

Bestemmingsplan
"Herziening Woonwagenlocaties Helmond / Beemdweg"

Inhoud:

Toelichting
Kaart 070139b
Bijlage
Voorschriften
Kaart 070139

Procedure:

1e Wettelijke terinzagelegging	d.d. 9 november 2007
Vastgesteld door de Raad	d.d. Bijlage no.
2e Wettelijke terinzagelegging	d.d.
Goedgekeurd door Gedeputeerde Staten	d.d. no.
3e Wettelijke terinzagelegging	d.d.
In Werking vanaf	d.d.

Gemeente Helmond
Stedelijke ontwikkeling & Beheer
Ruimtelijke Ordening & Verkeer
TvdB /S.K./ 00 q
30 mei 2008

toelichting

INHOUDSOPGAVE TOELICHTING

1. INLEIDING

1.	INLEIDING	1
2.	BELEIDSKADER	2
3.	WOONWAGENLOCATIE BEEMDWEG	2
4.	PLANREGELING	7
5.	HANDHAVING	8
6.	HAALBAARHEID	8

1. INLEIDING

Aanleiding planherziening

Het bestemmingsplan Woonwagenlocaties Helmond beoogde een nieuwe bestemmingsregeling voor alle bestaande woonwagenlocaties in deze gemeente. Daarbij werden 12 boventallige standplaatsen geformaliseerd en nog één extra standplaats toegevoegd. Met het bestemmingsplan is uitvoering gegeven aan het gemeentelijk woonwagenbeleid, zoals dit is vastgesteld in de notitie woonwagenzaken uit 1999 en de nota woonwagenzaken uit 2004.

Het bestemmingsplan Woonwagenlocaties is vastgesteld door de raad op 6 december 2005 en gedeeltelijk goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant bij besluit d.d. 27 juni 2006 nr.1155088. Daarbij is goedkeuring onthouden aan het plandeel woonwagenlocatie Beemdweg, alsmede aan artikel 6 van de planvoorschriften voor zover daarin sprake was van woning c.q. woningen.

Door de onthouding van goedkeuring kan een van de belangrijkste doelstellingen van het plandeel Beemdweg – i.c. het formaliseren van 3 boventallige woonwagens – niet worden gerealiseerd.



Inhoud planherziening

De reden van de onthouding van goedkeuring van het plandeel Beemdweg was vermeende onduidelijkheid in het plan ten aanzien van de zone industrielawaai van het bedrijventerrein Hoogeind, alsmede onvolledige uitgangspunten in het akoestisch onderzoek zonder dat de milieuhygiënische consequenties daarvan duidelijk waren. Het ging er daarbij om dat er bedenkingen waren ingediend tegen het plandeel Beemdweg, op het gegeven dat het akoestisch onderzoek was uitgevoerd op een waarneemhoogte van 2 meter, terwijl de planvoorschriften een goothoogte van 3.50 meter en een nokhoogte van 7 meter toelieten. GS achtte deze bedenking gegrond.

Uit aanvullend akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidbelasting ten gevolge van de gezoneerde industrieterreinen Vlisco en Hoogeind op verdiepingshoogte in de zuidoostelijke hoek van de woonwagenlocatie Beemdweg 56 dB(A) bedraagt. Dat is hoger dan de maximale ontheffingswaarde voor industrielawaai van 55 dB(A).

Vervolgens is door de milieudienst regio Eindhoven nader onderzocht op welke waarneemhoogte nog net wordt voldaan aan de maximale ontheffingswaarde; dit blijkt het geval te zijn bij een waarneemhoogte van 2,37 meter. Er van uitgaande dat de begane grondvloer van woonwagens zich op circa 50 cm boven peil bevindt en het waarneempunt 1.50 m boven die vloer (waarneemhoogte 2.00 m boven peil) betekent dit dat het punt van de maximale ontheffingswaarde zich 37 cm daar boven bevindt. Het een en ander impliceert dat niet meer dan één woonlaag kan worden toegestaan. In de planvoorschriften wordt deze beperking opgenomen.

2. BELEIDSKADER

Als relevante beleidskaders worden in het bestemmingsplan "Woonwagenlocaties Helmond" besproken de Integrale Stadsvisie Helmond 2010, de geschiedenis van het woonwagenbeleid, de gemeentelijke notitie woonwagenzaken uit 1999 en de nota woonwagenzaken uit 2004. Voorts wordt ingegaan op de consequenties van deze nota en de afstemming ervan met provincie en rijk. Tot slot worden de nieuwe wettelijke regelingen op het gebied van externe veiligheid en luchtkwaliteit in dit verband besproken.

Voor de onderhavige planherziening wordt volstaan met te verwijzen naar de desbetreffende paragraaf in de toelichting van het moederplan.

3. WOONWAGENLOCATIE BEEMDWEG



Woonwagenlocatie met 15 legale en 3 boventallige woonwagens.

De woonwagenlocatie Beemdweg is gelegen in het gebied Rietbeemd, grenzend aan/omsloten door het bedrijventerrein Hoogeind. De woonwagenlocatie kent legaal 15 standplaatsen. De inventarisatie van december 2003 bracht aan het licht, dat er naast de 15 woonwagens op de legale standplaatsen nog 3 boventallige woonwagens aanwezig waren

De woonwagenlocatie is gelegen in het gebied Rietbeemd, nu nog grotendeels onbebouwd, dat in de toekomst deel moet gaan uitmaken van bedrijventerrein Hoogeind. Ten noorden, oosten en deels al ten zuiden van de woonwagenlocatie vinden reeds bedrijfsactiviteiten plaats.

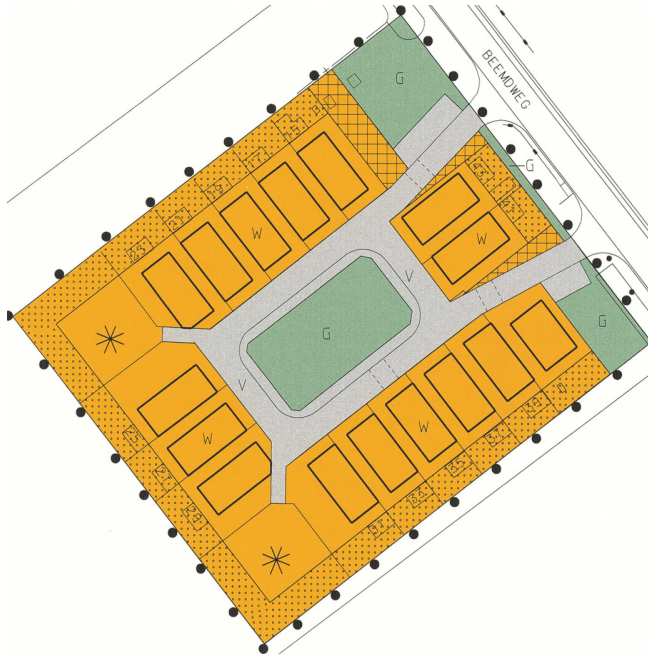
Formalisering 3 boventallige woonwagens.

Het planvoornemen voorziet in de formalisering van de 3 boventallige woonwagens. Daartoe worden 3 extra standplaatsen aangelegd. De extra standplaatsen worden aangelegd in de hoeken aan de achterzijde van de woonwagenlocatie (2 x 1 standplaats) en in een hoek aan de voorzijde van de locatie (1 x 1 standplaats). Uitgangspunt voor de situering van de extra standplaatsen is niet de huidige situering van de boventallige woonwagens, maar een zo efficiënt mogelijke ruimtelijke verdeling van de nieuwe standplaatsen over de woonwagenlocatie, waarbij onbebouwde overhoeken

zoveel mogelijk worden voorkomen. De huidige situering levert qua omvang van de standplaats en qua afstand tot aangrenzende woonwagens ongewenste situaties op (privacy, lichttoetreding, brandgevaar).

Ruimtelijk-functionele aspecten.

Op de woonwagenlocatie Beemdweg is fysiek nog voldoende ruimte beschikbaar voor de realisering van 3 extra standplaatsen. Uitgaande van het gemiddelde oppervlak van de oorspronkelijk hier aangelegde standplaatsen inclusief 3 m uitbreiding aan de achterzijde, zijnde 250 m², kunnen de extra standplaatsen op de voorziene plekken worden gerealiseerd. De 2 plekken aan de achterzijde van de



locatie worden thans nog niet ingenomen door de boventallige woonwagens, maar zijn deels in gebruik genomen door de bewoners van de aangrenzende standplaatsen. De uitbreiding van het ruimtebeslag in vergelijking tot het huidige ruimtebeslag kan dan ook beperkt blijven. De plek aan de voorzijde wordt reeds ingenomen door een boventallige woonwagen.

Door de extra standplaatsen in de hoeken aan de achterzijde te leggen, ontstaat aan de achterzijde een eenduidige begrenzing van de woonwagenlocatie. Oneigenlijke ingebruikname van deze hoeken is dan niet langer mogelijk. De resterende hoeken aan de straatzijde krijgen een functie als groen- en speelvoorziening dan wel beperkte parkeervoorziening. De situering van deze voorzieningen aan de straatzijde brengt met zich mee dat eventueel oneigenlijk gebruik hiervan direct vanaf de naastliggende Beemdweg is te constateren.

De in de hoeken aan de achterzijde aan te leggen standplaatsen zijn bereikbaar door de aanleg van een korte insteek onder een hoek van 45° vanaf de bestaande ontsluitingsweg. Ten behoeve van de realisering van beide insteeken zijn gronden benodigd van de aangrenzende bestaande standplaatsen. Dit heeft echter geen consequenties voor de mogelijkheden tot het plaatsen van de woonwagens en bijbehorende bijgebouwen. De aangrenzende standplaatsen worden enigszins uitgebreid. Enerzijds ter compensatie van de gronden benodigd voor de insteek, anderzijds ter compensatie van het reeds gedurende langere tijd bestaande, maar in de toekomst niet meer mogelijke gebruik van de gronden in de hoeken.

De woonwagenlocatie Beemdweg is geheel omgeven door groenstroken met een breedte van tenminste 7 m. De extra standplaatsen zijn geheel binnen deze bosstroken gelegen. De uitstraling van de woonwagenlocatie naar buiten toe zal dan ook niet veranderen. De indicatieve archeologische verwachtingswaarde is laag.

Milieu-aspecten.

• Geluid.

De woonwagenlocatie valt binnen de zones van wegen, te weten de Beemdweg, de Vossenbeemd en de Kanaaldijk Zuidwest. Ook ligt de locatie binnen de zone van het bedrijventerrein Hoogeind. Omdat het bestemmingsplan de realisering mogelijk maakt van geluidsgevoelige bestemmingen, is een akoestisch onderzoek vereist. Verwezen wordt naar het akoestisch rapport bij het bestemmingsplan Woonwagenlocaties Helmond. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de maximale waarde voor industrielaawaai voor woonwagens op een bestaande woonwagenlocatie van 55 dB(A) nergens wordt overschreden bij één woonlaag.

▪ Bodem.

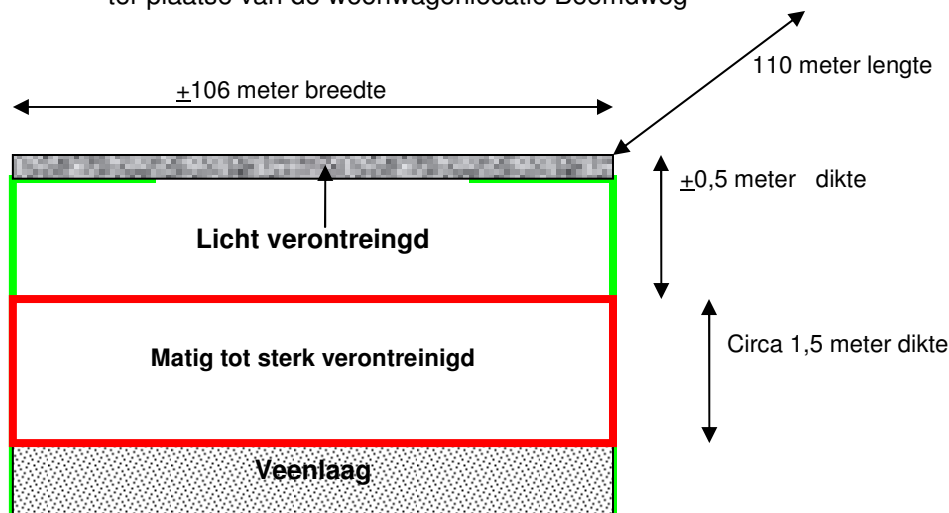
Op deze locatie zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd, te weten:

- 1999 Verkennend bodemonderzoek (MDRE 86689)
 2004 Verkennend bodemonderzoek (Search 254365.3)
 2005 Nader bodemonderzoek (MDRE 419185)

Uit deze onderzoeken blijkt dat in de grond verontreinigingen zijn aangetoond met zware metalen, polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK) en extraheerbare organohalogenen (EOX). De verontreinigingen variëren van licht tot sterk. In de bovengrond tonen echter alle onderzoeken alleen lichte overschrijdingen aan van de streefwaarden. In tekening 1 is de verontreinigingssituatie schematisch aangegeven. De onderzoeksresultaten zijn getoetst aan de gebruiksspecifieke waarden uit de publicatie "Bouwen op verontreinigde grond". In het rapport van het nader bodemonderzoek is een berekening opgenomen van humane, ecologische en verspreidingsrisico's die samenhangen met de bodemverontreiniging. Deze risico's blijken bij het huidige gebruik van het terrein (subkampje) niet aanwezig te zijn. Omdat grondverzet op het subkampje grondverzet nodig is voor de aanleg van de laatste 3 standplaatsen en ondergrondse infrastructuur, is een saneringsplan opgesteld dat uitgaat van volledige verharding van het terrein. Door de aanwezigheid van een verharding die contactmogelijkheden met de verontreiniging voorkomt, is er geen bovengrens gesteld aan de gehalten verontreinigende stoffen in de onderliggende grond.

Niettemin is sprake van een ernstige bodemverontreiniging in de ondergrond. De verontreiniging is opgenomen in het gemeentelijke saneringsprogramma. In het kader van de uitvoering van dat programma zal worden nagegaan op welke wijze en wanneer sanering van de genoemde verontreiniging zal plaatsvinden.

Tekening 1: Geschematiseerde maximale verontreinigingssituatie ter plaatse van de woonwagenlocatie Beemdweg



- **Bedrijven.**

Het betreft een reeds bestaand woonwagenkampje dat in de huidige situatie is ingepast, ondermeer doordat voor de omliggende percelen een beperking geldt voor de toe te laten bedrijfscategorieën. De nieuwe standplaatsen worden gerealiseerd binnen de reeds feitelijke aanwezige bestemming. Hierdoor wijzigt de relatie van die (woon)bestemming tot de omliggende percelen niet.

- **Externe veiligheid.**

Voor het milieuaspect externe veiligheid wordt voor de uitgangspunten en normering verwezen naar het separaat bijgevoegde rapport 'Onderzoek Externe Veiligheid Woonwagenlocaties Helmond'. Aspecten die qua externe veiligheid voor het planonderdeel "Beemdweg" een limiterende rol kunnen spelen zijn hoogspanningsmasten, ondergrondse gasleidingen / aardgasregel- en meetstations, bedrijven en het vervoer van gevaarlijke stoffen (weg, spoor, water). Deze worden achtereenvolgens beschouwd:

1. hoogspanningsmasten

In de nabijheid van het plan bevinden zich geen hoogspanningsleidingen.

2. ondergrondse hoofd(aard) gasleidingen / aardgasregel- en meetstations

Parallel aan de Kanaaldijk ZW loopt een ondergrondse gasleiding. De afstand is te groot om invloed te hebben op het plangebied.

3. bedrijven.

Er zijn in de onmiddellijke nabijheid van de woonwagen locatie 2 bedrijven die, als gevolg van hun activiteit, een risico kunnen vormen.

4. vervoer gevaarlijke stoffen

a. over het spoor.

Op korte afstand van het plan bevindt zich geen spoortraject.

b. wegen/verkeersroutes

Binnen de gemeente Helmond is geen routing ten aanzien van gevaarlijke stoffen gedefinieerd. B&W van Helmond hebben besloten deze ook niet in te stellen. In de onmiddellijke nabijheid zijn geen grotere wegen aanwezig dan de Kanaaldijk ZW (ca. 230 meter) en Vossenbeemd (ca. 160 meter). Het transport over deze wegen heeft geen invloed.

c. over het water

Binnen de gemeente Helmond is niet (exact) bekend wat de aard en omvang is van het vervoer gevaarlijke stoffen over de Zuid Willemsvaart. Het deel van het kanaal ter hoogte van het plangebied, is een aftakking waardoor enkel de lokale bedrijven bevoorrad worden. De afstand tot de kanaaloever is ca. 180 meter, waardoor de invloed zeer gering zal zijn.

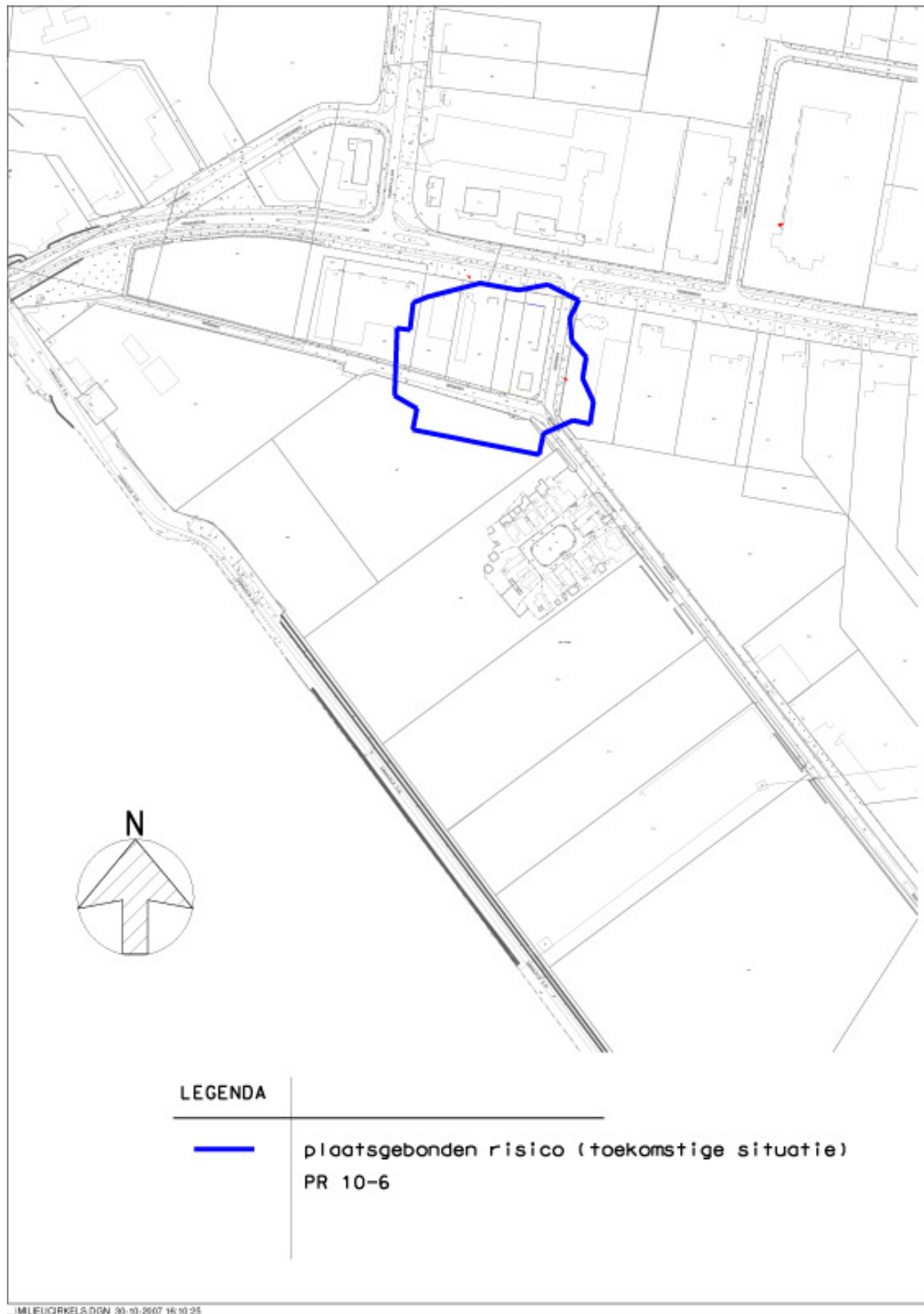
In en rond de locatie zijn 2 inrichtingen gelegen die zijn opgenomen in de voorlopige lijst met risicovolle bedrijven in de gemeente Helmond en die van invloed kunnen zijn op het plangebied. Het gaat hierbij om de bedrijven Remat Chemie en Van Kimmenade Nederland BV aan de Vossenbeemd. Beide bedrijven kennen opslagen van diverse chemicaliën, die kunnen leiden tot een minimaal aan te houden afstand tot woonlocaties.

Uit de inventarisatie in het kader van het recent in werking getreden Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) is inmiddels gebleken dat Van Kimmenade Nederland BV geen risicovol bedrijf al bedoeld in de BEVI is.

Remat Chemie is een provinciale inrichting voor wat betreft Wet Milieubeheer d.w.z. dat de provincie de vergunning verleent. Uit berekeningen op basis van de milieuvergunning uit 1999 viel de woonwagenlocatie aan de Beemdweg grotendeels binnen de 10-6 risicocontour ingevolge het BEVI. In het goedkeuringsbesluit van 27 juni 2006 constateerden GS hierover het volgende:

"De provincie is bevoegd gezag ten aanzien van de milieuvergunning. Met het oog op een nieuwe vergunningsaanvraag is in opdracht van reclamant in maart 2005 een QRA uitgevoerd, waarin de mogelijk toekomstige situatie van het bedrijf is gemodelleerd. Uit deze QRA blijkt dat de 10⁻⁶ risicocontour niet over de woonwagenlocatie van de Beemdweg valt en er geen problemen hoeven te worden verwacht met de verantwoording van het groepsrisico".

"Er van uitgaande dat de milieuvergunning op basis van deze QRA kan worden verleend, is er in tegenstelling tot hetgeen in het plan wordt geconstateerd geen sprake van een saneringssituatie". Inmiddels is per 30 maart aan Remat een nieuwe (veranderings)vergunning verleend, welke geldig is tot 1 september 2009. De bijbehorende risicocontour is aanzienlijk kleiner geworden en valt nu niet meer over de woonwagenlocatie (zie afbeelding).



▪ **Luchtkwaliteit.**

In ruimtelijke plannen dienen de normwaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit in acht te worden genomen. In nieuwe bestemmingsplannen moet aan deze waarden worden voldaan. Het gaat om normwaarden voor stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂) en koolmonoxide (CO).

Het meest kritisch zijn stikstofdioxide en fijn stof. In 2006 is door de gemeente Helmond een luchtkwaliteitsplan opgesteld (TAUW R001-4432621). In dit plan wordt geconstateerd dat het lokale verkeer de grootste bijdrage levert aan de luchtverontreiniging.

In voornoemd luchtkwaliteitsplan is de luchtkwaliteit ten gevolge van alle (hoofd)wegen in Helmond berekend in de huidige situatie (2005) en de toekomstige situatie (2010 en 2015). Daarbij zijn enkele knelpuntsituaties aangegeven welke echter geen van alle binnen, of nabij dit plan zijn gelegen.

Omdat het bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen toelaat, welke invloed zouden kunnen hebben op de luchtkwaliteit, kan worden gesteld dat de luchtkwaliteit in het plangebied voldoet aan de gestelde grenswaarden.

Water-aspecten.

De uitbreiding van de woonwagenlocatie brengt geen verslechtering van de waterhuishoudkundige situatie met zich mee. De hoeveelheid verharding zal door de uitbreiding niet toenemen ten opzichte van de huidige situatie, doordat tegelijkertijd met de uitbreiding de verharding bij de boventallige woonwagens zal worden verwijderd. Bij de nieuwe standplaatsen zullen bovendien voorzieningen worden getroffen om het afstromende schone regenwater ter plaatse te bergen en zo mogelijk te infiltreren. De woonwagens op de 3 extra standplaatsen zullen voor de afvoer van hun vuilwater op het bestaande rioolstelsel van de woonwagenlocatie worden aangesloten.

4. PLANREGELING

Omvang bouwmogelijkheden.

Uit de inventarisatie van de bestaande situatie op de woonwagenlocaties is een grote mate aan verscheidenheid gebleken in de omvang en situering van de woonwagens op de standplaatsen. In veel gevallen heeft dit tot minimale afstanden tussen de woonwagens onderling en tot de bijgebouwen en de openbare ruimte geleid. Gelet op de risico's die dit 'dichtslippen' van de woonwagenlocaties met zich meebrengt, is het intekenen van de bouwmogelijkheden (bouw- en bijbouwvlak) conform de bestaande situatie geen optie. Uitgangspunt is dan ook geweest de oorspronkelijke opzet van de woonwagenlocaties, zoals die uit de oude bestemmingsplanregelingen is af te leiden. Aldus poogt het bestemmingsplan de oorspronkelijke omvang en situering van de woonwagens te reconstrueren, met een afdoende afstand rondom die, in combinatie met een juiste constructie en materiaalgebruik, onveilige situaties in de toekomst moet voorkomen.

Eenduidige en uniforme regeling.

Ten behoeve van het handhavingstraject is een voor alle standplaatsen uniforme en eenduidige bestemmingsregeling noodzakelijk. Uitgangspunt voor de voorschriften en plankaat is dan ook een zo concreet mogelijke opzet en weergave, die nauwelijks of geen ruimte laat voor discussie.

Bestemming woondoeleinden.

De te handhaven bestaande en aan te leggen nieuwe standplaatsen, zoals die hiervoor zijn weergegeven, worden onder de bestemming "woondoeleinden" gebracht. Binnen deze bestemming wordt onderscheid gemaakt in

- het bouwvlak, waarbinnen de woonwagen alleen mag worden geplaatst;
- het bijbouwvlak, waarbinnen bijgebouwen mogen worden opgericht;
- het onbebouwde bestemmingsvlak, waarbinnen alleen bouwwerken, geen (bij)gebouw zijnde

- mogen worden opgericht;
- in een enkele geval, tuin en onbebouwd erf, waarbinnen slechts erfafscheidingen en bouwwerken geen gebouwen zijnde, mogen worden opgericht.

Bouwvlak en bijbouwvlak worden per standplaats weergegeven, opdat eenduidig vastligt waar wel of niet gebouwd mag worden. Daarmee geven bouw- en bijbouwvlak de gewenste situatie weer. In geval van nieuwbouw zal hieraan voldaan moeten worden. De bestaande situatie wijkt hiervan veelal vanaf. Onder het hoofdstuk 'Handhaving' is aangegeven hoe hiermee wordt omgegaan.

In het plan is een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen om, na nieuwbouw of in het geval de bestaande situatie reeds voldoet aan de voorschriften en plankaart, buiten bouw- en bijbouwvlak te kunnen bouwen. Hieraan zijn voorwaarden verbonden om te voorkomen dat nieuwe (brand)onveilige situaties ontstaan en dat de standplaatsen opnieuw dichtslibben met bouwwerken.

Parkeerregime.

Binnen de bestemming "woondoeleinden" is aangegeven dat ten minste 1 parkeerplaats op eigen terrein/op de standplaats moet worden gerealiseerd. Hieraan zijn voorwaarden gekoppeld omtrent de omvang en bereikbaarheid.

Overige bestemmingen.

De openbare gronden zijn onder de bestemmingen "verkeersdoeleinden" en "groen- en speelvoorzieningen" gebracht, al naar gelang het gewenste gebruik. Aan deze bestemmingen als ook aan de bestemming "woondoeleinden" zijn bepalingen toegevoegd over het gebruik van gronden en opstellen. Daarbij zijn strijdige gebruiksvormen opgenomen.

5. HANDHAVING

Voor wat betreft het onderwerp handhaving wordt verwezen naar de handhavingsparagraaf in het bestemmingsplan Woonwagencentrales Helmond met inbegrip van het daarin beschreven plan van aanpak.

6. HAALBAARHEID

Voor wat betreft de economische en maatschappelijke haalbaarheid wordt eveneens verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan Woonwagencentrales Helmond. Door de Wet UOV is het onderdeel inspraak komen te vervallen.

Wettelijk overleg ex artikel 10 BRO wordt hier onnodig geoordeeld, aangezien met dit plan slechts uitvoering wordt gegeven aan een besluit van Gedeputeerde Staten.