

Compositie 5 stedenbouw bv

Boschstraat 35 - 37

4811 GB Breda

telefoon 076 – 5225262

fax 076 – 5213812

email info@c5s.nl

internet www.c5s.nl

kvk Breda 20083802

Gemeente Moerdijk

Bestemmingsplan

‘Woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg’ te Klundert

Projectnummer: 141561

Datum: 7 augustus 2015

Gemeente Moerdijk

Bestemmingsplan

‘Woonwagencentrum Blauwe Hoefsweg’ te Klundert

Inhoud

1. Toelichting
2. Bestemmingsplanregels
3. Verbeelding

id.nr. : NL.IMRO.1709.WoonwagencentrumKI-BP30

d.d. : 05-08-2015

Auteur:	De heer drs. ir. W.J.J. Leenders
Collegiale toets:	De heer ing. T.A.B.M. de Kousemaeker
Status:	ontwerp

Toelichting

INHOUD

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding en doel	3
1.2	Ligging plangebied	5
1.3	Vigerende bestemmingsplan	5
1.4	Leeswijzer	6
2	GEBIEDSVISIE EN PLANBESCHRIJVING	7
2.1	Klundert	7
2.2	Plangebied en omgeving	7
2.3	Planbeschrijving	8
2.4	Verkeer en parkeren	10
3	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Plansystematiek	11
3.3	Bestemmingsplanregels	12
4	BELEIDSKADERS	15
4.1	Rijksbeleid	15
4.2	Provinciaal beleid	18
4.3	Gemeentelijk beleid	23
5	PLANOLOGISCH RELEVANTE (MILIEU)ASPECTEN	27
5.1	Inleiding	27
5.2	Toetsing Besluit m.e.r.	27
5.3	Bodem	29
5.4	Waterhuishouding	31
5.5	Cultuurhistorie	32
5.6	Archeologie	34
5.7	Flora en fauna	34
5.8	Bedrijven en milieuhinder	35
5.9	Externe veiligheid	36
5.10	Luchtkwaliteit	38
5.11	Geluid	39
5.12	Kabels en leidingen	40
5.13	Brandveiligheid	41
6	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	43
6.1	Inleiding	43
6.2	Inspraak	43
6.3	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	43
6.4	Tervisielegging/zienswijzen	43

7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	45
7.1	Inleiding	45
7.2	Toepassing Grondexploitatiewet	45
7.3	Economische uitvoerbaarheid	46

BIJLAGEN

Bijlage 1 - Verkennend, nader en aanvullend bodemonderzoek

Bijlage 2 - Partijkeuring bodem

Bijlage 3 - Actualiserend bodemonderzoek

Bijlage 4 - Rapport brandoverslag

Bijlage 5 - Commentaarnota

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

Aan de Blauwe Hoefsweg te Klundert, gemeente Moerdijk, is een woonwagencentrum gelegen. Ten tijde van het opstellen van het ter plaatse vigerende bestemmingsplan 'Kern Klundert' (vastgesteld op 14 december 2006) werd een grootschalige herstructurering van het woonwagencentrum voorgestaan. Het vigerende bestemmingsplan is om die reden volledig afgestemd op de destijds gewenste toekomstige situatie.

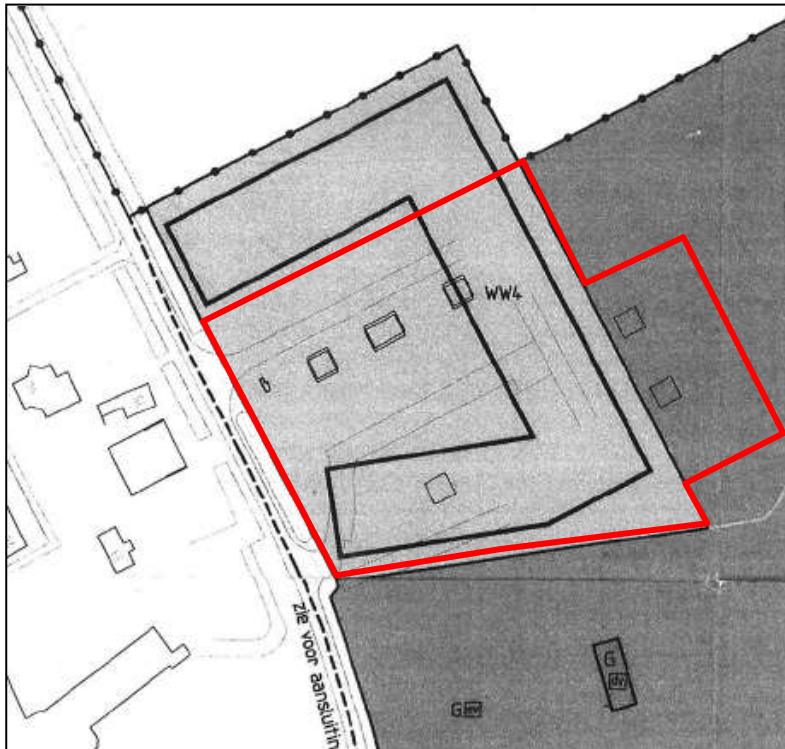
Het college van burgemeesters en wethouders van de gemeente Moerdijk heeft thans, na diverse overwegingen en in overleg met de bewoners van het woonwagencentrum, echter besloten om aan de plannen voor een grootschalige herstructurering niet langer invulling te zullen geven. Er is gekozen voor een beperkte renovatie van het bestaande woonwagencentrum alsmede een overdracht van het woonwagencentrum van de gemeente Moerdijk naar de Stichting Woonwagenbeheer Zuid-West Nederland, begeleid door Nijbod Consultancy BV.

Als gevolg van deze gewijzigde beleidskeuze komt de nieuwe gewenste situatie, welke grotendeels een bestending van de huidige feitelijke situatie betreft, niet langer overeen met het vigerende planologische kader. Teneinde de gewijzigde plannen voor het woonwagencentrum (planologisch) mogelijk te kunnen maken, dient het vigerende bestemmingsplan te worden herzien. Het voorliggende bestemmingsplan betreft deze herziening.

Het bestemmingsplan brengt de planologische situatie terug naar de feitelijke situatie, hierdoor hoeft er geen grootschalige herstructurering (inclusief bijkomende kosten) van het terrein plaats te vinden. In het bestemmingsplan is het voornemen opgenomen om de drie illegale standplaatsen en bijbehorende bouwwerken (met name berging & sanitair) te legaliseren.

Door het nemen van gedoogbeschikkingen wordt de illegale bedrijvigheid ingekaderd en kan hierop effectiever handhavend worden opgetreden. De gedoogbeschikkingen zijn persoonsgebonden en dus zullen de bedrijfsactiviteiten in de loop van de tijd verdwijnen.

Voor de omgeving is het een verbetering ten opzichte van de huidige planologische mogelijkheden, het gebied wordt met groen ingepast, er vindt alleen een renovatie plaats en geen rigoureuze herinrichting. De al enige tijd bestaande situatie van de drie illegale woonwagens wordt gelegaliseerd. Ook enkele bestaande algemene bijgebouwen van een beperkt oppervlak en met een functie passend in een woonomgeving (carport, schuur ed.) langs de weg naar de bedrijvigheid worden gelegaliseerd. Deze gebouwen zijn expliciet opgenomen met de huidige maatvoering. Er is geen groeirimte voor deze bijgebouwen.



Uitsnede vigerend bestemmingsplan Kern Klundert. Het plangebied is bestemd als 'Woonwagencentrum'.



Weergave huidige bebouwings- en ontsluitingsstructuur van het woonwagencentrum

1.2 Ligging plangebied

Het vestingstadje Klundert bestaat uit het historische centrum inclusief de deels resterende vestingwerken en de daar in een later stadium aan vast gebouwde planmatige woon- en werkgebieden. Het plangebied is gelegen aan de noordzijde van de planmatige uitbreiding die ten westen van het historische stadsgedeelte is gerealiseerd. De locatie wordt aan de zuidzijde door de Blauwe Hoefsweg gescheiden van de rest van het woongebied. Aan de overige zijden grenst het plangebied aan (grotendeels) onbebouwde gronden.

Het plangebied maakt deel uit van het perceel dat kadastraal bekend staat als sectie A, nummer 1546 en heeft een oppervlakte van ongeveer 8.250 m².

De wijdere omgeving van het plangebied wordt gevormd door de bebouwing van Klundert in zuidelijke en oostelijke richting, de Botte Kreek met daarachter het bedrijvenpark van Klundert in noordelijke richting en het agrarische buitengebied richting het westen.

1.3 Vigerende bestemmingsplan

Voor onderhavig plangebied is, zoals in de inleiding al aangegeven, het bestemmingsplan 'Kern Klundert' vigerend (vastgesteld op 14 december 2006 en goedgekeurd op 14 augustus 2007). De planologische regeling voor het woonwagencentrum is in dit bestemmingsplan afgestemd op de destijds voorgenomen herstructurering daarvan. Het grootste deel van het huidige woonwagencentrum is daartoe bestemd als 'Woonwagencentrum' en voorzien van een bouwvlak waarbinnen de woonwagens na de revitalisatie dienden te worden gesitueerd. In totaal zijn daarbij maximaal 14 standplaatsen voor woonwagens toegestaan. Het uiterste noordelijke gedeelte van het huidige terrein heeft een groenbestemming. Aangezien de nagestreefde uitgebreide herstructurering nooit is uitgevoerd en inmiddels 17 standplaatsen met bijgebouwen aanwezig zijn, klopt de feitelijke situatie niet langer met de vigerende planologische kaders binnen het plangebied. Door middel van het onderhavige bestemmingsplan wordt de planologische situatie weer afgestemd op de feitelijke situatie, rekening houdend met de uit te voeren renovatie.

Een strook grond ten westen van het plangebied behoort niet tot het huidige woonwagencentrum, maar heeft destijds met het oog op de voorgenomen herstructurering wel de bestemming 'Woonwagencentrum' gekregen. Inmiddels is door de vaststelling van het bestemmingsplan 'Buitengebied' in 2008 deze strook weer opnieuw voorzien van een agrarische bestemming, aansluitend bij de feitelijke situatie. Deze strook maakt nu geen onderdeel uit van het plangebied voor dit bestemmingsplan.

1.4 Leeswijzer

In het hierop volgende hoofdstuk 2 wordt een omschrijving gegeven van de bestaande situatie van het plangebied en de planontwikkeling binnen het plangebied. Hoofdstuk 3 betreft de juridische planbeschrijving waarin de opzet en inhoud van de planregels en de verbeelding toegelicht worden. De beleidskaders komen in hoofdstuk 4 aan bod. De planologisch relevante milieuaspecten worden per aspect behandeld in hoofdstuk 5 van onderhavige toelichting. In dit hoofdstuk is tevens een toetsing aan het Besluit m.e.r. opgenomen. De laatste twee hoofdstukken gaan in op de uitvoerbaarheid van het plan, hierbij wordt aandacht geschonken aan de maatschappelijke uitvoerbaarheid en het verloop van de procedure in hoofdstuk 6 en de economische uitvoerbaarheid in hoofdstuk 7.

2 GEBIEDSVISIE EN PLANBESCHRIJVING

2.1 Klundert

Het plangebied maakt deel uit van de kern Klundert, één van de grotere kernen binnen de gemeente Moerdijk. Klundert is een vestingstadje, dat als voorstraatdorp is ontstaan en haaks op de dijk (Stoofdijk) is gebouwd. De centrale as wordt gevormd door de Bottekreek, die ooit een haventje was. Aan weerszijden hiervan ligt een voorstraat (Molenstraat en Voorstraat), en parallel daaraan een achterstraat (Oosterstraat en Westerstraat). Deze straten komen aan de noordzijde uit op twee pleinen. Aan één daarvan bevindt zich het stadhuis, aan het andere staat de Hervormde kerk.

Na de Tweede Wereldoorlog, waarbij het stadje grote schade opliep, heeft herbouw plaatsgevonden in de stijl van de Delftse School. De latere woonwijken en het bedrijvenpark zijn als duidelijk herkenbare gebiedseenheden aan de oost- en westzijde van de historische kern tot stand gekomen. Ten noorden en zuiden van het historische centrum zijn nog grote delen van de oorspronkelijke vestingwerken aanwezig.

2.2 Plangebied en omgeving

Het plangebied omvat in totaal 17 woonwagens met bijgebouwen, welke zijn gegroepeerd aan een centrale weg, die een zijweg van de Blauwe Hoefsweg vormt. Ook aan de westzijde van de aanwezige bebouwing is nog een zijweg aanwezig. De bebouwing (woonwagens en bijgebouwen) is maximaal één bouwlaag hoog en afwisselend afgedekt met een plat dak of een kap.

Op het terrein zelf zijn geen noemenswaardige groenelementen aanwezig. Aan de zijde van de Blauwe Hoefsweg en deels ook aan de zuidoostelijke zijde van het woonwagencentrum bevindt zich afschermdende beplanting. Langs de weg betreft het een haag/groensingel van circa 2 tot 3 meter hoog. De beplanting aan de zuidoostzijde (op het aangrenzende perceel) bestaat uit een rij volwassen treurwilgen met beperkte ondergroei. Het streven bestaat om deze rij binnen het plangebied door te zetten.

Ten zuiden van het plangebied bevindt zich het westelijke woongebied van Klundert. Hier zijn met name ééngezinswoningen in 1 tot 2 bouwlagen en afgedekt met een kap aanwezig. Daarnaast bevinden zich in de wijk enkele maatschappelijke functies, waaronder een woonzorgcomplex. Aan de oostzijde van het plangebied bevindt zich een agrarisch perceel met daarop een stal, met verder oostelijk wederom de kern van Klundert, met woningen en een basisschool. Ten noorden van het plangebied is sprake van bedrijfsmatige activiteiten (het verzamelen van oude metalen).



Ligging plangebied in de omgeving (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Richting het westen ligt het noordelijke gedeelte van de resterende vestingwerken van Klundert, welke op dit punt via de Botte Kreek overgaan in het agrarische buitengebied. Ten noorden en westen van het plangebied wordt de omgeving dan ook gekenmerkt door openheid. Hier is een duidelijke grens aanwezig tussen stedelijk en landelijk gebied. Een dergelijk harde scheiding ontbreekt aan de oostzijde, waar het plangebied in ruimtelijk en functioneel opzicht aansluiting zoekt bij het stedelijke gebied, zoals dat ook aan de zuidzijde al het geval is.

2.3 Planbeschrijving

Het planvoornemen gaat uit van een beperkte renovatie van het bestaande woonwagencentrum alsmede een overdracht van het woonwagencentrum van de gemeente Moerdijk naar de Stichting Woonwagenbeheer Zuid-West Nederland, begeleid door Nijbod Consultancy BV. Het onderhavige bestemmingsplan is opgesteld met als doel de huidige feitelijke situatie op het woonwagencentrum in Klundert planologisch vast te leggen, met inachtneming van de volgende (voor het onderhavige bestemmingsplan relevante) uitgangspunten:

- De huidige standplaatsen met bouw(werken), namelijk de bestaande woonwagens en aanbouwen blijven in stand.
- De goothoogte, de absolute hoogte van een woonwagen en het bebouwingspercentage van een standplaats zijn expliciet opgenomen in het bestemmingsplan. Hierbij is het beleid, dat de absolute hoogte van een woonwagen begrensd wordt op maximaal 6 meter, om een vloeiende overgang naar het buitengebied mogelijk te maken.

- Er vindt een beperkte renovatie plaats, welke betrekking heeft op de bestaande bergingen, het openbaar gebied en de nutsvoorzieningen. Iedere standplaats wordt individueel bemeterd.
- Er is sprake van 3 illegale standplaatsen en enkele illegale bijgebouwen. Deze worden gelegaliseerd, zodat er maximaal 17 standplaatsen (met bijgebouwen) aanwezig zullen zijn.

Door middel van het planvoornemen ontstaat een compact en duidelijk ingekaderd woonwagencentrum. De grenzen waarbinnen bebouwing aanwezig mag zijn worden door middel van dit bestemmingsplan nadrukkelijk vastgelegd, alsmede het toegestane aantal woonwagens. Ook de 3 te legaliseren standplaatsen en de te legaliseren bijgebouwen vallen binnen deze compacte structuur (zie onderstaande afbeelding). De bestaande interne wegenstructuur blijft intact en ook het centrale gedeelte van het woonwagencentrum blijft grotendeels ongewijzigd. Met name aan de randen van het terrein is sprake van een ruimtelijke kwaliteitsverbetering. De op dit moment open en diffuse randen aan de noord-, west- en oostzijde worden door middel van groenelementen structureel verbeterd, waarmee het gehele woonwagencentrum wordt ingepast en afgeschermd van het buitengebied. Het uitgangspunt bij deze groene inpassing is dat deze van binnenuit transparant is en van buitenaf afschermend.

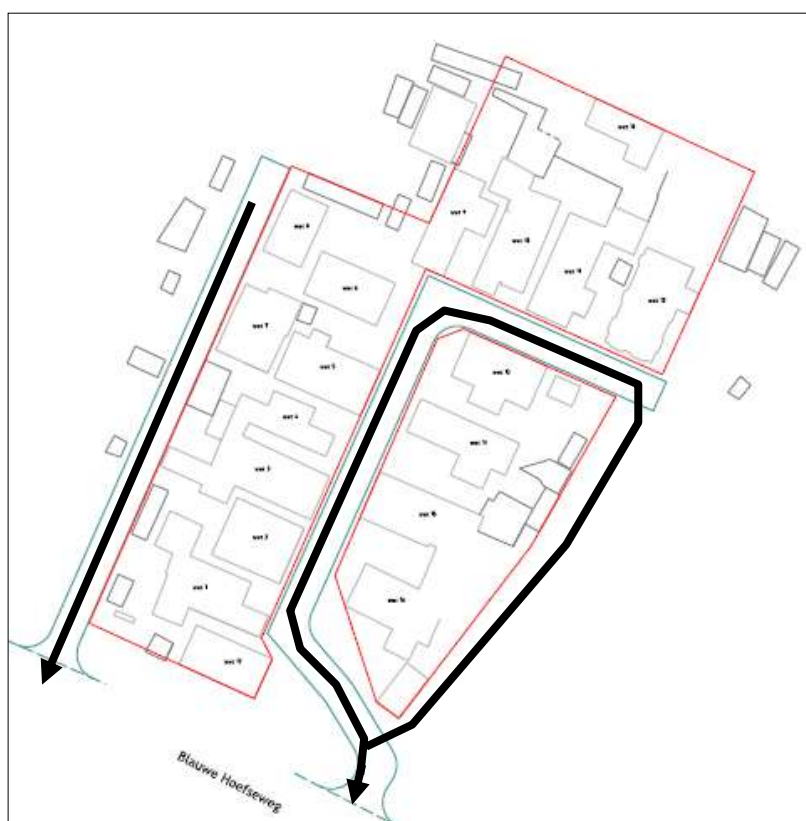


Ligging 3 te legaliseren woonwagencentra (rode sterren) en bijgebouwen (blauwe sterren)

2.4 Verkeer en parkeren

De ontsluiting van het woonwagencentrum blijft ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. Er zijn twee uitritten aanwezig, waarvan de meest oostelijke uitrit zorgt voor de ontsluiting van de op het terrein aanwezige verkeerslus (éénrichtingsweg). De meest westelijke uitrit ontsluit de doodlopende weg aan de westzijde van het terrein. Via de beide uitritten worden de standplaatsen ontsloten op de Blauwe Hoefseweg, van waaraf door middel van de interne ontsluitingsstructuur van Klundert de N285 ten zuiden van de stad is te bereiken. Deze weg sluit aan op de rijksweg A17. Daarmee is het plangebied goed ontsloten op zowel lokaal, regionaal als nationaal niveau.

Het parkeren op het woonwagencentrum geschiedt door middel van langsparkeren langs de éénrichtingsweg die de interne verkeerslus vormt. Daarbij wordt uitgegaan van een parkeernorm van 1,6 parkeerplaatsen per woonwagenstandplaats, hetgeen neerkomt op minimaal 27 parkeerplaatsen.



Ontsluitingsstructuur woonwagencentrum

3 JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

3.1 Inleiding

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

3.2 Plansystematiek

Het bestemmingsplan bestaat uit (bestemmings)planregels en een verbeelding, vergezeld van een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

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

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

De bestemmingsplanregels bestaan uit vier hoofdstukken, te weten:

- Inleidende regels;
- Bestemmingsregels;
- Algemene regels;
- Overgangs- en slotregels.

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

3.3 Bestemmingsplanregels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. Voor sommige begrippen worden in de SVBP2012 standaard omschrijvingen gegeven. Deze zijn overgenomen.

Wijze van meten (artikel 2)

In dit artikel wordt aangegeven hoe de hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden. Ten aanzien van de wijze van meten op de verbeelding geldt steeds dat het hart van een lijn moet worden aangehouden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Groen (artikel 3)

Ten behoeve van de ruimtelijke en landschappelijke inpassing van het woonwagencentrum is een (overwegend 5 meter brede) groene rand om het terrein geprojecteerd. De bestaande, te legaliseren bijgebouwen die binnen deze groenbestemming vallen, zijn specifiek ingekaderd en voorzien van een aanduiding 'bijgebouwen'.

Wonen - Woonwagenstandplaats (artikel 4)

Het gebruik van het woonwagencentrum is binnen deze bestemming geregeld. Zowel de woonwagens als de daarbij behorende bijgebouwen (voor zover niet gelegen in de groenbestemming) vallen binnen het aangeduide bouwvlak. De maximaal toegestane bouwhoogte voor de woonwagens is door middel van een aanduiding aangegeven. In de regels is bepaald dat binnen het plangebied maximaal 17 standplaatsen aanwezig mogen zijn.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel (artikel 5)

In dit artikel is vastgelegd dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijft.

Algemene afwijkingsregels (artikel 6)

In dit artikel is geregeld dat voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein het overschrijden van bebouwingsgrenzen toegestaan is.

Algemene wijzigingsregels (artikel 7)

Het bevoegd gezag kan op basis van dit artikel de in het plan opgenomen bestemmingen wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht (artikel 8)

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

Slotregel (artikel 9)

Als laatste wordt de slotregel opgenomen, ook zoals voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Deze regel geeft aan hoe het plan kan worden aangehaald.

4 BELEIDSKADERS

4.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, 2012

Toetsingskader

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De aanleiding voor het opstellen van deze structuurvisie is gelegen in het feit dat er nieuwe politieke accenten zijn gelegd en doordat er veranderende omstandigheden zijn zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen. Dit laatste onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. Deze structuurvisie geeft een integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. In de visie worden ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden. De structuurvisie vervangt alle voorgaande rijksnota's ten aanzien van ruimte en mobiliteit (waaronder de Nota Ruimte), behalve de Structuurvisie Nationaal Waterplan.

De hoofdlijn van de SVIR is dat het Rijk op het gebied van de ruimtelijke ordening terugtreedt en dat gemeenten en provincies op dit taakveld een meer prominente rol krijgen. In het SVIR staat centraal dat alleen nog een taak voor het Rijk is weggelegd wanneer sprake is van:

1. een onderwerp dat nationale baten en / of lasten heeft en de doorzettingsmacht van gemeenten overstijgt (bv. mainports);
2. een onderwerp waarvoor internationale verplichtingen zijn aangegaan (bv. werelderfgoederen);
3. een onderwerp dat (provincie-) of landsgrens overschrijdend is, of een hoog afwentelingsrisico kent of reeds in beheer bij het rijk is (bv. infrastructuur).

Het Rijk heeft 13 onderwerpen benoemd waar het, aan de hand van de bovenstaande criteria, een taak voor zichzelf ziet weggelegd. Door het nemen van verantwoordelijkheid ten aanzien van deze onderwerpen stelt het Rijk zich voor de middellange termijn (2028) en lange termijn (2040) tot doel Nederland concurrerend, veilig en leefbaar te houden. De onderwerpen die een nationaal belang betreffen zijn het creëren van een internationaal bereikbaar vestigingsklimaat, ruimte bieden voor het hoofdnetwerk van (duurzame) energievoorziening en het vervoer van stoffen via buisleidingen en een efficiënt gebruik van de ondergrond. Daarnaast zijn ook het creëren van een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen, het beter benutten en in stand houden van het bestaande mobiliteitssysteem met bijbehorende hoofdinfrastructuur, het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid en klimaatbestendige ontwikkeling, ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationaal unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten, ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten en ruimte voor militaire terreinen en activiteiten van nationaal belang. Tenslotte vindt het Rijk zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij ruimtelijke plannen belangrijk.

Beoordeling

Het voorliggende initiatief betreft het planologisch vastleggen en inkaderen van de feitelijke huidige situatie op het woonwagencentrum in Klundert. Het initiatief is als kleinschalig aan te merken; geen van de onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is van directe invloed op de ontwikkeling. De borging van nationaal belang 13, welke onder meer invloed heeft op de inhoud van bestemmingsplannen, komt elders in deze toelichting aan bod.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de onderhavige ontwikkeling niet in strijd is met het beleid van het Rijk.

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

Toetsingskader

Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), twee besluiten waarmee dat mogelijk is. Deze twee besluiten zijn verschillend van aard (procesmatig versus beleidsmatig):

1. Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro stelt vanuit de rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden (o.a. nationaal belang 13 uit de SVIR). De 'ladder van duurzame verstedelijking' is in 2012 opgenomen in het Bro en wordt in de volgende paragraaf behandeld.
2. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen. Het Barro is vastgesteld op 22 augustus 2011 en in werking getreden op 30 december 2011. Op 1 oktober 2012 is een wijziging van het Barro vastgesteld. Het kabinet heeft in de genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen, bv. voor defensie en waterveiligheid, de bevoegdheid om algemene regels te stellen moet worden ingezet. Het gaat daarbij om het beschermen van de nationale belangen. Deze algemene regels, vastgelegd in het Barro, werken zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Naar aanleiding van een advies van de Raad van State voorziet het Barro ook in een bij dit besluit behorende ministeriële regeling (Rarro). In deze regeling is de begrenzing opgenomen van de gebieden uit een aantal titels uit het Barro waarvoor een reservering of een vrijwaring geldt. De aanduiding van deze gebieden is opgenomen in het Barro.

Beoordeling

Ten aanzien van het onderhavige plangebied is, los van de 'ladder duurzame verstedelijking', nog een regel uit het Barro van toepassing. Dit betreft de regeling met betrekking tot het radarverstoringgebied van de Vliegbasis Woensdrecht (zoals weergegeven in de wijziging van het Barro per 1 oktober 2012, art. 2.4). Als gevolg van dit radarverstoringgebied geldt een maximale hoogtemaat van 113 meter voor op te richten bebouwing (windturbines). In het onderhavige plan wordt geen nieuwe

bebouwing mogelijk gemaakt en ook de bestaande bebouwing blijft ver onder de genoemde maximale hoogtemaat.

Conclusie

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

Ladder voor duurzame verstedelijking

Toetsingskader

Nationaal belang 13, zoals geformuleerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dit moet met behulp van de ladder van duurzame verstedelijking worden onderbouwd. Deze verplichte toetsing is vastgelegd in het Barro. Het Barro verwijst naar het Bro; geformuleerd is dat deze toetsing een procesvereiste is bij alle nieuwe ruimtelijke besluiten en plannen ten aanzien van bijvoorbeeld kantoorlocaties en woningbouwlocaties. Gemotiveerd dient te worden hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt ten aanzien van het ruimtegebruik. De toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking werkt volgens drie stappen:

1. beoordeling door betrokken overheden of beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en gemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen;
2. indien er een vraag is aangetoond, beoordeling door betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
3. indien herstructurering of transformatie binnen bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

Beoordeling

Toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking is noodzakelijk voor stedelijke ontwikkelingen, waaronder woningbouwlocaties, zoals aangegeven bij de eerste trede. In het Bro (artikel 1.1.1, lid 1, onder i) is voor stedelijke ontwikkeling de volgende definitie opgenomen: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

In een uitspraak van de ABRS (18 december 2013, nr. 201302867/1/R4) wordt gesteld dat de bouw van zes woningen (in bestaand stedelijk gebied) niet gezien hoeft te worden als een woningbouwlocatie als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro. In onderhavig geval worden de reeds bestaande drie standplaatsen, die extra aanwezig zijn ten opzichte van hetgeen planologisch mogelijk is, opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan. Het woonwagencentrum is reeds decennia ter plaatse aanwezig en kan in dat opzicht als een bestaande stedelijke structuur worden beschouwd (zie hiervoor ook paragraaf 4.2). Daarmee kan worden gesteld dat in juridisch opzicht sprake is van drie nieuwe woningen, waarmee het onderhavige plan binnen de vanuit de jurisprudentie gestelde ondergrens valt en

niet hoeft te worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro. Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro is daardoor niet van toepassing.

Los van het feit dat de regionale behoefte aan de standplaatsen in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking niet hoeft te worden aangetoond, dient in het kader van de uitvoerbaarheid evenwel inzichtelijk te worden gemaakt dat marktbehoefte bestaat naar de woonwagens. Aangezien deze woonwagens reeds aanwezig en bewoond zijn, is deze vraag niet aan de orde.

Gelet op de tweede trede kan worden gesteld dat de ontwikkeling een vorm van herstructurering betreft. In de volgende paragraaf wordt beredeneerd dat sprake is van een bestaand bebouwd gebied. De huidige situatie op het woonwagencentrum wordt planologisch vastgelegd en ingekaderd. Van nieuwe ruimtebehoefte is geen sprake, aangezien reeds 17 standplaatsen aanwezig zijn.

De derde trede van de ladder voor duurzame verstedelijking is niet van toepassing in onderhavig geval.

Conclusie

Het planvoornemen is niet strijdig met de ladder voor duurzame verstedelijking.

4.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO), 2010, partiële herziening 2014, 2014

Toetsingskader

De Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) is vastgesteld door Provinciale Staten op 1 oktober 2010 en geeft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). Sinds de vaststelling in 2010 hebben Provinciale Staten diverse besluiten genomen die een verandering brengen in de provinciale rol en sturing, of van provinciaal beleid. Deze besluiten zijn vertaald in de partiële herziening van de structuurvisie in 2014, vastgesteld door Provinciale Staten op 7 februari 2014.

In de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening hanteert de provincie 4 structuren. Voor de ontwikkeling en bescherming van die structuren voelt de provincie zich primair verantwoordelijk en zet de provincie in op het niveau van de provincie als geheel.

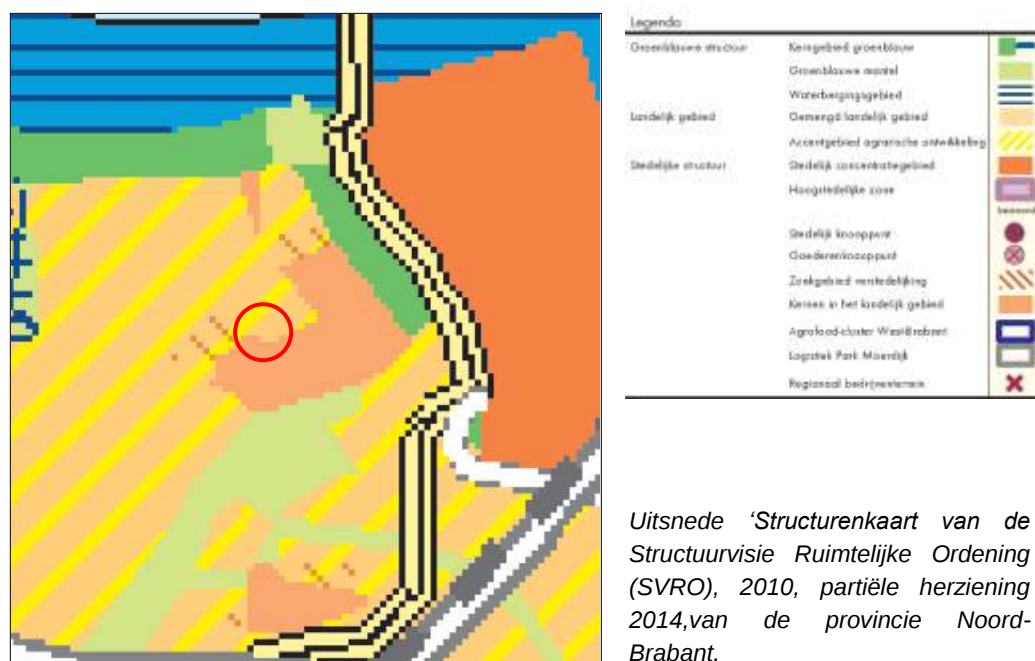
De 4 structuren zijn:

1. de groenblauwe structuur: gebieden waar natuur- en waterfuncties behouden en ontwikkeld worden;
2. de agrarische structuur: een breed georiënteerde plattelandseconomie, waar landbouw een belangrijke drager is en waar de landbouwfunctie goed is afgestemd op de omgeving;
3. de stedelijke structuur: alle grote locaties voor wonen, werken en voorzieningen zoals steden, dorpen en bedrijventerreinen, waar de nadruk ligt op concentratie, zorgvuldig ruimtegebruik, ruimtelijke kwaliteit, verknoping aan infrastructuur en versterking van kennisinnovatieve economie;

4. infrastructuur: samenhangend netwerk van wegen, spoorlijnen, vaarwegen, luchthavens en buisleidingen waarbij de nadruk ligt op betere verknoping, bevorderen bereikbaarheid, aandacht voor landschap en goede verdeling over verschillende netwerken.

Beoordeling

Het plangebied is gelegen op de grens van de stedelijke structuur met de agrarische structuur. Klundert betreft een 'Kern in het landelijke gebied'. In de kernen in het landelijk gebied (met de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking) wordt de lokale behoefte voor verstedelijking opgevangen (wonen, werken en voorzieningen). Het aangrenzende landelijke gebied betreft gemengd landelijk gebied. In dat opzicht kan de locatie van het woonwagencentrum als een kernrandzone of een bebouwingsconcentratie worden beschouwd, feitelijk een overgang van stad naar land. In de kernrandzones is een toenemende menging van wonen, voorzieningen en kleinschalige bedrijvigheid mogelijk.



Het onderhavige planvoornemen gaat uit van het planologisch vastleggen van de feitelijke situatie op het woonwagencentrum Klundert. Het woonwagencentrum is reeds decennia op deze locatie aanwezig en geleidelijk gegroeid tot de huidige omvang. Op basis van het vigerende bestemmingsplan zijn 14 standplaatsen toegestaan, terwijl er 17 aanwezig zijn. Door middel van het vaststellen van het voorliggende bestemmingsplan is daarmee in planologisch opzicht sprake van een uitbreiding van het aantal standplaatsen. Feitelijk zijn deze reeds aanwezig.

De planologische uitbreiding c.q. de consolidering van de bestaande feitelijke situatie gaat gepaard met een ruimtelijke kwaliteitsverbetering. De overgang tussen het stedelijke en landelijk gebied ondergaat daarmee een opwaardering ten opzichte van de huidige situatie, waarbij deze overgang diffuus en onbegrensd overkomt. Als gevolg van het planvoornemen krijgt de kernrandzone een heldere afbakening.

Conclusie

Het planvoornemen sluit aan bij de gestelde doelen uit de SVRO.

Verordening ruimte 2014, 2014

Algemeen

In de SVRO zijn de hoofdlijnen van het provinciale beleid voor de komende periode aangegeven. Daarin is voor de doelen en ambities die bereikt moeten worden per onderwerp aangegeven welke instrumenten de provincie wil inzetten. In een aantal gevallen is gekozen voor het instrument 'planologische verordening', bekend als Verordening ruimte. Op 7 februari 2014 is de Verordening ruimte 2014 vastgesteld door Provinciale Staten. Deze stelt regels aan onder meer de bundeling van stedelijke ontwikkeling, natuurontwikkeling, de ontwikkeling van intensieve veehouderijen, waterberging, cultuurhistorie en het agrarisch gebied. De Verordening ruimte 2014 is in werking getreden op 19 maart 2014.

De Verordening ruimte 2014 is opgebouwd volgens het principe van een bestemmingsplan. Dit houdt in dat er zowel 'gebiedsgerichte regels' zijn gesteld als 'algemene regels'. Bij de gebiedsgerichte regels is vervolgens een onderscheid gemaakt naar 'structuren' (basisregels) en 'aanduidingen' (aanvullende of afwijkende regels ten opzichte van de basisregels of andere aanduidingen). Tenslotte zijn er ook een aantal 'procedurele bepalingen'.

Aan de hand van deze systematiek wordt onderstaand het plan voor de voorgenomen ontwikkeling getoetst aan de relevante onderdelen uit de Verordening ruimte 2014. Daarbij wordt in ogenschouw genomen dat het plangebied deel uitmaakt van de 'Wijziging Verordening ruimte 2014, kaartaanpassingen 3'. Ten gevolge van deze wijziging heeft ter plaatse een herbegrenzing plaatsgevonden van het bestaand stedelijk gebied. In afwijking van de d.d. 7 februari 2014 vastgestelde versie van de Verordening ruimte 2014 behoort het plangebied om die reden niet langer tot het Gemend landelijk gebied, maar tot het Bestaand stedelijk gebied. Toetsing van het planvoornemen vindt dan ook plaats aan artikel 4 Bestaand stedelijk gebied.

Artikel 4.2 Stedelijke ontwikkeling en artikel 4.3 Nieuwbouw van woningen

Toetsingskader

Artikel 4.2 bepaalt dat bestemmingsplannen die voorzien in een stedelijke ontwikkeling uitsluitend zijn gelegen in bestaand stedelijk gebied. In artikel 4.3 is bepaald dat de toelichting bij een bestemmingsplan gelegen in bestaand stedelijk gebied dat voorziet in nieuwbouw van woningen een verantwoording bevat over de wijze waarop de afspraken die daarover zijn gemaakt in het regionaal ruimtelijk overleg worden nagekomen. Ook dient inzichtelijk te worden gemaakt op welke wijze de beoogde nieuwbouw zich verhoudt tot deze afspraken bedoeld en tot de beschikbare harde plancapaciteit voor woningbouw.



Uitgangssituatie voor de herbegrenzing ter plaatse: de (thans voormalige) grens tussen Bestaand stedelijk gebied en Gemengd landelijk gebied, met de in het (thans voormalige) Gemengd landelijk gebied gelegen stedelijke functies in het plangebied en de omgeving (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)



Uitsnede Wijziging Verordening ruimte 2014, kaartaanpassingen 3' van de provincie Noord-Brabant.

Beoordeling

De drie te legaliseren woonwagens zijn volledig gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Dit geldt tevens voor (het grootste deel van) de te legaliseren bijgebouwen. Gezien het feit dat de betreffende woonwagens op een specifieke doelgroep zijn gericht en reeds jaren aanwezig en bewoond zijn, oefenen deze feitelijk geen invloed uit op de actuele harde plancapaciteit voor woningbouw in de gemeente Moerdijk. Er is geen sprake van nieuwbouw, maar van legalisering. De planologische situatie wordt in overeenstemming gebracht met de feitelijke situatie.

Conclusie

Het planvoornemen is mogelijk op basis van de provinciale regels voor het Bestaand stedelijk gebied.

Artikel 3.1: Zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit

Toetsingskader

Binnen de provincie Noord-Brabant geldt de algemene regel dat een ruimtelijk plan dat een ruimtelijke ontwikkeling bevat dient te verantwoorden dat het plan bijdraagt aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving. Daarnaast dient sprake te zijn van zorgvuldig ruimtegebruik.

Beoordeling

In het voorliggende plan wordt de ruimtelijke kwaliteit ter plaatse van het plangebied in grote mate verbeterd. De bestaande bebouwing binnen het plangebied wordt gerenoveerd en door middel van een bouwvlak op maat ingekaderd. De nieuwe situatie wordt vervolgens door middel van een groene omlijsting afgeschermd van het buitengebied. Daarnaast is reeds door middel van het bestemmingsplan Buitengebied een gedeelte van de vigerende bestemming 'Woonwagencentrum' omgezet naar een agrarisch bestemming, vooruitlopend op de gewijzigde plannen voor het woonwagencentrum. Hiermee is reeds voorkomen dat nieuwe bebouwing kon worden opgericht tot diep in het landelijke gebied. Het onderhavige bestemmingsplan is het vervolg hierop en zorgt ervoor dat ook het resterende gedeelte van het bestemmingsvlak van het woonwagencentrum op een passende wijze wordt ingericht, ingekaderd en ingepast.

Conclusie

Het onderhavige initiatief is passend binnen de regels van de Verordening ruimte 2014.

Artikel 3.2: Kwaliteitsverbetering van het landschap

Toetsingskader

De provincie Noord-Brabant stelt als eis dat een bestemmingsplan dat een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk maakt, gepaard gaat met een fysieke verbetering van de aanwezige of potentiële kwaliteiten van bodem, water, natuur, landschap, cultuurhistorie of van de extensieve recreatieve mogelijkheden van het gebied of de omgeving.

Beoordeling

Het woonwagencentrum is niet gelegen buiten bestaand stedelijk gebied. In het voorliggende plan wordt evengoed een fysieke verbetering bereikt door het woonwagencentrum door middel van een groene omlijsting landschappelijk in te passen en te voorzien van een kwaliteitsimpuls, op basis van de voorwaarden uit artikel 3.2. Hiertoe wordt (in een later stadium) een landschappelijk inpassingsplan opgesteld. Op die manier wordt een passende afscherming van en overgang naar het (agrarische) buitengebied tot stand gebracht.

Conclusie

Het onderhavige initiatief is passend binnen de regels van de Verordening ruimte 2014.

4.3 Gemeentelijk beleid

Strategische visie Moerdijk 2030, 2009

Toetsingskader

Op 10 december 2009 heeft de gemeenteraad van de gemeente Moerdijk unaniem de 'Strategische visie Moerdijk 2030' vastgesteld. In deze visie voor de (middel)lange termijn geeft de gemeente richting aan de ontwikkelingen in de samenleving en aan de positie van de gemeente in de regio, waarbij de gemeente ambitieus is, maar wel realistisch.

Doel

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.

Uitwerking

De strategische visie bevat een aantal fundamentele keuzes voor de gewenste toekomstrichting van de gemeente Moerdijk. De strategische visie bevat een aantal nieuwe randvoorwaarden op hoofdlijnen en voor de langere termijn. De strategische visie bevat de missie van de gemeente Moerdijk op weg naar 2030 en een strategie om deze te bereiken. Het is de rode draad voor het totale beleid van de gemeente Moerdijk. De missie luidt:

'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.'

Behoud van de kwaliteiten van de kleine kern als leefomgeving

Keuze:

De kernen van Moerdijk hebben in 2030 allen nog steeds hun eigenheid. Ze vormen een netwerk waardoor ze met elkaar duidelijk de gemeente Moerdijk zijn. De leefbaarheid in de kernen is goed, de sociale cohesie is sterk en de menselijke maat is leidend.

Toelichting:

Binnen een gemeente met zoveel verschillende kernen is het van groot belang dat er een samenhang is tussen de onderlinge kernen waarbij alle kernen profiteren van het feit dat ze onderdeel uitmaken van een groter geheel zonder dat daarbij de eigenheid van die kernen verloren gaat. De gemeente speelt daar op in door een goede combinatie te maken van kerngericht en gemeentebreed beleid. Zij neemt de leiding, is de verbindende factor en neemt de bevolking als belangrijkste speler daarin mee.

Er zijn goede en veilige auto, fiets en openbaar vervoerverbindingen tussen de kernen die aansluiten op verbindingen met de omgeving. Elk kern beschikt over de basisfuncties en al het overige is eenvoudig en snel bereikbaar en/of beschikbaar.

De kernen zijn levendig, er gebeurt meer dan alleen wonen. Het sociale gezicht van de kernen is sterk ontwikkeld en verankerd in het verenigingsleven.

Naast maatschappelijke voorzieningen zijn er commerciële voorzieningen en bedrijfsruimten, innovatieve en (nieuwe) vormen van meervoudig ruimtegebruik zijn hierbij benut. Elke kern heeft een eigen specifieke menging van wonen en werken die past bij het karakter. Het behoud van de specifieke kwaliteiten van de kern als leefomgeving staat centraal met als resultaat een gezond woon-, werk- en leefklimaat in de gemeente. Bedrijven die niet in de woonomgeving passen, maar wel in zekere mate kerngebonden zijn worden ondergebracht op lokale bedrijfsterreinen nabij de kernen.

Positie in de regio

Over de positie van de gemeente Moerdijk in de regio wordt aangegeven dat de gemeente in 2030 een gemeente is die, gezien haar positie als belangrijk industrie- en woongebied in West-Brabant, een strategische rol speelt in de regio en kiest voor een niet-vrijblijvende regionale samenwerking met enkele publieke en/of private partners op strategisch, tactisch en operationeel niveau, vanuit het principe: 'lokaal, wat lokaal kan en regionaal, wat regionaal moet'.

Beoordeling

Onderhavig plan betreft het met elkaar in overeenstemming brengen van de planologische situatie met de huidige feitelijke situatie op het woonwagencentrum aan de Blauwe Hoefsweg in Klundert. Dit gaat gepaard met een beperkte renovatie van

het huidige terrein en daarmee van een ruimtelijke kwaliteitsverbetering. Het woon- en leefklimaat in het woonwagencentrum wordt daarmee verbeterd.

Conclusie

Het planvoornemen past binnen de Strategische visie.

Structuurvisie Moerdijk 2030, 2011

Toetsingskader

Op 9 juni 2011 heeft de gemeenteraad van de gemeente Moerdijk de 'Structuurvisie Moerdijk 2030' vastgesteld. Deze visie, welke een hoog abstractieniveau kent, is een ruimtelijke vertaling op hoofdlijnen van de missie uit de Strategische Visie 2030. Daarnaast vormt de structuurvisie een ruimtelijk afwegingskader voor toekomstige gemeentelijke plannen, waaronder bestemmingsplannen en exploitatieplannen. De visie vormt de basis voor gebiedsontwikkeling en geeft aanleiding tot kerngericht werken. De in de strategische visie geschetste maatschappelijke trends komen terug in de structuurvisie.

Over Klundert is opgenomen dat dit een aantrekkelijke vestingstad nabij het Hollandsch Diep is, met kansen voor toerisme en recreatie. Er is een goed voorzieningenniveau aanwezig en een beperkte woningbouwbehoefte. Uitbreiding van woningbouw naar behoefte is mogelijk in noordwestelijke richting (uitbreiding Blauwe Hoef).

Ten aanzien van woonwagencentra is in de Structuurvisie bepaald dat geen nieuwe woonwagencentra zullen worden aangelegd.

Beoordeling

In onderhavig geval is geen sprake van een nieuw woonwagencentrum. Wel worden drie woonwagenstandplaatsen toegevoegd ten opzichte van hetgeen het vigerende bestemmingsplan toelaat. Deze standplaatsen zijn echter reeds aanwezig. Het huidige woonwagencentrum wordt daartoe gerenoveerd en van een actueel planologisch kader voorzien.

Er is, ongeacht de legalisering van de 3 illegale standplaatsen en bijgebouwen, nog altijd sprake van een kleinschalig woonwagencentrum, direct grenzend aan de reguliere woongebieden van Klundert.

Conclusie

Het planvoornemen is niet strijdig met het beleid uit de Structuurvisie.

5 PLANOLOGISCH RELEVANTE (MILIEU)ASPECTEN

5.1 Inleiding

Ten behoeve van de voorgenomen realisatie van het beoogde bouwplan en het parkeerterrein dient conform art. 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening onderzoek te worden gepleegd naar een aantal uitvoeringsaspecten. Met het plan wordt aangesloten op de al op het perceel gerealiseerde ruimtelijke en functionele structuur. In hoofdstuk 2 zijn deze in hun samenhang toegelicht.

Hieronder wordt verslag gedaan van de uitkomsten van het gepleegde onderzoek. Achtereenvolgens worden behandeld:

- toetsing Besluit m.e.r.;
- ladder van duurzame verstedelijking;
- bodem;
- waterhuishouding;
- cultuurhistorie
- archeologie;
- flora en fauna;
- bedrijven en milieuhinder;
- externe veiligheid;
- luchtkwaliteit;
- geluid;
- kabels en leidingen.

5.2 Toetsing Besluit m.e.r.

Toetsingskader

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r gewijzigd. De belangrijkste aanleidingen hiervoor zijn de modernisering van de m.e.r wetgeving in 2010 en de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009 (HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 – Commissie vs. Nederland). Uit deze uitspraak volgt dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn of geen m.e.r.- (beoordeling) uit te voeren. Ook als een project onder de drempelwaarde uit lijst C en D zit, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of nabij een kwetsbaar natuurgebied ligt. Gemeenten en provincies moeten daarom per 1 april van 2011 ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een MER nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Met andere woorden dan is het opstellen van een MER nodig.

Beoordeling noodzakelijkheid m.e.r.-beoordeling

Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is, dient bepaald te worden of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst D van het Besluit m.e.r. overschrijdt, of de ontwikkeling in een kwetsbaar gebied ligt en of er belangrijke milieugevolgen zijn.

Onderhavig plan betreft het afstemmen van de planologische situatie op het woonwagencentrum in Klundert op de feitelijke situatie. Netto is sprake van een toename van drie wooneenheden, aangezien in de feitelijke situatie 17 standplaatsen aanwezig zijn, terwijl er slechts 14 zijn toegestaan op basis van het vigerende bestemmingsplan. De ontwikkeling dient daarmee getoetst te worden aan activiteit D 11.2 uit de Bijlage bij het Besluit m.e.r. Deze activiteit betreft een stedelijk ontwikkelingsproject. In het geval van een stedelijk ontwikkelingsproject is direct een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk als de activiteit gaat om de bouw van 2.000 woningen of meer in een aaneengesloten gebied of als de activiteit een omvang heeft van 100 hectare. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling ver beneden de drempelwaarde ligt zoals opgenomen in het Besluit m.e.r.

In onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is bepaald wat verstaan wordt onder een gevoelig gebied. Als gevoelig gebied zijn gebieden aangewezen die beschermd worden op basis van de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en waterwingebieden. Uit het onderhavige hoofdstuk, waaraan de resultaten van de toetsing juncto art. 3.1.6 Bro worden weergegeven, blijkt dat het plangebied niet ligt in of nabij een gebied dat beschermd wordt ten gevolge van de natuurwaarden. Het plan ligt daarnaast zodanig ver verwijderd van de Ecologische Hoofdstructuur, een Vogel- of Habitatrichtlijngebied of overig beschermd natuurgebied dat van externe werking geen sprake kan zijn. In paragraaf 5.6 van onderhavig bestemmingsplan wordt verantwoord dat het plan geen belemmeringen veroorzaakt ten aanzien van eventuele cultuurhistorische waarden ter plaatse.

Het plangebied behoort niet tot een waterwinlocatie, waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied. Ook behoort het plangebied niet tot een gebied waarbinnen een Rijksmonument ligt of een Bèlvéderegebied. Tevens is er geen sprake van een landschappelijk waardevol gebied. In dit hoofdstuk zijn de verschillende milieueffecten beschouwd, zoals geluid en luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat er door de ontwikkeling inderdaad geen sprake zal zijn van nadelige milieugevolgen.

Conclusie

Zoals beschreven in de voorafgaande alinea's zijn er geen 'belangrijke nadelige milieugevolgen' te verwachten en daarom is het niet noodzakelijk een m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

5.3 Bodem

Toetsingskader

Het landelijk beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. Met andere woorden, de bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico opleveren voor de gebruikers van de bodem. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit. Voor alle bestemmingen waar een functiewijziging of herinrichting wordt voorzien, dient de bodemkwaliteit door middel van een bodemonderzoek in beeld te worden gebracht. Indien op grond van historische informatie blijkt dat in het verleden bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden, dan dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Op basis van de onderzoeksresultaten kan vervolgens worden nagegaan of er vervolgmataregelen getroffen moeten worden, zoals een nader onderzoek of eventueel een (functiegerichte) sanering.

Beoordeling

Van de locatie is bekend dat het grondwater een verhoogde concentratie olie en kwik bevat. Daarnaast is een partij klei aanwezig, die mogelijk verontreinigd is. Tenslotte is uit eerder bodemonderzoek in 2007 gebleken dat nabij de loods naast de woonwagen met nummer 26K een bodemverontreiniging is aangetroffen. Gelet hierop is het uitvoeren van (nader) onderzoek naar de bodem- en grond(water)kwaliteit vereist.

Kwikverontreiniging

Uit het onderzoek naar kwikverontreiniging is naar voren gekomen dat in het grondwater van de peilbuizen ten hoogste een licht verhoogd gehalte kwik aangetoond. Vervolgonderzoek is derhalve niet nodig. Er is geen ernstige grondwaterverontreiniging met kwik aanwezig en een sanering is dus niet aan de orde.

Olieverontreiniging

Op basis van de analysesresultaten is de verontreiniging ter plaatse van de oliespot nog niet nader ingekaderd. Hiervoor dienen nog minstens 4 of 5 boringen te worden geplaatst ter afperking (zowel horizontaal als verticaal), evenals een viertal extra grondanalyses. Door Milon is door middel van een verkennend, nader en aanvullend bodemonderzoek deze locatie nader onderzocht. Hieruit is naar voren gekomen dat vervolgonderzoek naar de aangetroffen concentraties niet noodzakelijk wordt geacht.

Voor de bodemverontreiniging ter plaatse van de olie-water-slib-afscheider geldt geen saneringsnoodzaak. Toch kunnen er situaties voorkomen (bijvoorbeeld herinrichting of grondverzet), waarbij handelingen in deze verontreinigde grond noodzakelijk zijn. In deze situaties dient de bodemverontreiniging separaat van het overige terrein te worden gesaneerd. Voorafgaand aan de sanering dient een melding (in de vorm van een plan van aanpak) plaats te vinden naar het bevoegd gezag (gemeente Moerdijk), waarin de uit te voeren sanering wordt beschreven. Na instemmen van het bevoegd gezag kan gestart worden met de sanering.

Om bodemverontreiniging in de toekomst te voorkomen wordt geadviseerd ter plaatse van de bodembedreigende locaties (werkplaats en opslagplaatsen containers) een vloeistofdichte of vloeistofkerende vloer te realiseren (te bepalen in overleg met de vergunningverlenende instantie). Daarnaast wordt geadviseerd de olie-water-slib-afscheider te laten leegzuigen en reinigen en te laten onderzoeken of deze nog doelmatig werkt.

Het volledige rapport van het verkennend, nader en aanvullend bodemonderzoek door Milon (Projectnummer 20141568, 20 november 2014, definitief) is als bijlage 1 bij deze toelichting opgenomen.

Partijkeuring

De partij klei is gekeurd door Milon experts in bodem, ruimte en milieu, teneinde de milieuhygiënische kwaliteit en hergebruiksmogelijkheden daarvan te bepalen. Zintuiglijk zijn in de partij klei geen bijmengingen waargenomen of waarnemingen gedaan welke kunnen duiden op een verontreiniging van de partij. Het volume van de partij is berekend op circa 1.000 m³. Dit komt overeen met circa 1.750 ton (de dichtheid is geschat op 1,75 kg/dm³).

Uit de toetsing van de analyseresultaten blijkt dat geen van de gemiddelde concentraties de achtergrondwaarde overschrijdt. Op basis van de analyseresultaten kan gesteld worden dat de partij voldoet aan de achtergrondwaarde en derhalve vrij toepasbaar is op de landbodem. De concentraties zijn kleiner dan de emissietoetswaarde, waardoor bij grootschalige toepassing geen uitloogonderzoek noodzakelijk is. De vrijkomende grond in vrij toepasbaar.

Het volledige rapport van de partijkeuring door Milon (Projectnummer 20141568-1, 19 februari 2015, definitief) is als bijlage 2 bij deze toelichting opgenomen.

Bodemverontreiniging loads 26K

Teneinde de bij de loads op nummer 26K waargenomen verontreiniging af te perken is een actualiserend onderzoek nodig, omdat deze waarschijnlijk doorloopt tot onder de rijweg welke verhard zal gaan worden. Dit actualiserend bodemonderzoek is door Milon uitgevoerd. Een noemenswaardige verontreiniging is daarbij niet aangetroffen. Wat betreft de milieuhygiënische bodemkwaliteit bestaat er geen belemmering voor de voorgenomen overdracht van de onderzoekslocatie. Vervolgonderzoek naar de licht verhoogde concentraties wordt niet zinvol geacht.

Het volledige rapport van het actualiserend onderzoek door Milon (Projectnummer 20141568-2, 26 mei 2015, definitief) is als bijlage 3 bij deze toelichting opgenomen.

Conclusie

Uit de resultaten van het reeds uitgevoerde onderzoek naar kwikverontreiniging alsmede de partijkeuring is gebleken dat de nader onderzoek ten aanzien van de onderzochte parameters niet noodzakelijk is. Ten behoeve van de olieverontreiniging en de bodemverontreiniging bij de woonwagen op nummer 26 K dient nog nader onderzoek plaats te vinden.

5.4 Waterhuishouding

Toetsingskader

Beleid waterschap Brabantse Delta

Het waterschap Brabantse Delta is verantwoordelijk voor het waterbeheer in de gemeente. Het gaat dan om het waterkwantiteits en - kwaliteitsbeheer, de waterkeringzorg, waterzuivering, het grondwaterbeheer, het waterbodembeheer en vaak ook het scheepvaartbeheer. Het waterschap heeft de grondslag van haar beleid opgenomen in het waterbeheersplan 2010-2015, wat is afgestemd op Europees, nationaal en provinciaal beleid. Speerpunten uit het waterbeheerplan zijn veiligheid, droge voeten, voldoende water, gezonde natuur, schoon water, genieten van water en het waterschap als calamiteitenorganisatie. Het waterschap heeft in een toetsingskader RO 'De ruimte blauw geordend' aangegeven wat de ruimtelijke consequenties zijn van het waterbeleid.

Daarnaast heeft het waterschap waar nodig nog toegespitst beleid en beleidsregels op de verschillende thema's/speerpunten uit het waterbeheersplan en heeft het waterschap een eigen verordening; De Keur en de legger. De Keur bevat gebods- en verbodsbepalingen met betrekking tot ingrepen die consequenties hebben voor de waterhuishouding en het waterbeheer. 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 'Hydrologische uitgangspunten bij de Keurregels voor afvoeren van hemelwater, Brabantse waterschappen' (vastgesteld 24 februari 2015).

Gemeentelijk waterplan Moerdijk

Het waterplan Moerdijk 2009-2015 verwoordt de gezamenlijke visie voor de rol van water binnen de gemeentelijke ontwikkelingen. Het waterplan heeft geen wettelijke status maar is een afspraak tussen gemeente en waterschap. In het waterplan is een concreet maatregelenprogramma opgenomen voor de komende vijf jaar met een doorzicht tot 2027, de peildatum van de Kaderrichtlijn Water. Verdeeld over een aantal thema's is in het waterplan een beeld geschetst van het toekomstig watersysteem in Moerdijk. Belangrijke uitgangspunten daarbij zijn dat:

- water geen gevaar oplevert;
- het watersysteem geschikt is voor de functies die het moet vervullen;
- alle elementen van het watersysteem in samenhang worden beschouwd;
- water een grotere rol krijgt in ruimtelijke ontwikkelingen;
- iedereen zijn steentje bijdraagt.

Per relevant thema zijn de volgende toekomstbeelden geformuleerd:

- Ten aanzien van waterkwantiteit: Het beschermingsniveau tegen wateroverlast wordt opgehoogd tot 1 maal per 2 jaar vanuit de riolering en 1 maal per 100 jaar vanuit het oppervlaktewater, conform de stedelijke wateropgave. Bovendien wordt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op deze beschermingsniveaus ontworpen.
- Ten aanzien van water in bebouwde leefomgeving: Bij alle ruimtelijke veranderingen wordt water als mede ordenend principe meegenomen. Door water te combineren met groen wordt de natuur in de stad versterkt en vormt het een verbinding met het landelijk gebied. De afvoer van regenwater uit het stedelijk gebied vindt plaats via een vastgestelde waterstructuur.
- Ten aanzien van afvalwater en afkoppelen: Bij herinrichtingen en rioolveranderingen worden kansen voor het afkoppelen van verhard oppervlak benut. Afkoppelen geschiedt op een verantwoorde wijze, waarbij verontreiniging van de bodem wordt geminimaliseerd door het treffen van bronmaatregelen en monitoring. De afgekoppelde hoeveelheid levert een belangrijke bijdrage aan de beperking van wateroverlast en reductie van de vuillast op het oppervlaktewater.

Zowel de kwantiteit als de kwaliteit van het oppervlaktewater in de omgeving van het plangebied is in handen van het Waterschap Brabantse Delta. Het diepere grondwater is in beheer van de provincie Noord-Brabant.

Beoordeling

Door middel van onderhavig planvoornemen wordt de bestaande feitelijke situatie op het woonwagencentrum planologisch vastgelegd. Het planvoornemen gaat niet uit van de realisatie van nieuwe standplaatsen en/of bijgebouwen. De huidige bebouwing blijft staan en wordt (deels) gerenoveerd. Omdat er in de huidige situatie 14 standplaatsen (met bijbehorende bebouwing) zijn toegestaan en er daadwerkelijk 17 aanwezig zijn, is in planologisch opzicht wel sprake van een toename aan bebouwing. Per standplaats is maximaal 230 m² (woonwagen + bijgebouwen) toegestaan, zodat in totaal sprake is van een toename aan verhard oppervlak van maximaal 690 m².

Deze oppervlakte is ruimschoots lager dan de door het waterschap gestelde ondergrens van 2.000 m². Dit betekent dat het geoorloofd is om het af te voeren hemelwater af te koppelen op het bestaande rioolstelsel, zoals in de feitelijke situatie reeds het geval is. In de huidige (feitelijke) situatie wordt geen wateroverlast ervaren. In eerste instantie wordt derhalve niet gekozen om het hemelwater vast te houden of te bergen in het plangebied.

Conclusie

Ten aanzien van het aspect water worden geen belemmeringen voorzien.

5.5 Cultuurhistorie

Toetsingskader

Per 1 januari 2012 is de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) in werking getreden. Als gevolg van de MoMo wijzigt de Bro (artikel 3.1.6, lid 2). Wat eerst voor alleen archeologie gold, geldt nu ook voor al het cultureel erfgoed.

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

In de provincie Noord-Brabant dienen in het kader van het behoud van waardevolle cultuurhistorische elementen en archeologische vindplaatsen, bestemmingsplannen te worden getoetst aan de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart. Hierop staan de bepalende cultuurhistorische elementen aangeven.

Beoordeling

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Brabant is het noordelijke deel van het plangebied aangeduid als een 'schootsveld'. Het betreft een zichtrelatie gerelateerd aan de resterende vestingwallen. Aangezien het planvoornemen uitgaat van het bestendigen van de bestaande situatie en daarbij sprake is van een inkadering van de aanwezige bebouwing, zullen geen nadelige effecten op het schootsveld optreden. Binnen of in de directe omgeving van het plangebied zijn voorts geen rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten of andere in cultuurhistorisch opzicht relevante elementen aanwezig. Gesteld kan worden dat er daardoor op de locatie zelf geen waardevolle cultuurhistorische gebouwen, structuren en/of elementen meer aanwezig zijn die door toedoen van onderhavig plan aangetast worden.

Conclusie

Door de afwezigheid van bijzonder cultuurhistorische waarden zijn er geen belemmeringen ten aanzien van dit aspect.



Uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart 2010 (Provincie Noord-Brabant)

 = plangebied

5.6 Archeologie

Toetsingskader

De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta. De wet is een raamwet, die regelt hoe rijk, provincie en gemeente bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is op 1 september 2007 in werking getreden. De nieuwe wet beoogt het culturele erfgoed (en vooral het archeologische erfgoed) te beschermen. Onder archeologisch erfgoed wordt verstaan: alle fysieke overblijfselen, zowel in als boven de grond, die bijdragen aan het verkrijgen van inzicht in menselijke samenlevingen uit het verleden.

De uitgangspunten van de nieuwe wet zijn:

- Archeologische waarden zoveel mogelijk in de bodem bewaren en alleen opgraven als behoud in de bodem niet mogelijk is;
- Vroeg in de ruimtelijke ordening al rekening houden met archeologie. Initiatiefnemers tot ruimtelijke ontwikkelingen moeten in een vroegtijdig stadium aangeven hoe met eventuele archeologische waarden bij bodemverstoring ingrepen zal worden omgegaan. Dit houdt in een verplichting tot vooronderzoek bij werkzaamheden die de grond gaan verstoren. De invoering hiervan wordt geregeld via bestemmingsplannen en vrijstellingen, de mer-plichtige activiteiten en ontgrondingen;
- Bodemverstoorders betalen archeologisch onderzoek en mogelijke opgravingen (principe verstoorder betaalt). De kosten voor noodzakelijke archeologische werkzaamheden komen ten laste van de initiatiefnemer tot de bodemverstoring activiteit.

Beoordeling

Het planvoornemen gaat niet gepaard met bodemverstoring ingrepen, aangezien slechts de bestaande situatie planologisch wordt vastgelegd. Er wordt geen nieuwe bebouwing mogelijk gemaakt. Daarnaast betreft het hier woonwagens, welke niet voorzien zijn van een (diepe) fundering. De kans dat eventueel aanwezige archeologische waarden in het geding zullen komen ten gevolge van het planvoornemen is dan ook verwaarloosbaar klein. Het uitvoeren van een archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk.

Conclusie

Het planvoornemen oefent geen nadelige effecten uit op het aspect archeologie.

5.7 Flora en fauna

Toetsingskader

Gebiedsbescherming

Gebieden kunnen beschermd zijn doordat ze zijn opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998. Vanaf begin oktober 2005 zijn hierin ook alle Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijn-gebieden opgenomen als Natura 2000-gebieden. Activiteiten die van invloed kunnen zijn op de instandhoudingsdoelstellingen van een

Natura 2000-gebied moeten door Gedeputeerde Staten beoordeeld worden alvorens een vergunning voor de activiteit kan worden verleend. Dit geldt dus ook voor activiteiten die plaatsvinden buiten de beschermde gebieden. Van deze activiteiten moet worden bepaald of er sprake is van externe werking of cumulatie. Bij een vergunningsaanvraag is een zogenaamde passende beoordeling of een verstorings- of verslechteringstoets gewenst. Daarnaast kunnen gebieden zijn opgenomen in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Soortenbescherming

Een aantal zeldzame en/of kwetsbare plant- en diersoorten wordt door de Flora- en faunawet beschermd. De doelstelling van de wet is de bescherming en het behoud van de gunstige staat van instandhouding van de in het wild levende planten- en diersoorten. Het uitgangspunt van de wet is 'nee, tenzij'. Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn. Van het verbod op schadelijke handelingen ('nee') kan onder voorwaarden ('tenzij') worden afgeweken, met een ontheffing of vrijstelling. Het verlenen hiervan is de bevoegdheid van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I).

Beoordeling

Het plangebied is niet gelegen in of nabij een Natura 2000-gebied. De activiteiten die zich binnen het plangebied gaan voltrekken zijn ook niet van die aard dat hierdoor een nadelig effect zal optreden op dergelijke gebieden in de wijdere omgeving (Natura 2000-gebied Hollands Diep op circa 2 kilometer afstand).

Ten aanzien van de soortenbescherming kan worden gesteld dat het op te stellen bestemmingsplan grotendeels de bestaande situatie conserveert en daarnaast ook drie feitelijk bestaande woonwagens planologisch regelt. Beschermde planten- en diersoorten worden niet verwacht op het grotendeels verharde terrein van het woonwagencentrum. Sloop van bebouwing vindt niet plaats. Om die reden wordt het uitvoeren van een onderzoek flora en fauna niet noodzakelijk geacht. Wel dient de algemene zorgplicht in acht te worden genomen.

Conclusie

Het planvoornemen oefent geen nadelige effecten uit op de ecologische situatie in en om het plangebied.

5.8 Bedrijven en milieuhinder

Toetsingskader

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige gebieden zoals woonwijken. Om het begrip hanteerbaar te maken is gebruik gemaakt van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' uit 2009 van de VNG. Bedrijven zijn hierin opgenomen in een tabel, die is ingedeeld in milieucategorieën, waarbij per bedrijf is aangegeven wat de afstand tot een rustige woonwijk dient te zijn (de zogenaamde afstandentabel). Deze afstanden kunnen als basis worden gehanteerd, maar zijn

indicatief. Er kan (enigszins) van afgeweken worden in situaties waarin geen sprake is van een rustige woonwijk of bij afwijkende bedrijven. In het algemeen wordt door middel van het aanbrengen van een zonering tussen bedrijvigheid en woonbebouwing de overlast ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden.

Beoordeling

Binnen het plangebied worden geen bedrijfsmatige activiteiten uitgevoerd. Met het planvoornemen worden ook geen bedrijfsactiviteiten mogelijk gemaakt. Ten noorden van het plangebied worden illegale bedrijfsactiviteiten uitgeoefend. Het gaat hier om handel in en reparatie van personenauto's en lichte bedrijfsauto's, geen import van nieuwe auto's, en ambulante handel (t.w. straathandel) in gebruikte automobielen. Deze handel kan conform de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' uit 2009 worden beschouwd als reguliere detailhandel voor particulieren. Dit betreft activiteiten van categorie 1, waaraan een maximale richtafstand van 10 meter is verbonden (met betrekking tot geluid).

Het terrein van het woonwagencentrum valt voor een klein gedeelte binnen de gestelde richtafstand. Het betreft echter sinds jaren aanwezige bedrijvigheid. In de huidige situatie wordt door de medebewoners geen nadelige overlast ervaren van de bedrijfsactiviteiten. De omliggende gevoelige functies in de kern Klundert liggen bovendien op meer dan voldoende afstand van de bedrijvigheid. Desalniettemin is het streven van de gemeente om een zo goed mogelijk woon- en leefklimaat te kunnen garanderen voor de woonwagenbewoners. Gelet hierop zijn door de gemeente inmiddels 2 persoonsgebonden gedoogbeschikkingen opgesteld, waarin is bepaald dat op het moment dat de huidige eigenaren van de beide bedrijven de bedrijfsactiviteiten beëindigen, er vanaf dat moment geen bedrijfsactiviteiten meer op deze locatie mogen plaatsvinden. De huidige bedrijfsactiviteiten mogen ook niet worden uitgebreid. Op deze manier wordt het goede woon- en leefklimaat ook naar de toekomst toe gewaarborgd.

Gelet op de conserverende en afbouwende regeling voor bedrijvigheid, wordt nader onderzoek daarnaar niet noodzakelijk geacht.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

5.9 Externe veiligheid

Toetsingskader

Externe veiligheid heeft betrekking op de veiligheid van degenen die niet bij de risicovolle activiteit zelf zijn betrokken, maar als gevolg van die activiteit wel risico's kunnen lopen, zoals bijvoorbeeld omwonenden. Bij ruimtelijke plannen dient aandacht te worden besteed aan de vraag of er risicovolle activiteiten in en/of nabij het plangebied aanwezig zijn c.q. komen en zo ja, of er sprake is van een toelaatbaar risico.

Het veiligheidsbeleid in Nederland is gebaseerd op een tweetal begrippen, het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat, één persoon die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute of nabij een inrichting verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer, de opslag en/of de handeling van gevaarlijke stoffen. Daarbij is de omvang van het risico een functie van de afstand waarbij geldt: hoe groter de afstand, des te kleiner het risico. De risico's worden weergegeven in PR risicocontouren. Het groepsrisico is de kans per jaar dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van een transportroute of een inrichting voor handelingen met gevaarlijke stoffen in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval. In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico geldt voor het groepsrisico geen grenswaarde maar een oriëntatiewaarde. Deze oriëntatiewaarde kan gezien worden als een streefwaarde en heeft geen juridische status. Het overschrijden van de oriëntatiewaarde is mogelijk mits dit in de besluitvorming door het bevoegd gezag gemotiveerd wordt middels een verantwoordingsverplichting.

Het beleid inzake externe veiligheid is gericht op de beheersing van risico's voor de omgeving met betrekking tot:

1. het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
2. het transport van gevaarlijke stoffen (buisleidingen, waterwegen, wegen en spoorwegen);
3. het gebruik van luchthavens.

Ad. 1 Inrichtingen

In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) zijn milieukwaliteitseisen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd. Dit besluit heeft tot doel de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken.

Ad. 2 Transport

Het vervoer van gevaarlijke stoffen leidt tot risico's voor de omgeving. Er is daarom beleid opgesteld om te komen tot een afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving. Dit beleidskader wordt gevormd door de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs van 22 december 2009) en de Nota vervoer gevaarlijke stoffen (Nvgs van 2006). De circulaire is een operationalisering en verduidelijking van het beleid uit de nota.

Met de Nvgs is beleidsvernieuwing op het thema vervoer van gevaarlijke stoffen gepresenteerd als uitwerking van de Nota Mobiliteit. Het nieuwe beleid is onder andere gericht op het verminderen van de spanning tussen belangen op het gebied van veiligheid, ruimtelijke ontwikkeling en vervoer. Die vermindering moet plaatsvinden door het wettelijk vastleggen van een Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Op het Basisnet wordt een gebruiksruimte voor het vervoer vastgesteld en langs het Basisnet worden veiligheidszones vastgelegd (ruimtelijke ordening). In het Basisnet worden de rijkswegen opgenomen.

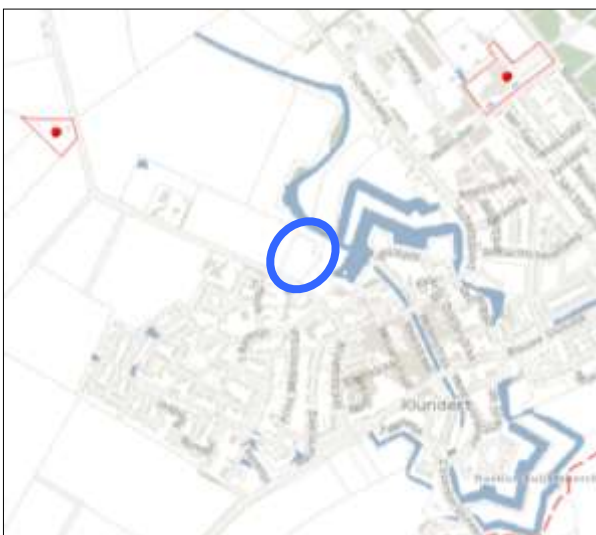
Per 1 januari 2011 vigeert tevens het 'Besluit externe veiligheid buisleidingen' (Bevb). Bij het vaststellen van de externe veiligheidscontouren rondom buisleidingen zijn twee waarden van belang, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het Besluit externe veiligheid buisleidingen stelt op basis van deze twee risico's een basisveiligheidsniveau vast.

Ad. 3 Luchthavens

Vastgesteld dient te worden of bebouwing in het plangebied gelegen is binnen verstoringszones van vliegvelden.

Beoordeling

Om eventuele belemmeringen op het gebied van externe veiligheid in beeld te brengen is de Brabantse risicokaart geraadpleegd. De kaart wordt door de provincie Noord-Brabant en al haar gemeenten gebruikt om informatie te verschaffen over risico's in Noord-Brabant. Op de risicokaart is te zien dat in de directe en wijdere omgeving van het plangebied geen risicovolle inrichtingen aanwezig zijn.



Uitsnede risicokaart, met het plangebied blauw omcirkeld

Als gevolg van het planvoornemen worden geen nieuwe risicovolle inrichtingen gerealiseerd. Ook neemt het aantal gevoelige functies in het plangebied niet toe. Hetzelfde geldt voor de hoeveelheid aanwezige mensen.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor onderhavig project.

5.10 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. Eén van de elementen daarvan is dat projecten die 'niet in betekenende mate bijdragen' aan de concentraties, niet meer afzonderlijk getoetst hoeven te worden aan de grenswaarden voor de buitenlucht. De 'regeling niet in betekenende mate bijdragen' kan in sommige situaties worden toegepast. Voor projecten die de hoeveelheid fijn stof en stikstofdioxide in de lucht met maximaal 3%

verhogen hoeven geen aanvullende maatregelen getroffen te worden. Het project draagt dan niet in betekende mate (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging. Deze Ministeriële regeling, verder aan te duiden als de Regeling NIBM, geeft voor een aantal categorieën van projecten een (getalsmatige) invulling aan de NIBM-grens. Het gaat om woningbouw- en kantoorprojecten en enkele soorten van inrichtingen (bijv. emplacementen, kassen en andere landbouwinrichtingen).

Beoordeling

In onderhavig geval is sprake van woningbouw, aangezien ten opzichte van de vigerende planologische situatie drie extra woonwagens mogelijk worden gemaakt. Het gegeven dat deze feitelijk al aanwezig zijn, neemt niet weg dat inzichtelijk dient te worden gemaakt of deze woonwagens al dan niet effect uitoefenen op de luchtkwaliteit. Een criterium om nadere eisen te stellen aan bouwplannen is dat bij 1.500 woningen en 1 ontsluitingsweg het jaarlijks percentage stofdeeltjes omhoog kan gaan. Uitgaande van het 3% criterium is binnen het besluitgebied geen sprake van een project dat in betekende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

5.11 Geluid

Toetsingskader

Wegverkeerslawaaï

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

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

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

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

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

Uit onderzoek moet blijken of, indien sprake is van een van de bovengenoemde ontwikkelingen binnen een zone als bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh, deze binnen de waarden valt zoals deze voor diverse typen ontwikkelingen is vastgelegd in de Wgh. De grenswaarde voor de toelaatbare etmaalwaarde van de equivalente geluidbelasting van wegen binnen zones langs wegen is voor woningen 48 dB. In bijzondere gevallen is een hogere waarde mogelijk; Burgemeester en Wethouders zijn binnen de grenzen van de gemeente en onder voorwaarden bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting.

Beoordeling

In onderhavig plan worden geen nieuwe geluidsgevoelige functies opgericht. De 17 woonwagens die dit bestemmingsplan regelt zijn reeds feitelijk aanwezig. Drie daarvan zijn echter nog niet planologisch geregeld, waarmee in juridisch opzicht sprake is van nieuwe geluidsgevoelige functies.

De locatie is gelegen in een 30 km/h-zone en valt niet binnen de onderzoekszone van andere wegen. Gelet hierop zal ter plaatse van de drie woonwagens de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer onder de norm blijven. Daarnaast is het zo dat zowel binnen de drie illegale woonwagens als binnen de overige, dichterbij de weg gelegen woonwagens, reeds een goed woon- en leefklimaat aanwezig is. Het aspect wegverkeerslawaaï vormt daarmee geen belemmering.

Conclusie

Het aspect geluid oefent geen nadelige invloed uit op het planvoornemen.

5.12 Kabels en leidingen

Binnen het onderhavige bestemmingsplan zijn geen planologisch relevante leidingen aanwezig. Kabels en leidingen leveren derhalve geen belemmeringen voor de planontwikkeling.

5.13 Brandveiligheid

De woonwagens op het woonwagencentrum staan relatief dicht op elkaar gebouwd, zoals onderstaand overzicht laat zien:

Woonwagens	Afstand
Afstand tussen de woonwagens van nr. 26 O en A	2.00 meter
Afstand tussen de woonwagens van nr. 26 A en B	1.60 meter
Afstand tussen de woonwagens van nr. 26 B en C	1.70 meter
Afstand tussen de woonwagens van nr. 26 C en D	1.75 meter
Afstand tussen de woonwagens van nr. 26 D en E	1.60 meter
Afstand tussen de woonwagens van nr. 26 E en F	4.25 meter
Afstand tussen de woonwagens van nr. 26 F en P	2.00 meter
Afstand tussen de woonwagens van nr. 26 F en G	4.00 meter
Afstand tussen de woonwagens van nr. 26 G en H	1.30 meter
Afstand tussen de woonwagens van nr. 26 H en I	1.30 meter
Afstand tussen de woonwagens van nr. 26 I en Q	10.70 meter
Afstand tussen de woonwagens van nr. 26 I en J	4.10 meter
Afstand tussen de woonwagens van nr. 26 K en L	6.10 meter
Afstand tussen de woonwagens van nr. 26 L en M	3.70 meter
Afstand tussen de woonwagens van nr. 26 M en N	2.65 meter

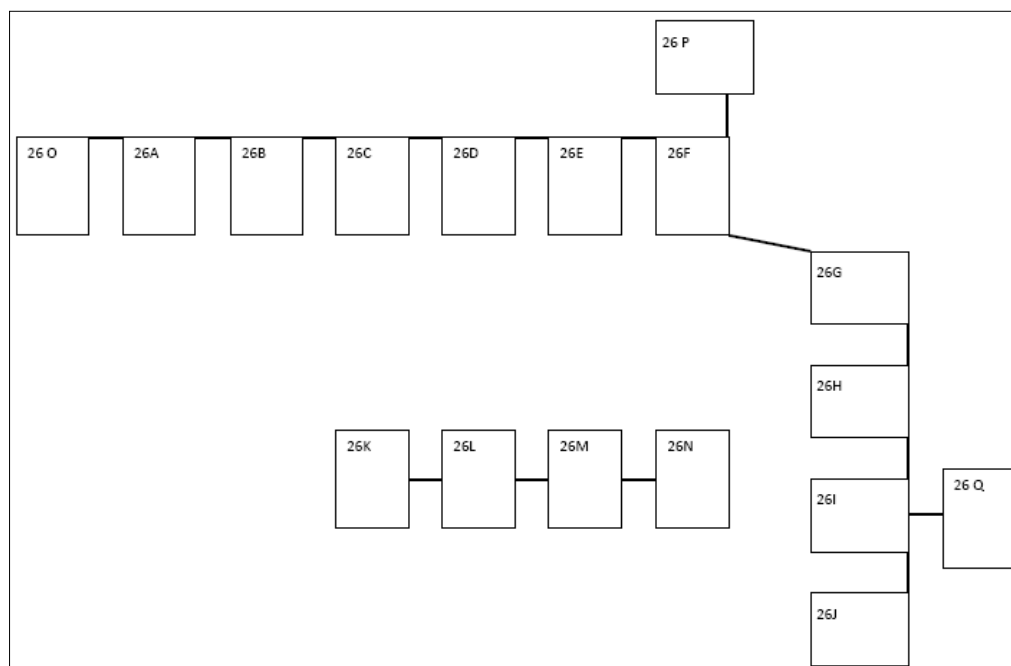
Deze onderlinge korte afstanden brengen met zich mee dat het risico op het overslaan van een woningbrand naar de andere woonwagens vrij groot wordt. Teneinde dit risico in beeld te brengen alsmede een oplossing hiervoor in beeld te brengen is door Nieman Raadgevende ingenieurs B.V. een Rapport brandoverslag opgesteld (Wu130589aaA1.khu, 21 november 2014), dat als bijlage 4 bij deze toelichting is opgenomen.

Door Nieman Raadgevende ingenieurs B.V. is een indeling in brandcompartimenten voorgesteld en zijn de brandoverslagrisico's tussen de brandcompartimenten beoordeeld voor de woonwagenlocatie. Voor een aantal brandoverslagtrajecten zijn berekeningen gemaakt. In de berekende trajecten wordt voldaan aan de eisen voor brandoverslag.

Voor een aantal trajecten is zonder berekening duidelijk dat zonder maatregelen niet aan de eisen inzake brandoverslag wordt voldaan. Op de compartimentsscheiding tussen woonwagen 26D en woonwagen 26E, en tussen woonwagen 26A en woonwagen 26O zullen maatregelen getroffen moeten worden. Er zijn twee oplossingsrichtingen:

- Het plaatsen van een brandwerende scheiding tussen de woonwagens. Of dit praktisch realiseerbaar is zal nader afgewogen moeten worden.
- Een alternatief is het brandwerend maken van de gevels grenzend aan de compartimentsscheiding. Welke voorzieningen hierbij nodig zijn dient nader te worden uitgewerkt.

Het rapport is beoordeeld door de Brandweer Midden en West Brabant. In ieder geval moet aannemelijk worden gemaakt dat de gekozen oplossing voorziet in een brandwerendheid van minimaal 20 minuten tussen de genoemde woonwagens.



Schematische weergave situering woonwagens

6 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

6.1 Inleiding

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

6.2 Inspraak

In het kader van de gemeentelijke inspraakverordening heeft het voorontwerp bestemmingsplan voor de duur van zes weken ter inzage gelegen (van 18 juni tot en met 29 juli 2015). Er zijn gedurende deze termijn geen inspraakreacties ontvangen.

6.3 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.1.1 Bro wordt bij de voorbereiding van het bestemmingsplan overleg gepleegd met besturen van omliggende gemeenten (indien noodzakelijk), Rijksdiensten, provinciale diensten en dergelijke. In het kader van het bestuurlijk vooroverleg is het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de volgende overlegpartners:

1. Provincie Noord-Brabant;
2. Waterschap Brabantse Delta;
3. Brandweer Midden- en West-Brabant.

De van deze instanties ontvangen reacties zijn opgenomen alsmede samengevat en beantwoord in de 'Commentaarnota inspraak en overleg ex. artikel 3.1.1. Bro', welke als bijlage 5 bij deze toelichting is opgenomen. In de commentaarnota zijn tevens de ambtshalve aanpassingen genoemd die zijn aangebracht ten aanzien van het voorontwerp bestemmingsplan.

6.4 Tervisielegging/zienswijzen

P.M.

7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Inleiding

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

7.2 Toepassing Grondexploitatiewet

Toetsingskader

De Wet ruimtelijke ordening maakt het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten wanneer de bouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in een bestemmingsplan of een projectafwijkingbesluit. De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is staan in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro):

- de bouw van een of meer woningen;
- de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een hoofdgebouw met ten minste 1.000 m² of met een of meer woningen;
- de verbouwing van een of meer aangesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.000 m² bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m².

Bovendien is een exploitatieplan nodig als locatie-eisen gesteld moeten worden en/of het bepalen van een tijdvak of fasering noodzakelijk is. Door als gemeente alle gronden en opstallen in eigendom te hebben, zelf de grondexploitatie te voeren en de bouwgrond uiteindelijk bouwrijp tegen een marktconforme prijs te leveren wordt ook voldaan aan de eis van verplichte kostenverhaal.

Beoordeling

In onderhavig geval worden in juridisch-planologisch opzicht drie nieuwe woonwagens opgericht. Deze zijn feitelijk echter reeds aanwezig, er worden aanvullend op de bestaande bebouwing geen nieuwe woonwagens of andere gebouwen opgericht. In het onderhavige geval heeft de gemeente alle gronden en bouwwerken in eigendom en verhuurt deze aan de bewoners. Hiermee wordt voldaan aan de eis van het verplichte kostenverhaal.

Conclusie

Door het feit dat gemeente zelf alle gronden en opstallen in bezit heeft is de economische uitvoerbaarheid verzekerd.

7.3 Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor onderhavig bestemmingsplan worden gedragen door de gemeente Moerdijk, hiermee is de financiële haalbaarheid van onderhavig plan verzekerd. Door de gemeenteraad is in een eerder stadium reeds een bedrag gereserveerd voor een grootschalige herstructurering van het woonwagencentrum. In plaats van deze herstructurering vindt nu een beperkte renovatie plaats, waaraan veel lagere kosten zijn verbonden. De economische uitvoerbaarheid is hiermee aangetoond.

Bijlagen

Bijlage 1 - Verkennend, nader en
aanvullend bodemonderzoek

Bijlage 2 - Partijkeuring bodem

Bijlage 3 - Actualiserend
bodemonderzoek

Bijlage 4 - Rapport brandoverslag

Bijlage 5 - Commentaarnota

