

# Partiële herziening bestemmingsplan Buitengebied, bestemmingsplan De Hoof 2009

- Aanvulling op Toelichting -





## **Inhoudsopgave**

Leeswijzer .....	4
Verkeersbewegingen .....	5
8. Milieu .....	8
8.1. Geurhinder .....	8
8.2. Luchtkwaliteit .....	8
8.3. Geluidshinder.....	10
8.4. Historisch bodemonderzoek .....	11
8.5. Externe veiligheid .....	11
8.6. Milieuzonering .....	13
9. Ecologie.....	15
9.1. Flora en Fauna .....	15
9.2. Natuurbeschermingswet .....	18

## Leeswijzer

Op 2 maart 2011 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een uitspraak gedaan betreffende het bestemmingsplan "De Hoof 2009".

In alinea 2.4.3. van de uitspraak staat: *"In de plantoelichting staat dat de parkeerplaats op bedoeld perceel voorziet in ongeveer 60 extra personenautoplaatsen of 10 tot 12 plaatsen voor autobussen. De totale parkeercapaciteit zal uitkomen op ongeveer 200 plaatsen. Dat staat, volgens de plantoelichting, gelijk aan 600 personen. Bij het "Akoestisch onderzoek nieuwbouw bedrijfswoning De Hoof te Someren" van 6 maart 2009 is blijkens de titel alleen onderzoek gedaan naar de nieuw te bouwen bedrijfswoning. In het akoestisch onderzoek is een inschatting gemaakt van de te verwachten verkeersintensiteit op de weg waaraan De Hoof is gelegen. Bij het onderzoek is uitgegaan van een te verwachten verkeersintensiteit op de weg De Hoof voor de dag-, avond- en nachtperiode van 60,25 onderscheidenlijk 7 voertuigen, waarvan 10,1 onderscheidenlijk 1 afkomstig van de Groepsaccommodatie De Hoof. Niet duidelijk is hoe tot deze inschatting is gekomen gelet op de parkeercapaciteit van ongeveer 200 plaatsen. Nu dit onvoldoende is onderbouwd moet worden geoordeeld dat dit akoestisch onderzoek onzorgvuldig tot stand is gekomen. Datzelfde geldt voor de onderzoeken naar luchtkwaliteit en flora en fauna, nu hierbij ook is uitgegaan een beperkte toename aan verkeer. Daarbij wordt betrokken dat het in de verbeelding weergegeven bouwvlak ongeveer 5,5 ha groot is en daarvan volgens de daarin weergegeven aanduiding 30% bebouwd mag worden."*

Met deze aanvulling op de toelichting wordt deze onderbouwing alsnog verschaft.

Onder het kopje verkeersbewegingen wordt ingegaan op de relatie tussen de verkeersbewegingen en respectievelijk de omvang van het bouwvlak/bouwmeters en de omvang van de parkeervoorzieningen.

De milieuaspecten geluid, luchtkwaliteit en effecten op flora en fauna en in relatie tot verkeerbewegingen zijn nader uitgewerkt in de hoofdstukken 8: Natuur en 9: Ecologie. De gewijzigde paragrafen komen in plaats van de paragrafen van de toelichting versie 13 augustus 2009.

De rest van de toelichting blijft ongewijzigd.

## **Verkeersbewegingen**

De Raad van State heeft geoordeeld dat het onduidelijk is hoe tot een inschatting van de verkeersintensiteit is gekomen. Deze aanvulling dient ter verduidelijking. De aanvulling bevat een uitwerking van de toename van de verkeersbewegingen van De Hoof, de relatie van de verkeersbewegingen met de toekomstige bebouwing, de relatie met de parkeer capaciteit, de relatie met de luchtkwaliteit (paragraaf 8.2) en de relatie met het wegverkeerslawaaï (paragraaf 8.3).

### Wat is de toename van het aantal verkeersbewegingen?

De toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het voorliggend plan is de resultante van het aantal verkeersbewegingen in de toekomstige situatie minus het aantal verkeersbewegingen in de huidige situatie. De verkeersberekening is opnieuw uitgevoerd en hierbij is nadrukkelijk rekening gehouden met verkeersbewegingen als gevolg van dagrecreatie.

De Hoof heeft nu een overnachtingcapaciteit van 330 bedden. In 2010 verbleven op De Hoof ongeveer 10.000 gasten (gemiddeld 3 nachten, 30.000 overnachtingen). Op basis van ervaringscijfers van De Hoof wordt geschat dat 50% van de verblijfsgasten met bussen komt, 30% met auto's en 20% met openbaar vervoer of met de fiets. Een bus heeft een capaciteit van 50 personen en vertrekt weer (4 verkeersbewegingen per bezoek). De auto's zijn gemiddeld bezet met 3 personen en blijven op het terrein (2 verkeersbewegingen per bezoek). Bovenop de verkeersbewegingen voor aankomst en vertrek wordt rekening gehouden met 50% aan extra verkeersbewegingen voor logistiek. Dit resulteert in een aantal verkeersbewegingen van 600 bussen en 3.000 auto's per jaar, ofwel 1,6 bussen respectievelijk 8,2 auto's per dag.

De Hoof heeft nu ongeveer 500 daggasten per jaar. Op basis van ervaringscijfers wordt geschat dat 10% van de daggasten met bussen komt, 80% met auto's en 10% met openbaar vervoer of met de fiets. Dit resulteert in een aantal verkeersbewegingen van 4 bussen en 267 auto's per jaar, ofwel 0,0 bussen respectievelijk 0,7 auto's per dag. Het totaal aantal verkeersbewegingen bedraagt nu 604 bussen en 3.267 auto's per jaar. Dit komt overeen met 1,7 bus- respectievelijk 9,0 autobewegingen per dag. Het weekdag-gemiddelde is nu 10,6 voertuigbewegingen.

Voor de berekening van het aantal toekomstige verkeersbewegingen is uitgegaan van het hoogst haalbare groei(scenario), dat wil zeggen een groei naar een overnachtingcapaciteit van 600 bedden in 2030. In dit scenario verblijven 18.500 gasten (gemiddeld 3 nachten, 55.500 overnachtingen). Verhoogd met 50% aan extra verkeersbewegingen voor logistiek, resulteert dit in een aantal verkeersbewegingen van 1.110 bussen en 5.550 auto's per jaar, ofwel 3,0 bussen respectievelijk 15,2 auto's per dag. De Hoof heeft in dit scenario 5.000 daggasten per jaar. Dit resulteert in een aantal verkeersbewegingen van 40 bussen en 2.667 auto's per jaar, ofwel 0,1 bus respectievelijk 7,3 auto's per dag. Het totaal aantal verkeersbewegingen bedraagt in deze situatie 1.150 bussen en 8.217 auto's per jaar. Dit komt overeen met 3,2 bussen- respectievelijk 22,6 autobewegingen per dag. Het weekdaggemiddelde als gevolg van voorliggend plan is maximaal 25,7 voertuigbewegingen.

*De toename aan verkeersbewegingen als gevolg van het plan (hoogst haalbare groei scenario minus huidige situatie) is 15,1 verkeersbewegingen gemiddeld per weekdag (waarvan 10% vrachtverkeer en 90% licht verkeer). Het aantal verkeersbewegingen neemt in dit geval met 140% toe.*

Ruim de helft van deze toename aan verkeersbewegingen is het gevolg van de groei van het aantal verblijfsrecreanten (waarbij iedere 1% toename van het aantal verblijfsgasten resulteert in 1% toename van het aantal verkeersbewegingen). Het andere deel van de toename aan verkeersbewegingen is het gevolg van de groei van het aantal dagrecreanten.

#### Wat is de relatie tussen de toename in bebouwing en de toename in verkeersbewegingen?

De Raad van State heeft in haar uitspraak aangegeven dat "Daarbij wordt betrokken dat het in de verbeelding weergegeven bouwvlak ongeveer 5,5 ha groot is en daarvan volgens de daarin weergegeven aanduiding 30% bebouwd mag worden". Hierboven genoemde omvang van het bouwvlak en bebouwingspercentage is niet correct. Het bestemmingsvlak recreatie is 5,5 ha, maar het bouwvlak hierbinnen is kleiner en binnen dit bouwvlak is de maximale bebouwing percentueel beperkt. Het aantal bouwmeters in voorliggend plan is in de praktijk ongeveer de helft van wat het aantal meters zou zijn bij 30% van 5,5 ha. Hieronder volgt een toelichting.

In voorliggend plan wordt de oppervlakte van het bouwvlak aan De Hoof 18 2,73 ha, met een bebouwingspercentage van 30%, ofwel een bouwrecht van 8.191 m<sup>2</sup>. De oppervlakte van het bouwvlak aan De Hoof 24 wordt 0,38 ha, met een bebouwingspercentage van 20%, ofwel een bouwrecht van 756 m<sup>2</sup>. Voor het gehele bedrijf komt het maximaal aantal recreatieve bebouwingsmeters op 8.947, met een gemiddeld bebouwingspercentage op het bouwvlak van 28,9%. Het aantal recreatieve bouwmeters neemt dus toe van de huidige 4.050 m<sup>2</sup> (3.750 m<sup>2</sup> voor bedrijfsbebouwing en 300 m<sup>2</sup> voor het woonhuis) naar 8.947 m<sup>2</sup>. Een toename van 121%.

Ondanks de toename in het maximaal aantal bouwmeters, neemt de bebouwingsdichtheid van het recreatiebedrijf flink af, namelijk van 38,2% naar 16,3% (maximaal 8.947 bebouwingsmeters op 5,50 ha). Dit is een forse extensivering, die omwille van kwaliteits- en veiligheidsredenen gewenst is. Deze extensivering betekent dat per gast meer ruimte ter beschikking komt.

*De toename in verkeersbewegingen (circa 140%) ligt in lijn met de toename in recreatieve bouwmeters (circa 121%).*

De dagrecreanten van De Hoof gebruiken in de praktijk dezelfde voorzieningen als de verblijfsrecreanten. Er worden geen aparte gebouwen voor dagrecreanten voorzien. In het voorliggend plan neemt het aantal recreatieve bouwmeters verhoudingsgewijs meer toe dan het aantal verblijfsgasten. Waarom is dat?

De toename van de bebouwing is niet alleen het gevolg van capaciteitsvergroting (van 330 naar 600 bedden) maar ook het gevolg van kwaliteitsverbetering (luxere en uitgebreidere voorzieningen). Eén voorbeeld van een kwaliteitsverbetering die leidt tot een extra toename aan bebouwing, is de aanpassing van de slaapkamers. Momenteel be-

schikt De Hoof over slaapkamers met stapelbedden (variërend tussen 4 en 12 personen), zonder sanitair (wastafel, WC en douche), zonder kastruimte en zonder tafels en stoelen. Het sanitair is groepssanitair in aparte ruimten. In 2030 beschikt De Hoof naar verwachting over slaapkamers van 2 tot 6 personen, zonder stapelbedden, met eigen sanitair, kastruimte, tafels en stoelen. Het bruto aantal m<sup>2</sup> per bed neemt hierbij met ongeveer een factor drie toe. Andere voorbeelden zijn de realisatie van ontspanningsruimten aangrenzend aan de eetzaal en een indoor-hal. Allemaal kwaliteitsverbeteringen die leiden tot een groter ruimtegebruik per gast.

Kwaliteitsverbetering in combinatie met capaciteitsvergroting betekent dus zowel een toename in het aantal gasten als een toename in de hoeveelheid ruimte (m<sup>2</sup>) per gast. Dit verklaart waarom in het voorliggend plan de bebouwing niet recht evenredig maar relatief meer toeneemt dan de capaciteitsvergroting van de verblijfsaccommodatie.

#### Wat is de relatie tussen de verkeersintensiteit en de omvang van parkeervoorzieningen?

De Hoof heeft in goed overleg met de gemeente en haar omgeving besloten een parkeerplaats van een zodanige omvang aan te leggen dat auto's niet langer in de berm van de openbare weg De Hoof hoeven te parkeren. De eerste fase van de nieuwe parkeerplaats is in 2010 gerealiseerd en De Hoof beschikt nu over circa 120 parkeerplaatsen. Hiermee behoort de verkeersonveilige situatie, door parkeren aan de openbare weg, tot het verleden en is de doorstroming van de weg voor omwonenden en landbouwverkeer gegarandeerd. In het voorliggend plan blijft dit principe gehandhaafd. De parkeervoorzieningen blijven meegroeien tot het niveau waarbij steeds alle verkeermiddelen (auto's en autobussen) op eigen terrein geparkeerd kunnen worden.

Er is gerekend aan de maximaal benodigde omvang van de parkeervoorzieningen. De maximale parkeerbehoefte is gebaseerd op een 'worst case scenario', namelijk 100% bezetting in de maximale omvang van de verblijfsaccommodatie (600 verblijfs-gasten) én de gelijktijdige aanwezigheid van 150 daggasten. De aanname is dat deze gasten allemaal per auto komen met gemiddeld 3 personen per auto. De benodigde parkeercapaciteit in dit 'worst case scenario' bedraagt 250 plaatsen. Hierin wordt voorzien door de aanleg van verharde parkeerplaatsen met ruim 200 autoplaatsen. Tijdens een dergelijke piek wordt dan het aantal van 200 vaste parkeerplaatsen uitgebreid met parkeerruimte op de op het terrein aanwezige paden en wegen en met parkeren op twee hiervoor geschikte recreatievelden. De beschikbare parkeercapaciteit komt in dat geval uit op ruim 300 plaatsen. Deze 300 plaatsen is in alle omstandigheden voldoende. Het geschetste worst case scenario zal naar schatting maximaal 2 keer per jaar voorkomen.

Overigens is bij berekening van het aantal verkeersbewegingen reeds aangegeven dat gasten van een grote groepsaccommodatie als De Hoof óf individueel per openbaar vervoer komen óf gezamenlijk per auto, busje of autobus. Gasten van De Hoof komen meestal van ver, en als groep vaak uit dezelfde regio. Bovendien hebben zij als groep een gezamenlijk programma. Gasten rijden dus zoveel mogelijk met elkaar mee. In de praktijk is tot nu toe gebleken dat de parkeerplaats vaak slechts voor een gedeelte of soms in het geheel niet in gebruik is voor parkeren.

*De parkeervoorzieningen zijn qua omvang niet gedimensioneerd op een gemiddeld gebruik maar op extreem piekgebruik. Er is daarom geen directe relatie tussen de omvang van de parkeerplaats en de verkeersintensiteit.*

## **8. Milieu**

### **8.1. Geurhinder**

Ongewijzigd.

### **8.2. Luchtkwaliteit**

#### Toetsing in milieueffectrapport De Peel

Het voorkeursalternatief in het reconstructieplan bevat diverse ingrepen die een (beperkte) toename van de verkeersstromen zullen veroorzaken. Toename van de recreatieve intensiteit zal leiden tot een grotere verkeermobiliteit en daarmee tot een verlaging van de luchtkwaliteit. Deze toename is geconcentreerd rond de landbouwontwikkelingsgebieden (vrachtverkeer), de recreatieve poorten en de projectlocaties en intensief recreatieve gebieden zoals de Heihorsten met daarin De Hoof (personenverkeer). Daarnaast kan in algemene zin een afname van vooral landbouwverkeer worden verwacht in de extensive-ringsgebieden en in het gehele gebied vanwege de ontwikkeling richting gesloten bedrijven in de intensieve veehouderij. Per saldo kan voor de gehele De Peel verwacht worden dat deze verschuivingen in verkeersstromen met toe- en afname elkaar in evenwicht houden, dus een neutraal verkeers- en luchtkwaliteitseffect (0) ten opzichte van de huidige situatie (bron: Reconstructieplan / Milieueffectrapport De Peel, deel B).

#### Toetsing plan De Hoof

Sinds 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden en staan de hoofdlijnen voor de regelgeving m.b.t. luchtkwaliteitseisen beschreven in de Wet milieubeheer. Voor een ruimtelijk plan is het verplicht af te wegen of sprake is van activiteiten die extra verkeer of extra emissies veroorzaken op of rond die locatie. De luchtkwaliteit hoeft (artikel 5.16 Wet milieubeheer) geen belemmering te vormen voor ruimtelijke ontwikkelingen als:

- geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een plan of project niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt;
- een project per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) dat tevens voorziet in maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren.

#### Het besluit NIBM

Deze AMvB legt vast wanneer een project niet in betekende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Een project is NIBM als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM<sub>10</sub>) of stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Dit komt overeen met 1,2 µg/m<sup>3</sup> voor zowel fijn stof en stikstofdioxide.

Als de 3% grens voor PM<sub>10</sub> of NO<sub>2</sub> niet wordt overschreden, hoeft geen verdere toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden.

Om aan te tonen dat de gewenste planontwikkeling van De Hoof niet in betekenende mate leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit NIBM, is gebruik gemaakt van de NIBM-rekentool van het ministerie van VROM en SenterNovem/Infomil. Deze tool is speciaal ontwikkeld en ingericht voor kleinere plannen. Voor grotere plannen (meer dan 1.200 voertuigbewegingen van lichte voertuigen per dag) zal het nodig zijn om de luchtkwaliteit op een andere wijze te berekenen. Voor de NIBM rekentool is slechts een beperkt aantal invoergegevens nodig. Alleen het extra aantal voertuigbewegingen en het aandeel vrachtverkeer wordt ingevoerd. Voor de overige invoergegevens is in de tool uitgegaan van 'worst case'. Met beperkte invoergegevens kan dus worden vastgesteld of een plan NIBM is.

Drie scenario's aan verkeerbewegingen zijn doorgerekend op de gevolgen, namelijk:

1. de extra verkeersbewegingen bij realisatie van het plan;
2. het totaal aantal verkeerbewegingen bij realisatie van het plan;
3. het aantal verkeerbewegingen waarbij het plan nog net NIBM is (en waarbij geen nader onderzoek is vereist).

Tabel 1. Conclusie berekening bij extra verkeersbewegingen

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		15
Aandeel vrachtverkeer		10,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,04
	PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,01
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>		1,2
<b>Conclusie</b>		
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig</b>		

Tabel 2. Conclusie berekening bij alle totaal aantal verkeersbewegingen

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		26
Aandeel vrachtverkeer		12,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,07
	PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,01
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>		1,2
<b>Conclusie</b>		
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig</b>		

Tabel 3. Conclusie berekening aantal verkeerbewegingen waarbij het plan nog net NIBM is

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		436
Aandeel vrachtverkeer		12,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>	1,20
	PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>	0,18
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>		1,2
<b>Conclusie</b>		
<b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig</b>		

### Conclusie

De extra verkeersbewegingen als gevolg van de gewenste planontwikkeling van De Hoof dragen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging. De NIBM grens wordt eveneens niet overschreden bij het totaal aan verkeerbewegingen (huidige + extra) van De Hoof. Het totaal aantal verkeersbewegingen kan zelfs nog een factor 16 toenemen voordat deze in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. De planontwikkeling zorgt niet in betekenende mate voor een verslechtering van de luchtkwaliteit. Nader onderzoek is niet nodig.

### **8.3. Geluidshinder**

#### Wegverkeerslawaai

Op grond van de Wet geluidshinder zijn alle openbare wegen gezoneerd. De onderzoekszone is te omschrijven als het gebied aan weerszijden van de weg waarbinnen het onderzoek naar eventuele geluidshinder moet plaatsvinden. De omvang van de zone is met name afhankelijk van de vormgeving van de weg (aantal rijstroken) en de ligging van de weg (binnenstedelijk of buitenstedelijk). Binnen de onderzoekszones moet bij een nieuwe ontwikkeling als de bedrijfswoning aan De Hoof, een akoestisch onderzoek worden verricht en indien nodig één of meerdere maatregelen worden getroffen. Het akoestisch onderzoek moet gericht zijn op de omvang van de geluidsbelasting die zou ontstaan zonder geluidsbeperkende maatregelen.

Met behulp van verkeers-, omgevings- en bebouwingskenmerken wordt de geluidsbelasting aan de gevels bepaald en vergeleken met de voor de situatie geldende voorkeurswaarden. De maximaal toelaatbare geluidsbelasting voor (bedrijfs)woningen binnen de buitenstedelijke zone waaraan de bedrijfswoning van De Hoof wordt opgericht bedraagt 48 dB op de gevel. De recreatiegebouwen zijn geen geluidsgevoelige objecten in het kader van wegverkeerslawaai.

#### Akoestisch onderzoek nieuw op te richten bedrijfswoning

Door Cauberg-Huygen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de nieuwbouw bedrijfswoning. De basis voor dit onderzoek is het aantal verkeersbewegingen van de openbare weg De Hoof, waar de woning dicht bij komt te liggen. Omdat door de gemeente Someren geen verkeersintensiteitsgegevens voor De Hoof kunnen worden aangele-

verd, is er voor het onderzoek een inschatting gemaakt. Bij deze inschatting is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens van het pluimveebedrijf van Maatschap Engelen, gelegen verderop aan De Hoof, de verkeersbewegingen als gevolg van voorliggend plan en is een inschatting gemaakt van het overig verkeer.

Het akoestisch onderzoek is als een gescheiden bijlage bijgesloten.

#### Conclusie

Realisatie van de bedrijfswoning binnen de op de verbeelding aangegeven situering zal niet leiden tot een overschrijding van de 48dB voorkeursgrenswaarde. De Wet geluidshinder legt geen beperkingen op aan realisatie van de bedrijfswoning.

### **8.4. Historisch bodemonderzoek**

Ongewijzigd.

### **8.5. Externe veiligheid**

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen vloeit de verplichting om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op 2 maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

#### Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.), waarbij de  $10^{-6}$  contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is.

#### Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als ijkpunt in de verantwoording (géén norm). Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken.

#### (Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels, restaurants.

#### Risicovolle activiteiten

In het kader van het plan moet bekeken worden of er in of in de nabijheid van het plangebied sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven, BRZO-bedrijven en transportroutes) of dat risicovolle activiteiten worden toegestaan.

#### Risicovolle inrichtingen

In de nabijheid van het plangebied bevinden zich enkele risicovolle inrichtingen. Dit betreft de volgende risicovolle inrichtingen:

- Texaco-tankstation van den Boomen v.o.f. (lpg-tankstation) Loovebaan 45  
Deze risicovolle inrichting bevindt zich direct naast het plangebied op circa 350 meter. Het lpg-tankstation heeft een vergunde jaardoorzet voor lpg van 490 m<sup>3</sup>. Het invloedsgebied (GR) van dit lpg-tankstation is 150 meter waardoor het niet van invloed is op de ontwikkeling van het plangebied.
- Shell-station Linden (lpg-tankstation) Ter Hofstadlaan 140  
Dit lpg-tankstation bevindt zich op circa 2.000 meter van het Plangebied. Het lpg-tankstation heeft een vergunde jaardoorzet voor lpg van 800 m<sup>3</sup>. Het invloedsgebied (GR) van dit lpg-tankstation is 150 meter waardoor het niet van invloed is op de ontwikkeling van het plangebied.
- A.P.L.A. Slegers (fokkerij en houder van pluimvee) Houtbroekstraat 9  
Deze fokker en pluimveehouder beschikt over een propaaninstallatie. De propaaninstallatie aan de Houtbroekstraat 9 bevindt zich op circa 1.350 meter van het te ontwikkelen plangebied. Deze inrichting bevat een bovengrondse propaantank van 38 m<sup>3</sup>. Het invloedsgebied van de tank is dermate gering dat het geen belemmering oplevert voor het ontwikkelen van het plangebied.
- H.M. Raijmakers, (fokkerij en houder van pluimvee) Houtbroekstraat 4  
Aan de Houtbroekstraat 4 bevindt zich een propaaninstallatie op circa 1.400 meter van het te ontwikkelen plangebied. De bovengrondse propaantank heeft een inhoud van 28 m<sup>3</sup>. Het invloedsgebied van de tank is dermate gering dat het geen belemmering oplevert voor het ontwikkelen van het plangebied.

#### Vervoer gevaarlijke stoffen

In de 'Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen' wordt aangegeven dat binnen 200 meter van een weg het groepsrisico betrokken moet worden. De N609 ligt op circa 1.100 meter van het plangebied. De aandachtspunten voor het plaatsgebonden risico inzake wegverkeer betreffen de wegvakken waar het plaatsgebonden risico groter is dan 10<sup>-6</sup> per jaar. Volgens de Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen 2003, vormt het plaatsgebonden risico op 53 wegvakken een aandachtspunt. Omliggende wegen nabij het plangebied worden niet nader genoemd bij de opsomming van deze wegvakken. Nabij het plangebied bevindt zich geen spoortracé. De dichtstbijzijnde waterweg van het plangebied, de Zuid-Willemsvaart, bevindt zich op circa 2.800 meter van het plangebied.

#### Buisleidingen

Nabij de planontwikkeling ligt hogedrukaardgastransportleiding van de Gasunie op een afstand van circa 475 meter, zijnde A585 KR 055; A521 KR 055 en A521 KR 0540.

De aardgastransportleiding heeft een wanddikte van 12 inch en een nominale werkdruk van 66,2 bar. De inventarisatieafstand bedraagt in dit geval 170 meter. Hierdoor heeft dit geen gevolgen voor externe veiligheid. Verder bevinden zich geen K1, K2 en K3-vloestofleidingen van het Ministerie van Defensie in of in de nabijheid van het plangebied.

#### Conclusie

De Hoof ligt niet binnen een plaatsgebonden risicocontour of een invloedsgebied van een bedrijf of een transportroute van gevaarlijke stoffen (via de weg, water of buisleiding) vanwege groepsrisico. Externe veiligheid vormt derhalve geen belemmering voor de geplande ontwikkeling.

### **8.6. Milieuzonering**

Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening dient er een goede ruimtelijke scheiding te zijn tussen milieugevoelige en milieubelastende bestemmingen. Bij de beoordeling van dit aspect wordt aansluiting gezocht bij de uitgave Bedrijven en milieuzonering 2009 van de VNG.

Het onderhavige bestemmingsplan voorziet in een milieubelastende activiteit, namelijk SBI code 552/553 (kampeerterreinen, vakantiecentra, etc.). Het aspect geluid is hierbij bepalend. Bij de aanleg hiervan dient een goed woon- en leefklimaat voor de aangrenzende woonomgeving gegarandeerd te worden. Op grond van de indicatieve VNG lijst geldt er een richtafstand van 50 meter tot de dichtstbijzijnde woningen. Bij de aanleg van de recreatiegebouwen op dat gedeelte van het plangebied waar een functiewijziging plaats zal vinden (waar nu nog een agrarische bestemming op rust), de richtafstand in acht worden genomen.

Daarnaast dienen in de beoogde bedrijfsontwikkeling aanwezige milieugevoelige functies beschermd te worden tegen milieuhinder vanuit omliggende bedrijven of instellingen. Hiertoe zijn de nabij gelegen bedrijven nagegaan. Onderstaande tabel bevat een overzicht van deze bedrijven, bedrijfsaard, AMvB of vergunningplicht en de SBI-code met bijbehorende richtafstanden. In dit overzicht is uitsluitend uitgegaan van bedrijven en milieuzonering Editie 2009 (paarse boekje), met richtafstanden voor rustige woonwijk / rustig buitengebied tot milieugevoelige bestemmingen zoals woningen.

<b>NAW-gegevens (Someren)</b>	<b>Bedrijfsaard</b>	<b>Vergunning / melding</b>	<b>SBI-code 2008</b>	<b>Richtafstanden</b>
Wijnen De Hoof 10	Caravanstalling	Melding	772	30 m geluid 10 m geur, stof, gevaar

De Hoof niet gelegen is binnen richtafstanden (uit de VNG lijst) van omliggende bedrijven.

#### Conclusie

Milieuzonering van De Hoof vormt geen belemmering voor de ontwikkeling van omliggende bedrijven en woningen en omgekeerd.

## 9. Ecologie

### 9.1. Flora en Fauna

#### Achtergrond

In april 2002 is de Flora- en faunawet (Ff-wet) in werking getreden. In deze wet zijn de onderdelen uit de Europese Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn die de bescherming van soorten betreft geïmplementeerd. Op basis van de Ff-wet moet bij alle geplande ruimtelijke ingrepen nagegaan worden of er schade wordt toegebracht aan beschermde dier- en plantensoorten.

Sinds 22 februari 2005 is een nieuwe AMvB in werking getreden die voorziet in een wijziging van het 'Besluit beschermde dier- en plantensoorten'. Deze AMvB, betekent dat het ontheffingsregime is aangepast. Met de inwerkingtreding van dit besluit zal sprake zijn van een drietal categorieën beschermingsniveaus:

- Niveau 1: een algemene vrijstelling van in Nederland algemeen voorkomende soorten. Voor deze soorten is geen ontheffing van de artikelen 8 tot en met 12 van de Flora- en faunawet meer nodig.
- Niveau 2: een algemene vrijstelling met gedragscode voor een aantal beschermde soorten genoemd in tabel 2 van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten, zoals bijvoorbeeld de eekhoorn, steenmarter en alle in het wild voorkomende vogelsoorten (tabel 3). In een op te stellen gedragscode moet worden aangegeven hoe bij nieuwe plannen en projecten omgegaan dient te worden met beschermde soorten. Onder deze voorwaarden, vooraf goedgekeurd door de minister van LNV, kan gebruik worden gemaakt van deze vrijstelling.
- Niveau 3: streng beschermde soorten. Dit zijn de soorten genoemd in bijlage 1 van het Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten en alle soorten die zijn opgenomen in bijlage IV van de Habitatrichtlijn. Voor deze soorten kan geen algemene vrijstelling worden gegeven en is voor ruimtelijke ontwikkelingen een ontheffingsaanvraag noodzakelijk. Een ontheffingsaanvraag voor deze soorten wordt getoetst aan drie criteria: 1) er is sprake van dwingende redenen van openbaar belang, 2) er zijn geen alternatieven voorhanden en 3) de ruimtelijke ingreep doet geen afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Voor een ontheffingsaanvraag moet aan alle drie de criteria worden voldaan.

Tegen deze achtergrond is het plangebied beoordeeld in relatie tot wettelijk beschermde planten en dieren en hun natuurlijke leefomgeving.

#### Toetsing

De omgeving van De Hoof is agrarisch. De planlocatie bestaat uit een recreatiebedrijf en een (voormalig) melkveebedrijf. Het agrarisch bedrijf wordt gesaneerd en de bedrijfsgebouwen gesloopt. Om de agrarische bouwblock liggen weidegronden. De Hoof 24 grenst aan een rechtgetrokken beek De Kleine Aa.

In mei 2007 is er een Flora- en faunaonderzoek uitgevoerd door Ecologica te Maarheeze. Het rapport (nummer P2007/37) is als gescheiden bijlage bijgevoegd. De conclusie van dit onderzoek is dat op basis van de beperkte ecologische kwaliteit van de locatie en de

aard en omvang van de ruimtelijke ingreep zijn vanuit de Flora- en Faunawet voor het project geen bijzondere flora- en faunawaarden te verwachten.

#### Ontwikkelingen

Het gebied is sinds 2007 voor flora en fauna ingrijpend verbeterd. Daarnaast is een aantal ontwikkelingen gepland (en deels ook afgerond) die het gebied nog verder zullen verbeteren.

1. Op de plaats van de rechtgetrokken beek de Kleine Aa met een geringe ecologische waarde, is een circa 2 kilometer lange en gemiddeld 25 meter brede ecologische verbindingszone (EVZ) aangelegd. Door vergraving en "hermeandering" is een natuurlijk beekstelsel tot stand gebracht. Eenzijdig flauwe oevers met een helling van ten minste 1:6 m maken de beek beter zichtbaar in het landschap.



De natuurlijke bloemrijke vegetatie van grassen en kruiden dragen hier ook aan bij. Langs de beek zal een aantal poelen met daarbij struweel worden aangelegd. Deze poelen versterken de ecologische verbinding en bieden plaats aan o.a. kwetsbare soorten zoals de alpensalamander, poelkikker en minder kwetsbare soorten zoals de bruine kikker en de kleine watersalamander. Het beekbegeleidende struweel zal gevormd worden door laaggroeiende, inheemse beplanting. De Hoof grenst over een lengte van 250 meter aan deze zone en heeft middels een driehoeks grondruil, met het naastgelegen landgoed van de Gebroeders Swinkels en het Waterschap Aa en Maas, bijgedragen aan de totstandkoming van de EVZ. De ontwikkeling van EVZ heeft een eigen vergunningtraject doorlopen. De aanleg van de EVZ is in 2009 gestart en inmiddels geheel afgerond.

2. Op de grond van De Hoof is, op de zone aangeduid op de verbeelding met bestemming groen, een gemiddeld 25 meter brede groenzone aangepland die fungeert als groenbuffer of groene overgangszone tussen de EVZ en het recreatiebedrijf. In de groenzone bevindt zich een ecologische bergingsvijver met knotwilgen, struweel, zwarte populieren, bloemrijk grasland en een natuurvriendelijke oever. De aanleg van deze groenzone is 2009 gestart en inmiddels geheel afgerond.



3. In de plaats van de weidegronden is in het gebied aangeduid op de verbeelding met bestemming recreatie een parklandschap aangelegd dat samen met de groenzone deel uitmaakt van een coulissenlandschap. Dit parkachtig landschap past qua aard en keuze van de beplanting als een puzzelstuk bij de groenzone naast de EVZ, bij de beplanting van de EVZ en bij het Landgoed De Heihorsten. De ontwikkeling van het buitenterrein (groenzone, vijvers en coulissenlandschap) heeft een eigen vergunningtraject doorlopen. De aanleg van het buitenterrein is 2009 gestart en inmiddels geheel afgerond.



4. De gebroeders Swinkels zijn voornemens om samen met Waterschap Aa en Maas in de gemeente Someren een Landgoed te realiseren. Het 'Landgoed De Heihorsten' grenst aan noord, west en zuidzijde aan het plangebied van De Hoof. Het landgoed beslaat 43,8 hectare landbouwgrond waar de Kleine Aa tussendoor stroomt. Een groot deel van het toekomstige landgoed is als onderdeel van de Groene Hoofd Structuur (GHS) aangeduid als beheersgebied. Nagenoeg alle gronden van het landgoed zullen worden ingericht en worden beheerd als natuur. De kleine Aa is reeds opgewaardeerd tot ecologische verbindingzone. In en rond het gebied liggen bospercelen die onderdeel zijn van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS). Ten behoeve van de hengelsport wordt in de zuidhoek van het terrein open water aangelegd. Op het landgoed mogen 8 wooneenheden worden gebouwd. Het landgoed doorloopt momenteel een bestemmingsplan traject.

### Conclusie

In een eerdere fase is vastgesteld dat op basis van de beperkte ecologische kwaliteit van de locatie en de aard en omvang van de ruimtelijke ingreep er voor het project geen bijzondere flora- en faunawaarden te verwachten.

Vooruitlopend op de uitbreiding van de bebouwing van De Hoof, is als onderdeel van de planontwikkeling door investeringen van De Hoof (samen met het Waterschap en de Gebroeders Swinkels) reeds een flinke impuls gegeven aan de ontwikkeling van de ecologische kwaliteit van het gebied. Tijdens de aanleg is rekening gehouden met de eventuele aanwezigheid van broedende vogels op of nabij de locatie. Verwacht mag worden dat op termijn de flora en fauna waarden als gevolg van de gehele planontwikkeling aanzienlijk zullen toenemen. Als extra bescherming voor de toekomstige flora en fauna waarden wordt de noord-west zijde van het plangebied (zie verbeelding) aangeduid met de functie natuur- en landschapswaarde.

Gezien de beperkte ecologische kwaliteit van het gebied, de ingrijpende aard van de reeds afgeronde ingrepen op het plangebied (zoals de aanleg van de EVZ, de parkeerplaats en de aanleg van het coulissenlandschap), de relatief geringe toename van de verkeersintensiteit (15 verkeersbewegingen per dag), de niet in betekende mate verslechtering van de luchtkwaliteit, kan verondersteld worden dat er geen flora en fauna waarden worden aangetast door de toename van de verkeersintensiteit. Een eventuele verstoring van flora en fauna op het terrein door verkeerslawaaï van de openbare weg zal bovendien ingeperkt worden omdat het plan voorziet in de aanleg van een groensingel naast de openbare weg (reeds gerealiseerd) en omdat uitbouw van Hoeve ter Hofstad en de nieuw te bouwen bedrijfswoning fungeren als een geluidsbarrière.

### **9.2. Natuurbeschermingswet**

Ongewijzigd.