen uit te werken en met deze uitwerking, die resulteert in 5 standplaatsen aan de Schoutstraat, de woonwagenlocatie in Waspik als afgerond te bestempelen. Besloten is om het project '6 locaties Waspik' in overeenstemming hiermee te wijzigen. Voorliggend bestemmingsplan is opgesteld om de uitbreiding van de woonwagenlocatie mogelijk te maken.

2.2 Huidige situatie

De huidige woonwagenlocatie aan de Schoutstraat bestaat uit drie woonwagenstandplaatsen, die bereikbaar zijn via een inrit vanaf de Schoutstraat. De woonwagenlocatie wordt aan alle zijden omzoomd door opgaand groen, waardoor de standplaatsen vanuit de omgeving niet of nauwelijks zichtbaar zijn. De groene rand aan de noordzijde van de locatie is het breedste en vormt een scheiding tussen de woonwagenlocatie en de vrijstaande woningen aan de Schoutstraat. Aan de oost- en zuidzijde van de woonwagenlocatie is sprake van smallere groene randen, die een scheiding vormen tussen de woonwagenlocatie en het agrarische gebied respectievelijk het Zuiderafwateringskanaal. Ook aan de zijde van de Schoutstraat is sprake van opgaand groen.

Op de woonwagenlocatie staan drie woonwagens, die ieder zijn voorzien van een klein bijgebouw. De standplaatsen zijn bereikbaar via de gezamenlijke inrit, die zich aan de zuidzijde van de woonwagenlocatie bevindt. De woonwagens hebben een hoogte van één bouwlaag met een (zeer flauwe) kap. Door hun beperkte hoogte en de aanwezigheid van afschermend groen zijn de woonwagens vanuit de omgeving van het plangebied nauwelijks zichtbaar. Parkeren vindt plaats op eigen terrein. De woonwagenlocatie wordt ontsloten vanaf de Schoutstraat. De Schoutstraat maakt onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur van Waspik en verbindt het dorp in noordelijke richting met de A59.

De gronden waar uitbreiding van de woonwagenlocatie is voorzien, liggen op de grens van het bebouwde gebied van Waspik en het agrarische buitengebied. Het landschap bestaat ter plaatse uit een afwisseling van open agrarische percelen (weidegrond) met beboste percelen. De percelen liggen ingeklemd tussen het Zuiderafwateringskanaal in het zuiden en de bebouwde percelen aan 't Vaartje in het noorden. Aan de westzijde wordt het agrarisch gebied begrensd door de achtertuinen van de percelen aan de Schoutstraat en het afscherpende groen rond de huidige woonwagenlocatie. Tussen de agrarische percelen liggen noord-zuidgerichte sloten, die een functie hebben voor de afwatering van het gebied richting het Zuiderafwateringskanaal. Eén van de sloten ligt direct achter de achtertuinen van de woningen aan de Schoutstraat en vormt de oostelijke grens van de huidige woonwagenlocatie.

Het plangebied bestaat in de huidige situatie uit agrarische gronden (grasland), waarop verruigde vegetatie aanwezig is. In het plangebied staan, met name op de grens met de huidige woonwagenlocatie, enkele bomen en struiken. Aan de west- en zuidzijde van het plangebied ligt een watergang die via een duiker uitmondt in het Zuiderafwateringskanaal.

2.3 Uitbreiding woonwagenlocatie

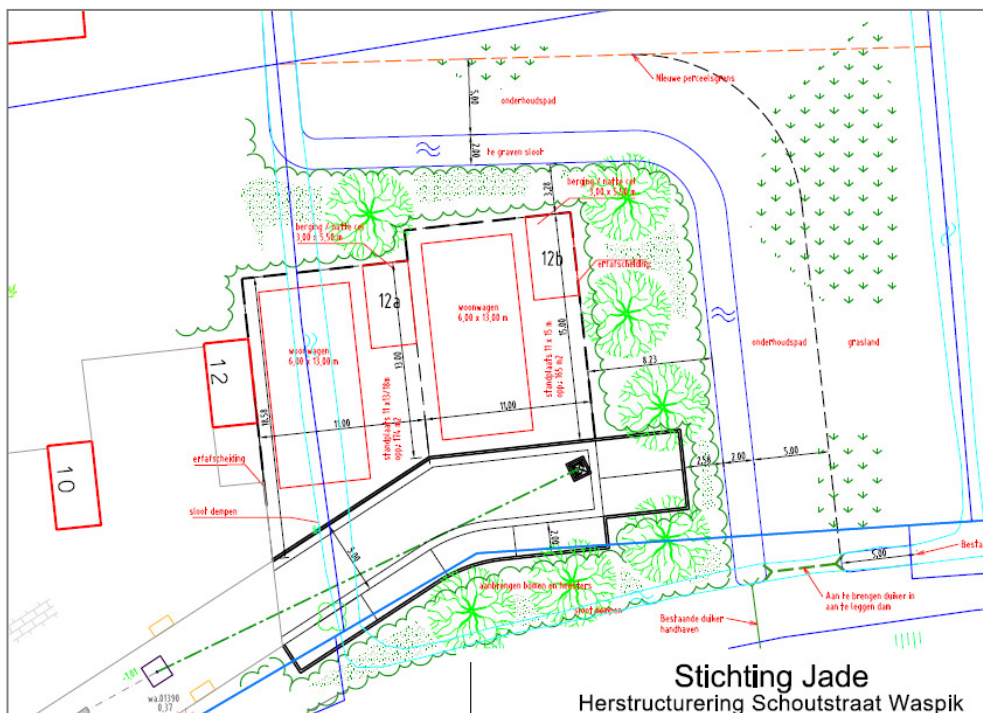
2.3.1 Stedenbouwkundige opzet

Om de woonwagenlocatie uit te kunnen breiden met twee extra standplaatsen wordt de locatie in oostelijke richting uitgebreid. Hierdoor kan het bestaande opgaande groen aan de noordzijde (tussen de woonwagenlocatie en de woning Schoutstraat 14, de zuidzijde (tussen de woonwagenlocatie en het Zuiderafwateringskanaal) en de westzijde (tussen de woonwagenlocatie en de Schoutstraat) behouden blijven. Uitbreiding in oostelijke richting maakt het bovendien mogelijk dat qua ontsluiting en ruimtelijke structuur op een logische manier kan worden aangesloten op de opzet van de bestaande woonwagenstandplaats.

De huidige inrit vanaf de Schoutstraat wordt in oostelijke richting verlengd, waarbij ruimte wordt gemaakt voor de aanleg van zes parkeerplaatsen. Aan de noordzijde van de inrit worden twee woonwagenstandplaatsen toegevoegd. De standplaatsen (en de te realiseren woonwagens) hebben dezelfde oriëntatie als de bestaande standplaatsen, zodat de nieuwe woonwagens aansluiten op de huidige bebouwingsstructuur. De nieuwe woonwagens sluiten ook voor wat betreft de oppervlakte (maximaal 6 x 13 meter) en hoogte (goothoogte maximaal 3,5 meter, bouwhoogte maximaal 5 meter) aan op de bestaande woonwagens en worden voorzien van een berging/natte cel van circa 3 x 5,5 meter.

Om uitbreiding van de woonwagenlocatie mogelijk te maken, wordt de bestaande sloot omgelegd. De huidige sloot langs de westelijke en zuidelijke grens van het plangebied wordt gedempt en langs de noord- en oostzijde van (de groene rand rond) de uitbreidingslocatie wordt een nieuwe sloot gegraven. De bestaande duiker van de sloot naar het Zuiderafwateringskanaal blijft behouden.

Via een nieuwe duiker wordt de nieuwe sloot verbonden met het slotenstelsel ten oosten van het plangebied, zodat het watersysteem op hoofdlijnen in stand blijft.



Stedenbouwkundige opzet uitbreiding woonwagenlocatie

2.3.2 Ontsluiting en parkeren

Door de uitbreiding van de woonwagenlocatie wordt het aantal woonwagens aan de Schoutstraat verhoogd van drie naar vijf stuks. Het aantal extra verkeersbewegingen dat gepaard gaat met de toevoeging van twee woonwagens is zeer beperkt en kan zonder problemen worden afgewikkeld over de bestaande aansluiting op de Schoutstraat. Als onderdeel van de uitbreiding van de woonwagenstandplaats worden in het plangebied zes parkeerplaatsen toegevoegd. Dit is ruim voldoende om te voorzien in de parkeerbehoefte van de twee nieuwe woonwagens. De nieuwe parkeerplaatsen kunnen daardoor ook worden benut door de bewoners van de huidige woonwagens. In de planregels is voor de nieuwe woonwagenstandplaatsen een parkeernorm van 1,5 parkeerplaatsen per standplaats opgenomen. Daarbij is aangegeven dat binnen de bestemming 'Wonen' moet worden voorzien in voldoende parkeerplaatsen om aan deze norm te voldoen.

2.3.3 Landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering

Algemeen

Omdat sprake is van een uitbreiding van de woonwagenlocatie aan de rand van Waspik, op gronden die in de huidige situatie een agrarische functie hebben, is het van belang dat de woonwagenlocatie landschappelijk wordt ingepast.

Daarnaast is het op basis van de provinciale Verordening ruimte 2014 (zie ook paragraaf 3.2.2) verplicht om een bijdrage te leveren aan de kwaliteitsverbetering van het landschap. De provincie Noord-Brabant hecht veel belang aan een goede landschappelijke inpassing bij nieuwe ontwikkelingen. De eis dat de ontwikkeling dient bij te dragen aan het behoud of de versterking van de ruimtelijke kwaliteit is in de Verordening ruimte 2014 vertaald in artikel 3.2 'Kwaliteitsverbetering van het landschap'. Uit dit artikel volgt dat de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording dient te bevatten van de wijze waarop financieel, juridisch en feitelijk is verzekerd dat de realisatie van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een aantoonbare en uitvoerbare fysieke verbetering van de aanwezige of potentiële kwaliteiten van bodem, water, natuur, landschap, cultuurhistorie of van de extensieve recreatieve mogelijkheden van het gebied waarop de ontwikkeling betrekking heeft of van een gebied waarvan de gemeente de voorgenomen ontwikkeling in hoofdlijnen heeft beschreven. Deze zogenaamde landschapsinvesteringsregeling (LIR) is van toepassing op alle ontwikkelingen buiten het 'bestaand stedelijk gebied' en geldt overeenkomstig indien (zoals in dit geval) Gedeputeerde Staten wordt verzocht om een aanpassing van de begrenzing van het 'bestaand stedelijk gebied' (zie paragraaf 3.2.2).

Kwaliteitsverbetering in de gemeente Waalwijk

De Verordening ruimte 2014 schrijft niet voor hoe en in welke mate ontwikkelingen aan de kwaliteit van het landschap moeten bijdragen. De provincie heeft zich op het standpunt gesteld dat gemeenten dit zelf mogen bepalen, zij het dat de provincie minimale eisen stelt. Deze eisen zijn door de gemeente Waalwijk, in samenwerking met een aantal andere gemeenten in de regio Midden Brabant en de provincie, verwerkt in de 'Werkafspraken kwaliteitsverbetering landschap Hart van Brabant'.

De notitie betreft een afsprakenkader, waarin is geschetst op welke wijze met de eisen omtrent kwaliteitsverbetering uit de Verordening ruimte 2014 kan worden omgegaan en wat het verwachtingsniveau is ten aanzien van de inspanning. Indien ontwikkelingen passen binnen het gemeentelijk beleid en ook ruimtelijk/planologisch inpasbaar zijn, biedt de notitie het handvat om inhoud te geven aan de gevraagde investering in de kwaliteit van het landschap. Via drie categorieën van ruimtelijke ontwikkelingen, die in meer of mindere mate invloed op de omgeving hebben, is bepaald hoe invulling wordt gegeven aan artikel 3.2 van de Verordening ruimte 2014:

- Categorie 1: Ruimtelijke ontwikkelingen waarop de regels inzake kwaliteitsverbetering niet van toepassing zijn of worden geacht te zijn (geen landschappelijke inpassing en evenmin ruimtelijke kwaliteitsverbetering vereist);
- Categorie 2: Ruimtelijke ontwikkelingen waarop de regels inzake kwaliteitsverbetering van toepassing zijn, maar waarbij het gaat om ontwikkelingen die een (zeer) beperkte invloed op het landschap hebben (alleen landschappelijke inpassing vereist);

- Categorie 3: Ruimtelijke ontwikkelingen waarop de regels inzake kwaliteitsverbetering van toepassing zijn en waarbij sprake is van een (substantiële) invloed op het landschap (zowel landschappelijke inpassing als ruimtelijke kwaliteitsverbetering vereist).

De uitbreiding van de woonwagenlocatie valt in categorie 3. Dit betreft ontwikkelingen waarbij de inspanning die moet worden verricht kwantitatief kan worden genormeerd, omdat het mogelijk is de ontwikkeling te koppelen aan waardevermeerdering van de grond of van het object (de 'bestemmingswinst'). Ingevolge de notitie dient ten minste 20% van de toename van de grondwaarde te worden geïnvesteerd in het landschap.

Kwaliteitsverbetering uitbreiding woonwagenlocatie

Op basis van de grondwaardemethodiek die is voorgeschreven in de notitie 'Werkafspraken kwaliteitsverbetering landschap Hart van Brabant' is berekend wat de 'bestemmingswinst' is en welke investering in kwaliteitsverbetering van het landschap daar tegenover moet staan. De berekening¹ is als bijlage opgenomen. Uit de berekening blijkt dat sprake is van een 'bestemmingswinst' van circa € 26.000,-. De investering in het landschap (20%) dient ten minste € 5.281,60 te bedragen. Op grond van de werkafspraken kan de kwaliteitsverbetering van het landschap onder meer worden vormgegeven door landschappelijke inpassing van de bebouwing en bestemmingsvlakken.

Als onderdeel van de uitbreiding van de woonwagenlocatie wordt het opgaand groen rond de bestaande locatie doorgezet in het plangebied, zowel aan de noordzijde van de nieuwe standplaatsen als aan de zuidzijde daarvan (langs het Zuiderafwateringskanaal). De groene rand wordt gevormd door afschermend groen, bestaande uit een bosplantsoen met bomen en heesters (onderbegroeiing). Aan de oostzijde van de woonwagenlocatie wordt een nieuwe rand met opgaand groen gerealiseerd. Hierdoor worden de nieuwe standplaatsen, net als de bestaande standplaatsen, door (boom)beplanting aan het zicht onttrokken, waardoor de woonwagenlocatie landschappelijk wordt ingepast. De opzet heeft tevens tot gevolg dat de woonwagenlocatie in oostelijke richting een duidelijke afronding krijgt. Omdat de groenvoorziening een afschermend karakter dient te krijgen, wordt een mix van wintergroene en bladverliezende onderbegroeiing aangeplant, met soorten als laurier, hulst, meidoorn, Amerikaans krentenboompje, Gelderse roos en liguster. Als bomen kunnen bijvoorbeeld zomereiken, schietwilgen en zachte berken worden aangeplant. De kosten voor aanleg en beheer van deze landschappelijke kwaliteitsinvestering bedragen meer dan op grond van de berekening dient te worden geïnvesteerd, waarmee wordt voldaan aan de investeringsverplichting.

Om de uitvoering van de landschappelijke kwaliteitsverbetering zeker te stellen, is in de regels van dit bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen.

1 Calculatie kwaliteitsverbetering van het landschap, 3 februari 2015

Die regeling bepaalt dat de gronden uitsluitend mogen worden gebruikt voor wonen als de landschappelijke inpassing is gerealiseerd zoals opgenomen in de bijlage bij de planregels.

2.4 Vertaling in het bestemmingsplan

Om de toevoeging van twee woonwagens mogelijk te maken, is voor het westelijk deel van het plangebied de bestemming 'Wonen' opgenomen. Binnen deze bestemming zijn drie aanduidingen opgenomen, waardoor het stedenbouwkundig plan gedetailleerd is vertaald in het bestemmingsplan. Per aanduiding is bepaald welke functies daar zijn toegestaan:

- de gronden ter plaatse van de nieuwe woonwagenstandplaatsen zijn aangeduid als 'woonwagenstandplaats'. Deze gronden zijn bestemd voor standplaatsen voor ten hoogste twee woonwagens. Er zijn twee bouwvlakken opgenomen waarbinnen de woonwagens mogen worden gebouwd. Buiten de bouwvlakken is per woonwagenstandplaats maximaal één vrijstaand bijgebouw toegestaan.
- de inrit en de nieuwe parkeerplaatsen zijn aangeduid als 'verkeer'. Ter plaatse van deze aanduiding zijn voorzieningen voor verkeer en verblijf toegestaan.
- de groene randen rond de woonwagenstandplaatsen zijn aangeduid als 'specifieke vorm van groen – landschappelijke inpassing'. Ter plaatse van deze aanduidingen zijn groenvoorzieningen voor de landschappelijke inpassing toegestaan. Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen, die bepaalt dat deze gronden dienen te worden ingericht zoals aangegeven in het inpassingsplan dat als bijlage bij de regels is opgenomen.

De nieuwe watergang die aan de noord- en oostzijde van de woonwagenlocatie wordt gegraven, is bestemd als 'Water'. De overige gronden in het plangebied (de gronden ten noorden en oosten van de watergang en de gronden tussen de woonwagenlocatie en het Zuiderafwateringskanaal) zijn bestemd als 'Agrarisch'.

3 BELEIDSKADER

3.1 Nationaal beleid

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, is de overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen daarbij de ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Overige sturing op verstedelijking, zoals afspraken over binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering, heeft het Rijk losgelaten. Er is enkel nog sprake van een 'ladder voor duurzame verstedelijking', die is vastgelegd in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Op basis van de 'ladder voor duurzame verstedelijking' moet bij iedere nieuwe stedelijke ontwikkeling worden aangegeven dat de ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte en wat de mogelijkheden zijn om deze behoefte op te vangen binnen het bestaand stedelijk gebied (bijvoorbeeld door herstructurering of transformatie). Indien opvang binnen het stedelijk gebied niet mogelijk is, kan deze op een geschikte locatie buiten het bestaand stedelijk gebied worden gerealiseerd.

In het Bro is vastgelegd wat moet worden verstaan onder een stedelijke ontwikkeling. Een stedelijke ontwikkeling is gedefinieerd als een 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Het Bro legt niet vast vanaf welk aantal woningen (of woonwagens) sprake is van een 'woningbouwlocatie'. Op grond van recente jurisprudentie kan worden geconcludeerd dat kleinschalige woningbouwontwikkelingen niet onder het begrip voor 'stedelijke ontwikkeling' vallen, aangezien dan geen sprake is van een 'woningbouwlocatie'. In verschillende uitspraken² heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State geoordeeld dat de realisering van een beperkt aantal woningen niet valt aan te merken als nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro. In onderhavig geval betreft de ontwikkeling de toevoeging van twee woonwagens, op een locatie direct grenzend aan een bestaande woonwagenlocatie. In het licht van de actuele jurisprudentie wordt een dergelijke kleinschalige ontwikkeling niet beschouwd als een 'stedelijke ontwikkeling' in het kader van het Bro. Toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking is voor dit initiatief dus niet nodig.

² onder andere 201401129/1/R4 en 201401129/2/R4, 4 juni 2014, Kaag en Braasem (drie burgerwoningen en een bedrijfswoning), 201306888/1/R2, 11 juni 2014, Renkum (7 woningen), 201311233/1/R4, 27 augustus 2014, Weststellingwerf (4 woningen)

Dit laat onverlet dat voor iedere ontwikkeling moet worden aangetoond dat het plan uitvoerbaar is binnen de planperiode. In dit geval is sprake van een concrete behoefte aan uitbreiding van het aantal woonwagens, die al vanaf 2004 (vaststelling van het Beleidsplan Woonwagenzaken) door de gemeente is onderkend. Hoewel verschillende locaties in beeld zijn geweest voor verplaatsing van de woonwagenlocatie, is er uiteindelijk door de raad voor gekozen om het bestaande woonwagenlocatie te behouden en deze in beperkte mate uit te breiden. Het initiatief is uit ruimtelijk oogpunt (zie ook hoofdstuk 2) goed inpasbaar op deze locatie. De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is daarmee aangetoond.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening

Op 1 oktober 2010 is de Structuurvisie ruimtelijke ordening (Svro) vastgesteld door Provinciale Staten. De Svro wordt periodiek herzien. De Svro 2014 is in werking getreden op 19 maart 2014. De Svro bevat de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorblik naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie Noord-Brabant en vormt de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. Eén van deze instrumenten is de provinciale verordening. In de Verordening ruimte zijn de kaderstellende elementen uit de Svro vertaald in concrete regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen.

De Svro gaat in op de ruimtelijke kwaliteiten van de provincie Noord-Brabant. Mens, markt en milieu zijn binnen de provincie in evenwicht. Daarom kiest de provincie in haar ruimtelijke beleid tot 2025 voor de verdere ontwikkeling van gevarieerde en aantrekkelijke woon-, werk- en leefmilieus en voor een kennisinnovatieve economie met als basis een klimaatbestendig en duurzaam Brabant. Het principe van behoud en ontwikkeling van het landschap is in de structuurvisie de 'rode' draad die de ruimtelijke ontwikkelingen stuurt. De provincie wil het contrastrijke Brabantse landschap herkenbaar houden en verder versterken. Daarom wordt ingezet op de ontwikkeling van robuuste landschappen, een leefbaar landschap vanaf het hoofdwegennet en behoud en versterking van aanwezige landschapskwaliteiten. Binnen de stedelijke structuur worden twee ontwikkelingsperspectieven onderscheiden:

- Stedelijk concentratiegebied (stedelijke regio's): in het stedelijk concentratiegebied, inclusief de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, wordt de bovenlokale verstedelijkingsbehoefte opgevangen. Enerzijds om de steden voldoende draagvlak te geven voor hun functie als economische en culturele motor, anderzijds om het dichtslippen van het landelijk gebied tegen te gaan.
- Overig stedelijk gebied (landelijke regio's): het overig stedelijk gebied, met de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, voorziet in de opvang van de lokale verstedelijkingsbehoefte. Ontwikkelingen voor wonen, werken en voorzieningen zijn in dit gebied gericht op de eigen behoefte.

3.2.2 Verordening ruimte

Algemeen

In de Wet ruimtelijke ordening is vastgelegd hoe de bevoegdheden op het gebied van ruimtelijke ordening zijn verdeeld tussen rijk, provincies en gemeenten. De provincie kan door middel van een planologische verordening regels formuleren waarmee gemeenten bij het opstellen van ruimtelijke plannen rekening moeten houden. De provincie Noord-Brabant heeft hiertoe de Verordening ruimte opgesteld. De Verordening ruimte is in 2010/2011 gefaseerd in werking getreden en wordt jaarlijks geactualiseerd. Op 19 maart 2014 is de Verordening ruimte 2014 in werking getreden.

De regels in de Verordening ruimte 2014 zijn een doorvertaling van het provinciaal beleid, zoals opgenomen in de Structuurvisie ruimtelijke ordening. De regels van de Verordening ruimte zijn er - in lijn met het beleid van de Svro - op gericht om het leeuwendeel van de stedelijke ontwikkelingen te laten plaatsvinden in de stedelijke regio's en in het bestaand stedelijk gebied. De begrenzingen van de stedelijke en landelijke regio's zijn vastgelegd op de kaarten behorende bij de Verordening ruimte. In de verordening zijn ook het bestaand stedelijk gebied, de zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling en de ecologische hoofdstructuur begrensd. Een belangrijk onderdeel van de Verordening ruimte 2014 is de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit (artikel 3). In artikel 3.1 is een aantal algemene regels opgenomen waaraan alle bestemmingsplannen, zowel binnen als buiten het stedelijk gebied, moeten voldoen. De regels hebben betrekking op het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit en op het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. In artikel 3.2 is een regeling opgenomen die bepaalt dat ruimtelijke ontwikkelingen buiten het bestaand stedelijk gebied gepaard gaan met een fysieke kwaliteitsverbetering van het landschap of een financiële bijdrage in een landschapsfonds.



Kaartbeelden Verordening ruimte 2014: links 'stedelijk gebied', rechts 'groenblauwe mantel'

Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt volgens de kaarten behorende bij de Verordening ruimte 2014 voor een klein deel in het 'bestaand stedelijk gebied'. Het oostelijk deel van het plangebied ligt in de 'groenblauwe mantel'. In de Verordening ruimte is bepaald dat bestemmingsplannen die voorzien in stedelijke ontwikkelingen in principe gelegen moeten zijn in het bestaand stedelijk gebied. In de groenblauwe mantel wordt door de provincie terughoudend omgegaan met de toevoeging van stedelijke functies (zoals woningen of woonwagens). Nieuwbouw van burgerwoningen (of woonwagens) is - met uitzondering van Ruimte-voor-ruimtewoningen - niet toegestaan. Om de bouw van woningen in de groenblauwe mantel mogelijk te maken, is aanpassing van de kaarten van de Verordening ruimte nodig. Hiertoe is in de Verordening ruimte een mogelijkheid opgenomen.

Wijziging grenzen bestaand stedelijk gebied op verzoek

Artikel 4.12 van de Verordening ruimte 2014 bepaalt dat het college van burgemeester en wethouders aan Gedeputeerde Staten kan verzoeken om de begrenzing van het bestaand stedelijk gebied te wijzigen, mits:

- a. het een beperkte afronding van een bestaand stedelijk gebied betreft die tot een logische stedenbouwkundige opzet leidt;
- b. toepassing is gegeven aan artikel 3.2 (kwaliteitsverbetering van het landschap).

Gedeputeerde Staten beoordelen vooral of er sprake is van een logische afronding van de stedenbouwkundige opzet en of er geen waarden van provinciaal belang worden aangetast. De algemene procedure voor wijziging van grenzen op verzoek is opgenomen in artikel 36.5 van de verordening.

In dit geval is sprake van een beperkte uitbreiding van de woonwagenlocatie aan de Schoutstraat, die in ruimtelijk opzicht logisch aansluit op de bestaande woonwagenlocatie. De gronden waarop de uitbreiding is voorzien, hebben geen bijzondere landschappelijke of natuurlijke waarden, zodat het initiatief uit dat oogpunt niet op bezwaren stuit (zie ook paragraaf 4.8 Flora en fauna). De uitbreiding wordt landschappelijk ingepast doordat de groene randen die aanwezig zijn rond de bestaande woonwagenlocatie worden doorgetrokken rond de uitbreiding. Hiermee wordt tevens toepassing gegeven aan de kwaliteitsverbetering van het landschap, die op grond van artikel 3.2 van de Verordening ruimte is vereist. In paragraaf 2.3.3 is hier uitgebreid aandacht aan besteed. Aanpassing van de begrenzing past derhalve binnen de regels die de Verordening ruimte hieromtrent stelt.

Procedure wijziging van grenzen op verzoek

Artikel 36.5 van de Verordening ruimte 2014 omschrijft de procedure die dient te worden gevolgd om de grenzen zoals opgenomen op de kaarten van de Verordening ruimte te wijzigen. Het voornemen om een verzoek te doen voor de wijziging van de grenzen van het 'bestaand stedelijk gebied' maakt onderdeel uit van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van het bestemmingsplan.

Een verzoek om aanpassing van de begrenzing wordt na afloop van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan ingediend bij Gedeputeerde Staten en gaat vergezeld van een beschrijving waaruit blijkt dat is voldaan aan de gestelde voorwaarden waaronder wijziging van de begrenzing mogelijk is en, in voorkomende gevallen, van naar voren gebrachte zienswijzen. Gedeputeerde Staten beslissen binnen vier weken na ontvangst van het verzoek over de grenswijziging. Het bestemmingsplan wordt pas vastgesteld nadat Gedeputeerde Staten hebben besloten tot wijziging van de begrenzing.

Indien Gedeputeerde Staten beslissen overeenkomstig het verzoek van het college van burgemeester en wethouders, wordt de kaart van de Verordening ruimte aangepast. Om de Verordening ruimte exact in overeenstemming te kunnen brengen met de verzochte nieuwe begrenzing, waren in het ontwerpbestemmingsplan gebiedsaanduidingen opgenomen die konden worden overgenomen op de kaart van de Verordening ruimte. Omdat de aanduidingen overbodig zijn nadat Gedeputeerde Staten een besluit hebben genomen omtrent de wijziging, zijn de aanduidingen bij de vaststelling van het bestemmingsplan vervallen.

Gedeputeerde Staten hebben op 19 januari 2016 besloten om de Verordening ruimte 2014 aan te passen overeenkomstig het verzoek van de gemeente. Hierdoor is de uitbreiding van de woonwagenlocatie volledig binnen het 'bestaand stedelijk gebied' komen te liggen. De kennisgeving van het besluit van Gedeputeerde Staten is als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

Conclusie

Ten behoeve van de wijziging van de grenzen van het 'bestaand stedelijk gebied' is in het onderhavige bestemmingsplan inzicht gegeven in de bestaande situatie en in de stedenbouwkundige opzet voor de afronding van de woonwagenlocatie als onderdeel van de bebouwde kom van Waspik. Het bestemmingsplan voorziet in een passende juridisch-planologische regeling voor de toevoeging van twee woonwagenstandplaatsen. De beoogde ontwikkeling van het plangebied past – na wijziging van de grens van het 'bestaand stedelijk gebied' conform het besluit van Gedeputeerde Staten van 19 januari 2016 – binnen het provinciale beleid zoals opgenomen in de Verordening ruimte 2014.

Attentiegebied ecologische hoofdstructuur

De gronden die deel uitmaken van de groenblauwe mantel zijn in de Verordening ruimte 2014 tevens aangeduid als 'attentiegebied ecologische hoofdstructuur'. Ter plaatse van deze aanduiding dient een bestemmingsplan beperkingen te stellen aan het verzetten van grond, de aanleg van drainage, het verlagen van de grondwaterstand en het aanbrengen van oppervlakteverhardingen. In voorliggend bestemmingsplan is binnen de bestemming 'Agrarisch' de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch – hydrologische waarden' opgenomen, waaraan een omgevingsvergunningstelsel voor werken en werkzaamheden is gekoppeld. Voor de genoemde werkzaamheden kan slechts een omgevingsvergunning worden verleend als het waterschap is gehoord.

3.2.3 Gemeentelijk beleid

Het beleid met betrekking tot de gemeentelijke woonwagenlocaties is opgenomen in het Beleidsplan Woonwagenzaken, dat op 16 september 2004 is vastgesteld door de gemeenteraad. Zoals aangegeven in paragraaf 2.1 is bij vaststelling van het beleidsplan een amendement aangenomen om te onderzoeken of verplaatsing van de woonwagenlocatie in Waspik mogelijk is en is vanaf 2008 de locatie van het spoorwegemplacement in beeld geweest als nieuwe locatie voor de woonwagenlocatie.

Mede vanwege de recente marktontwikkelingen is gebleken dat verplaatsing van de woonwagenlocatie een forse investering vraagt in relatie tot de omvang van het project. Om die reden zijn door de gemeenteraad twee varianten afgewogen, die beide uit ruimtelijk oogpunt goed inpasbaar zijn:

- variant 1: handhaven locatie aan de Schoutstraat: renoveren en uitbreiden met twee standplaatsen;
- variant 2: uitvoeren van het raadsbesluit uit 2004: nieuwbouw van een woonwagenlocatie op het spoorwegemplacement.

De gemeenteraad heeft op 30 januari 2014 besloten variant 1 verder uit te werken en het raadsbesluit uit 2004 (dat betrekking had op verplaatsing van de woonwagenlocatie) terug te nemen. In voorliggend bestemmingsplan is variant 1 vertaald in een juridisch-planologisch kader. Het bestemmingsplan past daarmee binnen het gemeentelijk beleid.

4 MILIEUHYGIËNISCHE EN PLANOLOGISCHE ASPECTEN

4.1 Water

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling is de opstelling van een waterparagraaf verplicht, mede in relatie tot de watertoets. In de waterparagraaf wordt verwoord hoe er in het plan met de aspecten water en ruimte rekening wordt gehouden, in relatie tot enerzijds het waterbeleid en anderzijds de waterhuishouding. In dit kader is een waterparagraaf³ opgesteld, die als bijlage is opgenomen.

Beleid

In de waterparagraaf is het beleid van de gemeente Waalwijk, de provincie Noord-Brabant en Waterschap Brabantse Delta beschreven. Het waterschap heeft de grondslag van zijn beleid opgenomen in het waterbeheersplan 2010-2015, dat is afgestemd op Europees, nationaal en provinciaal beleid. Speerpunten uit het waterbeheerplan zijn veiligheid, droge voeten, voldoende water, gezonde natuur, schoon water, genieten van water en het waterschap als calamiteitenorganisatie. Het waterschap heeft in een toetsingskader RO 'De ruimte blauw geordend' aangegeven wat de ruimtelijke consequenties zijn van het waterbeleid.

Daarnaast heeft het waterschap waar nodig nog toegespitst beleid en beleidsregels op de verschillende thema's/speerpunten uit het waterbeheersplan en heeft het waterschap een eigen verordening: de Keur en de legger. De Keur bevat gebods- en verbodsbepalingen met betrekking tot ingrepen die consequenties hebben voor de waterhuishouding en het waterbeheer. Veelal is voor deze ingrepen een watervergunning van het waterschap benodigd. In de Keur is opgenomen dat het verboden is om neerslag door toename van verhard oppervlak tot afvoer naar een oppervlaktewaterlichaam te laten komen. De legger geeft aan waar de waterstaatswerken liggen, aan welke afmetingen en eisen die moeten voldoen en wie onderhoudsplichtig is. De watergangen die door het plangebied lopen zijn op de legger van het waterschap opgenomen.

Het waterschap hanteert bij nieuwe ontwikkelingen het principe van waterneutraal bouwen, waarbij gestreefd wordt naar het behoud of herstel van de 'natuurlijke' waterhuishoudkundige situatie. Vanwege dit principe wordt bij uitbreiding van verhard oppervlak voor de omgang met hemelwater uitgegaan van de voorkeursvolgorde infiltreren, bergen, afvoeren. De technische eisen en uitgangspunten voor het ontwerp van watersystemen zijn opgenomen in de 'Hydrologische uitgangspunten bij de Keurregels voor afvoeren van hemelwater, Brabantse waterschappen' die per 1 maart 2015 zijn vastgesteld.

³ Waterparagraaf uitbreiding woonwagenlocatie Schoutstraat, Antea Group, 10 juli 2015

Beschrijving huidige situatie

De projectlocatie is gelegen op de oostelijke rand van het stedelijk gebied van Waspik. In de huidige situatie is het plangebied grotendeels onverhard en heeft het een agrarische functie. Zowel aan de oost- als de westzijde van het plangebied loopt een B-watergang die door aangrenzende perceeleigenaren wordt onderhouden. De zuidzijde van het plangebied wordt begrensd door een A-watergang die in eigendom is van het waterschap en die onderhouden wordt door het waterschap. In deze watergang ligt aan de oostzijde een stuw en sluit een duiker vanuit zuidelijke richting aan op de watergang. Het plangebied is niet gelegen in een peilbesluitgebied. Wel is het plangebied gelegen in een attentiegebied. Dit is een zone van circa 500 meter rondom natte natuurplekjes die het doel hebben verdere verdroging van natte natuurplekjes door ingrepen in de waterhuishouding te voorkomen.

Beschrijving toekomstige situatie

Binnen het plangebied worden twee woonwagenstandplaatsen gerealiseerd. Het verhard oppervlak neemt hierdoor toe met circa 600 m². De toename is minder dan 2.000 m² en is daarom vrijgesteld van vergunning en compensatieplicht. Voor het realiseren van de standplaatsen wordt de watergang aan de westzijde en een deel van de zuidelijke watergang gedempt en omgelegd richting het noorden en oosten van het plangebied. De omlegging geschiedt vanaf de locatie waar de zuidelijke duiker aansluit op de A-watergang. De duiker komt door de verlegging in het verlengde van de om te leggen watergang te liggen. Hierdoor blijft de afvoer van de duiker gewaarborgd. Ten behoeve van de bereikbaarheid van het onderhoudspad langs de nieuw te graven watergang wordt in het te handhaven deel van de A-watergang een nieuwe dam met duiker gelegd. Gesprekken over de grondoverdracht van de te dempen A-watergang worden momenteel gevoerd. De vuilwaterafvoer van de 2 woonwagenstandplaatsen wordt aangesloten op het vuilwaterrioolstelsel van de kern van Waspik. Bij de woonwagens wordt het gebruik van uitlopende bouwmaterialen geminimaliseerd om negatieve invloed op de water(bodem) kwaliteit en de ecologie te voorkomen.

Gevolgen voor water

De te dempen watergangen worden één op één gecompenseerd door nieuw te graven watergangen. Door het omleggen en opwaarderen van de watergangen wordt extra oppervlaktewater gecreëerd. De nieuwe watergang krijgt een breedte van 2 meter en wordt aan de noord- en oostzijde voorzien van een onderhoudspad van 5 meter breed. De nieuw te graven watergang wordt in het verlengde van de bestaande duiker aangelegd waardoor de afvoer ongehinderd blijft. De nieuw te graven watergang krijgt een status van B-watergang. Het omleggen van de watergang en het aanleggen van de twee woonwagenstandplaatsen heeft geen verdrogend effect. De ligging binnen het attentiegebied vormt geen bezwaar voor de aanpassingen in het watersysteem. Voor het omleggen van de watergang en het leggen van de dam met duiker moet te zijner tijd een watervergunning aangevraagd worden. Voor het vastleggen van de status van de watergang is een leggerwijziging noodzakelijk.

Juridische vertaling

De om te leggen watergang is op de verbeelding vastgelegd en bestemd als 'Water'. Het onderhoudspad dat aan de noord- en oostkant ligt, is bestemd als 'Agrarisch'. Door deze bestemmingen is de ruimte voor zowel de compensatie als de mogelijkheid de watergangen te onderhouden geborgd.

Overleg met het waterschap

De waterparagraaf is opgesteld in nauw overleg met Waterschap Brabantse Delta. Het voorontwerpbestemmingsplan 'Uitbreiding woonwagenlocatie Schoutstraat Waspik' is in het kader van het vooroverleg toegestuurd aan het waterschap. De opmerkingen van het waterschap zijn verwerkt in de waterparagraaf.

4.2 Bodem

In het plangebied is een verkennend bodemonderzoek⁴ verricht. Het doel van het onderzoek was het verkrijgen van inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit van de grond en het grondwater. Op basis van het uitgevoerde vooronderzoek wordt op de onderzoekslocatie geen noemenswaardige bodemverontreiniging verwacht. Daarom is uitgegaan van een 'onverdachte locatie'. Op de onderzoekslocatie zijn vijf boringen gezet en is een peilbuis geplaatst.

Grond

Tijdens de veldwerkzaamheden zijn in de boven- en ondergrond geen bijzonderheden waargenomen die duiden op een mogelijke verontreiniging van de bodem. Er is geen asbestverdacht materiaal aangetroffen. Analytisch zijn in de boven- en ondergrond geen van de onderzochte parameters in een verhoogde concentratie aangetroffen.

Grondwater

Tijdens de veldwerkzaamheden zijn in de bodem geen bijzonderheden waargenomen die duiden op een mogelijke verontreiniging van het grondwater. Analytisch is in het grondwater een licht verhoogde concentratie barium aangetroffen. De overige onderzochte parameters zijn niet in verhoogde concentraties aangetroffen.

Barium is een zwaar metaal dat als spoorelement van nature in het grondwater voorkomt. Voor de lichte verhoging ten opzichte van de streefwaarde is geen eenduidige verklaring voorhanden. Er kan geen locatiespecifieke bron kan worden aangewezen. Hierdoor wordt het waarschijnlijk geacht dat het hier een verhoogde achtergrondconcentratie betreft. Bij veel bodemonderzoeken op onverdachte locaties zijn namelijk eveneens van nature verhoogde zwaremetalenconcentraties aangetroffen.

⁴ Verkennend bodemonderzoek ter plaatse van het woonwagencentrum aan de Schoutstraat te Waspik, Milon, 31 december 2014

Conclusie en aanbevelingen

Het onderzoek heeft geleid tot een goed beeld van de bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie. Er is ten hoogste een licht verhoogde concentratie in het grondwater aangetroffen. Wat betreft de milieuhygiënische bodemkwaliteit bestaat er geen belemmering voor het huidige en toekomstige gebruik van de locatie. Vervolgonderzoek naar de licht verhoogde concentratie in het grondwater wordt niet zinvol geacht.

4.3 Geluid

Woonwagenstandplaatsen zijn op grond van het Besluit geluidhinder aan te merken als geluidsgevoelige terreinen. Conform de Wet geluidhinder heeft iedere weg een zone waarbinnen akoestisch onderzoek noodzakelijk is, met uitzondering van wegen die in een 30 km/h-zone zijn opgenomen en wegen die zijn bestemd als woonerf. De nieuwe woonwagenstandplaatsen liggen in de geluidzone van de Schoutstraat en de Schoolstraat. Beide wegen hebben een snelheidsregime van 50 km/h en hebben een zone van 200 meter aan weerszijden van de weg. Er is akoestisch onderzoek⁵ verricht om te bepalen hoe hoog de geluidbelasting vanwege deze wegen is op de nieuwe standplaatsen.

Toetsing Wet geluidhinder

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat op de grens van de woonwagenstandplaatsen wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximale geluidbelasting vanwege de Schoutstraat bedraagt 46 dB. De maximale geluidbelasting vanwege de Schoolstraat bedraagt 34 dB. Er zijn derhalve geen akoestische belemmeringen voor de plaatsing van de woonwagens.

Toetsing woon- en leefklimaat

In het kader van 'een goede ruimtelijke ordening' dient, ook als voor iedere weg afzonderlijk wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, te worden beoordeeld of sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Daarom is in het akoestisch onderzoek ook beoordeeld hoe hoog de cumulatieve geluidbelasting is. De maximale cumulatieve geluidbelasting bedraagt 46 dB (inclusief aftrek conform 110g van de Wet geluidhinder). Omdat ook na cumulatie wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, is sprake van een goed woon- en leefklimaat. De gevels van de nieuwe woonwagens zijn geluidluw en er zijn geluidluwe buitenruimten.

4.4 Luchtkwaliteit

Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit') bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

5 Rapport akoestisch onderzoek Uitbreiding woonwagenlocatie Schoutstraat te Waspik, CroonenBuro5, 14 januari 2015

In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is vastgelegd dat bestuursorganen bevoegdheden (zoals het vaststellen van een bestemmingsplan) mogen uitoefenen wanneer sprake is van één of meer van de volgende gevallen:

- a er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden;
- b de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft tenminste gelijk;
- c het plan draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht;
- d de ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Niet in betekenende mate

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekende mate' en de 'Regeling niet in betekende mate'. In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven. Voor woningbouwlocaties geldt dat deze 'niet in betekende mate' bijdragen als sprake is van minder dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg of minder dan 3.000 woningen bij twee gelijkwaardige ontsluitingswegen.

De ontwikkeling betreft het toevoegen van twee woonwagenstandplaatsen. Hiermee wordt de drempel van 1.500 woningen bij lange na niet gehaald. Het project draagt dus 'niet in betekende mate' bij. Er wordt voldaan aan artikel 5.16 lid c van de Wet milieubeheer. Er zijn derhalve uit oogpunt van luchtkwaliteit geen belemmeringen voor het initiatief.

Luchtkwaliteit in het plangebied

Omdat het project 'niet in betekende mate' bijdraagt, is een toetsing aan de grenswaarden conform de Wet milieubeheer niet noodzakelijk. Op basis van de monitoringstool van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit kan echter eenvoudig worden geconcludeerd dat in Waspik nergens sprake is van (dreigende) overschrijdingen van de grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀. Er wordt dus ook voldaan aan artikel 5.16 lid a van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteit in het plangebied staat realisering van de woonwagenstandplaatsen dus niet in de weg.

4.5 Hinderlijke bedrijvigheid

Ter bescherming van het woon- en leefklimaat dient een ruimtelijke scheiding te worden aangebracht tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Voor het beoordelen van mogelijke hinder tussen (bedrijfs)activiteiten en woningen (of woonwagens) kan de systematiek van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009) worden gehanteerd. In de VNG-brochure is een lijst met bedrijfsactiviteiten opgenomen, die zijn ingedeeld in milieucategorieën. Op basis van de te verwachten milieubelasting van bedrijven, gelden richtafstanden die kunnen variëren van 10 meter (milieucategorie 1) tot 1.500 meter (milieucategorie 6).

Bedrijvigheid in de omgeving van het plangebied

De omgeving van het plangebied heeft overwegend een woonfunctie. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen bedrijven of andere hinderveroorzakende functies gevestigd. Er zijn daarom uit oogpunt van hinderlijke bedrijvigheid geen belemmeringen voor het initiatief.

4.6 Externe veiligheid

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten is verbonden voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen. Risicobronnen kunnen worden onderscheiden in risicovolle inrichtingen (onder andere lpg-tankstations), vervoer van gevaarlijke stoffen en leidingen. Om voldoende ruimte te scheppen tussen een risicobron en personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personen-dichtheid kunnen om onderzoek vragen.

Het beoordelingskader voor risicovolle inrichtingen wordt gevormd door het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (Circulaire Rnvgs). Naar verwachting treedt in de loop van 2015 het Besluit externe veiligheid transportroutes in werking, waarin de Basisnetten voor weg, spoor en water worden vastgelegd. De (geactualiseerde) Circulaire Rnvgs sorteert voor op dit nieuwe beleid. Voor buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen.

Risicovolle activiteiten in de omgeving van het plangebied

In de omgeving van het plangebied zijn geen risicovolle inrichtingen gevestigd. Daarnaast ligt het plangebied op grote afstand van wegen waarover relevant transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. In de omgeving van het plangebied is geen sprake van buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden getransporteerd (hogedruk gasleidingen en brandstofleidingen). Uit oogpunt van externe veiligheid zijn er derhalve geen belemmeringen voor de realisering van twee woonwagenstandplaatsen.

4.7 Kabels en leidingen

In het plangebied en in de directe omgeving van het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig. Voor aanvang van bouw- en graafwerkzaamheden dient door de initiatiefnemer een KLIC-melding te worden gedaan om de exacte ligging van lokale kabels en leidingen te bepalen.

4.8 Flora en fauna

Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving, met name de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen de ecologische hoofdstructuur). Er mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die op onoverkomelijke bezwaren stuiten door effecten op beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna. In het plangebied is een quickscan flora en fauna⁶ verricht. De quickscan heeft bestaan uit een bureaustudie en een veldbezoek.

Beschermde natuurgebieden

In het plangebied is geen NNN-gebied aanwezig. Er komt wel NNN voor in de omgeving van het plangebied (op circa 120 meter ten oosten van het plangebied), maar die valt buiten de invloedssfeer van de ontwikkeling. Voor wat betreft het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is bij aantasting sprake van vervolgstappen in de vorm van compensatie. Omdat geen sprake is van directe of in indirecte aantasting van de NNN, is er geen noodzaak voor een compensatieplan.

Het plangebied ligt deels in de groenblauwe mantel zoals begrensd in de Verordening ruimte 2014 (zie ook paragraaf 3.2.2). Om de uitbreiding van de woonwagenlocatie mogelijk te maken, wordt Gedeputeerde Staten verzocht om de grens van het 'bestaand stedelijk gebied' aan te passen, zodat het plangebied niet langer in de 'groenblauwe mantel' ligt. In het plangebied is geen sprake van hoge ecologische en landschappelijke waarden. In het plangebied zijn tevens geen ecologische structuren aanwezig die van belang zijn voor de kwaliteit van het nabijgelegen NNN-gebied. Daarnaast zal het terrein, ten behoeve van de realisatie van de twee standplaatsen, groen en landschappelijk worden ingepast. De watergang zal worden omgelegd. Uit oogpunt van flora en fauna zijn er geen belemmeringen om de 'groenblauwe mantel' in de Verordening ruimte om te zetten in 'bestaand stedelijk gebied'.

Er is geen natuurgebied in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (Natura 2000-gebied) in de directe omgeving van het plangebied aanwezig. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is de Langstraat, op circa 1 kilometer ten oosten van het plangebied. Vanwege de ligging van het plangebied (grenzend aan het stedelijk gebied) en de omvang van de ontwikkeling kunnen effecten op Natura 2000-gebieden worden uitgesloten.

Beschermde soorten

Op basis van het bureauonderzoek en het veldbezoek is beoordeeld of in het plangebied beschermde soorten aanwezig zijn en of het plangebied geschikt habitat biedt voor beschermde soorten. Het plangebied bestaat grotendeels uit een matig verruigd grasland. Daarnaast is aan de zijde van de bestaande woonwagenstandplaatsen houtige vegetatie aanwezig. Rondom het plangebied ligt een watergang.

⁶ Quickscan flora en fauna Uitbreiding woonwagenlocatie Schoutstraat te Waspik, CroonenBuro5, 20 januari 2015

In het plangebied zijn geen zwaardere beschermde soorten (tabel 2 en 3) aangetroffen die de voorgenomen bestemmingsplanherziening wezenlijk kunnen beïnvloeden. In het kader van de Flora- en faunawet zijn er vanuit flora en fauna geen belemmeringen voor de uitbreiding van de woonwagenlocatie in het plangebied.

Wel dient rekening te worden gehouden met de zorgplicht voor vissen en amfibieën. Dit kan door demping van de sloot uit te voeren buiten de kwetsbare periodes voor vissen/amfibieën en door richting open water te werken. Op deze wijze zijn geen belemmeringen vanuit de Flora- en faunawet aan de orde. In (de bomen langs de westelijke rand van) het plangebied kunnen broedvogels aanwezig zijn. Met broedvogels kan in het algemeen relatief eenvoudig rekening worden gehouden door kapwerkzaamheden niet uit te voeren in de broedtijd (globaal halverwege maart tot en met juli) indien concreet broedgevallen aanwezig zijn. Op deze wijze zijn geen belemmeringen vanuit de Flora- en faunawet aan de orde. Wanneer de werkzaamheden buiten het broedseizoen worden ingezet, maar doorlopen tot in het broedseizoen dan kan het verstoren van vogels worden voorkomen door continu door te werken en werkzaamheden niet langer dan enkele dagen stil leggen. Op die manier wordt voorkomen dat vogels tot broeden komen in het gebied waar wordt gewerkt.

4.9 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

Ten behoeve van de realisering van de woonwagenstandplaatsen zullen bodemversturende werkzaamheden worden uitgevoerd. Om te bepalen of daarbij archeologische waarden kunnen worden verstoord, is een archeologisch onderzoek⁷ verricht in de vorm van een bureaustudie en een booronderzoek.

Het plangebied ligt in een dekzandvlakte die bedekt is met veen. Uit historisch kaartmateriaal blijkt dat het plangebied in de 19e eeuw onderdeel is geweest van een moeras. In de top van het dekzand onder het veen kunnen archeologische waarden aanwezig zijn uit het Paleolithicum tot en met de Bronstijd. In het veen worden geen archeologische waarden verwacht. In het plangebied zijn zeven boringen gezet tot maximaal 180 cm diep. Uit de boringen blijkt dat het bodemprofiel op hoofdlijnen bestaat uit een zandige toplaag, op (soms) een omgewerkte veenlaag, op intact veen, op dekzand. In het dekzand is in één boring een restant van een podzolgrond aanwezig (E en B horizont). De top van het dekzand bevindt zich op 100 cm diep of dieper. Dit niveau is onderzocht met een kartering (12 cm boor, 3 mm zeef) daar waar het door de aanleg van een sloot zal worden vergraven. In geen van de boringen zijn archeologische indicatoren aangetroffen zodat vermoedelijk geen archeologische waarden aanwezig zijn. In het overige deel zijn geen graafwerkzaamheden voorzien tot in het archeologische niveau.

⁷ Schoutstraat, Waspik, een bureau- en inventariserend veldonderzoek in de vorm van boringen, Bureau voor Archeologie, 7 januari 2015

Geadviseerd wordt om het plangebied vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkeling. Ondanks de resultaten van het onderzoek, is het nooit uit te sluiten dat toch archeologische resten worden aangetroffen bij de graafwerkzaamheden. Eventuele vondsten en grondsporen dienen te worden gemeld bij de Minister van OCW in overeenstemming met artikel 53 van de Monumentenwet 1988.

Cultuurhistorie

De gronden aan de oostzijde van Waspik, die zijn ingeklemd tussen de bebouwde percelen aan 't Vaartje in het noorden en het Zuiderafwateringskanaal in het zuiden, liggen volgens de Verordening ruimte 2014 in een 'cultuurhistorisch vlak'. Op de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart zijn deze gronden aangeduid als onderdeel van de Binnenpolder van Capelle. De Binnenpolder van Capelle maakt deel uit van het cultuurhistorisch landschap van de Langstraat: een middeleeuws veenontginningslandschap dat sporen van de strijd tegen het water draagt. Karakteristiek voor het landschap in de Langstraat zijn de langgerekte bebouwingslinten waaraan boerderijen en woonhuizen staan, met loodrecht daarop smalle percelen waar veenontginning plaatsvond ten behoeve van de turfwinning. De percelen zijn later, vanwege de lage ligging en de hoge waterstanden, hoofdzakelijk in gebruik genomen als grasland. Typerend voor het gebied zijn de elzensingels, dijken en kades. 't Vaartje maakt onderdeel uit van de doorgaande dijk van Waspik naar Baardwijk. De oorspronkelijke relatie tussen de dorpen, het afwisselend open en besloten landschap en het water is in de Langstraat veelal nog goed beleefbaar.

Het westelijk deel van de Binnenpolder van Capelle wordt gedomineerd door de bossen bij de eendenkooi in De Dulver, die grotendeels in de 20^e eeuw tot stand zijn gekomen. Het noordwestelijke deel van het gebied (de gronden ten oosten van Waspik) bestaat uit een strook smalle percelen langs de Waspikse Dijk / 't Vaartje. Het gebied maakte vanaf 1700 als inundatiegebied deel uit van de Zuiderwaterlinie.

Het initiatief heeft geen wezenlijke invloed op de cultuurhistorische waarden van het gebied. Het plangebied ligt op grote afstand van het bebouwingslint aan 't Vaartje, waardoor de relatie tussen de bebouwing aan de dijk en de achtergelegen percelen - die uit oogpunt van cultuurhistorie waardevol is - niet wordt beïnvloed. Door de bestaande bebouwing en beplanting aan de oostzijde van de Schoutstraat is het plangebied vanuit de kern Waspik niet of nauwelijks zichtbaar. Bovendien is het kenmerkende slagenlandschap van de agrarische gronden direct achter de woonpercelen aan de Schoutstraat (en direct ten noorden van het plangebied) niet goed meer herkenbaar. Het langgerekte agrarische perceel aan de achterzijde van de woonpercelen is namelijk herverkaveld, waardoor de kenmerkende noord-zuidrichting is vervangen door een oost-westgerichte verkavelingsrichting. Een beperkte afronding van de bestaande woonwagenlocatie, in de vorm van de realisering van twee woonwagenstandplaatsen met afschermdende beplanting, stuit uit cultuurhistorisch oogpunt niet op bezwaren.

Om de cultuurhistorische waarden van de resterende agrarische gronden in het plangebied te beschermen, is binnen deze bestemming de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch – cultuurhistorisch waardevolle verkaveling' opgenomen. Ter plaatse van de betreffende aanduiding zijn diverse werkzaamheden omgevingsvergunningplichtig.

5 JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

5.1 Algemeen

Voorliggend bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te bieden voor de toevoeging van twee woonwagenstandplaatsen aan de woonwagenlocatie aan de Schoutstraat in Waspik. Bij het opstellen van het bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Er is gekozen voor een gedetailleerde plansystematiek, waarbij op de verbeelding de woonwagenstandplaatsen, de verkeersvoorzieningen en de groenvoorzieningen zijn vastgelegd. Het plan voldoet aan de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012). Hierna wordt ingegaan op de afzonderlijke bestemmingen binnen het onderhavige bestemmingsplan.

5.2 De bestemmingen

In dit bestemmingsplan komen de volgende bestemmingen voor.

Agrarisch

De gronden met de bestemming 'Agrarisch' zijn bestemd voor agrarische doeleinden in de vorm van agrarische bodemexploitatie en voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de landschaps- natuur- en cultuurhistorische waarden. Ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van agrarisch – hydrologische waarden' en 'specifieke vorm van agrarisch 'cultuurhistorisch waardevolle verkaveling' zijn de gronden in het bijzonder bestemd voor bescherming van de hydrologische en cultuurhistorische waarden.

Binnen de bestemming 'Agrarisch' mogen geen gebouwen worden gebouwd. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 1,5 meter. Ter bescherming van de hydrologische en cultuurhistorische waarden is een omgevingsvergunningstelsel voor werken en werkzaamheden opgenomen.

Water

De gronden met de bestemming 'Water' zijn bestemd voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen en voor het behoud, het herstel en de ontwikkeling van landschappelijke waarden en natuurwaarden. Binnen de bestemming 'Water' mogen geen gebouwen worden gebouwd. Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt een maximum bouwhoogte van 3 meter.

Wonen

De gronden met de bestemming 'Wonen' zijn ter plaatse van de aanduiding 'woonwagenstandplaats' bestemd voor ten hoogste twee woonwagens. Ter plaatse van de aanduiding 'verkeer' zijn de gronden bestemd voor voorzieningen voor verkeer en verblijf en ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen – landschappelijke inpassing' voor groenvoorzieningen voor de landschappelijke inpassing.

Woonwagens mogen uitsluitend worden gebouwd binnen het bouwvlak. Per bouwvlak is één woonwagen toegestaan, met een goothoogte van maximaal 3,5 meter en een bouwhoogte van maximaal 5 meter. Buiten het bouwvlak (maar binnen de aanduiding 'woonwagenstandplaats') is per woonwagen één vrijstaand bijgebouw toegestaan, met een maximum oppervlak van 20 m² en een maximum bouwhoogte van 3 meter. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn in de regels nadere bepalingen opgenomen.

In de specifieke gebruiksregels is aangegeven wat in ieder geval wordt verstaan onder strijdig gebruik. Daarnaast is een parkeerregeling opgenomen (met een parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per standplaats) en is een voorwaardelijke verplichting opgenomen ten behoeve van de landschappelijke inpassing.

6 HAALBAARHEID

6.1 Financieel

6.1.1 Kostenverhaal

Indien in een bestemmingsplan een bouwplan wordt mogelijk gemaakt zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, dient conform artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Het vaststellen van een exploitatieplan is niet noodzakelijk als het kostenverhaal anderszins is verzekerd, bijvoorbeeld doordat de gronden in gemeentelijk eigendom zijn of doordat voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan een anterieure overeenkomst is gesloten met de ontwikkelende partij.

In dit geval is een anterieure overeenkomst gesloten tussen de gemeente en de ontwikkelende partij, waarin afspraken zijn vastgelegd over het kostenverhaal. Het opstellen van een exploitatieplan is daarom niet noodzakelijk.

6.1.2 Financiële uitvoerbaarheid

In de toelichting van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening inzicht te worden gegeven in de (financiële) uitvoerbaarheid van het plan. Ten behoeve van de renovatie en uitbreiding van de woonwagenlocatie aan de Schoutstraat is een overeenkomst gesloten tussen de gemeente Waalwijk en stichting Jade. De gemeente draagt in dat kader éénmalig bij aan de bedrijfsexploitatie van de woonwagenlocatie. Ter dekking van de gemeentelijke bijdrage heeft de gemeenteraad in de begroting van 2013 een post beschikbaar gesteld. De dekking van deze post is toereikend voor de gemeentelijke bijdrage in de exploitatiekosten. Voorliggend bestemmingsplan is derhalve in financieel opzicht uitvoerbaar.

6.2 Maatschappelijk

Aanvankelijk was het de bedoeling om de woonwagenlocatie aan de Schoutstraat te verplaatsen naar het spoorwegemplacement. In de afgelopen jaren is duidelijk geworden dat de woningcorporaties (verenigd in stichting Jade) de forse investering in verplaatsing van de woonwagenlocatie niet kunnen dragen, waarna opnieuw is afgewogen of renovatie en uitbreiding van de bestaande woonwagenlocatie haalbaar is.

In dat kader is in augustus 2013 een gesprek gevoerd met de huidige woonwagenbewoners. De bewoners hebben aangegeven een voorkeur te hebben om de woonwagenlocatie op de huidige locatie te handhaven en deze uit te breiden met twee standplaatsen. In september 2013 is een informatieavond georganiseerd waarbij omwonenden op de hoogte zijn gebracht van de actuele stand van zaken en een globale schets van de voorgenomen uitbreiding van de woonwagenlocatie is gepresenteerd.

Naar aanleiding van de informatieavond is onder andere de financiële informatie aangescherpt, op basis waarvan de gemeenteraad in januari 2014 heeft besloten tot renovatie en uitbreiding van de huidige woonwagenlocatie in plaats van verplaatsing. Op 10 februari 2015 heeft een tweede informatieavond plaatsgevonden, waarop het besluit van de gemeenteraad en de vervolgprocedure zijn toegelicht.

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft conform de inspraakverordening met ingang van 7 mei 2015 gedurende een termijn van zes weken ter inzage gelegen. Er zijn binnen deze termijn geen inspraakreacties ingediend. Daarnaast is het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van het vooroverleg, als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, toegestuurd aan diverse diensten en instanties. Naar aanleiding van de reactie van het waterschap is de waterparagraaf aangepast.

De procedure van het bestemmingsplan is op basis van artikel 3.30 van de Wet ruimtelijke ordening (de gemeentelijke coördinatieregeling) gecombineerd met de procedure voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het plaatsen van twee woonwagens en een omgevingsvergunning voor het bouwen van twee bergingen en het kappen van bomen. Het ontwerpbestemmingsplan heeft in dat kader, samen met de ontwerp-omgevingsvergunningen, met ingang van 1 oktober 2015 gedurende een termijn van zes weken ter visie gelegen, waarbij een ieder in de gelegenheid is gesteld om een zienswijze in te dienen. Gedurende de periode van tervisielegging zijn geen zienswijzen ingediend.