

Toelichting

Bestemmingsplan “Emmen, De Ark (uitbreidingslocaties)”

Planstatus: Ontwerp

Datum: december 2023

Plan identificatie: NL.IMRO.0114.DeArk2023-B501

Auteur: Bureau voor Planvorming & Advies

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1. Inleiding	6
1.1 Aanleiding tot nieuw bestemmingsplan.....	6
1.2 Ligging plangebied.....	6
1.3 Huidige planologische regelingen	7
1.4 Opzet bestemmingsplan.....	8
1.5 Overzicht verricht onderzoek	8
Hoofdstuk 2. Beleid	10
2.1 Gemeentelijk beleid	10
2.1.1 Woonvisie 2022-2030: ‘BuitengeWoon Thuis in Emmen’	10
2.1.2 Woonwagenbeleid	11
2.1.3 Integrale parkeervisie.....	11
2.1.4 Welstandsnota gemeente Emmen	12
2.2 Provinciaal beleid	12
2.2.1 Omgevingsvisie Drenthe.....	12
2.2.2 Provinciale omgevingsverordening	17
2.3 Rijksbeleid.....	17
2.3.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	17
2.3.2 Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro)	18
2.3.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)	18
2.2.4 Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid.....	20
2.4 Conclusie	20
Hoofdstuk 3. Planbeschrijving en stedenbouwkundige structuur	21
3.1 Algemene planbeschrijving	21
3.2 Stedenbouwkundige hoofdstructuur	21
3.3 Parkeren	26
3.4 Groen.....	28

Hoofdstuk 4. Onderzoeken	29
4.1 Archeologie en monumenten.....	29
4.1.1 Algemeen.....	29
4.1.2 Archeologische waarden in het plangebied	29
4.1.2.1 Cultuurhistorie.....	32
4.1.3 Conclusie	34
4.2 Ecologie	34
4.2.1 Natuurwaarden in het plangebied	35
4.2.2 Conclusie	37
4.3 Fysieke veiligheid.....	37
4.3.1 Fysieke veiligheidssituatie	38
4.3.1.1 Risicobronnen binnen het plangebied	38
4.3.1.2 Risicobronnen buiten het plangebied	38
4.3.1.3 Laagvliegroute	38
4.3.2 Plaatsgebonden risico	38
4.3.2.1 LPG- tankstations.....	38
4.3.2.2 Transport gevaarlijke stoffen	38
4.3.2.3 Buisleidingen	39
4.3.2.4 Hoogspanningslijnen	39
4.3.3 Groepsrisico.....	39
4.3.4 Gegevens ten behoeve van nadere inrichting en ontwikkeling in het plangebied	39
4.4 Milieu.....	40
4.4.1 Vormvrije m.e.r.	40
4.4.2 Bedrijven en milieuzonering.....	41
4.4.3 Bodem	42
4.4.3.1 Bodemonderzoek	43
4.4.4 Geluid	43

4.4.4.1 Geluidsbronnen in en nabij het plangebied	43
4.4.5 Lucht	46
4.5 Waterparagraaf	46
4.5.1 Waterbeleid	46
4.5.1.1 Watersysteem	47
4.5.1.2 Afvalwaterketen	47
4.5.2 Wateradvies waterschap	47
4.5.3 Gegevens ten behoeve van nadere inrichting en ontwikkeling in het plangebied	48
Hoofdstuk 5. Toelichting op de planregels en verbeelding	49
5.1 Algemeen	49
5.2 Toelichting op de verbeelding	49
5.3 Toelichting op de regels	49
5.4 Bestemmingsregels	53
5.4.1 Hoofdstuk 1 Inleidende regels	53
5.4.2 Hoofdstuk 2 bestemmingsregels	53
5.4.2.1 Groen	53
5.4.2.2 Verkeer	54
5.4.2.3 Wonen	54
Hoofdstuk 6. Maatschappelijke betrokkenheid	55
6.1 Overleg ex. artikel 3.1.1 Bro en zienswijzen	55
6.1.1 Overleg	55
6.1.2 Participatie	55
6.2 Zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan	55
Hoofdstuk 7. Economische uitvoerbaarheid	56
Bijlagen	57
Bijlage 1. BEA de Ark	57
Bijlage 2. Archeologisch onderzoek	57

Bijlage 3. Ecologische quickscan.....	57
Bijlage 4. Aeries-berekening.....	57
Bijlage 5. Akoestisch onderzoek industrielawaai trainingsveld	57
Bijlage 5a. Akoestisch onderzoek industrielawaai Van Eckweg	57
Bijlage 6. Bodemonderzoek totaal	57
Bijlage 6a Bodemonderzoek herzien trainingsveld	57
Bijlage 7. Onderzoek wegverkeerslawaaï_Van Eckweg en Bakkerweg.....	57
Bijlage 7a. Onderzoek wegverkeerslawaaï, trainingsveld	57

Hoofdstuk 1. Inleiding

1.1 Aanleiding tot nieuw bestemmingsplan

Op 12 juli 2018 verscheen het Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid. De kern van het nieuwe beleidskader is dat bij de ontwikkeling van het lokale woonbeleid rekening gehouden wordt met de gerechtvaardigde woonbehoefte van woonwagenbewoners om te wonen in een woonwagen. Het beleidskader verduidelijkt de kaders die gelden voor gemeenten bij het vormgeven van het beleid voor woonwagens en standplaatsen in hun gemeente. Het lokale beleid dient erop gericht te zijn dat op een redelijke termijn het aanbod aan standplaatsen beter is afgestemd met de behoefte eraan.

De woonwagengemeenschap in Emmen is zeer groot. Zo groot dat voor lang niet iedereen plaats is op één van de bestaande locaties, zodat veel kinderen maar ook veel voormalige woonwagenbewoners genoodzaakt zijn om hun toevlucht tot een reguliere woning te zoeken. Beleidsmatig heeft gemeente Emmen de zaken goed op orde: in 2014 zijn het beleidsplan 'Woonwagenbeleid 2014' en de nota 'Verhuur- en verkoopbeleid 2014' vastgesteld. Hiermee zijn in beginsel kwalitatief goede woningen en een kwalitatief goede woonomgeving duurzaam geborgd.

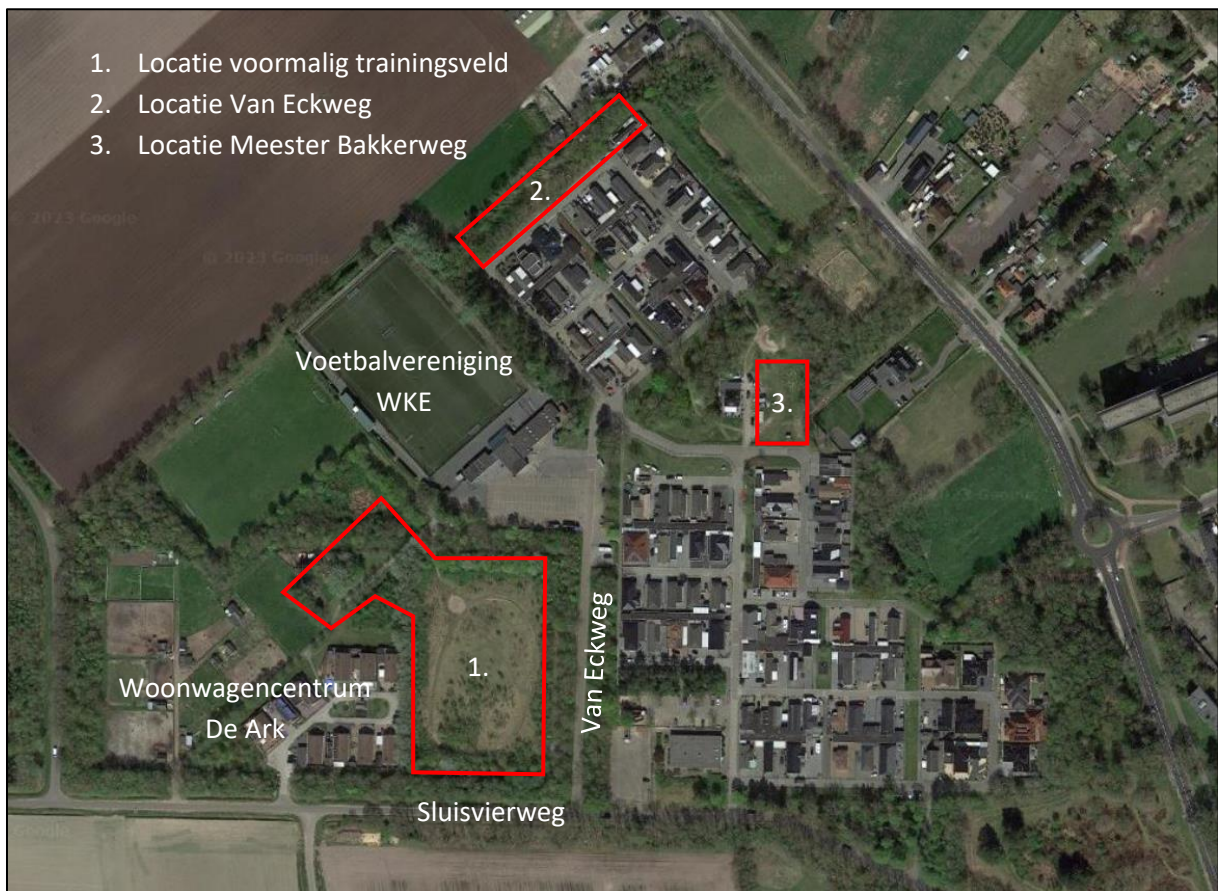
Het verschijnen van het beleidskader van BZK in de zomer van 2018 heeft voor de nodige onrust gezorgd. Zo menen diverse bewoners en oud-bewoners een standplaats te kunnen afdwingen met het beleidskader in de hand. Dat is niet het geval. Het is aan het bestuur van de gemeente om te bepalen of er een duidelijke vraag naar woonwagens en standplaatsen is en om te besluiten om in een eventuele behoefte te voorzien. Daarom is een behoeftenonderzoek uitgevoerd om de behoefte aan woonwagenstandplaatsen te inventariseren. Hieruit bleek een grote behoefte waar de gemeente invulling aan wil geven. Daarbij is ervoor gekozen om die rondom het bestaande woonwagencentrum 'De Ark', gelegen tussen de Sluisvierweg en de Odoornerweg aan de noordwestzijde van Emmen, op drie plekken extra locaties te realiseren. Het gaat daarbij om woonwagenstandplaatsen met tevens de mogelijkheid om een vrijstaande woning te bouwen met de omvang van een woonwagen. Deze mogelijkheid vloeit voort uit de wens van de doelgroep die vanuit het oogpunt van kosten een keuze wil en is op basis van het bestemmingsplan 'De Ark' binnen het bestaande woonwagencentrum ook al mogelijk op enkele plekken. Waar in deze toelichting wordt gesproken over (woonwagen)standplaatsen, gaat het dus ook om vrijstaande woningen op een standplaats.

De voorziene standplaatsen worden, aansluitend op het bestaande woonwagencentrum De Ark, gerealiseerd op plekken waar op basis van het geldende bestemmingsplan 'De Ark' (2011) geen woonwagens gerealiseerd mogen worden. Het gaat om: 4 standplaatsen aan de Meester Bakkerweg, 6 standplaatsen aan Van Eckweg en 34 standplaatsen op het voormalige trainingsveld van WKE aan de Sluisvierweg. Met dit bestemmingsplan wordt van het geldende bestemmingsplan afgeweken. In het vervolg van deze toelichting worden de verschillende deelgebieden aangehaald als: locatie Van Eckweg, Locatie voormalig trainingsveld en Locatie Meester Bakkerweg.

1.2 Ligging plangebied

De plekken waar de nieuwe standplaatsen zijn voorzien grenzen allemaal aan het bestaande woonwagencentrum. Het grootste gedeelte van de uitbreiding (34 standplaatsen) vindt plaats op het voormalige trainingsveld aan de Sluisvierweg. De 6 plaatsen op de locatie Van Eckweg worden ten

noorden van het woonwagencentrum gerealiseerd en de 4 plaatsen op de locatie Meister Bakkerweg bevinden zich centraal op het woonwagencentrum. Op de volgende afbeelding is de ligging van de verschillende deelgebieden globaal weergegeven.



Figuur 1. Globale begrenzing van het plangebied ten opzichte van woonwagencentrum De Ark.

1.3 Huidige planologische regelingen

Binnen het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

- Parapluplan Parkeernormen gemeente Emmen (2018)
- Bestemmingsplan 'Emmen, De Ark' (2011)
- Bestemmingsplan 'Emmen, Archeologie (facetbestemmingsplan)

Locatie voormalig trainingsveld

Ter plaatse van het voormalige trainingsveld geldt de bestemming 'Sport'. De voor Sport aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor sport, sportvelden en sportterreinen, clubgebouwen, materiaalruimte en kleedruimten. Het realiseren van woonwagenstandplaatsen is strijdig met deze bestemming.

Daarnaast geldt de bestemming 'Waarde – Archeologie waardevol gebied'. De voor Waarde - Archeologie waardevol gebied aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden.

Verder kent de locatie een gebiedsaanduiding 'milieuzone'. Mogelijk is bedoeld de aanduiding 'milieuzone – grondwaterbeschermingsgebied' te hanteren. De gronden ter plaatse van de aanduiding 'milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied' zijn, naast de voor die gronden aangewezen bestemmingen, tevens bestemd voor het behoud en herstel van de kwaliteit van het grondwater.

Locatie Van Eckweg

Ter plaatse van deze locatie is overeenkomstig de locatie 'voormalig trainingsveld', de bestemming 'Waarde – Archeologie waardevol gebied' van toepassing. Ook de gebiedsaanduiding 'milieuzone' geldt hier, evenals de gebiedsaanduiding 'luchtvaartverkeerzone – laagvliegroute'. Ter plaatse van de aanduiding 'Luchtvaartverkeerzone- laagvliegroute' zijn de gronden, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming van het woon- en leefklimaat in verband met een laagvliegroute. Dat houdt praktisch gezien in dat niet hoger dan 30 meter mag worden gebouwd.

Verder is sprake van de bestemming 'Bos'. De voor Bos aangewezen gronden zijn bestemd voor bos, inclusief recreatief medegebruik, singelbeplanting, water, groenvoorzieningen, fiets- en voetpaden, met bijbehorende andere bouwwerken, nutsvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Het realiseren van woonwagendstandplaatsen is binnen de geldende planologische regeling niet mogelijk.

Locatie Meester Bakkerweg

Ter plaatse van deze locatie is overeenkomstig de locatie 'voormalig trainingsveld' en de locatie 'Van Eckweg', de bestemming 'Waarde – Archeologie waardevol gebied' van toepassing. Ook de gebiedsaanduiding 'milieuzone' geldt hier. Verder geldt de bestemming 'Groen'. De voor Groen aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor groen(voorziening) en water.

Het realiseren van woonwagendstandplaatsen is binnen de geldende planologische regeling niet mogelijk.

1.4 Opzet bestemmingsplan

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. Op de verbeelding worden de percelen in het gebied aangegeven met een bestemming dan wel een aanduiding. In de regels worden de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het plangebied geregeld. Tot slot wordt in de toelichting een verantwoording gegeven van de in het plan gemaakte keuzes.

1.5 Overzicht verricht onderzoek

Ter voorbereiding van het bestemmingsplan zijn diverse onderzoeken verricht en adviezen gegeven. De conclusies uit de onderzoeken en adviezen zijn verwerkt in de toelichting.

Ter voorbereiding van het bestemmingsplan zijn de volgende onderzoeken verricht:

- Een archeologisch onderzoek
- Een ecologische QuickScan en ecologisch vervolgonderzoek
- Verkennend bodemonderzoek
- Een digitale watertoets

- Een bomeneffect analyse
- Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai
- Akoestisch onderzoek industrielawaai
- Een stikstofberekening

Hoofdstuk 2. Beleid

2.1 Gemeentelijk beleid

2.1.1 Woonvisie 2022-2030: 'BuitengeWoon Thuis in Emmen'

De nieuwe Woonvisie is het startsein voor een periode van groei in aantal en kwaliteit van de woningvoorraad. Hiermee maakt de gemeente een koerswijziging ten op zichte van de vorige woonvisie, 'Thuis in Emmen: Snoeien doet Bloeien 2018-2023'. Emmen is ligt niet meer in een krimpregio, en in de nieuwe visie wordt aangesloten bij de woningmarkt en de actuele woonwensen. Emmen spreekt daarom ook de ambitie uit om te bouwen aan een divers woningaanbod, herstructurering op te starten in meerdere gebieden, te focussen op het toevoegen van senior- en starterswoningen en om 4.000 woningen te bouwen in de periode van 2022-2030. De gemeente focust daarbij op leefbaarheid, beschikbaarheid, betaalbaarheid, wonen & zorg, en duurzaamheid van de woningvoorraad en woonomgeving.

In de Woonvisie is expliciet aandacht voor woonwagengebeleid. In 2018 heeft het ministerie van Binnenlandse Zaken een beleidskader voor woonwagens en standplaatsen ontwikkeld. De kern van dit nieuwe beleid inzake huisvesting betreft het beschermen van woonwagengebwoners tegen discriminatie, het waarborgen van hun mensenrechten en het bieden van rechtszekerheid. Uit het nieuwe beleid volgt dat het door de gemeente op te stellen standplaatsenbeleid het woonwagengeleven mogelijk moet maken en voldoende ondersteunt. Het huisvestingsbeleid is de primaire verantwoordelijkheid van de gemeente. De uitgangspunten gelden al in Emmen. Dat betekent dat:

- de gemeente erkent dat het leven in een woonwagen essentieel is voor de culturele identiteit van de woonwagengebwoners;
- de gemeente deze cultuur wil beschermen en faciliteren;
- het woonwagengebeleid als onderdeel van de woonvisie wordt opgenomen;
- er behoefteonderzoek is gedaan naar de woonwensen van de woonwagengebwoners;
- er gesprekken gevoerd worden met de woningcorporaties over samenwerking bij het huisvesten van woonwagengebwoners;
- er gesprekken gevoerd worden met de bewoners over beheer en uitbreidingsmogelijkheden van de woonwagenlocaties.

Er zijn momenteel 148 standplaatsen met wagens in verschillende eigendomssituaties, zowel van de standplaatsen als van de wagens en bergingen. De wagens zijn verdeeld over vijf locaties: De Ark, de Valtherlaan, de Vleerackers, de Gierzwaluw en het Lijsterveld. De gemeente Emmen beheert momenteel zowel de koop- als de huurstandplaatsen, wagens en bergingen. Woonbehoefteonderzoek uit 2019 heeft aangetoond dat er behoefte is aan extra woonwagens en standplaatsen in zowel de koop- als huursector. Uit het woonbehoefteonderzoek is gebleken dat er met de huidige aantallen een te grote wachtlijst is. Met de bewoners en de corporaties worden de mogelijkheden van uitbreiding onderzocht en gerealiseerd.

Vertaling naar voorliggend plan

Voorliggend plan voorziet in de realisatie van enkele tientallen nieuwe woonwagengestandplaatsen als onderdeel van het bestaande woonwagencentrum De Ark. Hiermee wordt invulling gegeven aan een behoefte (zie ook paragraaf 2.3). Het plan draagt bij aan het realiseren van een gevarieerd woonmilieu

in Emmen voor een specifieke doelgroep. De manier waarop dit gebeurt is onder andere door het transformeren van een sportveld naar een woongebied. Hierbij is min of meer sprake van een inbreidingslocatie, omdat de ruimte tussen het open gedeelte tussen woonwagencentrum De Ark en het kleinere gedeelte van het centrum (voormalig trainingsveld WKE), wordt opgevuld. De twee andere locaties, aan de Van Eckweg en de Meester Bakkerweg, vinden aansluiting op de bestaande standplaatsen. Er is zodoende sprake van een logische stedenbouwkundige en ruimtelijke opzet van de verschillende deelgebieden.

Naast het gegeven dat sprake is van een goede ruimtelijke inpassing van de woonwagenstandplaatsen, wordt met het realiseren van 44 standplaatsen invulling gegeven aan de kwantitatieve woningbouwopgave van Emmen.

2.1.2 Woonwagenbeleid

Het door de gemeenteraad vastgestelde beleidsplan 'Woonwagenbeleid 2014' vormt het kader voor de herstructurering van de kleine woonwagencentra in Emmen.

Sociaal Plan

In het separate 'Sociaal Plan herstructurering kleine woonwagencentra 2014' zijn de elementen die in elk herstructureringsproject terugkomen, opgenomen. Er is beschreven wat huurders/bewoners, die met een ingrijpende aanpak van hun woonwagen te maken krijgen, van de gemeente, de corporatie(s) en eventuele andere instanties kunnen verwachten en wat er van de huurders/bewoners wordt verwacht.

Verhuur- en verkoopbeleid

In het separate 'Verhuur- en verkoopbeleid standplaatsen voor woonwagens, huurwoonwagens, woonwagenwoningen en ligplaatsen voor woonschepen' is de verhuur en - selectieve - verkoop van standplaatsen, woonwagens en woonwagenwoningen alsmede de verhuur van ligplaatsen voor woonschepen geregeld.

Huisvestingsverordening

Vanwege schaarste in standplaatsen, woonwagens en woonwagen-woningen wordt met de separate 'huisvestingsverordening voor standplaatsen, woonwagens en woonwagen-woningen 2014' bij toewijzing voorrang gegeven aan achtereenvolgens woonwagenbewoners woonachtig op de betreffende locatie, woonwagenbewoners woonachtig op een andere woonwagenlocatie in de gemeente Emmen, overige inwoners van Emmen en daarna de regio en de provincie.

2.1.3 Integrale parkeervisie

In oktober 2017 heeft de gemeenteraad van Emmen de 'Integrale parkeervisie gemeente Emmen' vastgesteld. Deze visie vervangt de parkeernota van 2010.

De visie is het kader voor het bepalen van de parkeeropgave bij fysieke ontwikkelingen op alle niveaus. Het is een leidraad voor het beoordelen van de parkeeropgave van stedenbouwkundige visies & plannen voor (her-)ontwikkeling van de fysieke leefomgeving en is ook het kader dat invulling geeft aan het begrip 'voldoende parkeer- of stallingsruimte' dan wel 'voldoende laad- of losruimte' in bestaande en op ontwikkeling gerichte nieuwe bestemmingsplannen. De visie bevat ten aanzien van de hoeveelheid parkvoorzieningen en het aantal los- en laadplaatsen het beoordelingskader voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen en- of wijzigen gebruik.

Voor toekomstige (nieuwbouw)ontwikkelingen is in de parkeervisie de landelijke richtlijnen van het CROW leidraad. Uitgangspunt blijft in beginsel voldoende parkeerruimte op eigen terrein. Als dit niet kan, kan eventueel teruggevallen worden op parkeren in de openbare ruimte, waarvoor aan de gemeente een afkoopsom wordt betaald. In hoofdstuk 3 wordt onderbouwd op welke wijze de parkeeropgave voor voorliggend plan wordt vormgegeven.

2.1.4 Welstandsnota gemeente Emmen

De welstandsnota 2016, gemeente Emmen is opgesteld uitgaande van het motto: “Loslaten wat kan, regelen wat ertoe doet”.

De gemeente hecht waarde aan de omgevingskwaliteit, en ziet daarbij onderscheid tussen de verschillende gebieden die de gemeente rijk is. Niet ieder gebied vraagt om dezelfde benadering. De welstandsnota 2016 kent drie welstandsniveaus: welstandsvrij, welstandsluw en welstandsniveau hoog. Voor een aantal gebieden is de ambitie naar beneden bijgesteld, waardoor welstandsvrije gebieden zijn toegenomen. Het niveau welstandsluw is geïntroduceerd. In de luwe gebieden wordt op een aantal basale aspecten van welstand gestuurd en wordt afstand genomen van gedetailleerde beoordelingen. Daarnaast moeten gebieden die van meer waarde zijn - niveau hoog – goed beschermd blijven. Deze gebieden leveren een belangrijke bijdrage aan de identiteit van Emmen. Voornamelijk zijn dit de centra van dorpen, wijken en de beschermde dorpsgezichten. Voor deze gebieden geldt een hoog ambitieniveau. Het gemeentebestuur beoogt met deze nota een dynamische welstand in Emmen, waarbinnen ruimte is voor dialoog en “kwalitatief herstel” met de samenleving.

Het bestemmingsplan en de welstandsnota zorgen samen voor het behoud van de ruimtelijke kwaliteit. Het bestemmingsplan geeft aan wat, hoeveel, in welke vorm en waar er gebouwd mag worden. Het welstandsbeleid geeft aan hoe het gebouw eruit mag komen te zien. Dit wil zeggen dat het welstandsbeleid moet voorkomen dat er gebouwen gebouwd worden die afbreuk doen aan de omgeving.

Voor de woonwagencentra geldt dat geen specifieke welstandscriteria zijn opgenomen.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie Drenthe

De Omgevingsvisie is hét strategische kader voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe. De visie formuleert de belangen, ambities, rollen, verantwoordelijkheden en sturing van de provincie in het ruimtelijke domein.

De Omgevingsvisie beschrijft de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe in de periode tot 2030, met in sommige gevallen een doorkijk naar de periode daarna. Als in de tekst wordt gesproken over ‘lange termijn’, betreft het de periode na 2030.

De Omgevingsvisie heeft voor de provincie vooral een interne binding. Dit betekent dat de provincie bij de uitoefening van haar taken aan de Omgevingsvisie gebonden is.

Missie

De missie van de provincie is het waarderen van de Drentse kernkwaliteiten en het ontwikkelen van een bruisend Drenthe, passend bij de kernkwaliteiten. Deze missie is ingegeven door wat inwoners,

medeoverheden en maatschappelijke partners belangrijk vinden voor de toekomst van Drenthe. De kernkwaliteiten zijn samen met partners en de inwoners van Drenthe benoemd, te weten landschap, cultuurhistorie, aardkundige waarden, archeologie, rust en natuur.

Kernkwaliteiten

De kernkwaliteiten zijn de kwaliteiten die bijdragen aan de identiteit en aantrekkelijkheid van Drenthe. Samen met vertegenwoordigers van overheden, belangengroepen, marktpartijen en inwoners heeft de provincie de volgende kernkwaliteiten van Drenthe benoemd :

- rust, ruimte, natuur en landschap;
- oorspronkelijkheid (authenticiteit, Drents eigen);
- noaberschap;
- kleinschaligheid (Drentse schaal);
- menselijke maat;
- veiligheid.

Het provinciaal belang ligt in het behouden en, waar mogelijk, ontwikkelen van de kernkwaliteiten. In hoofdstuk 4 van de Omgevingsvisie is voor alle kernkwaliteiten een uitwerking naar meer concrete indicatoren gemaakt, namelijk landschap, cultuurhistorie, aardkundige waarden, archeologie, rust en natuur.

Zorgvuldig ruimtegebruik

In Drenthe kunnen mensen nog ruimte beleven. Dat wil de provincie bewaken, ook wanneer er nieuwbouwplannen zijn. Zorgvuldig ruimtegebruik is van provinciaal belang. In voorliggend plan wordt hier door middel inbreiding invulling aan gegeven.

Milieu- en leefomgevingskwaliteit

De provincie streeft naar een gezonde en veilige leefomgeving voor mens, plant en dier. Het beschermen van de kwaliteit van milieu en leefomgeving is veelal op Europees en nationaal niveau geregeld. Daarbij zijn diverse taken en verantwoordelijkheden bij de provincies neergelegd. Deze taken, gericht op het beschermen van de kwaliteit van lucht, water en bodem en het verbeteren van de verkeersveiligheid, waterveiligheid en externe veiligheid, zijn daarmee van provinciaal belang. In hoofdstuk 4 worden deze aspecten omtrent voorliggend plan toegelicht.

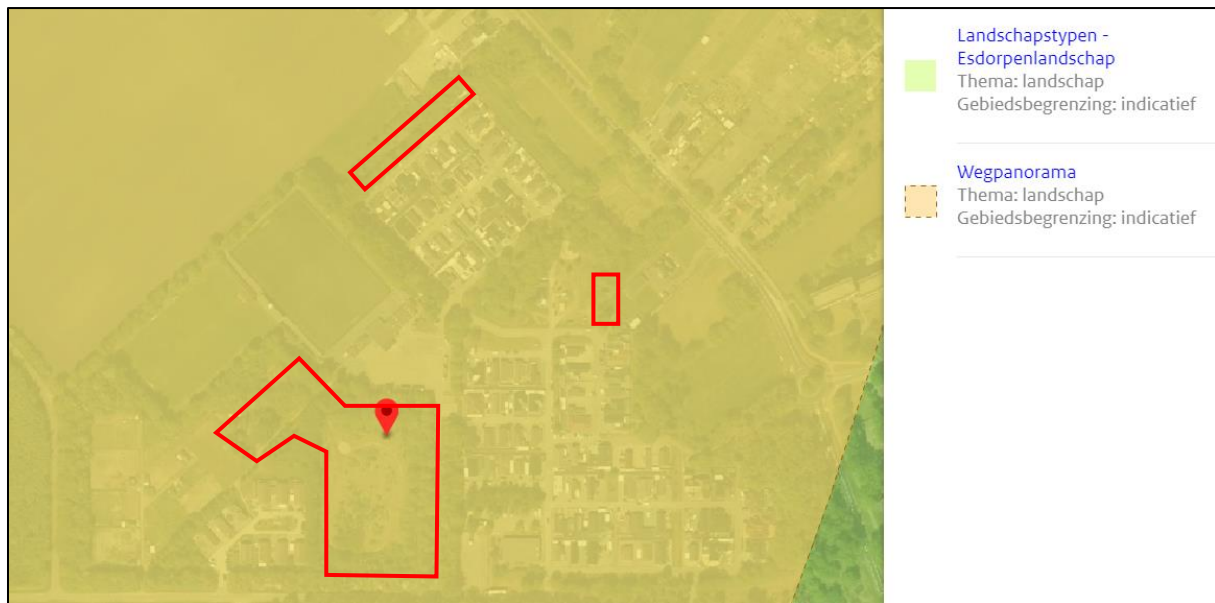
Kaarten en doelstellingen

Op kaarten behorende bij de Omgevingsvisie Drenthe zijn de kernkwaliteiten weergegeven. Op een aantal kaarten (wanneer relevant) is het plangebied als volgt aangeduid:

Landschap

Ten aanzien van de kernkwaliteit Landschap ligt het plangebied in het esdorpenlandschap en het 'wegpanorama'. Het esdorpenlandschap bevat enkele telkens terugkerende onderdelen, namelijk het dorp, de es, het beekdal en de velden/bossen/heide. Het esdorpenlandschap is een agrarisch cultuurlandschap ten voeten uit. Elk onderdeel van het landschap komt voort uit het agrarisch gebruik en is gerelateerd aan het functioneren van de lokale agrarische dorpsgemeenschap, met de boermarken als het oorspronkelijke gezag. De esdorpen vormen vanouds de ontginningsbasis van het landschap. Ze liggen veelal op landschappelijke overgangen van nat (beekdal) naar droog

(es/heide/bos). Het plangebied betreft bestaand stedelijk gebied en tast geen essen of beekdalen aan. De kernkwaliteit is dan ook niet in het geding.



Figuur 2. Ligging plangebied Landschappelijk hoofdstructuur. Bron: Ruimtelijkeplannen.nl

Ten aanzien van het 'wegpanorama' geldt het volgende. De provincie hecht waarde aan een zorgvuldige presentatie van Drenthe aan de hoofdinfrastructuur en wil het karakteristieken van de landschapstypen en het contrast tussen stad en land, gezien vanaf de infrastructuur, zichtbaar houden. Het gaat daarbij nadrukkelijk niet om gefixeerde fotomomenten die luttele seconden een blik op het landschap werpen. De essentie van het begrip wegpanorama's zit in het beleefbaar houden van de afwisseling tussen bebouwd en onbebouwd gebied én, daar waar langs wegen ontwikkeld wordt, dit met kwaliteit gepaard gaat. De infrastructuur is tenslotte de oprijlaan naar het Drentse recreatief toeristische product.

Ten aanzien van voorliggend plan geldt dat er geen sprake is van het ontnemen van het landelijke, waardevolle landschap door het realiseren van de standplaatsen.

Cultuurhistorie

Het plangebied is gelegen binnen het gebied 'Emmen en haar venen' en 'Deelgebied 10.B Emmen, venen en randveenontginningen'. Bepalend in het gebied 'Emmen en haar venen' is de positie van Emmen als naoorlogse stad, in een veengebied dat vrij laat is ontgonnen en nog de concrete sporen toont van de machinale veenontginningen. Emmen, oorspronkelijk een esdorp op een uitloper van de Hondsrug, bezit rondom de oude kern een krans van woonwijken en industriegebieden, die representatief zijn voor de opeenvolgende fasen in het naoorlogse planningsdenken. Daarbuiten zijn in het gebied van het Amsterdamscheveld de verschillende facetten en fasen van de machinale veenontginning in één gebied zichtbaar. De zuidelijke strook langs de grens met Duitsland heeft een eigen karakter, gevormd door de randveenontginningen en hun wegdorpen en de esgehuchten. Samengevat is dit karakteristiek voor het geheel: de veelzijdigheid van ruimtelijke inrichting in fasen en in tijd, met structuren van esdorpen, veenontginningen, wegdorpen en naoorlogse planning; de verschillende zones die zich door hun autonome ontwikkeling sterk van elkaar onderscheiden.

In voorliggend plan is sprake van het 'opvullen en uitbreiden' van bestaand stedelijk gebied. Daarmee wordt voortgeborduurd op bestaande structuren.

Ten aanzien van 'Deelgebied 10.B Emmen, venen en randveenontginningen' wordt gestuurd op:

- Het behouden van de kenmerkende stedenbouwkundige concepten van de naoorlogse wijken van Emmen als representanten van opeenvolgende fasen in het denken over wonen en de stad;
- Bij nieuwe ontwikkelingen van Emmen consequent vasthouden aan het wijkontwerp als totaalbeeld en als uitdrukking van een vernieuwend denkbeeld over de wijze van wonen;
- Het benadrukken van het lineair patroon van hunebedden, grafheuvels en andere zichtbare en onzichtbare prehistorische relictten die samenhangen met de prehistorische route over de Hondsrug;
- Het herkenbaar houden van de lintstructuur van de randveenontginningen met een variatie aan bebouwing langs de slingerende oost-west georiënteerde wegen.

In voorliggend plan wordt voortgeborduurd op het 'wijkontwerp' door de woonwagendstandplaatsen tussen en aangrenzend aan De Ark te realiseren, in een voor een woonwagencentrum kenmerkend karakter.

Archeologie

De inhoudelijke kaart Archeologie geeft een overzicht van de archeologische waarden en verwachtingen die de provincie van provinciaal belang achten. In gebieden of terreinen met een archeologische verwachting op de archeologiekaarten, wordt gestuurd op een goede uitvoering van archeologisch onderzoek. Niet voor alle bodemingrepen is archeologisch onderzoek vereist. Dit hangt af van de omvang en aard van de ingreep, de waarde/verwachting van de locatie en het vrijstellingsbeleid zoals dat is uitgewerkt in de gemeentelijke archeologiekaarten. In hoofdstuk 4 wordt dit toegelicht.

Aardkundige waarden

Aardkundige waarden die bijdragen aan het specifieke Drentse karakter wil de provincie behouden en, waar mogelijk, herstellen. Het provinciaal belang ligt in het behouden en, waar mogelijk, ontwikkelen van de kernkwaliteit aardkundige waarden. De provincie wil inhoud geven aan ruimtelijke kwaliteit, om de identiteit en aantrekkelijkheid van Drenthe te behouden en te versterken. Het doel is de archiefwaarde van de bodem te behouden en de landvormen, die karakteristiek zijn voor het Drentse landschap, te behouden en te versterken, als onderdeel van de kernkwaliteit oorspronkelijkheid.

Het plangebied is gedeeltelijk gelegen binnen een gebied met een hoog beschermingsniveau voor aardkundige waarden. Tevens is een deel van het gebied aangeduid als 'De Hondsrug UNESCO Global Geopark'. Op de volgende afbeelding is deze ligging weergegeven. In gebieden met een hoog beschermingsniveau wil de provincie de lokale, aardkundige kenmerken voor de toekomst bewaren. In hoofdstuk 4 wordt aangegeven op welke zijde met aardkundige waarden wordt omgegaan.



Figuur 3. Ligging plangebied binnen generieke bescherming Aardkundige waarden en 'De Hondsrug UNESCO Global Geopark' . Bron: Ruimtelijkeplannen.nl

In 'De Hondsrug UNESCO Global Geopark' zijn de kernkwaliteiten aardkundige erfgoed, archeologie, landschap en cultuurhistorie onlosmakelijk gekoppeld aan het (economische) vestigingsklimaat en de vrijetijdseconomie. De provincie zet deze gebiedskwaliteiten in voor een duurzame economische ontwikkeling van het gebied. De Hondsrug UNESCO Global Geopark draagt bij aan bewustwording en kennisverbreding en biedt een inspirerend kader van kernkwaliteiten voor nieuwe initiatieven. De locaties waar de woonwagendplaatsen zijn voorzien doen gezien de ligging geen afbreuk aan deze ambitie.

Rust

De kernkwaliteit 'rust' is voor het plangebied niet van toepassing.

Natuur

De kernkwaliteit 'natuur' is voor het plangebied niet van toepassing.

Stiltegebieden, Infra en (grond)water

Het plangebied is ligt binnen de afbakening van het grondwaterbeschermingsgebied. Op de volgende afbeelding is dat weergegeven.



Figuur 4. Ligging plangebied binnen het grondwaterbeschermingsgebied. Bron: Ruimtelijkeplannen.nl

In grondwaterbeschermingsgebieden moet worden voorkomen dat er inrichtingen worden gevestigd die voor de kwaliteit van de bodem en het grondwater met het oog op de waterwinning een te groot risico vormen. Voor deze inrichtingen geldt een absoluut verbod. Dit verbod is gebaseerd op artikel 1.2, zesde lid, onder b, van de Wet milieubeheer en was ook al in de vorige versie van de Omgevingsverordening opgenomen. De lijst met verboden inrichtingen is opgenomen in bijlage I.

Ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten de kwaliteit van het grondwater in een gebied kan worden geschaad, is verplicht dergelijk handelen achterwege te laten. In het kader van voorliggend plan heeft vanwege de ligging in een grondwaterbeschermingsgebied afstemming plaatsgevonden met het waterschap en de provincie Drenthe. Hierover meer in paragraaf 4.5.

2.2.2 Provinciale omgevingsverordening

Provinciale Staten van Drenthe hebben de Provinciale omgevingsverordening Drenthe vastgesteld. In de omgevingsverordening is het perceel gelegen binnen een gebied aangeduid als 'Bestaand Stedelijk Gebied'. Binnen Bestaand Stedelijk Gebied ligt de verantwoordelijkheid ten aanzien van woningbouw primair bij de gemeente. De verordening geeft verder geen specifieke bepalingen voor percelen met deze aanduiding.

Artikel 2.17 lid 1 van de POV bepaalt dat een ruimtelijk plan kan voorzien in nieuwe woningbouw mits de behoefte op basis van de gemeentelijke woonvisie kan worden aangetoond en aansluit bij bestaand stedelijk gebied. Dit wordt in paragraaf 2.3.3 aangetoond. De effecten van de ligging binnen een grondwaterbeschermingsgebied zijn in paragraaf 4.5 nader beschouwd.

2.3 Rijksbeleid

2.3.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld en geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De SVIR vervangt de Nota Ruimte,

de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteitsaanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het een aantal ruimtelijke doelen en uitspraken in onder andere de Agenda Landschap en de Agenda Vitaal Platteland. Daarmee wordt de SVIR het kader voor thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

2.3.2 Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro)

De juridische borging van de nationale belangen uit de SVIR vindt plaats in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 22 augustus 2011 vastgesteld (en aangevuld op 28 augustus 2012) en heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. De algemene regels bewerkstelligen dat nationale ruimtelijke belangen doorwerken tot op lokaal niveau.

Relatie met initiatief

Onderliggend initiatief maakt geen onderdeel uit van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur, waardoor de Barro niet van toepassing is.

2.3.3 Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft regels waar concrete ruimtelijke projecten aan moeten voldoen. Zo is in het Bro de ladder voor duurzame verstedelijking verankerd. De ladder voor duurzame verstedelijking is gericht op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. De ladder moet alleen worden doorlopen als er (in navolging van de artikelen 1.1.1. en 3.1.6. van de Bro) sprake is van een ontwikkeling in een bestaand stedelijk gebied of een stedelijke ontwikkeling. In de Bro worden deze begrippen als volgt gedefinieerd:

Bestaand stedelijk gebied

Bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

Stedelijke ontwikkeling

Ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

De ladder is op 1 juli 2017 gewijzigd, waarmee ruimtelijke besluiten moeten worden gemotiveerd op basis van de volgende punten:

- Beschrijving dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte;
- Beschrijving in hoeverre binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien, door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.

Stedelijke ontwikkeling

Voordat de Ladder voor duurzame verstedelijking wordt doorlopen, moet de vraag worden beantwoord of er wel sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Artikel 1.1.1 Bro definieert een stedelijke ontwikkeling als 'een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'.

Of bij voorliggend plan sprake is van een stedelijke ontwikkeling, hangt af van de omvang en de gebruiksmogelijkheden. In de uitspraak van 25 maart 2015; ECLI:NL:RVS:2015:953 is bepaald dat woningbouwplannen met een omvang vanaf 12 woningen als stedelijke ontwikkeling kunnen worden gezien, terwijl in de uitspraak van de Afdeling van 16 september 2015 (ECLI:NBL:RVS:2015:2921) een plan van 11 woningen niet als stedelijke ontwikkeling werd gezien vanwege de beperkte omvang. Voorliggend plan voorziet in het realiseren van 44 woonwagendplaatsen (dus 44 woningen) waardoor er sprake is van een motiveringsplicht.

Nu de ladder van toepassing is, moet worden omschreven wat de behoefte is aan de woningen die mogelijk gemaakt worden binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied van de woningbouwontwikkeling. Daarbij zijn de aard en omvang van de ontwikkeling leidend voor het schaalniveau waarop de ruimtebehoefte moet worden afgewogen. Tevens moet op basis van de aard en omvang van het woningbouwplan worden bepaald of er regionale afstemming nodig is.

Indien het plan voorziet in een behoefte en gepland is buiten het bestaand stedelijk gebied, dient te worden gemotiveerd waarom niet binnen bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien. Daarvan is hier geen sprake aangezien het plangebied in bestaand stedelijk gebied ligt.

Behoeftte binnen het ruimtelijk verzorgingsgebied

Kort gezegd is de 'behoefte' het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling (de komende tien jaar) verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit).

Kwantitatieve behoefte

De gemeente Emmen heeft in 2019 gehoor gegeven aan de oproep van Binnenlandse Zaken Koninkrijksrelaties (BZK) om de lokale behoefte aan woonwagendplaatsen in kaart te brengen. Dit naar aanleiding van het op 12 juli 2018 verschenen Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid. De kern van het nieuwe beleidskader is dat bij de ontwikkeling van het lokale woonbeleid rekening gehouden wordt met de gerechtvaardigde woonbehoefte van woonwagendbewoners om te wonen in een woonwagen.

Het uitgevoerde onderzoek heeft plaatsgevonden in samenspraak tussen een vertegenwoordiging van de woonwagengemeenschap uit Emmen en de gemeente. De onderzoeksresultaten zijn vertaald in het rapport 'Woonwagendplaatsen in Emmen, woonbehoefteonderzoek najaar 2019' (Paul Joppen, project- en procesmanagement).

Het onderzoek toont aan dat in de gemeente Emmen een behoefte aan extra standplaatsen is. De resultaten laten zien dat er behoefte is aan een mix van woonwagens met standplaatsen, standplaatsen voor een eigen woonwagen en woonwagendwoningen. En dat alles in een mix van particulier bezit en huur. De onderzoeksresultaten bij de diverse vragen spreken daarbij voor zichzelf.

Het vaststellen van het redelijke aantal extra standplaatsen is echter geen exacte wetenschap. Gemeente Emmen had ten tijde van het onderzoek concrete plannen voor de uitbreiding van in totaal 36 standplaatsen binnen het plangebied waar voorliggend bestemmingsplan betrekking op heeft. Daarmee zou bijna 30% van de mensen met een urgente behoefte worden bediend.

In het onderzoek wordt echter aanbevolen om de urgentie ook te relateren aan de inschrijftijd op de wachtlijst en deze te faseren door dit te vergelijken met de gemiddelde wachttijd voor een reguliere woning, zowel voor starters als doorstromers. Zo wordt invulling gegeven aan het nieuwe beleidskader van BZK, waarin wordt gesteld dat een woningzoekende woonwagenebewoner binnen een redelijke termijn kans maakt op een woonwagen en/of standplaats. Of in ieder geval in relatie tot de lokale woningmarkt. Ondanks het feit dat het materiële gelijkheidsbeginsel van toepassing is – ongelijke gevallen ongelijk behandelen – dienen de reguliere volkshuisvestelijke opgaves niet uit het oog te worden verloren. Het is daarom aan te bevelen om bij aspecten zoals aantallen, fasering en locatiebepaling dit te spiegelen aan het vigerende volkshuisvestelijke beleid. Dat is door de gemeente Emmen gedaan, waardoor er op basis van voorliggend bestemmingsplan 47 standplaatsen worden gerealiseerd.

Kwalitatieve woningbehoefte

Het bestemmingsplan gaat niet uit van het realiseren van alleen standplaatsen in de koopsector of alleen standplaatsen in de huursector. Beide vormen zijn mogelijk, ook in combinatie met sociale huur door de corporatie. Met een flexibel plan voorkomt de gemeente Emmen dat alleen wordt gebouwd voor de vraag van het moment en bevordert zij een duurzaam toekomstbestendig woonwagencentrum.

Conclusie

Op basis van voorgaande wordt geconcludeerd dat met voorliggend plan invulling wordt gegeven aan de kwalitatieve en kwantitatieve behoefte aan woonwagenstandplaatsen, waarmee aan de Ladder wordt voldaan.

2.2.4 Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid

In 1999 is de Woonwagenwet ingetrokken en werd het woonwagenbeleid gedecentraliseerd. De afgelopen jaren heeft zich een aantal instanties uitgesproken over het mensenrechtelijk kader dat voor woonwagenebewoners geldt. Zij stellen dat het beleidskader dat ontwikkeld is bij de intrekking van de Woonwagenwet niet meer voldoet. In mei 2017 heeft de Nationale ombudsman een rapport uitgebracht waarin hij stelde dat het Rijk en de gemeenten het recht van woonwagenebewoners om te leven volgens hun culturele identiteit onvoldoende erkennen en faciliteren. Met het 'Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid' wordt invulling gegeven aan deze uitspraak.

De kern van het nieuwe beleidskader is dat bij de ontwikkeling van het lokale woonbeleid rekening gehouden wordt met de gerechtvaardigde woonbehoefte van woonwagenebewoners om te wonen in een woonwagen. Het beleidskader verduidelijkt de kaders die gelden voor gemeenten bij het vormgeven van het beleid voor woonwagens en standplaatsen in hun gemeente. Het lokale beleid dient erop gericht te zijn dat op een redelijke termijn het aanbod aan standplaatsen beter is afgestemd met de behoefte eraan.

2.4 Conclusie

Het rijksbeleid werkt rechtstreeks door in het plangebied. Met dit plan wordt invulling gegeven aan de woonbehoefte van de woonwagengemeenschap, in navolging van het Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid. Tevens wordt hiermee invulling gegeven aan de kwalitatieve en kwantitatieve woningbouwopgave die voortvloeit uit gemeentelijk en provinciaal beleid.

Hoofdstuk 3. Planbeschrijving en stedenbouwkundige structuur

3.1 Algemene planbeschrijving

Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de planologische regeling voor de uitbreiding van woonwagencentrum De Ark. Het gaat daarbij om drie locaties:

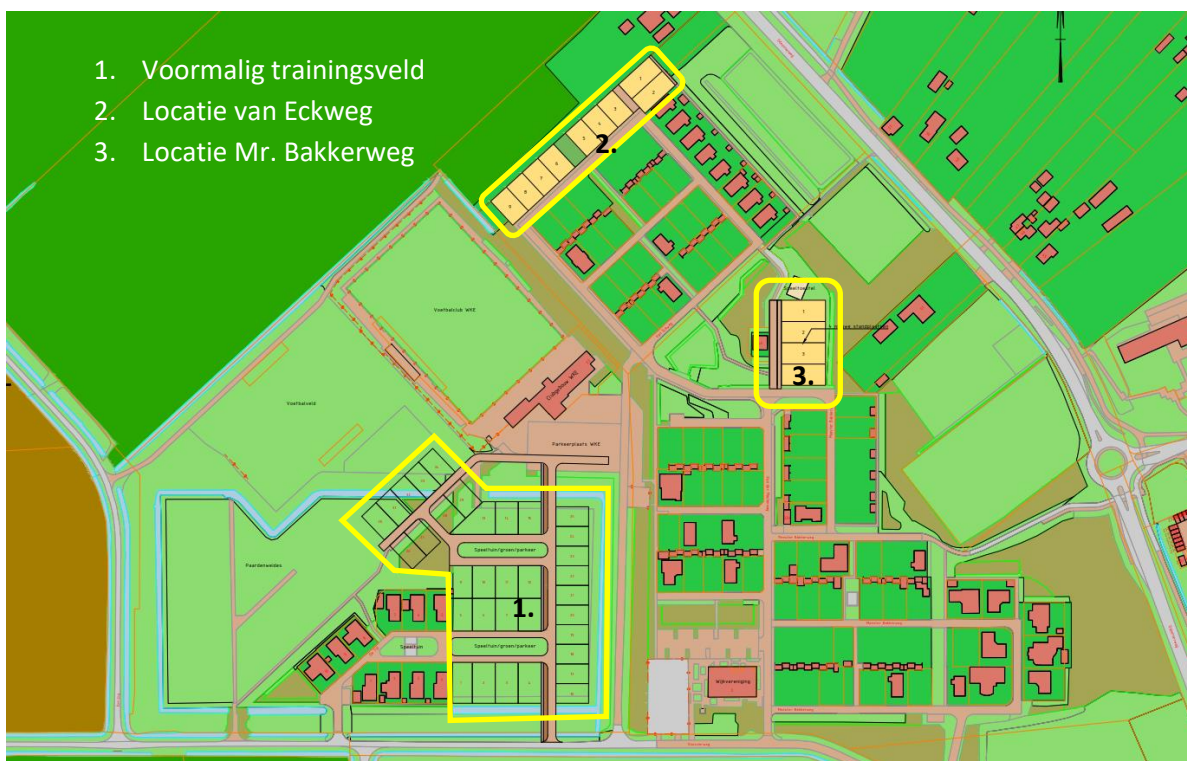
- Locatie van het voormalige trainingsveld van WKE
- Locatie Van Eckweg
- Locatie Meester Bakkerweg

De nieuwe standplaatsen worden gecreëerd omdat op grond van het landelijk Beleidskader gemeentelijk woonwagen- en standplaatsenbeleid is gebleken dat behoefte bestaat aan uitbreiding van woonwagenlocaties binnen de gemeente Emmen. Daarnaast liggen sociaal maatschappelijke overwegingen ten grondslag aan het opstellen van voorliggend bestemmingsplan, te weten het behoud van de woonwagencultuur.

De gemeente streeft met de uitbreiding van De Ark naar een duurzame situatie met kwalitatief goede woonwagens in een duurzaam kwalitatief goede woonomgeving waarbij de leefbaarheid voorop staat. Het aanbod van de standplaatsen bestaat uit standplaatsen die in de sociale huursector vallen en standplaatsen die in de vrije koopsector vallen.

3.2 Stedenbouwkundige hoofdstructuur

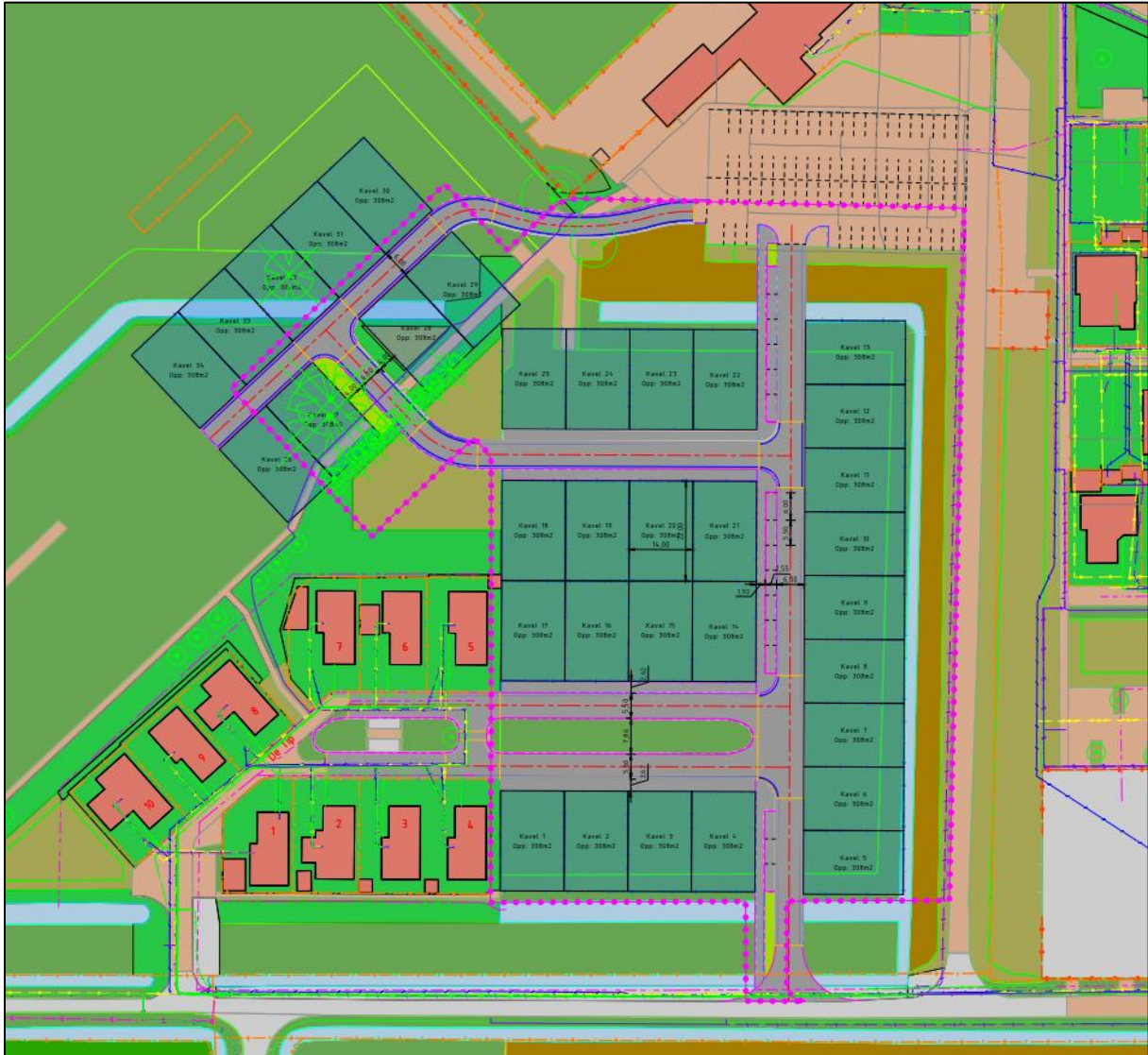
Op de volgende afbeelding zijn de drie locaties weergegeven waar de uitbreiding van het woonwagencentrum plaatsvindt. Ter plaatse van de Van Eckweg waren aanvankelijk 8 plekken voorzien, inmiddels zijn dat er na uitwerking van onderstaande verkaveling zes geworden.



Figuur 5. Concept stedenbouwkundige invulling plangebied.

Locatie voormalig trainingsveld

De locatie van het voormalige trainingsveld ligt tussen een aantal woonwagenstandplaatsen aan de westzijde van het voormalige trainingsveld (aan de Tip) en de entree van het sportpark. Hier worden 34 standplaatsen gerealiseerd. Op de volgende afbeelding is de uitwerking van het plangebied weergegeven.



Figuur 6. Verkaveling van het plangebied ter plaatse van het voormalige trainingsveld.

Aan de oostzijde van het plangebied worden de standplaatsen dwars op de weg gesitueerd langs een weg die ontsluit op de Sluisvierweg en parallel aan de Van Eckweg loopt. Tussen de standplaatsen en de Van Eckweg bevindt zich een groene zone, met een sloot. Langs de nieuwe weg worden parkeerplaatsen aangelegd.

Aan de westzijde wordt aangesloten op de bestaande woonwagenstandplaatsen aan de Tip. Hierbij is ruimte tussen de standplaatsen voor een gemeenschappelijk gebied in de vorm van een speelveld, groen en/of parkeren. Aan de noordzijde grenst het plangebied aan de parkeerplaatsen van voetbalvereniging WKE. Tussen de woonwagens en het parkeerterrein wordt een groene buffer gerealiseerd en wordt de bestaande sloot mogelijk omgelegd. Dit is geen watergang die in eigendom

van het waterschap is, maar een zaksloot. De zaksloot rondom het terrein mondt niet rechtstreeks uit in het watersysteem van Waterschap Vechtstromen.

Ten noordwesten wordt een aantal standplaatsen gerealiseerd tussen het voetbalveld en de bestaande standplaatsen. De ontsluiting van dit deel van het plangebied vindt via de parkeerplaats van het sportpark plaats en via de bestaande ontsluiting van de standplaatsen aan De Tip. Per standplaats is 1 parkeerplaats op eigen terrein voorzien. De rest van de parkeeropgave wordt op openbaar terrein opgelost, zowel langs de ontsluitingsweg tussen de Sluisvierweg en het sportpark, als op het parkeerterrein van het sportpark.

Verschijningsvorm

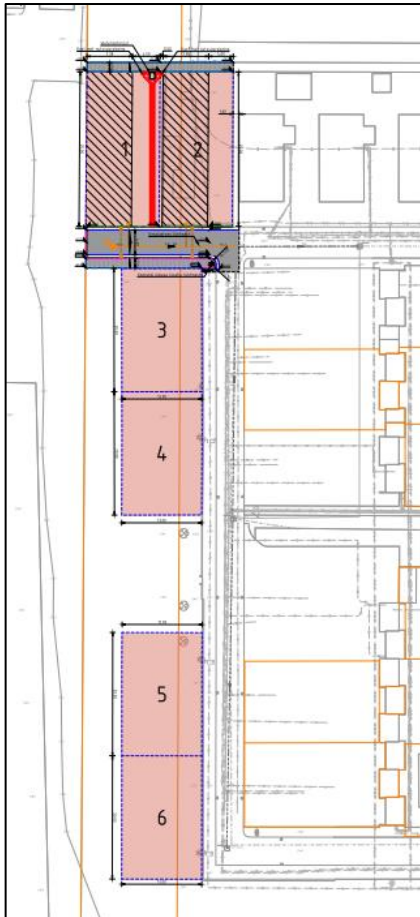
Op de volgende afbeelding is een referentie weergegeven van de toekomstige situatie ter plaatse van de aansluiting op de bestaande woonwag. Aan de afbeelding kunnen geen rechten worden ontleend.



Figuur 7. Impressie van de uitbreiding ter hoogte van en in aansluiting op de Tip.

Locatie Van Eckweg

Ter plaatse van de locatie Van Eckstraat worden maximaal 6 standplaatsen gerealiseerd. Ze worden deels gesitueerd in de lengterichting van de weg, in een bestaande groenstrook, deels in het verlengde van de bestaande weg. Op de volgende afbeelding is dit weergegeven.



Figuur 8. Verkaveling aan de Van Eckweg.

Op de volgende afbeeldingen is weergegeven hoe de bestaande situatie ter plaatse van de te realiseren standplaatsen is.



Figuur 9. Bestaande situatie aan de Van Eckweg.



Figuur 10. Bestaande situatie aan de noordzijde van de Van Eckweg. Ter plaatse van de omkadering worden twee standplaatsen gerealiseerd en wordt de weg doorgetrokken.

Aan de zuidoostkant van de te realiseren standplaatsen bevindt zich de huidige begrenzing van De Ark, aan de noordwestzijde bevindt zich een autobedrijf.

In de groenstrook worden in totaal vier plekken aangelegd, waarbij sprake is van twee keer twee plekken met daartussen het behoud van een deel van de groenstrook. Aan de noordzijde worden in het verlengde van een bestaande rij woonwagens twee standplaatsen gerealiseerd. Om die plekken mogelijk te maken wordt de bestaande weg verlengd en wordt een deel van de bestaande groenstrook verwijderd.

Omdat zich naast de locatie aan de Van Eckweg een autobedrijf bevindt, heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden (zie hoofdstuk 4). Hieruit volgt dat ter afscherming van het geluid van het bedrijf een geluidwerend scherm van maximaal 2 meter hoog gerealiseerd zal worden. Dit scherm wordt landschappelijk (met groen) ingepast.

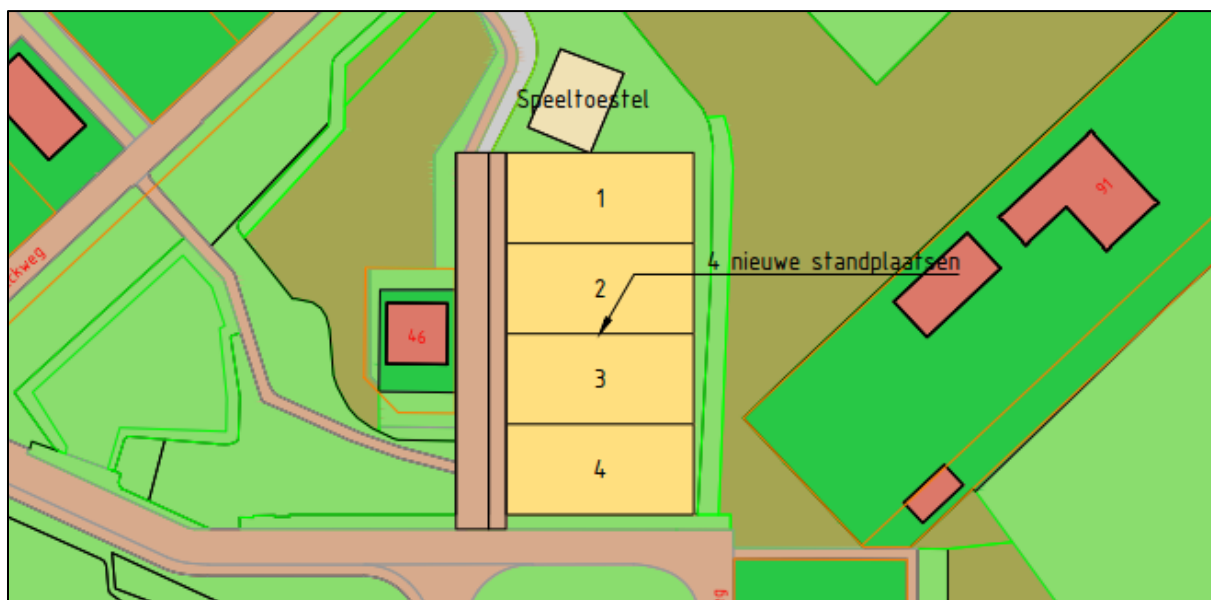
Locatie Meester Bakkerweg

Aan de Meester Bakkerweg worden maximaal 4 standplaatsen gerealiseerd. Om deze standplaatsen mogelijk te maken wordt de bestaande weg in noordelijke richting verlengd en wordt de bestaande structuur van standplaatsen voortgezet. Op de volgende afbeelding is de huidige situatie ter plaatse van de voorziene standplaatsen weergegeven



Figuur 11. Locatie van de voorziene standplaatsen aan de Meester Bakkerweg.

Op de volgende afbeelding s de voorziene verkaveling weergegeven.



Figuur 12. Locatie van de voorziene standplaatsen aan de Meester Bakkerweg.

3.3 Parkeren

Op het gehele plangebied is het 'Parapluplan Parkeernormen gemeente Emmen' van toepassing. Voor (nieuwbouw)ontwikkelingen is op basis van dit bestemmingsplan de landelijke richtlijnen van het CROW-leidraad. Uitgangspunt blijft in beginsel voldoende parkeerruimte op eigen terrein. Als dit niet kan, kan eventueel teruggevallen worden op parkeren in de openbare ruimte. Daarnaast gelden de CROW-richtlijnen voor de afmetingen van parkeerplaatsen. Het gaat er daarbij om dat de parkeerplaatsen groot genoeg zijn en dat de bochtstraal waarmee de parkeerplaatsen bereikbaar zijn voldoende is.

In het kader van voorliggend plan worden drie locaties ontwikkeld:

- Locatie van het voormalige trainingsveld van WKE, 34 standplaatsen
- Locatie Van Eckstraat, 6 standplaatsen
- Locatie Meester Bakkerweg, 4 standplaatsen

In de parkeernormennota van de gemeente Emmen is geen expliciete parkeernorm voor woonwagenstandplaatsen opgenomen. Daarom wordt teruggerepen op de gehanteerde normen voor bestemmingsplan De Ark (2011) en bestemmingsplan Valtherlaan (2014).

Voor bestemmingsplan De Ark is in 2011 rekening gehouden met een parkeernorm van 1,5 parkeerplaatsen per standplaats. Bij het vaststellen van het bestemmingsplan voor het uitbreiden van het aantal standplaatsen is rekening gehouden met 2 parkeerplaatsen per standplaats. Voortschrijdend inzicht leidde tot een hogere norm, waar in voorliggend plan bij wordt aangesloten. Dat betekent dat per standplaats een norm geldt van 2 standplaatsen. Per locatie wordt de parkeeropgave als volgt opgelost.

Locatie voormalig trainingsveld

Op het voormalig trainingsveld worden 34 standplaatsen gerealiseerd. Dat betekent dat $34 \times 2 = 68$ parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat iedere standplaats een parkeerplaats op eigen terrein realiseert. Dat betekent dat 34 parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd en 34 in openbaar gebied.

Om de parkeeropgave in openbaar gebied op te lossen worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Langs de nieuw aan te leggen weg tussen de Sluisvierweg en de parkeerplaats van WKE worden 16 parkeerplaatsen aangelegd;
- Tussen de vakken is ruimte voor 18 parkeerplaatsen aan de wegwijk;
- Eventuele overloop kan worden opgelost op het parkeerterrein van WKE of bij de horecavoorziening aan de Sluisvierweg.

Locatie Van Eckweg

Op de locatie aan de Van Eckweg worden 6 standplaatsen gerealiseerd. Dat betekent dat $6 \times 2 = 12$ parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat iedere standplaats een parkeerplaats op eigen terrein realiseert. Dat betekent dat 6 parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd en 6 in openbaar gebied. De parkeerplaatsen in openbaar gebied worden langs de weg gerealiseerd.

Locatie Meester Bakkerweg

Op de locatie aan de Meester Bakkerweg worden 4 standplaatsen gerealiseerd. Dat betekent dat $4 \times 2 = 8$ parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat iedere standplaats een parkeerplaats op eigen terrein realiseert. Dat betekent dat 4 parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd en 4 in openbaar gebied. De parkeerplaatsen in openbaar gebied worden langs het verlengde van de weg gerealiseerd.

3.4 Groen

Om het plan mogelijk te maken is het waarschijnlijk dat op een aantal locaties bomen en houtopstanden verwijderd moeten worden. Waar mogelijk wordt rekening gehouden met het behoud of de inpassing van de aanwezige bomen en houtopstanden, maar dat is niet altijd gegarandeerd.

Om te bepalen op welke wijze omgegaan kan worden met de aanwezige bomen, is onderzoek gedaan naar de kwaliteit en toekomstverwachting van de bomen in het gebied. Het gaat er daarbij om dat inzichtelijk wordt welke bomen waardevol genoeg zijn om bij de herinrichting te behouden, welke bomen eventueel verplant kunnen worden en welke bomen eventueel geroid kunnen worden. Voorgaande is inzichtelijk gemaakt aan de hand van een Bomen Effect Analyse (BEA). De BEA is als bijlage 1 van deze toelichting opgenomen.

De doelstelling van het opstellen van de BEA is als volgt:

Vastleggen van de kwaliteit en conditie van de bomen en houtopstanden. Hierbij worden in hoofdlijn gegevens opgenomen met betrekking tot de boomsoort, stamdiameter, conditie, toekomstverwachting, kroonprojectie en visuele verplantbaarheid.

In de BEA zijn per plangebied de condities van de aanwezige bomen en houtopstanden bepaald. Vervolgens is uiteengezet welke bomen en houtopstanden op basis van het voorziene plan geroid moeten worden. Daarvan is aangegeven of en onder welke omstandigheden het rooien plaats kan vinden. Bij de feitelijke uitvoering van het plan moet rekening worden gehouden met deze adviezen en genoemde maatregelen. Daarbij geldt dat het definitieve plan nogmaals moet worden getoetst aan de BEA, om aan te kunnen tonen dat het definitieve plan rekening houdt met de uitgangspunten van de BEA en zodoende uitvoerbaar is.

Hoofdstuk 4. Onderzoeken

4.1 Archeologie en monumenten

4.1.1 Algemeen

Op d.d. 30 mei 2013 heeft de gemeente Emmen archeologiebeleid vastgesteld. Hiervoor is een archeologische beleidsadvieskaart inclusief een toelichting opgesteld. Het doel van deze documenten is om aan te geven wat de kern vormt van het archeologie beleid en waar de beleidskeuzen zijn gemaakt. De verschillende archeologische waarden en verwachtingen en de maatregelen die daaraan zijn gekoppeld zijn in gemeentelijk archeologische beleidsadvieskaart vertaald naar diverse categorieën 'Waarde – Archeologie' in het bestemmingsplan. Met de vertaling is op eenvoudige wijze voor het gehele gebied van de gemeente Emmen in beeld gebracht of archeologische waarden in het geding zijn of kunnen zijn en zo ja, op welke manier daarmee dient te worden omgegaan. Onderstaande tabel geeft de onderverdeling van de vier gemaakte categorieën weer.

Categorie	Archeologische waarden	Oppervlakte	Diepte	Drainage
Rijksmonument	Beschermd	-	-	Verbod
Waarde - Archeologie 1	Zeer hoge archeologische waarde	0 m ²	30 cm + 10 cm	Verbod
Waarde - Archeologie 2	(zeer) (hoge) archeologische waarde	100 m ²	30 cm + 10 cm	Verbod
Waarde - Archeologie 3	Middelhoge of hoge verwachting	1000 m ²	30 cm + 10 cm	Verbod
Waarde - Archeologie 4	Middelhoge of hoge verwachting	1000 m ²	30 cm + 10 cm	Toegestaan

Deze beleidskeuzen zijn vertaald in dubbelbestemmingen. Per archeologische kwaliteit zijn planregels opgenomen voor de te bebouwen oppervlakte en een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden. De maatvoering voor afwijking is afhankelijk van de te verwachten waarden of verwachtingen en de uitkomsten van archeologisch onderzoek.

4.1.2 Archeologische waarden in het plangebied

In het facet bestemmingsplan Archeologie (2022) zijn alle deelgebieden aangeduid met de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 4'. De voor 'Waarde - Archeologie 4' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a) terreinen van middelhoge of hoge archeologische verwachtingen;

- b) bescherming en veiligstelling van de vastgestelde archeologische waarden, met dien verstande dat de bestemming niet geldt voor het gebied dat is gelegen binnen de dubbelbestemmingen 'Leiding - Gas' en 'Leiding - NAM leiding (boven- en ondergronds)'.

Alle delen van dit bestemmingsplan zijn volgens de archeologische beleidskaart gelegen in een gebied met archeologische waarde 1. Op de volgende afbeelding is dit weergegeven.



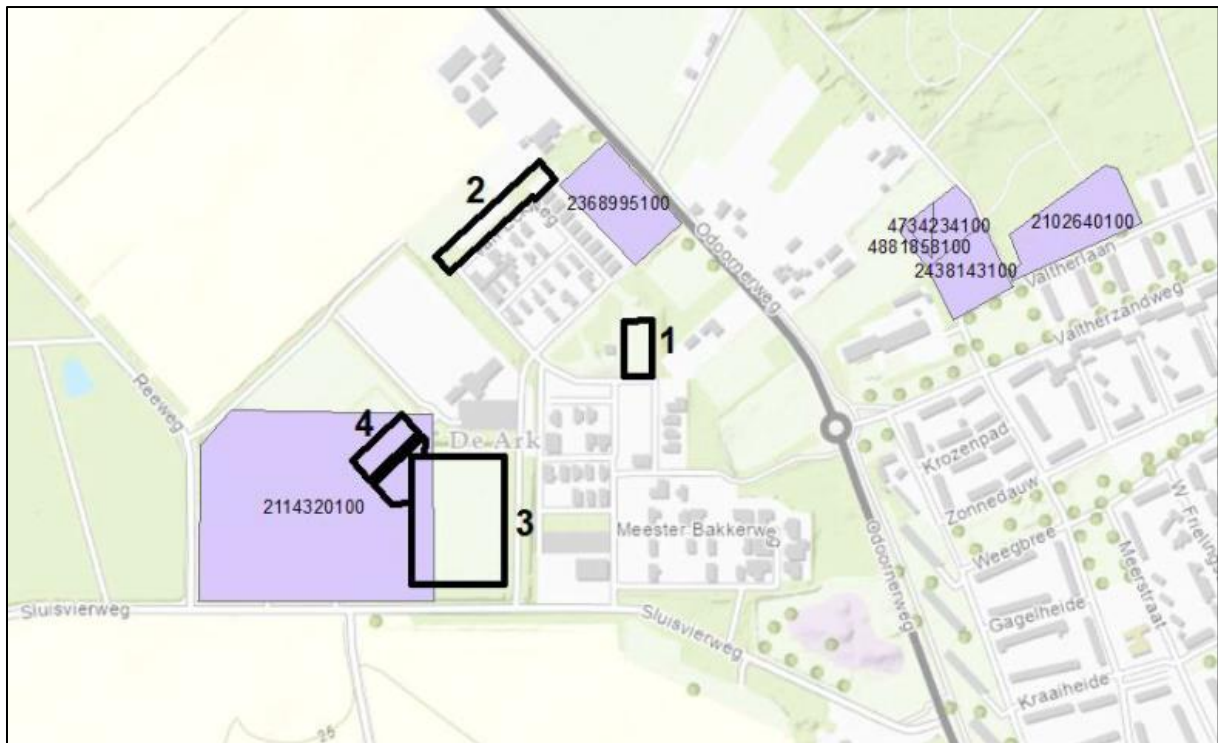
Figuur 13. Uitsnede archeologische beleidskaart, plangebied gelegen in waarde - archeologie 1: Gebieden met zeer hoge verwachtingswaarden.

De als Waarde – archeologie 1 aangewezen gebieden hebben een zeer hoge archeologische waarde, waarbij een vrijstellingsdiepte van 30 cm (+10 cm) geldt (Emmen 2013). Het bestemmingsplan is echter leidend.

De aanvrager van een omgevingsvergunning, bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, die betrekking heeft op gronden met de 'Waarde – Archeologie 1', legt een rapport over waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord in voldoende mate is vastgesteld. In het kader van voorliggend bestemmingsplan heeft archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Het onderzoek is opgenomen als bijlage 2 van deze toelichting, de resultaten zijn als volgt.

Onderzoekresultaten

In het kader van het onderzoek zijn de drie deelgebieden waar voorliggend bestemmingsplan betrekking op heeft onderzocht. Ze zijn op de volgende afbeelding weergegeven.



Figuur 14. Deelgebieden archeologisch onderzoek.

Uit het bureauonderzoek blijkt dat het onderzoeksgebied op een glaciële rug ligt die evenwijdig loopt aan de Hondsrug. Deze hogere gronden waren in het verleden aantrekkelijk als woonplaats voor de mens. De bodem binnen het onderzoeksgebied bestaat uit podzolbodems waarbij het in het noorden gaat om jonge ontginningsgronden, hetgeen overeenkomt met de kaartbeelden waarop het onderzoeksgebied rond 1900 in cultuur is gebracht. Bij de aanwezigheid van een podzolbodem is de bodemopbouw intact en moet rekening gehouden worden met mogelijke archeologische resten. Rond het onderzoeksgebied zijn veel vondstmeldingen bekend. De meeste van deze meldingen liggen binnen het Emmerveld. Het gaat hier veelal om vondsten van vuursteen uit het mesolithicum-neolithicum en soms aardewerk dat uit het neolithicum dateert. Aan de oostrand van het woonwagencentrum ligt een grafheuvel en een hunebed. Voor de deelgebieden 1, 2 en het grootste deel van deelgebied 3 geldt een dubbelbestemming voor archeologie. Hier is een verkennend booronderzoek uitgevoerd. Voor de westrand van deelgebied 3 en voor deelgebied 4 geldt geen dubbelbestemming en is geen booronderzoek uitgevoerd.

Uit het booronderzoek blijkt dat de bodemopbouw binnen de onderzoeksgebieden bestaat uit keileem en/of dekzand gevolgd door een recente toplaag (bouwvoor en/of opgebrachte laag). De bodem binnen deelgebied 1 is recent opgehoogd met een pakket zand van 0,85 tot 1,4 m dik dat op de oorspronkelijke bouwvoor is opgebracht. De bodemopbouw bestaat uit sterk roestig dekzand gevolgd door een venige bouwvoor en/of restant veen. De top van het dekzand bevindt zich op een diepte van 1,05 tot 2,15 m-mv. Binnen deelgebied 2 bestaat de bodem uit dekzand (C-horizont) met hierop boomgrond. De top van het dekzand bevindt zich op 0,45 m-mv tot 0,65 m-mv.

In deelgebied 3 is op een diepte van 0,2 of 0,25 m-mv al keileem aanwezig. Hier bovenop ligt in boring 17 dekzand, met een dikte van 0,1 m. In boring 18 is de bodemopbouw verstoord tot 1 m-mv.

Op basis van het bureauonderzoek wordt geadviseerd geen vervolgonderzoek uit te voeren en het gebied vrij te geven.

Het onderzoek is beoordeeld door de gemeentelijk archeoloog en een archeoloog van Het Oversticht. Op basis van een beoordeling komen de gemeentelijk archeoloog en Het Oversticht tot de volgende conclusie:

MUG ingenieursbureau adviseert om het plangebied vrij te geven op basis van het ontbreken van een podzolbodem en omdat de bodem verstoord is. Dit advies kan overgenomen worden. De kans is klein dat er bij de geplande werkzaamheden een behoudens waardige vindplaats wordt geschaad. Om deze reden adviseren we geen archeologisch vervolgonderzoek uit te voeren en het plangebied vrij te geven voor de geplande ontwikkeling.

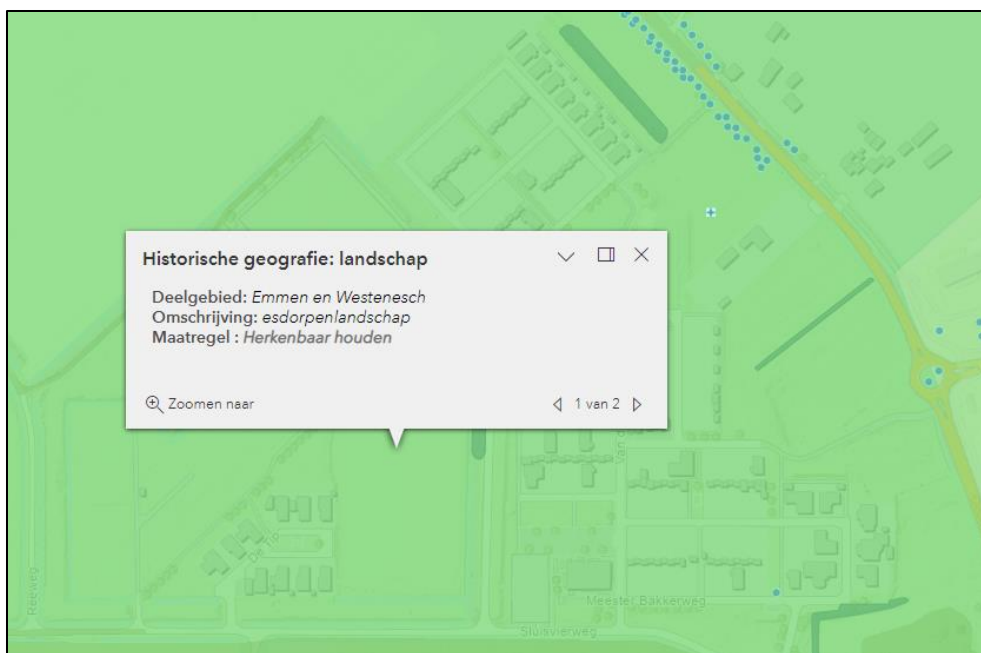
4.1.2.1 Cultuurhistorie

In de toelichting van ruimtelijke plannen moet naast een toets aan archeologie ook een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en/of monumenten rekening is gehouden.

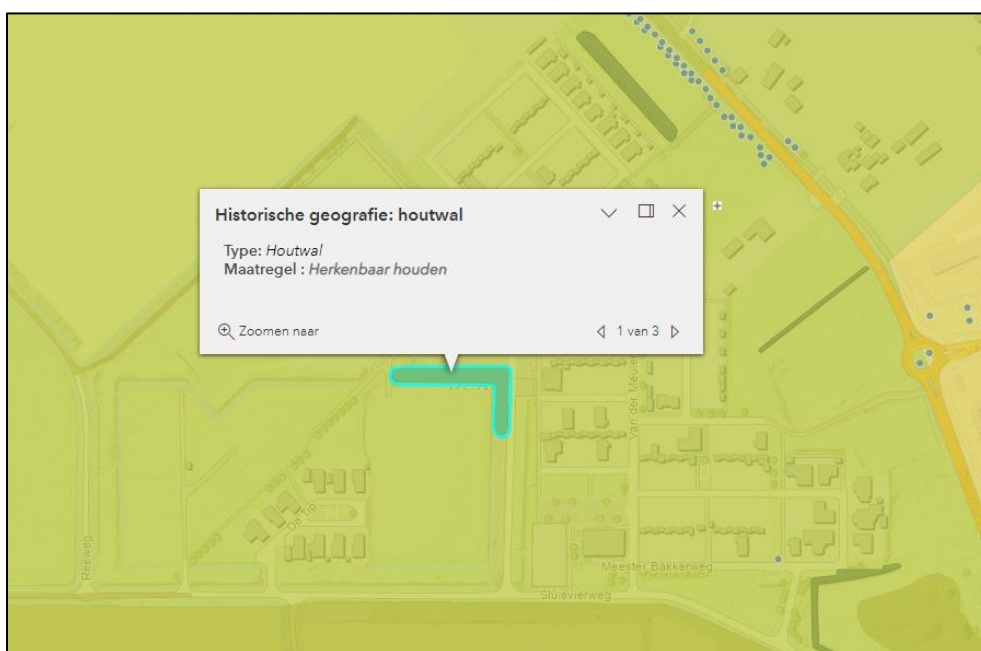
In paragraaf 2.2.1 is beschreven dat het plangebied is gelegen binnen het gebied 'Emmen en haar venen' en 'Deelgebied 10.B Emmen, venen en randveenontginningen' op basis van het provinciale beleid. Ten aanzien van 'Deelgebied 10.B Emmen, venen en randveenontginningen' wordt gestuurd op:

- Het behouden van de kenmerkende stedenbouwkundige concepten van de naoorlogse wijken van Emmen als representanten van opeenvolgende fasen in het denken over wonen en de stad;
- Bij nieuwe ontwikkelingen van Emmen consequent vasthouden aan het wijkontwerp als totaalbeeld en als uitdrukking van een vernieuwend denkbeeld over de wijze van wonen;
- Het benadrukken van het lineair patroon van hunebedden, grafheuvels en andere zichtbare en onzichtbare prehistorische relictten die samenhangen met de prehistorische route over de Hondsrug;
- Het herkenbaar houden van de lintstructuur van de randveenontginningen met een variatie aan bebouwing langs de slingerende oost-west georiënteerde wegen.

In voorliggend plan wordt voortgeborduurd op het 'wijkontwerp' door de woonwagendstandplaatsen tussen en aangrenzend aan De Ark te realiseren, in een voor een woonwagencentrum kenmerkend karakter. Op basis van de gemeentelijke erfgoedkaart geldt voor het plangebied dat sprake is van ligging in het Esdorpenlandschap en dat sprake is van een houtwal binnen het plangebied. Op de volgende afbeeldingen is dat weergegeven.



Figuur 15. Ligging van het plangebied binnen deelgebied 'esdorpenlandschap'.



Figuur 16. Aanwezigheid van een houtwal binnen het plangebied.

Ten aanzien van de ligging in het esdorpenlandschap geldt dat deze ligging herkenbaar moet blijven. Zoals in paragraaf 2.2.1 reeds is beschreven is daar sprake van.

Ten aanzien van de houtwal geldt ook dat deze herkenbaar moet blijven. Als onderdeel van het plan wordt de houtwal doorkruist. Het gaat om een breedte van ongeveer 10 meter, terwijl de houtwal een lengte van ongeveer 100 meter heeft. De impact is zodoende beperkt en de houtwal blijft als zodanig zichtbaar en dat is in lijn met wat de provincie voorschrijft. Het plan schaadt de cultuurhistorische waarden van de locatie niet.

4.1.3 Conclusie

Voorliggend plan heeft geen negatieve invloed op de archeologische verwachtingswaarde en de cultuurhistorische waarde in het plangebied.

4.2 Ecologie

De Wet natuurbescherming (Wnb) is in werking getreden op 1 januari 2017. Deze wet vervangt de volgende drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998 (gebiedsbescherming), de Flora- en faunawet (soortenbescherming) en de Boswet (houtopstanden). De provincie is bij de Wnb het bevoegd gezag voor de toetsing van werkzaamheden en handelingen bij Natura 2000-gebieden en dier- en plantensoorten. Het Rijk blijft bevoegd gezag bij ruimtelijke ingrepen met grote nationale belangen. Voor gemeenten geldt dat zij het bevoegd gezag zijn voor omgevingsvergunningen.

Gebiedsbescherming

In de Wnb is de bescherming van specifieke natuurgebieden geregeld. Het betreft de Natura 2000-gebieden, die een internationale bescherming genieten. Plannen en projecten met negatieve effecten op deze gebieden zijn vergunningplichtig. Relevant daarbij is dat de Wnb een externe werking kent. Van externe werking is sprake als activiteiten buiten een Natura 2000-gebied van invloed zijn op de natuurwaarden in een Natura 2000-gebied. Per Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelen voor soorten en vegetatietypen opgesteld.

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) -voorheen Ecologische Hoofdstructuur- is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland en vormt de basis voor het natuurbeleid. Ten aanzien van ontwikkelingen binnen het NNN geldt het 'nee, tenzij-principe'. Het NNN is als beleidsdoel opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De provincies zijn verantwoordelijk voor de begrenzing, ontwikkeling en bescherming van het NNN. De begrenzing en ruimtelijke bescherming van het NNN is voor de provincie Drenthe uitgewerkt in de Provinciale Omgevingsvisie en de bijbehorende Provinciale Omgevingsverordening.

Soortenbescherming

Het uitgangspunt van de Wnb is dat er geen (opzettelijke) schade mag worden gedaan aan beschermde dieren of planten, tenzij dit uitdrukkelijk is toegestaan. De soortenbescherming binnen de Wnb is daarbij opgedeeld in drie beschermingsregimes: Vogelrichtlijnsoorten, Habitatrichtlijnsoorten en andere soorten. Bij beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten moet rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van te beschermen dier- en plantensoorten. Er dient een ontheffing op grond van artikel 3.3, 3.8 en/of 3.10 Wnb te worden aangevraagd voor een (bouw)werkzaamheid of activiteit indien het volgende van toepassing is:

- Uit gegevens of onderzoek blijkt dat er sprake is van verstoring of doden van (een) beschermde soort(en);
- Het bouwwerk en/of de activiteit veroorzaakt beschadiging of vernieling van voortplanting- of rustplaatsen van dieren, dan wel ontworteling of vernieling van plantensoorten;
- Er kan geen gebruik gemaakt worden van een vrijstelling op grond van de Wet natuurbescherming;
- Er kan niet gewerkt worden volgens een goedgekeurde gedragscode.

Houtopstanden

In de Wnb is de bescherming van houtopstanden buiten de, door de gemeenteraad vastgestelde, bebouwde kom geregeld. Doel is de instandhouding van het bosareaal. In de Provinciale Omgevingsverordening van de provincie Drenthe is geregeld hoe een kapmelding moet worden ingediend, waaraan herbeplanting moet voldoen en wanneer ontheffing van de herbeplantingsplicht kan worden verleend. Voor houtopstanden binnen de bebouwde kom geldt de Bomenverordening gemeente Emmen 2011. In het bijbehorende bomenregister zijn de monumentale en waardevolle bomen en waardevolle houtopstanden vastgelegd. Zonder ontheffing is het verboden deze te kappen.

4.2.1 Natuurwaarden in het plangebied

Voorafgaand aan de wijziging van het bestemmingsplan dient te worden onderzocht of binnen en in de nabijheid van het plangebied beschermde plant- en diersoorten en/of natuurgebieden aanwezig zijn en of deze worden aangetast. Deze eerste stap om de aanwezigheid van beschermde soorten en/of gebieden te bepalen, is het uitvoeren van een quickscan flora en fauna.

De quickscan flora en fauna beschrijft in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) en het Natuurnetwerk Nederland (NNN) de effecten van de ingreep op soortenbescherming en gebiedsbescherming (Natura 2000 en Natuurnetwerk Nederland) en op houtopstanden. Uit deze quickscan moet blijken of de plannen (mogelijk) leiden tot aantasting van beschermde soorten en/of gebieden en of vervolgstappen noodzakelijk zijn, zoals nader onderzoek, een ontheffing en/of een vergunning. De quickscan bestaat uit een onderzoek naar soortenbescherming en gebiedsbescherming.

In het kader van voorliggend plan is een ecologische quickscan uitgevoerd. Deze is als bijlage 3 van deze toelichting opgenomen.

Gebiedsbescherming

Uit de quickscan Wet natuurbescherming ten aanzien van gebiedsbescherming wordt het volgende geconcludeerd:

Natura 2000

Het plangebied ligt niet in de directe nabijheid van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied betreft Bargerveen op circa 14 kilometer afstand hemelsbreed ten oosten van het plangebied. Gezien de tussenliggende afstand kan, als gevolg van de voorgenomen ingreep, alleen sprake zijn van negatieve effecten op Bargerveen door externe werking. Externe negatieve effecten kunnen ontstaan door stikstofdepositie, geluidsoverlast of grondwateronttrekking. Negatieve effecten door geluidsoverlast en grondwateronttrekking kunnen op voorhand worden uitgesloten gezien de afstand tussen het plangebied en de Natura-2000 gebieden. Gezien de aard van de voorgenomen plannen en de tussenliggende afstand is het onwaarschijnlijk dat deze een negatief effect hebben op het dichtstbij gelegen Natura 2000 gebied Bargerveen.

Om te bepalen of ten gevolge van het plan sprake is van een toename van stikstofdepositie op natuurgebieden, heeft een AERIUS-berekening plaatsgevonden. De stikstofuitstoot die ontstaat tijdens de uitbreiding van het woonwagencentrum, is vastgesteld op 0,00 mol/ha/jaar voor stikstof gevoelige habitats in een Natura 2000-gebied. De aanlegwerkzaamheden en de gebruiksfase zullen geen effect

hebben op de instandhoudingsdoelen van de stikstofgevoelige habitattypen van Natura 2000-gebieden. De resultaten van de AERIUS-berekening zijn als bijlage 4 opgenomen.

Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied ligt op korte afstand (circa 273 meter) van een gebied dat onderdeel uitmaakt van het NNN. Gezien de tussenliggende afstand zijn als gevolg van de voorgenomen plannen/ingreep/werkzaamheden geen (significante) negatieve effecten op de kenmerken en waarden van het NNN te verwachten. Vervolgonderzoek ten aanzien van het NNN is niet nodig.

Soortenbescherming

Uit de quickscan Wet natuurbescherming ten aanzien van soortenbescherming wordt het volgende geconcludeerd.

Flora

Op basis van de gegevens van Quickscanhulp zijn binnen een straal van één kilometer geen beschermde plantensoorten te verwachten. Tijdens het veldbezoek zijn eveneens geen beschermde plantensoorten waargenomen in het plangebied. Deze worden op basis van de aanwezige biotoop ook niet verwacht. Aangetroffen plantensoorten betreffen niet-beschermde soorten zoals sneeuwbes, gewone esdoorn, klimop, braam, klaver, pitrus, beuk, eik, berk en diverse grassoorten. Het nemen van vervolgstappen is voor flora niet aan de orde.

Fauna

De resultaten van de ecologische quickscan ten aanzien van het aspect 'fauna' zijn in de volgende tabel weergegeven.

Soortgroep		Geschikt habitat	Ingreep verstorend	Aanvullend onderzoek	Overtreding Wet natuurbescherming	Vervolgstappen
Broedvogels	Algemeen	Mogelijk	Nee*	Nee	Nee*	Werken buiten broedseizoen of broedvogelcheck laten uitvoeren door ecooloog voorafgaand aan de werkzaamheden.
	Jaarrond beschermd	Nee	Nee	Nee	Nee	-
Vleermuizen	Verblijfplaatsen	Nee	Nee	Nee	Nee	-
	Foerageergebied en vliegroutes	Ja	Mogelijk	Ja	Mogelijk	Nader onderzoek naar foerageergebied en vliegroutes.
Grondgebonden zoogdieren		Ja	Mogelijk	Ja	Mogelijk	Nader onderzoek naar essentieel leefgebied en verblijfplaatsen.

* Indien niet voldoen wordt aan de vervolgstap kan een verstoring/overtreding van de Wet natuurbescherming plaatsvinden.

Hieruit blijkt dat mogelijk sprake is van foerageergebieden en vliegroutes van vleermuizen en de aanwezigheid van grondgebonden zoogdieren.

Vervolgonderzoek vleermuizen

Op basis van de gegevens van Quickscanhulp zijn binnen een straal van één kilometer geen vleermuizen te verwachten. De foerageergebieden van vleermuizen kunnen echter op kilometers afstand liggen van de verblijfplaats. Vleermuizen maken gebruik van vaste vliegroutes tussen

verblijfplaatsen en foerageergebieden. Als een vleermuis op zo'n vliegroute plekken tegenkomt waar veel insecten zijn, zal deze de route tevens gebruiken worden om te jagen. De meeste vliegroutes liggen langs lijnvormige landschapselementen zoals lanen, heggen, bomenrijen en watergangen. Het plangebied bevat lijnvormige landschapselementen die geschikt zijn als onderdeel van een vliegroute voor vleermuizen.

In verband met de voorgenomen herontwikkeling worden mogelijk onderdelen van vliegroutes of foerageergebied van vleermuizen verwijderd. Hiermee wordt mogelijk een overtreding van de wet natuurbescherming begaan en derhalve dienen vervolgstappen in de vorm van een nader onderzoek naar vleermuizen te worden uitgevoerd.

Vervolgonderzoek grondgebonden zoogdieren

Gezien de hoeveelheid bomen binnen het plangebied en het voornemen om deze deels te kappen kunnen er verblijfplaatsen verwijderd worden van eekhoorn en boommarter. Om een overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen dient er een nader onderzoek uitgevoerd te worden naar de aanwezigheid van holtes die geschikt zijn voor eekhoorn en boommarter in combinatie met een sporenonderzoek.

In de bosranden en groenstroken binnen de plangebieden zijn meerdere takkenbossen, ruige begroeiing, hopen met troep en meubilair aanwezig welke geschikte verblijfplaatsen kunnen zijn voor steenmarter, bunzing en kleine marterachtigen. Aangezien deze grotendeels verwijderd zullen worden, is het mogelijk dat er essentieel leefgebied/verblijfplaatsen van deze soorten verdwijnen. Om een overtreding van de Wet natuurbescherming te voorkomen dient er een nader onderzoek uitgevoerd te worden in de vorm van een camera onderzoek naar de aanwezigheid van marterachtigen.

4.2.2 Conclusie

Uit de ecologische quickscan is gebleken dat nader onderzoek moest plaatsvinden. De hiervoor genoemde onderzoeken worden uitgevoerd. De werkzaamheden binnen het plangebied vangen niet aan voordat de onderzoeken zijn afgerond en eventuele mitigerende en/of compenserende maatregelen zijn genomen en eventuele ontheffingen zijn verleend. Bij de vaststelling van het plan worden de aanvullende onderzoeken aan het bestemmingsplan toegevoegd.

Op basis van de Wnb is altijd de algemene zorgplicht van toepassing, die inhoudt dat eenieder voldoende zorg in acht neemt voor alle inheemse dieren en planten en hun directe leefomgeving.

4.3 Fysieke veiligheid

Rijksoverheid stelt risiconormen op het gebied van veiligheid aan inrichtingen, ter bescherming van de omgeving. Naast de wet- en regelgeving mogen gemeenten invulling geven aan een eigen veiligheidsvisie. In de Beleidsnota externe veiligheid gemeente Emmen (april 2013) geeft de gemeente Emmen invulling aan deze beleidsruimte. In de gemeentelijke beleidsnota Externe Veiligheid zijn de ruimtelijke uitgangspunten van de structuurvisie verder uitgewerkt.

In de Beleidsnota externe veiligheid heeft de gemeente Emmen gekozen voor een gebiedsgerichte benadering voor de vestiging van risicovolle activiteiten. Tevens is in het beleid een afwegingskader bij concrete ruimtelijke beslissingen en voor de inzet van bestuurlijke uitvoeringsinstrumenten om de

kwetsbaarheid van een object of activiteit die niet rechtstreeks onder de begripsbepaling van het Bevi valt bepaald te beoordelen. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is rekening gehouden met deze nota externe veiligheid.

Vanuit de Veiligheidsregio Drenthe en RUD Drenthe is richting gegeven aan het beoogde veiligheidsniveau van de bebouwing in en rondom het plangebied. Hierbij is getoetst aan bestaande regelgeving en normen voor (externe) veiligheid, bereikbaarheid, bluswatervoorziening, repressieve dekking en alarmsystemen welke onderdeel zijn van de veiligheidsketen.

4.3.1 Fysieke veiligheidssituatie

In het kader van regelgeving in relatie tot het aspect externe veiligheid is op basis van het voorziene plan de risicokaart geraadpleegd. Voor voorliggend plan zijn geen belemmeringen.

4.3.1.1 Risicobronnen binnen het plangebied

Het plangebied is geïnventariseerd op de aanwezigheid van zogenoemde Bevi-bedrijven (vergunde situatie en feitelijke situatie). Binnen het plangebied bevinden zich geen risicobronnen die invloed (kunnen) hebben op het plangebied.

4.3.1.2 Risicobronnen buiten het plangebied

Buiten het plangebied zijn geen Bevi- bedrijven gesitueerd.

4.3.1.3 Laagvliegroute

Het plangebied ligt binnen een invloedgebied van laagvliegroutes. In afwijking van het bepaalde bij de ter plaatse voorkomende bestemmingen geldt ter plaatse van de aanduiding 'Luchtvaartverkeerszone-laagvliegroute' dat ten aanzien van het bouwen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde dat de bouwhoogte van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, niet meer mag bedragen dan 30 m. In voorliggend plan is daar geen sprake van. De maximale bouwhoogte op basis van het bestemmingsplan ligt lager dan 30 meter.

4.3.2 Plaatsgebonden risico

Er zijn geen bedrijven binnen of in de omgeving van het plangebied met een plaatsgebonden risicocontour 10-6/jaar op basis van de Revi die van invloed zijn op het plangebied.

4.3.2.1 LPG- tankstations

Het plangebied ligt buiten het invloed gebied van LPG-tankstations.

4.3.2.2 Transport gevaarlijke stoffen

Ten aanzien van transportrisico's zijn Basisnet Spoor en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) van toepassing. Een ruimtelijk plan moet aan het Bevt worden getoetst als het plan binnen 200 meter vanaf de transportroute ligt. Het Bevt bevat externe veiligheidsnormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en voor ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van transportroutes. De transporthoeveelheden zijn vastgelegd in de Regeling Basisnet Spoor en zijn bepalend voor de toetsing aan het Bevt.

Voorliggend plan ligt niet binnen de 200 meter van een transportroute en heeft dus geen invloed op het transport voor gevaarlijke stoffen.

4.3.2.3 Buisleidingen

Van belang bij Buisleidingen is de Wet informatie-uitwisseling ondergrondse netten, WION, ook wel 'Grondroerdersregeling' (afspraken over graven), die per 1 juli 2010 officieel in werking is getreden. Alle gegevens over hogedrukaardgasleidingen binnen de gemeente kunnen op de provinciale risicokaart worden gevonden.

Het plangebied ligt niet binnen de invloedssfeer van een buisleiding.

4.3.2.4 Hoogspanningslijnen

Binnen en in de directe nabijheid van het plangebied zijn geen hoogspanningslijnen gesitueerd die nadelig op het plangebied kunnen werken. De hoogspanningsleiding die het dichtst bij het plangebied ligt, bevindt zich op ongeveer 160 meter.

4.3.3 Groepsrisico

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan geeft de externe veiligheid regelgeving de verplichting om het groepsrisico te verantwoorden. Voorliggend plan ligt niet binnen de invloedssfeer van bronnen op basis waarvan een berekening van het groepsrisico uitgevoerd dient te worden.

4.3.4 Gegevens ten behoeve van nadere inrichting en ontwikkeling in het plangebied

Zodra plannen ontwikkeld worden dient de brandweer in een vroeg stadium bij de plannen betrokken te worden om op basis van het beoogde veiligheidsniveau een advies te kunnen uitbrengen.

Voor het voorliggend plan geldt dat informatie wordt ingewonnen bij de brandweer. Daaruit moet naar voren komen op welke wijze wordt omgegaan met:

1. Bluswatervoorzieningen

Voor het bestrijden van een brand is de brandweer afhankelijk van een goede bluswatervoorziening. Conform de Wet op de Veiligheidsregio moet een gemeente zorgen voor een openbare bluswatervoorziening. Bij locaties waar geen toereikende openbare bluswatervoorziening kan worden aangelegd, zal de eigenaar moeten zorgen voor een doeltreffende niet-openbare bluswatervoorziening in overleg met de brandweer. Vanaf 1 januari 2014 maakt de brandweer gebruik van tankautosputten en tankwagens, aangevuld met vulpunten voor de tankwagens als primaire bluswatervoorziening. De veiligheidsregio heeft aangegeven dat er in beginsel voldoende bluswatervoorzieningen aanwezig zijn.

2. Waarschuwings- en alarmeringssysteem

Op grond van de Wet op de Veiligheidsregio (okt. 2010) is de Veiligheidsregio Drenthe, in geval van calamiteit, verantwoordelijk voor het waarschuwen en alarmeren van de bevolking door middel van het Waarschuwings- en alarmeringssysteem. Als gevolg van deze taak zijn binnen de gemeente sirenes geplaatst op een zodanige wijze dat een optimale dekking gerealiseerd is binnen de gemeente.

De veiligheidsregio geeft m.b.t. de waarschuwings- en alarmeringssystemen aan dat de 3 plangebieden vallen buiten de dekking van het WAS-stelsel. Door innovatieve ontwikkelingen de laatste jaren kan er naast het WAS-stelsel ook gebruik gemaakt worden van o.a. NL-alert en kunnen er nog steeds alarmeringsvoertuigen ingezet worden om de bevolking te waarschuwen.

3. Bereikbaarheid

Het is belangrijk dat in geval van calamiteiten hulpverleningsdiensten direct ter plaatse kunnen komen en zonder beperkingen hulp kunnen verlenen. Om die reden dienen alle objecten in het plangebied via twee onafhankelijke wegen bereikbaar te zijn voor de hulpverleningsdiensten. De locatie is bereikbaar voor de hulpdiensten, omdat er meerdere toegangswegen zijn.

4. Opkomsttijd

Het dekkingsplan van de Veiligheidsregio Drenthe geeft in het kort het volgende weer: Het brandverloop verloopt tegenwoordig zo snel dat 3 zaken zeer belangrijk zijn om slachtoffers te voorkomen: het voorkomen van brand, het ontdekken van brand en het vluchten bij brand. Hierover wordt advies ingewonnen bij de brandweer.

Met het advies van de brandweer wordt rekening gehouden bij de verdere planuitwerking.

4.4 Milieu

4.4.1 Vormvrije m.e.r.

Het besluit tot het verlenen van een omgevingsvergunning heeft betrekking op activiteiten die voorkomen op de D-lijst (D11.2: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen) uit het Besluit m.e.r. Voor deze activiteit zijn drempelwaarden opgenomen voor de omvang het stedelijke ontwikkelingsproject. Deze drempelwaarden betreffen stedelijke ontwikkelingsprojecten met een omvang van:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- een aaneengesloten gebied dat 2.000 of meer woningen omvat of
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

De oppervlakte van de voorgenomen activiteit blijft onder de drempelwaarden van 100 hectare en het bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m². De voorgenomen activiteit voorziet niet in het bouwen van 2.000 of meer woningen. Er is gelet op aard en omvang van het plan geen sprake van een stedelijke ontwikkeling.

De kenmerken van het project worden in toelichting hoofdstuk 3 beschreven. Er treden ten gevolge van het plan geen effecten op kwetsbare gebieden op. Van cumulatie met andere projecten is geen sprake. Het gaat om opzichzelfstaande ontwikkelingen.

In aanvulling op het voorgaande zijn in het kader van de voorgenomen ontwikkeling de belangrijkste milieuaspecten in beeld gebracht in dit hoofdstuk. Tezamen met de overige hoofdstukken vormen deze paragrafen de zogenaamde aanmeldingsnotitie in het kader van het Besluit milieueffectrapportage.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat er geen sprake is van een ontwikkeling die invloed heeft op het milieu. Belangrijke milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. De uitgevoerde analyse geeft voldoende inzicht in de milieugevolgen om een gewogen besluit omtrent voorliggend uitwerkingsplan en een

eventueel op te stellen m.e.r. te kunnen nemen. Het opstellen van een milieueffectrapportage zal geen verder inzicht verschaffen op de relevante milieuaspecten. Het college heeft daarom besloten om geen milieueffectrapportage op te stellen. Zie bijlage 7.

4.4.2 Bedrijven en milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet worden beoordeeld of bedrijven in de omgeving worden belemmerd door de ontwikkeling en of ter plaatse van gevoelige functies, zoals woningen, sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Voor de beoordeling is gebruik gemaakt van de Handreiking Bedrijven en milieuzonering (VNG, editie 2009). Per milieucategorie geldt een minimaal gewenste afstand, de richtafstand. Deze richtafstand geldt tussen enerzijds de grens van de bestemming die bedrijven (of andere milieubelastende functies) toelaat en anderzijds als uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan of via vergunning vrij bouwen mogelijk is.

De in de handreiking opgenomen afstanden zijn indicatief en kunnen per gebiedstype, waarin de ontwikkeling zal plaatsvinden, verschillen. Hierbij is het uitgangspunt dat deze afstanden gemotiveerd worden toegepast. Wanneer het plangebied en omgeving getypeerd kunnen worden als 'gemengd gebied' bedragen de hindercontouren minder. De VNG-publicatie omschrijft een gemengd gebied als: *'Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels horeca en kleine bedrijven.'*

Analyse

Het plan voorziet in het realiseren van woningen. Woningen zijn milieugevoelige objecten. In de directe omgeving van het plangebied bevinden zich voornamelijk woningen, maar ook een sportveld en een autobedrijf. Er is door een afwisseling van functies sprake van gemengd gebied. In navolgende paragrafen worden de verschillende deelgebieden getoetst aan het aspect 'milieuzonering'.

Locatie voormalig trainingsveld

Sportvelden

Ten noorden van de locatie van het voormalige trainingsveld bevindt zich een voetbalveld met lichtmasten. Op basis van de VNG-normeringen geldt een minimale afstand tussen woningen en sportvelden van 30 meter op basis van het aspect 'geluid'. Het plangebied ligt echter binnen deze contour. Daarom heeft onderzoek plaatsgevonden naar de akoestische effecten van het plan aan de hand van onderzoek. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage 5.

Uit het onderzoek blijkt dat het plan op basis van de representatieve situatie (het functioneren van de sportvelden) voldoet aan het benodigde akoestische niveau. Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat eveneens wordt voldaan aan de in het Activiteitenbesluit gestelde akoestische grenswaarden van 50 dB.

Ten aanzien van het aspect licht geldt dat de lichten van de sportvelden zodanig zijn afgesteld, dat deze niet richting het plangebied schijnen. De verlichting van het hoofdveld ligt op ruime afstand (meer dan 50 meter) en is niet richting het zuidelijk gelegen gedeelte van het woonwagencentrum gericht. Alleen de meest noordelijke lichten, maar de afstand tussen die lichten en de standplaatsen is groot. Daarbij wordt opgemerkt dat het hoofdveld aan beide lange zijden van het veld lichtmasten heeft staan, die allen een kleine deel van het veld verlichten. Van uitstraling van grootschalige lichtmasten

die grote delen van het veld verlichten en daarmee mogelijk ook buiten het veld schijnen is geen sprake.

Maatschappelijke bestemming met horeca

Ten zuiden van het plangebied bevindt zich een maatschappelijke bestemming. Hier bevindt zich een wijkgebouw met een horecaverunning. Ten aanzien van deze functie geldt op basis van de VNG-publicatie een richtafstand van 10 meter ten aanzien van het aspect 'geluid'. Het plangebied ligt niet binnen de richtafstand, waarmee wordt voldaan aan de richtafstand.

Locatie van Eckweg

Ten noorden van de locatie aan de Van Eckweg bevindt zich een autobedrijf. Op basis van de VNG-publicatie geldt een richtafstand voor geluid van 10 meter. Een deel van het plangebied valt binnen deze richtafstand. Uit onderzoek (bijlage 5a) blijkt dat zonder aanvullende maatregelen niet voldaan kan worden aan de geluidsnormen zonder het treffen van aanvullende maatregelen. Voorgesteld wordt om langs de achtererfgrens een geluidscherm van 2 meter te realiseren, eventueel afgeschermd met beplanting. Hiermee kan worden voldaan aan het toegestane akoestische niveau.

Locatie Meester Bakkerweg

In de nabijheid van de locatie aan de Meester Bakkerweg bevindt zich een horeca bestemming. De richtafstand van deze bestemming is op basis van de VNG - publicatie 10 meter voor het aspect 'geluid'. Het plangebied ligt buiten deze contour, waardoor van hinder geen sprake is.

Conclusie

Het plan is op basis van het aspect 'bedrijven en milieuzonering' uitvoerbaar.

4.4.3 Bodem

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 5 maart 2013 de Beleidsregel Bodemkwaliteit vastgesteld.

Om de kwaliteit te waarborgen, moet grondverzet worden gemeld bij het landelijke meldpunt. Om het verplaatsen van grond te vereenvoudigen, heeft de gemeente Emmen een aantal kaarten ontwikkeld. Deze bodemkwaliteitskaarten zijn als bijlage in de Nota Bodembeheer opgenomen. Aan de hand van deze kaarten is het mogelijk om zonder voorgaand onderzoek grond te ontgraven en toe te passen.

Partijen grond en baggerspecie die niet voldoen aan de bodemkwaliteitskaart en de Nota Bodembeheer van de gemeente Emmen mogen alleen worden toegepast als er sprake is van een nuttige toepassing. Is het werk niet 'nuttig', dan is er sprake van het zich ontdoen van afvalstoffen. Tijdelijke opslag en grootschalige toepassingen van grond en bagger zijn vormen van 'nuttig' gebruik. Tijdelijke uitname zijn werkzaamheden waarbij de grond na korte tijd weer teruggebracht wordt. Een voorbeeld is het graven van een sleuf voor kabels en leidingen. In dat geval hoeft de kwaliteit van de te ontgraven bodem niet onderzocht te worden, tenzij er sprake is van (een verdenking van) bodemverontreiniging.

4.4.3.1 Bodemonderzoek

Voorliggend plan maakt een milieugevoelige functie (wonen) mogelijk. Daarom heeft in het kader van voorliggend plan een verkennend bodemonderzoek plaatsgevonden naar alle uitbreidingslocaties. Het onderzoek bestond uit historische onderzoek en uit het verrichten van grondboringen. Het verkennend onderzoek is als bijlage 6 opgenomen. Het onderzoek voor het plandeel 'voormalig trainingsveld' is herzien en als bijlage 6a opgenomen.

Het doel van het onderzoek is het vaststellen van de milieuhygiënische kwaliteit van de grond en het grondwater voor de desbetreffende locatie. Aanvullend wordt op basis van een indicatieve toetsing een uitspraak gedaan over de te verwachte kwaliteitsklasse en hiermee de hergebruiksmogelijkheden van de grond.

De vooraf gestelde hypothese dat de locatie als verdacht wordt beschouwd ten aanzien van het voorkomen op bodemverontreiniging, dient aangenomen te worden. De licht verhoogde gehalten aan kwik, zink en PCB's in de grond vormen echter geen aanleiding tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek. De resultaten vormen geen belemmering voor de voorgenomen uitbreiding van de locaties binnen het woonwagencentrum De Ark te Emmen.

Indien grond vanaf de locatie wordt afgevoerd, is bij hergebruik elders het Besluit bodemkwaliteit van toepassing. Indien de grond elders wordt toegepast, dient toestemming te worden verkregen van het bevoegd gezag en kan onderzoek conform het Besluit bodemkwaliteit gevraagd worden.

Tot slot dient opgemerkt te worden dat de conclusie is gebaseerd op het vooronderzoek en de onderzoeksresultaten van dit onderzoek. Het verkennend bodemonderzoek schetst een algemeen beeld van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem. Bij eventueel grondverzet dient men rekening te houden met mogelijk plaatselijk voorkomende (zintuiglijke) afwijkingen.

Voorliggend plan is op basis van het aspect 'bodem' uitvoerbaar.

4.4.4 Geluid

Regels ten aanzien van geluidhinder zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh). Het doel van de Wet geluidhinder is tweeledig. Enerzijds de bescherming van het milieu en anderzijds de bescherming van de volksgezondheid. Bepalend is steeds de situering van geluidsbronnen ten opzichte van geluidsgevoelige bestemmingen zoals woningen en scholen. De Wgh gaat uit van zones langs wegen, spoorwegen en industrieterreinen. Binnen dergelijke zones zijn nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen alleen toegestaan indien de geluidsbelasting op de buitengevel onder of hoogstens gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde. Ontheffing van de voorkeursgrenswaarde is toegestaan indien maatregelen om de geluidsbelasting op de buitengevels te beperken niet mogelijk zijn of onvoldoende helpen en indien aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan.

4.4.4.1 Geluidsbronnen in en nabij het plangebied

Wegverkeerslawaai

Voorliggend plan maakt een woonfunctie mogelijk. Dit gebruik dient als geluidsgevoelig te worden aangemerkt. Het plangebied ligt binnen het invloedgebied van wegen. Daarom is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelastingen die optreden als gevolg van wegverkeerslawaai op de geplande bebouwing voor bewoning binnen het plangebied aan de Meester Bakkerweg en de Van

Eckweg te Emmen (het onderzoek is als bijlage 8 opgenomen) en de locatie van het voormalige trainingsveld (bijlage 8a)

Van Eckweg en Meester Bakkerweg

Het doel van het onderzoek is het waarborgen van een goede ruimtelijke inpassing van het geprojecteerde uitbereidingsplan van het woonwagencentrum De Ark, gezien de nabijheid van zoneplichtige wegen in het plangebied. Het akoestisch onderzoek omvat geluidbronnen die zich in de directe omgeving van het plangebied bevinden, inclusief niet-zone plichtige wegen met een 30 km/u regime. Hierdoor wordt beoogd de geluidbelasting op de geplande bebouwing binnen aanvaardbare grenzen te houden. Uit het onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

De verwachte geluidsbelastingen [Lden] veroorzaakt door het wegverkeer op de gevels van de woonbestemmingen binnen het plangebied, bedragen 48 dB of minder. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB als gevolg van het wegverkeer op de nabijgelegen zoneplichtige wegen niet wordt overschreden. Deze wegen vormen daarom, in overeenstemming met de bepalingen van de Wet geluidhinder, geen belemmering voor de uitvoering van de voorgestelde uitbereidingsplannen.

Voor een goede ruimtelijke inpassing [beoordeling van een goed woon- en leefklimaat] van de voor bewoning bestemde bebouwing in haar directe omgeving, dient de gecumuleerde geluidbelasting afkomstig van alle in de directe nabijheid van het plangebied gelegen wegen te worden beschouwd. Hierbij dient dus ook de optredende geluidbelasting afkomstig van niet-gezoneerde [30-km] wegen te worden betrokken, evenals de optredende geluidbelastingen afkomstig van de in de directe omgeving van het geprojecteerde plangebied gelegen inrichtingen [Industrielawaai].

Om na te kunnen gaan of er als gevolg van het wegverkeer over alle in de directe omgeving van het plangebied aanwezige wegen, sprake is van een goed woon- en leefklimaat, zijn de optredende geluidbelastingen afkomstig van deze wegen in kaart gebracht. De gecumuleerde geluidbelasting afkomstig van alle wegen gezamenlijk bedraagt maximaal 53 dB. Deze waarde sluit aan op het gestelde in het Bouwbesluit met betrekking tot reguliere woonbestemmingen.

Voor een cumulatieoverzicht van alle optredende geluidbelastingen bij elkaar opgeteld van zowel het wegverkeerslawaai als ook de industriële activiteiten in de directe omgeving van het plangebied uit onderzoek industriewelawaai R25226-A, wordt verwezen naar bijlage 08 van dat onderzoek.

Gebaseerd op de uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek wegverkeerslawaai, kan worden gesteld dat er geen aanvullende voorzieningen noodzakelijk zijn en er ter plaatse van de geprojecteerde staanplaatsen sprake is van een goed- woon- en leefklimaat.

Voormalige trainingsveld

Alvorens de procedure voor de bestemmingsplanherziening verder ter hand kan worden genomen, dient er inzicht te bestaan in de optredende geluidsbelasting ten gevolge van het wegverkeer vanuit de directe omgeving op het plangebied. Voor een goede ruimtelijke inpassing van het geprojecteerde bouwplan is de cumulatie van alle in de directe omgeving van het plangebied gelegen geluidbronnen, dus ook die van de niet-zoneplichtige wegen met een 30 km/uur regime, in het akoestisch onderzoek betrokken.

De te verwachten geluidsbelastingen [L_{den}] vanwege het wegverkeer op de gevels/perceelgrens van de staanplaats van de binnen het plangebied geprojecteerde woonbestemmingen, bedraagt 43 dB of minder. Hieruit blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ten gevolge van het wegverkeer op de nabijgelegen zone plichtige wegen niet wordt overschreden. Deze wegen vormen derhalve overeenkomstig het gestelde in de Wet geluidhinder geen belemmering voor de realisatie van het voorliggende bouwplannen.

Voor een goede ruimtelijke inpassing [beoordeling van een goed woon- en leefklimaat] van de voor bewoning bestemde bebouwing in haar directe omgeving, zijn naast de zoneplichtige wegen ook de niet-zoneplichtige wegen [30 km/uur wegen] in het akoestisch onderzoek betrokken. De optredende geluidsbelastingen als gevolg van deze secundaire wegen behoeven volgens de Wet geluidhinder niet te worden getoetst aan de gestelde grenswaarde, maar zouden wel kunnen leiden tot (aanvullende) geluidoverlast. Dit geldt dan met name als gevolg van het verkeer over klinkerverharde wegen.

Om na te kunnen gaan of er als gevolg van het wegverkeer over alle in de directe omgeving van het plangebied aanwezige wegen, sprake is van een goed woon- en leefklimaat, zijn de optredende geluidbelastingen afkomstig van zowel de gezoneerde als van de niet-gezoneerde wegen in kaart gebracht. De gecumuleerde geluidbelasting afkomstig van alle wegen gezamenlijk bedraagt maximaal 49 dB.

Het Bouwbesluit stelt eisen aan de mate waarin geluid van buitenaf binnendringt in gebouwen, inclusief woonwagens. Deze eisen zijn bedoeld om te zorgen dat mensen binnen in een gebouw niet te veel last hebben van lawaai. De exacte eisen verschillen per type gebouw, locatie en gebruik. In alle gevallen moet het geluidsniveau aan de binnenzijde van een woonwagen ten minste 33 dB zijn.

Oudere woonwagens zijn over het algemeen minder goed geluidsisolerend dan nieuwere woonwagens. Nieuwere woonwagens zijn vaak beter geïsoleerd met nieuwe doorontwikkelde isolatiematerialen die aan strengere eisen moeten voldoen.

Voor een cumulatieoverzicht van zowel wegverkeer als ook de industriële activiteiten in de directe omgeving van het plangebied uit onderzoek industriëlawaai R25226-B, wordt verwezen naar bijlage 08 in het onderzoek.

Conclusie

Gebaseerd op de uitkomsten van het uitgevoerde onderzoek wegverkeerslawaai, kan worden gesteld dat er geen aanvullende voorzieningen noodzakelijk zijn en er ter plaatse van de geprojecteerde staanplaatsen sprake is van een goed- woon- en leefklimaat.

Industriëlawaai

Het plangebied ligt binnen het invloedgebied van de sportvelden en enkele bedrijven. In paragraaf 4.4.2 is reeds onderbouwd dat het plan op basis van deze ligging uitvoerbaar is, indien aan de Van Eckweg maatregelen worden getroffen.

Conclusie

Op basis van het aspect 'Geluid' is voorliggend plan uitvoerbaar, indien de genoemde maatregelen in de rapportages na worden gekomen.

4.4.5 Lucht

Op 15 november 2007 is de nieuwe Wet Milieubeheer in werking getreden. In deze wet is ook de regeling voor luchtkwaliteit opgenomen. De wet is enerzijds bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Anderzijds heeft de wet tot doel mogelijkheden te creëren voor ruimtelijke ontwikkeling, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit. De Wet Milieubeheer voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de Wet milieubeheer geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

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

Het plan voorziet in realisatie van 44 woningen. Het betreft hier een plan categorie 3a.2. (woningbouwlocatie) overeenkomstige bijlage 3a van de Regeling niet in betekende mate bijdragen (milieukwaliteitseisen). Per ontsluitingsweg worden minder dan 1.500 woningen en/of minder dan 100.000 m² bvo kantoor gerealiseerd. Volgens bijlage 3B van de Regeling draagt het plan hierdoor 'niet in betekende mate' bij. Er hoeft daarom niet getoetst te worden aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof.

4.5 Waterparagraaf

Belangrijk instrument om waterbelangen in ruimtelijke plannen te waarborgen is de watertoets, die sinds 1 november 2003 wettelijk is verankerd. Initiatiefnemers zijn verplicht in ruimtelijke plannen een beschrijving op te nemen van de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Het doel van de wettelijk verplichte watertoets is te garanderen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in het plan worden afgewogen. Deze waterhuishoudkundige doelstellingen betreffen zowel de waterkwantiteit (veiligheid, wateroverlast, tegengaan verdroging) als de waterkwaliteit (riolering, omgang met hemelwater, lozingen op oppervlaktewater).

In deze waterparagraaf wordt beschreven hoe het huidige waterhuishoudkundig systeem voor het plangebied is ingericht, welke fysieke omstandigheden voor het gebied gelden en of speciale functies voor het plangebied gelden. Naast een beschrijving van de waterhuishoudkundige consequenties van het plan en de stedelijke wateropgave heeft het wateradvies van het waterschap een duidelijke plaats gekregen.

4.5.1 Waterbeleid

De Europese Kaderrichtlijn Water is richtinggevend voor de bescherming van de oppervlaktewaterkwaliteit in de landen in de Europese Unie. Aan alle oppervlaktewateren in een stroomgebied worden kwaliteitsdoelen gesteld die in 2015 moeten worden bereikt. Ruimtelijk relevant rijksbeleid is verwoord in de Nota Ruimte en het Nationaal Waterplan (inclusief de stroomgebiedbeheerplannen).

Op provinciaal niveau zijn de Omgevingsvisie en de bijbehorende Omgevingsverordening richtinggevend voor ruimtelijke plannen.

4.5.1.1 Watersysteem

In het waterbeheer van de 21e eeuw worden duurzame, veerkrachtige watersystemen nagestreefd. Dit betekent concreet dat droge perioden worden doorstaan zonder droogteschade, vissterfte en stank, en dat in natte perioden geen overlast optreedt door hoge grondwaterstanden of inundaties vanuit oppervlaktewateren. Problemen worden niet afgewenteld op andere gebieden of latere generaties. Het principe "eerst vasthouden, dan bergen, dan pas afvoeren" is hierbij leidend. Rijk, provincies en gemeenten hebben in het Nationaal Bestuursakkoord Water doelen vastgelegd voor het op orde brengen van het watersysteem.

4.5.1.2 Afvalwaterketen

Het zoveel mogelijk scheiden van vuil en schoon water is belangrijk voor het bereiken van een goede waterkwaliteit. Door te voorkomen dat grote hoeveelheden relatief schoon hemelwater door rioolstelsels worden afgevoerd, neemt het aantal overstorten van verontreinigd rioolwater op oppervlaktewater af en neemt de doelmatigheid van de rioolwaterzuivering toe. Hierdoor verbetert zowel de kwaliteit van oppervlaktewateren waarop overstorten plaatsvinden als de kwaliteit van het effluent ontvangende oppervlaktewater. Indien het schone hemelwater door middel van infiltratie in het gebied wordt vastgehouden alvorens het wordt afgevoerd naar oppervlaktewater, draagt dit bovendien bij aan de duurzaamheid van het watersysteem. Vandaar dat het principe "eerst schoonhouden, dan scheiden, dan pas zuiveren" een belangrijk uitgangspunt is bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Als het hemelwater niet wordt aangekoppeld of wordt afgekoppeld van het bestaande rioolstelsel is oppervlakkige afvoer en infiltreren in de bodem uitgangspunt. Als infiltratie in de bodem niet mogelijk is, is lozing op het oppervlaktewater via een bodempassage gewenst.

In het kader van voorliggend plan wordt in samenspraak tussen de gemeente, het waterschap en de provincie bepaald op welke wijze de riolering wordt aangelegd. Zie daarvoor de volgende paragraaf.

4.5.2 Wateradvies waterschap

In het kader van voorliggend plan wordt een bestaande watergang onderbroken ten noordwesten van het voormalige trainingsveld. Dit is geen watergang die in eigendom van het waterschap is, maar een zaksloot. De zaksloot rondom het terrein mondt niet rechtstreeks uit in het watersysteem van Waterschap Vechtstromen. Tevens ligt het plangebied in waterbeschermingsgebied. Voor een dergelijk gebied gelden regels om te voorkomen dat het grondwater vervuild wordt.

Om die reden is contact opgenomen met het waterschap en met de provincie om de uitgangspunten van de verdere planuitwerking te bespreken. Dat overleg heeft in november 2023 plaatsgevonden. Daarbij is gesproken over de resultaten van het bodemonderzoek waaruit blijkt dat bij één grondmonster een lichte verhoging van PCB en KWIK aangetoond is ten opzichte van de achtergrondwaarde. Er wordt geadviseerd om niet te infiltreren op de locatie waar een verhoging ten opzichte van de achtergrondwaarde is waargenomen. Als oplossing wordt voorgesteld om een gescheiden stelsel toe te passen. Bij de nadere civieltechnische uitwerking van het plan wordt beoordeeld of het huidige stelsel voldoende is gedimensioneerd. Deze uitwerking vindt plaats voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

Uit het overleg tussen gemeente, provincie en waterschap komt naar voren dat in gezamenlijkheid wordt bepaald op welke wijze de bestaande waterhuishouding kan worden aangepast om geen waterhuishoudkundige problemen te ondervinden ten gevolge van het plan. Daarbij worden onder andere het toepassen van oppervlakteverharding en van afwatering op de omliggende sloot betrokken. Concreet betekent dit dat er voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld een waterhuishoudkundig plan wordt opgesteld.

4.5.3 Gegevens ten behoeve van nadere inrichting en ontwikkeling in het plangebied

Regenwater heeft van nature een goede kwaliteit. Door allerlei oorzaken kan het verontreinigd worden en hiermee bodem en oppervlaktewater belasten. Het is daarom van belang om er in eerste instantie voor te waken dat regenwater verder wordt verontreinigd. Dat kan worden bereikt door de oppervlaktes waarop regenwater valt schoon te houden (bijv. wegen en parkeerterreinen) door geen bestrijdingsmiddelen te gebruiken en rekening te houden met het gebruik van strooizout of het gebruik van uitlogende materialen.

Bij nieuwe ontwikkelingen moet zoveel mogelijk worden voorkomen dat regenwater wordt gemengd met andere waterstromen. Denk bijvoorbeeld aan het mengen met huishoudelijk afvalwater in het gemengde rioolstelsel. Bij nieuwe ontwikkelingen moet daarom worden onderzocht of het regenwater gescheiden kan worden afgevoerd. Water is belangrijk voor het welzijn van mens en dier. In bebouwd gebied vormt het tevens een belangrijk ordenend en esthetisch element. Om aan dit doel te voldoen is het belangrijk dat het water van goede kwaliteit is en voldoende zuurstof bevat. Voor het plangebied betekent dit dat bij nieuwe ontwikkelingen erop moet worden gelet dat:

- water verbonden is met de rest van het watersysteem;
- afstromend regenwater schoon is en blijft;
- lozingen vanuit de riolering worden voorkomen.

Regenwater van mogelijk verontreinigde oppervlakten mag in dit gebied niet worden geïnfiltreerd in de bodem of direct geloosd op het oppervlaktewater. Het moet op eigen terrein worden geborgen en vervolgens gedoseerd, via het vuilwater rioolstelsel naar de RWZI worden afgevoerd. De wijze waarop dit gebeurt wordt afgestemd met het waterschap en de provincie, zoals afgestemd in een gezamenlijk overleg in november 2023.

Hoofdstuk 5. Toelichting op de planregels en verbeelding

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan bestaat uit de plantoelichting, regels en verbeelding. De regels en de verbeelding vormen het juridisch bindende gedeelte van een bestemmingsplan. De verbeelding en de regels moeten altijd in samenhang worden gebruikt. De plantoelichting is bedoeld om de verbeelding en de regels te verduidelijken en om gemaakte keuzes te verantwoorden aan de hand van ruimtelijk beleid.

Het doel van dit voorziene plan is de planologische verankering van het realiseren van enkele tientallen woonwagendplaatsen.

Met de indeling van het bestemmingsplan zoals de naamgeving van de bestemmingen, opbouw van de regels en de weergave van op de verbeelding, wordt aangesloten op landelijk geldende standaarden, onder meer Informatiemodel Ruimtelijke Ordening (IMRO2012) en de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012).

5.2 Toelichting op de verbeelding

Voor de verbeelding wordt als ondergrond de basiskaart BGT gehanteerd. De ondergrond zal nooit een volledige weergave van de werkelijkheid zijn. De op de verbeelding aangegeven bebouwing moet dan ook als illustratief worden beschouwd.

Alle gronden die binnen het plangebied vallen hebben een bestemming en/of aanduiding gekregen op de verbeelding. Deze bestemmingen en aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien in de regels hieraan een betekenis wordt gegeven. De begrenzingen van de bestemmingen volgen zoveel mogelijk geografische, topografische en/of kadastrale grenzen. Daar waar dat niet mogelijk bleek, is gekozen voor een meer praktische benadering. De schaal van de verbeelding kan met behulp van de computer door de gebruiker naar keuze worden ingesteld.

5.3 Toelichting op de regels

De regels zijn een juridische vertaling van het planologische -en ruimtelijk beleid van de gemeente, provincie en het rijk. De regels zijn een juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en bebouwing, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bebouwing. Bij het opstellen van de regels is geprobeerd om de regels zo beperkt mogelijk te houden door alleen te regelen wat nodig is.

Gebruiksregels

Per bestemming is aangegeven voor welk gebruik de gronden zijn bedoeld. Indien daar aanleiding voor bestaat, wordt via de specifieke gebruiksregels expliciet aangegeven waarvoor de gronden niet zijn bedoeld en of waarvoor en op welke wijze de gronden wel gebruikt kunnen worden.

Bouwregels

In een aantal bestemmingen zijn bouwregels opgenomen. Met deze bouwregels worden de bouwmogelijkheden gereguleerd. Uitgangspunt bij het bouwen van hoofdgebouwen is dat hoofdgebouwen altijd binnen een bouwvlak worden gebouwd. Verder worden in de bouwregels onder anderen regels ten aanzien van maximale bebouwing, bouwhoogtes, dakhelling opgenomen.

Flexibiliteit

Soms is het gewenst om af te wijken van de gestelde regels. Hiervoor zijn in het bestemmingsplan flexibiliteitsbepalingen opgenomen om op specifieke situaties in te kunnen spelen. De uitvoering van de flexibiliteitsregelingen ligt bij het college van burgemeester en wethouders. Het toepassen van deze regelingen is geen automatisme. Voordat wordt besloten dat van de geldende regels in het bestemmingsplan kan worden afgeweken zal eerst bekeken worden wat de consequenties zijn van de afwijking op de leefomgeving.

In het bestemmingsplan zijn diverse flexibiliteitsregelingen opgenomen, deze zijn:

- Afwijken van de bouwregels;
- Afwijken van de gebruiksregels;
- Nadere eisen;
- Algemene afwijkingsregels;

De afwijkingen van de bouw- of gebruiksregels maken afwijkingen van geringe aard mogelijk, waarbij de aan de grond toegekende bestemming gehandhaafd dient te blijven. Door het inwerkingtreden van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) worden verschillende vergunningen en besluiten, zoals de milieuvergunning, de omgevingsvergunning, afwijkingen van het bestemmingsplan en de kapvergunning gebundeld in een integrale omgevingsvergunning. Toestemming van burgemeester en wethouders voor een afwijking van de bouw- of gebruiksregels kan zodoende worden verkregen door het aanvragen van een omgevingsvergunning.

Met de nadere eisen kunnen ondergeschikte zaken aan gebouwen worden aangepast. Het gaat hierbij om zaken zoals het aanpassen van de vorm of de situering van een bouwwerk of de inrichting van een terrein. Met 'nadere eisen' kunnen geen ingrijpende veranderingen plaatsvinden in de bestemmingen.

Bij toepassing van een afwijking en / of nadere eisen wordt het beoordelingskader gehanteerd zoals in de onderstaande tabel is weergegeven. Deze lijst geeft de afwegingscriteria aan die meegewogen moeten worden bij de afweging of een omgevingsvergunning wordt verleend en/ of het toepassen van de nadere eisen. Op deze wijze kunnen interpretatieproblemen worden vermeden en wordt aan gebruikers van de in het plangebied gelegen gronden zoveel mogelijk rechtszekerheid geboden. Het bestemmingsplan biedt mogelijkheden voor het afwijken van de nadere eisen, de uitvoering van deze flexibiliteitsbepalingen zal plaatsvinden via de omgevingsvergunning.

Bij toepassing van een afwijking en/ of nadere eis mag geen onevenredige afbreuk worden gedaan aan de in de afwijkingsregels opgenomen criteria.

In de afweging om af te wijken van het bestemmingsplan worden in ieder geval de woonsituatie, het straat- en bebouwingsbeeld, de cultuurhistorie, de verkeersveiligheid, de (sociale) veiligheid, brandveiligheid/externe veiligheid en rampenbestrijding, de milieusituatie, de gebruiksmogelijkheden in andere bestemmingen in acht genomen. Indien de genoemde waarden en of belangen onevenredig worden geschaad wordt de omgevingsvergunning niet verleend.

Bij toepassing van een afwijking en/ of nadere eis mag geen onevenredige afbreuk worden

gedaan aan de volgende criteria:

1. Woonsituatie:

Ten aanzien van de woonsituatie dient rekening gehouden te worden met het in stand houden en/ of garanderen van een goede woonsituatie, hierbij dient gelet te worden op:

- i. de verkeersaantrekkende werking en de parkeerbehoefte;
- ii. overlast door lawaai, stank en/of trillingen;
- iii. de lichttoetreding/bezinning ten opzichte van (bebouwing op) aangrenzende gronden;
- iv. het uitzicht;
- v. de aanwezigheid van voldoende privacy.

2. Straat- en bebouwingsbeeld:

In het belang van een verantwoorde, evenwichtige en samenhangende stedenbouwkundige en architectonische inpassing dient aandacht gegeven te worden aan:

- i. een goede verhouding tussen bouwmassa's en open ruimte, (landschappelijke inpassing);
- ii. de verhouding tussen de hoogte breedte van gebouwen;
- iii. gevelbeelden;
- iv. de samenhang van de bouwvorm met nabij gelegen bebouwing;
- v. de hoogtedifferentiatie;
- vi. de situering van gebouwen op het perceel;
- vii. de geleding van de gebouwen indien de oppervlakte meer dan 1000 meter² bedraagt.

3. Cultuurhistorie

- i. cultuurhistorische waarden en archeologische waarden;

4. Verkeersveiligheid

Ten waarborging van verkeersveiligheid dient rekening gehouden te worden met:

- i. verkeersaantrekkende werking, toename van de verkeersintensiteit en de parkeerbehoefte;
- ii. overlast door lawaai, stank en/of trillingen;
- iii. benodigde uitzichthoeken van wegen;

- iv. de aansluiting van in- en uitritten op de openbare weg;
- v. de gevolgen voor het zicht op de openbare weg en of fiets- en voetpaden;
- vi. de aanwezigheid van voldoende laad- en losruimte.

5. Sociale veiligheid

Ter waarborging en ter voorkoming van een ruimtelijke situatie die onoverzichtelijk, onherkenbaar en niet-sociaal controleerbaar is dient rekening gehouden te worden:

- i. de mogelijkheden voor de verbetering van toezicht op en de overzichtelijkheid en toegankelijkheid van een sociaal onveilige plek;
- ii. de mate waarin de toezicht op en de overzichtelijkheid en toegankelijkheid van een openbare ruimte wordt ingeperkt.

6. Brandveiligheid, externe veiligheid en rampenbestrijding

Ten aanzien van de brandveiligheid, externe veiligheid en rampenbestrijding dient rekening gehouden te worden met de volgende aspecten:

- i. aanwezigheid van kwetsbare objecten;
 - ii. de aanwezigheid en routing van vluchtwegen;
 - iii. de bereikbaarheid van de bouwwerken;
- de beschikbaarheid en bereikbaarheid van adequate blusmiddelen.

7. Milieusituatie:

Ter waarborging en ter voorkoming van een milieukundig ongewenste situatie als gevolg van een ruimtelijke ingreep dient rekening gehouden te worden met:

- i. de mate van hinder voor de omliggende functies;
- ii. de gevolgen voor de externe veiligheid;
- iii. de gevolgen van de aanwezigheid van gevoelige functies voor de hinderlijke functies;
- iv. de gevolgen voor flora en fauna in relatie met de omgeving;
- v. de gevolgen voor de bodemkwaliteit;
- vi. de gevolgen voor de (grond)waterkwaliteit;
- vii. de situering van gebouwen ten opzichte van het water.

8. Gebruiksmogelijkheden in andere bestemmingen

Ter voorkoming van een onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en de zich daarop bevindende bouwwerken is het niet toegestaan op enig terrein zodanig te bouwen, dat daardoor op een aangrenzend terrein, waarvan de toestand op dat moment overeenkomt

5.4 Bestemmingsregels

5.4.1 Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In hoofdstuk 1 worden diverse begrippen welke in de planregels worden gehanteerd nader verklaard. Dit om mogelijke interpretatieproblemen te voorkomen. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze bepaalde afmetingen dienen te worden gemeten.

Artikel 1 Begrippen

De begripsbepalingen in artikel 1 zijn noodzakelijk bij de interpretatie van de regels. In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. De begrippen die hierin zijn opgenomen zijn terug te vinden in de bestemmingsbepalingen. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. Voor zover geen begrippen zijn gedefinieerd wordt aangesloten bij het normaal spraakgebruik. Met uitzondering van de eerste twee begrippen (plan en bestemmingsplan) zijn de begrippen alfabetisch gerangschikt. De begrippen zijn zoveel mogelijk gebaseerd op vaste jurisprudentie. In de loop der tijd hebben de meeste begrippen zich ontwikkeld tot een standaard, waarvan ook in dit bestemmingsplan gebruik is gemaakt.

Artikel 2 Wijze van meten

De bepalingen over de wijze van meten zijn in artikel 2 opgenomen. Dit artikel geeft aan hoe de hoogten en andere maten die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

5.4.2 Hoofdstuk 2 bestemmingsregels

In hoofdstuk 2 worden artikelsgewijs de op de verbeelding aangegeven bestemmingen omschreven en wordt toegelicht op welke wijze de gronden en opstallen gebruikt mogen worden. Behalve bestemmingen en dubbelbestemmingen zijn binnen het bestemmingsplan aanduidingen te onderscheiden. Deze aanduidingen bevatten specificaties van bestemmingen en dubbelbestemmingen met betrekking tot gebruik of bouwen.

5.4.2.1 Groen

Artikel 3 Groen

De op de verbeelding voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor openbare groenvoorziening, bos, (erf)toegangswegen, fietsstroken, voetpaden, voorziening ten behoeve van de waterhuishouding en nutsvoorzieningen. Voorzieningen ten behoeve van sport- en speelgelegenheden en andere bouwwerken mogen binnen deze bestemming opgericht worden. Binnen de bestemming groen is geen bouwbaarheid opgenomen.

5.4.2.2 Verkeer

Artikel 4 Verkeer - Verblijf

De voor Verkeer - Verblijf aangewezen gronden zijn bestemd voor woonstraten en wegen ten behoeve van de ontsluiting van de aanliggende erven en percelen. Binnen deze bestemming is het aanleggen van voet- en fietspaden, straten, erven en pleinen, groenvoorzieningen, sport en speelgelegenheden, nutsvoorzieningen en waterhuishoudkundige voorzieningen eveneens mogelijk. Ook kan binnen deze bestemming geparkeerd worden.

5.2.2.3 Wonen

Artikel 5 Wonen – Woonwagenstandplaats 1

De bestemming Wonen- Woonwagenstandplaats 1 is bedoeld voor standplaatsen. Als hoofdgebouw mag op de woonwagenstandplaats een woonwagen worden geplaatst of een vrijstaande woning.

Er is voor gekozen om niet voor iedere standplaats een apart bouwvlak op te nemen, maar te werken met grotere bouwvlakken waarbinnen een maximumaantal standplaatsen is toegestaan. Hierdoor is sprake van enige mate van flexibiliteit in omvang per standplaats, wat ruimte biedt om zowel woonwagens als vrijstaande woningen te realiseren. Vooraf exacte bouwvlakken per standplaats opnemen werk beperkend.

Bijbehorende bouwwerken dienen ondergeschikt te zijn aan het hoofdgebouw en mogen uitsluitend gerealiseerd worden binnen het op de verbeelding aangegeven bouwaanduiding 'bijgebouwen'. Bijbehorende bouwwerken mogen niet aan het hoofdgebouw vast gebouwd te worden. Wonen binnen een bijbehorend bouwwerk is niet toegestaan. Naast bijbehorende bouwwerken kunnen tevens andere bouwwerken zoals bijvoorbeeld een dierenverblijf of een overkapping worden gerealiseerd. Ook voor deze andere bouwwerken geldt dat deze binnen de bouwaanduiding bijbehorende bouwwerken moeten worden opgericht.

De afstand van de woonwagen tot de overige woonwagens bedraagt minimaal vijf meter. De brandveiligheidsruimte die hiermee gepaard gaat mag niet bebouwd worden of als parkeerplaats dienen voor voertuigen, caravans, en dergelijke.

Hoofdstuk 6. Maatschappelijke betrokkenheid

6.1 Overleg ex. artikel 3.1.1 Bro en zienswijzen

6.1.1 Overleg

Het college heeft het voorziene plan vrijgegeven voor overleg artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

6.1.2 Participatie

De gemeente Emmen heeft in het kader van een behoeftenonderzoek naar woonwagendplaatsen samen met werkgroep Rolleman – bestaande uit mensen van uit de woonwagengemeenschap – een schriftelijke enquête voorbereid en verspreid. Hieruit kwam naar voren dat behoefte bestaat aan extra woonwagendplaatsen. Op basis hiervan zijn de locaties voor extra plaatsen naar voren gekomen. Bij de uitwerking van het plan heeft afstemming plaatsgevonden met dezelfde werkgroep die bestaat uit bewoners van woonwagencentrum de Ark. Hieruit bleek een groot draagvlak voor de plannen.

Met de werkgroep Rollemaan vindt ten minste maandelijks afstemming plaats. De inbreng wordt in de planvorming gebruikt.

6.2 Zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan

Deze paragraaf wordt ingevuld na de zienswijzenperiode van het ontwerpbestemmingsplan.

Hoofdstuk 7. Economische uitvoerbaarheid

Per 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening in werking getreden. Afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening verplicht de gemeente tot het verhalen van kosten bij grondexploitatie via een exploitatieplan, tenzij kostenverhaal anderszins is verzekerd. In voorliggend geval komen alle kosten die betrekking hebben op het plan voor rekening van de gemeente omdat de gemeente initiatiefnemer van het plan is.

De verkoopopbrengsten van de kavels vloeien direct terug in het project. Dienovereenkomstig in de uitbreiding woonwagenlocatie De Ark. Hiermee kunnen de kosten gedekt worden voor de aanleg van wegen en riolering etc. Uit de gehouden behoefteonderzoeken onder de woonwagenbewoners is aangetoond dat er veel belangstelling is voor koopstandplaatsen. Meer dan de beoogde uitbreiding op dit moment toelaat. Ook de vraag naar huurstandplaatsen met een woning of huurwoning is groter dan het aanbod. In de voorgenomen uitbreiding zullen 26 standplaatsen verkocht worden aan de bewoners en de ondergrond voor de huurwoningen/woonwagens (reservering van 12 standplaatsen) zullen aan woningcorporatie Lefier worden (vastgestelde grondprijs) overdragen. Uitgaande dat alle standplaatsen worden verkocht (koop en huur) is de opbrengst voldoende om de noodzakelijke werkzaamheden in het openbare gebied uit te voeren.

Bijlagen

Bijlage 1. BEA de Ark

Bijlage 2. Archeologisch onderzoek

Bijlage 3. Ecologische quickscan

Bijlage 4. Aeries-berekening

Bijlage 5. Akoestisch onderzoek industrielawaai trainingsveld

Bijlage 5a. Akoestisch onderzoek industrielawaai Van Eckweg

Bijlage 6. Bodemonderzoek totaal

Bijlage 6a Bodemonderzoek herzien trainingsveld

Bijlage 7. M.e.r-beoordelingsbesluit

Bijlage 8. Onderzoek wegverkeerslawaai_Van Eckweg en Bakkerweg

Bijlage 8a. Onderzoek wegverkeerslawaai, trainingsveld