

Inhoudsopgave van de toelichting

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Ligging plangebied	1
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	1
1.4	Planvorm	1
1.5	Leeswijzer	2
2	Wijzigingen	3
2.1	Wijziging 1: Bouwhoogte in bestemming 'Wonen', <i>bestemmingsplan 'Woonwijken Zevenbergen'</i>	3
2.2	Wijziging 2: Bouwhoogte in bestemming 'Centrum', <i>bestemmingsplan 'Molenstraat-Markt-Doelstraat Zevenbergen'</i>	5
2.3	Wijziging 3: Correctie perceelsgrenzen en voorgevellijn, <i>bestemmingsplan 'Kern Klundert'</i>	6
2.4	Wijziging 4: Herstellen verbeelding conform realisatie, <i>bestemmingsplan 'Kern Klundert'</i>	7
2.5	Wijziging 5: Uitbreiden bestemming 'Maatschappelijk', <i>bestemmingsplan 'Kasteeltuin-Neerhofstraat'</i>	8
2.6	Wijziging 6: Bestemmingswijziging 'Wonen – Woonwagenstandplaats', <i>bestemmingsplan 'Woonwijken Zevenbergen'</i>	9
2.7	Wijziging 7: Realisatie van een ontsluitingsweg, <i>bestemmingsplan 'Kern Klundert'</i>	10
2.8	Wijziging 8: Juiste afmeting Woongebied, <i>bestemmingsplan 'Fijnaart-West'</i>	11
2.9	Strijdigheid met voorgaande bestemmingsplannen	11
2.10	Samenvattende tabel	12
3	Juridische planbeschrijving	14
3.1	Planvorm	14
3.2	Systematiek bestemmingen	14
3.3	Overig	15
4	Beleidskader	16
4.1	Nationaal beleid	16
4.2	Provinciaal beleid	17
4.3	Gemeentelijk beleid	19
4.4	Conclusie	30
5	Milieuonderzoek	31
5.1	Algemeen	31
5.2	M.e.r. beoordeling	31
5.3	Verkeer en infrastructuur	32
5.4	Bedrijven en milieuzonering	32
5.5	Externe veiligheid	33

5.6	Leidingen	35
5.7	Geluidhinder	35
5.8	Luchtkwaliteit	36
5.9	Archeologie en cultuurhistorie	37
5.10	Bodem	41
5.11	Ecologie	42
5.12	Water	45
5.12.5	Conclusie	51
6	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	52
6.1	Draagvlak	52
6.2	Vorbereidingsfase	52
6.3	Ontwerpfase	52
6.4	Vaststellingsfase	53
7	Economische uitvoerbaarheid	55
7.1	Exploitatieverplichting	55
7.2	Conclusie	55

Bijlagen bij de toelichting

Bijlage 1: Ecologische quickscan Tracé Blauwe Hoefsweg, Natuur-Wetenschappelijk Centrum, projectnummer: P18-170/W1562, d.d. november 2018

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De gemeente Moerdijk wil een aantal omissies in haar bestemmingsplannen voor de kernen in de gemeente regelen en herstellen in een veegplan-bestemmingsplan. Dit veegplan ligt voor u.

Het hoofddoel van dit bestemmingsplan is om in één keer meerdere kleinschalige correcties in de diverse bestemmingsplannen voor de kernen aan te brengen. Dit bestemmingsplan fungeert als een plan dat als een paraplu over andere bestemmingsplannen heen hangt. De bestemming en bijbehorende regels in dit plan zijn van toepassing op gedeelten van die bestemmingsplannen. Deze onderliggende bestemmingsplannen blijven gewoon gelden; alleen dat wat in dit veegbestemmingsplan wordt geregeld, komt in de plaats van en/of ter aanvulling op de regelingen in die bestemmingsplannen over dit onderwerp.

Het veegplan repareert een zevental concrete wijzigingen ten opzichte van de voorgaande planologische regelingen. Het betreft in twee situaties het toevoegen van een maximale bouwhoogte, in twee situaties correcties van kadastrale perceelsgrenzen en twee bestemmingswijzigingen conform de bestaande situatie. Tot slot legaliseert het veegplan één reeds aangelegde weg, namelijk de ontsluitingsweg ten behoeve van woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg te Klundert. Hierbij worden het reeds bestaande tracé en de aangrenzende parkeerplaatsen als zodanig bestemd.

Voorliggend bestemmingsplan 'Veegplan Kernen 2019' biedt een juridisch-planologische regeling voor de bovengenoemde wijzigingen. De wijzigingen worden nader toegelicht in hoofdstuk 2.

1.2 Ligging plangebied

De plangebieden liggen verspreid over de kernen Klundert en Zevenbergen. De ligging en globale begrenzing van de plangebieden wordt weergegeven in de afbeeldingen 2.1 t/m 2.8.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het veegbestemmingsplan herzielt de volgende bestemmingsplannen gedeeltelijk:

Naam bestemmingsplan	IMRO code	Datum vaststelling raad
Woonwijken Zevenbergen	NL.IMRO.1709.wonenzevenbergen15-0401	19-04-2012
Kern Klundert	NL.IMRO.1709.KernKlundert-BP40	18-01-2018
Kasteeltuin - Neerhofstraat	NL.IMRO.1709.Kasteeltuin-BP30	20-01-2015
Molenstraat-Markt-Doelstraat Zevenbergen	NL.IMRO.1709.MarktMolenstraatZB-BP40	02-11-2017
Fijnaart West	NL.IMRO.1709.Fijnaartwest-BP40	07-02-2019

Planvorm

Het bestemmingsplan "Veegplan Kernen 2019" is een bestemmingsplan, dat bestaat uit bestemmingen en regels. De gewijzigde bestemmingen zijn geometrisch bepaald¹ en analoog

¹ Geografische coördinaten volgens het Rijksdriehoekstelsel bepalen de ligging van een bestemming. Met gebruikmaking van de coördinaten kan exact de plaats van een object in een gebied worden bepaald

verbeeld door middel van een verbeelding. Bij de bestemmingen zijn regels ten aanzien van het bouwen en het gebruik opgenomen. Het plan gaat vergezeld van deze toelichting. In de toelichting worden de keuzes die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen verantwoord. Vervolgens wordt hierin de uitvoerbaarheid van de bestemmingswijzigingen aangetoond. Omdat het gaat over het repareren van specifieke locaties, bestaat het plangebied van dit bestemmingsplan uit vele kleine deelgebiedjes.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving van de wijzigingen weergegeven. In hoofdstuk 3 wordt de wijze van bestemmen nader toegelicht. Vervolgens worden de beoogde bestemmingswijzigingen in hoofdstuk 4 getoetst aan het beleid van het Rijk, provincie en de gemeente Moerdijk. In de hoofdstuk 5 wordt ingegaan op diverse sectorale (milieu)aspecten. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 en 7 ingegaan op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan.

2 Wijzigingen

Zoals in paragraaf 1.1 is aangegeven heeft dit bestemmingsplan 'Veegplan Kernen 2019' tot doel in één keer diverse correcties en wijzigingen in verschillende bestemmingsplannen aan te brengen.

In deze paragraaf worden de correcties en wijzigingen per thema of locatie toegelicht.

2.1 Wijziging 1: Bouwhoogte in bestemming 'Wonen', bestemmingsplan 'Woonwijken Zevenbergen'



Afbeelding 2.1: globale ligging en begrenzing plangebied wijziging 1

Op de verbeelding van het bestemmingsplan 'Woonwijken Zevenbergen' is een maximale goothoogte opgenomen voor bebouwing binnen de bestemming 'Wonen'. In de regels van het bestemmingsplan wordt momenteel echter verwezen naar de maximale bouwhoogte. Deze bouwhoogte ontbreekt op diverse bouwvlakken in de huidige verbeelding en wordt ook niet in de regels bepaald. Voorliggend plan voorziet in een correctie middels het, waar nodig, toevoegen van de maximale bouwhoogte voor de bestemming 'Wonen' op de verbeelding van het bestemmingsplan 'Woonwijken Zevenbergen' conform het gemeentelijk stedenbouwkundige beleid, in combinatie met een beknopte veldinventarisatie voor maatwerk. Hieronder wordt nader ingegaan op de methodiek omtrent het bepalen van de maximale bouwhoogten.

Een aanpassing van de regels is niet nodig, omdat er reeds een verwijzing naar de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' in het plan 'Woonwijken Zevenbergen' zit.

Methodiek bepalen bouwhoogte bij woningen in Moerdijk

Voor de hoofdgroep Wonen en andere hoofdgroepen waarin panden met een functie wonen voorkomen, is binnen de gemeente een methode opgesteld waarmee de maximale bouwhoogte voor hoofdgebouwen wordt vastgelegd. Een maximale goothoogte wordt bij hoofdgebouwen

waarin een of meer woningen zijn gesitueerd, niet opgenomen. Voor een eenduidige regeling voor de maximale bouwhoogte van dergelijke bestaande hoofdgebouwen, wordt in de gemeente Moerdijk standaard de volgende tabel gebruikt:

Bouwvorm	Maximale bouwhoogte (in meters)
1 bouwlaag	4
1 bouwlaag met kap	8,5
2 bouwlagen	7
2 bouwlagen met kap	11

Vanaf 3 bouwlagen wordt de bestaande bouwhoogte geïnventariseerd. Bij nieuwbouwplannen wordt de wenselijke maximale bouwhoogte opgenomen en wordt in de regels een passende regeling opgenomen om het aantal gewenste bouwlagen en kap mogelijk te maken.

Naast een standaard regel voor de bouwhoogten, bestaat de volgende standaard methode voor het vaststellen van een bouwvlak voor het hoofdgebouw bij de functie wonen. Deze methode bestaat uit een viertal stappen, welke hieronder worden toegelicht.

Stap 1: bepaal oriëntatie van het hoofdgebouw. Met oriëntatie wordt bedoeld dat moet worden bepaald welke zijde van het perceel de zijde is waar de voorgevel van het hoofdgebouw gelegen is.

Stap 2: bepaal maximale breedte en diepte van het hoofdgebouw. Hierbij moet de volgende tabel worden gehanteerd:

Type	Breedte (in meters)	Diepte (in meters)
Vrijstaand	15	15 (in ieder geval 7 meter achtererf)
Aaneengebouwd, diepte kavel kleiner dan 25 meter	10	10 (in ieder geval 7 meter achtererf)
Aaneengebouwd, diepte kavel vanaf 25 meter	10	12 (in ieder geval 7 meter achtererf)

Het bouwvlak dient zo efficiënt mogelijk gelegd te worden zodat zoveel mogelijk bestaande bebouwing van het hoofdgebouw binnen het vlak valt. Hierbij dient ook al rekening gehouden te worden met stap 3.

Stap 3: drie meter tot zijdelingse perceelgrens. Voorzover het bouwvlak binnen 3 meter van een zijdelingse perceelgrens is gelegen, wordt het bouwvlak verkleind zodat de strook van 3 meter tot de zijdelingse perceelgrens niet binnen het bouwvlak valt. Dit dient alleen te gebeuren aan de zijde waar geen ander hoofdgebouw aan vast gebouwd is.

Stap 4: overschrijding bestaande bebouwing drie meter grens. Voorzover het bestaande hoofdgebouw binnen de drie meter grens valt zoals omschreven onder stap 3, wordt deze bebouwing strak omlijnd bij het bouwvlak betrokken.

2.2 Wijziging 2: Bouwhoogte in bestemming 'Centrum', bestemmingsplan 'Molenstraat-Markt-Doelstraat Zevenbergen'



Afbeelding 2.2: globale ligging en begrenzing plangebied wijziging 2

In het plan 'Molenstraat-Markt-Doelstraat Zevenbergen' zit een verschil tussen de digitale verbeelding en de pdf van het plan. Uit het raadsbesluit blijkt duidelijk dat de raad bedoeld heeft om het plan met maximale bouwhoogte vast te stellen. Om nadere onduidelijkheden te voorkomen zijn wij genooddakt dit te herstellen en in de verbeelding de maximale bouwhoogte weer te geven conform de reeds door de raad vastgestelde pdf. Middels deze herziening wordt de maximale bouwhoogte van respectievelijk 12 en 15 meter vastgelegd op de verbeelding. Een aanpassing in de regels is niet nodig, omdat in de regels van het betreffende plan reeds een verwijzing is opgenomen naar de aanduiding 'maximum bouwhoogte (m)' (artikel 3.2.1. sub c).

2.3 Wijziging 3: Correctie perceelsgrenzen en voorgevellijn, bestemmingsplan 'Kern Klundert'



Afbeelding 2.3: globale ligging en begrenzing plangebied wijziging 3

De bestemming 'Woongebied' gelegen tussen de straten Lillehammer en Oslo, onderdeel van Woonwijk Rodeborg, is opgenomen in het bestemmingsplan 'Kern Klundert'. Het figuur 'gevellijn' is bij vaststelling van het bestemmingsplan gebaseerd op de kadastrale perceelsgrens. Na vaststelling van het plan is gebleken dat een breder wegprofiel noodzakelijk was, waardoor de kadastrale perceelsgrens is opgeschoven ten opzichte van het bestemmingsplan. Om deze reden ligt het figuur 'gevelgrens' op het bestemmingsplan niet meer op de juiste locatie ten opzichte van de kadastrale perceelsgrens. Dit resulteert in een kortere afstand van het openbaar gebied tot aan de voorgevelrooilijn. Het is wenselijk het figuur 'gevellijn' te verplaatsen conform het stedenbouwkundig plan voor 'Rodeborg' om de eenduidige afstand van 5 meter van de voorgevelrooilijn tot aan het openbaar gebied te kunnen borgen.

2.4 Wijziging 4: Herstellen verbeelding conform realisatie, bestemmingsplan 'Kern Klundert'



Afbeelding 2.4: globale ligging en begrenzing plangebied wijziging 4

Het woonblok aan de weg Sandefjord is opgenomen in het bestemmingsplan 'Kern Klundert'. De feitelijke realisatie van dit bouwblok wijkt af van de verbeelding in het vigerend bestemmingsplan. Het blok is loodrecht op de weg gerealiseerd conform het stedenbouwkundige voor Rodeborg. Dit zal middels dit veegplan worden herzien waardoor de huidige situatie zal worden bestemd. Er zal hier geen ontwikkeling worden mogelijk gemaakt ten opzichte van het vigerende plan. Het is niet nodig om in de regels van het plan Kern Klundert een wijziging door te voeren, omdat alle op de verbeelding gebruikte bestemmingen ('Wonen', 'Tuin', 'Verkeer – Verblijfsgebied') en aanduidingen ('kap', 'maximum bouwhoogte (m)') komen reeds voor in de regels van het plan Kern Klundert.

2.5 Wijziging 5: Uitbreiden bestemming 'Maatschappelijk', bestemmingsplan 'Kasteeltuin-Neerhofstraat'



Afbeelding 2.5: globale ligging en begrenzing plangebied wijziging 5

Aan de kasteelweg 1 te Zevenbergen is zorginstelling Surplus gevestigd. Het perceel is gelegen binnen het bestemmingsplan 'Kasteeltuin-Neerhofstraat' en is bestemd als 'Verkeer – Verblijfsgebied'. Deze bestemming wijkt af van de bestemming uit het voorgaande bestemmingsplan 'Centrum Zevenbergen 1e herziening' waar ook de parkeerplaats de bestemming 'Maatschappelijk' had met een aanduiding 'parkeerterrein'. De eigenaar van de gronden heeft aangegeven negatieve boekhoudkundige effecten te ondervinden van de bestemmingswijziging. Om deze reden wordt de oude situatie weer hersteld. In de regels van dit bestemmingsplan is enkel een parkeerplaats mogelijk gemaakt ter plaatse van de nieuwe gebruiksaanduiding 'parkeerterrein'. De overige gebruiksmogelijkheden van het perceel worden hierbij niet verruimd of verengd en er wordt geen ontwikkeling mogelijk gemaakt.

2.6 Wijziging 6: Bestemmingswijziging 'Wonen – Woonwagenstandplaats', bestemmingsplan 'Woonwijken Zevenbergen'



Afbeelding 2.6: globale ligging en begrenzing plangebied wijziging 6

Het perceel gelegen tussen Lint 78 en Lint 90 heeft op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Woonwijken Zevenbergen' de bestemming 'Wonen – Woonwagenstandplaats'. Binnen deze bestemming is een bouwvlak voor een nieuwe woonwagen ingetekend, waarvoor een maximale bouwhoogte van 4,5 meter geldt. De gronden zijn in het bezit van de gemeente en zijn momenteel onbebouwd. De gemeente heeft geen plannen om de gronden in de toekomst te bebouwen. De gronden ten noorden en zuiden van het woonwagencentrum vormen een natuurlijke overgang tussen het woonwagencentrum en de naastgelegen woningen. Ook vormen deze onbebouwde stukken grond de doorkijk vanuit de wijk richting het landelijk gebied waardoor de belevingswaarde bevorderd wordt. Bebouwing van deze gronden is om deze reden niet wenselijk. Om de ruimtelijke kwaliteit van het perceel vast te leggen wordt de bestemming omgezet naar de bestemming 'Groen', conform de feitelijke situatie. Een aanpassing in de regels van het bestemmingsplan 'Woonwijken Zevenbergen' is niet nodig, omdat de gebruikte bestemming 'Groen' reeds voorkomt.

2.7 Wijziging 7: Realisatie van een ontsluitingsweg, bestemmingsplan 'Kern Klundert'



Afbeelding 2.7: globale ligging en begrenzing plangebied wijziging 7

Op het woonwagencentrum aan de Blauwe Hoefsweg is een nieuwe weg aangelegd. De weg sluit aan op het bestaande tracé van de Blauwe Hoefsweg. De ontwikkeling is noodzakelijk voor de ontsluiting van de reeds bestaande woonwagens, waarvan primair woonwagen 26R. Deze woonwagen was hiervoor niet aangesloten op de openbare weg, en daarom niet bereikbaar voor bestemmingsverkeer en hulpdiensten. Middels voorliggend plan wordt de aangelegde weg juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. Voor deze tijd werd de weg gedoogd. Tevens worden de aangelegde parkeerplaatsen op het woonwagencentrum planologisch geregeld. Hiervoor wordt de strook zoals op afbeelding 2.7. aangeduid, voorzien van de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied'. Een aanpassing in de regels is niet nodig, omdat deze aanduiding reeds voorkomt in het plan 'Kern Klundert'. Tot slot zijn de aanduidingen 'Waarde - Cultuurhistorie' en de overige zone – ecologie verwijderd aangezien deze geen toepassing hebben op de nieuwe verkeersbestemming.

2.8 Wijziging 8: Juiste afmeting woongebied, bestemmingsplan “Fijnaart-West”



Afbeelding 2.8: globale ligging en begrenzing plangebied wijziging 8

Gedurende de ontwerpfase kwam een foutieve begrenzing in het woongebied van bestemmingsplan “Fijnaart-West” aan het licht. Het zuidwestelijke woongebied heeft een foutieve afmeting van 59,5 meter in plaats van 60 meter. Een deel van de gewenste uitgeefbare gronden heeft hierdoor een verkeersbestemming in plaats van de bestemming ‘Woongebied’.

Aangezien de gemeente de gronden spoedig wil uitgeven is het wenselijk deze ommissie mee te nemen in voorliggend bestemmingsplan “Veegplan Kernen 2019”. De wijziging betreft het omzetten van de verkeersbestemming op een smalle strook van 0,5 bij 30 meter, aansluitend op het reeds bestemde woongebied (wit kader op afbeelding 2.8).

Het gebied is momenteel nog niet uitgegeven en de gemeente is zelf eigenaar van de betreffende gronden. De wijziging heeft geen negatieve gevolgen voor omwonenden en/of belanghebbenden. Daarbij is door de gemeenteraad beoogd een ‘Woongebied’-bestemming met een lengte van 60 meter vast te stellen. Met het opnemen van bovengenoemde ambtshalve wijziging voorziet voorliggend plan hierin.

Middels voorliggend plan wordt de bestemming ‘Woongebied’ op de locatie juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. De locatie is opgenomen op de verbeelding met een bestemming ‘Woongebied’ en het bestemmingplan ‘Fijnaart-West’ is van toepassing verklaard in de regels. Verdere aanpassing in de regels is niet nodig, omdat deze bestemming reeds voorkomt in het plan ‘Fijnaart-West’.

2.9 Strijdigheid met voorgaande bestemmingsplannen

De correcties en wijzigingen ten aanzien van de bouwhoogtes binnen bestemmingsplannen 'Woonwijken Zevenbergen' en 'Molenstraat-Markt-Doelstraat Zevenbergen' maken geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk.

De correctie van perceelsgrenzen en bestemmingen ter plaatse van het woongebied tussen de straten Lillehammer en Oslo en het naastgelegen bouwblok aan de Sandefjord gebeurt conform de feitelijke situatie. Hoewel deze correcties minimaal zijn, zullen enkele bestemmingen worden gewijzigd. Dit gebeurt volgens de feitelijk aangelegde situatie en volgens de verleende omgevingsvergunningen. Het betreft een bestaand recht. Er worden hiermee geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

Het omzetten van de Verkeer – Verblijfsbestemming naar 'Maatschappelijk' ter plaatse van de Kasteelweg 1 voorziet in een bestemmingswijziging. Echter wijzigt alleen de wijze van bestemmen: op de locatie blijft uitsluitend parkeren toegestaan. Er worden geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

Het omzetten van de bestemming 'Wonen – Woonwagenstandplaats' naar 'Groen' ter plaatse van het perceel gelegen tussen Lint 78 en Lint 90 te Zevenbergen voorziet in een verandering van het planologisch toegestane gebruik van de gronden en opstallen ter plaatse. In de huidige situatie heeft het perceel een woonbestemming voorzien van een bouwvlak. In de feitelijke situatie is het perceel onbebouwd. De gronden zijn tevens in bezit van de gemeente, die geen ontwikkelingen op de grond (meer) voorziet. Tevens functioneert het groen als een natuurlijke scheiding tussen het woonwagencentrum en de naastgelegen woningen en geeft het een doorkijk op het landelijk gebied. De wijziging naar de bestemming 'Groen' heeft daarom geen negatieve invloed op de huidige situatie.

De planologische verankering van een ontsluitingsweg en de bestaande parkeerplaatsen op woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg is op grond van de bestemmingen 'Groen' en 'Groen – 1' niet mogelijk. Ook zijn de aanduidingen 'Waarde - Cultuurhistorie' en de overige zone – ecologie niet van toepassing op de nieuwe verkeersbestemming. Deze aanduidingen zijn verwijderd.

Ter hoogte van het zuidwestelijke woongebied in bestemmingsplan "Fijnaart-West" voorziet het plan in een verandering van het planologisch toegestane gebruik van de gronden middels een bestemmingswijziging van "Verkeer" naar "Woongebied". Het betreft een minimale correctie conform de stedenbouwkundige opzet van het gebied, zoals de gemeenteraad deze beoogde vast te stellen met het vigerende bestemmingsplan "Fijnaart-West". De gronden zijn in bezit van de gemeente en nog niet uitgegeven. De wijziging naar de bestemming 'Woongebied' heeft daarom geen negatieve invloed op de huidige situatie.

Ter plaatse van de wijzigingen 1 tot en met 8 voorziet het bestemmingsplan in een minimale wijziging van het planologisch toegestane gebruik van de gronden conform de feitelijke situatie. Om eventuele milieukundige effecten in kaart te brengen wordt in hoofdstuk 3 en 4 getoetst aan de ruimtelijke en milieukundige kwaliteitseisen.

2.9 Samenvattende tabel

De hiervoor genoemde aanpassingen zijn onderstaand samengevat.

Naam BP	Bouw- hoogte 'Wone n'	Bestemming s-wijziging 'Wonen' naar 'Groen'	Kadastra le grenzen en voorgeve l- lijn	Kadastral e grenzen Sandefjor d	Uitbreiding 'Maatschappeli jk'	Bouw- hoogte Centru m	Wegtrac é Blauwe Hoefsw e	Correctie Begrenzing Woongebied
Woonwijke n Zevenberg en	X	X						
Kern Klundert			X	X			X	
Kasteeltuin - Neerhofstra at					X			
Molenstraat -Markt- Doelstraat Zevenberg en						X		
Fijnaart- West								X

X = aanpassing in het bestemmingsplan

3 Juridische planbeschrijving

3.1 Planvorm

De voorliggende herziening van de bestemmingsplannen 'Woonwijken Zevenbergen', 'Kern Klundert', 'Kasteeltuin Neerhofstraat' en 'Molenstraat-Markt-Doelstraat Zevenbergen' geeft gestalte aan een beperkt aantal aanpassingen van de regels en verbeelding van de huidige bestemmingsplannen.

De wijzigingen zien met name op het aanvullen van ontbrekende bouwhoogtes van bestaande bebouwing, het corrigeren van onjuiste perceelsgrenzen en het omzetten van bestemmingen conform de feitelijke situatie. Tevens wordt de al aanwezige ontsluitingsweg op woonwagencamp Blauwe Hoefsweg ten behoeve van woonwagencamp 26R gelegaliseerd.

De verbeelding van de onderhavige bestemmingsplannen op de locaties zijn daarmee op enkele onderdelen aangepast, evenals de regels. De overige regels van de voorgaande bestemmingsplannen blijven onverkort van kracht.

In het navolgende wordt per artikel toegelicht hoe een en ander is bestemd.

3.2 Systematiek bestemmingen

De regels van het bestemmingsplan bestaan uit vier hoofdstukken:

- Inleidende regels (hoofdstuk 1);
- Bestemmingsregels (hoofdstuk 2);
- Algemene regels (hoofdstuk 3);
- Overgangs- en slotregels (hoofdstuk 4).

De regels zijn opgebouwd conform het handboek bestemmingsplannen van de gemeente Moerdijk en sluiten tevens aan bij de systematiek van de meest recente bestemmingsplannen. Hierna worden de vier hoofdstukken kort toegelicht.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk, in hoofdstuk 'begrippen', zijn alleen de begrippen 'plan', 'bestemmingsplan' en 'verbeelding' opgenomen, waarmee het veegplan wordt geduid. Daarnaast is in hoofdstuk 1 het artikel 'van toepassing verklaring' opgenomen waarin de onderliggende bestemmingsplannen van toepassing zijn verklaard, met de wijzigingen zoals in voorliggende veegplan zijn doorgevoerd.

Hoofdstuk 2 Algemene regels

In hoofdstuk 2 wordt de wettelijk verplicht op te nemen anti-dubbeltelregel opgenomen. In deze regel is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen.

Hoofdstuk 3 Overgangs- en slotregels

In het overgangsrecht is een verplicht op te nemen regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen

regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd.

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan worden aangehaald.

3.3 De verbeelding

Voor het tekenen van de verbeelding is een topografische ondergrond gebruikt. Op de verbeelding wordt met lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn op de verbeelding met aanduidingen nadere regels aangegeven. De verbeelding is volgens IMRO2012 (Informatiemodel Ruimtelijke Ordening) getekend. Dit is een eenduidige en technische methode voor het tekenen van geometrisch bepaalde bestemmingen. Hiermee kan ruimtelijke informatie eenvoudig digitaal uitgewisseld worden met andere overheden en samenwerkingspartners. Ook maakt deze methode het mogelijk om het plan via internet te raadplegen.

In principe beoogt het veegplan alleen de wijzigingen te bestemmen zoals in hoofdstuk 2 beschreven. Het is technisch echter onmogelijk om alleen een gebieds- of functieaanduiding te bestemmen; deze moet altijd gekoppeld worden aan een enkelbestemming. Daarom is ervoor gekozen om op de verbeelding alle onderliggende enkel- en dubbelbestemmingen en alle aanduidingen (behalve degene die niet langer gewenst zijn) opnieuw op te nemen. In de regels is de regeling uit het onderliggende plan van toepassing verklaard, waardoor de betreffende regels bij deze bestemmingen en aanduidingen blijft gelden. Op de verbeelding zijn in het veegplan wel diverse wijzigingen doorgevoerd; deze zijn omschreven in hoofdstuk 2 van de toelichting.

4 Beleidskader

Met voorliggend bestemmingsplan worden correcties en aanvullingen op de huidige bestemmingen doorgevoerd. Er worden geen significante wijzigingen doorgevoerd en geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

De wijzigingen 1 t/m 5 zorgen voor overeenstemming tussen de bestaande situatie en het juridisch-planologisch kader. Voor deze onderdelen wordt daarom in voorliggend plan voor wat betreft de toetsing aan het beleid verwezen naar de toelichting van de bestemmingsplannen 'Woonwijken Zevenbergen', 'Kern Klundert', 'Kasteeltuin Neerhofstraat' en 'Molenstraat-Markt-Doelstraat Zevenbergen'. In deze plannen is reeds uitgebreid ingegaan op de beleidskaders van de betreffende locaties.

Met het wijzigen van de bestemming "Wonen – Woonwagenstandplaats" naar 'Groen' (wijziging 6) worden geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Met het toevoegen van een groenbestemming binnen de bebouwde kom van Zevenbergen wordt de bestaande groene kwaliteit juridisch geborgd. De bestemmingswijziging behoeft hierdoor geen nadere toetsing aan het ruimtelijk beleid.

De legalisatie van een nieuwe ontsluitingsweg op woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg te Klundert (wijziging 7) omvat een bestemmingswijziging ter plaatse van de bestemmingen 'Wonen – Woonwagenstandplaats', 'Groen' en 'Groen – 1' worden gewijzigd naar 'Verkeer-Verblijfsgebied'. Het betreft een wijziging die de feitelijke situatie voorziet van een passende bestemmingsregeling. Omdat het omzetten van de huidige groenbestemming niet eerder planologisch is getoetst aan de beleidskaders, wordt in dit hoofdstuk een beleidsanalyse gegeven voor de wijzigingen en omissies ter plaatse van de nieuwe weg. Er wordt ingegaan op het ruimtelijke beleid op Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau dat relevant is voor de bestemmingswijziging ter plaatse. Het plangebied in de navolgende hoofdstukken omvat de contour van de bestaande ontsluitingsweg op het woonwagencentrum.

De correctie van de begrenzing van het woongebied in "Fijnaart-West" omvat een bestemmingswijziging van 'Verkeer' naar 'Woongebied' (wijziging 8). Het betreft een wijziging in lijn met het huidige bestemmingsplan, waarmee de gemeenteraad beoogde een woongebied met een lengte van 60 meter vast te stellen. Voorliggend plan zorgt voor een overeenkomstige bestemmingsregeling, conform de vigerende mogelijkheden binnen het aansluitende 'Woongebied'. Met het omzetten wordt de reeds beoogde ontwikkeling ter hoogte van het woongebied mogelijk gemaakt. Zodoende wordt in voorliggend plan voor wat betreft de toetsing aan het beleid verwezen naar de toelichting van bestemmingsplan "Fijnaart-West".

4.1 Nationaal beleid

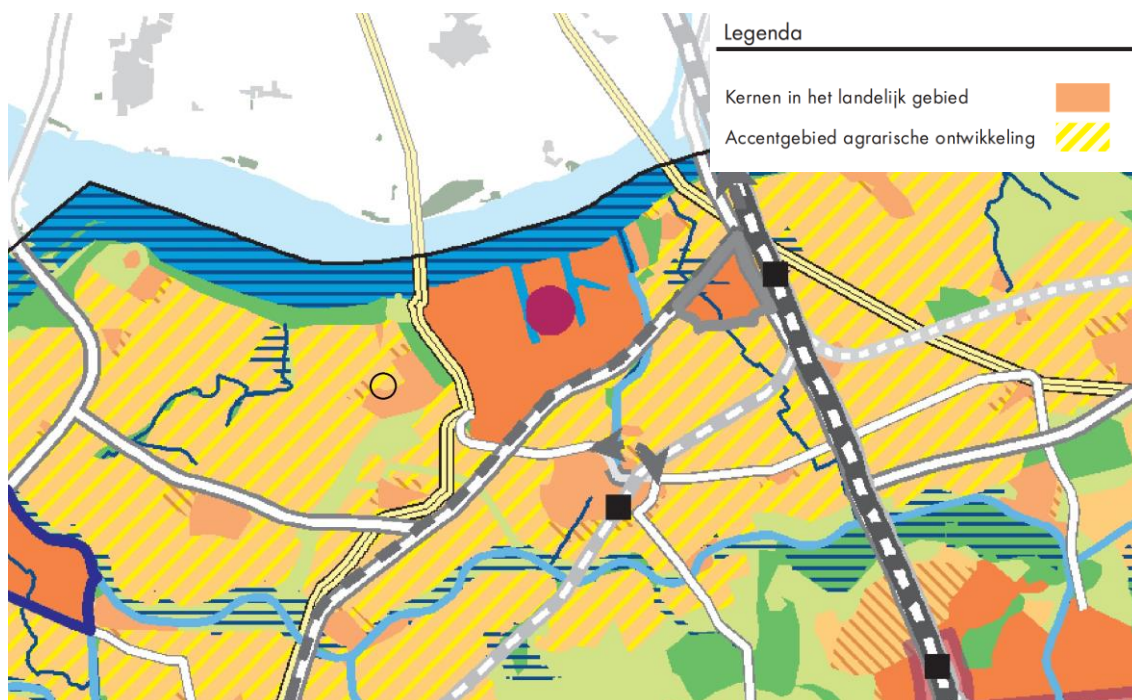
Het Rijk heeft haar ruimtelijk beleid vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). De leidende gedachte van het rijksbeleid is ruimte maken voor groei en beweging, waarbij het Rijk zich vooral concentreert op decentralisatie. De verantwoordelijkheid wordt verplaatst van Rijksniveau naar provinciaal en gemeentelijk niveau. In het rijksbeleid (SVIR en Barro) worden dan ook geen specifieke uitspraken gedaan met betrekking tot het voorliggende plangebied ter hoogte van de nieuwe weg.

4.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Ruimtelijke Ordening

Op 1 januari 2011 is de provinciale Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (PSRO) van Noord-Brabant in werking getreden. De Structuurvisie RO van de provincie Noord-Brabant geeft de hoofdlijnen voor het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). Sinds de vaststelling van de Structuurvisie RO in 2010 zijn diverse besluiten genomen die een verandering brengen in de provinciale rol en sturing, of van provinciaal beleid. Dit vormde een belangrijke aanleiding voor de provincie om haar ruimtelijk beleid te actualiseren. Omdat de provinciale Structuurvisie Ruimtelijke Ordening nog vrij recent is, en de visie en sturingsfilosofie voor het overgrote deel nog actueel zijn, is besloten om slechts op bepaalde onderdelen bij te sturen. Zodoende is gekozen voor een partiële herziening van de Structuurvisie RO. Deze partiële herziening 2014 is op 7 februari door Provinciale Staten vastgesteld en op 19 maart 2014 in werking getreden.

De kern Klundert is in de Structurenkaart aangeduid als 'Kern in het landelijk gebied'. Noord-Brabant is naast een provincie met grote steden, een provincie met veel (verschillende) kernen waar het aantrekkelijk is om te wonen en te werken. De kernen in Noord-Brabant hebben elk hun eigen karakter en relatie met het Brabantse landschap. Het beleid van de provincie richt zich op het opvangen van de lokale behoefte voor verstedelijking (wonen, werken en voorzieningen) in de kernen.



Afbeelding 4.1: uitsnede partiële herziening structurenkaart Structuurvisie ruimtelijke ordening provincie Noord-Brabant (2014)

De locatie van de nieuwe ontsluitingsweg is gelegen aan de rand van Klundert. Voorliggend plangebied is op de Structurenkaart gelegen op de grens tussen de aanduidingen 'Accentgebied agrarische ontwikkeling' en 'Kernen in het landelijk gebied'. De locatie is in afbeelding 4.1 zwart omcirkeld.

De legalisatie van een ontsluitingsweg op woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg voorziet in de bereikbaarheid van de bestaande woningen. De bestemmingswijziging draagt daarmee bij aan de lokale ontsluiting van de kern. Hiermee is de legalisatie in lijn met het beleid van de provinciale structuurvisie.

Verordening Ruimte 2014

Provinciale Staten hebben op 7 februari 2014 de Verordening Ruimte 2014 vastgesteld en op 19 maart 2014 is deze in werking getreden. De onderwerpen die in de Verordening staan, komen uit de provinciale structuurvisie. De Verordening stelt de belangen die in de structuurvisie zijn genoemd veilig. De regels die in de Verordening staan moeten gemeenten in acht nemen bij het opstellen van ruimtelijke instrumenten. Daarnaast regelt de Verordening de organisatie van het regionaal ruimtelijk overleg waarin afspraken worden gemaakt over woningbouw, bedrijventerreinen en kantorenlocaties. De Verordening kent ook een aantal regels dat de burger bindt. Deze hebben betrekking op de ontwikkeling van intensieve veehouderij in de zogenaamde extensiveringsgebieden, verwevingsgebieden, landbouwontwikkelingsgebieden en in het bijzonder op de intensieve geiten- en schapenhouderijen.

Belangrijke onderwerpen in de Verordening zijn:

1. Stedelijke ontwikkelingen
2. Cultuurhistorie
3. Agrarische ontwikkeling en windturbines
4. Water
5. Natuur en landschap

In het vervolg van deze paragraaf wordt – voor zover relevant – ingegaan op de afzonderlijke artikelen van de Verordening Ruimte.

Op grond van artikel 8.1 van de Verordening Ruimte dient in de toelichting van een bestemmingsplan een verantwoording te worden opgenomen over de wijze waarop:

1. de stedelijke ontwikkeling aansluit bij bestaand stedelijk gebied of plaatsvindt in een nieuw cluster van stedelijke bebouwing;
2. bij de stedenbouwkundige en landschappelijke inrichting rekening wordt gehouden met de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten en structuren in het gebied zelf en in de naaste omgeving, waaronder mede begrepen de ontwikkeling van een groene geleding ten behoeve van ecologische en landschappelijke verbindingen, door deze in de planontwikkeling te betrekken.

Het plan voorziet in het bestemmen van de bestaande ontsluitingsweg voor woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg als verkeer-verblijfsgebied. Het plangebied omvat de huidige ontsluitingsweg op het woonwagencentrum. De aanleg van de ontsluitingsweg is noodzakelijk voor de ontsluiting van de reeds bestaande woonwagens, waarvan primair woonwagen 26R. Deze woonwagen was hiervoor niet aangesloten op de openbare weg, en daarom niet bereikbaar voor bestemmingsverkeer en hulpdiensten.

Het tracé omvat de bestaande weg, gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied aan de noordzijde van de kern Klundert. Het nieuwe stuk is gelegen op gronden buiten het bestaand stedelijk gebied, bestemd als 'Groen' en 'Groen – 1'. Ook heeft een klein deel van de gronden een gebiedsaanduiding ten behoeve van ecologie.

De noodzaak om de woningen te ontsluiten zorgt ervoor dat gronden buiten bestaand stedelijk gebied moeten worden verhard om de weg te kunnen realiseren. De maatschappelijke behoefte,

met name de veiligheid en bereikbaarheid van woningen, is vooropgesteld ten aanzien van de ecologische waarde die voorheen aan een klein deel van het plangebied was toegekend. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de weg in de huidige situatie reeds aanwezig is en wordt gedoogd. Middels voorliggend plan wordt de aangelegde weg juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. Tevens worden de aangelegde parkeerplaatsen op het woonwagencentrum planologisch geregeld. Omdat de gronden in de feitelijke en nieuwe situatie niet langer een ecologische waarde hebben, is de ecologische aanduiding met voorliggend bestemmingsplan komen te vervallen.

Ook de huidige groenbestemmingen komen hierdoor te vervallen. De betreffende gronden worden voorzien van de bestemming 'Verkeer-Verblijfsgebied'. Om de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving te borgen, wordt de weg direct grenzend aan het bestaand stedelijk gebied gerealiseerd. Voorts worden de aanwezige groenstructuren, voor zover mogelijk, behouden en wordt de aantasting van de groene structuur zo zoveel mogelijk beperkt. Hiertoe wordt zorgvuldig omgegaan met het ruimtegebruik en is de aanleg van de betreffende ontsluitingsweg in lijn met artikel 8.1 van de Verordening ruimte 2014.

4.3 Gemeentelijk beleid

Strategische Visie voor Moerdijk 2030

De gemeente Moerdijk wordt met een aantal ingrijpende ontwikkelingen geconfronteerd, zoals vergrijzing, ontgroening, de globalisering van de toeristisch-recreatieve en agrarische sector, schaalvergroting in de omgeving waarin de gemeente opereert en niet in de laatste plaats de voortgaande decentralisatie van rijksoverheidstaken. Deze en andere ontwikkelingen stellen de gemeente op korte en (middel)lange termijn voor grote opgaven.

De uitvoering van de visie en het beleid rondom die opgaven wordt voor de periode van 2009-2030 op robuuste wijze ingezet. Dit doet de gemeente door in een visie op de (middel) lange termijn - op strategisch niveau- richting te geven aan de ontwikkelingen in de samenleving en aan de eigen positie in de regio.

De strategische visie voor de gemeente Moerdijk heeft tot doel te komen tot een:

1. ontwikkelingsrichting voor de lange termijn;
2. kapstok en referentiekader voor integraal afgestemd gemeentelijk beleid;
3. duidelijke missie die kan worden uitgedragen naar buurgemeenten, provincie en rijk.

De strategische visie maakt het mogelijk om op langere termijn een consistent beleid te voeren, en nieuwe ontwikkelingen snel te combineren met al ingeslagen richtingen, waarmee de gemeente Moerdijk een integraal beleid kan voeren en beter kan anticiperen op veranderingen in de maatschappij, wet of wensen.

Missie:

"Moerdijk is in 2030 een gemeente die, gelegen op de as Rotterdam-Antwerpen én als hoogwaardig logistiek centrum van West-Brabant, voor al haar inwoners een leefbare woonomgeving biedt met werkgelegenheid in de nabijheid. Een gemeente met rust, ruimte, recreatie en toeristische mogelijkheden in het westelijke deel en dynamiek, bedrijvigheid en bovenlokale voorzieningen, geconcentreerd in de kern Zevenbergen en het haven- en industrieterrein Moerdijk in het oostelijke deel van de gemeente.

Een gemeente waarin de kernen hun eigenheid bewaard hebben, maar ook duidelijk één gemeente vormen. Een gemeente met een sociaal gezicht, waar zorg en basisvoorzieningen dichtbij zijn en de menselijke maat geldt. Een gemeente die op een bewonersgerichte, innovatieve, efficiënte en effectieve wijze wordt bestuurd."

De missie geeft de strategische visie drie dimensies als uitgangspunt voor de discussie rond de verschillende thema's: samenleving, leefmilieu en economie. Dit wordt ook wel het 'Triple P' mechanisme genoemd (people, planet, profit) of de Telos-Driehoek. Het idee achter de 'Triple P' gedachte is dat het optimaliseren van de economische kracht, de (lokale) leefomgeving en de sociaalmaatschappelijke kant op termijn leidt tot een duurzame gemeente.

Vanuit deze gedachte is het gemeentelijke beleid in gebundeld en zijn er drie paraplunota's opgesteld.

Paraplunota's

De paraplunota's zijn bedoeld als kapstok voor alle gemeentelijke beleidsnotities. Ze zorgen ervoor dat er meer samenhang tussen beleid is en er minder beleidsplannen in algemene zin gemaakt worden. De gemeentelijke ambities en doelen staan centraal in de paraplunota's. Hieraan kan alle beleid en uitvoering verbonden worden. De uitvoeringsstrategie benoemt de hoofdrichting die wordt ingezet om de doelstellingen te realiseren.

Met de paraplunota's zet Moerdijk nadrukkelijk in op een toekomst in het teken van duurzaamheid. De gemeente wil de mens centraal plaatsen als onderdeel van de samenleving. De samenleving is een samenspel van aspecten die de mens zelf betreffen, de leefomgeving en bedrijvigheid. Moerdijk kiest daarom voor de 'definitie' die betrekking heeft op de 'duurzame samenleving' die uiteen valt in drie pijlers Maatschappij (people), Leefomgeving (planet) en Economisch-Klimaat (profit).

- Paraplunota 'Maatschappij' richt zich op mensen en de omgeving waarin zij met elkaar samenleven. De manier waarop mensen met elkaar samenleven wordt beïnvloedt door de omgeving en andersom.
- Paraplunota 'Leefomgeving' richt zich op de fysieke leefomgeving en onderscheidt daarin de elementen bodem, water, lucht, grondstoffen, natuur en de samenhang daartussen.
- Paraplunota 'Economisch Klimaat' richt zich op economie en bedrijvigheid. Economisch Klimaat is het 'klimaat' waarbinnen economische ontwikkeling plaatsvindt.

Paraplunota Maatschappij

De paraplunota Maatschappij richt zich op mensen en de omgeving waarin zij met elkaar samenleven. De manier waarop mensen met elkaar samenleven wordt beïnvloedt door de omgeving en andersom. Wanneer mensen kunnen samenleven in harmonie met hun omgeving hebben zij de mogelijkheid zich te ontwikkelen. 'Maatschappij' heeft betrekking op het sociale gezicht van de gemeente, waar ondersteuning en voorzieningen dichtbij zijn en de menselijke maat geldt. In de paraplunota Maatschappij staan de volgende beleidsthema's centraal:

- Wonen;
- Gezondheid;
- Woonomgeving;
- Sociale structuur;
- Ondersteuning.

Wonen

De paraplunota Maatschappij gaat met name in op de kwaliteit van de (bestaande)woningvoorraad. Kwaliteitsaspecten waar de gemeente Moerdijk de komende jaren op inzet zijn levensloopbestendigheid, duurzaamheid en veiligheid. In voorliggend plan is geen sprake van het oprichten van nieuwe woningen en/of het aanpassen van de bestaande woningvoorraad. Het thema wonen is daarmee op dit veegplan niet van toepassing.

Gezondheid

Een goede gezondheid draagt bij aan het welzijn van de inwoners. Het is een belangrijke voorwaarde om te kunnen deelnemen aan de samenleving en er bij te horen. De gemeente zet zich samen met haar partners in om de gezondheid van inwoners te beschermen, te bewaken en te bevorderen. Inwoners hebben een eigen verantwoordelijkheid om te kiezen voor een gezonde leefstijl. De gemeente is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen van betrouwbare (gezondheids-) informatie en zorgen voor gerichte voorlichting. Ten aanzien van gezondheid stelt de gemeente daarmee de volgende doelen:

1. Inwoners beslissen zelf over leefstijl: kies gezond!;
2. Gezondheidsproblemen die in toenemende mate bij inwoners voorkomen aanpakken;
3. Inwoners kunnen vertrouwen op gezondheidsbescherming.

Bij de aanleg van de weg is geen sprake van een initiatief dat een risico vormt voor de gezondheid van omwonenden. Daarnaast is, zoals nader aangetoond in hoofdstuk 5 "Milieu" ook geen sprake van een ontwikkeling die mogelijk kan leiden tot onevenredige milieuhinder. Er is daarmee geen sprake van een ontwikkeling die de bescherming, bewaking en bevordering van de gezondheid in de weg zal staan.

Woonomgeving

Voor de leefbaarheid is het nodig, dat mensen elkaar in een prettige en veilige (woon)omgeving kunnen ontmoeten. De woonomgeving kan worden onderverdeeld in drie elementen. Het gaat om activiteiten in sociaal-maatschappelijke voorzieningen zoals onderwijs, ontmoeting, sport en cultuur, de openbare ruimte met daarin monumenten, speelvoorzieningen en meubilair, groen, wegen en openbare verlichting en de bereikbaarheid van de voorzieningen en de woning. De aanleg van de ontsluitingsweg op woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg draagt bij aan het realiseren van de bereikbaarheid van woonwagencentrum 26R.

Sociale structuur

Met sociale structuur wordt de opbouw van de samenleving bedoeld. Deze opbouw bestaat uit individuen, groepen en organisaties. Een stevige sociale structuur is een basis voor levendige kernen. In voorliggend plan is geen sprake van een ontwikkeling die een grote invloed zal hebben op de sociale structuur. Voorliggend plan voorziet immers grotendeels in minimale correcties, waartoe enkele bestemmingen worden gewijzigd. Dit gebeurt volgens de feitelijk aangelegde situatie en volgens de verleende omgevingsvergunningen. Het betreft een bestaand recht. Er worden hiermee geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt. Voorliggend plan heeft geen gevolgen voor de sociale structuur zoals hiervoor beschreven.

Ondersteuning

De gemeente zet in op een sociale structuur waarin mensen voor elkaar zorgen en op een omgeving die dit mogelijk maakt. Niet voor iedereen is dit voldoende. Dan is professionele ondersteuning nodig met als doel om weer zelfstandig te leren, werken, wonen en leven. In voorliggend veegplan is geen sprake van een ontwikkeling die de ondersteuning vanuit de maatschappij en/of de overheid in de weg zal staan.

Gezien het voorgaande kan worden gesteld dat de bestemmingswijziging past binnen de uitgangspunten zoals nader zijn opgenomen in de paraplunota Maatschappij van de gemeente Moerdijk.

Paraplunota Leefomgeving

De Paraplunota Leefomgeving richt zich op de fysieke leefomgeving en onderscheidt daarin de elementen ondergrond, water, lucht, grondstoffen, natuur en de samenhang daartussen. Verder gaat het in de nota over de inrichting en het beheer van de openbare ruimte en het effectief ruimtegebruik.

In de paraplunota Leefomgeving staan de volgende beleidsthema's centraal:

- Rijke ondergrond;
- Helder water;
- Schone lucht;
- Behoud grondstoffen voor toekomstige generaties;
- Gevarieerde natuur.

Rijke ondergrond

Ruimte is een kostbaar goed. Er is sprake van een maatschappelijke druk op de grond als "drager" van de ruimte. De gemeente heeft daarom de taak om op een efficiënte manier gebruik te maken van de nog beschikbare grond. Een schone buitenruimte draagt ook bij aan verbetering van de leefomgeving. Aast deze door onszelf veroorzaakte vervuiling kan ook onkruid en wildgroei voor overlast zorgen. Met name binnen de woon- en werkomgeving wordt van de gemeente (en andere overheden) verwacht dat deze vervuiling wordt tegengegaan en verwijderd.

Ten aanzien van de ondergrond stelt de gemeente de volgende doelen:

1. Effectief ruimtegebruik door afstemming bodemeigenschappen en functie;
2. Instandhouden en verbetering van de bodemkwaliteit;
3. Aanpak van de openbare ruimte op basis van de elementen gebruik, inrichting en beheer;
4. Door bewustwording en betrokkenheid van de burgers en bedrijven op preventieve wijze komen tot een verbetering van de beeldkwaliteit.

Bij de legalisatie van de ontsluitingsweg op woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg is sprake van het vastleggen van de feitelijk aangelegde situatie op een bestaand erf. De weg is uitsluitend bedoeld voor de bereikbaarheid van de woning voor bestemmingsverkeer en hulpdiensten. De weg is aangesloten op de bestaande wegenstructuur, en grenst direct aan de bestaande kavels op het woonwagencentrum. Door de bestemmingswijziging wordt het verhard van de bestaande weg mogelijk gemaakt, wat zorgt voor een betere hemelwaterafvoer. Op die manier wordt effectief met de ruimte omgegaan en is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik. Dit past binnen de doelstelling om effectief om te gaan met de ruimte.

Helder water

In november 2008 hebben de gemeente en het waterschap Brabantse Delta het Waterplan gemeente Moerdijk 2009-2015 (hierna waterplan) vastgesteld. Dit plan heeft betrekking op:

- al het oppervlaktewater, beken, vennen, kreken, enz.;
- de waterkeringen;
- de afval- en hemelwaterstromen;
- het oppervlakkige grondwater;
- water in relatie tot (ruimtelijke) ontwikkelingen.

Zoals beschreven in de waterparagraaf (zie 5.12) is er geen sprake van een ontwikkeling die onevenredige nadelige gevolgen zal hebben op de waterhuishouding. Door de bestemmingswijziging wordt het verhard van de bestaande weg gelegaliseerd, wat zorgt voor een betere hemelwaterafvoer. Op die manier wordt de kans op (grond)wateroverlast verminderd. Daarnaast zal er geen sprake zijn van verontreiniging van grond- en/of oppervlaktewater. Er kan

worden gesteld dat de bestemmingswijziging in lijn is met de doelstellingen die de gemeente heeft ten aanzien van helder water.

Schone lucht

Lucht is één van de levensbehoeften van mens, dier en plant. Daarbij is de luchtkwaliteit van groot belang. Die staat onder druk door de uitstoot van vervuilende stoffen door o.a. industrie en verkeer/vervoer.

De legalisatie van de bestaande ontsluitingsweg op woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg voorziet in een weg die slechts enkele verkeersbewegingen faciliteert ten behoeve van woonwagencentrum 26R. De toename aan geluid en invloed op de luchtkwaliteit zijn zeer beperkt. Zoals nader aangetoond in het hoofdstuk "Milieuonderzoek" (hoofdstuk 5 en in het bijzonder de paragraaf "Luchtkwaliteit" (paragraaf 5.8) is met de legalisatie van de bestaande weg op het woonwagencentrum geen sprake van een ontwikkeling die onevenredig nadelige effecten zal hebben op de luchtkwaliteit. Daarnaast is er geen sprake van een ontwikkeling die zal leiden tot een onevenredige toename van geur- en/of geluidgehinderten.

Behoud grondstoffen voor toekomstige generaties

Het tegengaan van het gebruik van niet-hernieuwbare grondstoffen ten behoeve van energieopwekking is een speerpunt van het gemeentelijk beleid. Hierbij geldt de "trias energetica" als richtlijn. Dit houdt in:

- het terugdringen van onnodig energieverbruik;
- voor de resterende behoefte zoveel mogelijk inzetten op duurzame energie;
- efficiënt (her)gebruik van fossiele bronnen.

Om aan deze richtlijn te kunnen voldoen stelt de gemeente de volgende doelen:

1. Actief stimuleren energiebesparing: 2% per jaar;
2. Lokaal opwekken van duurzame energie (70% in 2030):
 - a. 30% windenergie in 2030;
 - b. 10% bio-energie in 2030;
 - c. 30% zonne-energie binnen de gebouwde omgeving;
3. Actief stimuleren hergebruik reststromen bij bedrijven;
4. Afval is grondstof.

De bestemmingswijziging voorziet niet in een ontwikkeling die de doelstellingen voor energieopwekking in de weg zullen staan.

Gevarieerde natuur

Biodiversiteit is een belangrijke graadmeter voor de kwaliteit van de natuur en onze leefomgeving. Onder biodiversiteit wordt verstaan de verscheidenheid van het leven op aarde, op het niveau van genen, soorten en ecosystemen. De waarde van biologische diversiteit wordt hierbij niet alleen vanuit het perspectief van de mens bekeken, maar ook vanuit het perspectief van de eigen, intrinsieke waarde van de natuur.

Ten aanzien van een gevarieerde natuur stelt de gemeente de volgende doelen:

1. Instandhouding en vergroting van oppervlakte (verbonden) natuurgebied;
2. Vergroting soortenrijkdom van planten en dieren;
3. Aandacht voor biodiversiteit vergroten.

Zoals nader aangetoond in de paragraaf "Ecologie" (paragraaf 5.11) is met de beoogde legalisatie van een nieuwe weg op woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg geen sprake van aantasting van natuurlijke waarden, plant- en/of diersoorten en natuurgebieden.

Deze maatschappelijke behoefte, met name de veiligheid en bereikbaarheid van woningen, is vooropgesteld ten aanzien van de ecologische waarde die voorheen aan een klein deel van het plangebied was toegekend. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de weg in de huidige situatie reeds aanwezig is en wordt gedoogd. Middels voorliggend plan wordt de aangelegde weg juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. Tevens worden de aangelegde parkeerplaatsen op het woonwagencentrum planologisch geregeld. Omdat de gronden in de feitelijke en nieuwe situatie niet langer een ecologische waarde hebben, is de ecologische aanduiding met voorliggend bestemmingsplan komen te vervallen.

Paraplunota Economisch Klimaat

De paraplunota Economisch Klimaat richt zich op economie en bedrijvigheid. Economisch Klimaat is het 'klimaat' waarbinnen economische ontwikkeling plaatsvindt. Het bedrijfsleven staat aan de lat om economische groei (toegevoegde waarde, werkgelegenheid) te realiseren, de overheid/gemeente creëert hiervoor de randvoorwaarden.

Zowel een goed ondernemingsklimaat als een goed woonleefklimaat zijn belangrijk voor een gezond economisch klimaat. Ondernemingsklimaat vanwege de vestigingsmogelijkheden voor een bedrijf, woonleefklimaat, omdat werknemers simpelweg prettig willen wonen, met de daarbij behorende voorzieningen.

De gemeente kiest ervoor de kansen die haar industrie en bedrijvigheid biedt sterker dan voorheen op een duurzame wijze te benutten. Het is niet industrie met een aantal dorpskernen of een aantal dorpskernen met industrie, maar een duurzaam samenhangend geheel van wonen, recreatie en bedrijvigheid. De gemeente benut haar strategische ligging optimaal. Het Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk speelt hierbij een belangrijke rol. De kernen zijn levendig, er gebeurt meer dan alleen wonen. Naast maatschappelijke voorzieningen zijn er commerciële voorzieningen. De combinatie landbouw-recreatie-natuur is als een krachtige combinatie benut om garant te staan voor een hoge kwaliteit van het landelijk gebied in de gemeente.

In de paraplunota Economisch Klimaat staan de volgende beleidsthema's centraal:

- De economische basis op orde;
- Levendige kernen;
- Toeristische bestemming Moerdijk;
- Hoogwaardig logistiek- en industrieel knooppunt Moerdijk.

De economische basis op orde

Om bedrijvigheid en ondernemerschap in algemene zin te bevorderen, moet 'de economische basis', het vestigings- of ondernemingsklimaat op orde zijn. Uit de Benchmark Ondernemingsklimaat Moerdijk (2012) blijkt dat ondernemers veel belang hechten aan ruimtelijk beleid, veiligheid, verkeersbeleid en parkeren, woonklimaat en bestuurlijke organisatie economisch klimaat (met onder andere startersbeleid, arbeidsmarktbeleid, gemeentelijke dienstverlening). De gemeente is daarbij verantwoordelijk voor het scheppen van randvoorwaarden. Daarbij staat het algemene ondernemingsklimaat, de economische basis, centraal.

De gemeente stelt ten aanzien van de economische basis de volgende doelen:

1. Voldoende passende ruimte om te ondernemen;
2. Goede aansluiting tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt;
3. Goede dienstverlening voor bedrijven;
4. Maatschappelijk Verantwoord Ondernemerschap.

Voorliggend plan heeft geen directe invloed op de economische basis. Er worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die ruimte bieden aan ondernemers. Met voorliggend plan wordt voldaan aan de eisen zoals gelden ten aanzien van milieu, landschap en ecologie. Het plan zal hierdoor geen negatieve invloed hebben op de ruimtelijke mogelijkheden van het ondernemersklimaat.

Levendige kernen

De gemeente zet in op levendige kernen waarin meer gebeurt dan alleen wonen. Het behoud van de kern als leefomgeving staat centraal, met als resultaat een gezond woon-, werk-, en

leefklimaat in de gemeente. Ten aanzien van levendige kernen stelt de gemeente de volgende doelen:

1. Sterke centrumfunctie;
2. Passend aanbod aan activiteiten en evenementen;
3. Toekomstbestendige detailhandel.

De bestemmingswijziging vindt plaats op de rand van het stedelijk en landelijk gebied en zal daarmee de levendigheid van de kernen niet beïnvloeden. De legalisatie van de bestaande ontsluitingsweg op woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg zal niet leiden tot een onevenredige overlast voor de bestaande woningen op het woonwagencentrum.

Toeristische bestemming Moerdijk

Moerdijk is een landelijke, polderrijke gemeente, die wordt omgeven door water en beschikt over een rijke cultuurhistorie. De vestingstadjes Willemstad en Klundert en de forten zijn daar zichtbare elementen van. Daarmee heeft de gemeente een aantal interessante toeristische basisingrediënten.

Toerisme en recreatie heeft zowel een economische functie als een maatschappelijke functie. Reden genoeg om de toeristische potenties te benutten, zonder de natuurlijke waarden onaanvaardbaar aan te tasten.

Om dit te bereiken stelt de gemeente de volgende doelen:

1. Sterke toeristisch-recreatieve band met het water;
2. Toeristisch-recreatief benutting cultuurhistorische waarden;
3. Optimaal gebruik groene kwaliteiten buitengebied voor toeristisch-recreatieve functies.

Met het plan is sprake van de legalisatie van een ontsluitingsweg, die gedeeltelijk is gelegen op ecologisch waardevolle gronden. Het betreft echter een zeer klein deel van de ecologische zone, waarop geen recreatieve activiteiten plaatsvinden: de weg wordt in de huidige situatie gedoogd. De maatschappelijke noodzaak van de aanleg van de weg, en het feit dat deze weg in de huidige situatie reeds als zodanig in gebruik is, maakt dat de gronden ter plaatsen niet langer een ecologische waarde hebben. De ecologische aanduiding komt met dit bestemmingsplan te vervallen. De legalisatie zal de doelstellingen voor toerisme en recreatie niet in de weg staan.

Hoogwaardig logistiek- en industrieel knooppunt Moerdijk

Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk is de 4e zeehaven van Nederland. West-Brabant is in 2012 wederom uitgeroepen tot dé Logistieke Hotspot van Nederland. De haven is een belangrijke economische motor voor de regio en de provincie. Daarnaast biedt de haven kansen voor het lokale (en regionale) midden- en kleinbedrijf. Gemeente Moerdijk streeft naar een optimale benutting van de strategische ligging van het Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk op de as Rotterdam en Antwerpen, waarbij de ruimtelijke mogelijkheden voor economische ontwikkeling in harmonie zijn met de leefomgeving: veilig en duurzaam. Hoe de strategische potenties worden ingevuld, wordt bepaald in de Havenstrategie.

Ten aanzien van het hoogwaardig knooppunt stelt de gemeente de volgende doelen:

1. Duurzame benutting van de economische kansen van de haven;
2. Sterke speerpuntsectoren biobased economy, maintenance, logistiek.

Met voorliggend plan is geen sprake van een ontwikkeling die het benutten van de economische kansen van de haven in de weg zullen staan. Gezien het voorgaande kan worden gesteld dat de

de bestemmingswijzigingen passen binnen de uitgangspunten zoals zijn opgenomen in de paraplunota Economisch Klimaat van de gemeente Moerdijk.

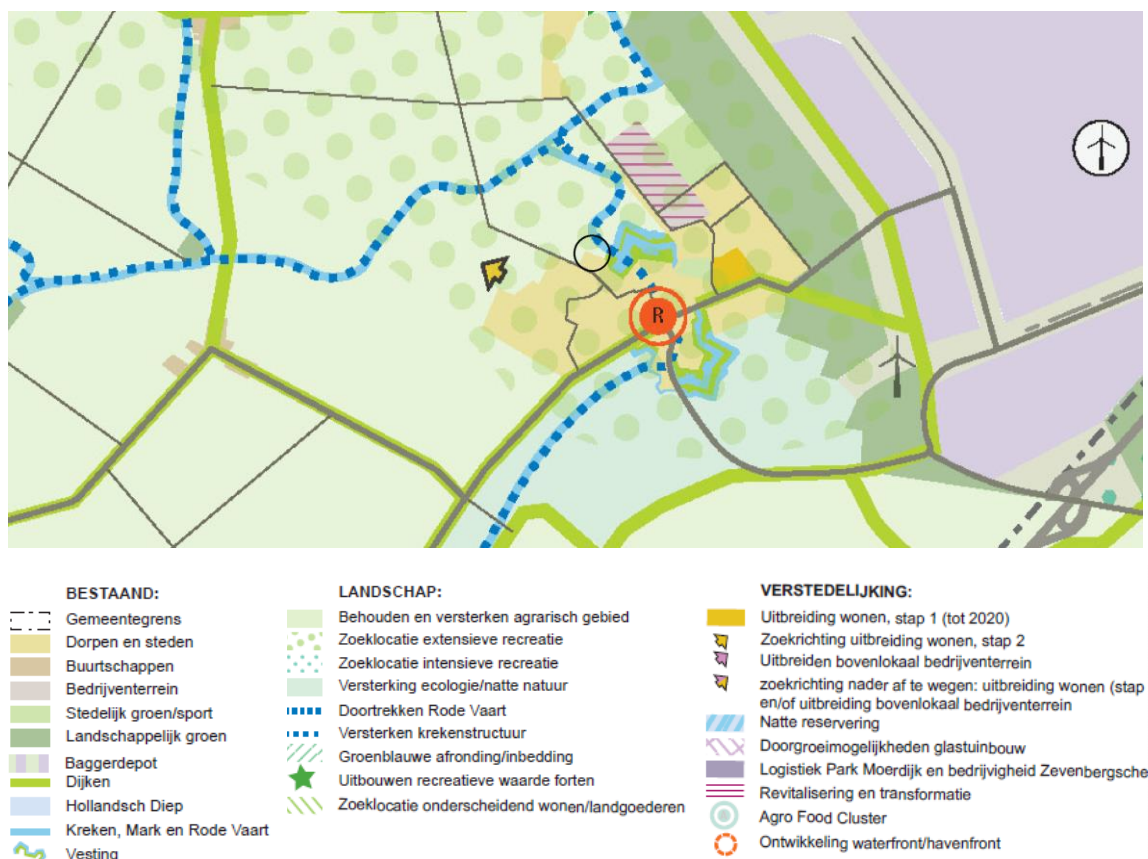
Structuurvisie “Moerdijk 2030”

De structuurvisie “Moerdijk 2030”, vastgesteld door de gemeenteraad op 9 juni 2011, is een integrale visie die inspeelt op de ontwikkeling van de beide werelden van Moerdijk: het grootschalige (inter-)nationale Moerdijk enerzijds en het ruime, rustige, agrarische Moerdijk met een veel kleinschaliger karakter anderzijds. De visie beoogt ook deze twee werelden samen te brengen zodat ze elkaar kunnen aanvullen en versterken.

De structuurvisie geeft de belangrijkste opgaven, ontwikkelingen en karakteristieken weer voor de verschillende kenen binnen de gemeente. De bestaande karakteristiek van Klundert wordt gevormd door de vestingwerken nabij het Hollandsch Diep. De herkenbaarheid, bereikbaarheid en zichtbaarheid van de vestingwerken in de gemeente (inclusief aardkundige elementen, gebouwen en open schoots- en inundatievelden) worden versterkt, zodat ze tezamen ontwikkeld kunnen worden tot een belangrijke toeristische-recreatieve trekpleister.

Klundert ligt verder van het grote water, maar heeft als fraaie vestingstad potentie om uit te groeien tot een recreatief centrum. Er wordt daarom in Klundert ingezet op de vergroting van het aanbod aan recreatieve voorzieningen, de versterking van de relatie met het Hollandsch Diep en de jachthaven bij Noordschans door onder meer herstel van de oude krekensstructuur en het beter beleefbaar/zichtbaar maken van de vestingwerken.

In het dorp is een goed voorzieningenniveau aanwezig en er is sprake van een beperkte woningbouwbehoefte. Tot slot wordt het mobiliteitsknelpunt in het centrum als gevolg van verkeer tussen Klundert en het Zeehaven- en Industrierrein Moerdijk benoemd.



Abbeelding 4.3.: uitsnede kaart structuurvisie “Moerdijk 2030”

Op basis van de huidige karakteristiek zijn op hoofdlijnen een aantal opgaven en ontwikkelingen voor Klundert benoemd:

- Het aantal ingeplande woningen tot 2020 voor de kern Klundert is 255, voornamelijk in het project Rodeborg.
- Uitbreiding van woningbouw naar behoefte is mogelijk in noordwestelijke richting (uitbreiding Blauwe Hoef).
- Gedeeltelijke herstructurering en transformatie van het bedrijventerrein naar een gebied met woningen en lichte bedrijvigheid (maximaal categorie 2). Hierbij geldt: hoe dichterbij het centrum, hoe groter het aandeel woningen. Er wordt ingezet op goede overgangen tussen woon- en werkgebied.
- Ontwikkeling van de voorzieningen, waaronder basisonderwijs en toeristisch-recreatieve voorzieningen.
- De herstructurering van de Mauritshof.
- Versterking van de relatie met het Hollandsch Diep, onder meer door de (groenblauwe) ontwikkeling van de krekensstructuur tussen Klundert en Noordschans.
- Het beter beleefbaar maken van de vestingwerken (wandelpaden, zichtlijnen).
- Het oplossen/aanpakken van het mobiliteitsknelpunt in de Hoogstraat, in combinatie met herstructurering in het centrum; hierbij wordt de mogelijkheid onderzocht om te komen tot een rondweg ten westen van Klundert die dient als omleidingsweg ter ontlasting van het centrum en als ontsluitingsweg voor de mogelijke toekomstige uitbreiding van de wijk Blauwe Hoef (zie hierboven).

De gronden van de bestaande weg zijn in de structuurvisie gedeeltelijk aangeduid als 'Zoeklocatie extensieve recreatie'. Hier wordt gestuurd op meer beleefbaarheid van de vestingwerken en versterking van de relatie met het Hollandsch Diep, onder meer door kleinschalige recreatieve ingrepen zoals het aanleggen van wandel- en fietspaden.

De ontsluitingsweg ten behoeve van Blauwe Hoefsweg is aangesloten op de bestaande wegenstructuur van het woonwagencentrum. Hiermee wordt primair bijgedragen aan een goede bereikbaarheid van de woningen in de gemeente. Daarnaast vormt de weg een zachtere overgang van de bestaande woningen naar het groene landschap. Hiermee wordt het buitengebied beter bereikbaar en beleefbaar vanaf de kern Klundert. Dit biedt potentie om in de toekomst aan te sluiten op kleinschalige recreatieve routes nabij de vestingwerken. Zodoende sluit het voorliggende bestemmingsplan aan bij de uitgangspunten van de gemeentelijke structuurvisie.

Woonwagenbeleid

In het beleidsplan "wonen 2007-2011, een (t)huis voor iedereen" is opgenomen er geen nieuwe woonwagencentra meer aangelegd worden. Dit beleidsplan is de opvolger van het woonwagenbeleidsplan uit 1998. Huisvesting van woonwagenbewoners dient plaats te vinden binnen de huidige woonwagencentra van de gemeente of in de reguliere woningmarkt. In dit beleidsdocument wordt gesproken over maximaal vijf standplaatsen voor het woonwagencentrum aan de Lint te Zevenbergen. Planologisch maakt het bestemmingsplan nu zes standplaatsen mogelijk. Het is beleidsmatig en ruimtelijk niet wenselijk één extra woonwagenstandplaats te realiseren en deze zal om deze reden worden gewijzigd naar de bestemming Groen.

4.4 Conclusie

De beoogde bestemmingsregeling voor de bestaande weg ten noorden van de kern Klundert past binnen het nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid. Nationaal wordt aangesloten bij de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Barro. Op provinciaal niveau wordt aangesloten bij de structuurvisie en de verordening. Gemeentelijk sluit het plan aan bij de visie uit de gemeentelijke structuurvisie en de gebiedsplannen voor de kernen.

De ontsluitingsweg op Blauwe Hoefsweg is deels gelegen op ecologisch waardevolle gronden. Het betreft echter een zeer klein deel van de ecologische zone, waarop geen recreatieve activiteiten plaatsvinden. De bestaande weg wordt in de huidige situatie gedoogd. De maatschappelijke noodzaak van de aanleg van de weg, en het feit dat deze weg in de huidige situatie reeds als zodanig in gebruik is, maakt dat de gronden ter plaatsen niet langer een ecologische en cultuurhistorische waarde hebben. De ecologische en cultuurhistorische aanduidingen komen met dit bestemmingsplan te vervallen. Er kan worden geconcludeerd dat voorliggend plan de ecologische en cultuurhistorische doelstellingen niet onevenredig aantast.

Uit het voorgaande kan worden geconcludeerd dat de beoogde bestemmingswijzigingen passend worden geacht binnen het ruimtelijk beleid van het Rijk, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Moerdijk.

5 Milieuonderzoek

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk worden de ruimtelijke (on)mogelijkheden van het plan inzichtelijk gemaakt. Waar nodig dient een vertaling plaats te vinden naar de juridische regeling. Het uitgangspunt hierbij is dat de juridische regeling zowel de ruimtelijke kwaliteit als de milieukwaliteit voldoende moet borgen.

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een passende bestemmingsregeling voor een bestaand wegtracé op woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg te Klundert, waarin ook de bestaande parkeerplaatsen worden opgenomen. Er worden geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt die afwijken van de bestaande situatie. Omdat de aanleg van de weg niet eerder is getoetst aan diverse milieukundige aspecten worden deze in dit hoofdstuk nader toegelicht.

De overige onderdelen uit voorliggend bestemmingsplan (wijzigingen 1 t/m 6) betreffen geen significante wijzigingen. De wijzigingen maken geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk. Voor deze onderdelen is toetsing aan milieukundige aspecten niet benodigd.

5.2 M.e.r. beoordeling

5.2.1 Kader

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan dat kaderstellend is voor projecten met grote milieugevolgen, een plan-m.e.r. op te stellen. Onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r. geeft de omvang van dergelijke projecten weer. Hierbij geldt sinds de aanpassing van het Besluit m.e.r. per 1 april 2011 de omvang als richtwaarde en niet als absolute drempelwaarde. Daarom is altijd een toets noodzakelijk om na te gaan of sprake is van een project met grote milieugevolgen. Deze toets dient plaats te vinden aan de hand van de criteria van Bijlage III, van de EU-richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan moet worden getoetst zijn: kenmerken van de projecten, plaats van de projecten en kenmerken van het potentiële effect. Het mag duidelijk zijn dat wanneer een project ruim beneden de omvang uit de bijlage van het Besluit m.e.r. blijft, deze beoordeling beknopt kan zijn.

5.2.2 Afweging en conclusie

Bij het voorzien van een passende bestemmingsregeling conform de feitelijke situatie, moet de referentiesituatie uitgaan van de feitelijke, legale situatie in combinatie met de autonome ontwikkeling.

De bestemmingswijziging ter plaatse van de ontsluitingsweg op woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg kan worden geschaard onder de genoemde activiteiten in de eerste kolom van de zogenaamde D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage. De legalisatie van een weg wordt aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject, maar blijft ruim onder de drempelwaarde van een tracélengte van 5 kilometer of meer. Dit neemt niet weg dat in dit geval een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient plaats te vinden. Dit dient plaats te vinden aan de hand van drie criteria:

- Kenmerken van het project;
- Plaats van het project;
- Kenmerken van het potentiële effect.

In het kader van voorliggend veegplan zijn verderop in dit hoofdstuk diverse milieuaspecten zorgvuldig afgewogen. Per aspect is bepaald of de ontwikkeling gevolgen heeft voor de (milieu)aspecten bedrijven- en milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, bodemgeschiktheid, flora- en fauna, water, archeologie, cultuurhistorie, verkeer en parkeren. Uit de afweging is gebleken dat de effecten niet van dien aard zijn dat een m.e.r.-beoordeling aan de orde is. Op grond van het voorgaande zijn belangrijke nadelige milieueffecten uitgesloten, waardoor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling of MER niet zinvol wordt geacht. Het bevoegd gezag, in casu de gemeente Moerdijk, moet op een zo vroeg mogelijk moment een formeel besluit nemen over het al dan niet uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling of MER. Dit kan bijvoorbeeld gelijktijdig aan het vrijgeven van het ontwerpbestemmingsplan “Veegplan Kernen 2019”.

5.3 Verkeer en infrastructuur

Er is geen specifieke wetgeving met betrekking tot het aspect verkeer en vervoer. Wel wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening de aanvaarbaarheid van het effect van nieuwe ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in beeld gebracht.

5.3.1 Onderzoek

De ontsluitingsweg op woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg te Klundert is noodzakelijk voor de ontsluiting van de bestaande woningen, waarvan primair woonwagencentrum 26R. Deze woning was eerder niet aangesloten op de openbare weg. De ontsluitingsweg zorgt voor een betere bereikbaarheid van de woning voor bestemmingsverkeer en de verkeersveiligheid van het woonwagencentrum. Het betreft beperkte verkeersbewegingen aangezien slechts woonwagencentrum 26R ontsloten wordt. Voorliggend plan voorziet in een passende bestemmingsregeling waarbij de bestaande weg en aangrenzende parkeerplaatsen worden meegenomen. Woonwagencentrum 26R wordt beter bereikbaar voor bestemmingsverkeer en hulpdiensten. Hiertoe draagt voorliggend plan bij aan de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van het woonwagencentrum. Nader onderzoek naar de verkeersafwikkeling als gevolg van dit plan wordt niet nodig geacht.

5.3.3 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een verbetering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg. De bestemmingswijziging leidt niet tot een toename van het aantal verkeersbewegingen, waardoor geen knelpunt in de verkeersafwikkeling ontstaat. De aanleg van een ontsluitingsweg behoeft geen parkeervoorzieningen. De bestaande parkeerplaatsen grenzend aan het tracé worden conform de feitelijke situatie opgenomen in de bestemming ‘Verkeer-Verblijfsgebied’. Derhalve bestaan er geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

5.4 Bedrijven en milieuzonering

5.4.1 Kader

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

(versie 2009) zijn deze richtafstanden opgenomen. Van deze richtafstanden kan gemotiveerd worden afgeweken.

5.4.2 Onderzoek

Voorliggend plan voorziet in een actueel juridisch-planologisch kader voor het bestaande tracé en de aangrenzende parkeerplaatsen ten behoeve van de ontsluiting van woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg. De ontwikkeling is niet aan te merken als bedrijfsmatige functie en vormt geen gevoelige functie voor omliggende bedrijven. Het aspect bedrijven en milieuzonering is derhalve niet relevant voor voorgenomen ontwikkeling.

5.4.3 Conclusie

Het aspect Bedrijven en Milieuzonering vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

5.5 Externe veiligheid

5.5.1 Kader

Externe veiligheid richt zich op het beheersen van activiteiten die een risico voor de omgeving kunnen opleveren, zoals milieurisico's, transportrisico's en risico's die kunnen optreden bij de productie, het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen in inrichtingen. Bij de (her)inrichting van een gebied bepaalt de externe veiligheidssituatie mede de ruimtelijke (on)mogelijkheden.

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gelezen in samenhang met de regels omtrent externe veiligheid moet worden onderzocht of er sprake is van aanwezigheid van risicobronnen in de nabijheid van de locatie waarop het Wro besluit betrekking heeft en dienen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR), en de eventuele toename hiervan, berekend te worden.

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas. De normstelling heeft de status van een grenswaarde die niet overschreden mag worden. Voor kwetsbare objecten wordt in zowel bestaande als nieuwe situaties het niveau van 10^{-6} per jaar als grenswaarde gehanteerd. Nieuwe beperkt kwetsbare objecten zijn alleen toegestaan onder een gewichtige motivering. Bestaande beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de PR 10^{-6} contour.

Het GR kan worden beschouwd als de maat van maatschappelijke ontwrichting in geval van een calamiteit (en drukt dus de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal 10 personen overlijdt als rechtstreeks gevolg van een calamiteit). De normstelling heeft de status van een oriënterende waarde. Deze waarde is geen vastgestelde wettelijke norm. Desondanks hebben overheden en betrokken private instellingen een inspanningsverplichting om te voldoen aan deze oriënterende waarde en dient een toename van het GR bestuurlijk te worden verantwoord.

Besluit externe veiligheid inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) uit 2004 legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, LPG-tankstations en spoorwegemplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij (beperkt) kwetsbare objecten waaronder

woningen, ziekenhuizen, scholen, winkels, horecagelegenheden en sporthallen. Hierdoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken.

Het besluit verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening te houden. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen over wegen, water en spoor

Op 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. In het Bevt staan regels voor de ruimtelijke inrichting rond wegen, waterwegen en spoorwegen met vervoer van gevaarlijke stoffen.

Het Bevt hanteert een vaste grens van 200 meter, vanaf de buitenrand van de transportroute, waarbuiten in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Buiten de 200 meter is een verantwoording niet noodzakelijk. Wel geldt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen die nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk maken buiten de 200 m dient in de toelichting aandacht moet worden gegeven aan de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid voor zover het binnen het invloedsgebied van de transportroute is gelegen.

Ten aanzien van de verantwoordingsplicht groepsrisico wordt, net als bij het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), onderscheid gemaakt tussen een volledige verantwoording en een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

Een volledige verantwoording kan bovendien achterwege blijven indien kan worden aangetoond dat:

- a. het groepsrisico, niet hoger is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico, of;
- b. het groepsrisico, gelet op de redelijkerwijs te verwachten verandering van de dichtheid van personen, met niet meer dan 10% toeneemt en;
- c. de oriëntatiewaarde, gelet op de dichtheid van personen, niet wordt overschreden.
- d. Indien sprake is van een volledige verantwoording dienen maatregelen ter beperking van het GR, alternatieve ruimtelijke ontwikkelingen met een lager GR en mogelijkheden en voorgenomen maatregelen ter beperking van de omvang van een calamiteit te worden overwogen. Een beperkte verantwoording houdt wel rekening met de effecten van een calamiteit en vindt alleen plaats als het plangebied binnen het invloedsgebied (effectgebied) van transportassen is gelegen.

In het Bevt zijn tevens plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Een PAG is een zone, waarbinnen een aanvullende verantwoording noodzakelijk is met betrekking tot het al dan niet nemen maatregelen om de effecten van een plasbrand te beperken en de zelfredzaamheid van personen.

Regelgeving transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Daarmee zijn nieuwe kwetsbare objecten binnen de PR 10-6 contour niet toegestaan. Ook is vastgesteld dat wanneer binnen het invloedsgebied van een buisleiding een ruimtelijk besluit wordt genomen, de verantwoordingsplicht van toepassing is.

Het Bevb gaat uit van een belemmerde strook van 4 of 5 meter, afhankelijk van de werkdruk. Voor deze strook geldt een bouwverbod en een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden. Net als bij het Bevi worden de risicoafstanden en rekenmethodiek die volgen uit het Bevb opgenomen in een regeling, de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb).

5.5.2 Onderzoek

Voorliggend plan voorziet in een actueel juridisch-planologisch kader voor het bestaande tracé ten behoeve van de ontsluiting van woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg. Hiermee wordt de veiligheid van het woonwagencentrum, en specifiek woonwagen 26R, vergroot. De ontwikkeling is niet aan te merken als (beperkt) kwetsbaar object. Het tracé is geen route voor gevaarlijke stoffen en vormt derhalve geen relevante risicobron in het kader van Externe Veiligheid. Nader onderzoek is niet benodigd.

5.5.3 Conclusie

In onderhavige paragraaf is gemotiveerd dat op basis van de omvang van de ontwikkeling en de afstand tot de verschillende risicobronnen het groepsrisico ter hoogte van het plangebied niet zal toenemen. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

5.6 Leidingen

Naast de hiervoor beschreven milieuaspecten kunnen er nog andere belemmeringen in of nabij het plangebied aanwezig zijn die van invloed kunnen zijn op de planvorming. Het gaat bijvoorbeeld om de aanwezigheid van straalpaden, planologisch relevante kabels en leidingen (zoals waterleidingen of rioleringsleidingen), beschermingszones en dergelijke.

In of in de directe nabijheid van het plangebied zijn geen leidingen of andere belemmeringen aanwezig die een planologische bescherming behoeven, of die de planuitvoering in de weg staan.

5.7 Geluidhinder

5.7.1 Kader

Wegverkeerslawaaï

Behalve langs 30 km/uur-wegen en woonerven bevindt zich overeenkomstig artikel 74 Wet geluidhinder (Wgh) aan weerszijden van een weg een zone waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Voordat nieuwe woningen binnen deze zone kunnen worden geprojecteerd dient te worden onderzocht of aan de grenswaarden van de Wgh wordt voldaan. De zonebreedte is afhankelijk van het aantal rijstroken en van de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk gebied).

In het geval een nieuwe woning wordt gerealiseerd binnen de onderzoekszone van een weg, dan mag de geluidbelasting niet meer bedragen dan de voorkeurswaarde. Indien de geluidbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde moeten er maatregelen worden getroffen om hieraan alsnog te kunnen voldoen. Blijkt dat niet mogelijk te zijn of op zwaarwegende bezwaren te stuiten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard dan is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Moerdijk (college van Moerdijk) bevoegd tot het vaststellen van hogere waarden.

In onderstaande tabel is aangegeven wat de voorkeurswaarde en de maximale ontheffingswaarde is voor nieuwe woningen in stedelijk en buitenstedelijk gebied vanwege wegverkeerslawaaï.

	Voorkeurswaarde	Maximale ontheffingswaarde
Woningen in stedelijk gebied	48 dB (art. 82, lid 1 Wgh)	63 dB (art. 83, lid 2 Wgh)
Woningen in buitenstedelijk gebied	48 dB (art. 82, lid 1 Wgh)	53 dB (art. 83, lid 1 Wgh)

Tabel: Grenswaarden wegverkeerslawaaï.

5.7.2 Onderzoek en conclusie

Voorliggend plan voorziet in een actueel juridisch-planologisch kader voor het bestaande tracé ten behoeve van de ontsluiting van woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg. De ontwikkeling betreft een 30 km/u weg en behoeft daardoor geen toetsing aan de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan worden gesteld dat het tracé is aangelegd ten behoeve van bestemmingsverkeer (woonwagen 26R), en dus geen noemenswaardige geluidsbelasting zal genereren. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt gerespecteerd.

5.8 Luchtkwaliteit

5.8.1 Kader

Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt uitgevoerd op grond van hoofdstuk 5, titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer. De titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' is beter bekend als de Wet luchtkwaliteit.

De kern van de Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is een bundeling maatregelen op regionaal, nationaal en internationaal niveau die de luchtkwaliteit verbeteren en waarin alle ruimtelijke ontwikkelingen/projecten zijn opgenomen die de luchtkwaliteit in belangrijke mate verslechteren.

Het doel van de NSL is om overal in Nederland te voldoen aan de Europese normen voor de luchtverontreinigende stoffen. Voor wegverkeer zijn stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (PM₁₀) en zeer fijn stof (PM_{2,5}) de belangrijkste stoffen. De in de Wet luchtkwaliteit gestelde norm voor NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde grenswaarde is voor beide stoffen 40 µg/m³. Daarnaast mag de PM₁₀ 24 uurgemiddelde grenswaarde van 50 µg/m³ maximaal 35 keer per jaar worden overschreden. De jaargemiddelde grenswaarde voor zeer fijnstof (PM_{2,5}) bedraagt 25 µg/m³. Met het van kracht worden van het NSL zijn de tijdstippen waarop moet worden voldaan aan de jaargemiddelde grenswaarden NO₂ en PM₁₀ aangepast. Voor PM₁₀ is dat 11 juni 2011 en 1 januari 2015 voor NO₂. De grenswaarde voor PM_{2,5} is vanaf 1 januari 2015 van toepassing.

Naast de introductie van het NSL is het begrip 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) een belangrijk onderdeel van de Wet luchtkwaliteit. Een project draagt NIBM bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m³. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen.

Een ruimtelijke ontwikkeling vindt volgens de Wet luchtkwaliteit doorgang als ten minste aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- de ontwikkeling is opgenomen in het NSL;
- de ontwikkeling aangemerkt wordt als een NIBM-project;
- de gestelde grenswaarden in bijlage 2 van de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden;
- projectsaldering kan worden toegepast.

Voor zover de ruimtelijke ontwikkeling is opgenomen in het NSL of de ontwikkeling kan worden aangemerkt als NIBM-project is toetsing aan de grenswaarden van de Wet luchtkwaliteit niet nodig.

5.8.2 Onderzoek

Een project draagt niet in betekende mate (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit als de NO₂ en PM₁₀ jaargemiddelde concentraties niet meer toenemen dan 1,2 µg/m³. In dat geval is de ontwikkeling als NIBM te beschouwen. In de regeling NIBM is aangegeven dat een woningbouwlocatie met maximaal 1.500 woningen aan één ontsluitingsweg is aan te merken als een ontwikkeling die niet in betekende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

De ontwikkeling van één ontsluitingsweg ten behoeve van het woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg, en in de praktijk slechts woonwagen 26R, valt dan ook ruim binnen de NIBM-regeling. Onderzoek op grond van de Wet luchtkwaliteit is niet noodzakelijk.

5.8.3 Conclusie

De toegestane ontwikkelingsmogelijkheid in het bestemmingsplan "Veegplan Kernen 2019" past binnen de cijfermatige kwantificatie zoals genoemd in de regeling NIBM. Daardoor is toetsing aan de normen van de Wet luchtkwaliteit niet nodig. Kortom, het aspect luchtkwaliteit levert geen belemmeringen op voor het voorliggende bestemmingsplan (artikel 5.16, lid 1 aanhef en onder c Wm).

5.9 Archeologie en cultuurhistorie

5.9.1 Kader

Erfgoedwet

De Erfgoedwet van 1 juli 2016 bundelt de voorgaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien is aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals deze in de oude wetten en regelingen gold, blijft gehandhaafd. Het behoud en beheer van het Nederlandse erfgoed was geregeld in zes verschillende wetten en een regeling, waarin roerend, onroerend en archeologisch erfgoed allemaal hun eigen specifieke definities, procedures en beschermingsmaatregelen hadden.

In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. Overbodige regels zijn geschrapt en de verantwoordelijkheid voor de bescherming van het cultureel erfgoed ligt waar mogelijk bij het erfgoedveld zelf. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die in 2021 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2021. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten

Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Brabant

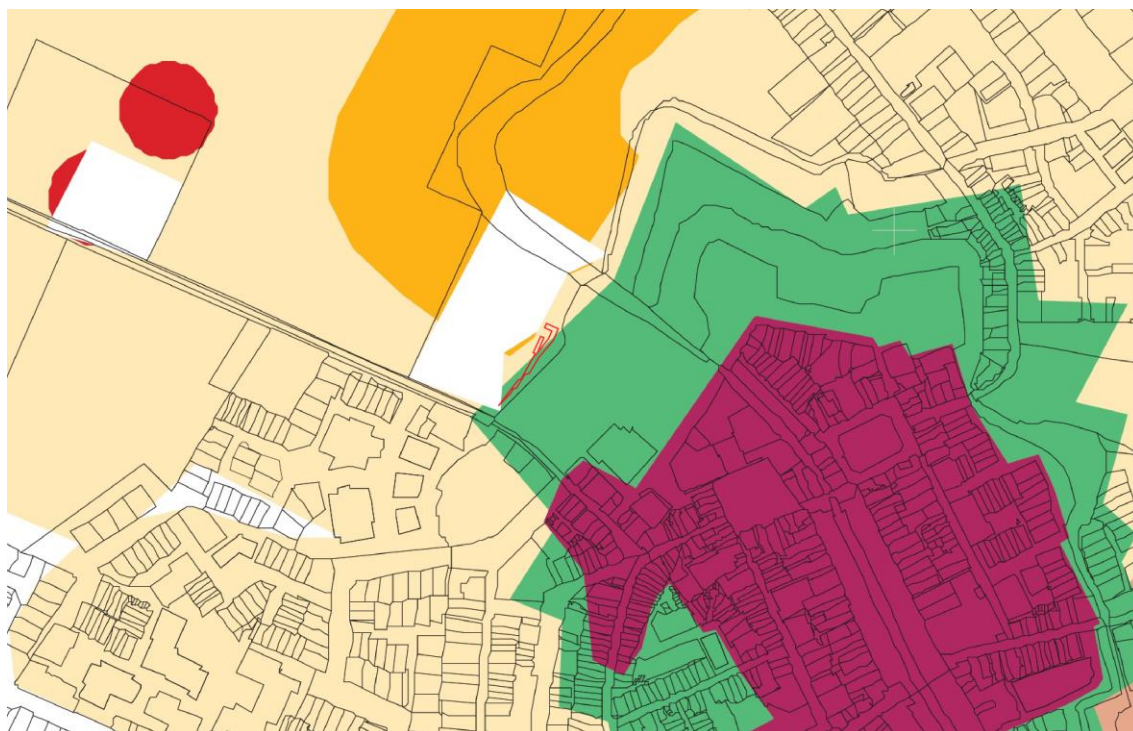
De cultuurhistorische waardenkaart (CHW-kaart) van de provincie Noord-Brabant laat zien welke cultuurhistorische interessante en waardevolle patronen en objecten zich in het plangebied bevinden. Elke tijdperiode heeft haar weerslag gehad op de vorming van de gebouwde omgeving. Lijnen, punten en vlakken uit het verleden zijn soms nog afleesbaar in het huidige (dorps)landschap. De CHW-kaart brengt deze cultuurhistorische waardevolle patronen en objecten in beeld.

Met de Cultuurhistorische Waardenkaart wil de provincie Noord-Brabant een 'handvat' bieden voor het inpassen van cultuurhistorische waardevolle elementen binnen de ruimtelijke ordening. Het uitgangspunt is niet het bewaren van 'monumenten', maar het inpassen van cultuurhistorisch waardevolle elementen in het landschap.

5.9.2 Onderzoek

Archeologie

De Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro) verlangen van gemeenten dat zij archeologische waarden volwaardig meewegen in de ruimtelijke planvorming. Voordeel is dat de gemeenten zelf een afweging kunnen maken ten aanzien van de gebieden die onderzoeksplichtig zijn, en welke vrijstellingsregimes gehanteerd worden. Daarbij past een eigen archeologiebeleid, met als basis een archeologische waarden- en verwachtingenkaart en een beleidskaart.



Legenda	Archeologisch Beleidsadviesgebied	Archeologisch Beleid
	Archeologisch beleidsadviesgebied 1.+ 2.	Altijd een archeologische onderzoeksplicht vanaf een minimum diepte van 30 cm.
	Archeologisch beleidsadviesgebied 3.	Een archeologische onderzoeksplicht bij bodemverstoring met een minimum oppervlakte van 50 m ² en een verstoringsdiepte van 30 cm.
	Archeologisch beleidsadviesgebied 4.	Een archeologische onderzoeksplicht bij bodemverstoring met een minimum oppervlakte van 90 m ² en een verstoringsdiepte van 30 cm.
	Archeologisch beleidsadviesgebied 5.	Een archeologische onderzoeksplicht bij bodemverstoring met een minimum oppervlakte van 100 m ² en een verstoringsdiepte van 50 cm.
	Archeologisch beleidsadviesgebied 6.	Een archeologische onderzoeksplicht bij bodemverstoring met een minimum oppervlakte van 250 m ² en een verstoringsdiepte van 50 cm.
	Archeologisch beleidsadviesgebied 7.	Een archeologische onderzoeksplicht bij bodemverstoring met een minimum oppervlakte van 250 m ² en een verstoringsdiepte van 200 cm.
	Archeologisch beleidsadviesgebied 8.	Een archeologische onderzoeksplicht bij bodemverstoring met een minimum oppervlakte van 10.000 m ² en een verstoringsdiepte van 50 cm.
	Archeologisch beleidsadviesgebied 9.	Geen archeologische onderzoeksplicht.

Afbeelding 5.4: archeologische waarden- en verwachtingskaart gemeente Moerdijk (ligging plangebied is rood omkaderd)

De Archeologische waarden- en verwachtingskaart geeft een gedetailleerd overzicht van de aanwezige archeologische waarden en de archeologische verwachtingen in de gemeente Moerdijk (zie afbeelding 5.4). Deze kaart biedt bovendien een goede kapstok om de kennis over de rijke geschiedenis van de gemeente bij een breed publiek onder de aandacht te brengen. De kaart vormt de basis voor de beleidsadvieskaart. Deze beleidsadvieskaart geeft een vertaling van de archeologische waarden en verwachtingen naar beleidsmaatregelen.

Op grond van het wegtracé gelden volgens de archeologische beleidskaart drie archeologische verwachtingswaarden, namelijk archeologisch beleidsgebied 4, 8 en 9. Voor gronden ter plaatse van het archeologisch beleidsgebied 4 geldt een archeologische onderzoeksplicht bij bodemverstoring met een minimum oppervlakte van 80 m² en een verstoringsdiepte van 30 cm. De minimum oppervlakte van 80 m² wordt met de uitbreiding van het bestaande tracé niet overschreden. In het voorgaande bestemmingsplan 'Kern Klundert' zijn de gronden voorzien van de archeologische dubbelbestemming 'waarde – archeologie 4'.

Voor gronden gelegen binnen archeologisch beleidsadviesgebied 8 geldt een archeologische onderzoeksplicht bij bodemverstoring met een minimum oppervlakte van 10.000 m² en een verstoringsdiepte van 200 cm. Voorliggend plan maakt op een klein deel van de betreffende gronden een weg mogelijk. Het betreft een oppervlakte ruim binnen de gestelde kaders van de onderzoeksplicht. Nader onderzoek is niet benodigd. De gronden zijn in het voorgaande bestemmingsplan 'Woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg' niet voorzien van een archeologische dubbelbestemming.

Voor het merendeel van de gronden ter plaatse geldt archeologisch beleidsadviesgebied 9. Hier geldt alleen een onderzoeksplicht bij MER-plichtige activiteiten. Zoals blijkt uit paragraaf 5.2 is de voorliggende ontwikkeling niet MER-plichtig. De kans op het aantreffen van een intacte archeologische vindplaats wordt op basis van de beleidskaart zeer klein geacht. Het uitvoeren van een nader archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk.

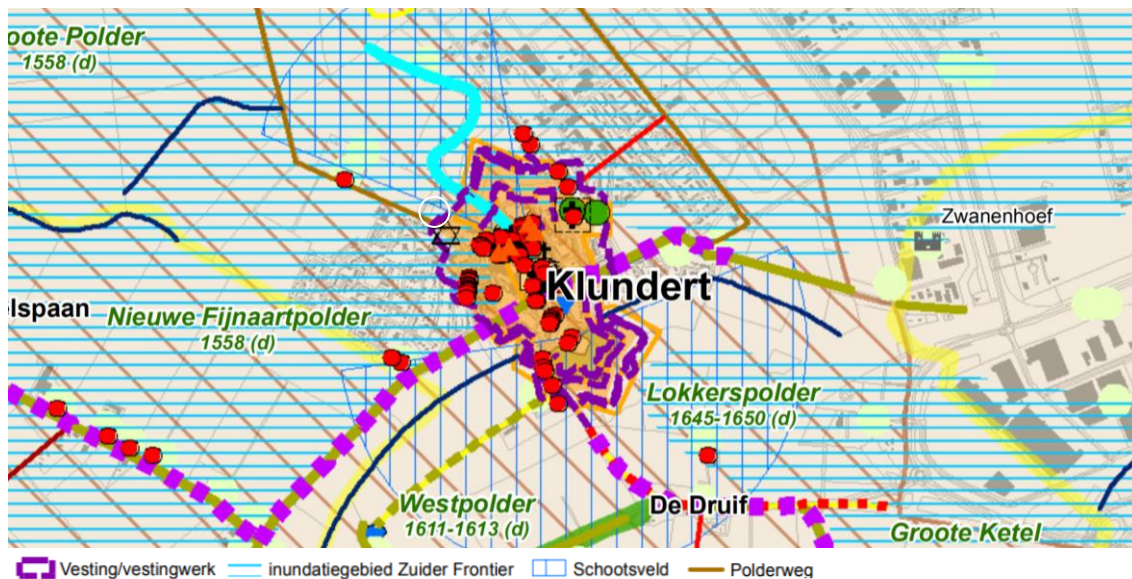
Voor gronden waar de ontwikkeling van een weg is voorzien ter plaatse van archeologisch beleidsgebied 4 is in het voorgaande plan, dat blijft gelden, een dubbelbestemming 'waarde – archeologie 4' opgenomen. Voor de overige gronden is, in overeenstemming met het voorgaande bestemmingsplan, geen beschermende regeling inzake 'archeologie' opgenomen.

Cultuurhistorie

De gemeente Moerdijk heeft zelf een cultuurhistoriekaart samengesteld (zie afbeelding 5.5). De cultuurhistoriekaart brengt het erfgoed van de gemeente Moerdijk in beeld en geeft een overzicht van het bovengronds cultuurhistorisch erfgoed, bouwkundige objecten en landschappelijke gebieden met cultuurhistorische waarde. De waarden zoals benoemd in de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) van de provincie zijn integraal opgenomen in de cultuurhistoriekaart.

Vestingwerken

Klundert werd rond circa 1581-1583 op aandringen van Willem van Oranje een vestingstadje. In 1586-1588 werd de eerste omwalling al vervangen door verdedigingswerken die Adriaan Antonisz had ontworpen. Klundert werd verder versterkt tussen 1600-1650. Er werden daarbij in totaal zeven bastions, twee redouten, twee ravelijnen, een voorwal en een voorgracht aangelegd. De vesting werd in 1809 opgeheven nadat sinds 1750 het verval volgde. De vestingwerken aan de noord- en de zuidkant zijn goed bewaard gebleven. Tussen 1931 en 1979 is de omwalling gerestaureerd. De restauratie van de Suykerbergh vond in 1948 plaats.



Afbeelding 5.5: uitsnede cultuurhistoriekaart gemeente Moerdijk (de globale ligging van het plangebied is wit omcirkeld)

Ter plaatse van het tracé op de Blauwe Hoefsweg zijn diverse cultuurhistorisch waardevolle elementen en -landschappen benoemd.

Zeekleigebied

De omgeving van Klundert is aangemerkt als cultuurhistorisch waardevol zeekleigebied. Het zeekleigebied kenmerkt zich door een rijkgeschakeerd, open polderlandschap en maakt deel uit het Zuidwest-Nederlandse deltagebied waarbij de bodem uit zeeklei bestaat. De omgang met het water alsmede de strijd met de zee zijn hierin nog goed af te lezen. Kenmerkende elementen zijn het patroon van dijken, krekens en de onbedijkte polders. Het is van belang om dit open polderlandschap te behouden. Op enkele grote ontwikkelingen na is het open karakter van het zeekleigebied behouden gebleven. Voorkomen dient te worden dat nieuwe ontwikkelingen het open karakter van het gebied verder onder druk zetten. Woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg grenst aan het schootsveld ten noorden van de kern. Dit schootsveld is voorzien van een agrarische bestemming, waarbinnen de bouwmogelijkheden zeer beperkt zijn. Derhalve wordt het open karakter voldoende gewaarborgd. Het schootsveld is tevens voorzien van de aanduiding 'Waarde – Cultuurhistorie'.

Zuiderwaterlinie

De regio kenmerkt zich door een militaire geschiedenis waarbij Klundert als vestingstad is neergezet vanwege de strategische ligging aan de zuidelijke grens van Holland. Een belangrijk,

cultuurhistorisch waardevol landschap betreft de Zuiderwaterlinie waarvan Klundert met haar vestingwerken onderdeel van uitmaakt. De categorie vestingwerken heeft betrekking op de lijnvormige verdedigingswerken die al dan niet onderdeel uitmaken van een vesting. Daarbij gaat het om (het samenstel van) wallen, bastions, contra-escarpes en retranchementen. De cultuurhistorische kaart geeft de schootsvelden weer, welke nog in zeer hoge mate vrij zijn van permanente bebouwing. Onder een 'schootsveld' worden de terreinen rond een fort, vesting, of delen daarvan verstaan, die effectief met wapens konden worden bestreken en derhalve moesten worden vrijgehouden van (permanente) bebouwing.

Zoals reeds vermeld worden de vestingwerken, inclusief het daarbij behorende schootsveld (voor zover binnen het plangebied gelegen), voorzien van de dubbelbestemming 'waarde – Cultuurhistorie'. Ter plaatse van deze dubbelbestemming zijn de gronden primair bestemd voor het behoud en herstel van cultuurhistorische waarden, waaronder in ieder geval het open karakter van het schootsveld. Tevens is er een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Voorliggend plan maakt de legalisatie van een ontsluitingsweg aan de noordzijde van woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg mogelijk. Een deel van het tracé is gelegen op gronden waar het behoud en herstel van cultuurhistorische waarden dient te worden geborgd. De aanleg van de ontsluitingsweg doet geen afbreuk aan de openheid van het landschap. Er worden geen bouw mogelijkheden toegevoegd. Derhalve leidt de voorgenomen ontwikkeling niet tot een aantasting van de bestaande cultuurhistorische waarden. De aanduiding 'waarde – Cultuurhistorie' is niet van toepassing op de nieuwe verkeersbestemming. Deze aanduiding zal daarom komen te vervallen.

5.9.3 Conclusie

Ten behoeve van de bescherming van de archeologische waarden ter plaatse van het plangebied is een dubbelbestemming "Waarde – Archeologie 4" opgenomen in de regels van voorliggend bestemmingsplan. Het aspect archeologie leidt niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan. De beoogde ontwikkeling leidt evenmin tot een aantasting van de thans aanwezige cultuurhistorische waarden. De aanduiding 'waarde – Cultuurhistorie' komt te vervallen. Derhalve gelden er ook vanuit het aspect cultuurhistorie geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

5.10 Bodem

5.10.1 Kader

Wet bodembescherming

Als sprake is van ernstige bodemverontreiniging dan is de Wet bodembescherming (Wbb) van kracht. Het doel van de Wbb is in de eerste plaats het beschermen van de (land- of water-) bodem zodat deze kan worden benut door mens, dier en plant, nu en in de toekomst.

Onderzocht moet worden of de bodem verontreinigd is en wat voor gevolgen een eventuele bodemverontreiniging heeft voor de uitvoerbaarheid van het plan. Ontwikkelingen kunnen pas plaatsvinden als de bodem, waarop deze ontwikkelingen gaan plaatsvinden, geschikt is of geschikt is gemaakt voor het beoogde doel.

5.10.2 Onderzoek

In de huidige situatie is het gebied groen ingericht. Voorliggend plan voorziet in een bestemmingswijziging naar 'Verkeer-Verblijfsgebied', waarbij de gronden ter plaatse worden verhard ten behoeve van de nieuwe ontsluitingsweg. De ontwikkeling betreft geen wijziging naar een 'gevoelige(re)' bestemming met het oog op de bodemkwaliteit. Het uitvoeren van een nader bodemonderzoek is derhalve niet noodzakelijk.

5.10.3 Conclusie

Gelet op het uitgevoerde onderzoek leidt het aspect bodem niet tot belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

5.11 Ecologie

5.11.1 Kader

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Met de Wnb zijn de verantwoordelijkheden voor het beleidsveld natuur overgedragen van het Rijk aan provinciale staten en gedeputeerde staten. De provincies hebben daarom via een verordening aanvullende regels vastgelegd voor de onderdelen faunabeleid, houtopstanden, tegemoetkoming faunaschade, soortenbeleid en Natura 2000. Tevens worden diverse vrijstellingen verleend in deze verordening. Daarnaast heeft de provincie Noord-Brabant regelgeving omtrent natuur vastgelegd in haar Verordening Ruimte, onder meer ten aanzien van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Soortenbescherming

In de Wnb worden drie beschermingsregimes onderscheiden voor beschermde soorten:

1. het beschermingsregime Vogelrichtlijn;
2. het beschermingsregime Habitatrichtlijn.
3. het beschermingsregime Andere Soorten.

De provincies kunnen voor beschermingsregime Andere Soorten een algemene ontheffing verlenen voor onder meer ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

Natura 2000

De Wnb ziet op de bescherming van Natura 2000-gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden). Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen door de Nbw beschermde natuurgebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn (door 'externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden (strengere) restricties. Voor activiteiten of projecten die schadelijk zijn voor de beschermde natuur geldt een vergunningplicht. Middels een 'habitattoets' dient te worden onderzocht of een activiteit (significante) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor Natura 2000-gebieden veroorzaakt. De uitkomsten van de habitattoets dienen te worden beoordeeld door het bevoegd gezag.

5.11.2 Onderzoek

Huidige situatie

In de huidige situatie zijn de gronden ter plaatse van het tracé op woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg deels bestemd als 'Groen', 'Groen-1' en is de gebiedsaanduiding 'overige zone – ecologie' opgenomen. De bestemming van de gronden ter plaatse van de nieuwe weg zijn middels voorliggend veegplan gewijzigd naar 'Verkeer-Verblijfsgebied'. Met de bestemmingswijziging wordt de weg gelegaliseerd. Hierdoor hebben de betreffende gronden niet langer een ecologische waarde. De aanduiding ten behoeve van ecologie is hierdoor komen te vervallen.

De bestemmingswijziging behoeft aanvullend onderzoek om te kijken of negatieve effecten optreden in het kader van de Wnb. In het kader van de aanleg van de ontsluitingsweg in het bestemmingsplan 'Veegplan Kernen 2019', is daarom een ecologisch onderzoek² uitgevoerd. De belangrijkste resultaten worden hieronder weergegeven, de volledige rapportage is als bijlage 1 bij de toelichting gevoegd.

Soortenbescherming

Vleermuizen

De aanwezigheid van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen in of op de grenzen van het plangebied kan uitgesloten worden. Er bevinden zich geen bomen in het plangebied met holtes. Wel zijn er twee bomen buiten het plangebied aanwezig die geschikt zijn als verblijfplaats voor vleermuizen. Als deze bomen in een later stadium gekapt dienen te worden dient dit onder ecologische begeleiding te gebeuren.

Het plangebied kan gebruikt worden als foerageergebied voor vleermuizen. Het gaat hier echter niet om essentieel foerageergebied; in de directe omgeving zijn voldoende geschikte foerageergebieden aanwezig. Nadelige effecten op foerageergebied van vleermuizen kunnen daarom uitgesloten worden.

In of op de grenzen van het plangebied zijn geen essentiële vliegroutes aanwezig vanwege het ontbreken van lijnvormige elementen. Nadelige effecten op vliegroutes van vleermuizen kunnen daarom uitgesloten worden. Vanuit de Wet natuurbescherming bestaan er daarom geen verdere verplichtingen ten aanzien van deze soortgroep.

Grondgebonden zoogdieren

Er zijn geen holtes in de bomen aanwezig die geschikt zijn als verblijfplaats voor de Steenmarter (*Martes foina*). Hierdoor kan de aanwezigheid van de Steenmarter uitgesloten worden en treden er geen negatieve effecten op voor de Steenmarter. Vanuit de Wet natuurbescherming bestaan er daarom geen verdere verplichtingen ten aanzien van deze soortgroep.

Vogels met een vaste verblijfplaats

In en in de directe omgeving van het plangebied zijn geen jaarrond beschermde verblijfplaatsen van vogels aangetroffen. Daarnaast maakt het plangebied geen deel uit van de functionele leefomgeving van een vogelsoort met een vaste verblijfplaats; in de directe omgeving is voldoende alternatief leefgebied aanwezig. Hierdoor zijn effecten op vogels met een vaste

² Quicksan flora en fauna, Natuur-Wetenschappelijk Centrum, projectnummer: P18-170/W1562, d.d. november 2018

verblijfplaats uit te sluiten. Vanuit de Wet natuurbescherming bestaan er daarom geen verdere verplichtingen ten aanzien van deze soortgroep.

Broedvogels

Omdat de werkzaamheden al begonnen zijn is te verwachten dat de werkzaamheden voor het broedseizoen afgerond zijn. Als dit niet het geval is wordt er aangeraden om versturende werkzaamheden zoals kap- en rooiwerkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. Indien dit niet mogelijk is, dient voorafgaand door een ecologisch deskundige bepaald te worden of er sprake is van broedgevallen binnen of in de directe omgeving van het plangebied. Wanneer er broedgevallen binnen de invloedsfeer van de werkzaamheden worden vastgesteld en er sprake zal zijn van vernietiging of verstoring met een wezenlijke invloed, kunnen de werkzaamheden pas verder gaan wanneer de jonge vogels het nest hebben verlaten. Of dit aan de orde is, kan pas vastgesteld worden na een nieuwe inspectie vlak voorafgaand aan de werkzaamheden en wanneer de planning van de werkzaamheden bekend is.

Zorgplicht

Tenslotte geldt voor alle plant- en diersoorten (ook de onbeschermden) de zorgplicht. Deze houdt in dat mogelijke nadelige gevolgen voor planten en dieren, voor zover redelijk, zoveel mogelijk vermeden moeten worden. Manieren om aan de zorgplicht te voldoen zijn bijvoorbeeld:

- Er wordt gelegenheid gegeven aan amfibieën en grondgebonden zoogdieren, die tijdens de werkzaamheden worden gevonden, te vluchten of zich te verplaatsen naar een schuilplaats buiten het bereik van de werkzaamheden. Dit gebeurt door onder andere vegetatie of bodemmateriaal (takken, stronken, steenhopen) gefaseerd te verwijderen;
- in verband met verstoring van aanwezige dieren worden de werkzaamheden zoveel mogelijk overdag uitgevoerd.

Tijdens de bouwfase moet daarnaast rekening gehouden worden met de kans op vestiging door (beschermden) pionierssoorten, de Kleine plevier (*Charadrius dubius*) en de Oeverwaluw (*Riparia riparia*). De volgende maatregelen worden getroffen:

- Er wordt voorkomen dat in de broedtijd van de Oeverwaluw steilwanden in zand-lichamen op het bouwterrein aanwezig zijn. Mocht er toch sprake zijn van broedgevallen, dan wordt met de werkzaamheden gewacht totdat nestholtes niet meer in gebruik zijn;
- Voorbelast terrein kan aantrekkelijk zijn voor een soort als de Kleine plevier. Plaatsing van vlaggetjes kan het terrein minder aantrekkelijk maken. Als er sprake is van een broedgeval, dan wordt met de werkzaamheden gewacht totdat eieren uitgekomen zijn;

Gebiedsbescherming

Het plangebied bevindt zich op 1,6 km afstand van het Natura 2000-gebied 'Hollands Diep'. Er worden geen significant nadelige effecten verwacht op de habitattypen en instandhoudingsdoelstellingen van dit Natura 2000-gebied als gevolg van verstoring door geluid, verstoring door licht en andere storingsfactoren. Daarnaast betreft dit enkel tijdelijke werkzaamheden waardoor een ARIUS-berekening, om de mogelijke toename van de stikstofdepositie te toetsen, niet benodigd is.

Het plangebied is geen onderdeel van bestaand Natuurnetwerk Nederland (NNN). Omdat er, als gevolg van de voorgenomen plannen geen (nadelige) effecten op het NNN verwacht worden, is geen toetsing aan de wet- en regelgeving omtrent het NNN nodig.

Het voorliggende bestemmingsplan heeft dan ook geen negatieve invloed op de instandhoudingsdoelstellingen voor de habitats en/of soorten waarvoor de Natura 2000-gebieden in de (wijde) omgeving als zodanig zijn aangewezen.

5.11.3 Conclusie

Vanuit het aspect flora en fauna gelden er geen actuele belemmeringen voor de voorgenomen legalisatie van de weg. Voor alle in het wild levende planten- en diersoorten de zorgplicht in acht te worden genomen.

5.12 Water

5.12.1 Kader

Nationaal Waterplan

Het Rijksbeleid op het gebied van water is vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De waterplannen geven het landelijke, respectievelijk regionale (strategische) waterbeleid weer. Voor het rijk is dit vastgelegd in het Nationaal Waterplan (NWP). Het NWP geeft de hoofdlijnen, principes en richting van het nationale waterbeleid. Het Nationaal Waterplan 2016-2021 is op 10 december 2015 door de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Economische Zaken vastgesteld.

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten tevens een structuurvisie. Het NWP is zelfbindend voor het Rijk. Het Rijk is in Nederland verantwoordelijk voor het hoofd- watersysteem. In het Nationaal Waterplan legt het Rijk onder meer de strategische doelen voor het waterbeheer vast.

Het kabinet speelt proactief in op de verwachte klimaatveranderingen op lange termijn, om overstromingen te voorkomen. Binnen de planperiode gaan realistische maatregelen in uitvoering die een antwoord bieden op de opgaven voor de korte termijn en voldoende mogelijkheden openlaten om op langere termijn verdere stappen te zetten. Het kabinet sluit daarmee aan bij de resultaten van het Deltaprogramma. Met deze handelwijze is Nederland koploper en toonaangevend voorbeeld in de wereld. Met dit Nationaal Waterplan voldoet Nederland aan de Europese eisen die voortvloeien uit de Kaderrichtlijn Water (KRW), de Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR) en de Kaderrichtlijn Mariene Strategie.

Vanuit de verantwoordelijkheid voor het watersysteem verankert het Rijk de volgende principes:

- Integraal waterbeheer. Het kabinet houdt vast aan een integrale aanpak van de wateropgaven, door opgaven op het gebied van waterkwantiteit (waterveiligheid en wateroverlast), waterkwaliteit en gebruik van (zoet)water in natte en droge situaties in samenhang te beschouwen.
- Afwenteling voorkomen. Het kabinet wil voorkomen dat waterkwantiteits- en waterkwaliteitsproblemen worden afgewenteld in de ruimte en de tijd, zoals het afwentelen van bovenstrooms veroorzaakte waterkwaliteitsproblemen op benedenstrooms gelegen wateren. Om afwenteling te voorkomen, maken beheerders onderling afspraken over acceptabele hoeveelheden en de kwaliteit van het te ontvangen water. Om afwenteling te voorkomen gelden ook de tritsen vasthouden-bergen-afvoeren en schoonhouden-scheiden-schoonmaken.

Nationaal Bestuursakkoord Water

In het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) is het kabinetsstandpunt over het waterbeleid in de 21^e eeuw vastgelegd. De hoofddoelstellingen zijn: het waarborgen van het veiligheidsniveau

bij overstromingen en het verminderen van wateroverlast. Daarbij wordt de voorkeur gegeven aan ruimtelijke maatregelen boven technische maatregelen.

In het NBW is ook de watertoets als procesinstrument opgenomen. De watertoets is het proces van vroegtijdig informeren, adviseren en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van dit instrument is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet in beschouwing worden genomen als het gaat om waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Uitvoering van de watertoets betekent in feite dat de gemeente en de waterbeheerder samenwerken bij het uitwerken van ruimtelijke plannen, zodat problemen in het gebied zelf en de omgeving worden voorkomen. De watertoets is sinds 2003 verankerd in de wet- en regelgeving en is hiermee verplicht voor alle ruimtelijke plannen en besluiten.

In 2008 is het NBW geactualiseerd met als doel de watersystemen in 2015 op orde te krijgen, vooral op het gebied van wateroverlast en watertekort.

Kaderrichtlijn water

Op 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) van kracht geworden. De KRW geeft een kader voor de bescherming van de ecologische en chemische kwaliteit van oppervlaktewater en grondwater.

Waterbeheer 21^e eeuw

In september 2000 heeft de commissie Waterbeheer 21^e eeuw (WB21) advies uitgebracht over het toekomstig waterbeheer in Nederland. Belangrijk onderdeel van WB21 is het uitgangspunt van ruimte voor water. Er mag geen afwenteling plaatshebben; berging moet binnen het stroomgebied plaatshebben. Dit betekent onder andere het aanwijzen en instandhouden van waterbergingsgebieden. Daarnaast wordt verdroging bestreden en worden watertekorten verminderd.

Provinciaal Milieu- en Waterplan 2016-2021

Op 18 december 2015 is het Provinciaal Milieu- en Waterplan 2016 - 2021 (PMWP) vastgesteld. Het PMWP staat voor samenwerken aan Brabant waar iedereen prettig woont, werkt en leeft in een veilige en gezonde leefomgeving.

De zorg voor een duurzaam schone en veilige fysieke leefomgeving staat centraal het Provinciaal Milieu- en Waterplan (PMWP). De Agenda van Brabant plaatst provinciaal beleid in dienst van gezondheid, biodiversiteit, sociale ontwikkeling en een innovatieve, duurzame economie. Het Provinciaal Milieuplan 2012-2015 en het Provinciaal Waterplan 2010-2015 gaven hieraan de afgelopen jaren invulling. Het Provinciaal Milieu- en Waterplan 2016-2021 integreert de milieu- en de wateropgave. Het zet de nieuwe koers uit voor de provinciale inzet met betrekking tot water, bodem, lucht en de overige milieuaspecten.

Om met de diverse belangen en milieuaspecten te kunnen omgaan, hanteert de provincie in het waterplan de principes van de people-planet-profit-benadering. Vanuit de sociaal-maatschappelijke invalshoek (people) krijgen veiligheid tegen overstroming, bescherming tegen wateroverlast, een betrouwbare drinkwatervoorziening en goede recreatievoorzieningen aandacht. Vanuit de economische invalshoek (profit) heeft het plan aandacht voor onder meer een goede watervoorziening voor industrie en landbouw en voor het transport over water. Bij de derde invalshoek (planet) wordt uitgegaan van water als voorwaarde voor een gezonde leefomgeving voor mens en natuur. Belangrijke thema's hierbij zijn de verbetering van de

waterkwaliteit, de verdrogingsbestrijding en de meer natuurlijke inrichting van de provinciale watersystemen.

Beleid Waterschap Brabantse Delta

Het waterschap Brabantse Delta is verantwoordelijk voor het waterbeheer in de gemeente. Het waterschap richt zich op een goede uitvoering van de wettelijke taken rondom waterveiligheid, waterkwaliteit en watersysteembeheer. Daarbij houden zij rekening met de toekomstbestendigheid van het watersysteem (met oog voor klimaatadaptatie, innovaties, ruimtelijke ontwikkelingen, toekomstig medegebruik en het tegengaan van verdroging). Het waterschap heeft de grondslag van haar beleid opgenomen in het waterbeheersplan 2016-2021 'Grenzeloos verbindend'.

Daarnaast heeft het waterschap waar nodig nog toegespitst beleid en beleidsregels op de verschillende thema's/speerpunten uit het waterbeheersplan en heeft het waterschap een eigen verordening; De Keur en de legger. De Keur bevat gebods- en verbodsbepalingen met betrekking tot ingrepen die consequenties hebben voor de waterhuishouding en het waterbeheer. 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.

Het waterschap hanteert bij nieuwe ontwikkelingen het principe van waterneutraal bouwen, waarbij gestreefd wordt naar het behoud of herstel van de 'natuurlijke' waterhuishoudkundige situatie. Vanwege dit principe wordt bij uitbreiding van verhard oppervlak voor de omgang met hemelwater uitgegaan van de voorkeursvolgorde infiltreren, bergen, afvoeren. De technische eisen en uitgangspunten voor het ontwerp van watersystemen zijn opgenomen in de 'beleidsregel Afvoer hemelwater door toename en afkoppelen van verhard oppervlak, en de hydrologische uitgangspunten bij de keurregels voor afvoeren van hemelwater'.

Doelstelling Meerlaagsveiligheid Waterschap Brabantse Delta

Het waterschap is continu betrokken bij ruimtelijke ontwikkelingen in hun beheergebied. Meerlaagsveiligheid is voor het waterschap steeds meer een manier om continu te werken aan:

- het reduceren van overstromingsrisico's (kansen en gevolgen)
- het verminderen van kwetsbaarheid
- het leefbaarder maken van de (bedreigde) omgeving

De bedoeling is om bescherming tegen overstromingen en omgaan met overstromingsrisico expliciet bespreekbaar te maken in de ruimtelijke ontwikkeling. Impliciet worden nu risico's geaccepteerd: men denkt dat het veilig is, maar het risico is nooit nul. Door middel van een aanvulling in het toetsen van plannen wil het waterschap nu proberen om (de acceptatie van) deze risico's expliciet te maken.

5.12.2 Onderzoek

Het plan is inhoudelijk getoetst aan verschillende 'waterthema's'. Toetsing aan deze thema's levert de watertoets op.

5.12.3 Bestaande situatie

Situering plangebied

Het voorliggende plangebied ter hoogte van de nieuwe ontsluitingsweg is in de huidige planologische situatie bestemd als groen.. In de feitelijke situatie zijn de weg en parkeerplaatsen verhard. Aan de noord- en oostzijde wordt dit plangebied begrenst door de het agrarisch gebied rond de Aarskreek, en aan de zuid- en westzijde door woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg.

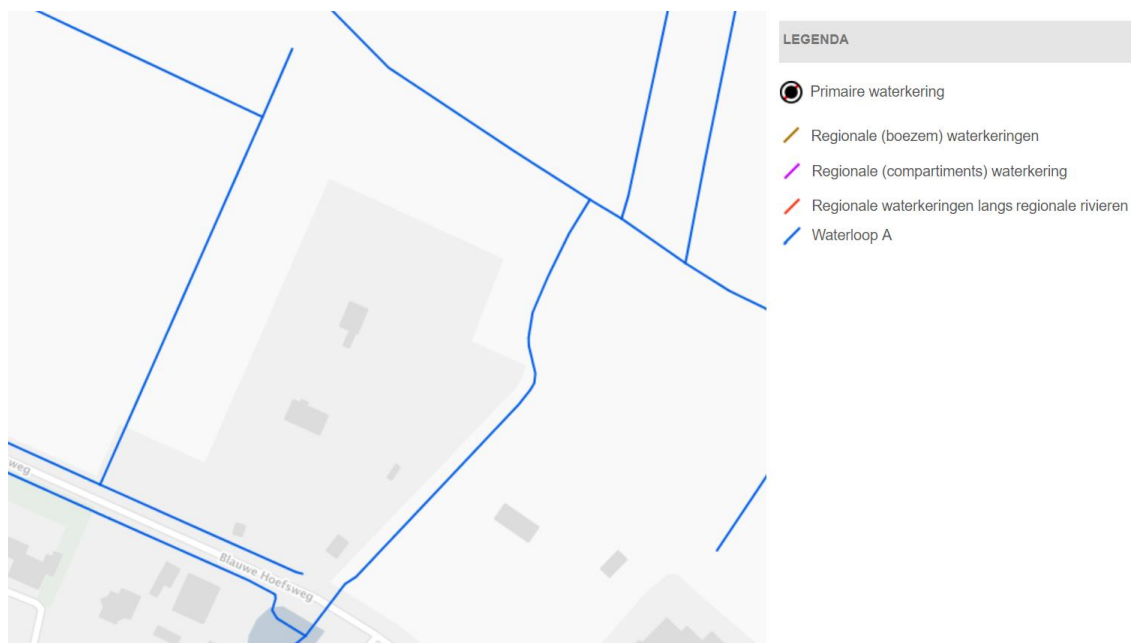
Waterhuishoudkundige situatie

Het waterkwantiteits- en kwaliteitsbeheer wordt ter plaatse van de nieuwe weg gevoerd door Waterschap Brabantse Delta. Het plan ligt binnen het Peilbesluit Moerdijk en betreft het peilgebied Groote Polder en Aalskreek. Peilgebied Groote Polder heeft een zomerpeil van 2,25 m – NAP en een winterpeil van 2,45 m – NAP. Peilgebied Aalskreek heeft een zomer- en winterpeil van 1,35 m – NAP.



Afbeelding 5.6: ligging plangebied ten opzichte van de peilbesluiten Groote Polder en Aalskreek

In de nabijheid van het plangebied zijn watergangen gelegen die in beheer zijn bij het Waterschap Brabantse Delta. (zie afbeelding 5.7). Aan de oostzijde grenst het plangebied aan een categorie A-waterloop. Deze waterloop heeft een tracé dat van zuid naar noord loopt aan de oostzijde van het plangebied. De beschermingszone langs categorie A-wateren zoals bedoeld in de Keur bedraagt aan beide zijden 5 meter vanuit de insteek van het oppervlaktewaterlichaam. De beschermingszone langs categorie A-wateren die zijn voorzien van een verankerde damwand of kademuur bedraagt aan de zijde met de kademuur tot 1 meter vanaf het achterste punt van de verankering, tenzij in de leggetabel anders is bepaald. De afvoer van overtollig water vindt plaats in noordelijke richting, waar het op het Hollandsch Diep wordt uitgeslagen.



Afbeelding 5.7: watergangen rondom het plangebied

De weg ten behoeve van de ontsluiting van woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg ligt deels binnen de beschermingszone van de oostelijk gelegen A-waterloop. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een juridisch-planologische regeling voor de feitelijk bestaande weg en aangrenzende parkeerplaatsen. Het bestemmingsplan maakt geen verdere ontwikkelingen mogelijk. Het wegtracé omvat een zeer beperkt oppervlakte aan verharding, dat is aangesloten op de bestaande wegenstructuur. Er worden geen obstakels mogelijk gemaakt die de beheer- en onderhoudsmogelijkheden van de naastgelegen waterloop kunnen beperken.

Grondwatersysteem

Klundert is gelegen op een bodem van zeeklei. Hydrologisch gezien betreft het westelijk deel van Klundert een intermediair gebied (afwisselend door het jaar kwel of infiltratie). Op basis van de Bodemkaart van Nederland is het plangebied gelegen in de grondwatertrap VI. In onderstaande tabel zijn de Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand (GHG) en de Gemiddeld Laagste Grondwaterstand (GLG) van deze grondwatertrap opgenomen.

Grondwatertrap	GLG (in cm –MV)	GHG (in cm –MV)
VI	80 -120	40-80

Riolering

In de nieuwe situatie is uitsluitend verharding toegepast. Het planvoornemen gaat niet uit van de realisatie van nieuwe standplaatsen en/of bijgebouwen. Dit betekent dat sprake is van hemelwater dat op (vervuilde) terreinverharding valt. Het beleid van het waterschap is om vervuild afvalwater via het riool af te voeren naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie.

Veiligheid

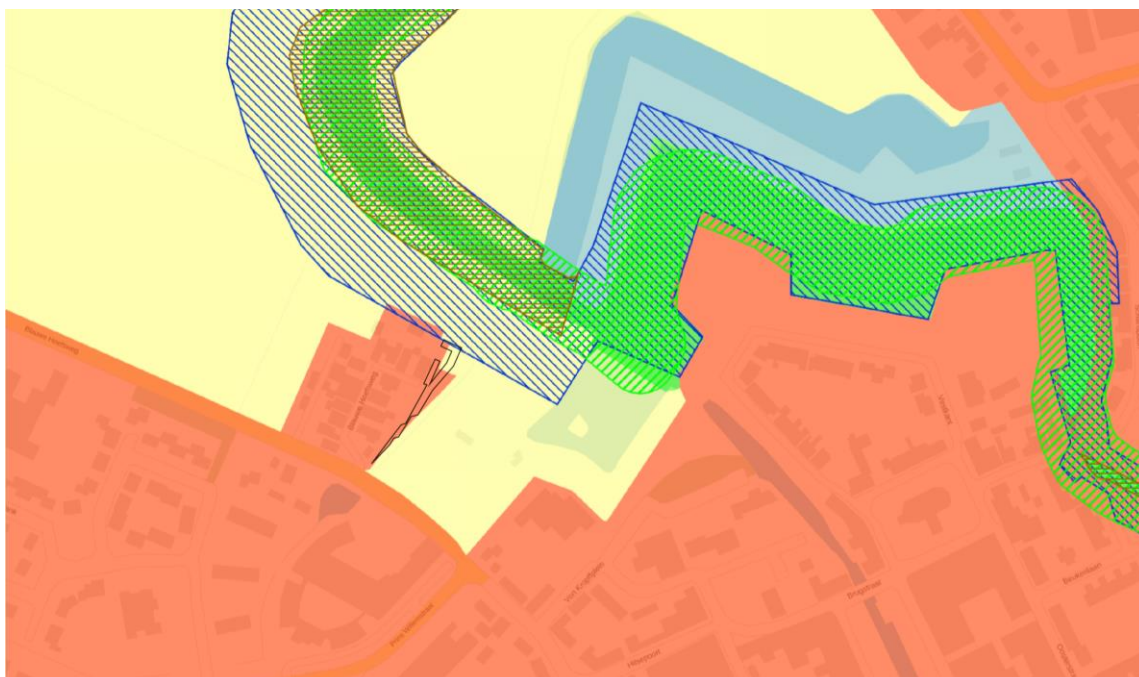
In of in de nabijheid van het plangebied komt geen (regionale) waterkering voor.

Behoud en herstel watersystemen

In de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant is de aanduiding 'Behoud en herstel watersystemen' opgenomen. De gebiedsaanduiding is gebaseerd op het Provinciaal Waterplan 2010-2015. De in het Provinciaal Waterplan 2010-2015 opgenomen gebieden voor ruimte voor behoud en herstel van watersystemen zijn samengesteld uit verschillende typen gebieden:

- de waterlopen met de functie waternatuur,
- de (natte) ecologische verbindingzones en
- de gebieden die in de reconstructie- en gebiedsplannen zijn aangeduid als 'ruimte voor beek- en kreekherstel'.

In al deze gebieden is het beleid gericht op verbetering en herstel van het natuurlijke watersysteem van bovenregionaal belang en de ruimte die daarvoor nodig is. Er is geen onderscheid gemaakt naar gebieden waar al maatregelen zijn uitgevoerd. Het blijft immers van belang om deze gebieden te beschermen en de ruimte beschikbaar te houden.



Afbeelding 5.8: uitsnede Verordening Ruimte Noord-Brabant, plangebied is zwart omkaderd

Er is ruimte naast de waterloop nodig om de maatregelen die de waterschappen en gemeenten daar nemen goed uit te kunnen voeren. Veel van deze maatregelen zijn een verplichting die voortvloeit uit de Europese Kaderrichtlijn Water. Het is van belang om de uitvoering van dergelijke maatregelen, ook in de toekomst, niet onmogelijk te maken en daarvoor ruimte te reserveren. Hierdoor wordt in Moerdijk het watersysteem ingedeeld naar gebruiksfunctie en het beheer en onderhoud hierop afgestemd. In de ontwerpfase van voorliggend bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de beheer- en onderhoudsaspecten, waardoor de voorzieningen effectief beheerd en onderhouden kunnen worden.

De aanduiding 'Behoud en herstel watersystemen' is gelegen aan de noordzijde van het tracé en reikt tot de as van de weg. Voorliggend bestemmingsplan maakt verharding mogelijk ten behoeve van het wegtracé. Er worden geen obstakels mogelijk gemaakt die de beheer- en onderhoudsmogelijkheden van de naastgelegen waterloop kunnen beperken. Gezien de

beperkte overlap met de aanduiding 'Behoud en herstel watersystemen' zijn geen problemen voorzien.

5.12.4 Waterbeheer

Algemeen

Bij de voorbereiding van bestemmingsplannen wordt gestreefd naar een duurzame en integrale benadering van de totale waterhuishouding binnen een plangebied en een milieutechnische verantwoorde keuze van het rioleringsstelsel. De meest duurzame waterhuishoudkundige situatie in het stedelijke watersysteem is een situatie waarbij:

- Het oppervlaktewater door het stedelijke gebied kwalitatief noch kwantitatief wordt beïnvloed.
- Het grondwater door het stedelijke gebied kwalitatief noch kwantitatief wordt beïnvloed.
- Het benodigde ruimtebeslag voor een goed functionerende oppervlaktewatersysteem wordt gerespecteerd.

Tegenwoordig geldt het uitgangspunt dat plannen zoveel mogelijk hydrologisch neutraal worden uitgevoerd bij een toename van het verhard oppervlak en het gescheiden afvoeren van het hemelwater. Het doel van dit uitgangspunt is om te voorkomen dat hemelwater als gevolg van uitbreiding van het verhard oppervlak versneld op het watersysteem wordt geloosd.

De waterbeheerder Waterschap Brabantse Delta heeft diverse uitgangspunten opgesteld voor het omgaan met de afvoer van hemelwater bij ruimtelijke ontwikkelingen. De algemene voorkeur van de waterbeheerder om met water om te gaan, is de voorkeursvolgorde 'vasthouden', 'bergen' en 'afvoeren'. Vasthouden wil zeggen, zoveel mogelijk water binnen het gebied houden door zoveel mogelijk onverhard oppervlak te hebben of door bijvoorbeeld platte daken te gebruiken. Bergen wil zeggen, water tijdelijk op het terrein houden, bijvoorbeeld door infiltratie in de bodem of oppervlaktewater. Afvoeren is de laatste optie; dit kan naar oppervlaktewater of (hemelwater)riolering.

Toename verhard oppervlak

Met het oog op de watertoets is beoordeeld hoeveel het verhard afvoerende oppervlak zal toenemen. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de legalisatie van een ontsluitingsweg op een onverhard perceel. Met de aanleg van de weg is het verhard oppervlak toegenomen met circa 931 m². Pas wanneer er sprake is van een toename van verhard oppervlak tussen de 2.000 m² en 10.000 m² wordt de rekenregel toegepast en bij toename van meer dan 10.000 m², of bij het niet voldoen aan de rekenregel, wordt de beleidsregel toegepast. Verhard oppervlak is al het oppervlak dat er voor zorgt dat hemelwater sneller tot afvoer komt dan in de huidige situatie zonder verharding. Watercompensatie is niet benodigd.

5.12.5 Conclusie

Het plan voldoet aan het waterbeleid vanuit de verschillende overheden. Het concept-ontwerpbestemmingsplan wordt, conform het gestelde in ex artikel 3.1.1. van het Bro, aan Waterschap Brabantse Delta voorgelegd. Eventuele opmerkingen van het Waterschap worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1 Draagvlak

Met dit bestemmingsplan wordt voorzien in een actueel juridisch-planologisch kader voor diverse bestaande situaties in de gemeente Moerdijk, die in de voorgaande plannen niet goed bestemd waren. De ontwikkelingen betreffen correcties en wijzigingen conform de feitelijke situatie, waaronder correcties van perceelsgrenzen, het toevoegen van ontbrekende bouwhoogtes en de legalisatie van een al aanwezige ontsluitingsweg. Met voorliggend plan worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt. De wijzigingen zijn in lijn met de bestaande situatie.

De benodigde bestemmingswijzigingen worden passend geacht binnen de actuele beleidskaders van het rijk, de provincie en gemeente. Daarmee wordt verondersteld dat er voldoende draagvlak is. Bovendien wordt in de bestemmingsplanprocedure de mogelijkheid geboden om zienswijzen in te dienen (zie ook paragraaf 6.3).

6.2 Voorbereidingsfase

Overleg

Conform artikel 3.1.1. van het Bro moeten burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de Rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

In het kader van het vooroverleg is het concept-ontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de volgende overlegpartijen:

- Provincie Noord-Brabant
- Waterschap Hollandse Delta
- Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
- Leidingenstraat Nederland
- Brandweer Midden- en West-Brabant

Tevens is afstemming gezocht met Surplus in het kader van de bestemmingswijziging op gronden die in hun bezit zijn. Alle partijen hebben gereageerd en hebben aangegeven te kunnen instemmen met het plan. De ontvangen reacties leiden niet tot inhoudelijke wijzigingen van het bestemmingsplan.

Inspraak

Gezien de aard van het plan en de kleinschaligheid van de ruimtelijke ontwikkeling die het plan mogelijk maakt, is het plan, voorafgaand aan de formele bestemmingsplanprocedure, niet aanvullend voor inspraak vrijgegeven.

6.3 Ontwerpfase

Na afronding van het vooroverleg is de formele bestemmingsplanprocedure gestart. Op de voorbereiding van een bestemmingsplan is artikel 3.8 Wro (gelezen in samenhang met afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht) van toepassing. Het ontwerpbestemmingsplan wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. Binnen deze termijn is een ieder in de gelegenheid om schriftelijk en/of mondeling een zienswijze op de plannen (of één plan afzonderlijk) in te dienen.

Het ontwerpbestemmingsplan “Veegplan Kernen 2019” heeft vanaf 29 augustus tot 10 oktober 2019 zes weken ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend. Wel zijn ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan twee ambtshalve aanpassingen doorgevoerd.

Ambtshalve wijziging 1

De eerste ambtshalve wijziging betreft het toevoegen van een extra locatie (wijziging 8) ter hoogte van bestemmingsplan “Fijnaart-West”.

Het hoofddoel van dit bestemmingsplan is om in één keer meerdere kleinschalige correcties in diverse bestemmingsplannen voor de kernen aan te brengen. Het ontwerpbestemmingsplan omvatte in totaal 7 wijzigingen. Gedurende de ontwerpfase kwam een foutieve begrenzing in het woongebied van bestemmingsplan “Fijnaart-West” aan het licht. Het zuidwestelijke woongebied heeft een foutieve afmeting van 59,5 meter in plaats van 60 meter. Een deel van de gewenste uitgeefbare gronden heeft hierdoor een verkeersbestemming in plaats van de bestemming ‘Woongebied’.

Aangezien de gemeente de gronden spoedig wil uitgeven is het wenselijk deze ommissie mee te nemen in voorliggend bestemmingsplan “Veegplan Kernen 2019”. De wijziging betreft het omzetten van de verkeersbestemming op een smalle strook van 0,5 bij 30 meter, aansluitend op het reeds bestemde woongebied.

Het gebied is momenteel nog niet uitgegeven en de gemeente is zelf eigenaar van de betreffende gronden. De wijziging heeft geen negatieve gevolgen voor omwonenden en/of belanghebbenden. Daarbij is door de gemeenteraad beoogd een ‘Woongebied’-bestemming met een lengte van 60 meter vast te stellen. Met het opnemen van bovengenoemde ambtshalve wijziging voorziet voorliggend plan hierin.

Ambtshalve wijziging 2

De verbeelding is aangepast op de locatie van de bestemming ‘Woongebied’, gelegen tussen de straten Lillehammer en Oslo, onderdeel van Woonwijk Rodeborg. Rond de bestemming ‘Woongebied’ was de bestemming Verkeer-Verblijfsgebied aanwezig. Omdat het woongebied momenteel nog in ontwikkeling is, zijn op het moment van vaststelling van voorliggend bestemmingsplan nog geen definitieve kadastrale grenzen beschikbaar. Het volledige perceel wordt daarom bestemd als woongebied. Op die manier wordt voorkomen dat de woonpercelen een verkeersbestemming krijgen en de toekomstige bewoners worden benadeeld.

6.4 Vaststellingsfase

Binnen twaalf weken na de termijn van terinzagelegging moet de gemeenteraad beslissen omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan.

Tegen het besluit tot vaststelling staat, voor belanghebbenden, direct beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Direct na de beroepstermijn treedt, indien tijdens de beroepstermijn geen verzoek om voorlopige voorziening is ingediend, het plan in werking.

7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Exploitatieverplichting

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting van een bestemmingsplan minimaal inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het plan. Tevens bestaat op grond van de Wet ruimtelijke ordening de verplichting om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, bijvoorbeeld voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, en de plankosten, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar. Een en ander dient te worden vastgelegd in privaatrechtelijke overeenkomsten met iedere grondeigenaar. Als er met een grondeigenaar geen overeenkomst is gesloten en het kostenverhaal niet anderszins is verzekerd, dient een exploitatieplan te worden opgesteld welke tegelijkertijd met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld.

In het bestemmingsplan worden geen nieuwe bouwplannen zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro mogelijk gemaakt. Om die reden is het opstellen van een exploitatieplan niet noodzakelijk. De kosten voor het opstellen en in procedure brengen van het bestemmingsplan worden gedragen door de gemeente Moerdijk. Geconcludeerd wordt dat het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is.

7.2 Conclusie

Gezien het voorgaande wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.