

Ruimtelijke onderbouwing

Oudelandseweg 70 Ouddorp

Gemeente Goeree-Overflakkee



ADROMI GROEP



ADROMI GROEP

Adromi B.V.
Reeweg 146
3343 AP Hendrik-Ido-Ambacht

T 078 – 684 55 55
F 078 – 684 55 59

algemeen@adromi.nl
www.adromi.nl

K.v.K. 230.825.46 te Rotterdam
BTW: 8050.63.286.B.01
IBAN: NL75RABO0385477481

Ruimtelijke onderbouwing

Oudelandseweg 70 Ouddorp

Projectnummer: R201732/1801c

IDN:

Status:

Datum: 3-7-2019

Auteur: Mevr. J. Faneyt

Mevr. M. Suyker

Geaccordeerd: Dhr. J. Wildschut

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
2.	Gebiedsbeschrijving	5
2.1.	Algemeen	5
2.2.	Directe omgeving	5
3.	Ruimtelijke effecten	7
3.1.	Bestaande situatie	7
3.2.	Beoogde situatie	7
4.	Ruimtelijk beleidskader	11
4.1.	Algemeen	11
4.2.	Rijksbeleid: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte & AMvB Ruimte	11
4.3.	Ladder van duurzame verstedelijking	12
4.4.	Provinciaal beleid: Zuid-Holland	12
4.5.	Regionaal en gemeentelijk beleid	15
4.6.	Conclusie	17
5.	Archeologie	18
5.1.	Archeologie en cultuurhistorie	18
6.	Verkeerskundige aspecten	20
6.1.	Verkeer	20
6.2.	Parkeergelegenheid	20
7.	Natuur	21
7.1.	Juridisch kader	21
7.2.	Gebiedsbescherming - natuurgebieden	21
7.3.	Ecologie	22
8.	Water	23
9.	Milieu	25
9.1.	Bodem	26
9.2.	Geluid	27
9.3.	Geurhinder	27
9.4.	Luchtkwaliteit	27
9.5.	Externe veiligheid	30
9.6.	Algehele conclusie milieu	31
10.	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	32
10.1.	Algemeen	32
10.2.	Planschade	32
10.3.	Besluitvormingsprocedure	32
11.	Conclusie	33

1. Inleiding

Onderhavige ruimtelijke onderbouwing behoort bij een aanvraag omgevingsvergunning voor het perceel gelegen naast de Oudelandseweg 70 te Ouddorp in de gemeente Goeree-Overflakkee. Het perceel betreft grasland waar een agrarische bestemming op rust en een klein deel bosschage waar een natuurbestemming op rust. Het is de bedoeling van Stalvereniging Ouddorp om op een deel van het perceel een cross/eventing baan in te richten met bijbehorende voorzieningen ter beoefening van de paardensport.

Uit overleg met de gemeente Goeree-Overflakkee is gebleken dat de gemeente in principe wil meewerken aan deze (planologische) functiewijziging. De gemeente gaat hierbij uit van een projectomgevingsvergunning (afwijking van het bestemmingsplan op grond van artikel 2.1, lid 1 onder c jo. artikel 2.12, lid 1 onder a ten 3^o van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht).

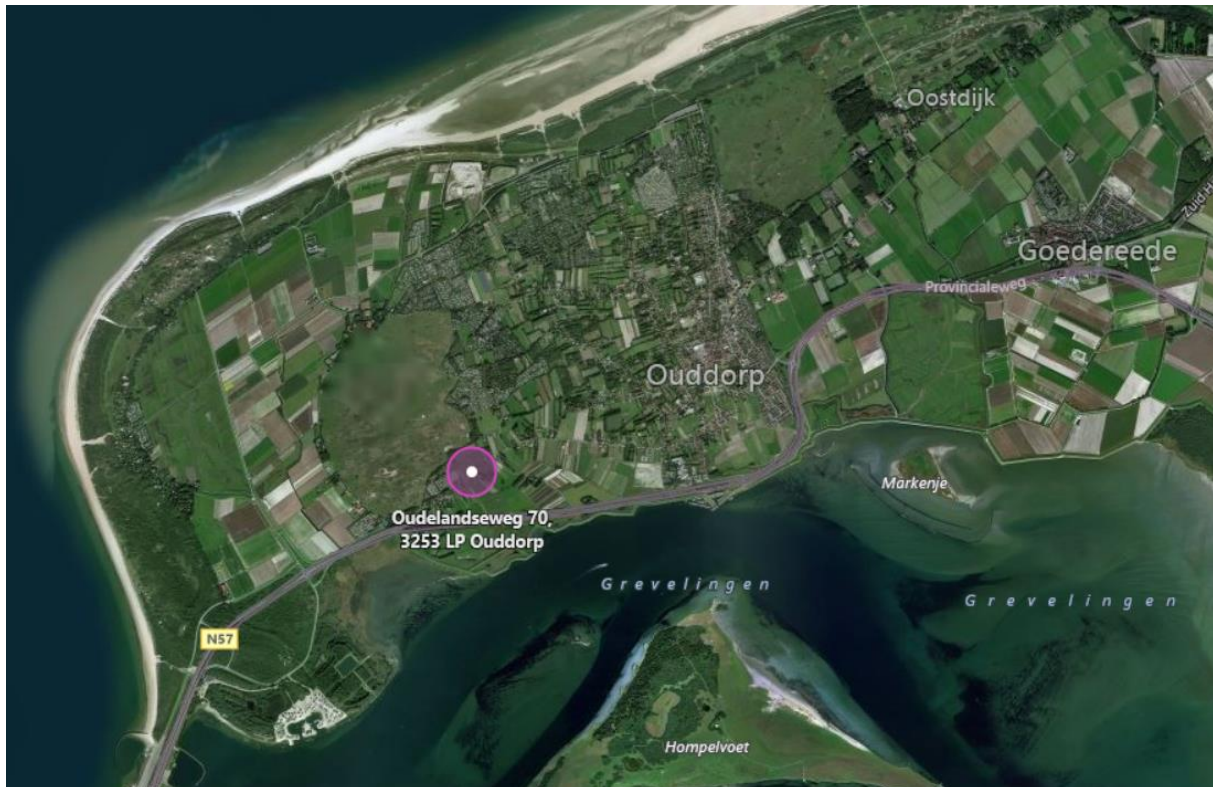
Mevrouw M. Reimers heeft, mede namens Stalvereniging Ouddorp, Adromi B.V. opdracht gegeven om zorg te dragen voor een goede ruimtelijke onderbouwing voor dit project. Voor het opstellen van deze ruimtelijke onderbouwing is gebruik gemaakt van de door de opdrachtgever verstrekte informatie, foto's en kadastrale ondergronden. De in deze toelichting vernoemde tekeningen, onderzoeksrapporten en overige documenten zijn als bijlage toegevoegd en kunnen als integraal onderdeel daarvan worden beschouwd.

2. Gebiedsbeschrijving

2.1. Algemeen

De kern Ouddorp ligt in het westen van de gemeente Goeree-Overflakkee. De gemeente ligt in het zuiden van de provincie Zuid-Holland. Ouddorp is een dorp en een badplaats en kenmerkt zich door veel toeristische en recreatieve functies. Ouddorp ligt in het zuiden aan het Grevelingenmeer en wordt in het westen en noorden begrensd door de Noordzee.

Het projectgebied bevindt zich in het zuiden van Ouddorp. In het figuur hieronder is het projectgebied indicatief aangegeven met een paarse cirkel.

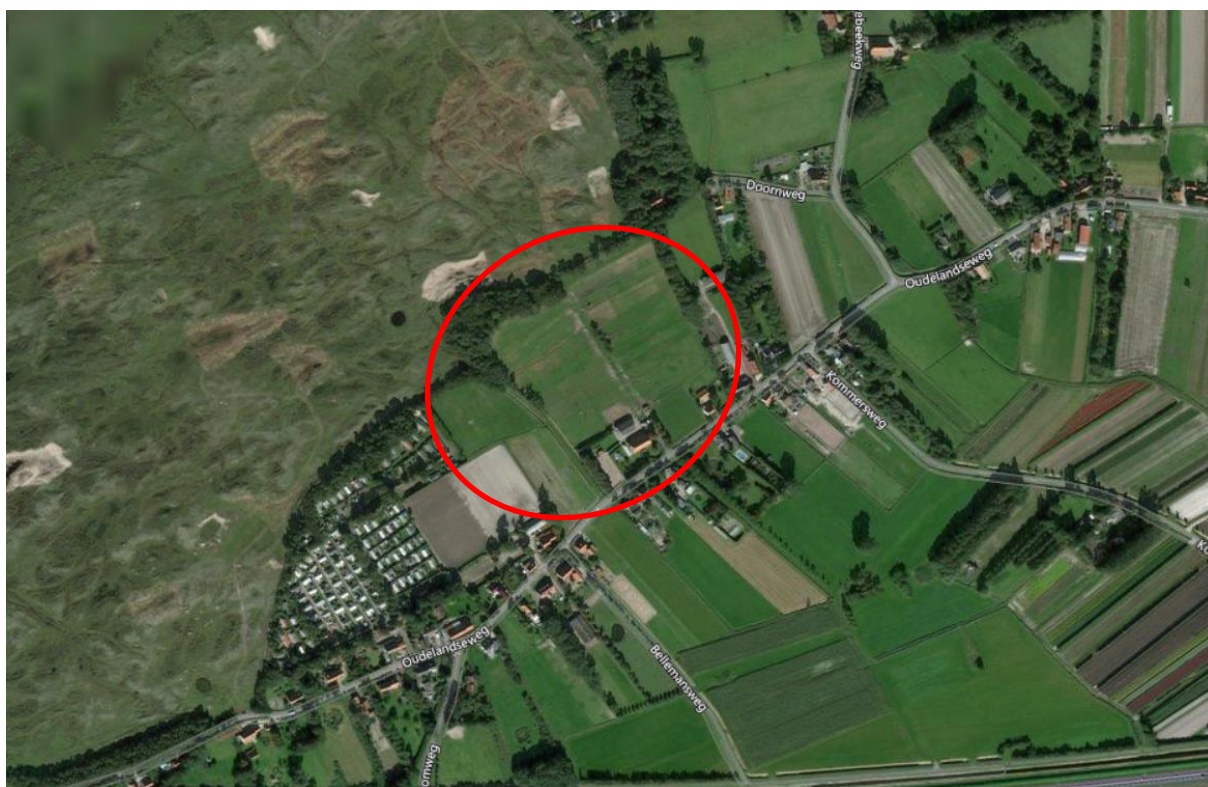


Figuur: Projectgebied (Bron: Bing maps - bewerkt)

2.2. Directe omgeving

Het projectgebied ligt op een perceel aan de Oudelandseweg 70. Aan de ene kant grenst het perceel aan de weg. Aan de andere kant grenst het perceel aan een bosschage tegen het natuurgebied de Westduinen, onderdeel van het Natura 2000-gebied Duinen Goeree & Kwade Hoek. Naast het perceel is de woning Oudelandseweg 70 gelegen.

De Oudelandseweg is een bebouwingslint door agrarisch gebied en verbindt de Groeneweg in het westen met de Hazersweg in het oosten. De weg kan worden getypeerd als een perceelontsluitingsweg. Het projectgebied is gelegen nabij de provinciale weg N57. In onderstaande figuur is het projectgebied en de directe omgeving weergegeven.



Figuur: Directe omgeving en projectgebied (Bron: Bing maps - bewerkt)

3. Ruimtelijke effecten

3.1. Bestaande situatie

In de huidige situatie ligt er op het perceel aan de Oudelandseweg 70 een woning met tuin met ruimte voor een rijbak, waarin de dressuur kan worden gereden. Ook is er een springwei, waar in de periode van april tot oktober gesprongen kan worden. Het perceel kent een agrarische bestemming volgens het geldende bestemmingsplan.



Figuur: Uitzicht vanaf de Oudelandseweg (Bron: Google maps - bewerkt)



Figuur: springwei (Bron: foto van Saskia Drok, voorzitter stalvereniging)

3.2. Beoogde situatie

Met onderhavig plan wordt toegelaten om het perceel met agrarische bestemming te gebruiken en in te richten als een cross/eventing baan voor de stalvereniging.

Eventing is een discipline in de paardensport waarbij de verschillende aspecten van de training aan bod komen, zoals een dressuurproef, een terreinproef en springen. De terreinproef (ook bekend als cross country) wordt afgelegd in een natuurlijke omgeving, zoals bos en weilanden. Tijdens de terreinproef dienen verschillende soorten hindernissen te worden overwonnen.

De natuurlijke omgeving van het projectgebied zal worden gehandhaafd. In de bossage zal uitsluitend gebruik worden gemaakt van het bestaande pad. Qua voorzieningen voor de uitbreiding van de activiteiten zullen enkel vegetatie en vaste voorzieningen voor hindernissen worden aangebracht alsook een springsloot/waterbak. Er zal geen sprake zijn van voorzieningen in de vorm van verlichting, tribunes, reclame en dergelijke. Het terrein zal hoofdzakelijk worden gebruikt als oefenterrein voor de vereniging. Voor circa 10 dagen per jaar wordt rekening gehouden met een wat grootschaliger gebruik ten behoeve van wedstrijden.

Tot slot is het de bedoeling om een berging op te richten in de vorm van een schuilstal voor de opslag van diverse zaken die nodig zijn voor het onderhoud van de cross/evening voorzieningen.

Project Oudelandseweg fo Oudbop

A hand-drawn site plan of a farm area. The plan shows a large irregular shape representing the farm boundary. Inside, there are four labeled areas: A is a small rectangular area on the left; B is a larger area in the center; C is a narrow strip along the top right boundary; and D is a small area at the top left. A road or path runs along the bottom and right side of the farm. There are some small rectangular structures drawn near the bottom right.

A	Springterrein
B	Gras terrein met o.a. water partij.
C	Grasgrasie met watercombinatie
D	Bag pad, slingswand.

- | | |
|---|---------------------------------------|
| A | Springterrein |
| B | Gras terrein met
o.s. waterpartij. |
| C | Grasgiste met
walcombinatie |
| D | Bus pad, slingerend. |

Hand-drawn map of Terrain A. The map is enclosed in a rectangular border. At the top, the text "Terrain A." is written. A road, labeled "Raspad" (likely a typo for "Raspad" or "Raspad"), runs along the top edge. A dashed line in the lower-left corner is labeled "Spring parcours". Several arrows and symbols are scattered across the map, indicating directions or specific points of interest. A scale bar at the bottom left indicates a distance of 100 units.

Terrein B Watercombinatie.

A hand-drawn sketch of a landscape profile. The profile is a wavy line representing the ground surface. Below the profile, there is a dashed line forming a loop, with arrows indicating a path or flow. The sketch is labeled 'Terrein B' and 'Watercombinatie.' at the top.

impressive Watercombination

max. 30 cm

ausflang 70 cm

eingang witzgang

eingang witzgangs

ausgang

länge nat. wasserhinderniss ± 17 m.
breite ± 10 m.
tiefe max. 30 cm. wasser

Terrain C. Walcombinatie.

Wippe max. 30 cm. wacke

80 cm

100 cm

2x0.5 m

50 cm

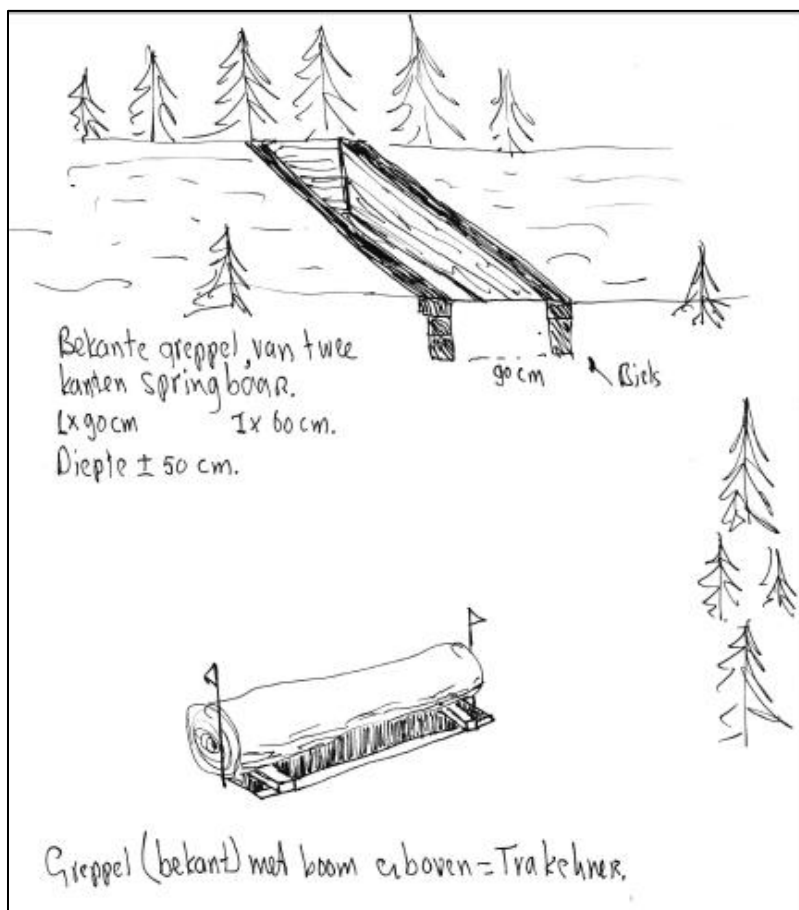
Wippe max. 30 cm. wacke

80 cm

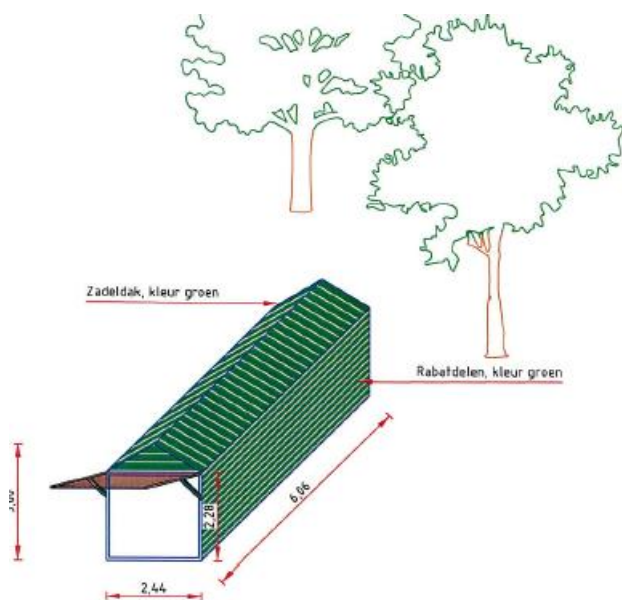
100 cm

2x0.5 m

50 cm



Figuur: tekeningen cross/eventing voorzieningen (Wim Grens van de KNHS)



Figuur: tekening schuilstal / berging (S. Drok)

4. Ruimtelijk beleidskader

4.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan het rijksbeleid en provinciaal beleid. Het rijksbeleid uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de Algemene Maatregel van Bestuur ruimte (AMvB Ruimte) wordt in de eerste alinea beschreven. Voor het provinciaal beleid wordt onder andere gebruik gemaakt van de provinciale structuurvisie.

4.2. Rijksbeleid: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte & AMvB Ruimte

In het algemeen wordt het landelijk ruimtelijk beleidskader vertegenwoordigd door:

- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (hierna ook Structuurvisie Ruimte);
- Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna ook Barro).

In de Structuurvisie Ruimte zijn de drie hoofddoelen van het Rijk aangegeven:

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

Uit deze drie hoofddoelen komen onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Structuurvisies hebben geen bindende werking voor andere overheden dan de overheid die de visie heeft vastgesteld. De nationale belangen uit de structuurvisie die juridische borging vragen, worden daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (ook wel AMvB Ruimte of Barro). Het Barro is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. Het Barro is op 22 augustus 2011 vastgesteld. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van:

1. Rijksvaarwegen;
2. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
3. Kustfundament;
4. Grote rivieren;
5. Waddenzee en waddengebied;
6. Defensie;
7. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
8. Elektriciteitsvoorziening;
9. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
10. Natuurnetwerk Nederland;
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
14. Ruimtereservering parallelle Kaagbaan

Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen is voor het voorliggende plan van toepassing.

4.3. Ladder van duurzame verstedelijking

Per 1 oktober 2012 is de ladder voor duurzame verstedelijking (ook wel duurzaamheidsladder) als motiveringseis opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De regeling is laatstelijk gewijzigd op 1 juli 2017. De duurzaamheidsladder gaat uit van een aantal stappen om te komen tot een zorgvuldige afweging van iedere stedelijke ontwikkeling.

Zo moet de ontwikkeling voorzien in een behoefte. Als de ontwikkeling niet plaatsvindt in bestaand stedelijk gebied, moet het plan een motivering bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Een cross/eventing baan vormt geen functie die eenvoudig zou kunnen worden ingepast in stedelijk gebied. Een locatie in buitengebied is passend voor onderhavige functie, mede gelet op de omstandigheid dat de paarden ter plaatse ook gestald en beweid kunnen worden, terwijl dat niet het geval zou zijn in stedelijk gebied. De overlast van de cross/eventing baan zou in stedelijk gebied ook groter zijn. De cross/eventing baan kan worden beschouwd als functie die gebonden is aan het buitengebied en ook vanwege de aard van de activiteit thuishoort in het buitengebied.

De inrichting van en het gebruik voor een cross/eventing baan komt daarbij voort uit de concrete behoefte van de stalvereniging zelf. Ook op dit vlak wordt kortom voldaan aan de ladder van duurzame verstedelijking.

4.4. Provinciaal beleid: Zuid-Holland

De provincie wil haar beleid eenvoudiger, transparanter en toegankelijker maken voor initiatiefnemers in Zuid-Holland. Daarom werkt de provincie aan de vernieuwing van het omgevingsbeleid. Hiertoe is de Omgevingsvisie Zuid-Holland opgesteld welke als ontwerp bekend is gemaakt op 30 oktober 2018 en welke inmiddels op 20 februari 2019, is vastgesteld.

Met de Omgevingsvisie anticipeert de provincie op het in werking treden van de Omgevingswet. In de nieuwe Omgevingsvisie is het volledige omgevingsbeleid van de provincie vervat, zoals de Omgevingswet ook zal voorschrijven. In de Omgevingsvisie worden de huidige beleidsplannen in één document verenigd:

- de provinciale ruimtelijke structuurvisie, artikel 2.2 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro);
- het milieubeleidsplan, artikel 4.9 van de Wet milieubeheer (Wm);
- het regionale waterplan, artikel 4.4 van de Waterwet (Ww);
- het verkeers- en vervoersplan, artikel 5 van de Planwet verkeer en vervoer;
- de natuurvisie, artikel 1.7 van de Wet natuurbescherming (Wnb).

De provincie Zuid-Holland kiest hierbij voor een opgavegerichte aanpak, waarbij steeds samenhangende beleidsonderdelen worden vernieuwd waar dat nodig is. Het provinciale omgevingsbeleid is dus geen statisch (eind)document, maar een document waarmee voortdurend de dialoog wordt gezocht met de diverse ruimtelijke actoren: altijd klaar, maar nooit af. Deze benadering wordt ook gekozen voor de visie rijke groenblauwe leefomgeving en de wijziging van het beleid op het vlak van kantoren. Op dit punt zijn aparte ontwerpbesluiten ter inzage gelegd welke nadien in de

Omgevingsvisie zijn geïntegreerd. Op deze wijze wordt optimaal invulling gegeven aan het Omgevingsbeleid via een opgavegerichte aanpak.

De provincie streeft naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit, waarbij Zuid-Holland slimmer, groener en sterker dient te worden.

De visie geeft aan dat de economie van Zuid-Holland is gebaseerd op fossiele brandstoffen. De provincie zet in op verduurzaming naar energieopwekking uit hernieuwbare bronnen. De visie geeft daarnaast aan dat de provincie moet inspelen op de gevolgen van de klimaatverandering, niet in de laatste plaats de te verwachten stijging van de zeespiegel. Daarnaast staat de provincie de komende decennia ook voor de vergrijzing als (tijdelijke) demografische verandering.

De provincie wil daarbij ontwikkelingen samen met andere partijen oppakken, waarbij de volgende sturingsprincipes worden gehanteerd:

Gebiedsgericht: de provincie komt met elk gebied tot een aanpak op maat. Zuid-Holland bestaat uit verschillende gebieden met elk hun eigen opgaven. Specifieke opgaven ontstaan in interactie met de omgeving. Die specifieke opgaven vragen elk om hun eigen vorm van sturing.

Uitgaan van passend schaalniveau: de provincie vormt allianties op het schaalniveau van de specifieke opgave. Allianties op verschillende niveaus zijn nodig. De provincie werkt met partners op lokaal, regionaal, provinciaal en landsdeelniveau en kijkt waar nodig ook over landsgrenzen heen.

Ruimte voor differentiatie: waar mogelijk gaan integrale maatwerkoplossingen boven generieke regels. Dat gebeurt alleen als per saldo sprake is van voldoende positieve ontwikkeling. De provincie wil ruimte laten voor verschil, experimenten toelaten, maatwerkoplossingen zoeken en omgaan met onzekerheid.

In de Visie worden daarbij de volgende richtinggevende ambities geformuleerd:

- Naar een klimaatbestendige delta

De provincie wil de fysieke leefomgeving klimaatbestendig inrichten. Dit houdt in dat ook extreme weersomstandigheden niet mogen leiden tot onnodige schade. Dit dient onder meer te worden bereikt door meer ruimte te creëren voor water, het voornemen van hittestress, het tegengaan van bodemdaling in veengebieden en het optimaal benutten van voorhanden zoetwater.

- Naar een nieuwe economie: the next level

De economie van de provincie Zuid-Holland wordt met name gedragen door Rotterdam als het grootste haven-industriële complex van Europa en het Westland als grootste glastuinbouwcluster van de wereld. De provincie geeft aan dat de industriële sectoren zich bevinden aan het einde van een levenscyclus. De provincie wenst een transformatie naar een digitale en schone economie: van fossiele economie naar circulaire economie.

- Naar een levendige meerkernige metropool

Zuid-Holland staat voor de opgave om in het komende decennium een fors aantal woningen te realiseren en tegelijkertijd dient de bestaande woningvoorraad te worden verduurzaamd. De

woningbouwopgave dient evenwel gestalte te krijgen in combinatie met de verbetering bereikbaarheid, woonkwaliteit en leefklimaat. Het leef- en vestigingsklimaat kan ook versterkt worden door stad en land goed te verbinden, waarbij het aan steden grenzende landelijk gebied kan dienen als proeftuin voor nieuwe oplossingen op terreinen als klimaat, energie en voedsel.

- Energievernieuwing

Vanwege de aanwezige bedrijvigheid is Zuid-Holland een van de meest energie intensieve regio's van Europa. De provincie streeft naar een energietransitie waarbij energie uit hernieuwbare bronnen wordt gewonnen en energie optimaal wordt benut, zoals door toepassing van restwarmte van industriële bedrijvigheid in woningen en de glastuinbouw. De provincie biedt hierbij ruimte aan lokale initiatieven, maar zal in principe niet zelf het voortouw nemen.

- Best bereikbare provincie

Er is sprake van de nodige druk op de infrastructuur, zowel wat betreft goederenverkeer als woonwerk verplaatsingen. Een verbetering van de bereikbaarheid is evenwel nodig met het oog op het behoud van de concurrentiepositie. Tegelijkertijd dient de mobiliteitssector schoner te worden om de nationale doelstellingen voor klimaat en luchtkwaliteit te halen. De provincie zet ook in op de versterking van het openbaar vervoer, vervoer over het water en gebruik van de fiets.

- Gezonde en aantrekkelijke leefomgeving

Het landschap en de biodiversiteit staan onder druk door het groeiend aantal inwoners, economische ontwikkeling en de klimaatverandering. Ook de beschikbare ruimte staat onder druk door de behoefte aan meer woningen en ruimte voor bedrijvigheid. Behoud van een aantrekkelijk landelijk gebied vormt ook een belangrijke factor voor bewoners, bedrijven en toeristen. Een groene leefomgeving draagt bij aan een gezonde leefstijl. De provincie Zuid-Holland wil de kwaliteit van de leefomgeving versterken door natuur, water, recreatie, landbouw, cultureel erfgoed en economie in samenhang te bezien. Aantrekkelijke landschappen reiken tot in de stad en het stedelijk gebied reikt tot in de landschappen. De provincie streeft naar een zachte overgang van het stedelijk naar het landelijk gebied (kernrandzone).

- Verbeteren omgevingskwaliteit

Centraal doel van het integrale omgevingsbeleid is het verbeteren van de omgevingskwaliteit. Daarbij streeft de provincie naar een optimale wisselwerking tussen gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en een goede leefomgevingskwaliteit. Onder 'omgevingskwaliteit' wordt verstaan het geheel aan kwaliteiten die de waarde van de fysieke leefomgeving bepalen. Het gaat hier om zowel ruimtelijke kwaliteit (belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde) als milieukwaliteit (gezondheid en veiligheid).

Het plan voor de cross/eventing baan past in het provinciale beleid waarin nieuwe kostendragers worden gevonden voor de instandhouding van het landelijke gebied.

De visie zelf zal alleen bindend zijn voor de provincie. Daarnaast is met de visie ook een provinciale Omgevingsverordening opgesteld en vastgesteld, waarvan de inhoud ook bindend zal zijn voor lagere overheden.

4.4.1. Omgevingsverordening Zuid Holland

Gelijktijdig met de ter inzage legging van de ontwerp Omgevingsvisie is ook de ontwerp Omgevingsverordening Zuid-Holland ter inzage gelegd. De volgende artikelen uit deze Verordening zijn relevant.

Artikel 6.9: Ruimtelijke kwaliteit

In principe kan een ruimtelijke ontwikkeling worden toegelaten waarmee geen wijzigingen op structuurniveau worden voorzien. Hier is in de onderhavige situatie sprake van, nu de cross/eventingbaan zo optimaal mogelijk wordt ingepast met behoud van de bestaande vegetatie. De cross/eventingbaan wordt enkel in verenigingsverband gebruikt en deze past qua aard en schaal in het gebied.

Artikel 6.10: Stedelijke ontwikkelingen

De provincie sluit in dit artikel aan bij de ladder van duurzame verstedelijking zoals vervat in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening. Op dit punt kan verwezen worden naar 4.3.

4.5. Regionaal en gemeentelijk beleid

4.5.1. Structuurvisie Goeree-Overflakkee 'Vitaal belevingseiland in de Delta' (2010) en actualisering (2017)

Centraal staat de ambitie om Goeree-Overflakkee te ontwikkelen tot een authentiek en vitaal belevingseiland in de Delta. Onderdeel van de strategische visie is het behoud van het cultuurhistorisch waardevolle schurvelingenlandschap op de Kop van Goeree. Onderhavig plan grenst aan het schurvelingengebied Westduinen. De natuurlijke omgeving van het projectgebied zal worden gehandhaafd. De voorzieningen die worden aangebracht, zullen enkel bestaan uit vegetatie en vaste voorzieningen voor hindernissen alsook een springsloot/waterbak. Het plan leidt niet tot een relevante toename van stikstofdepositie of tot een verstoring van het natuurgebied.

Tevens streeft de gemeente Goeree-Overflakkee naar het vernieuwen, versterken en verbinden van recreatie. De nieuwe cross/eventing baan zorgt voor een verbreding van de mogelijkheden die de inwoners van de gemeente hebben bij de beoefening van de paardensport. Het nieuwe terrein geeft de mogelijkheid om op de gevarieerde onderdelen van de eventing te oefenen. Door te voldoen aan de vraag van inwoners op het gebied van recreatie wordt bijgedragen aan de vitaliteit van het eiland.

4.5.2. Nota Ruimtelijke Kwaliteit (2016)

De nota Ruimtelijke Kwaliteit is vastgesteld om de hoge kwaliteit van wonen, werken en recreëren in de gemeente Goeree-Overflakkee samen te behouden en waar mogelijk versterken. De nota vormt het toetsingskader voor ruimtelijke initiatieven. De nota is afgestemd op gebieden in de gemeente die extra aandacht verdienen en is opgesplitst in verschillende welstandniveaus. In de nota staat aangegeven aan welk niveau een bouwplan wordt getoetst en op welke accenten er in bepaalde gebieden of bij bepaalde objecten wordt gelet.

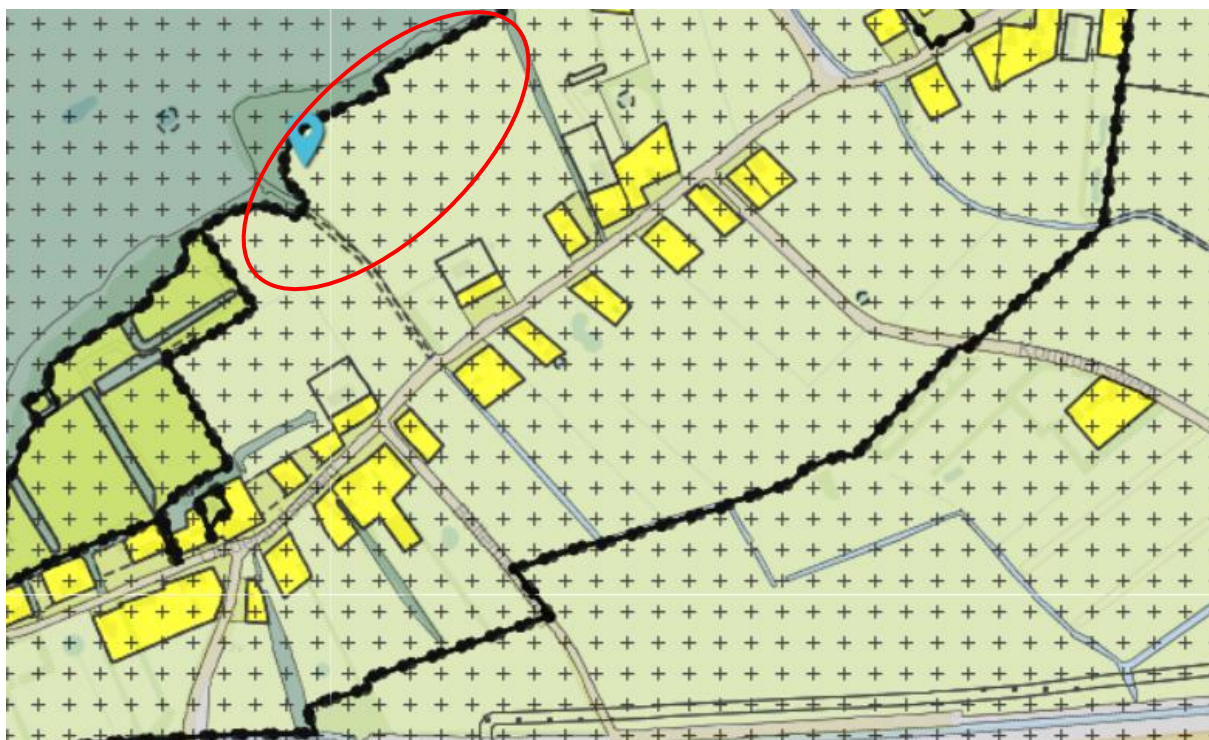
Voor het schurvelingengebied geldt dat ruimtelijke initiatieven, vanwege het karakter van het gebied, extra zorg dienen te besteden aan het behouden, benutten en eventueel versterken van de cultuurhistorische identiteit in dit gebied. Met onderhavig plan wordt de cultuurhistorische identiteit

van het gebied niet onevenredig aangetast. Er zal geen sprake zijn van voorzieningen in de vorm van verlichting, tribunes, reclame en dergelijke.

4.5.3. Bestemmingsplan

Geldend bestemmingsplan

In het onderhavige projectgebied is deels gelegen is het bestemmingsplan 'Oudeland en Oude Nieuwland 2013' van de gemeente Goeree-Overflakkee, vastgesteld door de gemeenteraad van Goeree-Overflakkee op 12 december 2013 en deels in het bestemmingsplan 'Landelijk gebied Goedereede', vastgesteld op 22 november 2012 door de raad van de toenmalige gemeente Goedereede en aansluitend herzien door dezelfde raad 4 september 2014. De volgende figuur geeft een uitsnede van het projectgebied in relatie tot deze bestemmingsplannen weer. Het projectgebied is daarbij indicatief met een rode cirkel aangegeven.



Figuur: Huidig bestemmingsplan (Bron: ruimtelijke plannen - bewerkt)

In het bestemmingsplan 'Oudeland en Oude Nieuwland 2013' is het perceel bij de Oudelandseweg 70 aangeduid als 'agrarisch met waarden – landschapswaarden' en daarnaast voor 'Waarde – archeologie – 5'. Op grond van deze aanduidingen is sprake van een agrarische bestemming die tevens recreatief medegebruik toelaat. Echter met onderhavige vergunning zal uitsluitend recreatief gebruik worden toegelaten. In zoverre is de beoogde situatie dus in strijd met het geldende planologische regime.

In het bestemmingsplan 'Landelijk gebied Goedereede' is het perceel aangeduid voor 'natuur – zandwallen', 'natuur – 1' alsook voor 'Waarde – archeologie – 5'. De gronden welke zijn aangeduid voor natuur – 1 zijn bestemd voor behoud, herstel en ontwikkeling van de aan de aanwezige natuur eigen zijnde natuur-, landschaps- en cultuurhistorische waarden, alsook extensieve dagrecreatie en extensieve agrarische bedrijfsvoering. De gronden welke zijn aangeduid voor natuur - zandwallen zijn

bestemd voor het behoud, herstel en de ontwikkeling van de aan de schurvelingen eigen zijnde natuur-, landschaps- en cultuurhistorische waarden. Ook op dit vlak is het beoogde recreatieve gebruik in strijd met deze bestemmingen, al beperkt zich dit tot de bestaande paden.

De met de aanduiding voor archeologie samenhangende dubbelbestemming wordt nader aan de orde gesteld in paragraaf 5.1.

4.6. Conclusie

Het onderhavige plan past binnen de door de gemeente Goeree-Overflakkee, provincie Zuid-Holland, het waterschap en de rijksoverheid aangegeven beleidskaders. Het bouwplan wijkt evenwel af van het geldende bestemmingsplan voor wat betreft grondgebruik.

5. Archeologie

In een ruimtelijke onderbouwing als onderhavige, dient gekeken te worden naar archeologische en cultuurhistorische aspecten welke eventueel aanwezig zijn op het betreffende perceel.

5.1. Archeologie en cultuurhistorie

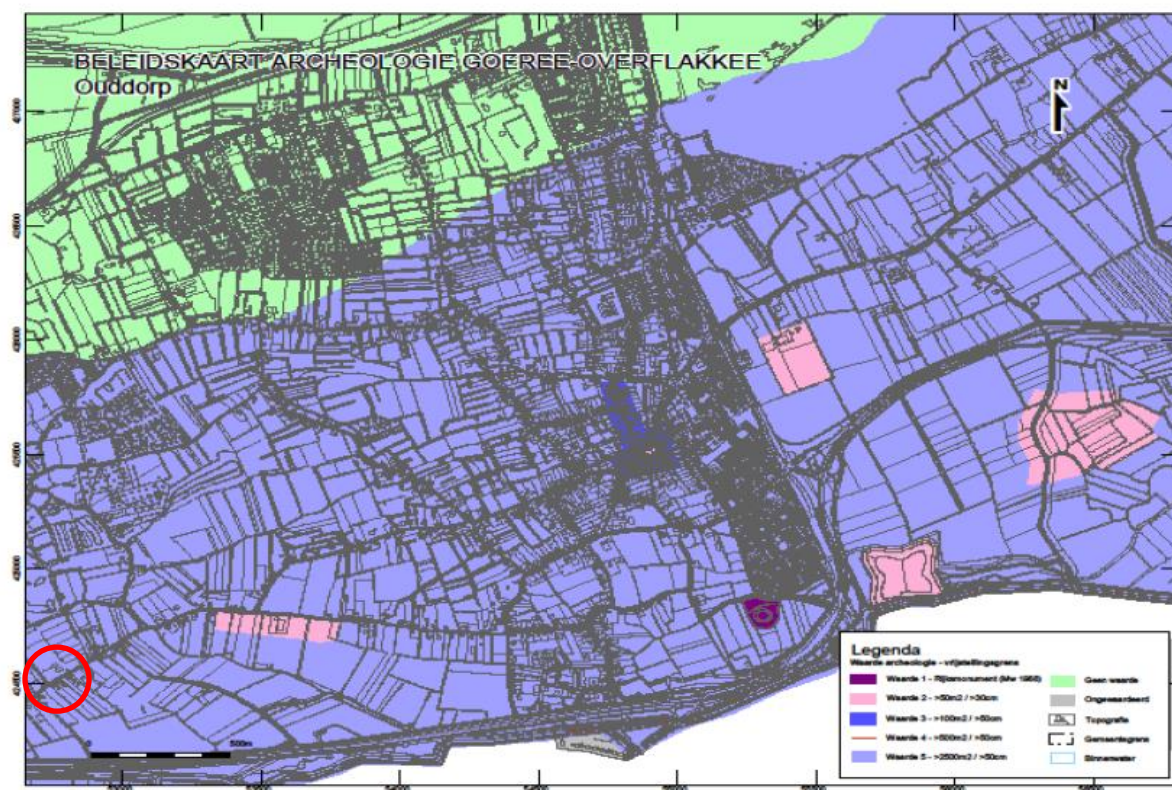
De bescherming van het archeologische erfgoed in de bodem en de inbedding ervan in de ruimtelijke ontwikkeling is het onderwerp van het Europese Verdrag van Valletta (Malta, 1992). Nederland heeft dit Verdrag ondertekend en geratificeerd. In een ruimtelijke onderbouwing als onderhavige, dient vanuit dit perspectief aandacht te worden besteed aan archeologische aspecten.

5.1.1. Archeologiebeleid Goeree-Overflakkee

Het ISGO heeft archeologiebeleid opgesteld voor Goeree-Overflakkee, waarin het wettelijke en beleidsmatig kader behandeld wordt. De nota geeft aan hoe de gemeente Goeree-Overflakkee op een efficiënte en verantwoorde wijze in de toekomst om kunnen gaan met het archeologisch erfgoed. De gemeente Goeree-Overflakkee streeft er naar om het bodemarchief zoveel mogelijk in situ te bewaren. Bekende archeologische waarden worden door planaanpassing zoveel mogelijk ontzien. Zodoende kunnen archeologische waarden behouden blijven en worden opgravingskosten uitgespaard. Om het archeologisch erfgoed zo goed mogelijk te behouden en planaanpassing te kunnen realiseren, dienen archeologische informatie en belangen zo vroeg mogelijk te worden ingebracht en worden meegewogen in het proces van ruimtelijke ordening. Indien behoud van het bodemarchief niet mogelijk is, dient het gedocumenteerd te worden ('behoud ex situ').

Bij het regionale archeologiebeleid is ook een beleidskaart opgesteld die de zonering van de verschillende archeologische verwachtingswaarden aangeeft. Aan de verschillende verwachtingswaarden zijn voorwaarden gekoppeld wanneer bij bouw- en grondwerkzaamheden archeologisch onderzoek vereist wordt.

In de volgende figuur is de beleidskaart voor Goeree-Overflakkee opgenomen. Als onderdeel van onderhavige ontwikkeling zal echter geen relevante bodemroering plaatsvinden. Ook de te realiseren berging zal op staal worden gefundeerd. In lijn daarmee het aspect archeologie geen belemmering voor dit plan.



Figuur: Uitsnede archeologische en cultuurhistorische verwachtingenkaart Tekening cultuurhistorie (Bron: gemeente Goeree-Overflakkee)

6. Verkeerskundige aspecten

6.1. Verkeer

De Oudelandseweg is een doorgaande weg binnen de gemeente Goeree-Overflakkee. Op de Oudelandseweg geldt een snelheidslimiet van 60 km/uur. Wanneer de weg wordt gevolgd naar Ouddorp geldt een maximale snelheid van 30 km/uur. De Oudelandseweg wordt ook gebruikt door fietsers en bromfietzers. Er is geen trottoir voor voetgangers.

In de huidige situatie bevinden zich op het onderhavige perceel een springwei en rijbak van de stalvereniging. In de nieuwe situatie worden de springwei en rijbak gehandhaafd en worden er voorzieningen toegevoegd om ook de terreinproef uit te kunnen voeren.

Uitgaande van de nieuwe mogelijkheden van de stalvereniging zal de verkeersaantrekkende werking mogelijk toenemen doordat het ledenaantal iets zal toenemen vanwege deze extra trainingsmogelijkheden. De bestaande infrastructuur is evenwel voldoende om een dergelijke geringe toename te accommoderen.

6.2. Parkeergelegenheid

Ten aanzien van de parkeereisen geldt dat de gemeente Goeree-Overflakkee in 2015 'Goeree-Overflakkee Verkeerscirculatieplan Ouddorp' vast heeft gesteld. Hierin is het projectgebied echter niet opgenomen aangezien de locatie is gelegen in buitengebied.

Vanwege de ligging in het buitengebied en het ontbreken van parkeergelegenheid in het openbare gebied welke kan dienen als buffer / overloop in geval van parkeerpieken, dient te allen tijde, dus ook tijdens evenementen, op eigen terrein te worden voorzien in afdoende parkeerruimte. Immers het is niet wenselijk vanuit oogpunt van verkeersveiligheid en openbare orde indien er zou worden overgegaan tot het parkeren in de berm van de Oudelandseweg.

Voor wat betreft de parkeersituatie geldt dat er op eigen terrein ook voldoende ruimte is voor het parkeren van paardentrailers. Representatief zijn hierbij de momenten waarop er clinics worden gegeven (maximaal 10 maal per jaar) waarbij er gelijktijdig tot 10 auto's met paardentrailer op het terrein geparkeerd zullen kunnen worden. Voor de rest van het jaar zal sprake zijn van vrij gebruik en losse trainingen door de leden, waarbij de ter plaatse gestalde paarden zullen worden ingezet en/of er een veel lagere parkeerbehoefte is voor auto's met paardentrailer.

Op eigen terrein is voorzien in voldoende vaste parkeerplaatsen. In geval van piekvragen wordt het aanwezige grasland ingezet als overloop. Gelet hierop zal voorzien zijn in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein.

7. Natuur

7.1. Juridisch kader

Vanaf 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van toepassing. Deze wet beschermt de van nature in Nederland in het wild voorkomende planten en dieren. Deze wet vervangt 3 wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. De Wet natuurbescherming voorgenomen activiteit betreft onder andere de Nederlandse implementatie van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. Onderdeel van de wet is dat er beschermde gebieden worden aangewezen (netwerk van de zogenaamde Natura 2000-gebieden en de Beschermde natuurmonumenten) gericht op de bescherming van ongeveer 500 soorten in het wild voorkomende planten en dieren.

7.2. Gebiedsbescherming - natuurgebieden

Het projectgebied ligt direct naast het natuurgebied Westduinen, onderdeel van het Natura 2000-gebied Duinen Goeree & Kwade Hoek. Op circa 420 meter ligt het gebied Grevelingen (zie onderstaand figuur). De bosschage is geen onderdeel van het Natura 2000-gebied. Zoals aangegeven zal uitsluitend worden gebruik gemaakt van het bestaande pad in de bosschage, zodat met vegetatie samenhangende natuurwaarden niet zullen worden aangetast.



Figuur: Ligging Natura 2000-gebieden Duinen Goeree & Kwade Hoek en Grevelingen (geel gearceerd) ten opzichte van het projectgebied (rode cirkel)

Het plan leidt niet tot een relevante toename van stikstofdepositie uit bronnen zoals verbrandingsmotoren van motorvoertuigen. Daarnaast zullen het plaatsen van vegetatie en hindernissen in de huidige weide geen effect hebben op het natuurgebied.

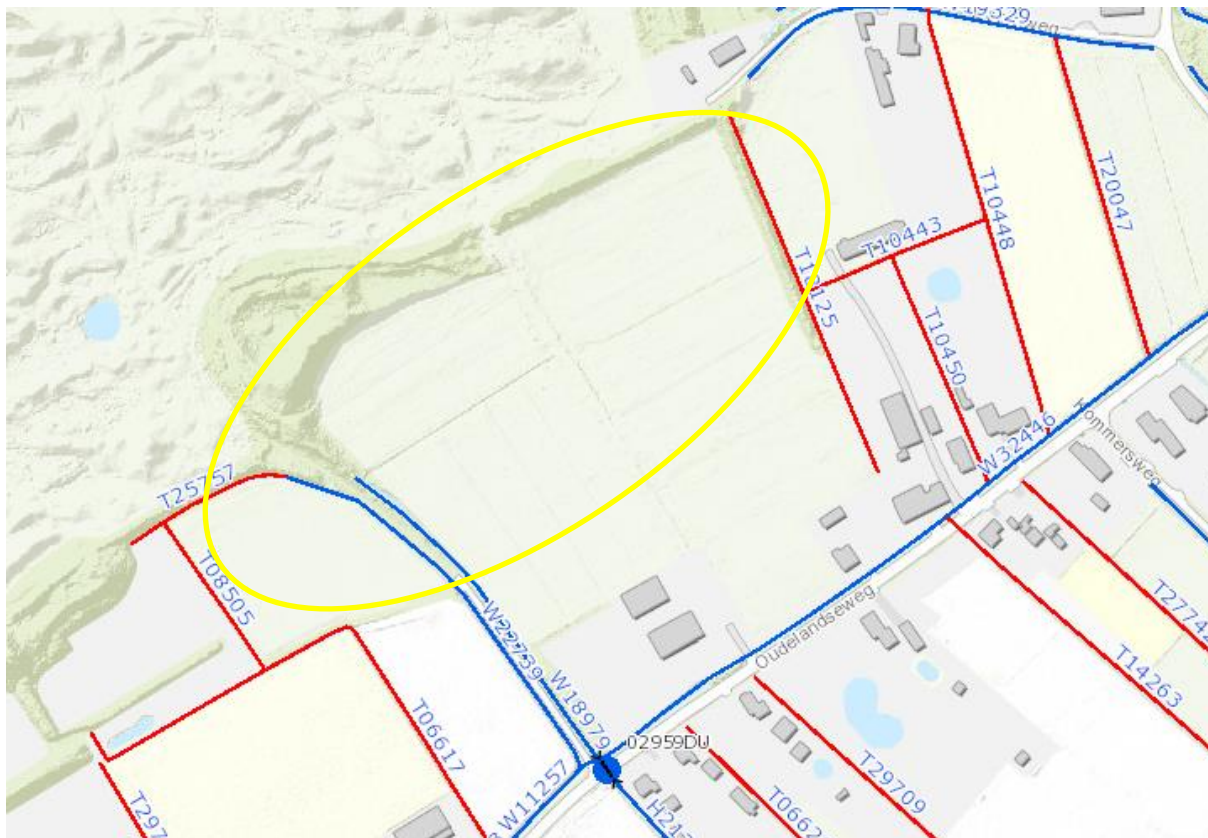
7.3. Ecologie

Ongeveer 500 soorten in Nederland vallen onder de bescherming van de Wet natuurbescherming. In het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing dient het aspect ecologie dan ook beschouwd te worden.

Als onderdeel van de realisatie van onderhavig plan zijn er naar verwachting geen redenen om rekening te houden met beschermde plant- en diersoorten. Er is geen sprake van bebouwing, waarin mogelijk beschermde soorten kunnen verblijven. Verder is sprake van gebruik van in cultuur gehouden grasland en gebruik van een bestaand pad door de bosschage. De werkzaamheden op het terrein zijn van geringe omvang en zullen buiten het broedseizoen plaatsvinden. Een quickscan flora- en fauna wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

8. Water

Het Waterschap Hollandse Delta is verantwoordelijk voor schoon oppervlakte water, veilige dijken en het waterpeil in de zuidelijke gemeentes van de provincie Zuid-Holland, waaronder Goeree-Overflakkee. Het beleid voor waterkwaliteit is opgenomen in de Voortgangsnota Europese Kaderrichtlijn Water 2016-2021. Het projectgebied is in het volgende figuur indicatief aangeduid met een gele cirkel. Er is geen sprake van primaire of regionale waterkeringen. De rode watergangen hebben een beschermingszone van 4 meter en de blauwe watergangen een beschermingszone van 3 meter.



Figuur: Ligging watergangen ten opzichte van het projectgebied (gele cirkel).

Bij de afvoer van hemelwater is infiltratie van water in de bodem het uitgangspunt, omdat dit het meest duurzaam is. Oppervlakkige afvoer naar de infiltratievoorziening en infiltratie via wadi's heeft daarbij de voorkeur. Als oppervlakkige infiltratie niet mogelijk is, is ondergrondse infiltratie door middel van bijvoorbeeld een infiltratieriool een optie. Als infiltratie niet mogelijk is, kan hemelwater via een bodempassage worden geloosd op oppervlaktewater. Schoon hemelwater (bijvoorbeeld vanaf dakoppervlakken) kan direct worden afgevoerd naar oppervlaktewater. Speciale aandacht wordt besteed aan duurzaam bouwen en een duurzaam gebruik van de openbare ruimte om een goede kwaliteit van het afgekoppelde hemelwater te garanderen.

Voor ruimtelijke ontwikkelingen geldt het principe van Duurzaam waterbeheer. Het uitgangspunt voor de planontwikkeling is dat het gebied hydrologisch neutraal moet worden ontwikkeld met als doel dat de planontwikkeling geen gevolgen heeft voor het grond- en oppervlaktewater en de waterkwaliteit.

Daarmee wordt geborgd dat de ontwikkeling van het gebied met betrekking tot wateraspecten duurzaam is.

Er worden geen wijzigingen verwacht in de afstroming van het regenwater vanwege het feit slechts vegetatie en vaste voorzieningen voor hindernissen worden aangebracht alsook een springsloot/waterbak. Hemelwater afkomstig van de te realiseren berging/schuilstal zal evenmin afwateren op oppervlaktewater. Er zal geen terreinverharding worden aangebracht. Hierdoor zal er slechts zeer gering een toename zijn in ondoorlatend oppervlak. Dit plan heeft geen consequenties voor (pieken in) de afvoerhoeveelheid hemelwater.

Geconcludeerd kan worden dat er ten aanzien van het aspect water geen zaken zijn die zich verzetten tegen dit plan.

9. Milieu

In dit hoofdstuk komen enkele milieuaspecten aan de orde, welke tevens aandacht behoeven in een ruimtelijke onderbouwing.

Voor de inpassing van hindergevoelige functies zoals woningen nabij potentieel hinderlijke functies kan gebruik worden gemaakt van de handreiking 'bedrijven en milieuzonering'¹. In deze brochure van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten brochure worden gangbare vormen van bedrijvigheid ingedeeld in (milieu)categorieën van bedrijfsactiviteiten, waarbij per activiteit wordt aangegeven met welke indicatieve afstanden rekening dient te worden gehouden voor wat betreft de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. Daarnaast wordt een indicatie gegeven van de overige invloed die de activiteit kan hebben op de omgeving als het gaat om de aspecten verkeersaantrekkende werking, continu bedrijfsproces, visueel en gevolgen voor de luchtkwaliteit. De publicatie biedt een handreiking voor maatwerk in de ruimtelijke ordening.

Het realiseren van een milieugevoelige functie buiten de betrokken afstanden is in principe acceptabel. Indien een milieugevoelige functie binnen een afstand moet worden gerealiseerd is maatwerk nodig waarbij gericht kwantitatief onderzoek noodzakelijk kan zijn om beter te kunnen beoordelen of sprake zal zijn van een ruimtelijk aanvaardbare situatie.

De normafstanden uit de VNG brochure zijn gebaseerd op de afstand van bedrijvigheid (terreingrens) tot een rustige woonwijk (gevel van een woning). In geval sprake is van het omgevingstype gemengd gebied kan op grond van de VNG richtlijnen een kortere afstand worden aangehouden voor de aspecten geur en geluid. Onder 'gemengd gebied' wordt gebied verstaan, waar naast woningen ook winkels, horeca- en bedrijven aanwezig zijn (of zullen worden toegelaten). Gebieden die direct langs hoofdinfrastructuur liggen, worden ook tot dit omgevingstype gerekend vanwege de verhoogde geluidbelasting².

Tot slot hanteert de VNG een afzonderlijke categorisering voor functiemenging. Een benadering op grond van deze categorisering kan worden gehanteerd in stads- en dorpscentra waar veel verschillende functies op korte afstand van elkaar aanwezig zijn, soms zelfs in hetzelfde gebouw. Daar is in de onderhavige situatie sprake van, mede gelet op de in de omgeving aanwezige commerciële en maatschappelijke functies.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van deze afstanden in relatie tot de categorisering.

¹ Vereniging van Nederlandse Gemeenten, *Bedrijven en milieuzonering*, 16 april 2009

² Zie 'Bedrijven en milieuzonering' (vorige noot) pagina 30 tekstvak bovenaan.

milieu- categorie	normafstand rustige woonwijk	normafstand gemengd gebied ^{*)}		
1	10	0		
2	30	10		
3.1	50	30		
3.2	100	50		
4.1	200	100		
4.2	300	200		
5.1	500	300		
5.2	700	500		
5.3	1.000	700		
6	1.500	1.000		
^{*)} reductie afstand met 1 stap, maar enkel voor de aspecten geluid en geur				
categorie				
functiemenging	normafstand			
A	scheiding cf. Bouwbesluit			
B	bouwkundig afgescheiden			
C	als A/B, maar met goede aansluiting hoofdinfrastructuur			

In de VNG brochure is geen sprake van een specifieke categorie voor een cross/eventing baan. Een manege wordt ingedeeld in milieucategorie 3.1, evenals een paardenfokkerij. Op dit vlak is het volgende van belang. In tegenstelling tot bijvoorbeeld een paardenfokkerij zal geen sprake zijn van geuroverlast vanwege de aanwezige stallen. Verder zal er in tegenstelling tot bijvoorbeeld een manege geen sprake zijn van stemgeluid omdat er geen instructie aan ruiters/amazones zal worden gegeven op de cross/eventing baan. Gelet op een en ander kan een cross/eventing baan worden ingedeeld in milieucategorie 2. De maatgevende afstand bedraagt 30 meter. Binnen deze afstand bevinden zich evenwel geen milieugevoelige bestemmingen.

Ten aanzien van de te organiseren evenementen is daarbij van belang dat deze beperkt zijn tot 10 dagen per jaar en in die zin ook niet bepalend zullen zijn voor de VNG-categorisering.

9.1. Bodem

Verontreiniging in de bodem vormt een aspect dat moet worden beoordeeld in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Dit om zeker te stellen dat eventuele verontreinigingen in de bodem zich gelet op de geldende regelgeving en het staande beleid zich niet verzetten tegen het door onderhavig plan beoogde gebruik.

Aangezien er geen werkzaamheden in de grond plaats zullen vinden, is een bodemonderzoek niet benodigd.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er met betrekking tot het onderhavige plan, voor wat betreft het aspect bodem geen belemmeringen worden verwacht.

9.2. Geluid

Er worden geen nieuwe geluidsgevoelige ontwikkelingen mogelijk gemaakt zoals woningen. Evenmin vinden er reconstructies van wegen plaats of worden nieuwe wegen aangelegd. Echter, er zou geluid kunnen komen van de nieuwe activiteiten. Geluiden kunnen zijn instructies die de berijders aan de paarden geven en de paarden zelf. Zoals aangegeven zijn er binnen de maatgevende afstanden geen geluidgevoelige objecten aanwezig.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat er met betrekking tot het onderhavige plan, voor wat betreft het aspect geluid geen belemmeringen worden verwacht.

9.3. Geurhinder

De nieuwe activiteiten zijn zelf niet geurgevoelig. De paarden die op de locatie zullen verblijven zijn in principe alleen aanwezig als zij worden bereden, waardoor geen sprake zal zijn van accumulatie van mest met bijbehorende mogelijkheid van het ontstaan van geurhinder. Los hiervan bevinden geurgevoelige functies zich op voldoende afstand.

Conclusie

Binnen de directe omgeving van het projectgebied zijn geen geurgevoelige objecten. Geconcludeerd kan worden dat er met betrekking tot het onderhavige plan, voor wat betreft het aspect geur geen belemmeringen worden verwacht.

9.4. Luchtkwaliteit

Indien mensen met regelmaat luchtverontreinigende stoffen inademen kan dit leiden tot effecten op de lichamelijke gezondheid. Daarom moet bij ruimtelijke planvorming rekening worden gehouden met de effecten van de plannen op de luchtkwaliteit en de luchtkwaliteit ter plaatse. Van belang hierbij is de invloed van het bouwplan op de plaatselijke luchtkwaliteit alsook de invloed van kwaliteit van de omgevingslucht op het bouwplan.

9.4.1. Wettelijk kader

De Wet luchtkwaliteit (artikel 5.16, eerste lid, Wet milieubeheer, hierna ook: Wm) stelt dat een ruimtelijke plan of project doorgang kan vinden indien:

1. een project niet tot het overschrijden van een grenswaarde leidt;
2. de luchtkwaliteit tengevolge van het project (per saldo) verbetert of ten minste gelijk blijft;
3. een project "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van relevante stoffen in de buitenlucht (De NIBM bijdrage is gedefinieerd als een toename van de concentraties van zowel fijn stof (PM_{10}) als stikstofdioxide (NO_2) met minder dan 3% van de grenswaarde ($1,2 \mu g/m^3$ PM_{10} of NO_2 en $0,75 \mu g/m^3$ $PM_{2.5}$ jaargemiddeld);
4. een project is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL). (Het programma bevat een pakket maatregelen dat erop gericht is om grote ruimtelijke projecten tijdig aan de grenswaarden te laten voldoen.)

Sinds 2011 zijn de grenswaarden (jaargemiddelde en 24-uursgemiddelde concentratie) voor PM_{10} in werking. Voor NO_2 geldt dat vanaf 2015 moet worden voldaan aan de (jaargemiddelde en uurgemiddelde) grenswaarden.

9.4.2. Gevolgen van plan voor luchtkwaliteit

Het onderhavige plan is zodanig kleinschalig dat hierop het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteit) van toepassing is (hierna ook: NIBM). De grens op grond van dit besluit is immers meer dan 1.500 woningen³. In het Besluit niet in betekenende mate bijdragen is vastgelegd in welke situaties sprake is van een ontwikkeling van zodanig geringe omvang dat kan worden aangenomen dat geen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is.

In de context van een goede ruimtelijke ordening dient los daarvan worden nagegaan of een ontwikkeling geen gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. Uit de NIBM-tool⁴ blijkt dat pas vanaf 1.280 motorvoertuigen per dag extra, in betekenende mate wordt bijgedragen aan een verslechtering van de luchtkwaliteit. In de overige gevallen, die niet in het Besluit NIBM genoemd worden, zal op een andere manier bijvoorbeeld door middel van berekeningen aannemelijk gemaakt moeten worden dat de bijdrage niet in betekenende mate is of dat de grenswaarden niet worden overschreden. Zie hiervoor de tabel bij paragraaf 9.4.3.

De cross/eventing baan draagt in niet betekenende mate bij aan de luchtkwaliteit.

9.4.3. Invloed van omgevingslucht op planlocatie

Buiten de aanwezige wegenstructuur zijn er in de directe omgeving van het plangebied geen activiteiten welke de kwaliteit van de buitenlucht als beschreven in de titel 5.2 en bijlage 2 van de Wet milieubeheer significant beïnvloeden.



Figuur: uitsnede kaart met rekenpunten NSL-monitoringstool

³ Bijlage 3a, voorschrift 3A2 van de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) – uitgaande van een bepalende ontsluitingsweg.

⁴ <https://www.nsl-monitoring.nl/>

Via de landelijke voorziening NSL-monitoringstool wordt de (geprognosticeerde) luchtkwaliteit in Nederland in beeld gebracht. In de navolgende tabel is hiervan een overzicht gegeven voor de projectlocatie. Via de rekentool 2017 kunnen de jaren 2016, 2020 en 2030 in beeld worden gebracht. Andere jaren kunnen niet in beeld worden gebracht. Bij de beoordeling wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen tot 10 jaar na vaststelling van het planologisch besluit. Hierbij geldt in principe dat voor de toekomst rekening wordt gehouden met een verkeerstoename ten opzichte van het huidige verkeersbeeld. Tegelijkertijd wordt naar de toekomst toe ook rekening gehouden met een afname van de emissies per voertuig. In de navolgende tabel wordt een overzicht gegeven van de (geprognosticeerde) luchtkwaliteit op de locatie.

Monitoring NSL 2017			
	stof	berekening	norm
Rekenjaar 2016			
	NO ₂	<35 µg/m ³	40 µg/m ³ jaargemiddelde
	PM _{10C}	<35 µg/m ³	40 µg/m ³ jaargemiddelde
	PM _{10d}	<35 dagen	<35 dagen/jaar >50 µg/m ³
	PM _{2,5}	<20 µg/m ³	25 µg/m ³ jaargemiddelde
	EC	<0,75 µg/m ³	
Rekenjaar 2020			
	NO ₂	<35 µg/m ³	40 µg/m ³ jaargemiddelde
	PM _{10C}	<35 µg/m ³	40 µg/m ³ jaargemiddelde
	PM _{10d}	<35 dagen	<35 dagen/jaar >50 µg/m ³
	PM _{2,5}	<20 µg/m ³	25 µg/m ³ jaargemiddelde
	EC	<0,75 µg/m ³	
Rekenjaar 2030			
	NO ₂	<35 µg/m ³	40 µg/m ³ jaargemiddelde
	PM _{10C}	<35 µg/m ³	40 µg/m ³ jaargemiddelde
	PM _{10d}	<35 dagen	<35 dagen/jaar >50 µg/m ³
	PM _{2,5}	<20 µg/m ³	25 µg/m ³ jaargemiddelde
	EC	<0,75 µg/m ³	

Zoals zichtbaar is, prognosticeert het NSL geen verandering ten opzichte van de huidige luchtkwaliteit. Zoals uiteengezet in de tweede alinea van deze paragraaf, wordt in het NSL enerzijds rekening gehouden met een toekomstige groei van het wagenpark alsook een verminderde emissie van dit wagenpark door vernieuwing. Kennelijk zijn deze 2 factoren ter plaatse in evenwicht.

Zoals uit de tabel blijkt wordt voor de planlocatie voor de rekenjaren 2015, 2020 en 2030 geen (dreigende) overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen voor wat betreft de (bepalende) parameters NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} geprognosticeerd. Er wordt tevens voldaan aan de blootstellings-

concentratieverplichting van $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ lucht voor $\text{PM}_{2,5}$ (BCV). Voor elementair koolstof (EC) wordt voldaan aan de algemeen geaccepteerde voorkeursgrenswaarde van minder dan $1,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (geen wettelijke norm).

Gelet op deze achtergrondwaarden is op dit punt hoe dan ook geen sprake van een locatie waar sprake is van een (dreigende) overschrijding van de luchtkwaliteitseisen. In die zin is dus sprake van een aanvaardbaar woon- en werkklimaat.

Er behoeft van onderhavig bouwplan geen significante invloed op de lokale luchtkwaliteit te worden verwacht. Overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen als gevolg van dit plan en andere negatieve effecten voor de lokale luchtkwaliteit zijn dan ook uitgesloten.

9.5. Externe veiligheid

9.5.1. Algemeen

Doel van het externe veiligheidsbeleid is om de kans op overlijden van mensen in de omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen, binnen aanvaardbare grenzen te houden. Deze risicobenadering kent een tweetal begrippen om het risiconiveau weer te geven, het plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico is een maat voor het overlijdensrisico op een bepaalde plaats. Bij het plaatsgebonden risico gaat het om de kans per jaar dat een gemiddelde persoon op een bepaalde geografische plaats in de omgeving van een transportroute of industriële risicobron overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op deze transportroute, er van uitgaande dat die persoon onbeschermd en permanent op die plaats aanwezig is. Anders gezegd, het plaatsgebonden risico is een rekenkundig begrip. Het plaatsgebonden risico kan worden weergegeven door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (zogenoeten risicocontour). Dergelijke contouren zijn van belang bij de beoordeling of een risicovolle activiteit of een risicovolle bestemming op een bepaalde plaats kan worden toegelaten. Voor het plaatsgebonden risico is door de rijksoverheid voor nieuwe situaties een grenswaarde vastgesteld van 10^{-6} per jaar.

Het groepsrisico drukt de kans uit per jaar dat een groep mensen van minimale omvang overlijdt als direct gevolg van één ongeval op de transportroute waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Het groepsrisico is te beschouwen als een maat voor de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een incident. Dit risico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare.

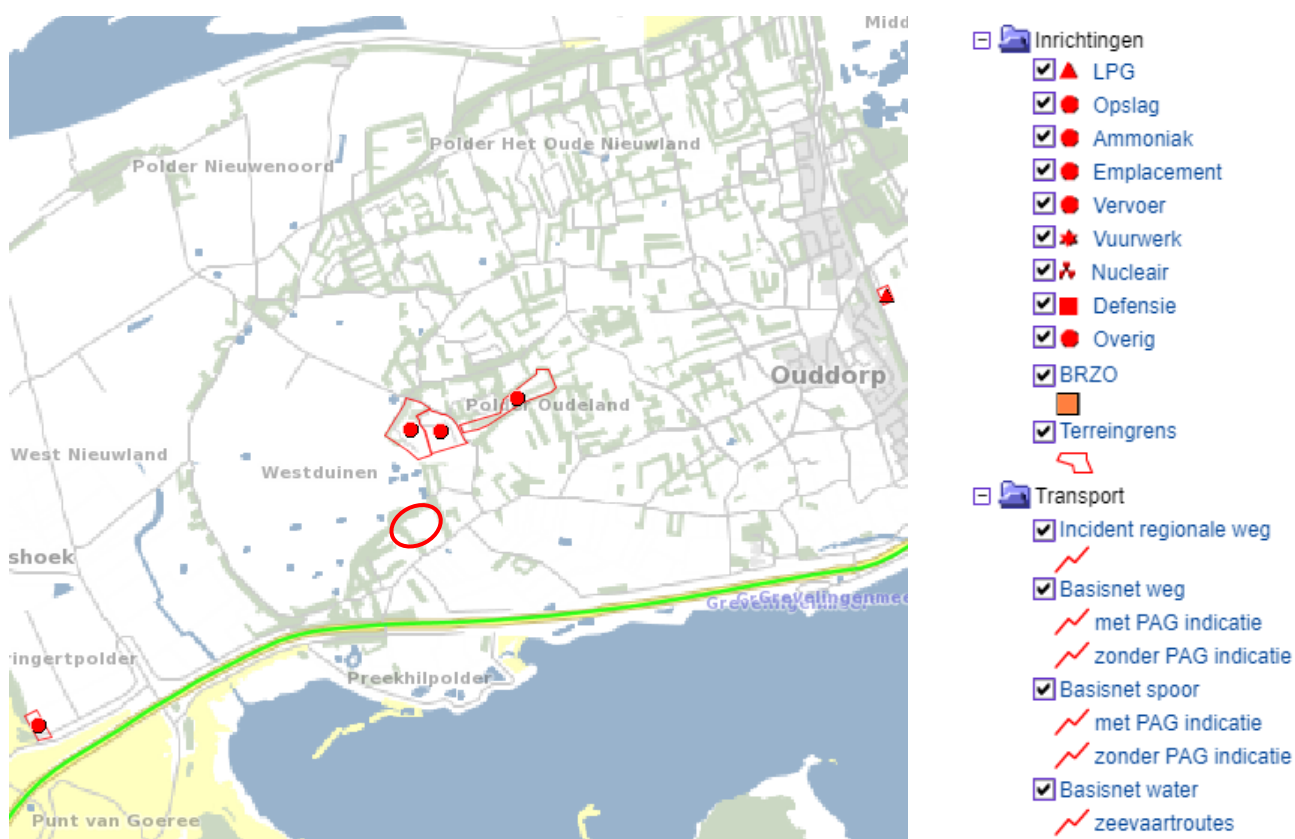
Hoe meer personen per hectare in het schadegebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het groepsrisico is in tegenstelling tot het plaatsgebonden risico een oriënterende waarde.

9.5.2. Risicobronnen, kabels en leidingen en transportroutes

Uit raadpleging van de risicokaart is gebleken dat zich op 350 meter ten noordoosten van de planlocatie een risicovolle inrichting bevindt (propaantank van 5.000 liter). Dit is Camping De Kotestee op de Klarebeekweg 15 (zie volgende figuur, projectgebied indicatief weergegeven met rode cirkel). LPG opslag vindt plaats op circa 2.800 meter ten oosten van de planlocatie.

In de directe nabijheid en binnen het projectgebied is verder geen sprake van risicovolle leidingen of risicovolle wegen. De afstand van het projectgebied tot het meest dichtbijgelegen risicovolle weg bedraagt circa 7.400 meter afstand. Deze weg, de N215, bevindt zich ten westen van het projectgebied. Ten zuiden op circa 400 meter afstand van de planlocatie ligt de N57. Dit is een afrit van de N215. Er is bij de N57 geen plasbrandaandachtsgebied aanwezig.

Op basis van de gegevens zoals voorhanden uit de rapportage Basisnet Weg (d.d. oktober 2009) kan geconcludeerd worden dat het projectgebied niet binnen de invloedssfeer van deze transportroute is gelegen.



Figuur: uitsnede risicokaart (Bron www.risicokaart.nl)

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid de beoogde ontwikkeling niet in de weg staat.

9.6. Algehele conclusie milieu

Ten aanzien van milieu, zoals in dit hoofdstuk behandeld, zijn er op het gebied van bodem, geluid, geur, luchtkwaliteit en externe veiligheid geen aspecten die onderhavig plan in de weg staan.

10. Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

10.1. Algemeen

Het onderhavige plan heeft betrekking op particuliere gronden. De uitvoering komt dan ook niet ten laste van de publieke middelen. Vanuit dit oogpunt bezien wordt het plan economisch uitvoerbaar geacht. Met de initiatiefnemers is een anterieure overeenkomst gesloten, zodat de gemeentelijke kosten gedekt zijn.

10.2. Planschade

Een ander aspect dat in het kader van de economische uitvoerbaarheid dient te worden beoordeeld, is de vraag of er aanleiding bestaat voor omwonenden om vergoeding te vragen van schade die volgens artikel 6.1 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) niet voor hun rekening dient te blijven. Bij de beoordeling van verzoeken om schadevergoeding ex artikel 6.1 Wro is het van belang om te bezien of er sprake is van een wijziging van een planologisch regime, waardoor een belanghebbende in een nadeliger positie is komen te verkeren, ten gevolge waarvan hij schade lijdt of zal lijden.

Het project omgevingsvergunning zal moeten worden vergeleken met het thans geldende planologische regime. Niet de feitelijke situatie is daarbij van belang, maar wat op grond van het geldende bestemmingsplan maximaal kan worden gerealiseerd. Dit ongeacht de vraag of verwezenlijking daadwerkelijk heeft plaatsgevonden of dat verwezenlijking voor de hand heeft gelegen, bijvoorbeeld gezien privaatrechtelijke verhoudingen. Zo er sprake is van nadelige planologische mutatie, dan kan de daaruit mogelijk voortvloeiende schade per peildatum, in casu het moment dat de projectomgevingsvergunning is verleend, worden vastgesteld. Aansluitend moet worden beoordeeld of de schade redelijkerwijs geheel of gedeeltelijk ten laste van eventuele aanvragers om planschadevergoeding behoort te blijven.

Eventuele planschade voortvloeiend uit de realisering van onderhavig plan, is door middel van het sluiten van een overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer van het plan afgedekt.

10.3. Besluitvormingsprocedure

Overeenkomstig het Besluit omgevingsrecht (Bor) dient op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) overleg plaats te vinden met organisaties en instanties die mogelijk een ruimtelijk belang hebben in of bij het projectgebied.

<...>

De ontwerp vergunning met bijlagen heeft ter inzage gelegen van <...> tot <...>. Er zijn <...> zienswijzen ingediend.

<...>

11. Conclusie

Het plan wordt economisch en maatschappelijk uitvoerbaar geacht. Gesteld kan worden dat het plan ruimtelijk en milieukundig aansluit bij de karakteristieken en randvoorwaarden geldend voor het gebied. Het plan voldoet op de beoordeelde aspecten eveneens aan de beleidsmatige en wettelijke kaders. Er zijn dan ook geen aspecten die zich verzetten tegen onderhavige ontwikkeling.