

Compositie 5 stedenbouw bv

Boschstraat 35

4811 GB Breda

telefoon 076 – 5225262

email info@c5s.nl

internet www.c5s.nl

kvk Breda 20083802

Gemeente Woensdrecht

Bestemmingsplan

“Woonwagencentrum Koppelstraat Putte”

Projectnummer: 212321

Datum: 27 oktober 2021

Gemeente Woensdrecht

Bestemmingsplan

“Woonwagencentrum Koppelstraat Putte”

Inhoud

1. Toelichting
2. Regels
3. Verbeelding

id.nr. : NL.IMRO.0873.PUTTxBP215xHERZx20-VO01

d.d. : 04-08-2021

Projectleider:

Projectmedewerker:

Status:

Dhr. mr. M.J.A.B. Elsmann

Dhr. W.H.I. Hengstmengel MSc.

Voorontwerp

Toelichting

INHOUD

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding en doel	3
1.2	Ligging en begrenzing van het plangebied	3
1.3	Vigerend bestemmingsplan	4
1.4	Leeswijzer	5
2	PLANGEBIED	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Achtergrondinformatie	6
2.3	Beschrijving bestaande situatie	7
2.4	Beschrijving beoogde situatie	8
2.5	Parkeren	9
2.6	Verkeer	10
3	BELEIDSKADER	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Rijksbeleid	11
3.3	Provinciaal beleid	14
3.4	Gemeentelijk beleid	23
4	PLANOLOGISCH RELEVANTE (MILIEU)ASPECTEN	26
4.1	Inleiding	26
4.2	Bodem	26
4.3	Waterhuishouding	27
4.4	Cultuurhistorie	31
4.5	Archeologie	32
4.6	Ecologie	33
4.7	Wegverkeerslawaaï	35
4.8	Bedrijven en milieuzonering	36
4.9	Geurhinder en veehouderij	37
4.10	Externe veiligheid	39
4.11	Luchtkwaliteit	42
4.12	Kabels en leidingen	44
4.13	Milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling	44
5	JURIDISCHE PLANTOELICHTING	47
5.1	Inleiding	47
5.2	Opbouw van de regels	47
5.3	Regels	47
6	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	51
6.1	Inleiding	51
6.2	Toepassing Grondexploitatiewet	51
6.3	Economische uitvoerbaarheid	51

7	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	52
7.1	Vooroverleg	52
7.2	Zienswijzen	52

BIJLAGEN

Bijlage 1 – Stikstofdepositieonderzoek, De Roever, 2021;

Bijlage 2 – Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, De Roever, oktober 2021;

Bijlage 3 – Standaard Verantwoording Groepsrisico, OMWB, juli 2019.



*Uitsnede topografische kaart omgeving Putte. Het plangebied is globaal aangeduid met een gele ster.
Bron: Topotijdreis.nl, 2021.*

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Aanleiding

De gemeente Woensdrecht beschikt over een aantal locaties bestemd voor standplaatsen voor woonwagens. Eén van die locaties is gelegen in Putte, aan de Koppelstraat. Met de bewoners van de locatie aan de Koppelstraat is de afgelopen 5 jaar gesproken over uitbreiding van het aantal standplaatsen. Hierbij is besloten dat voor deze locatie het aantal standplaatsen in principe kan worden uitgebreid met drie. Redengevend hiervoor is dat in het huidige bestemmingsplan het aantal standplaatsen gemaximaliseerd is op 10, maar de gemeente in 2000 11 standplaatsen heeft verkocht. Ook komen twee zonder vergunning aanwezige standplaatsen in aanmerking voor legalisatie. De terreingrens van het woonwagencentrum hoeft daarvoor niet te worden uitgebreid, maar het bouwperceel zal intensiever worden benut. Hiermee hangt samen dat op basis van het vigerende bestemmingsplan de afstand van een woonwagen tot een andere woonwagen niet minder mag bedragen dan 5 meter. Het voornemen bestaat deze afstandsnorm in het bestemmingsplan aan te passen en in overeenstemming te brengen met de landelijke bepaling uit het Bouwbesluit. Dit betekent een afstandsnorm van 5 meter tussen clusters van ten hoogste 4 woonwagens. Het realiseren van deze uitgangspunten is niet passend binnen het vigerende bestemmingsplan. Om het voorgenomen initiatief te realiseren dient derhalve te worden afgeweken van het bestemmingsplan.

Doel

In het vigerend bestemmingsplan “Actualisatie bestemmingsplan Buitengebied” en de daaropvolgende herzieningen is aan de gronden de bestemming ‘Wonen – Woonwagenstandplaats’ toegekend. Het verruimen van het aantal standplaatsen en het hanteren van een afstandsnorm van 5 meter tussen clusters van ten hoogste 4 woonwagens past niet binnen de vigerende regels van de bestemmingsplannen. Om het voorgenomen initiatief mogelijk te maken dient een nieuw juridisch-planologisch kader te worden opgesteld in de vorm van een bestemmingsplan. Hiervoor is onderhavig bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 6.800 m² en is gelegen ten noorden van de bebouwde kom van Putte. Het perceel staat kadastraal bekend als voormalige gemeente Putte, sectie B, nummers 2733, 3654, 3655, 3656, 4006 en 4221 (gedeeltelijk). Het plangebied ligt tussen de Koppelstraat in het noorden en westen en de Bosweg in het zuiden. De ligging en begrenzing is nader aangeduid op de volgende afbeelding.



Satellietfoto omgeving Koppelstraat te Putte, met rood omkaderd het plangebied. Bron: Cyclomedia Technology B.V., 2021.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Toetsingskader

Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingsplan “Actualisatie bestemmingsplan Buitengebied”, zoals vastgesteld op 17 februari 2011 en de daaropvolgende herzieningen. De gronden binnen het plangebied kennen de bestemming ‘Wonen – Woonwagenstandplaats’ met een bouwvlak en een begrenzing van het maximaal aantal wooneenheden. De gronden bevinden zich binnen zones met de gebiedsaanduiding ‘vrijwaringszone – radar’, ‘overige zone - archeologische verwachtingswaarde’ en ‘overige zone - ecologische hoofdstructuur’. Ook is aan de gronden de dubbelbestemming ‘Waarde - Archeologie 1’ toegekend. Daarnaast is het “Paraplubestemmingsplan gebruik wonen door huishoudens”, zoals vastgesteld op 12 september 2019, in werking. Met dit bestemmingsplan wordt toegezien op eenduidige begripsbepaling op het gebied van wonen. De regels in dit bestemmingsplan zijn van toepassing aanvullend op alle bestemmingsplannen welke ten tijde van de terinzagelegging van dit vastgesteld bestemmingsplan in werking waren.

Beoordeling

De voor 'Wonen – Woonwagenstandplaats' aangewezen gronden zijn bestemd voor wonen in woonwagens, waarbij tevens beroep aan huis tot een maximale oppervlakte van 60 m² is toegestaan, met de daarbij behorende bergingen en sanitaire ruimten, erven en tuinen, verhardingen en parkeervoorzieningen. Het maximaal aantal standplaatsen is momenteel begrensd op tien. In de bouwregels bij deze bestemming is daarbij onder andere bepaald dat de afstand van een woonwagen tot een andere woonwagen niet minder mag bedragen dan 5 meter. De gebiedsaanduiding ‘vrijwaringszone – radar’ legt beperkingen op aan de maximale bouwhoogtes binnen deze zone. De gebiedsaanduidingen ‘overige zone - archeologische

verwachtingswaarde' en 'overige zone - ecologische hoofdstructuur' stellen beperkingen aan het uitvoeren van werken.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het voorliggende planvoornemen niet mogelijk is op basis van het vigerende bestemmingsplan. Door middel van onderhavig bestemmingsplan wordt de beoogde toevoeging van drie standplaatsen mogelijk gemaakt en wordt de afstandsnorm tussen woonwagens aangepast. De overige aanduidingen en de archeologische dubbelbestemming worden bestendigd.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan "Actualisatie bestemmingsplan Buitengebied" met rood omkaderd het plangebied. Bron: Ruimtelijkeplannen.nl, 2021.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze toelichting wordt een beschrijving gegeven van de huidige en nieuwe situatie in het plangebied. Hoofdstuk 3 bevat een toetsing aan de geldende beleidskaders, waarbij wordt getoetst aan zowel nationaal, provinciaal als gemeentelijk beleid. Het vierde hoofdstuk bevat een verantwoording over de wijze waarop rekening is gehouden met de milieuplanologische uitvoeringsaspecten alsmede met de in het plangebied en omgeving voorkomende waarden. Hoofdstuk 5 bevat een beschrijving van de juridische opzet. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot worden in het laatste hoofdstuk de resultaten uit de planologische procedure weergegeven.

2 PLANGEBIED

2.1 Inleiding

Voor het opstellen van het bestemmingsplan is het van belang dat de uitgangspunten en de huidige situatie van het plangebied goed in beeld worden gebracht. Het plangebied is om deze reden geïnventariseerd en geanalyseerd. In dit hoofdstuk wordt de huidige en beoogde situatie binnen het plangebied beschreven. De volgende paragraaf geeft echter eerst enige achtergrondinformatie

2.2 Achtergrondinformatie

Inleiding

Woonwagengewoners hebben een eigen culturele identiteit. De opvatting dat deze identiteit bescherming verdient is in de laatste tien tot vijftien jaar ontwikkeld en bestendigd door verschillende internationaal- en Europeesrechtelijke verdragen die de Nederlandse staat mede heeft ondertekend. De erkenning van deze verdragen brengt voor de aangesloten staten de verplichting met zich mee om voor voldoende standplaatsen te zorgen, zodat woonwagengewoners volgens hun tradities en culturele identiteit kunnen leven. Het woonwagenleven mag niet gezien worden als een enkele "woonwens", het maakt deel uit van de identiteit en cultuur van de betreffende woonwagengewoner. De woonwagencultuur staat sinds 2014 op de lijst van immaterieel cultureel erfgoed.

Huisvestingsbeleid voor woonwagengewoners

Tot 1918 was er geen woonwagenbeleid. In 1918 trad de Woonwagenwet in werking. Op basis van deze wet worden eisen gesteld aan de woonwagens en diens bewoners. De vrijheid om de woonwagen overal neer te zetten komt te vervallen. De wet was mede bedoeld om de toename van het aantal woonwagens af te remmen. De wet voorzag in de verplichting voor de gemeente om een (sobere) standplaats in te richten.

Door een wijziging van de Woonwagenwet in 1957 werd de mogelijkheid gecreëerd dat gemeenten gezamenlijk regionale woonwagencentra konden inrichten. De Woonwagenwet van 1968 maakte het rondtrekken vrijwel onmogelijk en beoogde een concentratie van woonwagengewoners in grote centra. Het doel was het welzijn van de woonwagengewoners te bevorderen en hen als aparte groep met eigen voorzieningen te helpen en te verheffen. Zo ontstonden er ongeveer 50 regionale centra met een beperkt aantal trekkersplaatsen en eigen voorzieningen. Deze centra lagen meestal op afgelegen plaatsen aan de rand van de stad. Uitbreiding van het aantal standplaatsen werd tegengegaan. Elk centrum had een eigen maatschappelijk werker, voorzieningen op het gebied van gezondheidszorg, recreatievoorzieningen en een eigen lagere school. Naast de 45 grote centra waren er in 1975 ook nog 125 kleinere centra.

Beleidskader van het Ministerie van Binnenlandse Zaken, 'Gemeentelijk woonwagen-standplaatsenbeleid'

Bij de vaststelling van het lokale woonbeleid moeten gemeenten meer rekening houden met de wensen van woonwagengewoners en voorzien in voldoende standplaatsen.

Woonwagendbewoners moeten zo vaker binnen een redelijke termijn kans maken op een standplaats. In gemeenten waar behoefte is aan standplaatsen kan van een afbouwbeleid van standplaatsen geen sprake zijn. Dat staat geschreven in het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' dat minister Ollongren (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) in juli 2018 met een brief naar de Tweede Kamer heeft gestuurd. Het document is opgesteld in samenspraak met de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), Aedes en vertegenwoordigers van Roma, Sinti en woonwagendbewoners ('reizigers'). De visie die ten grondslag ligt aan dit nieuwe beleidskader heeft als kern inzake huisvesting het beschermen van Roma, Sinti en woonwagendbewoners tegen discriminatie, het waarborgen van hun (culturele) rechten en het bieden van rechtszekerheid en duidelijkheid. Concreet betekent dit:

- De gemeente stelt het beleid voor woonwagens en standplaatsen vast als onderdeel van het volkshuisvestingsbeleid;
- Het beleid dient voldoende rekening te houden met en ruimte te geven voor het woonwagenleven van woonwagendbewoners;
- De behoefte aan standplaatsen moet in kaart worden gebracht;
- Corporaties voorzien in de huisvesting van woonwagendbewoners voor zover deze tot de doelgroep behoren;
- De afbouw van standplaatsen is niet toegestaan (behoudens uitzonderlijke omstandigheden) zolang er behoefte is aan standplaatsen;
- Een woningzoekende Roma, Sinti of woonwagendbewoner die dit wenst, moet binnen redelijke termijn kans maken op een standplaats.

In de gemeente Woensdrecht zijn vier woonwagencentra aanwezig. Het betreft de centra aan de Koppelstraat te Putte, aan de Molendreef in Ossendrecht, aan de Akkerdreef in Hoogerheide en aan de Westerstraat in Huijbergen. Tot in 2000 waren alle standplaatsen in eigendom van de gemeente. In 2000 werden ze allen overgedragen aan wat nu de 'Stichting Woonwagenbeheer Zuidwest-Nederland' is.

De Stichting Wagonbeheer Zuid-West Nederland is in Woensdrecht de vaste partner om de woonwagens te beheren.

2.3 Beschrijving bestaande situatie

Ruimtelijke structuur Putte

Putte ligt in een dekzandlandschap aan de zuidkant van de Brabantse Wal. Dit landschap bestaat uit arme zandgronden, deels voormalige stuifzanden. Daardoor komen in de directe nabijheid van Putte vooral veel bos- en heidegebieden voor. Vaak ontstonden dorpen op de overgangen van de hooggelegen en droge gebieden naar de laaggelegen en natte delen van het landschap. In de situatie van Putte is het ontstaan mogelijk eerder te verklaren uit de ligging langs een verbinding tussen Antwerpen en de steden ten noorden van Putte. De eerste kaarten van Putte laten een lintbebouwing zien langs de Antwerpsestraat. Hieromheen bevonden zich de oude bouwlanden. De structuur van het dorp zelf wordt nog altijd bepaald door de Antwerpsestraat. Dit was vroeger de doorgaande route tussen Bergen op Zoom en Antwerpen. Veel grensverkeer kwam toen door Putte, maar dit is sterk afgenomen na de aanleg van de Rijksweg A4.

Het dorp kenmerkt zich als lintdorp, met centraal een aftakking in oostelijke en westelijke richting: de Grensstraat en de Canadalaan. Aan het lint bevinden zich tal van centrumfuncties, waarbij het zwaartepunt ligt bij de Rooms Katholieke kerk en het Tervoplein. Direct achter het lint bevindt zich een overgangszone naar de woonbuurten. In deze overgangszone is de historische verkavelingsstructuur vaak nog goed herkenbaar. Buiten deze woonbuurten liggen diverse bosrijke gebieden. Doordat er weinig bredere groene zones zijn, die vanuit het bosrijke buitengebied de kern in steken, is er nauwelijks een relatie met het bosrijke karakter van het buitengebied. Een uitzondering hierop vormt de westzijde van de kern.

Huidige situatie plangebied

In het plangebied wordt op basis van het vigerende bestemmingsplan momenteel plaats geboden aan tien standplaatsen voor woonwagens. Feitelijk zijn er echter 12 woonwagens aanwezig. De overige ruimte op het woonwagencentrum wordt nagenoeg volledig benut ten behoeve van verhardingen en parkeervoorzieningen. Rondom het woonwagencentrum is sprake van opgaande begroeiing (in het noorden en oosten) en een groene grondwal (ten zuiden en westen van het woonwagencentrum).



Plangebied gezien vanuit zuidelijke richting. Bron: Cyclomedia Technology B.V., 2021.

2.4 Beschrijving beoogde situatie

In de beoogde situatie blijft voor de gronden behorend tot het plangebied de bestemming 'Wonen – Woonwagenstandplaats' behouden en vindt een tweetal aanpassingen plaats in de bouwregels:

1. Het maximaal aantal standplaatsen voor woonwagens wordt verruimd van 10 naar 13. Conform overeenstemming tussen de huidige bewoners van het woonwagencentrum en de gemeente worden aldus drie extra woontitels toegevoegd. Redengevend hiervoor is dat de gemeente in 2000 11 standplaatsen heeft verkocht. Ook komen twee zonder vergunning aanwezige standplaatsen in aanmerking voor legalisatie.
2. Aanpassing van de afstandsnorm in de bouwregels met betrekking tot de afstand van een woonwagen tot een andere woonwagen. Op basis van het vigerende bestemmingsplan mag deze afstand niet minder bedragen dan 5 meter. Aan de hand van de landelijke bepaling uit het Bouwbesluit wordt onderhavig bestemmingsplan hiermee in overeenstemming gebracht door een afstandsnorm van 5 meter tussen clusters van ten hoogste 4 woonwagens te hanteren. Uit artikel 2.83 lid 2 van het Bouwbesluit blijkt dat een clusteromvang van ten hoogste 4 woonwagens voldoende brandveiligheid biedt en tevens ruimte laat om woonwensen in te willigen.

Voor de overige ruimtelijke en functionele aspecten van de bestaande situatie in het plangebied worden geen wijzigingen voorzien. Het woonwagencentrum behoudt zijn bestaande begrenzing. Op de aspecten parkeren en verkeer wordt navolgend ingegaan.

2.5 Parkeren

Toetsingskader

Met de inwerkingtreding van de “Reparatiewet BZK” op 29 november 2014 is het verplicht om het parkeren te reguleren met een bestemmingsregeling. In de bestemmingsregeling kan worden opgenomen dat bij aanvraag om omgevingsvergunning (voor het bouwen en / of afwijken) dient te worden aangetoond dat wordt voldaan aan de van toepassing zijnde parkeernormen. In het kader van ‘een goede ruimtelijke ordening’ dient echter al bij vaststelling van een bestemmingsplan inzichtelijk te worden gemaakt dat redelijkerwijs in de aldus benodigde parkeerplaatsen feitelijk duurzaam kan worden voorzien (ECLI:NL:RVS:2017:1036, r.o. 5.3). Het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt bepaald door het geldende parkeerbeleid.

De gemeente Woensdrecht heeft met betrekking tot verkeer en parkeren het ‘Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan 2021-2025’ (GVVP) vastgesteld. Het GVVP is een beleidsdocument waarin de gemeente Woensdrecht de toekomstvisie beschrijft voor het verkeer en vervoer in de gemeente voor de komende jaren. Met betrekking tot parkeren zijn in het GVVP geen parkeernormen opgenomen. Daarom hanteert de gemeente de parkeernormering zoals deze is opgenomen in de ‘ASVV 2012’. In de ASVV worden parkeerkencijfers gegeven voor verschillende functies. Daarbij is onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en naar de ligging in de stedelijke zone.

Blijkens het GVVP van de gemeente Woensdrecht is Putte qua stedelijkheidsgraad ingedeeld in de categorie ‘niet stedelijk’ en qua ligging in de zone ‘rest bebouwde kom’. In het ASVV wordt een minimum en maximum parkeernorm gegeven. Afhankelijk van de situatie (wel of geen hoge parkeerdruk) kan worden bepaald welke norm per (bouw)plan van toepassing is. Ten aanzien van de te hanteren minimum en maximum

parkeernorm is vanuit het GVVP 2016-2020 uitgegaan van de maximum parkeernorm behalve als onderbouwd kon worden dat een lagere norm afdoende is. In het GVVP 2021-2025 is dit gewijzigd naar het gemiddelde binnen deze parkeernorm. Navolgend zijn de relevante parkeerkencijfers per woning uit het ASVV gegeven voor de functie 'Wonen', waarbij voor een woonwageng uitgegaan wordt van woningtypologie sociale huurwoning, in een 'niet stedelijk' gebied binnen de zone 'rest bebouwde kom'.

Functie	Minimum	Gemiddeld	Maximum
<i>Huur, huis, sociale huur</i>	1,2	1,6	2,0

Beoordeling

Het onderhavige ruimtelijke besluit voorziet in de toevoeging van drie extra standplaatsen voor woonwagens. De bijbehorende parkeereis bedraagt aldus een toevoeging van $3 \times 1,6 = 4,8$ parkeerplaatsen. Deze parkeerplaatsen dienen op eigen terrein te worden gerealiseerd. Vanwege de maximale omvang van een standplaats zoals in de regels van dit bestemmingsplan is opgenomen, blijft binnen het gehele plangebied voldoende ruimte over voor de stalling van voertuigen. Ten tijde van de aanvraag van de omgevingsvergunning voor de activiteit 'bouwen' zal concreet inzichtelijk moeten worden gemaakt waar de parkeerplaatsen worden gerealiseerd en wat de concrete parkeereis bedraagt. In het bestemmingsplan is gewaarborgd dat wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen door middel van het opnemen van parkeerregeling met een directe koppeling naar het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan 2021-2025.

Conclusie

Er wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid op basis van het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan 2021-2025.

2.6 Verkeer

Putte is te typeren als 'niet stedelijk' en is gelegen binnen de zone 'rest bebouwde kom'. Wanneer voor een woonwageng uit wordt gegaan van woningtype 'sociale huur', betekent dit een maximaal aantal voertuigbewegingen per etmaal (vpe) van 6,0 per woning. Het planvoornemen zorgt derhalve maximaal voor $3 \times 6,0 = 18,0$ extra voertuigbewegingen per etmaal. Het plangebied wordt ontsloten op de Koppelstraat. Dit betreft een erfontsluitingsweg waarvoor aangenomen kan worden dat het minimaal 3.000 verkeersbewegingen per etmaal kan verwerken. De huidige intensiteit over de Koppelstraat ligt momenteel ruim onder dit minimum aantal verkeersbewegingen. Een dergelijk lage toename aan vpe vanwege onderhavig planvoornemen vormt derhalve geen probleem ten aanzien van de afwikkeling van verkeersstromen. Bovendien zijn twee woonwagens reeds geruime tijd feitelijk aanwezig. Het bestaande verkeer wordt momenteel zonder problemen afgewenteld op het omliggende wegennet. Het aspect verkeer vormt daarmee geen belemmering voor het voorgenoemde initiatief.

3 BELEIDSKADER

3.1 Inleiding

De beleidscontext voor het plangebied wordt gevormd door landelijke, provinciale en gemeentelijke beleidsrapportages. In dit hoofdstuk zijn de voor dit bestemmingsplan relevante structuurvisies en verordeningen per overheidslaag weergegeven en wordt getoetst of de onderhavige ontwikkeling passend is binnen het beleid.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI), 2020

Toetsingskader

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. De Nationale Omgevingsvisie vervangt integraal de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Tegelijkertijd met het vervallen van de SVIR vervalt ook het Nationaal Milieubeleidsplan.

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) biedt een duurzaam perspectief voor de leefomgeving. Hiermee wordt ingespeeld op de grote uitdagingen in de komende jaren. Allerlei trends en ontwikkelingen hebben invloed op de leefomgeving. Veranderende en groeiende steden, de overgang naar een duurzame en circulaire economie en het aanpassen aan de gevolgen van de klimaatverandering vormen slechts een deel van de opgave. Dit biedt kansen, maar vraagt wel om zorgvuldige keuzes. Want de ruimte, zowel boven-, als ondergronds, is een schaars goed. Het combineren van al die opgaven vraagt een nieuwe manier van werken. Niet van bovenaf opgelegd, maar in goede samenwerking tussen overheden, bedrijven, kennisinstellingen, maatschappelijke organisaties en burgers. De NOVI biedt een kader, geeft richting en maakt keuzes waar dat kan. Tegelijkertijd is er ruimte voor regionaal maatwerk en gebiedsgerichte uitwerking. Omdat de verantwoordelijkheid voor het omgevingsbeleid voor een groot deel bij provincies, gemeenten en waterschappen ligt, kunnen inhoudelijke keuzes in veel gevallen het beste regionaal worden gemaakt. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. Duurzaam economisch groeipotentieel;
3. Sterke en gezonde steden en regio's;
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Beoordeling

De NOVI dient op regionaal niveau uitgewerkt te worden zodat een gebiedsgerichte aanpak en maatwerk mogelijk is. Deze uitwerking heeft nog niet plaatsgevonden en is bovendien op een schaalniveau die het onderhavig plangebied overstijgt.

Conclusie

Het planvoornemen is passend binnen het Rijksbeleid.

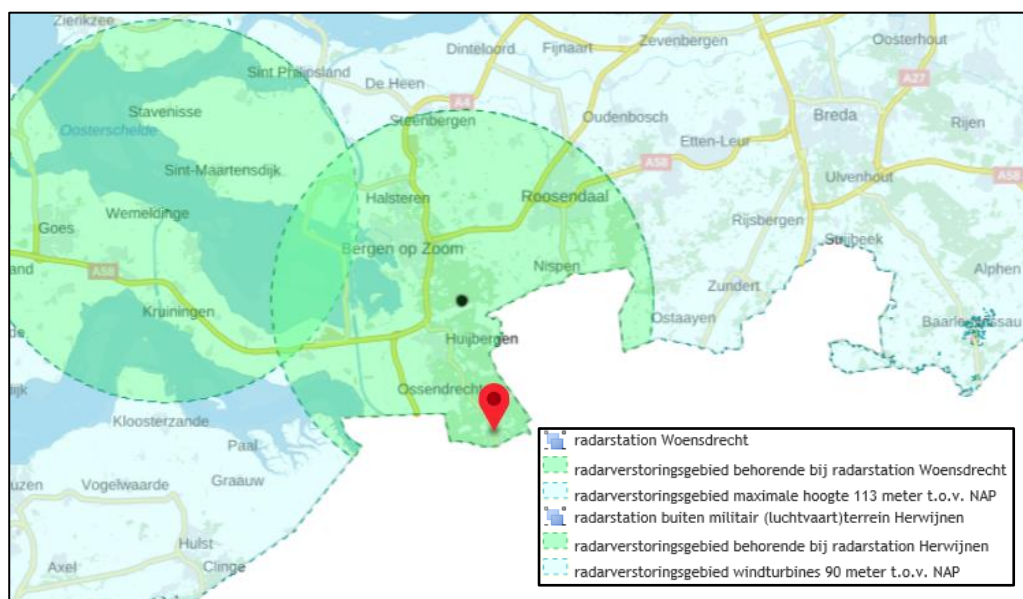
3.2.2 Besluit en ministeriële regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, Rarro), 2012

Toetsingskader

Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden met daarin een regeling voor een beperkt aantal onderwerpen. Op 1 oktober 2012 is het besluit aangevuld met regels voor de andere beleidskaders uit de SVIR en tevens uit het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte. Een aantal onderwerpen is geregeld in de bij het Barro behorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro).

Beoordeling

Voorliggend plangebied is gelegen binnen het radarverstoringsgebied van radarstation Herwijnen en het radarstation op vliegbasis Woensdrecht. Rondom deze radarstations mogen geen bestemmingen opgenomen worden die het oprichten van bouwwerken mogelijk maken die door hun hoogte onaanvaardbare gevolgen kunnen hebben voor de werking van de radar. In het radarverstoringsgebied van Herwijnen is de maximale hoogte van windturbines gesteld op 90 meter ten opzichte van NAP. In het radarverstoringsgebied van vliegbasis Woensdrecht geldt ter hoogte van het plangebied in Putte een maximale bouwhoogte van 63 meter voor alle bouwwerken.



Ligging van het plangebied binnen het radarverstoringsgebied van Herwijnen en Woensdrecht. De rode marker toont de ligging van het plangebied. Bron: Ruimtelijkeplannen.nl, 2021.

Voor het overige zijn er ten aanzien van het onderhavige plangebied geen regels uit het Barro en de Rarro van toepassing, aangezien er bij onderhavige ontwikkeling geen nationale belangen of nationaal aangewezen gebieden zijn gemoeid.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat onderhavige ontwikkeling passend is binnen de regels, zoals gesteld in het Barro en de Rarro.

3.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6 lid 2 Bro)

Toetsingskader

Op 1 oktober 2012 is art. 3.1.6, lid 2 toegevoegd aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro); dit artikel bevat de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Met de toevoeging van dit artikel in het Bro is beoogd vanuit een oogpunt van ruimtelijke ordening ongewenste leegstand te vermijden en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren (ECLI:NL:RVS:2017:353, r.o. 18.5). Op 1 juli 2017 is een wijziging van art. 3.1.6, lid 2 Bro in werking getreden. Het Bro regelt thans dat 'de verantwoording van een juridisch verbindend ruimtelijk besluit van een decentrale overheid dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving dient te bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Tevens is geregeld dat indien het ruimtelijk besluit die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, de verantwoording een motivering dient te bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien'. De definiëring van enkele van de in het artikel genoemde begrippen in art. 1.1.1 Bro laat onverlet dat de 'ladder voor duurzame verstedelijking' als een 'open norm' is te kwalificeren. Dit houdt in dat de norm inhoudelijk open is en onder verschillende omstandigheden nader ingevuld moet worden. Sinds de inwerkingtreding van het artikel heeft de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State (ABRvS) in haar jurisprudentie de norm veelvuldig ingevuld en daardoor verder begrensd. Op 28 juni 2017 heeft de ABRvS een zogenoemde 'overzichtsuitspraak' gedaan (ECLI:NL:RVS:2017:1724, r.o. 2 t/m 12.8), waarin de dan geldende en op basis van de voornoemde wijziging te behouden jurisprudentielijnen nader uit een worden gezet. Op basis van deze jurisprudentielijnen kan de 'ladder voor duurzame verstedelijking' concreet worden toegepast.

Beoordeling

Toepassing van de 'ladder voor duurzame verstedelijking' houdt een antwoord op de volgende rechtsvragen in. Indien een rechtsvraag positief kan worden beantwoord, dient de 'ladder' verder te worden doorlopen. Indien een rechtsvraag negatief wordt beantwoord, dan is de 'ladder' niet (verder) van toepassing dan wel kan niet aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking' worden voldaan.

- a. Voorziet het onderhavige besluit in een stedelijke ontwikkeling?
- b. Voorziet het onderhavige besluit in een nieuwe stedelijke ontwikkeling?
- c. Is er sprake van een behoefte aan de voorziene ontwikkeling?
- d. Is de voorziene ontwikkeling gelegen buiten bestaand stedelijk gebied?
- e. Is het mogelijk om de voorziene ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren?

a. Voorziet het onderhavige besluit in een stedelijke ontwikkeling?

Uit de 'overzichtsuitspraak' van de ABRvS blijkt dat wanneer een ruimtelijk besluit voorziet in méér dan 11 woningen die gelet op hun onderlinge afstand als één woningbouwlocatie zijn aan te merken, deze ontwikkeling in beginsel als een stedelijke ontwikkeling dient te worden aangemerkt. Ten aanzien van andere vormen van gebruik van gronden dan ten behoeve van het wonen geldt dat indien het ruimtelijk besluit

voorziet in een terrein met een ruimtebeslag van meer dan 500 m² of in een gebouw met een bruto-vloeroppervlakte groter dan 500 m², deze ontwikkeling in beginsel als een stedelijke ontwikkeling dient te worden aangemerkt.

Het onderhavige ruimtelijk besluit maakt ter plaatse van het plangebied drie extra standplaatsen op een woonwagencentrum mogelijk. Het bestaande terrein hoeft daarvoor niet te worden uitgebreid. De ontwikkeling is gelet op de kleinschalige omvang niet als 'stedelijke ontwikkeling' te classificeren. De 'ladder voor duurzame verstedelijking' hoeft niet verder te worden doorlopen.

Conclusie

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is niet van toepassing op de onderhavige ontwikkeling.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie 'De kwaliteit van Brabant, Visie op de leefomgeving', 2018

Toetsingskader

Op 14 december 2018 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant de Omgevingsvisie vastgesteld. De Omgevingsvisie is overheid bindend en loopt vooruit op de invoering van de Omgevingswet. In de Omgevingsvisie verwoordt de provincie haar visie op de toekomst van Brabant tot aan 2050. De basisopgave luidt hierin: werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit. Centraal staan hierbij de kernwaarden die de provincie geformuleerd heeft ten aanzien van haar handelen. Deze handelingsprincipes zijn:

1. Meerwaarde-creatie;
2. Technische en sociale innovatie;
3. Kwaliteit boven kwantiteit;
4. Steeds beter;
5. Proactief en preventief boven gevolgbeperking en herstel.

Aan de hand van de Omgevingsvisie geeft de provincie aan wat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren zijn. De Omgevingsvisie geldt als opvolger van de strategische elementen van eerdere provinciale plannen, zoals de structuurvisie, het verkeers- en vervoersplan, het milieu- en waterplan en de natuurvisie. Voor wat betreft sectorale beleidsdoelen blijven de huidige plannen, waaronder de SVRO, vooralsnog gelden.

In de aankomende Omgevingswet staan de waarden veiligheid, gezondheid en duurzame omgevingskwaliteit centraal. De Brabantse Omgevingsvisie voegt daar ambities aan toe voor vier hoofdopgaven: de energietransitie, een klimaatproof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. Voor elk van deze opgaven geeft de Omgevingsvisie aan wat de ambities op lange termijn zijn, te weten wat is er nodig om Brabant in 2050 een gezonde, veilige en prettige leefomgeving te laten zijn. Ook is een concreet tussendoel geformuleerd voor het jaar 2030, om zo te kijken wat in dat jaar minimaal bereikt moet zijn om het lange termijn doel te kunnen halen. De Omgevingsvisie geeft ook aan op welke nieuwe manieren de

provincie met betrokkenen wil samenwerken aan omgevingsvraagstukken en welke waarden daarbij centraal staan.

Het bereiken van een gezonde leefomgeving is essentieel. Om die doelstelling kracht bij te zetten wordt de Brabantse Omgevingsscan vanaf de vaststelling van de Omgevingsvisie geïmplementeerd in de nieuwe werkwijze onder de Omgevingswet. Deze omgevingsscan is een instrument om invulling te geven aan de positie van gezondheid in de nieuwe bestuurspraktijk onder de Omgevingswet.

Beoordeling

Met de omgevingsvisie kiest de provincie er voor om haar rol te veranderen. Waar zij eerst concreet richting en sturing gaf aan de hand van min of meer concrete regels en uitgangspunten, gaat het nu meer om het beoordelen van initiatieven in ruimer verband en gericht op het behalen van doelen voor de leefomgeving waarbij een belangrijke rol voor de gemeente is weggelegd. Het voorliggend initiatief betreft de toevoeging van twee standplaatsen op een bestaand woonwagencentrum. Hiermee worden wooneenheden gerealiseerd binnen een bestaand bouwperceel, waardoor uitbreiding van Putte wordt voorkomen en het plan toch op kwalitatieve en duurzame wijze bijdraagt aan de woningbehoefte in de gemeente Woensdrecht. Het planvoornemen is daarmee passend binnen de kernwaarden en ambities van de Omgevingsvisie.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling is passend binnen de Omgevingsvisie van de provincie Noord-Brabant.

3.3.2 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) - partiële herziening 2014

Toetsingskader

De Structuurvisie Ruimtelijke Ordening 2010 – partiële herziening 2014 (SVRO 2014) betreft een herziening van de op 1 oktober 2010 vastgestelde Structuurvisie Ruimtelijke Ordening 2010. De partiële herziening is door Provinciale Staten van Noord-Brabant op 7 februari 2014 vastgesteld en is in werking getreden op 19 maart 2014.

Deze structuurvisie geeft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 weer (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Het is de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzette die de Wet ruimtelijke ordening biedt. De genoemde visie in de partiële herziening is doorvertaald in de regels van de Verordening ruimte 2014. Daarnaast ondersteunt de structuurvisie het beleid op andere provinciale beleidsterreinen, zoals het economisch-, mobiliteits-, sociaal-, cultureel-, milieu- en natuurbeleid. Het doel dat centraal staat in de SVRO is een goede woon-, werk- en leefomgeving voor inwoners en bedrijven in Noord-Brabant.

Op de structurenkaart van de SVRO 2014 is het plangebied hoofdzakelijk gelegen binnen het 'Gemengd landelijk gebied' en het 'Zoekgebied verstedelijking' en gedeeltelijk binnen het 'Kerngebied groenblauw'.

Het gemengd landelijk gebied is een veelzijdige gebruikruimte. Ontwikkelingen, zoals wonen, werken, (historische) landgoederen, recreatie en toerisme, passen qua aard,

schaal en functie bij de omgeving en houden rekening met de omgevingskwaliteiten. De ontwikkeling van functies is in beginsel alleen mogelijk op vrijkomende locaties. Er wordt rekening gehouden met (ontwikkelingsmogelijkheden van) omliggende bestaande functies, zoals volwaardige agrarische bedrijven, recreatiebedrijven of woonfuncties. Binnen de primair agrarische gebieden is de provincie terughoudend met de (verdere) ontwikkeling van niet-agrarische functies. De land- en tuinbouw heeft in deze gebieden het primaat.

Op de structurenkaart zijn de zoekgebieden verstedelijking aangegeven. Zolang binnen deze gebieden nog geen verstedelijking heeft plaatsgevonden, is daar feitelijk het perspectief van gemengd landelijk gebied aanwezig. Extra aandacht wordt gevraagd voor (het beperken van) de ontwikkelingsmogelijkheden van functies die een toekomstige stedelijke ontwikkeling kunnen bemoeilijken. De aanduiding zoekgebied verstedelijking geeft aan dat het transformeren van buitengebied naar stedelijk gebied (wonen, werken, voorzieningen, stedelijk groen) afweegbaar is als dat nodig is om in de stedelijke ruimtebehoefte te voorzien.

Ten aanzien van het 'kerngebied groenblauw' geldt dat dit bestaat uit de ecologische hoofdstructuur inclusief de ecologische verbindingzones en waterstructuren zoals beken en kreken. Het ruimtelijke beleid is gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten. Er is geen ruimte voor (grootschalige of intensieve) ontwikkelingen die niet passen binnen de doelstellingen voor de EHS en beheer/herstel van de waterstructuren. Ecologische verbindingzones vormen de groene schakels die de Brabantse natuurgebieden in de EHS met elkaar verbinden. Planten en vooral dieren kunnen zich daardoor van het ene naar het ander natuurgebied verplaatsen. Ze functioneren als trekroutes en ook als leef- en voortplantingsgebied. Verbindingzones zijn veelal langgerekte landschapselementen langs waterlopen - de zogenaamde natte verbindingzones - of door het agrarische gebied - de zogenaamde droge verbindingzones. Verbindingzones dragen ook bij aan het recreatieve medegebruik, het waterbeheer en versterken de kwaliteit van het landschap.

Beoordeling

Met voorliggend planvoornemen wordt de toevoeging van drie standplaatsen planologisch mogelijk gemaakt. De standplaatsen worden voorzien binnen een bestaand bouwvlak binnen een reeds bestaande woonbestemming voor woonwagens. Het plan doet, gezien aard en schaal, derhalve geen afbreuk aan de functies en waarden van het kerngebied groenblauw of het gemengd landelijk gebied. Het initiatief draagt bij aan de concentratie van standplaatsen voor woonwagens, indachtig het beleid van de provincie dat gericht is op inbreiden.

Conclusie

De gewenste ontwikkeling is passend binnen de provinciale Structuurvisie.

3.3.3 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant

Toetsingskader

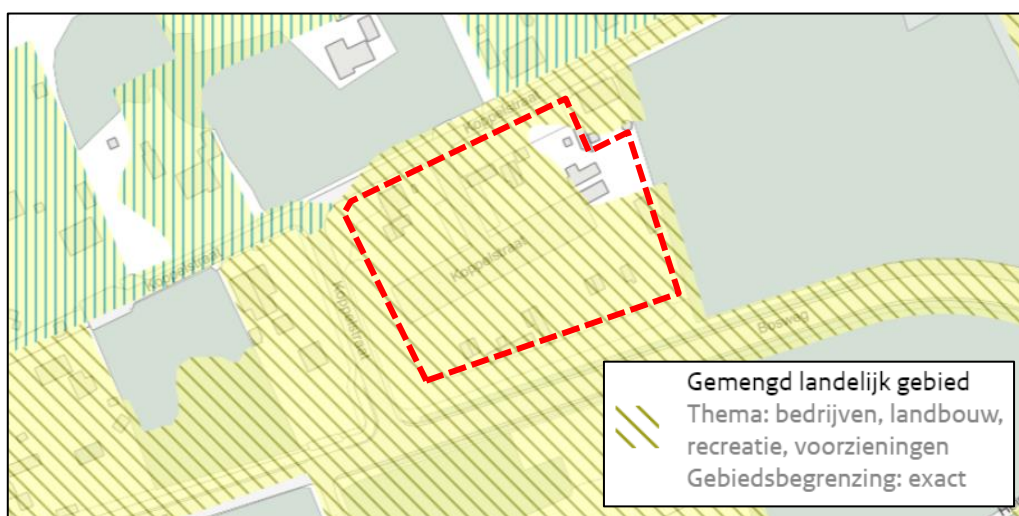
In de Omgevingsvisie zijn de strategische doelen van het provinciale beleid voor de langere termijn aangegeven. Het beleid en de daartoe te treffen maatregelen zijn uitgewerkt in programma's en waarden worden beschermd via de

omgevingsverordening. Per 25 oktober 2019 is de nieuwe Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (Iov N-B) vastgesteld. Provincies zijn verplicht om een omgevingsverordening te hebben voordat de Omgevingswet ingaat. Met een Interim omgevingsverordening zet de provincie Noord-Brabant een eerste stap op weg naar de definitieve omgevingsverordening.

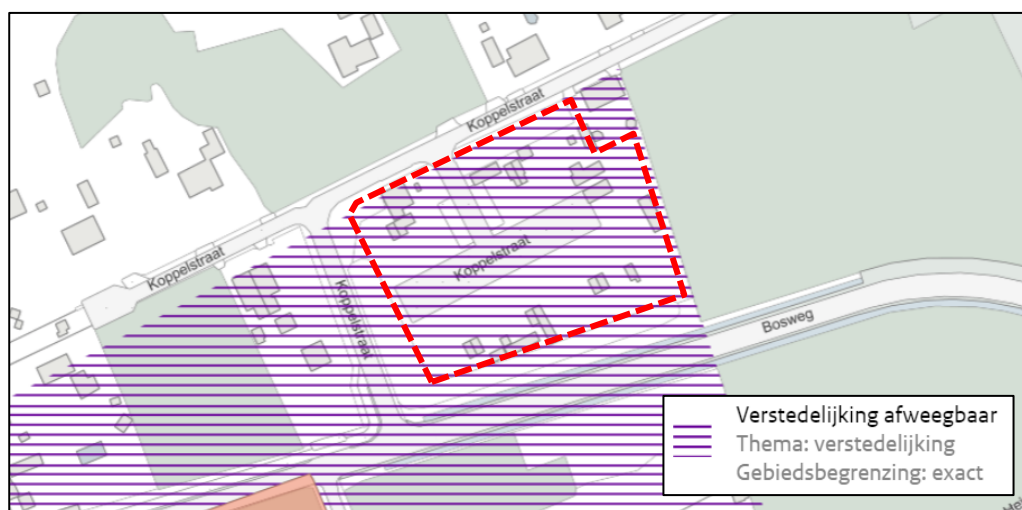
De Interim omgevingsverordening bevat geen nieuwe regels, maar voegt bestaande regels uit zes bestaande verordeningen samen, waaronder de Verordening Noord-Brabant. De regels zijn eenvoudiger opgeschreven en omgezet naar een nieuw digitaal systeem, met een meer gebruiksvriendelijke opbouw. Met de Interim omgevingsverordening zet de provincie ook een eerste stap om de regels beter te laten aansluiten bij de werkwijze van de Brabantse Omgevingsvisie en de Omgevingswet. De Interim omgevingsverordening zorgt ervoor dat de provincie en partijen waar ze mee samenwerkt ervaring kunnen opdoen met die nieuwe werkwijze. Waarbij er meer ruimte is om goede initiatieven van inwoners, ondernemers en andere overheden te ondersteunen en maatwerk toe te passen.

Beoordeling

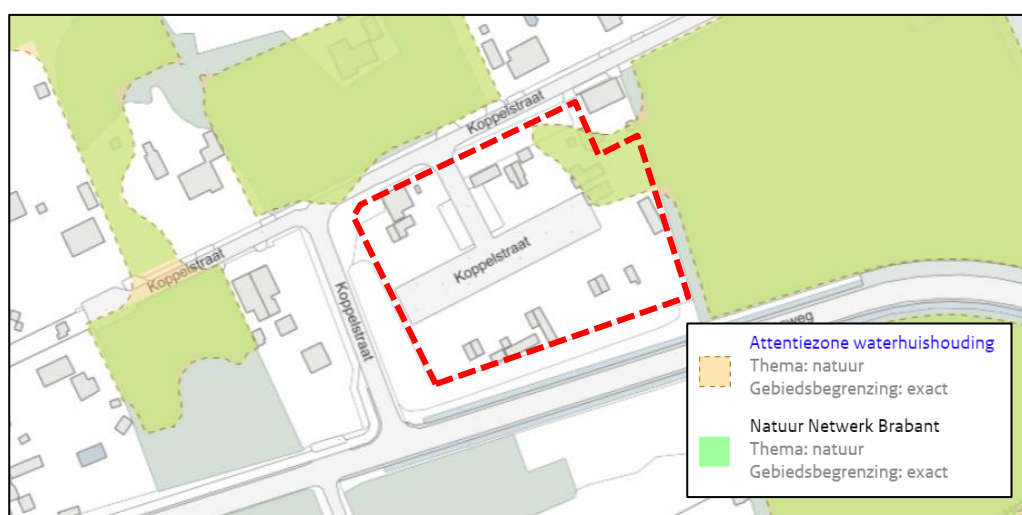
Voorliggend plangebied is binnen de Interim omgevingsverordening gelegen binnen het 'Gemengd landelijk gebied' en het gebied 'Verstedelijking afweegbaar'. Een klein deel van het plangebied ligt binnen het 'Natuur Netwerk Brabant'.



Uitsnede kaartbeeld 'landelijk gebied' van de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant. Het plangebied is geduid met een rode contour. Bron: Ruimtelijkeplannen.nl, 2021.



Uitsnede kaartbeeld 'stedelijke ontwikkeling en erfgoed' van de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant. Het plangebied is geduid met een rode contour. Bron: Ruimtelijkeplannen.nl, 2021.



Uitsnede kaartbeeld 'natuur en stiltegebieden' van de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant. Het plangebied is geduid met een rode contour. Bron: Ruimtelijkeplannen.nl, 2021.

Ten aanzien van onderhavig initiatief zijn er meerdere sporen die gevolgd moeten worden in het kader van toetsing aan de Interim omgevingsverordening. Ten eerste moet worden voldaan aan de regels voor ontwikkeling binnen het 'Gemengd landelijk gebied' en het 'Natuur Netwerk Brabant'. Daarnaast moet worden voldaan aan de algemene regels voor de zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit van de ruimtelijke kwaliteit. De toetsing wordt hierna uitgevoerd.

Artikel 3.68 wonen in landelijk gebied

Een bestemmingsplan dat is gelegen in het (gemengd) landelijk gebied bepaalt dat alleen bestaande burgerwoningen, bedrijfswoningen of solitaire recreatiewoningen zijn toegestaan. Het mogelijk maken van nieuwe standplaatsen binnen het Gemengd

landelijk gebied is daarmee niet direct mogelijk. Het plangebied ligt echter eveneens binnen het werkingsgebied 'Verstedelijking afweegbaar' (art. 3.43 lov). In afwijking van hetgeen bepaald in art. 3.68, kan binnen dit werkingsgebied (onder voorwaarden) wel worden voorzien in een stedelijke ontwikkeling. Hier wordt navolgend aan getoetst.

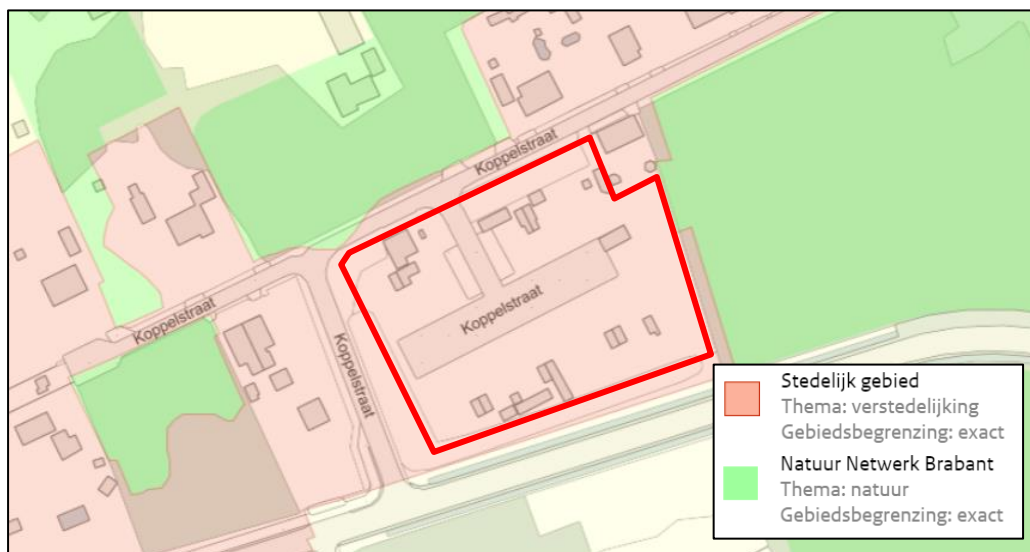
Artikel 3.43 afwijkende regels verstedelijking afweegbaar

Ter plaatse van 'Verstedelijking afweegbaar' kan een bestemmingsplan voorzien in de nieuwvestiging van een duurzame stedelijke ontwikkeling. Dit artikel biedt een zelfstandige grondslag voor de realisatie van nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Wel moet worden aangetoond dat:

- a. binnen Stedelijk Gebied feitelijk of vanuit kwalitatieve overwegingen onvoldoende ruimte beschikbaar is;
- b. transformatie van cultuurhistorisch waardevol of geschikt leegstaand vastgoed niet tot de mogelijkheden behoort;
- c. de ontwikkeling past binnen de regionale afspraken, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken;
- d. de stedenbouwkundige- en landschappelijke inrichting rekening houdt met de omgevingskwaliteit en structuren in het gebied en de naaste omgeving waaronder een duurzame afronding van het Stedelijk Gebied.

Om toepassing te kunnen geven aan art. 3.43 lov dient sprake te zijn van een 'stedelijke ontwikkeling'. Wat hier onder wordt verstaan, is in de provinciale verordening niet gedefinieerd. Uit de praktijk blijkt echter dat een ontwikkeling van een bepaalde omvang dient te zijn, om te kunnen kwalificeren als een 'stedelijke ontwikkeling'. De realisatie van drie standplaatsen voor woonwagens betreft daarvoor een ontwikkeling die in aantallen te kleinschalig van omvang is om aan te merken als een stedelijke ontwikkeling. Daarom kan geen toepassing worden gegeven aan art. 3.43 lov. Evenwel is de ontwikkeling gewenst om in de behoefte aan woonwagenstandplaatsen te voorzien. Bovendien zorgt de locatie daarvan - binnen een bestaand woonwagencentrum - ervoor dat elders geen nieuw ruimtebeslag hoeft te worden aangewend om de ontwikkeling wél te kunnen realiseren.

Op 9 april is het ontwerp van de Omgevingsverordening Noord-Brabant ter inzage gelegd. Het is de bedoeling dat de Omgevingsverordening gelijktijdig met de Omgevingswet in werking treedt, ter vervanging van de huidige Interim omgevingsverordening. Op basis van de ontwerp Omgevingsverordening komt het plangebied, anders dan onder de huidige Interim omgevingsverordening, wel volledig te liggen binnen het 'Stedelijk gebied', alwaar nieuwe stedelijke ontwikkelingen in principe wél mogelijk zijn. Dit is vanwege het feit dat de gebieden Verstedelijking afweegbaar komen te vervallen. Gemeenten zijn daardoor zelf aan zet om gebaseerd op de diep-rond-breed methodiek uit de omgevingsvisie een afweging te maken waar stedelijke ontwikkeling het beste een plek kan krijgen. Desgewenst kunnen gemeenten er ook voor kiezen om daarbij de eerder opgenomen gebieden aan te wijzen. Dat is aan de gemeente. Vanuit zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van leegstand in stedelijk gebied, blijft een binnenstedelijke ontwikkeling voorrang hebben.



Uitsnede Ontwerp Omgevingsverordening provincie Noord-Brabant. Het plangebied is geduid met een rode contour. Bron: ruimtelijkeplannen.nl, 2021.

Volgens de methodiek van diep-rond-breed uit de Brabantse omgevingsvisie wordt gekeken naar de effecten van een ontwikkeling op omliggende waarden en functies en hoe de ontwikkeling kan bijdragen aan de ontwikkeling van omgevingskwaliteit. De intensiteit van ‘diep, rond en breed kijken’ verschilt per geval. Het is een hulpmiddel om aan de voorkant alle belangen te betrekken. Bij toepassing van deze methode moet worden geconcludeerd dat binnen het plangebied sprake is van een bestaand woonwagencentrum welke niet wordt uitgebreid. Het plangebied is reeds nagenoeg volledig verhard en bij het plaatsen van de woonwagens op de standplaats vinden nauwelijks relevante bouwwerkzaamheden plaats. Daar tevens sprake is van legalisatie van twee bestaande standplaatsen is van een cumulatief effect op het milieu geen tot nauwelijks sprake. Dit blijkt ook uit de toetsing aan de relevante milieuaspecten in hoofdstuk 4. Uit de toetsing aan de basisprincipes voor een evenwichtige toedeling van functies, verderop in deze paragraaf, blijkt dat invulling gegeven wordt aan een goede omgevingskwaliteit. De ontwikkeling is daarmee vanuit het diep kijken naar zichtbare effecten én minder zichtbare lagen passend binnen het provinciale beleid.

De ontwikkeling is voorts wenselijk vanuit de achtergrondinformatie zoals uiteengezet in paragraaf 2.2. Bij de vaststelling van het lokale woonbeleid moeten gemeenten meer rekening houden met de wensen van woonwagengebouwen en voorzien in voldoende standplaatsen. Woonwagengebouwen moeten zo vaker binnen een redelijke termijn kans maken op een standplaats. In gemeenten waar behoefte is aan standplaatsen kan van een afbouwbeleid van standplaatsen geen sprake zijn. Met de legalisatie van twee standplaatsen is de behoefte een gegeven. Uit de Woonvisie 2021-2025 blijkt dat met betrekking tot woonruimte voor specifieke doelgroepen de gemeente Woensdrecht steeds ruimte heeft geboden aan de wensen van woonwagengebouwen. Dankzij deze lokale inspanning zijn in de gemeente Woensdrecht relatief de meeste woonwagengebouwenstandplaatsen in de regio gerealiseerd. Ook op landelijk niveau is Woensdrecht een van de meest vooruitstrevende gemeenten op het gebied van ontwikkeling van woonwagengebouwenstandplaatsen. De gemeente onderzoekt, in overleg met

de Stichting Woonwagencentrum Zuid-West Nederland en de bewoners, de mogelijkheid om het aantal standplaatsen verder uit te breiden. De gemeente Woensdrecht maakt andere gemeenten in de regio bewust van het huidige evenwicht in standplaatsen. Doel is om regionaal een gelijkwaardig evenwicht te creëren in standplaatsen voor de doelgroep. Het uitbreiden van een bestaand woonwagencentrum met drie standplaatsen in overeenstemming met de huidige bewoners is daarmee passend binnen deze visie. De ontwikkeling is daarmee vanuit het rond en breed kijken eveneens passend.

De ontwikkeling wordt aldus conform de methodiek van diep-rond-breed als passend in haar omgeving beschouwd en daarmee in overeenstemming met de ontwerp Omgevingsverordening. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingsverordening wordt het initiatief daarmee als verenigbaar met het provinciale ruimtelijke beleid geacht.

Artikel 3.15 Bescherming Natuur Netwerk Brabant

Artikel 3.15 bepaalt dat een bestemmingsplan van toepassing op Natuur Netwerk Brabant:

- strekt tot het behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken;
- regels bevat gericht op de bescherming van de ecologische waarden en kenmerken en houdt daarbij ook rekening met andere aanwezige waarden en kenmerken, zoals rust, stilte, cultuurhistorische waarden en kenmerken;
- zolang het Natuur Netwerk Brabant niet is gerealiseerd, bestaande bebouwing en bestaande planologische gebruiksactiviteiten toestaat.

Het bestaande woonwagencentrum is reeds gedeeltelijk gelegen binnen het Natuur Netwerk Brabant (NNB). Met het onderhavige planvoornemen worden de grenzen van het woonwagencentrum niet uitgebreid. Op basis van het vigerende bestemmingsplan bestaan reeds bouwmogelijkheden binnen de gehele woonbestemming. Van relevante uitbreiding van deze bouwmogelijkheden is geen sprake: het bestaande ruimtebeslag zal enkel intensiever worden benut. Het plan is daarmee niet van invloed op behoud van het NNB. In onderhavig initiatief lijkt sprake te zijn van een kennelijke onjuistheid in de begrenzing van het NNB, daar de vigerende woonbestemming zicht in beginsel niet verenigd met de ligging daarvan binnen het NNB. In het ontwerp van de Omgevingsverordening Noord-Brabant is deze strijdigheid reeds opgeheven, daar de begrenzing van het NNB in dit ontwerp is afgestemd om de vigerende woonbestemming binnen het plangebied. Het planvoornemen is daarmee passen binnen de ontwerp Omgevingsverordening. Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingsverordening wordt het initiatief daarmee als verenigbaar met het provinciale ruimtelijke beleid geacht.

Artikel 3.5 t/m 3.8: Basisprincipes voor een evenwichtige toedeling van functies

In de basisprincipes voor een evenwichtige toedeling van functies (paragraaf 3.1.2 lov) is in artikel 3.5 opgenomen dat een bestemmingsplan bij de evenwichtige toedeling van functies invulling geeft aan een goede omgevingskwaliteit met een veilige, gezonde leefomgeving. Voor een goede omgevingskwaliteit en een veilige, gezonde leefomgeving wordt rekening gehouden met:

- a. zorgvuldig ruimtegebruik;
- b. de waarden in een gebied door toepassing van de lagenbenadering;
- c. meerwaarderecreatie.

Ad a) Zorgvuldig ruimtegebruik (artikel 3.7):

1. Zorgvuldig ruimtegebruik houdt in dat:
 - a. de toedeling van functies in beginsel plaatsvindt binnen bestaand ruimtebeslag voor bebouwing, behalve in de gevallen dat:
 - 1) nieuwvestiging mogelijk is op grond van de bepalingen in dit hoofdstuk;
 - 2) er feitelijk of vanuit kwalitatieve overwegingen onvoldoende ruimte is en uitbreiding, al dan niet gelijktijdig met de vestiging van een functie, op grond van de bepalingen in dit hoofdstuk is toegestaan;
 - b. bij stedelijke ontwikkeling toepassing is gegeven aan artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (ladder voor duurzame verstedelijking);
 - c. gebouwen, bijbehorende bouwwerken en andere permanente voorzieningen worden geconcentreerd binnen een bouwperceel.
2. Onder bestaand ruimtebeslag voor bebouwing wordt verstaan bestaand stedelijk gebied of een bestaand bouwperceel.

Ad b) Toepassing van de lagenbenadering (artikel 3.8):

1. De toepassing van de lagenbenadering omvat het effect van de ontwikkeling op de lagen in onderlinge wisselwerking met elkaar en het actief benutten van de factor tijd.
2. De lagenbenadering omvat de effecten op:
 - a. de ondergrond, zoals de bodem, het grondwater en archeologische waarden;
 - b. de netwerklaag, zoals infrastructuur, natuurnetwerk, energienetwerk, waterwegen waaronder een goede, multimodale afwikkeling van het personen- en goederenvervoer.
 - c. de bovenste laag zoals cultuurhistorische en landschappelijke waarden, de omvang van de functie en de bebouwing, de effecten op bestaande en toekomstige functies, de effecten op volksgezondheid, veiligheid en milieu.
3. Door de factor tijd actief te benutten wordt rekening gehouden met de herkomstwaarde, vanuit het verleden, de (on)omkeerbaarheid van optredende effecten en de toekomstwaarde gelet op duurzaamheid en toekomstbestendigheid.

Ad c) Meerwaarderecreatie (artikel 3.8):

1. Meerwaarderecreatie omvat een evenwichtige benadering van de economische, ecologische en sociale aspecten die in een gebied en bij een ontwikkeling zijn betrokken, waaronder:
 - a. de mogelijkheid om opgaven en ontwikkelingen te combineren waardoor er meerwaarde ontstaat;
 - b. de bijdrage van een ontwikkeling aan andere opgaven en belangen dan die rechtstreeks met de ontwikkeling gemoeid zijn.
2. De fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit, bedoeld in artikel 3.9 Kwaliteitsverbetering landschap kan deel uitmaken van de meerwaarderecreatie.

Voorwaarden ad a:

- a. De toedeling van functies dient in beginsel plaats te vinden binnen bestaand ruimtebeslag voor bebouwing. Met onderhavig initiatief is hiervan sprake, daar de ontwikkeling plaatsvindt binnen een bestaand woonwagencentrum (bestaand bouwperceel).
- b. Bij een stedelijke ontwikkeling dient toepassing te worden gegeven aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Hieraan is in paragraaf 3.2.3 getoetst.
- c. Gebouwen, bijbehorende bouwwerken en andere permanente voorzieningen dienen te worden geconcentreerd binnen een bouwperceel. Er vindt hierin geen wijziging plaats.

Voorwaarden ad b:

- a. Toepassing van de lagenbenadering omvat de effecten op de ondergrond. In hoofdstuk 4 van onderhavige toelichting wordt ingegaan op deze effecten.
- b. Toepassing van de lagenbenadering omvat de effecten op de netwerklaag. Voor onderhavig initiatief heeft geen nieuwe infrastructuur te worden aangelegd. Voor het overige heeft het planvoornemen geen effect op een natuurnetwerk, het energienetwerk en waterwegen. De afwikkeling van het verkeer is beschreven in hoofdstuk 2.
- c. Toepassing van de lagenbenadering omvat de effecten op de bovenste laag. De effecten op het milieu zijn beschreven in hoofdstuk 4. Er wordt geen effect verwacht op de bovenste laag.

Voorwaarden ad c:

Er dient rekening te worden gehouden met meerwaardecreatie. Hiervoor geldt dat met onderhavig initiatief invulling wordt gegeven aan een duurzame kwaliteitsverbetering en intensivering van het ruimtegebruik op een inbreidingslocatie, door middel van het toevoegen van standplaatsen binnen een bestaand bouwvlak op een woonwagencentrum. Hierdoor vindt geen verdere uitbreiding van de bestaande stedelijke structuur plaats en wordt in zowel de kwantitatieve als kwalitatieve woningbehoefte voorzien in de gemeente.

Conclusie

Er wordt invulling gegeven aan een goede omgevingskwaliteit. Het planvoornemen is in lijn met het provinciale ruimtelijke beleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 StructuurvisiePlus Woensdrecht – actualisatie 2009

Toetsingskader

In de StructuurvisiePlus wordt de visie gepresenteerd op de ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Woensdrecht tussen 2000 en 2015. Aanleiding voor het opstellen van deze StructuurvisiePlus was onder meer dat er na samenvoeging van de vier gemeenten, waaruit de huidige gemeente Woensdrecht is ontstaan, behoefte was aan een totaalvisie. De StructuurvisiePlus is een strategisch document waarin wordt gestreefd naar versterking van de sociaaleconomische vitaliteit en de ruimtelijke kwaliteit van de gemeente. Het biedt inzicht in de manier waarop de kwaliteit en

duurzaamheid van het gemeentelijk grondgebied in ruimtelijk en sociaaleconomisch opzicht kan worden verhoogd.

Beoordeling

De kern Putte is in de StructuurvisiePlus aangeduid als 'Beheer en intensivering'. Putte betreft stedelijk gebied waar het beleid nu en in de toekomst gericht is op het beheer van de bestaande kwaliteiten. Intensivering van het ruimtegebruik en aanpassing van het stedelijk gebied staan centraal, mits de bestaande ruimtelijke kwaliteiten dit toelaten. Het onderhavige initiatief is passend binnen deze uitgangspunten, omdat het voorziet in het toevoegen van standplaatsen binnen een bestaand bouwvlak op een woonwagencentrum binnen stedelijk gebied. De bestaande ruimtelijke kwaliteiten gaan hierbij niet verloren, zoals ook zal blijken uit hoofdstuk 4 van deze toelichting.

Conclusie

Het onderhavige initiatief is passend binnen de structuurvisie van de gemeente Woensdrecht.

3.4.2 Woningbouwplanning 2019

Toetsingskader

Het woningbouwprogramma van de gemeente Woensdrecht wordt ieder jaar opnieuw beoordeeld en indien nodig aangepast en opnieuw vastgesteld door de gemeenteraad. De beoordeling en aanpassing vindt plaats op basis van het Regionaal Ruimtelijk Overleg. De behoefte aan woningen wordt in de subregio West (van West-Brabant) bepaald aan de hand van het 'Perspectief op wonen en woningbouw West-Brabant West 2019'. Hierin stemt de gemeente Woensdrecht het woningbouwprogramma in regionaal verband af met andere gemeenten in de regio West-Brabant West. De actuele woningbouwplanning is opgesteld voor de periode 2019 en voorziet voor de periode 2017 – 2027 in een behoefte van maximaal 610 woningen in de gemeente. Hiervan worden 41 woningen voorzien in Putte.

Beoordeling

Het onderhavige initiatief betreft de toevoeging van drie standplaatsen voor woonwagens op een bestaand woonwagencentrum in Putte en past derhalve binnen de kwantitatieve woningbehoefte. Onderhavige ontwikkeling is daarbij opgenomen als 'zachte plancapaciteit'.

Harde plannen (vastgesteld) ▼	Zachte plannen (in voorbereiding of besproken) ▼ ▶
Putte	
De Dreef 21 (perceelsplitsing, raad nov 2017)	1 Zr. Will van Hooydonkstraat / Heidestraat 3
Jordaensstraat 8 (perceelsplitsing)	1 Herontwikkeling Antwerpsestraat 50 1
Anjerstraat 29 (perceelsplitsing)	1 Herontwikkeling Antwerpsestraat 34 en 42 24
Klavetterstraat 10-12 (perceelsplitsing)	1 Legalisatie standplaatsen Koppelstraat 2
Antwerpsestraat 236/238 (perceelsplitsing)	1 Koppelstraat, naast 2 4
	Klavetterstraat 12-16 (perceelsplitsing) 1

Uitsnede Woningbouwplanning 2019.

Conclusie

De standplaatsen die door middel van het planvoornemen mogelijk worden gemaakt zijn passend binnen de gemeentelijke woningbouwprogrammering.

3.4.3 Woonvisie Woensdrecht 2021-2025

Toetsingskader

Op 17 december 2020 is de Woonvisie 2021-2025 van de gemeente Woensdrecht door de raad vastgesteld. In de woonvisie worden ontwikkelingen en trends op het gebied van wonen in beeld gebracht en worden de opgaven voor de toekomst benoemd. De woonvisie helpt de gemeente om regie te voeren over de woningbouwontwikkeling en de ontwikkelingen in de bestaande woningvoorraad. Een van de belangrijkste uitgangspunten voor de woonvisie is dat alle inwoners de kans moeten hebben om in Woensdrecht te blijven wonen. Of dit nu gaat om jongeren, starters en senioren. Voor de toekomst zijn in de Toekomstvisie 2035 duidelijke prioriteiten aangegeven op het gebied van wonen, zoals dat het aantal woningen en woningtypes aansluit bij de samenstelling van de bevolking, woningen zijn geschikt voor meerdere doelgroepen en energiezuinig en oudere mensen of mensen die zorg nodig hebben kunnen zo lang mogelijk in hun vertrouwde omgeving wonen.

Beoordeling

Uit de Woonvisie 2021-2025 blijkt dat met betrekking tot woonruimte voor specifieke doelgroepen de gemeente Woensdrecht steeds ruimte heeft geboden aan de wensen van woonwagengewoners. Dankzij deze lokale inspanning zijn in de gemeente Woensdrecht relatief de meeste woonwagenstandplaatsen in de regio gerealiseerd. Ook op landelijk niveau is Woensdrecht een van de meest vooruitstrevende gemeenten op het gebied van ontwikkeling van woonwagenstandplaatsen. De gemeente onderzoekt, in overleg met de Stichting Woonwagengebeheer Zuid-West Nederland en de bewoners, de mogelijkheid om het aantal standplaatsen verder uit te breiden. De gemeente Woensdrecht maakt andere gemeenten in de regio bewust van het huidige evenwicht in standplaatsen. Doel is om regionaal een gelijkwaardig evenwicht te creëren in standplaatsen voor de doelgroep. Het uitbreiden van een bestaand woonwagencentrum met drie standplaatsen in overeenstemming met de huidige bewoners is daarmee passend binnen de woonvisie.

Conclusie

Het onderhavige initiatief past binnen de kaders van de gemeentelijke woonvisie.

4 PLANOLOGISCH RELEVANTE (MILIEU)ASPECTEN

4.1 Inleiding

Toetsing juncto art. 3.1.6 Bro

Met betrekking tot een (ontwerp-)bestemmingsplan staat in artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht vermeld: 'bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen'. Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat rekening moet worden gehouden met de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek. Daarnaast moet ook worden getoetst aan het Besluit m.e.r. Ten behoeve van het onderhavige plan heeft onderzoek plaatsgevonden naar een aantal uitvoeringsaspecten. Hieronder wordt verslag gedaan van de uitkomsten van het gepleegde onderzoek. De onderzoeksrapporten zijn als bijlagen gevoegd bij dit bestemmingsplan. Achtereenvolgens worden behandeld:

- bodem;
- waterhuishouding;
- cultuurhistorie;
- archeologie;
- ecologie;
- akoestiek;
- bedrijven en milieuzonering;
- externe veiligheid;
- kabels en leidingen;
- luchtkwaliteit;
- milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling.

4.2 Bodem

Toetsingskader

Op basis van art. 3.1.6, lid 1 onder f Bro geldt dat in een toelichting op een ruimtelijk besluit de inzichten over de uitvoerbaarheid van dat besluit worden neergelegd. Ten aanzien van het aspect bodemkwaliteit staat, op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State (ABRvS), voorop dat de vaststelling van de aanwezigheid van verontreinigingen in de bodem, de noodzaak van sanering van verontreinigde locaties en de wijze waarop deze saneringen moeten worden uitgevoerd, zijn geregeld in afzonderlijke wetgeving met eigen procedures. Dat doet er niet aan af dat het bevoegd gezag het ruimtelijk besluit pas kan nemen indien, voor zover redelijkerwijs valt in te zien, een eventuele bodemverontreiniging niet aan de uitvoerbaarheid in de weg staat (22 december 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BO8297, r.o. 2.18.4; 27 juni 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BW9569, r.o. 2.10.3). Daarbij geldt als uitgangspunt dat de bodem in principe geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico vormen voor de gebruikers van de bodem.

Beoordeling

Ter plaatse van het plangebied vigeert de bestemming 'Wonen – Woonwagendstandplaats'. Deze gronden zijn derhalve reeds als geschikt voor de

huidige functie aangemerkt. Het uitvoeren van een bodemonderzoek om de milieuhygiënische kwaliteit van de grond en het grondwater te bepalen wordt dan ook niet noodzakelijk geacht, mede daar niet tot nauwelijks sprake zal zijn van grondroerende werkzaamheden.

Conclusie

De bodem is reeds geschikt voor de beoogde functie. De bodemkwaliteit vormt geen onaanvaardbaar risico voor de gebruikers.

4.3 Waterhuishouding

Toetsingskader

In ruimtelijke plannen dient aandacht besteed te worden aan waterhuishoudkundige aspecten. Daarbij staan naast een duurzaam waterbeheer de integrale afweging en het creëren van maatwerk voorop. Water moet altijd bekeken worden in het licht van het watersysteem of stroomgebied waarin een stad of een dorp ligt. Een goede afstemming van waterbeleid en ruimtelijke ordening, ook in het direct aangrenzende gebied, is daarom noodzakelijk. De integratie van water in ruimtelijke plannen vindt plaats via de zogenaamde watertoets. Concreet betekent de watertoets, dat een plan een zogenaamde waterparagraaf dient te bevatten, die keuzes ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd beschrijft. Daarin dient een wateradvies van de waterbeheerder te worden meegenomen. De watertoets is wettelijk verankerd in artikel 3.1.6 lid 1, sub b Bro.

Beleid provincie Noord-Brabant

Op regionaal niveau is de provincie verantwoordelijk voor het beleidsveld water. Vigerend is het Provinciaal Milieu- en Waterplan 2016-2021 van 18 december 2015. Het PMWP is de structuurvisie voor het aspect water op grond van de Wet ruimtelijke ordening. Het plan bevat de verplichte onderdelen vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water. Behalve dat het PMWP de uitgangspunten aangeeft voor het waterbeleid van waterschappen en gemeenten, toetst de provincie aan de hand van dit plan ook of de plannen van de waterschappen passen in het provinciale beleid. Als algemene uitgangspunten zijn onder andere te noemen de scheiding van relatief schone en vuile waterstromen en het benutten van mogelijkheden voor infiltratie en/of conservering van hemelwater.

Beleid waterschap Brabantse Delta

Het waterschap Brabantse Delta is verantwoordelijk voor het waterbeheer in de gemeente. Het gaat dan om het waterkwantiteits en –kwaliteitsbeheer, de waterkeringzorg, waterzuivering, het grondwaterbeheer, het waterbodembeheer en vaak ook het scheepvaartbeheer. Het waterschap heeft de grondslag van haar beleid opgenomen in het waterbeheerplan 2016-2021 'Grenzeloos verbindend', wat is afgestemd op Europees, nationaal en provinciaal beleid. Speerpunten uit het waterbeheerplan zijn klimaatadaptatie, innovaties, ruimtelijke ontwikkelingen, toekomstig medegebruik en het tegengaan van verdroging. Deze ontwikkelingen geven aanleiding tot nieuwe accenten:

- het nationale Deltaprogramma voor waterveiligheid en de versterking van de dijken langs de rijkswateren en de regionale rivieren;

- het optimaliseren van de zoetwatervoorziening met het oog op de toenemende droogte;
- inzet op bewustwording van watergebruikers zodat hun inzicht groeit over wat ze zelf aan waterbeheer kunnen bijdragen;
- helderheid over zowel beperkingen als mogelijkheden voor de gebruiksfuncties van het watersysteem;
- het verbeteren van de waterkwaliteit in een meer integrale, gebiedsgerichte uitvoeringsstrategie (combineren van verbeteren van de waterstanden, onderhouden van sloten en treffen van inrichtingsmaatregelen);
- afvalstoffen steeds meer inzetten als waardevolle grondstoffen zoals terugwinning van fosfaat en productie van bioplastic uit afvalwater;
- een duurzame energiewinning.

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 waterschap Brabantse Delta 2015 bevat gebods- en verbodsbepalingen met betrekking tot ingrepen die consequenties hebben voor de waterhuishouding en het waterbeheer. De legger geeft aan waar de waterstaatswerken liggen, aan welke afmetingen en eisen die moeten voldoen en wie onderhoudsplichtig is. Veelal is voor deze ingrepen een watervergunning van het waterschap benodigd. De Keur is onder andere te raadplegen via de site van waterschap Brabantse Delta.

De waterschappen Aa en Maas, Brabantse Delta en De Dommel hebben in de Noord-Brabantse Waterschapsbond (NBWB) besloten om de keuren te uniformeren en tegelijkertijd te dereguleren. Hierbij is aangehaakt bij het landelijke uniformeringsproces van de Unie van Waterschappen. Er is conform het nieuwe landelijke model een sterk gedereguleerde keur opgesteld, met bijbehorende algemene regels en beleidsregels. Deze zijn voor de drie waterschappen gelijklopend. De nieuwe uniforme keuren zijn gezamenlijk in werking getreden op 1 maart 2015. In de nieuwe keur is opgenomen dat het is in beginsel verboden is om zonder vergunning neerslag door toename van verhard oppervlak of door afkoppelen van bestaand oppervlak, tot afvoer naar een oppervlaktewaterlichaam te laten komen. Dit verbod is van toepassing tenzij:

- a. het afkoppelen van verhard oppervlak maximaal 10.000 m² is, of;
- b. de toename van verhard oppervlak maximaal 500 m² is, of;
- c. de toename van verhard oppervlak bestaat uit een groen dak.
- d. de toename van verhard oppervlak tussen 500 m² en 10.000 m² is en compenserende maatregelen zijn getroffen om versnelde afvoer van hemelwater tegen te gaan, in de vorm van een voorziening met een minimale retentiecapaciteit conform de rekenregel:

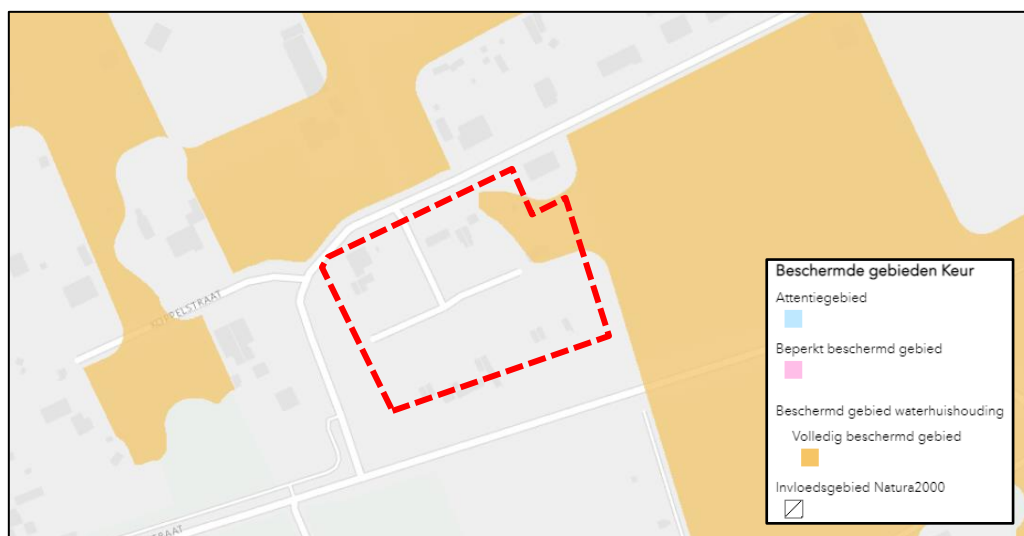
Benodigde retentiecapaciteit (in m³) = toename verhard oppervlak (in m²) x Gevoeligheidsfactor x 0,06

Daarbij dient de voorziening te voldoen aan de volgende voorschriften:

- a. de bodem van de voorziening dient boven de gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) te liggen;

- b. de afvoer uit de voorziening via een functionele bodempassage naar het grondwater en/of via een functionele afvoerconstructie naar het oppervlaktewater plaatsvindt. Indien een afvoerconstructie wordt toegepast, dient deze een diameter van 4 cm te hebben;
- c. daarnaast moet er altijd een overloopconstructie zijn, om uitspoeling naar de sloot te voorkomen.

Bij ontwikkelingen waarbij de toename van het verhard oppervlak 500 m² of groter is wordt er door het waterschap retentie geëist. Uitbreidingen van verhard oppervlak tussen de 500 m² en 10.000 m² dienen te voldoen aan de Algemene Regels waterschap Brabantse Delta. Voor uitbreidingen groter dan 10.000 m² geldt sowieso een vergunningplicht. Voor het afkoppelen van verhard oppervlak < 10.000 m² wordt er vanuit het waterschap geen retentie geëist.



*Uitsnede keurkaart beschermde gebieden, locatie plangebied aangegeven met rode contour.
Bron: Kaart beschermde gebieden waterschap Brabantse Delta, 2021.*

Beleid gemeente Woensdrecht

Conform het uitgebreid Gemeentelijk Rioleringsplan van de gemeente Woensdrecht ligt bij nieuwbouw de omgang met afstromend hemelwater van daken en terreinverharding primair bij de perceeleigenaar. Enkel indien van de perceeleigenaar redelijkerwijs niet kan worden vereist dat het afvloeiend hemelwater op of in de bodem wordt gebracht (aan te tonen door initiatiefnemer), zal de gemeente zorgen voor een geschikte voorziening voor de afvoer van hemelwater, mits dat op een doelmatige manier kan. Bij nieuwbouw is de initiatiefnemer dus verantwoordelijk voor het gescheiden verwerken van hemelwater en het hydrologisch neutraal houden van de effecten van de ruimtelijke ontwikkeling. In het Gemeentelijk Rioleringsplan 2020-2023 wordt een bergingseis van 60 mm verhard oppervlak vereist, tenzij dit redelijkerwijs niet (volledig) haalbaar is.

In het beleid van de gemeente is geen maximaal percentage verharding vastgelegd, echter worden initiatiefnemers erop gewezen dat in het kader van de klimaatverandering het wenselijk is om vergroening van particuliere percelen na te streven (en verstening tegen te gaan). Hierbij kan zowel gedacht worden aan vergroening van tuinen, toepassen van halfverharding ter plaatse van opritten alsook

het toepassen van groene daken. Hiermee wordt het tegengaan van hittestress en/of wateroverlast bevorderd.

Beoordeling

De Keur kent diverse verbodsbepalingen voor handelingen in het watersysteem. Deze handelingen mogen enkel worden verricht indien een waterwetvergunning is verleend, of indien wordt voldaan aan algemene regels. Uit de kaarten behorende bij de Keur waterschap Brabantse Delta 2015 volgt dat de locatie gelegen is binnen het invloedsgebied Natura 2000. Het invloedsgebied Natura 2000 betreft een zeer ruim gebied en omvat grote delen van West-Brabant. Dit zijn de gebieden rond Natura 2000-gebieden waar significante effecten van de verruiming van agrarische grondwateronttrekking niet kan worden uitgesloten. Voorliggend initiatief betreft geen grondwateronttrekking. Derhalve is de ligging binnen dit invloedsgebied niet relevant voor het initiatief. Voor de beschermde gebieden die in de keur zijn aangewezen geldt voor zowel het grondwater- als het oppervlaktewatersysteem een strikt beschermingsbeleid conform het provinciaal beleid. Dit betekent dat alle ingrepen in dergelijke gebieden in beginsel vergunningplichtig blijven, met daaraan gekoppeld een terughoudend en stringent vergunningenbeleid. De beschermde hebben tot doel het tegengaan van verdere verdroging van de natte natuurplek door ingrepen in de waterhuishouding in de directe omgeving. Nieuwe waterhuishoudkundige ingrepen zijn enkel toegestaan indien ze gericht zijn op het verbeteren van de condities voor de natuur.

Gezien het initiatief het planologisch toevoegen van drie standplaatsen voor woonwagens binnen een reeds bestaand bouwvlak betreft, vindt ten opzichte van de huidige situatie geen wijziging plaats met betrekking tot de maximaal toegestane verharding ter plaatse. Bovendien is het plangebied in de bestaande situatie reeds nagenoeg geheel verhard. Op basis van het beleid van het waterschap is daarmee overeenkomstig geen sprake van een retentievereiste.

Om verdere invulling te geven aan een duurzaam waterbeheer, kan bij eventuele bouwwerkzaamheden rekening gehouden worden met duurzaam bouwen. In de Nationale Pakketten Duurzaam Bouwen: Woningbouw nieuwbouw, Woningbouw beheer en Utiliteitsbouw is een tweetal maatregelen (S/U237 en S/U444) opgenomen die onder meer betrekking hebben op het verminderen van de emissie van milieubelastende stoffen naar het van daken afgevoerde hemelwater. Bij bouwwerkzaamheden wordt geadviseerd gebruik te maken van niet-uitloegbare bouwmaterialen in verband met de waterkwaliteit. Dit houdt in dat toepassing van materialen voor daken, dakgoten en hemelafvoeren zoals zink, koper, lood etc. wordt afgeraden, tenzij de materialen zijn voorzien van een coating.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de waterhuishouding binnen het plangebied wordt gerespecteerd.

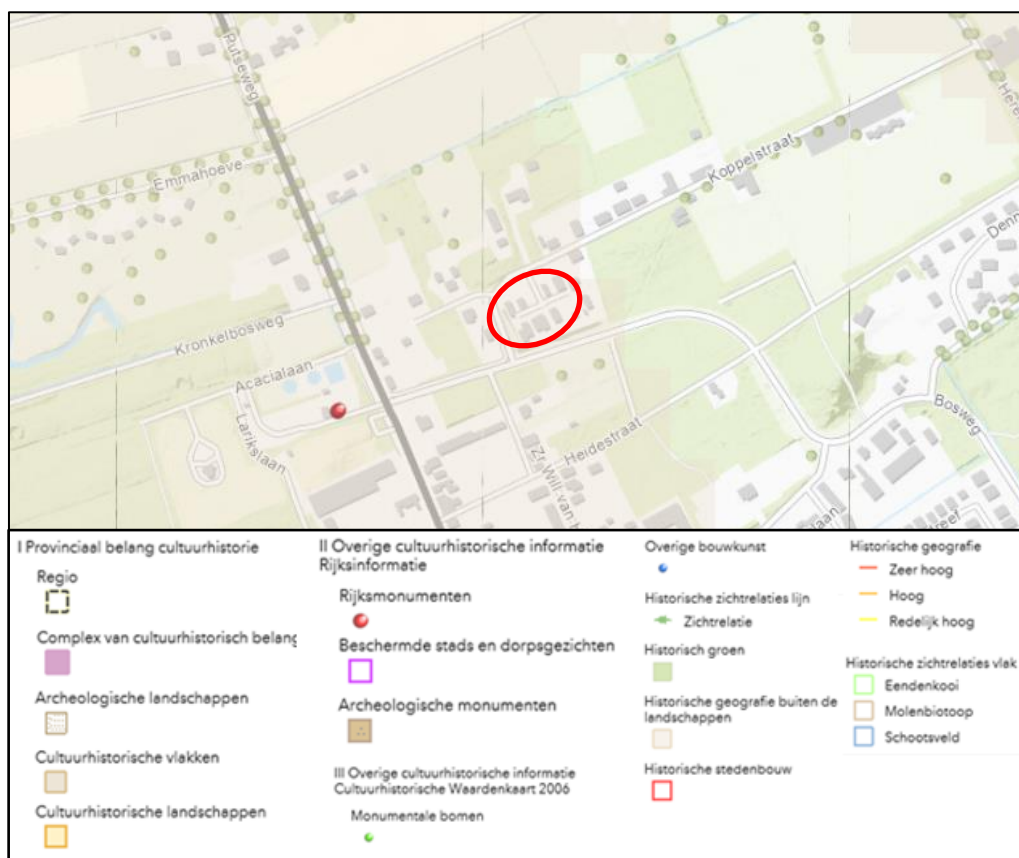
4.4 Cultuurhistorie

Toetsingskader

In de toelichting van het bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening wordt gehouden (artikel 3.1.6, lid 5 Bro). De opsteller en vaststeller van het bestemmingsplan is daarmee dus verplicht om breder te kijken dan alleen naar het facet archeologie. Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

Beleid provincie

In de provincie Noord-Brabant dienen in het kader van het behoud van waardevolle cultuurhistorische elementen, ruimtelijke plannen te worden getoetst aan de provinciale cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) uit 2010. Hierop staan de bepalende cultuurhistorische elementen aangegeven.

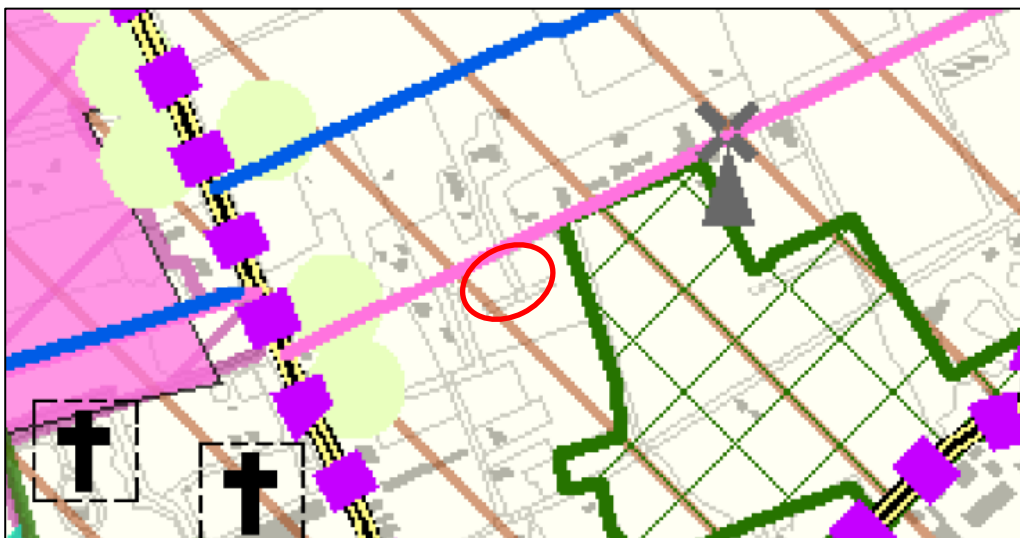


Uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Brabant. Met de rode cirkel wordt het plangebied aangeduid.

Beoordeling

Uit de cultuurhistorische waardenkaart volgt dat de locatie is gelegen binnen het cultuurhistorisch landschap 'Brabantse Wal'. De voornaamste ontwikkelstrategie betreft het behoud en de accentuering van de aanwezige variatie aan landschapstypen. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt betreffen dit polders, veenrelicten, landgoederen, krekens en

vestingwerken. Binnen het plangebied zijn deze landschapstypen echter niet aanwezig, nu het plangebied een reeds bestaand bouwperceel betreft. Gelet hierop wordt met het onderhavige planvoornemen geen inbreuk gemaakt op de cultuurhistorische waarden gelegen binnen het landschap de 'Brabantse Wal'. Voor het overige zijn er op basis van de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Brabant geen cultuurhistorisch waardevolle elementen gelegen in de directe omgeving van het plangebied. Ook op basis van de Cultuurhistorische Waardenkaart van de gemeente Woensdrecht (zie de navolgende uitsnede) blijkt het plangebied enkel te grenzen aan lijnelementen van historisch geografische waarde. Hier wordt met onderhavig voornemen geen afbreuk aangedaan daar deze in stand blijven. Het opstellen van voorwaarden gericht op het benutten van wegpatronen als basis bij ruimtelijke ontwikkelingen is derhalve niet aan de orde.



Uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart van de gemeente Woensdrecht. Met de rode cirkel wordt het plangebied aangeduid.

Conclusie

Het voornemen doet geen afbreuk aan cultuurhistorische waarden binnen of in de omgeving van het plangebied.

4.5 Archeologie

Toetsingskader

In Europees verband is het zogenaamde 'Verdrag van Malta' tot stand gekomen. De uitgangspunten van dit verdrag dienen te worden vertaald in nationale wetgeving. In Nederland heeft deze vertaling plaatsgevonden in de Erfgoedwet, welke in werking is getreden op 1 juli 2016. Ten aanzien van het aspect 'archeologie' is in art. 9.1, lid 1 van de Erfgoedwet, welk artikel een deel van het overgangsrecht regelt, bepaald dat tot het tijdstip waarop de Omgevingswet in werking treedt onder meer Hoofdstuk V, paragraaf 1 van de inmiddels vervallen Monumentenwet 1988 van toepassing blijft.

In Hoofdstuk V, paragraaf 1 is vastgelegd dat een gemeente in de ruimtelijke besluitvorming (waaronder bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen voor planologisch afwijken) rekening dient te houden met de in de grond aanwezige dan wel

te verwachten monumenten (artt. 38a t/m 41 Monw 1988). Daartoe kan de gemeente in dat besluit regels stellen, bijvoorbeeld tot het doen van archeologisch onderzoek. Het al dan niet stellen van regels ten aanzien van archeologie dient te rusten op voldoende informatie over de archeologische situatie (ECLI:NL:RVS:2011:BU7102, r.o. 2.9.7). Deze informatie kan worden verkregen door gebiedsdekkende kaarten waarop archeologische verwachtingswaarden zichtbaar zijn. Op basis hiervan kan archeologisch beleid worden ontwikkeld.

Beoordeling

Ter plaatse van het plangebied is reeds sprake van fysiek aanwezige standplaatsen met woonwagens en wordt bij het toevoegen van woonwagens de grond niet omvangrijk geroerd. Aan de gronden binnen het plangebied is op basis van het vigerende bestemmingsplan een archeologische dubbelbestemming toegekend ter bescherming van mogelijk aanwezige archeologische waarden. Deze dubbelbestemming blijft gehandhaafd. Er geldt een archeologische onderzoeksplicht bij onder andere het uitvoeren van graafwerkzaamheden dieper dan 0,50 meter en over een oppervlakte groter dan 50 m².

Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.6 Ecologie

4.6.1 Natuurgebieden

Toetsingskader

De Wet natuurbescherming (Wnb) is een wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur. De Wet natuurbescherming is in werking getreden op 1 januari 2017 en vervangt daarmee het voorheen geldende wettelijke stelsel voor de natuurbescherming, zoals neergelegd in de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet.

De wet regelt ten eerste de taken en bevoegdheden ten behoeve van de bescherming van natuurgebieden en planten- en diersoorten. Daarnaast bevat de wet onder meer bepalingen over de jacht en over houtopstanden. In de Wet natuurbescherming is de Europese regelgeving omtrent natuurbescherming, zoals vastgelegd in de Vogelrichtlijn (Richtlijn 2009/147/EG, 30 november 2009) en Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG, 21 mei 1992) als uitgangspunt genomen. De gebiedsbescherming van de Natura 2000-gebieden is geregeld in hoofdstuk 2 van de Wnb.

Beoordeling en conclusie

Het dichtstbij gelegen Natura 2000-gebied betreft de 'Brabantse Wal', welke is gelegen op een afstand van circa 200 meter ten westen van het plangebied. Natura 2000-gebieden kunnen schade ondervinden wegens diverse aspecten, zoals verdroging, oppervlakteverlies, verontreiniging, versnippering, optische verstoring, verzuring en vermessing. Daar het plangebied niet grenst aan een Natura 2000-gebied, is van directe schade geen sprake. Op het aspect stikstofdepositie wordt in navolgende paragraaf ingegaan.

Ten oosten van het plangebied ligt een gedeelte van het Natuurnetwerk Brabant. Dit NNB strekt zich gedeeltelijk uit tot binnen het plangebied. Dit betreft een netwerk van deels bestaande en deels nieuwe natuurgebieden die door ecologische verbindingzones met elkaar verbonden zijn. Dit netwerk van verbindingzones mag niet door een ingreep worden aangetast. Ter plaatse is echter reeds sprake van een bestaand woonwagencentrum inclusief verhardingen en bijbehorende voorzieningen. De terreingrenzen van het woonwagencentrum worden niet uitgebreid. Gezien de aard en omvang van onderhavig initiatief buiten het Natuurnetwerk Brabant valt redelijkerwijs uit te sluiten dat het planvoornemen enige invloed kan hebben op de kwaliteit van het beschermde natuurgebied.

4.6.2 *Stikstof*

Toetsingskader

Het plangebied is gelegen op circa 200 meter afstand van het Natura 2000-gebied 'Brabantse Wal'. Dit betreft een gebied dat beschermd is krachtens Europese regelgeving. De bescherming is opgenomen in de Wet natuurbescherming (gebiedsbescherming). Aangetoond dient te worden dat met zekerheid geen significant negatieve effecten op dit gebied optreden als gevolg van de onderhavige ontwikkeling. Alleen indien geen sprake is van een significant negatief effect kan een project doorgang vinden. Voor een groot aantal potentiële effecten kan worden beredeneerd dat geen sprake is van een significant negatief effect. Voor het aspect stikstofdepositie kan dit echter niet op voorhand worden gesteld. Derhalve dient aan de hand van een berekening met het programma AERIUS de exacte mate van stikstofdepositie te worden bepaald.

Beoordeling

De exacte mate van stikstof dient voor een plan bepaald te worden. Daarom is door De Roever Omgevingsadvies een AERIUS-berekening uitgevoerd, bijgevoegd als bijlage 1 bij deze toelichting. Uit de berekening blijkt dat de stikstofdepositie op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar. Er is geen sprake van vergunningplicht op grond van de Wet natuurbescherming.

Conclusie

Met een stikstofdepositieberekening is aangetoond dat de planontwikkeling geen negatieve effecten heeft op beschermde natuurgebieden. Het plan voldoet aan de richtlijnen voor gebiedsbescherming van de Wet natuurbescherming.

4.6.3 *Flora en fauna*

Toetsingskader

Het beschermingsregime betreffende soorten (flora en fauna) is opgenomen in hoofdstuk 3 van de Wnb. De verbodsbepalingen zijn hierbij afhankelijk gesteld van de soort (en daarmee de opname van die soort op de diverse lijsten) en de voorgenomen handelingen. Bovendien is een algemeen geldende zorgplicht opgenomen om handelingen achterwege te laten of maatregelen te treffen, om te voorkomen dat nadelige gevolgen ontstaan voor in het wild levende dieren en planten.

Conform de Wet natuurbescherming is de initiatiefnemer bij ruimtelijke ingrepen verplicht op de hoogte te zijn van mogelijke voorkomende beschermde soorten binnen het plangebied. Vanuit die kennis dienen plannen en projecten getoetst te worden aan eventuele strijdigheid met de verbodsbepalingen uit de Wnb. Conform vaste jurisprudentie kan een plan worden vastgesteld indien aannemelijk wordt gemaakt dat het aspect flora en fauna niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

Beoordeling

Formeel dient bij ruimtelijke ingrepen te worden aangetoond dat ter plaatse geen beschermde soorten aanwezig zijn. Uitgangspunt bij onderhavig planvoornemen is dat er geen sprake zal zijn van de sloop van bebouwing en/of de kap van bomen en struiken waardoor deze soorten verstoord kunnen worden. Een quickscan soortenbescherming, om in te schatten of er in het plangebied planten- en diersoorten aanwezig zijn die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve gevolgen kunnen ondervinden door het voorgenomen initiatief, is derhalve niet noodzakelijk. De omvang van het bestaande woonwagencentrum blijft ongewijzigd.

Conclusie

Onderhavig initiatief voldoet aan de vereisten van de Wet natuurbescherming ten aanzien van beschermde dier- en plantsoorten.

4.7 Wegverkeerslawaaï

Toetsingskader

Op basis van artikel 76 van de Wet geluidhinder (Wgh) dienen bij de vaststelling van een bestemmingsplan, wijzigingsplan of uitwerkingsplan als bedoeld in art. 3.6 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) de waarden als bedoeld in art. 82 t/m 85 van de Wgh in acht te worden genomen, indien dat plan gelegen is in een zone rondom een weg als bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh en (het betreffende onderdeel van) dat plan mogelijkheden biedt voor:

- de realisatie van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en van geluidsgevoelige terreinen (functies zoals genoemd in art. 1 Wgh en art 1.2 Bgh – het Besluit geluidhinder zoals gewijzigd op 4 april 2012);
- de aanleg van een nieuwe weg en/ of een reconstructie van een bestaande weg;
- functiewijzigingen van een niet-geluidsgevoelige functie in een geluidsgevoelige functie (bijvoorbeeld via afwijkings- of wijzigingsbevoegdheid).

De onderzoekszone voor wegen zoals bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh is afhankelijk van de hoeveelheid rijbanen. Onderstaande tabel geeft hier een overzicht van:

	Stedelijk	Buitenstedelijk
Aantal rijstroken	Aantal meter aan weerszijden van de weg	
5 of meer	350 m	600 m
3 of 4	350 m	400 m
1 of 2	200 m	250 m

Artikel 74 lid 2 Wgh regelt dat indien de bovengenoemde ontwikkelingen zijn gelegen binnen een als 'woonerf' aangeduid gebied of in een zone nabij wegen waarvoor een maximum snelheidsregime van 30 km/u geldt, de betreffende waarden niet in acht hoeven te worden genomen.

Beoordeling

Met onderhavig planvoornemen worden planologisch gezien nieuwe woonwagendplaatsen mogelijk gemaakt. Een woonwagendplaats dient conform de Wet geluidhinder beoordeeld te worden als een geluidsgevoelig terrein. Voor deze terreinen geldt een vergelijkbare bescherming als reguliere woningen. Voor de locatie aan de Koppelstraat geldt dat het woonwagencentra is gelegen binnen de onderzoekszone van de Bosweg en de Antwerpsestraat/Putseweg. Door De Roever Omgevingsadvies is derhalve in september 2021 akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï uitgevoerd om de geluidbelasting ter plaatse van het plangebied te bepalen. Rapportage hiervan is als bijlage 2 gevoegd bij deze toelichting. Uit dit onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB nergens wordt overschreden. Een hogere-waardeprocedure is derhalve niet aan de orde. Bij het beoordelen van het woon- en verblijfsklimaat kan worden uitgegaan van de cumulatieve geluidbelasting. De geluidniveaus ter plaatse van het plangebied bedragen minimaal 46 dB aan de westzijde en maximaal 56 dB aan de noord- en zuidzijde van het plangebied. De milieukwaliteit wordt als 'Zeer goed' tot 'Matig' beschouwd. Het woon- en verblijfsklimaat ter plaatse van het plangebied wordt daarmee als aanvaardbaar aangemerkt.

Conclusie

Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Een goed woon- en leefklimaat binnen het plangebied is verzekerd.

4.8 Bedrijven en milieuzonering

Toetsingskader

Door het aanbrengen van een zone tussen bedrijvigheid en milieugevoelige bestemmingen (zoals woningbouw) kan de overlast ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden worden. Zonering is met name van toepassing bij nieuwbouw van woningen en andere gevoelige functies in de directe omgeving van een bedrijf en bij vestiging van een nieuw bedrijf in de directe omgeving van gevoelige bestemmingen. Op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en Milieuzonering 2009' (hierna: VNG-brochure) wordt onder milieugevoelige functies verstaan: woningen, woongebieden, ziekenhuizen, scholen en verblijfsrecreatie. Sommige functies kunnen zowel milieubelastend als milieugevoelig zijn (bijvoorbeeld ziekenhuizen en scholen).

Beoordeling

Bij de beoordeling van een project voor de realisatie van een gevoelige functie moet enerzijds beoordeeld worden of de ontwikkeling geen gevolgen heeft voor de ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende inrichtingen. Anderzijds moet getoetst worden of ten aanzien van de milieubelasting een aanvaardbaar woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. De VNG-publicatie onderscheidt twee omgevingstypen: rustige woonwijk/rustig buitengebied en gemengd gebied. Het plangebied ligt in een gebied dat kan worden gekenmerkt als rustige woonwijk/rustig buitengebied. Richtafstanden gelden derhalve onverkort en zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit.

Onderhavig bestemmingsplan maakt de realisatie van drie standplaatsen voor woonwagens mogelijk. De woonwagenstandplaatsen worden toegevoegd binnen een bestaand bouwvlak met de bestemming 'Wonen – Woonwagenstandplaats'. Deze bestemming met bouwvlak wordt niet uitgebreid. Gezien ter plaatse reeds gewoond kan worden, is verzekerd dat omliggende bedrijven niet extra worden belemmerd in hun bedrijfsvoering. Bovendien is van in de omgeving liggende bedrijvigheid met een richtafstand die het plangebied overlapt geen sprake. Daarmee is een goed woon- en leefklimaat binnen het plangebied gewaarborgd.

Conclusie

Binnen het plangebied is met betrekking tot milieuzonering een goed woon- en leefklimaat verzekerd. Onderhavig initiatief belemmert omliggende inrichtingen niet in hun bedrijfsvoering.

4.9 Geurhinder en veehouderij

Toetsingskader

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen moet worden gewaarborgd dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat op plaatsen waar het vestigen van een (geur)gevoelig object mogelijk wordt gemaakt. Verder moet worden voorkomen dat bestaande veehouderijen onevenredig in hun belangen worden geschaad. Om de milieue contouren te bepalen moet worden uitgegaan van de 'omgekeerde werking' van de milieuregelgeving. In de bestemmingsplantoets wordt daardoor getoetst of ter plaatse van de te bestemmen geurgevoelige objecten voldaan zou kunnen worden aan de eisen die de milieuregelgeving stelt. De Wet geurhinder en veehouderijen vormt het toetsingskader voor geur afkomstig van veehouderijen. De Wet geurhinder en veehouderijen (hierna Wgv genoemd) en bijbehorende Regeling geurhinder en veehouderijen (hierna Rgv genoemd) zijn relevante wettelijke regelingen. De Wgv geeft normen voor de geurbelasting die een veehouderij mag veroorzaken op een geurgevoelig object (bijvoorbeeld een woning).

Beoordeling

Beoordeling In de nabije omgeving van het plangebied zijn enkele veehouderijen gelegen waarvan de dichtstbijzijnde is gelegen op een afstand van circa 430 meter ten noorden van het plangebied.

Vaste afstanden

Ten aanzien van diersoorten waarvoor geen geuremissiefactoren zijn vastgesteld gelden vaste afstanden. De afstandseis bedraagt 100 meter voor geurgevoelige objecten binnen de bebouwde kom en 50 meter voor geurgevoelige objecten buiten de bebouwde kom. De afstand wordt gemeten vanaf de rand van het te benutten bouwvlak tot het geurgevoelig object. Deze afstand wordt niet overschreden, derhalve worden veehouderijen niet belemmerd in hun bedrijfsvoering. Bovendien wordt het bestaande terrein van het woonwagencentrum niet uitgebreid.

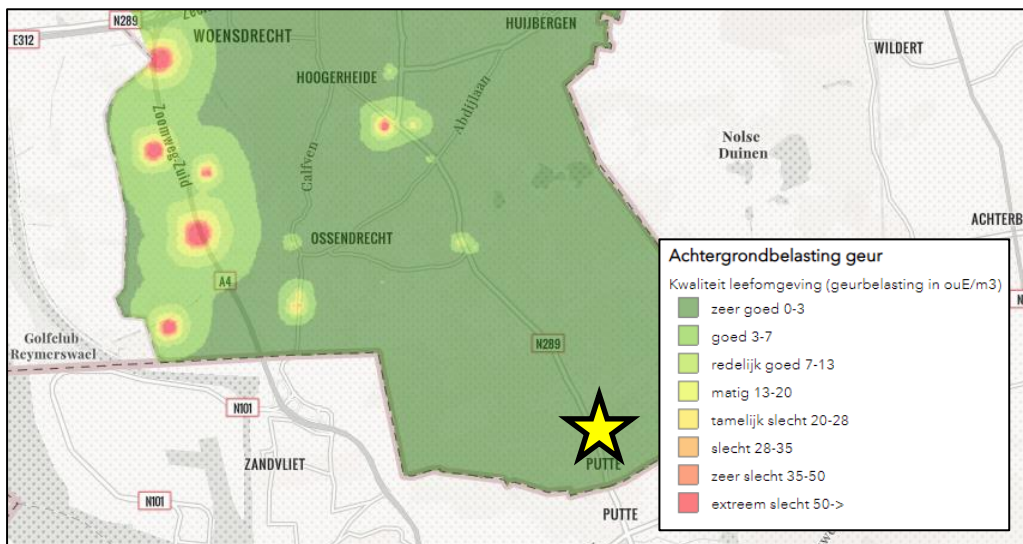
Voorgrondbelasting

Voor dieren waarvoor wel geuremissiefactoren zijn vastgelegd gelden geen vaste afstanden, maar gelden geurnormen. Omdat reeds sprake is van een bestaand

woonwagencentrum welke niet wordt uitgebreid, worden omliggende veehouderijen met het onderhavige bestemmingsplan echter niet in hun bedrijfsvoering belemmerd. Bestaande woningen zullen maatgevend zijn voor enige ontwikkelruimte.

Achtergrondbelasting

De normen op grond van de Wgv gelden voor de geurbelasting van een individuele veehouderij. De (hoogste) geurbelasting van een individuele veehouderij op een geurgevoelig object wordt ook wel 'voorgrondbelasting' genoemd. De geurbelasting van alle veehouderijen samen op enige locatie wordt 'achtergrondbelasting' genoemd. De Wgv kent geen normen voor de achtergrondbelasting of de mogelijkheid dergelijke normen te stellen. De achtergrondbelasting die optreedt of op kan treden is dan ook een gevolg van de aanwezige veehouderijen en de individuele geurbelasting. Het plangebied ligt in een gebied waar op basis van de geurkwaliteitskaarten zoals opgenomen in de kaart 'Achtergrondbelasting geur' van de Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant sprake is van een acceptabel woon- en leefklimaat.



Beoordeling leefklimaat op basis van de indicatieve achtergrondbelasting ten aanzien van geurhinder.

Geitenhouderijen

Op basis van het rapport 'Veehouderij en Gezondheid Omwonenden (aanvullende studies). Analyse van gezondheidseffecten, risicofactoren en uitstoot van bio-aerosolen' (RIVM, 2017) blijkt dat bewoners binnen een straal van 2 km van een geitenhouderij een verhoogde kans hebben op longontsteking. Binnen deze straal zijn geen geitenhouderijen aanwezig. Op basis van art. 2.71 en 3.47 van de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant is omschakeling naar of nieuwvestiging van een geitenhouderij uitgesloten. Eventuele toenemende gezondheidsaspecten vanwege geitenhouderijen zijn derhalve niet van invloed op het ruimtegebruik binnen het plangebied.

Conclusie

Ten aanzien van geurhinder afkomstig van veehouderijen is een goed woon- en leefklimaat binnen het plangebied gewaarborgd. Omgekeerd hindert onderhavig planvoornemen omliggende veehouderijen niet in hun bedrijfsvoering.

4.10 Externe veiligheid

4.10.1 Inrichtingen en externe veiligheid

Toetsingskader

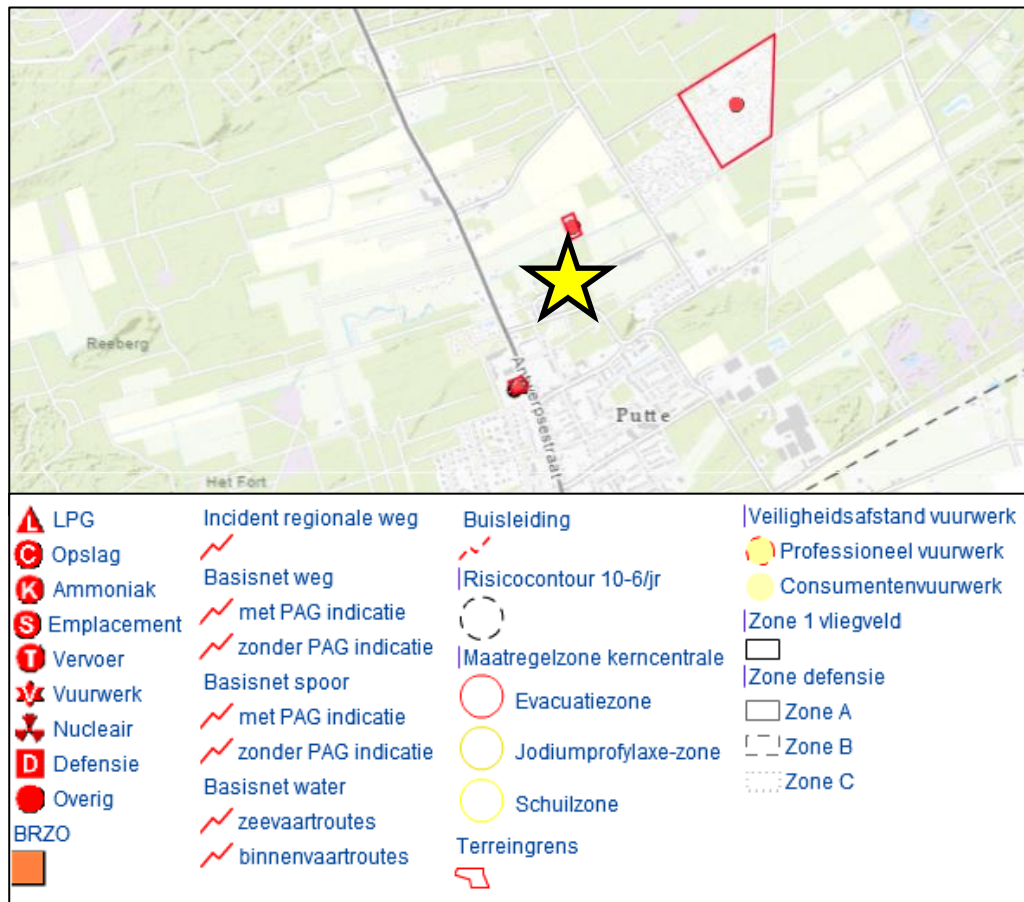
Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is gericht aan het bevoegd gezag inzake de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening en heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn onder andere standaardafstanden opgenomen waarbij wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico. Het Bevi is van toepassing op vergunningplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven. In artikel 1 van het Bevi wordt toegelicht wat wordt verstaan onder (beperkt) kwetsbare objecten. Voor de toepassing van het Bevi, wordt een nieuw ruimtelijk besluit gezien als een nieuwe situatie.

Specifiek voor LPG-tankstations is tevens de 'circulaire effectafstanden LPG-tankstations' relevant. Met deze circulaire wordt een handreiking gegeven ten behoeve van de beoordeling van externe veiligheid van LPG-tankstations. Daarbij staat het rekening houden met effectafstanden centraal en wordt aangesloten bij hetgeen geregeld is in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). In de circulaire wordt het bevoegd gezag verzocht om rekening te houden met een effectafstand van 60 meter tot (beperkt) kwetsbare objecten. Dit wil zeggen dat deze afstand in beginsel aangehouden moet worden, maar dat gemotiveerd afwijken is toegestaan door het treffen van veiligheidsmaatregelen.

Beoordeling

Om te bepalen of er in de directe omgeving bedrijven zijn gelegen waarop het Bevi van toepassing is, is de risicokaart geraadpleegd.

De dichtstbijzijnde inrichting met een potentieel veiligheidsrisico betreft een inrichting met een LPG-installatie aan de Antwerpsestraat 244 te Putte. De grens van de inrichting ligt op een afstand van circa 120 meter tot het plangebied. Gelet op deze afstand wordt voldaan aan de effectafstand van 60 meter tussen een LPG-tankstation en een (beperkt) kwetsbaar object. Voor het plaatsgebonden risico gelden op grond van artikel 5, lid 3 Bevi jo. artikel 2 Revi vaste afstanden tot (beperkt) kwetsbare objecten. Dit betreft in onderhavig geval een contour van 25 meter tot het LPG-vulpunt en LPG-reservoir en 15 meter tot de LPG-afleverinstallatie. Het plangebied ligt niet binnen deze contouren, derhalve is het plaatsgebonden risico niet van invloed op onderhavig initiatief. Het groepsrisico wordt niet bepaald aan de hand van vaste contouren. De noodzaak tot verantwoording van het groepsrisico wordt bepaald aan de hand van de vraag of de toevoeging van (beperkt) kwetsbare objecten is gelegen binnen het invloedsgebied van de inrichting. Voor LPG-tankstations geldt een invloedsgebied van 150 meter, gerekend vanaf het LPG-vulpunt en LPG-reservoir. Het plangebied ligt hier binnen. Het planvoornemen ziet echter toe op de toevoeging van slechts drie standplaatsen. Door de ruimtelijke ontwikkeling neemt het groepsrisico niet zichtbaar toe, derhalve is navolgend een beperkte verantwoording van het groepsrisico opgenomen.



Uitsnede risicokaart met het plangebied globaal aangeduid met een gele ster. Bron: Risicokaart.nl, 2021.

Maatregelen en alternatieven

Mogelijkheden om het groepsrisico als gevolg van het LPG-tankstation te reduceren worden al toegepast. Verbeterde vulslangen worden overal toegepast in Nederland en de aanlevering van LPG door tankwagens die zijn voorzien van een brandwerende coating vindt op dit moment ook plaats. Overige maatregelen en/of voorzieningen zijn niet te treffen.

Bestrijding en beperking van omvang calamiteit

Om effectief en efficiënt hulp te kunnen bieden ten tijde van een ongeval zijn de opkomsttijd, de bereikbaarheid en de bluswatervoorzieningen van belang. De hulpverleningsdiensten moeten voldoende capaciteit beschikbaar hebben om alle effecten binnen een kort tijdsbestek te kunnen bestrijden. Voor de onderhavige situatie is de opkomsttijd minder dan 8 minuten. Hiermee wordt voldaan aan de norm voor de opkomsttijden uit het Dekkings- en spreidingsplan van de Veiligheidsregio Midden- en West-Brabant ten aanzien van woonfuncties. In de directe nabijheid van de risicobron (LPG-tankstation) zijn voldoende effectieve primaire bluswatervoorzieningen aanwezig.

Zelfredzaamheid

De zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Bij een ongeval met een explosieve stof of een

brandbare vloeistof komt het neer op zo snel mogelijk op veilige afstand verwijderd raken van de plaats van de dreigende explosie of plasbrand. Het plangebied ligt binnen het dekkingsgebied van een waarschuwings- en alarmeringsinstallatie. Dit kan worden gebruikt om de bevolking in geval van een calamiteit te waarschuwen. Op voorhand is het echter raadzaam de omgeving te informeren welk handelingsperspectief zij hebben:

- voor personen buiten is het handelingsperspectief vluchten (uit het zicht van de brand, onder dekking van objecten zoals muren);
- als er schuilmogelijkheden zijn, is dekking zoeken of een schuilplaats binnen gaan een goed handelingsperspectief;
- voor personen binnen, dichtbij de bron (daar waar gebouwen ontbranden) is het handelingsperspectief ontruimen en vluchten van de bron af;
- voor personen op grotere afstand van de bron (daar waar gebouwen niet ontbranden) is het handelingsperspectief binnenblijven.

Voor het overige zijn er geen relevante inrichtingen met een potentieel veiligheidsrisico in de buurt van het plangebied.

Conclusie

Het aspect inrichting en externe veiligheid vormt geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.10.2 Transport en externe veiligheid

Toetsingskader

Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, het water en de weg dient plaats te vinden aan de hand van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), als in werking per 1 april 2015. Bij het besluit horen grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en richtlijnen voor de toepassing van de rekenmethodiek en de verantwoording van het groepsrisico. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen langs transportassen die deel uitmaken van het Basisnet Weg, Water en/of Spoor kan de berekening van het plaatsgebonden risico achterwege blijven. Hiervoor gelden namelijk de afstanden die in bijlage I, II en III van de Regeling basisnet zijn opgenomen. Op deze afstanden mag het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer bedragen dan 10^{-6} per jaar. Voor het Basisnet Weg geldt dat daar waar in de tabel van bijlage 2 van het Bevt de afstand '0' is vermeld het plaatsgebonden risico vanwege het vervoer op het midden van de weg niet meer mag bedragen dan 10^{-6} per jaar.

Beoordeling

Om te bepalen of er in de directe omgeving van het plangebied risicorelevante transportassen zijn gelegen is de risicokaart geraadpleegd. In de directe omgeving van het plangebied is de N289 gelegen. Over deze weg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. In dit geval kan gebruik worden gemaakt van de standaard verantwoording en het standaardadvies. Deze stukken zijn bijgevoegd als bijlage 3 bij de toelichting. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen andere risicorelevante transportassen gelegen.

Conclusie

Het aspect transport en externe veiligheid vormt geen belemmering voor onderhavig planvoornemen.

4.10.3 Buisleidingen en externe veiligheid

Toetsingskader

Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen geschiedt aan de hand van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), als in werking getreden per 1 januari 2011. Ten aanzien van het Bevb bestaat de noodzaak om een ruimtelijke reservering op te nemen voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoording van het groepsrisico (GR) van relevante buisleidingen. Binnen de PR 10^{-6} risicocontour mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn en zo mogelijk ook geen beperkt kwetsbare objecten. Het verwachte aantal aanwezigen binnen het invloedsgebied van de buisleiding moet worden verantwoord. Dat invloedsgebied reikt bij brandbare vloeistoffen tot net buiten de 10^{-6} contour, voor leidingen met aardgas en chemicaliën moet dat per geval berekend worden.

Beoordeling

Om te bepalen of er in de directe omgeving van het plangebied risicorelevante buisleidingen zijn gelegen is de risicokaart geraadpleegd. Uit de risicokaart blijkt dat de dichtstbijzijnde hogedruk buisleiding is gelegen op een afstand van circa 7 kilometer. Gelet op de ruime afstand van de buisleiding tot het plangebied vormt de ligging van de leiding geen belemmering voor onderhavig voornemen.

Conclusie

Het aspect buisleidingen en externe veiligheid vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

4.11 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een planologische procedure dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de wettelijke normen voor wat betreft luchtkwaliteit. Hierbij dient het effect op de luchtkwaliteit in de omgeving als gevolg van een nieuwe ontwikkeling, als ook de toetsing aan de 'Wet luchtkwaliteit' in beeld te worden gebracht.

De 'Wet luchtkwaliteit' van 15 november 2007, opgenomen in hoofdstuk 5, onder titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) gaat in op luchtkwaliteitseisen. In Bijlage 2 van de Wm zijn wettelijke grenswaarden vastgelegd van onder andere de stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb) en koolmonoxide (CO).

Voor PM₁₀ geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m³. Het 24-uursgemiddelde van 50 µg/m³ mag maximaal 35 dagen per kalenderjaar worden overschreden. Voor NO₂ geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m³. Het 24-uursgemiddelde van 200 µg/m³ mag maximaal 18 dagen per kalenderjaar worden overschreden.

De 'Wet luchtkwaliteit' voorziet onder meer in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het NSL-programma samen aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tot de normen, ook in gebieden waar nu de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Kort samengevat dienen projecten te worden beoordeeld op basis van de 'Wet luchtkwaliteit' c.q. artikel 5.16 van de Wet milieubeheer. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de 'Wet luchtkwaliteit' geen belemmering voor vergunningverlening als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat op 1 augustus 2009 in werking is getreden.

In artikel 2 van het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is opgenomen dat een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit als de zogenaamde '3% grens' niet wordt overschreden. Na vaststelling van het NSL op 1 augustus 2009 is deze grens gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 1,2 microgram/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂.

In artikel 4 van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) en de bijlagen van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is voor bepaalde categorieën projecten met getalsmatige grenzen vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

De wettelijke ondergrens voor onderzoek bedraagt:

- 1500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg;
- 3000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling;

Beoordeling

Onderhavige ontwikkeling betreft de toevoeging van drie woonwagendstandplaatsen. Gesteld kan worden dat dit plan in verhouding tot de wettelijke ondergrens voor onderzoek, gelegen op de bouw van 1500 woningen, niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan het verslechteren van de luchtkwaliteit. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2020 die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende weg is de Putseweg. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2020 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijnstof langs deze weg onder de grenswaarden lagen. Hierdoor is er ter plaatse van het plangebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Tot slot blijkt uit hoofdstuk 2 dat het aantal verkeersbewegingen ten aanzien van het onderhavige planvoornemen slechts beperkt toeneemt. Daarmee kan worden gesteld dat met betrekking tot luchtkwaliteit een goed woon- en leefklimaat binnen het plangebied is gegarandeerd.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de onderhavige ontwikkeling. Binnen het plangebied is sprake van een goed woon- en leefklimaat.

4.12 Kabels en leidingen

Toetsingskader

De hierna volgende leidingen zijn planologisch relevant, voor zover zij geen deel uitmaken van een inrichting zoals bedoeld in de Wet milieubeheer¹.

- a. hoogspanningsverbindingen van 50 kV en hoger;
- b. buisleidingen voor transport van aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- c. buisleidingen voor transport van aardolieproducten met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- d. buisleidingen met een diameter van 400 mm of meer buiten de bebouwde kom;
- e. buisleidingen voor transport van andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten, die risico's met zich meebrengen voor mens en/of leefomgeving wanneer deze leidingen beschadigd raken².

Beoordeling

Ter plaatse van het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig. Indien nodig zal in een later stadium van onderhavig project een KLIC-melding worden uitgevoerd.

Conclusie

Er zijn geen belemmeringen met betrekking tot de aanwezigheid van kabels en leidingen.

4.13 Milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling

Toetsingskader

Behalve aan de uitvoeringsaspecten bedoeld in de Awb en het Bro dient ook te worden getoetst aan de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. of er sprake is van een mogelijke verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage. Een milieueffectrapportage (MER), en de bijbehorende procedure (m.e.r.), is een hulpmiddel om de belangen van het milieu volwaardig te betrekken bij de besluitvorming omtrent plannen en projecten. Het gaat hierbij wel enkel om plannen en projecten die kunnen

¹ 'Leidingen die deel uitmaken van een inrichting' zijn leidingen binnen de inrichtingsgrens die in beheer zijn van de drijver van de inrichting én leidingen die in beheer zijn van derden waarmee een product wordt geleverd aan de betreffende inrichting (Laatstgenoemde leidingen hebben een zgn. functionele binding met de inrichting, zoals bedoeld in de Wet milieubeheer).

² Onder zgn. 'leidingen voor andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten' worden in ieder geval leidingen verstaan voor transport van nafta, waterstof, koolstofdioxide, stikstof, zuurstof, ethyleen en propyleen.

leiden tot initiatieven waarmee het milieu mogelijk nadelig kan worden beïnvloed. Als uitgangspunt geldt voor plannen de onderstaande criteria om te beoordelen of een MER noodzakelijk is:

1. Plannen die kaderstellend zijn voor toekomstige m.e.r.-(beoordelings)plichtige besluiten (boven de grenswaarden uit de C- of D-lijst van het Besluit m.e.r.);
2. Plannen waarvoor een passende beoordeling nodig is in verband met een mogelijk significant negatief effect op Natura 2000-gebieden;
3. Plannen en activiteiten die op grond van een provinciale milieuverordening zijn aangewezen als MER-plichtig.

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. gewijzigd. De belangrijkste aanleidingen hiervoor zijn de modernisering van de m.e.r. wetgeving in 2010 en de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009 (HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 – Commissie vs. Nederland). Deze wijziging heeft gevolgen voor eerstgenoemd criterium om te beoordelen of een MER noodzakelijk is. Uit deze uitspraak volgt dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn om wel of geen m.e.r.-(beoordeling) uit te voeren. Ook als een project onder de drempelwaarde uit de C- of D-lijst blijft, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of nabij een kwetsbaar natuurgebied ligt. Gemeenten en provincies moeten daarom per 1 april van 2011 ook bij 'kleine projecten' (projecten onder de drempelwaarden van de C- of D-lijst) beoordelen of een m.e.r.-(beoordeling) nodig is. Dit wordt de 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' genoemd. Deze beoordeling houdt in dat er bekeken moet worden of er bij het initiatief sprake is van dusdanig bijzondere omstandigheden of milieueffecten dat er toch een MER moet worden opgesteld. Hierbij wordt gekeken naar de selectiecriteria uit bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn (2011/92/EU), welke o.a. de omvang van het project, de cumulatie met andere projecten en het gebruik van natuurlijke hulpbronnen betreffen.

Beoordeling

In onderhavige situatie is sprake van de toevoeging van drie woonwagendplaatsen binnen een bestaand bouwperceel. Dit betreft geen activiteit die voorkomt op de C-lijst. Wat betreft het eerste criterium geldt er derhalve geen plicht tot het opstellen van een m.e.r. De activiteit komt wel voor op de D-lijst, namelijk onder de categorie D 11.2, 'de aanleg wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen'. De grenswaarde betreft hier gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op onder andere een oppervlakte van 100 hectare of meer of een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling ver beneden de drempelwaarde uit de D-lijst ligt zoals opgenomen in het Besluit m.e.r. Er geldt derhalve geen verplichting tot het uitvoeren van een formele m.e.r.-beoordeling, waardoor enkel een vormvrije m.e.r.-beoordeling resteert. Voor wat betreft een vormvrije m.e.r.-beoordeling geldt dat de wijziging van het gebruik van de gronden, gelet op de aard en omvang, niet worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject. Daar geen sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject, behoeft geen reguliere of vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd.

Ten aanzien van het tweede criterium inzake een mogelijke MER-plicht, geldt dat er bij onderhavige situatie geen sprake is van een plan waarvoor een passende beoordeling

nodig is in verband met een mogelijk significant negatief effect op Natura 2000-gebieden. Onderhavige ontwikkeling heeft met zekerheid geen mogelijk significant effect op de Natura 2000-gebieden.

Ten aanzien van het derde criterium geldt dat onderhavige activiteit niet is aangewezen als m.e.r.-plichtig op grond van de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant.

Conclusie

Zoals beschreven is er bij onderhavig plan geen sprake van een verplichting tot het opstellen van een m.e.r. en het doorlopen van de m.e.r.-procedure op grond van het Besluit m.e.r., de Wet natuurbescherming of de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant.

5 JURIDISCHE PLANTOELICHTING

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bespreekt de wijze waarop het ruimtelijk en functioneel beleid voor het plangebied in het bestemmingsplan is vertaald. Bij het opstellen van de juridische regeling heeft het uitgangspunt centraal gestaan dat er een regeling geboden wordt die de ontwikkeling van het plangebied mogelijk maakt.

5.2 Opbouw van de regels

Het bestemmingsplan bestaat uit regels en een verbeelding, vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De regels zijn zodanig opgesteld dat wordt aangesloten bij het bestemmingsplan “Buitengebied, partiële herziening 2019” alsmede het gemeentelijk handboek.

De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding omvat de gronden die voor de ontwikkeling van het plan van belang zijn. De keuze van de bestemmingen en de situering van de bestemmingsvlakken is gebaseerd op de huidige ruimtelijke situatie en de gewenste functies. Voorts sluit de opzet van de verbeelding aan op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).

De regels regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden.

De regels bestaan uit vier hoofdstukken, te weten:

- inleidende regels;
- bestemmingsregels;
- algemene regels;
- overgangs- en slotregels.

In de toelichting wordt gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Ondanks het feit dat de toelichting geen onderdeel uitmaakt van het juridisch plangedeelte, fungeert de toelichting wel als interpretatiekader voor de uitleg van de regels, indien hierover interpretatieverschillen blijken te bestaan.

5.3 Regels

5.3.1 Hoofdstuk 1 ‘Inleidende regels’

Artikel 1 ‘Begrippen’

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

Artikel 2 'Wijze van meten'

In dit artikel wordt aangegeven hoe de hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

5.3.2 Hoofdstuk 2 'Bestemmingsregels'

Het stramien voor de regels is vastgelegd in de SVBP 2012. De regels van een bestemming worden als volgt opgebouwd en benoemd:

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

Duidelijk zal zijn dat een regel niet alle elementen hoeft te bevatten. Dit kan per bestemming verschillen.

Artikel 3 'Wonen – Woonwagenstandplaats'

Binnen de bestemming 'Wonen – Woonwagenstandplaats' is wonen in woonwagens toegestaan, mits wordt voldaan aan de in het artikel opgenomen bouw- en gebruiksregels. Ook de bij deze bestemming behorende voorzieningen zoals bergingen en sanitaire ruimten, erven en tuinen, verhardingen en parkeervoorzieningen zijn mogelijk. De bebouwing die op het bouwperceel is toegestaan, wordt vermeld in de bouwregels.

Artikel 4 'Waarde - Archeologie 1'

De voor 'Waarde - Archeologie 1' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en het behoud van de op en/of in deze gronden voorkomende hoge archeologische waarden.

5.3.3 Hoofdstuk 3 'Algemene regels'

Artikel 5 'Anti-dubbeltelregel'

In dit artikel wordt geregeld dat voor gronden die eenmaal in aanmerking zijn genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijven.

Artikel 6 'Algemene bouwregels'

Voor het hele plangebied gelden een aantal algemene bouwregels. Deze hoeven dus niet opgenomen te worden in de afzonderlijke bestemmingen. Het betreffen bouwregels ten aanzien van ondergrondse bouwwerken en bestaande afstanden en maten.

Artikel 7 'Algemene aanduidingsregels'

Dit artikel omvat de algemene aanduidingsregels behorende bij de 'vrijwaringszone – radar'.

Artikel 8 'Algemene afwijkingsregels'

In deze regels wordt aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om af te wijken van de bestemmingsregels en onderliggende bouwregels op het gebied van onder andere afwijkingen in maatvoering en overschrijding van bebouwingsgrenzen door meetverschillen. Ook is een regeling ten behoeve van mantelzorg opgenomen.

Artikel 9 'Algemene wijzigingsregels'

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening, het plan te wijzigen ten behoeve van overschrijdingen van bouw- en bestemmingsgrenzen.

Artikel 10 'Algemene procedureregels'

In dit artikel wordt aangegeven welke procedures van toepassing zijn bij het toepassen van afwijkingsbevoegdheden, nadere eisen, wijzigingsbevoegdheden en omgevingsvergunningen voor werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden.

Artikel 11 'Algemeen gebruiksverbod'

In dit artikel wordt aangegeven dat gronden en/of bouwwerken in strijd met de gegeven bestemmingen niet is toegestaan.

Artikel 12 'Overige regels'

In dit artikel zijn regels opgenomen welke zien op het uitvoeren van werken of werkzaamheden binnen de 'overige zone – archeologisch verwachtingswaarde' en 'overige zone - ecologische hoofdstructuur'.

5.3.4 Hoofdstuk 4 'Overgangs- en slotregels'

Dit hoofdstuk omvat twee artikelen:

Artikel 13 'Overgangsrecht'

Dit artikel betreft het overgangsrecht met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor wordt verkleind. Daarnaast zijn overgangsregels opgenomen ten aanzien van het bouwen. Een bouwwerk dat afwijkt van de bouwregels van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt, mag gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, of na een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd. De afwijking mag daarbij naar aard en omvang niet worden vergroot. Daarvan mag eenmalig bij een omgevingsvergunning worden afgeweken tot maximaal 10% van de inhoud van het bouwwerk. Het overgangsrecht is niet van toepassing op bouwwerken die reeds in strijd waren met het voorgaande geldende bestemmingsplan.

Artikel 14 'Slotregel'

De regels kunnen worden aangehaald onder de naam: Regels van het bestemmingsplan "Woonwagencentrum Koppelstraat Putte".

6 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

6.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven. Indien het bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Er wordt nader ingegaan op de grondexploitatie en de koppeling met het exploitatieplan.

6.2 Toepassing Grondexploitatiewet

De Wet ruimtelijke ordening maakt het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten wanneer de bouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in een bestemmingsplan, een wijziging van een bestemmingsplan of een projectafwijkingbesluit. De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is staan in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betreft onder meer plannen voor de bouw van een of meer woningen en de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen. Bovendien is een exploitatieplan nodig als locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningcategorieën) gesteld moeten worden en/of het bepalen van een tijdvak of fasering noodzakelijk is.

Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins verzekerd is en er geen fasering of tijdvak hoeft te worden vastgelegd én geen locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningbouwcategorieën) hoeven te worden vastgesteld.

6.3 Economische uitvoerbaarheid

Ten aanzien van het onderhavige plan is het verhaal van de kosten anderszins verzekerd. De gemeente Woensdrecht geldt als initiatiefnemer van onderhavig plan. Het sluiten van een anterieure overeenkomst met een (particulier) initiatiefnemer, waarin de verantwoordelijkheid voor gemaakte kosten (waaronder tevens planschade) is vastgelegd, is derhalve niet relevant. De ontwikkelingskosten worden geheel door de gemeente zelf gedragen.

7 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

7.1 Vooroverleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan burgemeester en wethouders overleg met de besturen van bij het plan betrokken waterschappen plegen. Waar nodig plegen zij tevens overleg met besturen van andere gemeenten, met de provincie, de inspecteur voor de ruimtelijke ordening en met eventuele andere diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

De resultaten van het vooroverleg zullen te zijner tijd worden verwerkt in onderhavige toelichting.

7.2 Zienswijzen

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan vindt plaats volgens artikel 3.8 van de Wro juncto afdeling Awb. Het plan wordt in dit kader ter visie gelegd gedurende een periode van zes weken. Gedurende deze periode wordt een ieder in de gelegenheid gesteld zijn zienswijzen kenbaar te maken tegen het plan. De eventueel ingebrachte zienswijzen worden behandeld in een zienswijzennota. Hierin zullen tevens de eventuele wijzigingen ten opzichte van het ontwerp worden verwoord. Eventuele zienswijzen zullen worden meegenomen in de besluitvorming omtrent onderhavig plan.

De resultaten van de tervisielegging zullen te zijner tijd worden verwerkt in onderhavige toelichting.