Rapport

BMD ADVIES

Arriva personenvervoer Nederland BV

Aanvraagtekst buitenplanse omgevingsplanctiviteit

Dodenauweg



Arriva Personenvervoer Nederland B.V.

Contactpersoon: [redacted]

Datum : 16 april 2026
Projectnummer : 3775
Status : definitief
Versie : 4, openbaar
Auteur(s) : [redacted]
Tweede lezing : [redacted]

BMD Advies Noord Nederland B.V.
Lorentzpark 20, 9351 VJ Leek
Tel: 0594-280 130
info@bmdadviesnoord.nl
www.bmdadvies.nl

Samenvatting

Voor u ligt de aanvraag voor een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 5.1, eerste lid, onder a, van de Omgevingswet.

Dit document betreft de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de realisatie van een tijdelijke busremise door Arriva Personenvervoer Nederland B.V. aan de Dodenauweg te Kaatsheuvel. De busremise is bestemd voor elektrische bussen en heeft een tijdelijke duur van circa vijf jaar. De aanvraag betreft een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) omdat de functie niet binnen het huidige bestemmingsplan past. De ruimtelijke onderbouwing bevat een beschrijving van het project, beleidskader, milieu- en planologische aspecten en de uitvoerbaarheid van het plan.

Uit de beoordeling blijkt dat het initiatief ruimtelijk en milieukundig uitvoerbaar is. Het terrein wordt zorgvuldig ingepast, onder meer door de aanleg van aarden wallen met beplanting, zodat het zicht op de remise wordt beperkt en het landschappelijk karakter zoveel mogelijk behouden blijft.

Bij de beoordeling is het principe van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL) toegepast. Daarbij is afgewogen of het initiatief, gelet op de tijdelijke aard, de bijdrage aan duurzame mobiliteit, de landschappelijke inpassing en milieutechnische aspecten op deze locatie aanvaardbaar is.

Op basis daarvan kan worden geconcludeerd dat het initiatief planologisch aanvaardbaar is.

Inhoudsopgave

Samenvatting **3**

1 Inleiding **6**

1.1 Aanleiding *6*

1.2 Urgentie project *6*

1.3 Ligging plangebied *7*

1.4 Procedure *8*

2 Het plan **9**

2.1 Huidige situatie *9*

2.2 Relevante regels uit het omgevingsplan *10*

2.3 Beoogde situatie *11*

2.4 Juridische activiteiten *12*

2.4.1 Inleiding 12

2.4.2 Welke juridische activiteiten zijn nodig voor het project? 12

2.4.3 Omgevingsplanactiviteit in strijd met het omgevingsplan (BOPA) 13

2.5 Milieueffectrapportage *13*

2.6 Ruimtelijke inpassing *14*

3 Beleidskader en toetsing daaraan **16**

3.1. Europees en Rijksbeleid *16*

3.2. Nationale omgevingsvisie *16*

3.3. Provinciaal beleid *17*

3.4. Gemeentelijk beleid *17*

3.5. Waterschap beleid *19*

4 Milieu- en planologische aspecten **20**

4.1 Externe veiligheid *20*

4.2 Geluid *21*

4.3 Verkeer en infra *22*

4.4 Natuur/ ecologie *22*

4.5 Stikstof *23*

4.6 Water *23*

4.7 Archeologie *24*

4.8 Bodem *24*

4.9 Luchtkwaliteit *24*

4.10 Kabels en leidingen *25*

5 Haalbaarheid van het plan **26**

5.1 Economische haalbaarheid/ uitvoerbaarheid *26*

5.2 Maatschappelijke haalbaarheid/ uitvoerbaarheid 26
5.3 Participatie 26

6 Conclusie 27

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Arriva Personenvervoer Nederland B.V. (hierna: Arriva) zal in Kaatsheuvel een tijdelijke busremise realiseren. De planlocatie heeft momenteel de bestemming ‘Recreatie - Dagrecreatie’ en geen ‘Bedrijf’. Binnen die bestemming zijn onder andere verkeers- en parkeervoorzieningen toegestaan, met bijbehorende functies zoals opslag en tijdelijke depots. Ook zit op een groot deel van het perceel geen bouwvlak, waardoor ook de gebouwen (kantoren) in strijd zijn

De voorgenomen activiteit van Arriva valt niet onder de functie die behoort tot het omgevingsplan, dit komt doordat de activiteiten van Arriva vallen onder de categorie Bedrijf, vervoer over land, met als subcategorie busremise (categorie 3.2). Daardoor is het initiatief niet rechtstreeks toegestaan en is een aanvullende planologische procedure noodzakelijk.

Om de tijdelijke busremise mogelijk te maken, wordt daarom een vergunning aangevraagd voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA). Arriva heeft BMD advies Noord Nederland B.V. (hierna: BMD advies) gevraagd om hiervoor een ruimtelijke onderbouwing op te stellen. In deze onderbouwing wordt toegelicht waarom de tijdelijke busremise aanvaardbaar is op deze locatie en waarom er sprake is van een evenwichtige toebedeling van functies aan locaties (ETFAL).

1.2 Urgentie project

De realisatie van de tijdelijke busremise in Kaatsheuvel is urgent. Arriva moet deze locatie tijdig operationeel hebben om het openbaar vervoer per 13 december betrouwbaar en efficiënt in gebruik te kunnen nemen. Met een bouwduur van circa zes maanden is het noodzakelijk de bouwwerkzaamheden op korte termijn op te starten. Het project van Arriva dient een zwaarwegend maatschappelijk belang, namelijk het faciliteren van het openbaar vervoer. Openbaar vervoer vervult een essentiële rol in de samenleving en is van direct belang voor:

- de bereikbaarheid van werk, onderwijs, zorg en maatschappelijke voorzieningen;
- de sociale inclusie van mensen zonder eigen vervoer;
- de economische vitaliteit van de regio;
- de uitvoering van wettelijke en contractuele verplichtingen binnen de openbaarvervoerconcessie.

In het voortraject is onderzocht welke locaties geschikt kunnen zijn voor de realisatie van de zero emissie operatie van Arriva. In dat onderzoek is gebleken dat dit de enige locatie in de omgeving is die zowel aan de ruimte als stroomvraag van Arriva voldoet. Het niet kunnen realiseren van deze locatie vertraagt de modal shift van individueel autoverkeer naar collectief vervoer, wat leidt tot verdere reductie van milieubelasting en ruimtegebruik. Tevens zijn er in de omgeving alternatieven beschikbaar gelet op de benoemde ruimte- en stroomvraag. Ook is het niet mogelijk om de operatie op de bestaande locatie (Waalwijk) te verlengen. Om die reden is dit de enige locatie waar de remise ontwikkeld kan worden.

De situatie maakt tijdige besluitvorming en realisatie noodzakelijk, om die reden wordt de verzocht om de aanvraag van de BOPA procedure met prioriteit te behandelen.

1.3 Ligging plangebied

De planlocatie is gelegen aan de Dodenauweg te Kaatsheuvel. Het plangebied is circa 35.000 m^2. Voorheen had de locatie nog geen gebruiksfunctie, het is de afgelopen jaren een braakliggend perceel geweest. Ten noorden van het plangebied is een woonwijk gelegen, op het perceel ten noordoosten van het plangebied is de brandweer gevestigd. Op de percelen ten zuiden en oosten liggen parkeerterreinen van het attractiepark ‘de Efteling’. Ten westen is eveneens sprake van braakliggende percelen.

In figuur 1 is een luchtfoto van de locatie weergegeven, de planlocatie is daarin rood gearceerd.



Figuur 1 luchtfoto Dodenauweg. Via www.app.pdok.nl/viewer

1.4 Procedure

Voor de realisatie van de tijdelijke busremise wordt een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) aangevraagd. Omdat het initiatief niet past binnen de regels van het vigerende omgevingsplan, is een afwijking van het omgevingsplan noodzakelijk.

De aanvraag wordt behandeld volgens de reguliere voorbereidingsprocedure. Onder de Omgevingswet is dit de standaardprocedure voor omgevingsvergunningen. In dit geval is er geen aanleiding om de uitgebreide voorbereidingsprocedure toe te passen, omdat de wet daarvoor geen specifieke verplichting of aanleiding geeft. Daarom wordt de reguliere procedure gevolgd: die geldt voor aanvragen om een omgevingsvergunning, tenzij expliciet is vastgelegd dat de uitgebreide procedure van toepassing is. Dat is bij deze voorgenomen activiteit niet aan de orde.

De reguliere procedure kent een beslistermijn van acht weken, het bevoegd gezag kan deze termijn eenmalig met zes weken verlengen**.** Indien aanvullende gegevens nodig zijn, kan de beslistermijn worden opgeschort totdat de benodigde informatie is aangeleverd.

In het kader van de beoordeling van de aanvraag kan het bevoegd gezag advies vragen aan betrokken bestuursorganen**,** zoals de provincie, het waterschap of andere relevante instanties. Indien voor bepaalde activiteiten aanvullende toestemmingen of meldingen nodig zijn (bijvoorbeeld voor wateractiviteiten of flora- en fauna-activiteiten), worden deze procedures parallel aan of in samenhang met de aanvraag behandeld.

Leeswijzer

De opbouw van deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt: na de inleiding in dit hoofdstuk, wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van het project. Daarbij wordt tevens ingegaan op de landschappelijke inpassing. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de voorwaarden vanuit het beleid (provincie en gemeente). De omgevingsaspecten komen in hoofdstuk 4 aan de orde. In hoofdstuk 5 wordt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan toegelicht. Hoofdstuk 6 is het slothoofdstuk en bevat de eindconclusie

2 Het plan

2.1 Huidige situatie

Feitelijke situatie

De planlocatie bevindt zich in een gebied waar verschillende functies samenkomen, waaronder recreatie, verkeer en logistiek gerelateerde voorzieningen. Het plangebied is onbebouwd en al jaren braakliggend. De locatie bevindt zich in de nabijheid van het recreatieve landschap ten westen van de Efteling.

Omgevingsplan

Op grond van het tijdelijke deel van het omgevingsplan (bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030) heeft de locatie de bestemming 'Recreatie - Dagrecreatie'. Binnen deze bestemming zijn onder meer verkeers- en parkeervoorzieningen toegestaan, met bijbehorende functies zoals opslag en tijdelijke depots. Daarnaast gelden voor delen van het plangebied dubbelbestemmingen voor archeologie, voor die gronden is, afhankelijk van de potentiële archeologische waarde en de beoogde ontwikkeling, aanvullend onderzoek vereist voordat activiteiten uitgevoerd kunnen worden.

Bestemming 'Recreatie - Dagrecreatie'

De gronden binnen het plangebied hebben in het tijdelijke deel van het omgevingsplan (voormalig bestemmingsplan *Wereld van de Efteling 2030*) de bestemming 'Recreatie - Dagrecreatie'. Deze bestemming is gericht op het mogelijk maken van dag recreatieve voorzieningen en de daarbij behorende ondersteunende functies. Binnen deze bestemming zijn onder andere verkeers- en parkeervoorzieningen, horeca, groen, water en nutsvoorzieningen toegestaan. Ook voorzieningen zoals geluidwerende maatregelen en groenstructuren maken onderdeel uit van de bestemming. Daarbij wordt in de planregels nadrukkelijk aandacht besteed aan het behoud en de ontwikkeling van ecologische, landschappelijke en natuurwaarden.

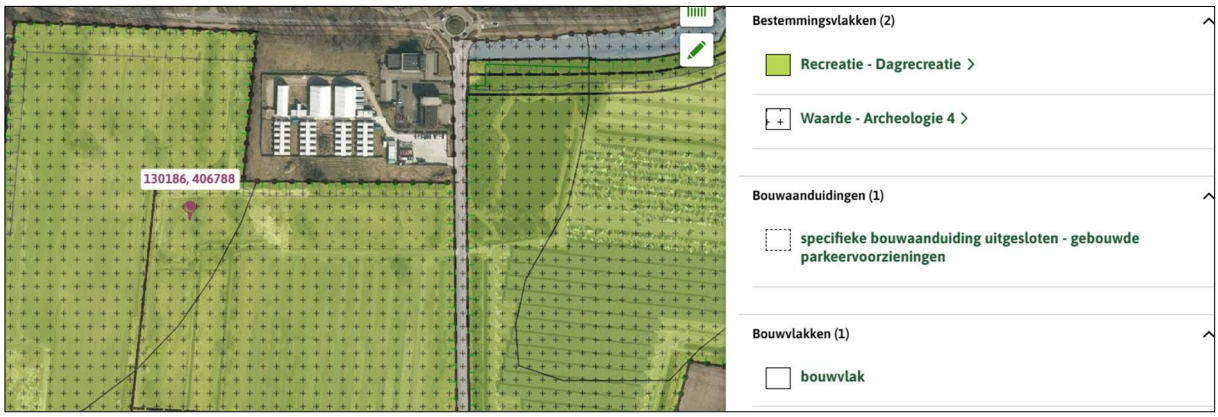
Voor het plangebied gelden daarnaast enkele specifieke aanduidingen. Zo is ter plaatse van de aanduiding *'specifieke bouwaanduiding uitgesloten – gebouwde parkeervoorzieningen'* het realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen niet toegestaan. Ook geldt de aanduiding *'specifieke vorm van recreatie – parkeren touringcars uitgesloten'*, wat betekent dat het parkeren van touringcars op deze locatie niet is toegestaan. Verder ligt een deel van het plangebied binnen de aanduiding *'milieuzone – regeling emissie'*, waar voorwaarden gelden met betrekking tot het gebruik van bepaalde emissiebronnen.

Binnen de bestemming gelden daarnaast bouwregels. Gebouwen mogen in principe alleen binnen het bouwvlak worden gerealiseerd. Voor de locatie geldt een maximaal bebouwingspercentage van 60%. De maximale bouwhoogte van gebouwen bedraagt 25 meter. Voor overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt eveneens een maximale hoogte van 25 meter. Voor erf- en terreinafscheidingen geldt een maximale hoogte van 2,5 meter, terwijl lichtmasten maximaal 8 meter hoog mogen zijn, tenzij via een afwijkingsprocedure een hogere mast wordt toegestaan.

Tot slot bevat het bestemmingsplan enkele voorwaardelijke verplichtingen. Zo is het gebruik van de gronden alleen toegestaan wanneer wordt voldaan aan vastgestelde geluidsgrenswaarden. Daarnaast geldt dat de ontwikkeling samenhangt met de realisatie van een zuidelijke ontsluiting en voldoende parkeervoorzieningen. Verder moet binnen delen van het plangebied een minimumpercentage van 15% groen of water worden gerealiseerd en in stand worden gehouden.

2.2 Relevante regels uit het omgevingsplan

Voor de realisatie van de busremise is het initiatief getoetst aan het tijdelijke deel van het omgevingsplan zoals bedoeld in artikel 4.6 van de invoeringswet Omgevingswet[1]. Dit hoofdstuk beschrijft de geldende bestemmingen op het perceel, de specifieke bouwregels en de randvoorwaarden waaraan voldaan moet worden alvorens tot ontwikkeling kan worden overgegaan.



Figuur 2 planlocatie Dodenauweg Kaatsheuvel. Via www.regelsopdekaart.nl

Op deze locaties zijn ook de regels ten aanzien de volgende aspecten van toepassing:

Archeologie

Binnen het plangebied gelden de dubbelbestemmingen Archeologie 3 en Archeologie 4, die beide gericht zijn op het beschermen van mogelijke archeologische waarden in de bodem. Bij bodemingrepen kan daarom een archeologische onderzoeksplicht en een omgevingsvergunning gelden. Volgens de planregels is archeologisch onderzoek verplicht wanneer voorgenomen werkzaamheden, zoals graven, egaliseren, het aanbrengen of verwijderen van verhardingen of funderingen, leiden tot bodemingrepen die zowel een bepaalde oppervlakte- als dieptedrempel overschrijden. Voor Archeologie 3 geldt deze verplichting bij bodemingrepen groter dan 5.000 m² en dieper dan 0,5 m onder maaiveld, terwijl dit voor Archeologie 4 geldt bij bodemingrepen groter dan 10.000 m² en dieper dan 0,5 m onder maaiveld. Aangezien binnen het plangebied grondwerkzaamheden plaatsvinden die deze drempelwaarden overschrijden, wordt een archeologisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten worden vastgelegd in een rapportage waarin wordt beoordeeld of en in welke mate archeologische waarden door de werkzaamheden kunnen worden verstoord. Indien blijkt dat (mogelijke) archeologische resten worden aangetast, kan de gemeente aanvullende voorwaarden stellen, zoals archeologische begeleiding tijdens de uitvoering of, indien noodzakelijk, het veiligstellen van waarden door middel van een opgraving.

Gebruiksregels

De realisatie van een busremise past in de basis binnen de juridische kaders van de bestemming ‘Recreatie - Dagrecreatie’. De planregels bieden namelijk ruimte voor verkeers- en parkeervoorzieningen, met daarbij behorende ondersteunende functies zoals opslag en tijdelijke depots.

De activiteiten van Arriva behoren niet tot die functie, ook is er geen sprake van een bouwvlak op het perceel. Daardoor is de beoogde functie niet volledig rechtstreeks toegestaan en is een BOPA nodig om het gebruik planologisch mogelijk te maken.

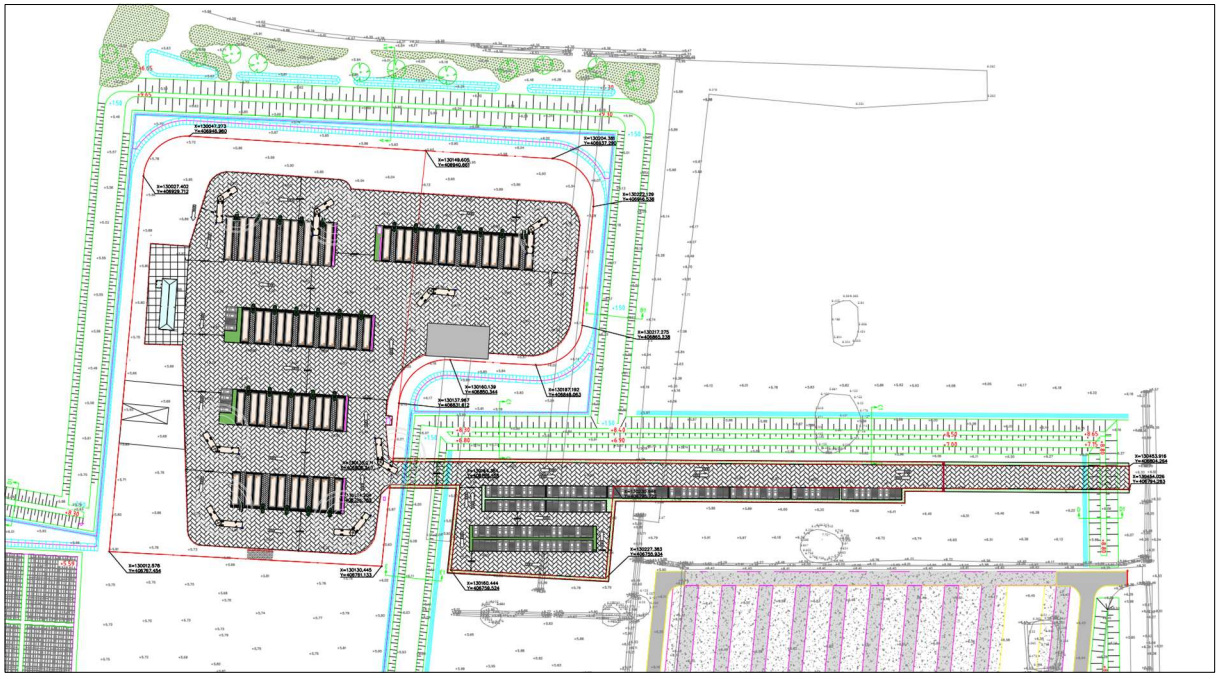
[1] https://wetten.overheid.nl/jci1.3:c:BWBR0043660&hoofdstuk=4&afdeling=4.2&paragraaf=4.2.1&artikel=4.6&z=2025-04-04&g=2025-04-04

Het is enkel aanvaardbaar om de omgevingsvergunning voor het afwijken van de regels in het omgevingsplan te verstrekken als er sprake is van een evenwichtige toebedeling van functies aan locaties.

2.3 Beoogde situatie

Het voornemen van Arriva is het realiseren van een busremise, bestemd voor elektrische bussen gedurende een periode van 5 jaar. Op de locatie worden de elektrische bussen opgeladen, gewassen en gestald. Hiervoor worden een wasstraat, laadpunten en parkeerplaatsen gerealiseerd. Voor het personeel zal een portacabin (een verplaatsbaar modulair bouwwerk van gestandaardiseerde afmetingen) en fietsenstalling geplaatst worden. de verharding die wordt aangelegd bestaat hoofdzakelijk uit klinkerverharding die aansluiten bij het tijdelijke karakater van de locatie.

Als de remise operationeel is zijn er in totaal 64 bussen aanwezig zijn op de locatie. De operatie wordt uitgevoerd in 3 shifts, waarbij er in totaal circa 150 medewerkers werkzaam zijn. De aan- en afvoer van het verkeer zal naar verwachting plaatsvinden via de Europalaan naar de Dodenauweg. Op het plein worden 64 elektrische laadpalen gerealiseerd, aangevuld met personenparkeerplaatsen, een portacabin en een wasstraat, de beoogde situatie is weergegeven in figuur 3. Het definitief ontwerp wordt toegevoegd als bijlage.



Figuur 3 Project impressie (VoorlopigOntwerp)

2.4 Juridische activiteiten

Hiernavolgend worden de relevante juridische activiteiten behorend tot dit project toegelicht.

2.4.1 Inleiding

Voor de realisatie van de tijdelijke busremise zijn verschillende juridische activiteiten relevant. Deze activiteiten volgen uit de Omgevingswet en het tijdelijke deel van het omgevingsplan. In deze paragraaf wordt beschreven welke activiteiten onderdeel zijn van het project en voor welke activiteiten een omgevingsvergunning of andere toestemming nodig kan zijn.

Naast een mogelijke afwijking van het omgevingsplan kunnen voor het project ook andere juridische activiteiten aan de orde zijn. Zoals bijvoorbeeld een technische bouwactiviteit voor het realiseren van voorzieningen op het terrein, een wateractiviteit in verband met de waterhuishouding en eventuele werkzaamheden nabij een watergang, en een flora- en fauna-activiteit indien uit natuuronderzoek blijkt dat beschermde soorten aanwezig zijn. Daarnaast geldt binnen delen van het plangebied een archeologische dubbelbestemming, waardoor bij bodemingrepen boven bepaalde drempelwaarden een archeologische onderzoeksplicht kan gelden.

In de volgende paragraaf wordt nader toegelicht welke juridische activiteiten voor dit project van toepassing zijn en hoe deze zich verhouden tot het omgevingsplan.

2.4.2 Welke juridische activiteiten zijn nodig voor het project?

Een project kan uit verschillende juridische activiteiten bestaan. De juridische activiteiten zijn onder te verdelen in drie categorieën:

I. Activiteiten die niet in strijd zijn met het omgevingsplan;

II. Activiteiten die in strijd zijn met het omgevingsplan, omgevingsplanactiviteiten waarvoor de aanvraag voor de bopa wordt ingediend;

III. Activiteiten die niet in het omgevingsplan worden geregeld en die geen omgevingsplanactiviteit zijn.

Voor de realisatie van de tijdelijke busremise zijn verschillende juridische activiteiten relevant:

1. Omgevingsplanactiviteit - gebruik van het terrein als busremise (categorie II)

   Het voorgenomen gebruik van het terrein voor een busremise voor het stallen, laden en wassen van elektrische bussen is niet expliciet toegestaan binnen het geldende omgevingsplan. Hierdoor is het gebruik van de locatie voor een busremise in strijd met het omgevingsplan. Om deze reden wordt een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) aangevraagd om het initiatief planologisch mogelijk te maken.

1. Technische bouwactiviteit (categorie III)

   Voor het plaatsen van de portacabins en de roll-over wasinstallatie geldt een verbodsbepaling om die activiteit uit te voeren zonder omgevingsvergunning. De realisatie van de terreinverharding en laadinfrastructuur is vergunningsvrij.

2. Flora- en fauna-activiteit (categorie III)

   Uit de uitgevoerde natuurtoets blijkt dat mogelijk aanvullend onderzoek nodig is naar beschermde soorten. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek kan sprake zijn van een flora- en fauna-activiteit waarvoor een vergunning of ontheffing nodig is op grond van de Omgevingswet. De resultaten van het natuuronderzoek en de eventuele gevolgen voor het project worden nader toegelicht in paragraaf 4.4.

3. Wateractiviteit (categorie III)

Bij de inrichting van het terrein kan sprake zijn van activiteiten die effect hebben op het watersysteem, bijvoorbeeld door de afvoer van hemelwater of werkzaamheden nabij een watergang. Omdat Arriva > 10.000 m^2 verharding aanbrengt op het terrein is er sprake van een verbodsbepaling op basis van artikel 2.2. van de waterschapsverordening. Om die reden wordt separaat aan de BOPA-procedure een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend bij het waterschap. De waterhuishoudkundige aspecten worden nader beschreven in paragraaf 4.6.

2.4.3 Omgevingsplanactiviteit in strijd met het omgevingsplan (BOPA)

De aanvraag voor de buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) heeft betrekking op het gebruik van het terrein als tijdelijke busremise voor het stallen, laden en wassen van elektrische bussen.

De gronden binnen het plangebied hebben op grond van het tijdelijke deel van het omgevingsplan de bestemming ‘Recreatie - Dagrecreatie’. In artikel 10.1 is vastgelegd dat deze gronden zijn bestemd voor dagrecreatieve voorzieningen en de daarbij behorende ondersteunende functies, zoals horeca, parkeren, groen, water en voorzieningen voor verkeer en verblijf.

Het voorgenomen gebruik van het terrein als busremise valt niet onder deze bestemmingsomschrijving en is daarmee niet rechtstreeks toegestaan binnen het omgevingsplan. Hierdoor is sprake van een omgevingsplanactiviteit die in strijd is met het omgevingsplan.

Om het initiatief planologisch mogelijk te maken wordt daarom een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) aangevraagd.

2.5 Milieueffectrapportage

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. De m.e.r. is wettelijk verankerd in hoofdstuk 16.4 van de Omgevingswet. Naast de Omgevingswet is het Omgevingsbesluit belangrijk om te kunnen bepalen of bij de voorbereiding van een plan of een besluit de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Het plan van Arriva wordt niet aangewezen als activiteit in bijlage V van het Omgevingsbesluit (Ob). Hoewel het openbaar vervoer als systeem voorziet in een stedelijke behoefte, geldt dat de busremise zelf uitsluitend een functioneel ondersteunende infrastructuurvoorziening is en geen voorziening die die behoefte rechtstreeks bedient of een zelfstandige stedelijke functie vervult. Daarom wordt het project niet gezien als een stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in categorie J11 van het Ob. Benadrukt wordt dat deze ontwikkeling een netto positieve impact heeft ten opzichte van het faciliteren van conventioneel openbaar vervoer.

Om die reden is er voor het project geen m.e.r. (beoordelings)plicht van toepassing.

2.6 Ruimtelijke inpassing

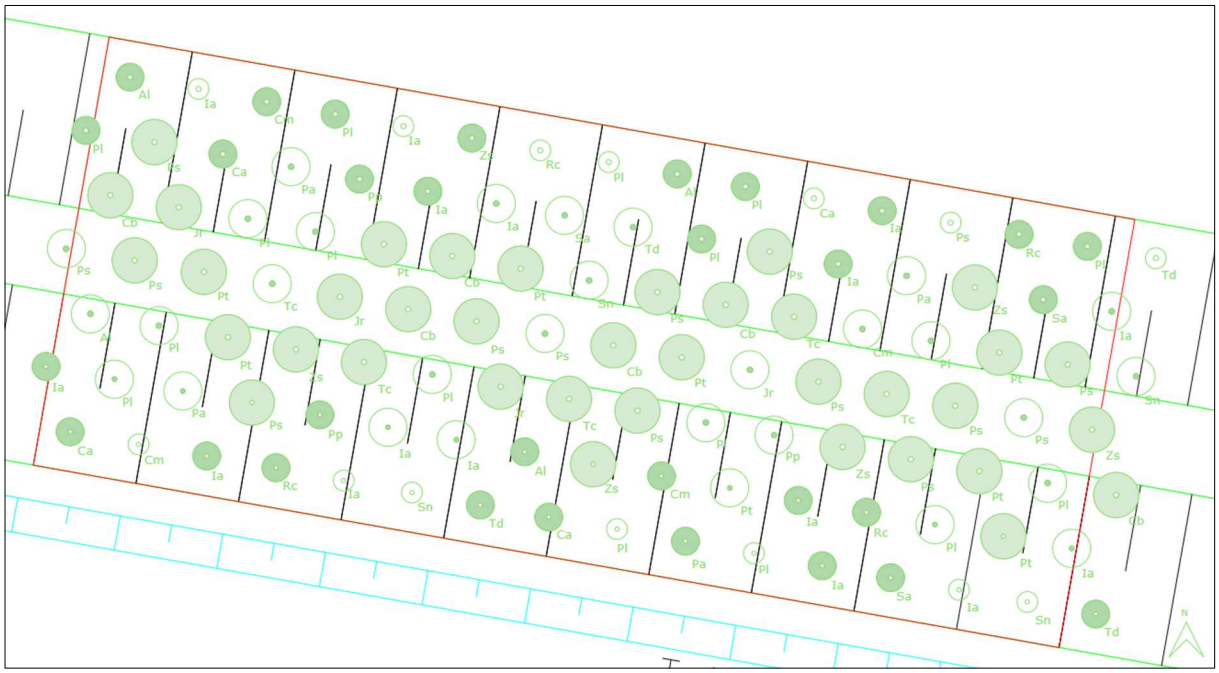
De planlocatie ligt in een gebied dat wordt gekenmerkt als een halfopen cultuurlandschap met een zogenoemd coulisselandschap, bestaande uit afwisselende open ruimten, houtwallen, groenstructuren en kleinschalige landschapselementen. Bij de inrichting van het terrein voor de tijdelijke busremise is daarom nadrukkelijk aandacht besteed aan een zorgvuldige landschappelijke inpassing. Het initiatief wordt aangemerkt als een categorie 2 ontwikkeling zoals bedoeld in het regionale afsprakenkader Hart van Brabant. De inrichting van het plan gebied wordt gekenmerkt door een klinker verharding waarop parkeerruimte is voor maximaal 64 bussen, parkeerruimte voor ondersteunend personeel en chauffeurs, een wasstraat, laadvoorzieningen en een portacabin die bestaat uit een enkele bouwlaag (kantoor/kantine)

Rondom het plangebied worden aardewallen (1,5 m boven t.o.v. maaiveld) geplaatst. Die aardewallen zullen beplant worden om aan te sluiten bij het bestaande landschap. Daarmee wordt het zicht vanuit de woonomgeving op de geparkeerde bussen, laadvoorzieningen en overige functionele onderdelen van de tijdelijke busremise zoveel mogelijk beperkt. Door de Efteling is een beplantingsvoorstel gevormd voor de grondwallen.

Tabel 1 beplanting grondwallen

Heester			
Code	**Soort**	**Stuks per 30 meter**	**Aanplant grootte in cm**
Al	Amelanchier lamarckii	4	100 - 125
Ca	Corylus avellana	4	80 - 100
Cm	Crataegus monogyna	4	80 - 100
Ia	Ilex aquifolium	18	80 - 100
Pa	Prunus avium	4	80 - 100
Pl	Prunus laurocerasus	17	80 - 100
Pp	Prunus spinosa	3	100 - 125
Rc	Rosa canina	4	100 - 125
Sa	Sorbus aucuparia	3	100 - 125
Sn	Sambucus nigra	4	80 - 100
Td	Tetradium daniellii	4	100 - 125

Boomvormers			
Code	**Soort**	**Stuks per 30 meter**	**Aanplant grootte in cm**
Cb	Carpinus betulus	6	150 - 175
Jr	Juglans regia	4	175 - 200
Pt	Pinus stobus	9	150 - 175
Ps	Pinus sylvestris	15	150 - 175
Tc	Tilia cordata	5	175 - 200
Zs	Zelkova serrata	6	175 - 200



Figuur 4 beplantingsvoorstel grondwallen

De aanleg van de beplante wallen (kruinhoogte 9.30 – 9.65 m+, peil van de busremise is circa 5.70 – 6.00 m+.) sluit aan bij de uitgangspunten van het coulisselandschap en bij het ‘Beeldkwaliteitsplan Wereld van de Efteling 2030’, waarin langs de Europalaan juist wordt uitgegaan van een parkachtige overgang met landschappelijke elementen en beplanting. De groene afscherming zorgt ervoor dat het terrein niet wordt ervaren als een open bedrijfsmatig of logistiek terrein van een openbaar vervoerder, maar zoveel mogelijk opgaat in het bestaande landschappelijke beeld. In figuur 5 is een weergave van de beplanting in werkelijkheid weergegeven. Er geldt een plantafstand van 2 meter. Het beplantingsplan bedraagt een lengte van 30 meter. Deze 30 meter wordt over alle landschappelijke wallen herhaald.



Figuur 5 weergave beplantingsvoorstel

Door de wallen en beplanting gericht aan te brengen aan de zijde van de woningen wordt de ruimtelijke uitstraling van het initiatief verzacht en blijft de invloed op het woon- en omgevingsbeeld beperkt. Gelet op het tijdelijke karakter van de busremise draagt deze maatregel bij aan een zorgvuldige en aanvaardbare ruimtelijke inpassing van het initiatief. De beplanting van de wallen vindt zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk in het eerstvolgende plantseizoen na realisatie van de busremise.

3 Beleidskader en toetsing daaraan

3.1. Europees en Rijksbeleid

De Europese Unie heeft als doel om de uitstoot van broeikasgassen in de EU-landen te verminderen en om andere landen te bewegen om hetzelfde te doen. In de plannen van de Europese commissie staat dat low-noise zero emissie gestimuleerd moet worden[2]. De bussen van Arriva zullen elektrisch rijden. Daarom past het plan van Arriva binnen het Europees- en Rijksbeleid.

3.2. Nationale omgevingsvisie

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt de nationale omgevingsvisie beschreven. In deze visie en bijbehorende monitor worden belangrijke aandachtspunten bij ontwikkeling van de openbare ruimte genoemd. De NOVI richt zich onder meer op een duurzame ontwikkeling van Nederland, een goede leefomgevingskwaliteit, sterke en gezonde steden en regio's en een toekomstbestendige inrichting van de fysieke leefomgeving. De voorgenomen ontwikkeling van een tijdelijke busremise in aansluiting op bebouwd gebied sluit daarbij aan.

Het initiatief voorziet in een functionele voorziening ten behoeve van elektrisch openbaar vervoer. Daarmee draagt de ontwikkeling bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit, de vermindering van geluidhinder ten opzichte van conventioneel busvervoer en de verdere uitvoering van de energietransitie. In dat opzicht past het initiatief binnen de doelstellingen van de NOVI, waarin duurzame mobiliteit en een kwalitatief goede leefomgeving centraal staan.

Overheden moeten nieuwe ontwikkelingen motiveren met oog voor (1) de onderliggende vraag in de regio, (2) de beschikbare ruimte en (3) een multimodale ontsluiting. De NOVI is kader stellend voor de ruimtelijke ordening[3] en helpt bij het maken van een zorgvuldige afweging van belangen bij ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Ook sluiten de plannen aan bij het bestuursakkoord zero emissie busvervoer[4]. Daarin staat dat alle nieuwe stadsbussen vanaf 2030 emissieloos moeten zijn en dus moeten rijden op elektriciteit of op hernieuwbare brandstoffen.

Het initiatief sluit aan de doelen uit de NOVI omdat het een duurzame ontwikkeling is die bijdraagt aan sterke en gezonde regio's, een busremise is een van de modaliteiten die breed geaccepteerd is. De beoogde plannen voldoen hiermee aan de NOVI en zijn daarom inpasbaar.

De locatie ligt binnen het NOVEX-gebied Stedelijk Brabant. NOVEX is de rijks aanpak om de uitvoering van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) te versnellen en de samenwerking tussen overheden in gebieden met grote ruimtelijke opgaven te organiseren. Voor Stedelijk Brabant betekent dit dat het Rijk, de provincie Noord-Brabant, de waterschappen en alle Brabantse gemeenten samenwerken aan opgaven zoals verstedelijking, bereikbaarheid en duurzame mobiliteit.

De tijdelijke busremise voor elektrische bussen sluit hierop aan, omdat deze bijdraagt aan een goed functionerende OV-keten en daarmee aan de bereikbaarheid van de intensieve recreatiezone en de regio, met een beperkte en omkeerbare ruimtelijke ingreep.

[2] https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/urban-transport/sustainable-urban-mobility-planning-and-monitoring_en
[3] https://www.rijksfinancien.nl/memorie-van-toelichting/2021/OWB/VII/onderdeel/631350
[4] https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/duurzaam-openbaar-vervoer

3.3. Provinciaal beleid

De beoogde planontwikkeling is getoetst aan de omgevingsverordening Noord Brabant[5]. Deze omgevingsverordening is, met het oog op de doelen van de wet en de Brabantse omgevingsvisie 'De Kwaliteit van Brabant', gericht op: een goede, veilige en gezonde leefomgeving, het in stand houden of verbeteren van een goede omgevingskwaliteit, een evenwichtig gebruik van de fysieke leefomgeving en het realiseren van maatschappelijke opgaven.

De ontwikkeling van de tijdelijke busremise kan worden aangemerkt als een nieuwe gebruiksactiviteit aansluitend op bebouwd gebied. Het initiatief past binnen de gewenste ontwikkelingsrichting van het gebied en bij de omliggende functies. De locatie ligt in de directe nabijheid van bestaande recreatieve, infrastructurele en verkeersgerelateerde functies rond de Wereld van de Efteling. De remise ondersteunt duurzaam openbaar vervoer van en naar Kaatsheuvel en de recreatieve zone en sluit daarmee functioneel aan bij de bestaande omgeving.

Daarnaast is het initiatief gericht op het aantoonbaar versterken van de omgevingskwaliteit. Die kwaliteitsverbetering bestaat uit de landschappelijke inpassing van het terrein met grondwallen en gebiedspassende beplanting, waarmee het zicht op de geparkeerde bussen, laadvoorzieningen en overige functionele onderdelen van de remise wordt beperkt. Hiermee wordt de overgang tussen de recreatieve zone en de openbare omgeving ruimtelijk verbeterd. Daarnaast wordt het plan hydrologisch neutraal ontwikkeld, waardoor geen verslechtering optreedt in de waterhuishoudkundige situatie en het initiatief past binnen het uitgangspunt van klimaatbestendig bouwen.

De versterking van de omgevingskwaliteit wordt geborgd in de planuitwerking en kan als voorwaarde aan de vergunning worden verbonden. Daarbij kan worden vastgelegd dat de landschappelijke inpassing conform het Beeldkwaliteitsplan Wereld van de Efteling 2030 wordt gerealiseerd en in stand gehouden, uiterlijk in het eerstvolgende plantseizoen na realisatie van de busremise.

De tijdelijke busremise moet worden beschouwd als een ontwikkeling in of aansluitend op bebouwd gebied, daarbij geldt dat de fysieke tegenprestatie in omgevingskwaliteit wordt bepaald door de landschappelijke inpassing en de kwaliteitsverbetering van de randen van het terrein. Gelet op de tijdelijke aard van het initiatief, de functionele noodzaak voor duurzaam openbaar vervoer en de voorziene groene inpassing is die tegenprestatie in dit geval passend en evenredig.

De omgevingsverordening zet in op verduurzaming van mobiliteit en het versterken van duurzame vervoersvormen. De ontwikkeling van een tijdelijke busremise voor elektrische bussen sluit hier direct op aan. Het initiatief faciliteert emissieloos openbaar vervoer en draagt bij aan de transitie naar een duurzamer mobiliteitssysteem. Daarmee is het plan eveneens in lijn met de gemeentelijke ambitie om te werken aan een duurzame en toekomstbestendige leefomgeving en zal daarbij een netto positieve impact hebben ten opzichte van de niet fossiele openbaar vervoer operatie.

3.4. Gemeentelijk beleid

De Omgevingsvisie 2040[6] van de gemeente Loon op Zand bevat ambities die aansluiten bij provinciaal, landelijk en Europees beleid.

Voor dit initiatief is met name van belang dat de gemeente inzet op het stimuleren van duurzaam vervoer, het verbeteren van de bereikbaarheid en het versterken van hoogwaardig openbaar vervoer, waaronder frequente lijnbussen.

De tijdelijke busremise voor elektrische bussen sluit hier op aan, omdat deze nodig is voor de betrouwbare exploitatie van emissieloos openbaar vervoer van en naar Kaatsheuvel en de recreatieve zone rond de Efteling. Daarmee draagt het initiatief bij aan zowel de duurzaamheidsdoelen als de bereikbaarheidsdoelen van de gemeente. De ontwikkeling moet zorgvuldig worden ingepast in de omgeving.

[5] Omgevingsverordening Noord-Brabant | Lokale wet- en regelgeving
[6] https://loonopzand2040.nl/Portals/46/omgevingsvisie-loonopzand2040-vastgesteldF1_low.pdf

Om die reden is bij de ontwikkeling aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing, deze moet plaatsvinden conform het Beeldkwaliteitsplan Wereld van de Efteling 2030. Die inpassing is beschreven in paragraaf 2.6.

Gelet op de tijdelijke aard van het initiatief, de bijdrage aan duurzaam vervoer en de functionele betekenis voor de bereikbaarheid van het gebied, past het initiatief binnen de Omgevingsvisie Loon op Zand 2040. De omgevingsvisie vormt daarom geen belemmering voor het verlenen van medewerking aan de aangevraagde buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

Beeldkwaliteitsplan Wereld van de Efteling 2030

De locatie aan de Dodenauweg ligt binnen het gebiedstype *halfopen cultuurlandschap* en tevens binnen de zone *intensieve recreatie*, zoals beschreven in het beeldkwaliteitsplan *Wereld van de Efteling*. Dit gebied wordt gekenmerkt door een kleinschalig en halfopen coulisselandschap met oude bouwlanden, weides, houtwallen en andere groene landschapselementen. Tegelijkertijd maakt de locatie deel uit van een recreatieve ontwikkelzone, waarin bereikbaarheid, landschappelijke kwaliteit en een zorgvuldige overgang tussen functies van groot belang zijn.

Het beoogde initiatief betreft weliswaar een facilitaire voorziening, maar sluit functioneel aan op de gemeentelijke ambitie om de bereikbaarheid van de Wereld van de Efteling en de regio Hart van Brabant te ondersteunen. De tijdelijke busremise faciliteert emissieloos openbaar vervoer en levert daarmee een directe bijdrage aan een duurzaam bereikbaar recreatief kerngebied.

Bij de inrichting van het terrein wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de landschappelijke en stedenbouwkundige uitgangspunten van het gebied. Met name aan de zijde van de woningen, ten noorden van het plangebied aan de overzijde van de Europalaan, worden aarden wallen gerealiseerd. Deze wallen worden beplant met gebiedspassende beplanting, zodat een groene afscherming ontstaat. Hierdoor wordt het zicht op de geparkeerde bussen, laadvoorzieningen en overige functionele onderdelen van de remise zoveel mogelijk beperkt.

Met deze maatregel wordt voorkomen dat het coulissenlandschap aan de zijde van de woningen wordt verdrongen door het open en bedrijfsmatige beeld van een vervoers- of transportfunctie. De beplante wallen sluiten juist aan bij de landschappelijke structuur van houtwallen en groene erfafscheidingen die kenmerkend is voor het gebied. Daarmee blijft het kleinschalige en halfopen karakter van het landschap zoveel mogelijk behouden gedurende de tijdelijke gebruiksduur van circa vijf jaar. Doordat wordt gewerkt met klinkerverharding en modulaire bouwwerken, is het bovendien redelijkerwijs mogelijk om de locatie na afloop van het tijdelijke gebruik terug te brengen in de oorspronkelijke staat.

Gelet op de functionele bijdrage aan duurzame bereikbaarheid, de tijdelijke aard van het initiatief en de voorziene landschappelijke inpassing met beplante aarden wallen, kan worden geconcludeerd dat het plan aansluit bij de gemeentelijke beleidsdoelen en niet strijdig is met de uitgangspunten uit de welstandsnota en het beeldkwaliteitsplan

Waarom deze planlocatie

De locatie aan de Dodenauweg is gekozen omdat deze logisch aansluit op het functioneren van de ‘Wereld van de Efteling’ en de bereikbaarheid van Kaatsheuvel en de regio. Het terrein ligt direct naast bestaande functies die al sterk met verkeer en logistiek samenhangen, zoals het parkeerterrein van de Efteling en de brandweerkazerne in de directe omgeving. Bovendien is de remise goed te ontsluiten via de Europalaan en de Dodenauweg, waardoor bus- en personeelsverkeer zoveel mogelijk via de hoofdstructuur kan rijden en niet door woonstraten hoeft te worden afgewikkeld. Daarnaast biedt deze plek voldoende ruimte om de remise overzichtelijk en veilig in te richten (het plangebied is circa 35.000 m², het te verharden terrein betreft 24.800 m^2) en om de inpassing zorgvuldig te regelen binnen de overgang tussen het halfopen cultuurlandschap en de intensieve recreatiezone. De ruimtevraag van Arriva voor deze locatie komt mede voort uit het feit dat het niet is toegestaan dat de bussen op de planlocatie niet achteruit te manoeuvreren, op die manier wordt geluidshinder voorkomen.

De dichtstbijzijnde woningbouw ligt aan de noordzijde aan de overzijde van de Europalaan; door de situering en de tijdelijke aard van het plan (circa 5 jaar) kan de impact op de omgeving beperkt blijven en kan na afloop relatief eenvoudig worden teruggekeerd naar de oorspronkelijke situatie. Omdat sprake is van een tijdelijke locatie met een gebruiksduur van circa vijf jaar, is in de voorliggende onderbouwing niet afzonderlijk getoetst aan de concept Energiesysteemvisie 2026 van de gemeente Loon op Zand. De daarin opgenomen uitgangspunten zullen worden betrokken bij de ontwikkeling van de locatie die Arriva zal exploiteren na de exploitatie van de remise aan de Dodenauweg.

3.5. Waterschap beleid

Onder de Omgevingswet stelt Waterschap Brabantse Delta regels ter bescherming van het watersysteem en ter voorkoming van wateroverlast. Voor de voorgenomen tijdelijke busremise aan de Dodenauweg te Kaatsheuvel is de Waterschapsverordening Waterschap Brabantse Delta 2024 van toepassing. Deze verordening bevat regels voor activiteiten die invloed kunnen hebben op het watersysteem, zoals het aanbrengen van verharding, werkzaamheden in of nabij oppervlaktewater en het lozen en afvoeren van hemelwater. Daarnaast geldt een specifieke zorgplicht voor initiatiefnemers om nadelige gevolgen voor de waterkwantiteit en waterkwaliteit te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken.

Binnen het waterschapsbeleid geldt voor hemelwater de voorkeursvolgorde: vasthouden en infiltreren waar mogelijk, vervolgens bergen en pas in laatste instantie gedoseerd afvoeren. De gemeentelijke hemelwaterverordening van de gemeente Loon op Zand sluit hierbij aan. Voor nieuwe verharding geldt dat hemelwater in beginsel op eigen terrein of binnen een passende voorziening moet worden verwerkt. Daarbij wordt uitgegaan van een bergingsnorm van 60 liter per m² verhard oppervlak en een verwerking van het hemelwater binnen 48 uur.

Bij ontwikkelingen die leiden tot een toename van verhard oppervlak of een wijziging van de waterhuishouding moet worden aangetoond dat wordt voldaan aan deze uitgangspunten. Daarnaast kan, afhankelijk van de wijze van lozing of werkzaamheden nabij oppervlaktewater, sprake zijn van een meldings- of vergunningplicht voor een wateractiviteit op grond van de waterschapsverordening.

De waterhuishoudkundige inrichting van de tijdelijke busremise wordt afgestemd op deze uitgangspunten van het waterschap en de gemeente. De concrete uitwerking van de waterstromen en de wijze van afvoer wordt beschreven in paragraaf 4.6.

4 Milieu- en planologische aspecten

Voor de beoordeling van de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) gelden beoordelingsregels.

Ter beoordeling van deze aanvraag wordt per relevant aspect een toelichting gegeven. Daarbij worden de instructieregels gevolgd zoals bedoeld in hoofdstuk 5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

4.1 Externe veiligheid

Sommige activiteiten brengen risico's op zware ongevallen met mogelijk grote gevolgen voor de omgeving met zich mee. Externe veiligheid richt zich op het beheersen van deze risico's. Op de busremise van Arriva zal gedurende de dag minder dan 50 man aanwezig zijn. Het aantal aanwezige personen is voor korte duur verhoogd wanneer de nieuwe dienst van chauffeurs begint. De locatie van Arriva kan ingedeeld worden als ‘Overige gebruiksfunctie’ voor het stallen van voertuigen/openbaar vervoer waar weinig mensen aanwezig zijn. Op basis van deze gebruiksfunctie wordt de remise beschouwd als een beperkt kwetsbaar gebouw (BKL Bijlage VI paragraaf A onder c).

Op grond van artikel 5.15 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) moet een gemeente bij het realiseren van beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare- en kwetsbare locaties binnen een brand-, explosie- en/of gifwolkaandachtsgebied rekening houden met het groepsrisico. De risicokaart van de locatie is weergegeven in onderstaand figuur.



Figuur 6: mogelijk risicogebied beoogde locatie

Uit de kaart blijkt, dat er in de nabijheid van het projectgebied geen sprake is van mogelijke risicobronnen. Ook voert Arriva op de locatie geen activiteiten uit die aangewezen worden als risicobronnen voor de omgeving. Het aspect externe veiligheid vormt hiermee geen belemmering voor de beoogde plannen.

4.2 Geluid

In afdeling 3.5 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is het wettelijke kader ter voorkoming van geluidshinder beschreven dat in acht genomen moet worden bij ruimtelijke planvorming. Het doel van de regelgeving is de bescherming van geluidsgevoelige gebouwen, zoals woningen, onderwijsgebouwen en zorginstellingen, én geluidsgevoelige terreinen tegen het geluid van geluidbronnen. Hierin worden drie typen geluidsbronnen onderscheiden:

- wegverkeer;
- spoorwegen;
- industrieterrein.

De locatie van Arriva is niet gelegen op een gezoneerd industrieterrein. Direct ten oosten van het project bevindt zich een kantoorfunctie (stichting Leerrijk) op het adres Dodenauweg 2 en de brandweer op Dodenauweg 4. Direct ten westen bevindt zich een Jongerencentrum (Dreefseweg 80). De dichtstbijzijnde geluidgevoelige bestemmingen zijn de woningen gelegen aan de weg Koningsdiep (op ca. 60 meter ten noorden van het perceel) en de woning Dreefseweg 72 (op ca. 130 meter ten westen van het perceel).

Ter hoogte van Dodenauweg 6 is een omgevingsvergunning verstrekt voor tijdelijke flexwoningen. Tussen gemeente Loon op Zand en de Efteling is een convenant opgesteld, in het convenant is vastgelegd dat een eventuele overschrijding van geluidsnormen ter plaatse van de flexwoningen, voor zover deze samenhangt met activiteiten op de omliggende terreinen van de Efteling en in het bijzonder met het gebruik van dit terrein, geen opschortende voorwaarde kan vormen ten aan zien van de uitvoering van activiteiten op de gronden van de Efteling.

Daarnaast geldt dat deze tijdelijke flexwoningen geen onderdeel vormen van de kadastrale gegevens en evenmin zijn opgenomen in het omgevingsplan dat als beoordelingskader is gehanteerd. Desondanks zijn de flexwoningen betrokken in het akoestisch onderzoek.

De conclusies van het akoestisch onderzoek zijn als volgt:

$L_{Ar,LT}$

Het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau (zie paragraaf 5.1) als gevolg van de activiteiten is dusdanig dat overal voldaan wordt aan de gestelde waarden vanuit het omgevingsplan

$L_{A,}max$

Het maximaal geluiddrukniveau (zie paragraaf 5.2) als gevolg van de activiteiten is dusdanig dat overal voldaan wordt aan de gestelde waarden vanuit het omgevingsplan.

Indirecte hinder

De indirecte hinder vanwege wegverkeer van en naar de inrichting bedraagt maximaal 45 dB(A) in de nachtperiode ter plaatse de woningen gelegen aan de weg Koningsdiep. In de dag- en avondperiode wordt de voorkeursgrenswaarde overal gerespecteerd. De algehele hinder vanwege de indirecte hinder zal te verwaarlozen zijn (zie paragraaf 5.3).

Overwegingen

Het bevoegd gezag wordt op basis van de bevindingen van onderhavig rapport in overweging gegeven de situatie te vergunnen. De algehele daadwerkelijke hinder als gevolg van de activiteiten zal nihil zijn.

Op basis van het akoestische onderzoek wordt geen hinder als gevolg van de beoogde planontwikkeling verwacht.

4.3 Verkeer en infra

De verwachte verkeersgeneratie van de tijdelijke busremise is in onderstaande tabel weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen busverkeer en personenautoverkeer van personeel. Uit de tabel blijkt dat de verkeersbewegingen vooral plaatsvinden in de ochtend en avond, passend bij de aankomst- en vertrekmomenten van de bussen en de wisseling van chauffeurs. In de planvorming is rekening gehouden met voldoende parkeergelegenheid voor chauffeurs en overig personeel dat met de auto van en naar de locatie reist.

Tabel 2 vervoersprofiel

Weekdagen	<10.00	10.00-15.00	15.00-19.00	19.00-00.00	00.00>
Bus	69	13	29	25	22
Auto	83	22	51	52	38
Totaal	152	35	79	77	60

Zaterdag	<10.00	10.00-15.00	15.00-19.00	19.00-00.00	00.00>
Bus	25	18	7	6	20
Auto	30	22	11	11	22
Totaal	55	40	18	17	42

Zondag	<10.00	10.00-15.00	15.00-19.00	19.00-00.00	00.00>
Bus	19	11	4	6	16
Auto	22	12	6	12	24
Totaal	41	23	10	18	40

De busremise wordt ontsloten via de Dodenauweg, de dienstverlening zal daarna hoofdzakelijk afwentelen richting de Europalaan.

4.4 Natuur/ ecologie

Om vast te stellen of er op de planlocatie sprake is van een flora en fauna activiteit, heeft de provincie Noord-Brabant een natuurwaardenonderzoek uit laten voeren op de planlocatie (Natuurtoets OMGV busremise Kaatsheuvel, 19 augustus 2025). Uit dit onderzoek blijkt dat er aanvullend onderzoek nodig is voor de volgende beschermingssoorten:

- Vogels met een jaarrond beschermd nest.
- Zoogdieren (das)
- Zoogdieren (Steenmarter)
- Zoogdieren (Kleine marterachtigen)
- Amfibieën (Rugstreeppad)
- Nachtvlinder (Teunisbloempijlstaart).

Om verstorende of significant verslechterende effecten voor de betreffende soorten te voorkomen of minimaliseren worden compenserende maatregelen en een ecologisch werkprotocol toegepast. Voor de benodigde werkzaamheden wordt om die reden een omgevingsvergunning voor een flora en fauna activiteit aangevraagd.

4.5 Stikstof

Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura 2000-gebied ten opzichte van de planlocatie zijn de Loonse en Drunense Duinen en de Leemkuilen, op ongeveer 1,7 kilometer van de planlocatie. Om vast te stellen of op voorhand significant verstorende of verslechterende effecten optreden als gevolg van de bouwactiviteit en de operationele activiteiten van Arriva is een voortoets stikstof uitgevoerd. Op basis van die voortoets is vastgesteld dat er geen sprake is van een activiteit waarvoor een passende beoordeling (artikel 6 Habitatrichtlijn) of een omgevingsvergunning op grond van artikel 5.1 Ow voor een Natura 2000 activiteit nodig is.

4.6 Water

Op de tijdelijke busremise ontstaan drie waterstromen:

1. Sanitair afvalwater (portocabin);

Op de remise vindt sanitair waterverbruik plaats door toiletgebruik en overig watergebruik van zowel de medewerkers op de locatie als de chauffeurs gedurende de verschillende diensten. Het is niet mogelijk om het exacte waterverbruik vooraf nauwkeurig te bepalen. Op kantoor zijn circa 10–30 medewerkers aanwezig en de busdiensten worden uitgevoerd in drie shifts met in maximaal 64 bussen.

Voor de bepaling van het sanitaire waterverbruik is daarom uitgegaan van een conservatieve inschatting, waarbij wordt gerekend met 225 medewerkers die gemiddeld 30 liter water per persoon per dag gebruiken op de remise. Op basis van deze aannames bedraagt het totale sanitaire waterverbruik afgerond 2.500 m^3 per jaar. Dit afvalwater wordt rechtstreeks geloosd op het vuilwaterriool.

2. Afvalwater van de wasplaats;

De remise wordt ontwikkeld voor maximaal 64 bussen. Deze bussen worden maximaal drie keer per week na dienst gewassen (in de avond- en nachtperiode). In totaal gaat het daarmee om maximaal 192 wasbeurten per week, wat neerkomt op gemiddeld circa 28 bussen per dag. Het wasprogramma per bus duurt gemiddeld 3 tot 5 minuten. Dit betekent dat er dagelijks gemiddeld ongeveer 2,5 uur (140 minuten) wordt gewassen. Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat de installatie 80 liter water per minuut verbruikt. Dit betekent dat op jaarbasis 3.994 m^3 water verbruikt wordt voor het wassen van voertuigen. Dit afvalwater wordt geleid over een OBAS installatie die voldoet aan NEN-EN 858-1 en NEN-EN 858-2 en vervolgens aangesloten op het vuilwaterriool.

3. Hemelwater van daken en terreinverharding.

Omdat er sprake is van het verharden van < 10.000 m^2 is er sprake van een verbodsbepaling zoals bedoeld in artikel 2.2 van de hemelwaterverordening van Brabantse Delta. Om die reden wordt separaat aan de BOPA-aanvraag, de aanvraag van een omgevingsvergunning ingediend bij het waterschap. Het te verharden terrein betreft 24.800 m^2. Jaarlijks valt in Nederland gemiddeld 700-900 mm/ m^2. Voor de berekening is rekening gehouden met 800 mm/ m^2. Dat betekent dat op jaarbasis 19.840 m^3 hemelwater valt dat op het eigen terrein geborgd en verwerkt moet worden. Het ontwerp van de opvang, berging en infiltratie in de bodem is uitgewerkt in een waterhuishoudkundig plan. De berging van het hemelwater vindt plaats in een sloot die aansluit op een Water Afvoer Drainage en Infiltratie (WADI) systeem. Voor de inhoudelijke vormgeving van het waterhuishouding op het plangebied wordt verwezen naar het waterhuishoudkundig plan.

Door de scheiding van afvalwaterstromen, het toepassen van een OBAS voor het afvalwater van de wasplaats en de verwerking van hemelwater via het klaterwatersysteem wordt invulling gegeven aan de eisen voor een zorgvuldig en doelmatig watersysteem. Daarmee kan worden geconcludeerd dat het aspect water geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het initiatief.

4.7 Archeologie

Conform het bestemmingsplan Wereld van de Efteling 2030 (11-02-2021) geldt op de locatie de bestemming Archeologie – 3 & 4. Dit betekent dat er voor grondwerkzaamheden met een oppervlakte groter dan 5.000 m^2 én met een diepte van 0,5 m onder maaiveld, een archeologisch rapport verzorgd moet worden.

De conclusie uit het archeologisch onderzoek is als volgt:

Hoe is de bodemopbouw en zijn (begraven) bodems met potentiële archeologische niveaus (cultuurlagen) aanwezig? En zo ja, op welke diepte?

De bodemopbouw in het plangebied bestaat uit een bouwvoor van 30 tot 60 cm dik die abrupt over gaat de onderliggende fluvioperiglaciale afzettingen (lemig zand en zandig leem). In twee boringen is dekzand aanwezig vlak onder de bouwvoor. Er zijn geen begraven bodems met potentiële archeologische niveaus aanwezig.

In hoeverre worden archeologische resten bedreigd en is vervolgonderzoek nodig en zo ja, in welke vorm?

Vanwege het ontbreken van dekzandkopjes en intacte podzolbodems wordt de archeologische verwachting voor het hele plangebied naar laag bijgesteld. BAAC adviseert om het plangebied vrij te geven voor de geplande ingrepen.

4.8 Bodem

Er vinden een aantal bodembedreigende activiteiten plaats op de locatie. Deze zijn gekoppeld aan het opslaan van wasmiddelen voor de wasinstallatie en de wasplaats. Omdat deze activiteiten plaatvinden worden combinaties en voorzieningen vanuit het BBT-document ‘Bodembescherming, combinaties van maatregelen en voorzieningen’ (BB-CVM) toegepast. Voor zover gevaarlijke stoffen aanwezig zijn, worden deze opgeslagen boven een aaneengesloten bodemvoorziening met aandacht voor geschikte verpakking. De wasplaats wordt gerealiseerd conform artikel 4.554 lid 1 Bal[7] de volgende voorzieningen worden toegepast:

- Een vloeistofdichte betonnen vloer ter plaatse van de wasplaats.
- Olieafscheider met geïntegreerde slibvangput toegepast. Deze wordt aangelegd volgens NEN 7089 en 858-1 klasse II met olielaagwaarschuwingssysteem. De OBAS van de wasplaats heeft een capaciteit van 20 l/seconde.

Door de CVM’s toe te passen wordt een beschermingsniveau bereikt waarbij de verontreiniging van de bodem met bodem verontreinigende stoffen wordt zoveel mogelijk voorkomen en waarbij herstel van de bodem redelijkerwijs mogelijk blijft.

Het aspect bodem vormt daarom geen belemmering voor de voorgenomen planontwikkeling.

4.9 Luchtkwaliteit

De gemeente laat in een omgevingsplan activiteiten toe die leiden tot gebruik van wegen, vaarwegen of spoorwegen (verkeer aantrekkende werking). Om na te gaan of deze activiteiten zorgen voor een verhoging van de concentraties, kunnen gemeenten de concentraties toetsen aan de omgevingswaarden die volgen uit artikel 5.51 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

Daarbij geldt dat toetsen aan de omgevingswaarden voor luchtkwaliteit niet nodig is als een project of activiteit weinig bijdraagt aan luchtverontreiniging. In juridische termen heet dat: niet in betekenende mate (NIBM).

[7] https://wetten.overheid.nl/jci1.3:c:BWBR0041330&hoofdstuk=4&paragraaf=4.44&artikel=4.554&z=2026-01-01&g=2026-01-01

Bij de bepaling voor de noodzaak van toetsing wordt onderscheid gemaakt tussen ‘kleine’ en ‘grote’ projecten. Kleine projecten dragen ‘niet in betekenende mate’ (NIBM) bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Wat het begrip ‘in betekenende mate’ precies inhoudt, staat in artikel 5.54 van het Bkl.

Op hoofdlijnen komt het erop neer dat ‘grote’ projecten die jaarlijks meer dan 3% bijdragen aan de jaargemiddelde norm voor fijnstof (PM_{10}) en stikstofoxiden (NOx) (1,2 µg/m³) een ’betekenend’ negatief effect hebben op de luchtkwaliteit. ’Kleine’ projecten die minder dan 3% bijdragen, kunnen doorgaan zonder toetsing.

Voor de activiteiten van Arriva is gebruik gemaakt van de NIBM tool zoals beschikbaar op de site van het informatiepunt van de leefomgeving (IPLO)[8].

Op de tijdelijke busremise wordt enkel elektrische bussen toegepast. Elektrische bussen veroorzaken geen emissies van stikstofoxiden (NOx) en fijnstof (PM_{10}), daarom is busverkeer niet meegenomen in de berekening. In de NIBM-toets zijn alleen de voertuigbewegingen van personenauto’s van en naar de locatie meegenomen. Arriva heeft aangegeven dat dagelijks 200 personen met de auto naar de busremise komen. Dat betekent dat er per dag 200 voertuigbewegingen het terrein op en 200 bewegingen het terrein af plaatsvinden. In de NIBM-tool zijn 400 vervoersbewegingen ingevoerd.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2024

	Jaar van planrealisatie	2026
Extra verkeer als gevolg van het plan		
	Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	400
	Aandeel vrachtverkeer	0,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in µg/m³	**0,13**
	PM_{10} in µg/m³	**0,03**
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig		

Het aantal verkeersbewegingen is gebaseerd op het vervoersprofiel uit paragraaf 4.3. Daarbij is het totale aantal voertuigbewegingen (personenauto’s) per week omgerekend naar een weekdaggemiddelde. Uit de berekening blijkt dat de activiteiten van Arriva niet in betekenende mate zijn. om die reden wordt geacht dat de activiteiten van Arriva aanvaardbaar zijn op vanaf de planlocatie.

4.10 Kabels en leidingen

Er liggen in de nabijheid van het plangebied geen (gas)leidingen of hoogspanningsleidingen. Een toets kan dan ook achterwege blijven.

[8] https://iplo.nl/thema/lucht/betekenende-mate-bijdragen/nibm-tool/

5 Haalbaarheid van het plan

5.1 Economische haalbaarheid/ uitvoerbaarheid

De kosten voor de functiewijziging van het projectgebied worden door de initiatiefnemer gedragen. Deze beschikt over voldoende financiële middelen om de ontwikkeling te kunnen realiseren. Het plan wordt hiermee economisch uitvoerbaar geacht.

5.2 Maatschappelijke haalbaarheid/ uitvoerbaarheid

De functie busremise is in strijd met de huidige bestemming van het plangebied. Om de busremise te realiseren, wordt er gebruik gemaakt van de mogelijkheid om af te wijken middels een ruimtelijke onderbouwing en een omgevingsvergunning. Uit de toetsing van de verschillende milieuaspecten is gebleken dat er geen sprake is van een onevenredige aantasting van de fysieke leefomgeving. Het plan wordt hiermee maatschappelijk haalbaar en uitvoerbaar geacht

5.3 Participatie

Om invulling te geven aan het aspect participatie heeft Arriva de dialoog gevoerd met verschillende belanghebbenden uit de directe omgeving. In dat kader is een participatieavond georganiseerd, waarna aanvullende vragen per e-mail zijn ontvangen en door Arriva zijn beantwoord. Naar aanleiding van deze beantwoording zijn geen vervolgvragen meer binnengekomen. Voor aanvullende informatie wordt verwezen naar het participatieverslag in de bijlage. Omdat er geen aanvullende vragen meer zijn ontvangen wordt geconcludeerd dat de omgeving voldoende in de gelegenheid is gesteld om aandachtspunten, vragen en wensen kenbaar te maken en dat hiermee naar verwachting in voldoende mate aan de participatie-eisen is voldaan.

6 Conclusie

In deze ruimtelijke onderbouwing zijn de beoogde plannen van Arriva beoordeeld op basis van de beschikbare gegevens. De beoogde plannen zijn in strijd met de gebruiksregels in het omgevingsplan. Om de realisatie van de activiteiten mogelijk te maken wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid om middels een omgevingsvergunning af te wijken van het omgevingsplan. De gevraagde vergunning kan worden verleend, indien is aangetoond dat de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

Uit de voorliggende ruimtelijke onderbouwing en de uitgevoerde verdiepende onderzoeken, is aangetoond dat er bij deze ontwikkeling sprake is van een ontwikkeling waarbij sprake is van een evenwichtige toebedeling van functies aan locaties.

Bijlagen

- Situatietekening PM
- Akoestisch onderzoek
- Aerius notitie
- Voortoets stikstof
- Aerius projectberekening
- Waterhuishoudkundig plan PM
- Archeologie
- Bodemonderzoek
- Participatie