

Woningbouw en parkeergarage (eerste fase) P1 CHV-terrein

Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	6
1.1	Achtergrond en doel van het plan	6
1.2	Ligging en begrenzing van het projectgebied	6
1.3	Vigerend bestemmingsplan	8
1.4	Relatie met andere plannen	10
1.5	Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2	Beschrijving bestaande situatie	11
2.1	Ontstaansgeschiedenis	11
2.2	Huidige situatie projectgebied	12
Hoofdstuk 3	Beschrijving planontwikkeling	14
3.1	Beschrijving planontwikkeling	14
3.2	Juridische procedure	21
Hoofdstuk 4	Beleidskader	22
4.1	Rijksbeleid	22
4.2	Provinciaal beleid	29
4.3	Gemeentelijk beleid	32
Hoofdstuk 5	Cultuurhistorie en archeologie	40
5.1	Cultuurhistorie	40
5.2	Archeologie	42
Hoofdstuk 6	Groenstructuur en natuur	46
6.1	Ecologie	46
Hoofdstuk 7	Water	50
7.1	Beleid en normstelling	50
7.2	Huidige situatie	52
7.3	Toekomstige situatie	53
7.4	Wijze van overleg met waterschap	55
Hoofdstuk 8	Milieuhygiënische verantwoording	56
8.1	Inleiding	56
8.2	M.e.r.-beoordeling	56

8.3	Bodem	57
8.4	Geluid	58
8.5	Luchtkwaliteit	60
8.6	Externe veiligheid	63
8.7	Duurzaam en slim bouwen	67
8.8	Kabels en leidingen	68
8.9	Geur	69
8.10	Gezondheid	70
Hoofdstuk 9	Bedrijven en voorzieningen	73
9.1	Bedrijven en milieuzonering	73
Hoofdstuk 10	Verkeer	78
10.1	Toetsingskader	78
10.2	Ontsluiting	78
10.3	Parkeren	79
10.4	Verkeersgeneratie en afwikkeling	82
10.5	Conclusie	83
Hoofdstuk 11	Economische uitvoerbaarheid	84
11.1	Economische uitvoerbaarheid	84
Hoofdstuk 12	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	85
12.1	Omgevingsdialoog	85
12.2	Ontwerpbesluit	86
Bijlagen		88
Bijlage 1	Stedenbouwkundig concept 24-02-2023	90
Bijlage 2	Quickscan flora en fauna	92
Bijlage 3	Notitie bodemonderzoek en -sanering	94
Bijlage 4	Plan van aanpak bodemsanering	96
Bijlage 5	Bodemadvies ODZOB	98
Bijlage 6	Actualiserend nader onderzoek bodem	100
Bijlage 7	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï	102
Bijlage 8	Akoestisch onderzoek industrielawaai	104
Bijlage 9	Akoestisch onderzoek cumulatie	106

Bijlage 10	QRA	108
Bijlage 11	Quickscan bedrijven en milieuzonering	110
Bijlage 12	Memo parkeren en verkeer	112
Bijlage 13	Stikstofdepositieonderzoek	114
Bijlage 14	AERIUS aanlegfase	116
Bijlage 15	AERIUS gebruiksfase	118

Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Achtergrond en doel van het plan

Initiatiefnemer is voornemens om ter plaatse van het huidige P1 parkeerterrein op het CHV-terrein woningbouw en een parkeergarage te realiseren.

De Noordkade is de afgelopen 12 jaar getransformeerd van een voormalig industrieel complex tot een unieke locatie die breed gedragen wordt en waar inmiddels educatie, kunst, cultuur, commercie, vrijetijdsbesteding en bedrijvigheid hun natuurlijke biotoop hebben gevonden.

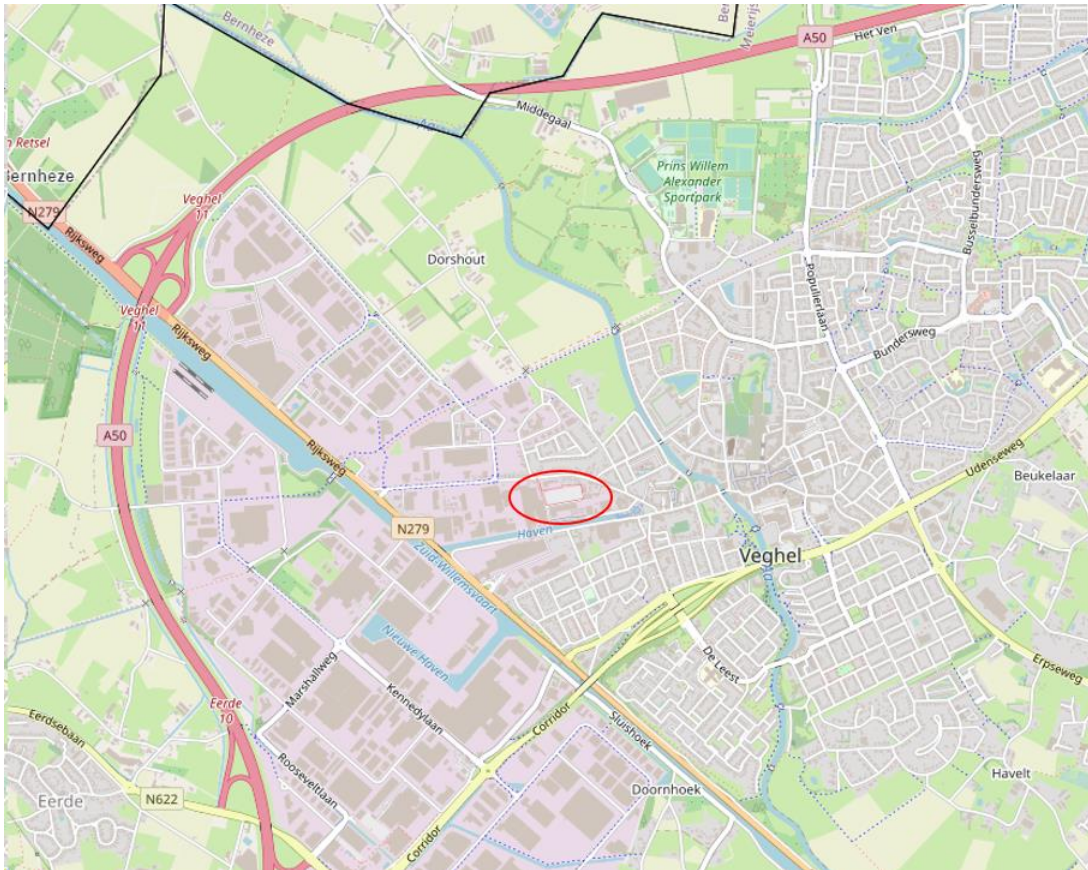
De landelijke, regionale en lokale woningbehoefte is erg hoog. Dit vraagt naast traditionele woningbouw om creatieve oplossingen op unieke locaties. Een bruisende omgeving zoals de Noordkade verdient ook bewoners die er kunnen verblijven. Het complex vraagt om een moderne manier van wonen, waarbij wonen en werken wordt gecombineerd, namelijk 'stadse wonen'. Wonen niet alleen voor traditionele huishoudens maar ook voor diverse samenstellingen die niet direct één huishouden vormen, maar die wel gezamenlijk voorzieningen willen gebruiken en kosten willen besparen. Wonen met flexibel gebruik van alle voorzieningen op het terrein binnen een omgeving waar enige reuring wordt ervaren.

Met deze ontwikkeling wordt nu een aanzet gemaakt tot een levendig woon- en werkmilieu, dat mogelijk moet maken dat de Noordkade als voormalige industriële enclave nog beter opgaat in de omgeving. Door het hierbij verder in te zetten op het versterken van het reeds aanwezige stedelijk groen kan deze verdichting hand in hand gaan met verdere transformatie van de publieke ruimte, en het nog verder intensiveren van het unieke karakter van deze locatie.

De ontwikkeling past niet binnen de huidige bestemming 'Industrie'. De gemeente Meierijstad kan deze ontwikkeling toestaan door het verlenen van een omgevingsvergunning voor het buitenplans afwijken van het bestemmingsplan, zoals bedoeld in artikel 2.12 lid 1, sub a onder 3 Wabo.

1.2 Ligging en begrenzing van het projectgebied

Het besluitgebied ligt in het noordwestelijke deel van de kern van Veghel en maakt onderdeel uit van het food- en cultuurcentrum de Noordkade (zie figuur 1.1). De locatie staat hier bekend als het voormalige CHV terrein en omvat bestaande gebouwen en parkeervoorzieningen. Het totale CHV terrein is in eigendom bij Noordkade BV. Het besluitgebied omvat het totale CHV terrein met gebouwen en parkeervoorzieningen. De beoogde ontwikkeling vindt in het projectgebied plaats.



Figuur 1.1: Besluitgebied rood omkaderd

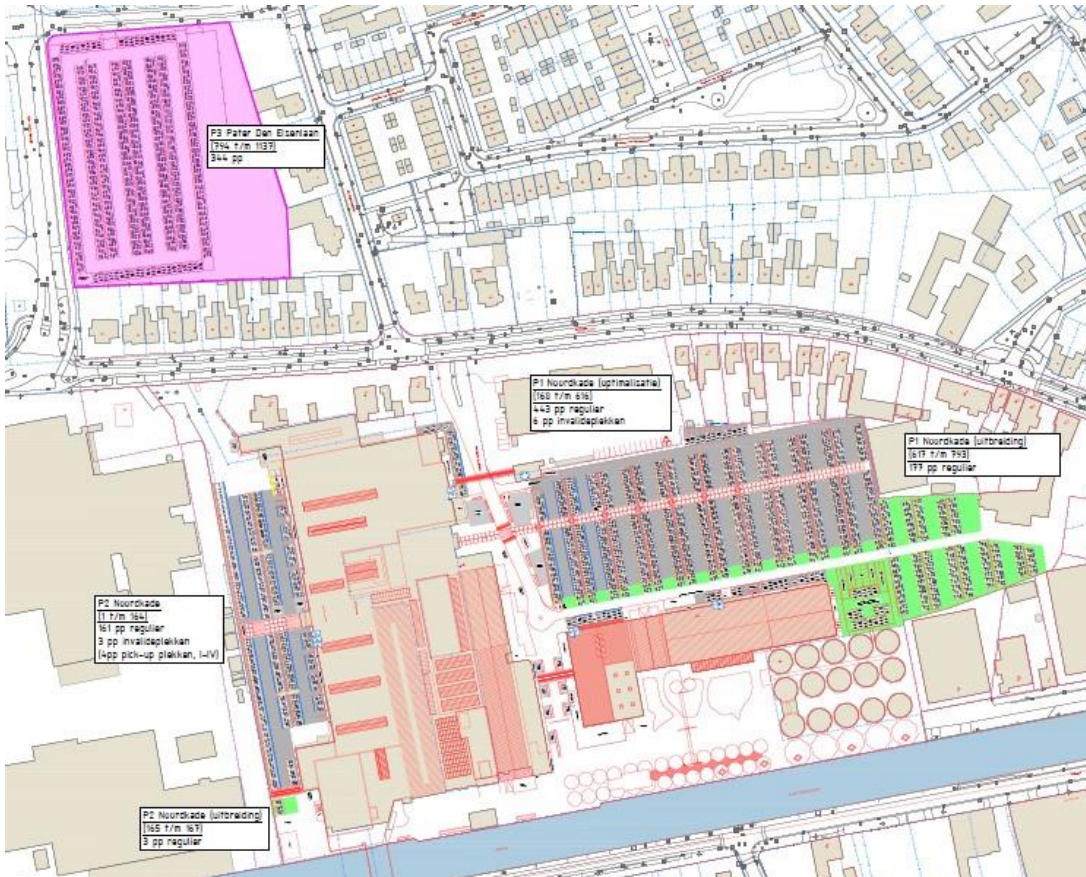


Figuur 1.2: Projectgebied rood omkaderd

Ten westen, op een afstand van circa 550 meter is de Zuid-Willemsvaart gesitueerd. Parallel aan dat kanaal loopt de N279. Ten zuiden van het CHV Noordkade ligt een zijtak van de Zuid-Willemsvaart.

1.2.1 Parkeren

Voor het parkeren op het CHV terrein zijn verschillende parkeerplaatsen gerealiseerd. De locaties waar deze parkeerplaatsen zijn gerealiseerd, zijn opgenomen in onderstaand figuur en maken eveneens onderdeel uit van het projectgebied.



Figuur 1.3: Parkeerplaatsen in en rondom het CHV terrein

Deze locaties worden hieronder specifiek geduid:

- P1 Noordkade;
- P2 Noordkade;
- P3 Pater Den Elsenlaan.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Er gelden binnen het besluitgebied drie verschillende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan 'Industrieterrein CHV';
- Facetbestemmingsplan 'Industrielawaai C.H.V.';
- Bebouwde kom, aanvulling 1;
- Paraplubestemmingsplan parkeren.

Het geldende bestemmingsplan voor het besluitgebied en het projectgebied is het bestemmingsplan 'Industrierrein CHV', zoals vastgesteld door de gemeenteraad van Veghel d.d. 19 november 1968 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant d.d. 19 maart 1969.



De planvoorschriften behorende bij de plankaart van het bestemmingsplan zijn door de gemeenteraad van Veghel op 22 augustus 1974 gedeeltelijk gewijzigd. Ter plaatse van het projectgebied geldt de bestemming 'industrieterrein I'. Binnen deze bestemming is het uitsluitend toegestaan om bouwwerken ten dienste van handel, nijverheid en industrie te realiseren. Het gehele CHV terrein, met uitzondering van de randen, heeft deze bestemming gekregen. Binnen het bestemmingsvlak mag maximaal 60% bebouwd worden. De maximale bouwhoogte bedraagt daarbij 15 meter waarbij een afstand van 5 meter tot de zijdelingse perceelsgrens moet worden aangehouden. Bouwwerken, welke bestonden op het tijdstip van de vaststelling van het plan, mogen vernieuwen, aanpassen of uitbreiden, op voorwaarde dat de bestaande afwijking van het plan in kwalitatieve zin niet wordt vergroot.

Ten eerste zijn de woningbouw en de parkeergarage geen bouwwerken die voor handel, nijverheid en industrie gebruikt worden, er wordt immers niet geproduceerd.

Ten tweede is de bouwhoogte van de te realiseren woningen op onderdelen strijdig met de toegestane maximale bouwhoogte van 15 meter.

1.3.2 Facetbestemmingsplan 'Industrielawaai C.H.V.'

Tevens geldt - voor de gronden waarop het bestemmingsplan 'Industrieterrein C.H.V.' (1968) van toepassing is - het facetbestemmingsplan 'Industrielawaai C.H.V.'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 10 september 2009. Het projectgebied is hierin opgenomen als 'gezoneerd bedrijventerrein'. Over omliggende gronden zijn geluidszones gelegd. Deze zones zijn overgenomen in de thans vigerende bestemmingsplannen voor deze gronden. In paragraaf 8.4 worden de gevolgen van deze geluidzone op het planvoornemen beschreven. Hierin wordt geconcludeerd dat de geluidzone in de feitelijke situatie niet langer aanwezig is en dat de planologische situatie daarop geactualiseerd moet worden. Deze planologische wijziging wordt in een afzonderlijke procedure door de gemeente Meierijstad in procedure gebracht.

1.3.3 Bebouwde kom, aanvulling 1

Tevens geldt voor het projectgebied het bestemmingsplan 'Bebouwde kom, aanvulling 1'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 30 november 2011. Met deze aanvulling op het bestemmingsplan wordt het gebruik van woningen beperkt tot één huishouden per woningen. Daarnaast wordt huisvesting van (groepen) arbeidsmigranten in reguliere woningen voorkomen.

Het beoogde gebruik is in strijd met de regels van dit bestemmingsplan.

1.3.4 Paraplubestemmingplan parkeren

Ter plaatse van het besluitgebied en projectgebied geldt het paraplubestemmingsplan 'Parkeren'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 31 januari 2019. Via dit bestemmingsplan worden regels gesteld over de toe te passen parkeernormen. In paragraaf 10.3 wordt ingegaan op het aspect parkeren.

1.4 Relatie met andere plannen

De ontwikkeling van een industriegebied naar een multifunctioneel stedelijk cultuur-, food- en vrijetijdscuster is organisch tot stand gekomen. Voor die ontwikkeling zijn verschillende planologische procedures gevolgd. Vanaf 2010 zijn zowel het 'Food- en Cultuurcluster Noordkade Veghel' als het 'Theater en Brug Noord- en Zuidkade', 'Bioscoop Noordkade', 'Axe Throwing', 'Uitbreiding restaurant Wittern en Siemei' en 'Uitbreiding bioscoop met 5e bioscoopzaal en sportschool' gerealiseerd op basis van verleende omgevingsvergunningen. Recent is een omgevingsvergunning verleend voor The Chocolate Factory in de NPF-toren.

1.5 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de bestaande situatie ter plaatse van het projectgebied. Hoofdstuk 3 beschrijft de planontwikkeling en in hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het beleidskader. Vervolgens wordt in hoofdstukken 5 tot en met 10 ingegaan op de sectorale aspecten. In hoofdstukken 11 en 12 wordt ingegaan op respectievelijk de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project.

Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie

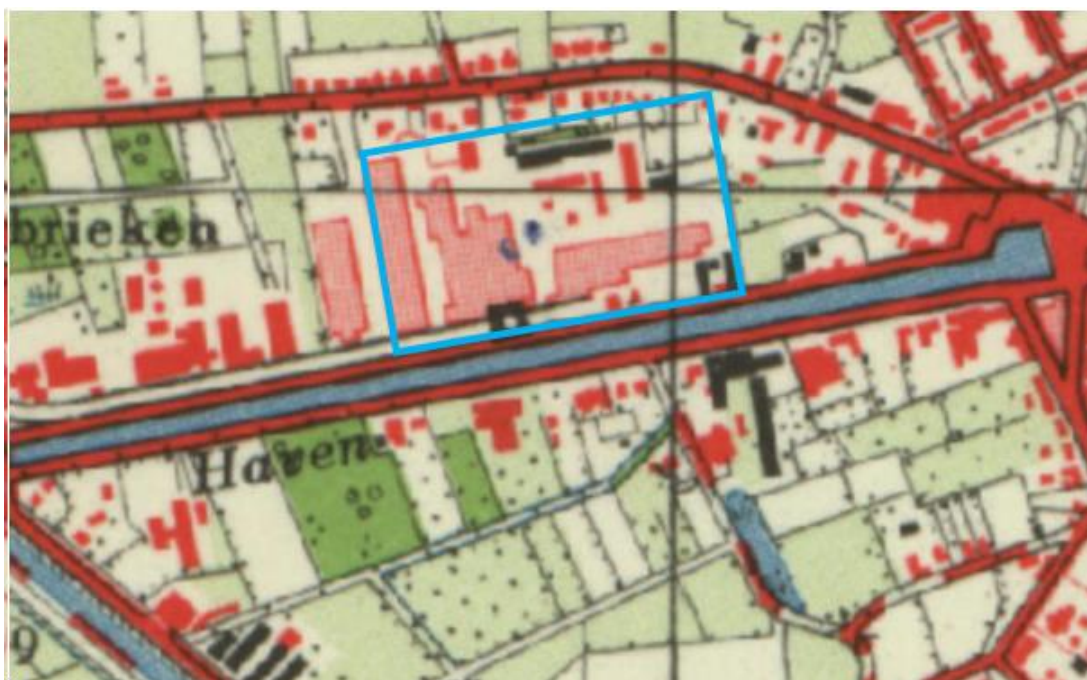
2.1 Ontstaansgeschiedenis

De Noordkade op het CHV terrein in Veghel is een historische, industriële locatie met een rijke geschiedenis. Veghel is van oorsprong een Brabants dorpje gesticht op de samenkomst van handelswegen in de nabijheid van een beek. De aanleg van de Zuid-Willemsvaart in 1850, weergegeven in figuur 2.1, met de havenarm richting het dorp zorgde voor een exponentiële groei van Veghel.



Figuur 2.1: topografische kaarten 1850 met globale ligging CHV terrein blauw omlijnd (Bron: *topotijdreis.nl*)

In de periode van 1915 tot 1970 is het complex regelmatig uitgebreid en verbouwd. In 1915 verrees hier de eerste grote graansilo (de Wiebenga silo). De Coöperatieve Handels Vereniging (CHV), een inkooporganisatie voor mengvoeders, kunstmest en granen, vestigde zich hier vanwege de centrale ligging in de Brabantse Meierij, alsmede de aanwezigheid van goede verbindingen over spoor en water. Veghel groeide uit tot het centrum van de voedingsmiddelenindustrie. Er ontstond een uniek ensemble aan gebouwen, met een grote verscheidenheid aan bouwstijlen. In 1956 verschijnen voor het eerst de grote industriële gebouwen op de kaart.



Figuur 2.2: topografische kaarten 1956 met globale ligging CHV terrein blauw omlijnd (Bron: *topotijdreis.nl*)

2.2 Huidige situatie projectgebied

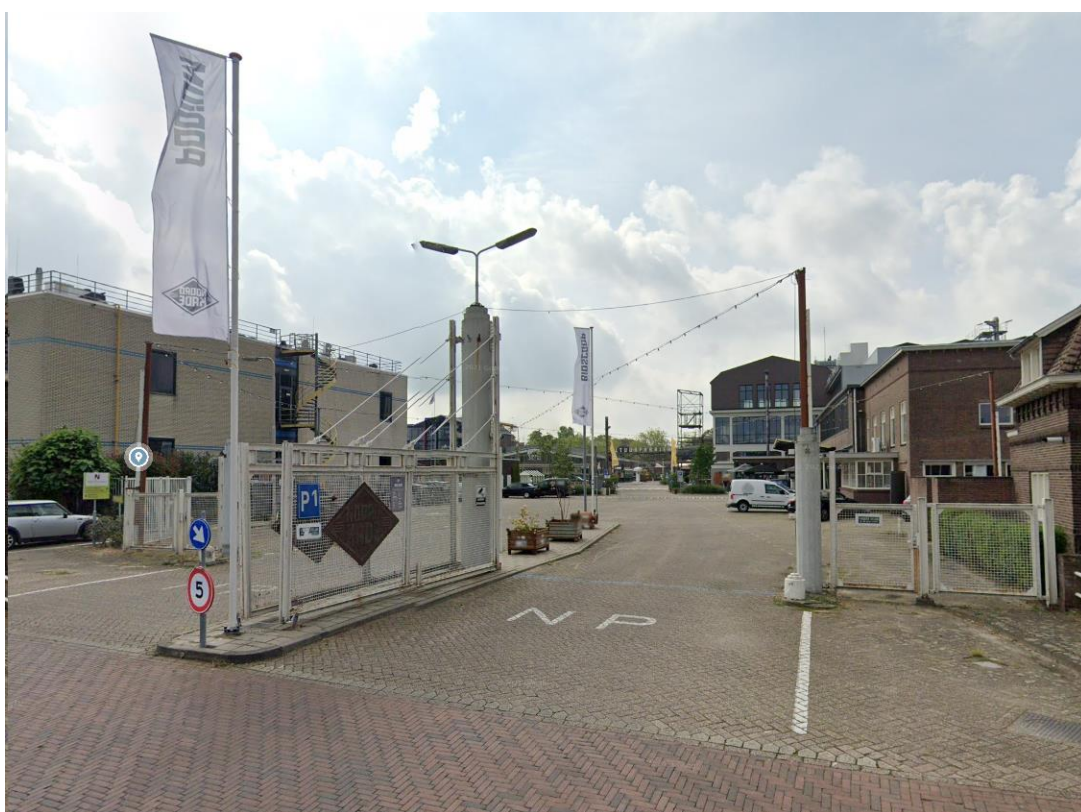
Daar waar vroeger de voedingsindustrie van Veghel groeide en bloeide, staat nu kunst, cultuur en ontspanning centraal. Het CHV terrein is dan ook aangewezen als kunst-, cultuur – en foodcluster. Tegenwoordig bevinden zich allerlei bedrijven en activiteiten aan CHV Noordkade. Denk hierbij aan recreatieve (bioscoop, museum, escape room, jongerencentrum), maar ook culturele (kunst- en toneelgroepen, de muziekschool en het poppodium, theater), educatieve (KreaTech Fabriek en cultuureducatie Jumbo Academy) en food-gerelateerde (verschillende restaurants en een stadsbrouwerij) functies.

Het P1 parkeerterrein is te bereiken via de hoofdingang vanaf de NCB-laan (figuur 2.4). Het parkeerterrein ligt achter een aantal woningen aan de NCB-laan. Het beslaat een groot deel van het CHV-terrein. Vanaf P1 zijn alle voorzieningen te voet te bereiken. Alle auto's staan op maaiveld geparkeerd.



projectgebied rood omkaderd

Figuur 2.3: Luchtfoto met

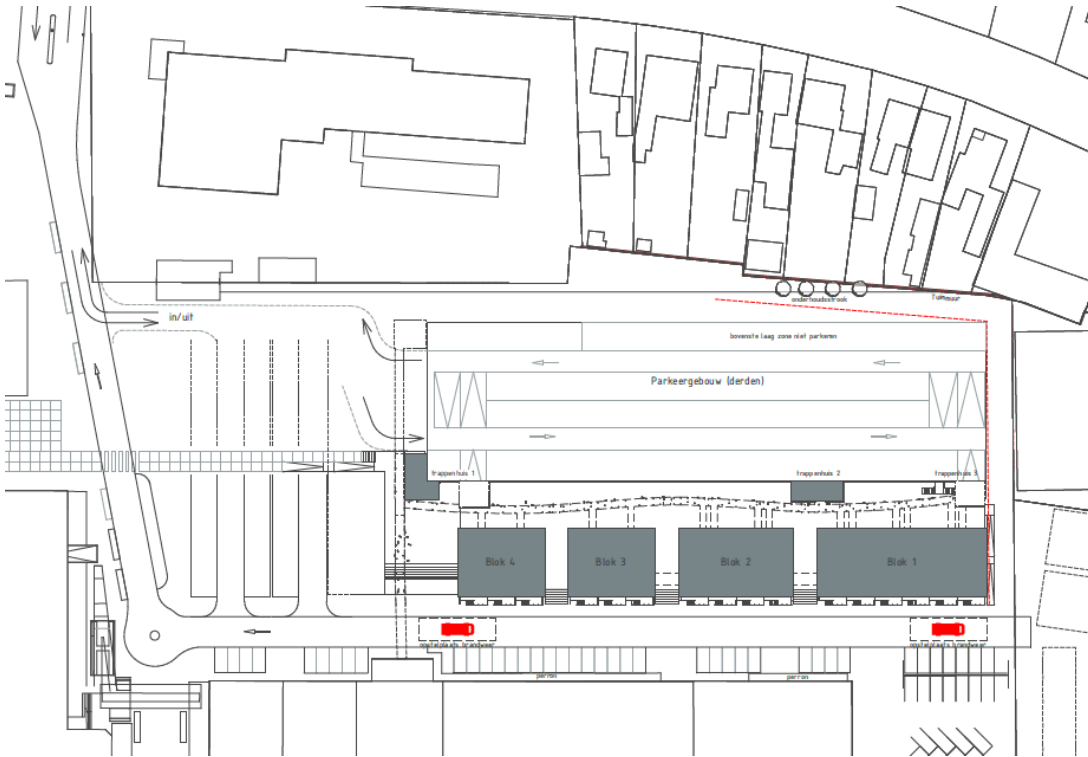


Figuur 2.4: Hoofdingang richting P1 vanaf NCB-laan

Hoofdstuk 3 Beschrijving planontwikkeling

3.1 Beschrijving planontwikkeling

Op het P1 parkeerterrein zijn een parkeergarage en woningbouw beoogd.



Figuur 3.1: Beoogde situatie (bron: AIR)

Woonconcept en doelgroepen

Wonen binnen een bruisende omgeving van een voormalige industrie-locatie vraagt om een specifieke doelgroep. Een doelgroep die samen woont, werkt en gebruik maakt van voorzieningen binnen het gebied. Deze doelgroep van 'hip' wonen in een stadse omgeving bestaat uit personen met een stadse levensstijl zoals expats die werkzaam zijn bij de lokale bedrijven zoals Vanderlande, Friesland Campina en Mars, jongeren en studenten en andere die zich verenigen met het stadse leven. De Noordkade is zich aan het ontwikkelen tot een bovenregionaal stadscentrum, waarbij veel voorzieningen op een steenworp afstand van elkaar liggen. Een bezoek aan de sportschool, de bioscoop, een ontbijtcafé of het theater is zo gemaakt. Lopend of met de fiets naar het werk, het winkelcentrum of het buitengebied, het kan allemaal binnen 2,5 km.

De woningen, met voornamelijk één en twee slaapkamers en kleine stadse keukens, zijn hierop ontworpen. De doelgroepen die hier bij passen zijn jonge alleenstaanden, bijvoorbeeld studenten, en jonge stellen. Vanwege de dynamiek op de Noordkade heeft initiatiefnemer voor ogen om de bewoners te verplichten deel te nemen in de leefgemeenschap (compoundachtige)-VVE of een bewonersgroep waar onderlinge afspraken gemaakt worden over beheer en verblijf. Als vanzelfsprekend past bij deze doelgroep een gematigd prijsbeleid in een mix van met name sociale- en middeldure huur en vrije sector (waarvan 31% sociale huur en de rest voor het grootste gedeelte middenhuur en een klein percentage duur, 28%). Hierbij wordt rekening gehouden met een bovengemiddeld verloop. Dit omdat de doelgroep grotendeels werk gerelateerd is en een jongere doelgroep die wellicht niet direct werk gerelateerd is, op zoek naar woonruimte in Veghel en zich naar verwachting niet in grote getale een leven lang zal binden met de Noordkade of met Veghel.

	Huurprijs*	Aantal
Sociale huur	< liberalisatiegrens € 879,66	20 (= 31%)
Middeldure huur	< € 1.130,-	27, waarvan 10 atelierwoningen** (= 41%)
Dure huur/koop	> € 1.130,-	18*** (=28%)
Totaal		65

* Prijspeil Meijerijstad 2024

** Atelierwoningen zijn gewaardeerd als woning, zonder bedrijfsruimte

*** "friends wonen" er wordt bij 2 tot maximaal 8 woningen het Friends wonen toegepast.

Op de sociale huur en middeldure huur is de Doelgroepenverordening van toepassing met de daarin opgenomen regels voor instandhouding, toewijzing en verantwoording. De Doelgroepenverordening moet worden vertaald in de Anterieure Overeenkomst (AO) en de vergunning.

Deze eerste fase (65 woningen) wordt gezien als een eerste stap voor de toekomstige woningen op de Noord- en Zuidkade. De totale bewonersgroep zal zich organisch ontwikkelen, zoals dat ook met alle andere gebruikers van de Noordkade is ontstaan. Voor deze eerste fase heeft de doelgroep een stadse levensstijl, zoals:

- Studenten, alleen of samen (friends wonen*);
- Jongeren, alleen of samen (friends wonen*);
- Werknemers werkzaam bij bedrijven in Meierijstad;
- Expats** werkzaam bij bedrijven in Meierijstad;
- Personen die wonen en werk aan huis willen combineren (atelierswoningen met een verplichte inschrijving bij het KvK).

De wijze toewijzing van deze doelgroepen aan de woningen wordt in de anterieure overeenkomst geborgd.

* Onder 'friends wonen' wordt verstaan: *Het vriendschappelijk samenwonen van meerdere mensen, vaak twee of drie, in één appartement. Deze woonvorm is bedoeld voor starters op de woningmarkt.*

** Onder 'expat' worden verstaan: *Persoon die voor zijn werk (meestal) tijdelijk in het buitenland woont. Onder expats verstaan we meestal hoogopgeleide mensen.*

Binnen het gewenste beeld bestaat de realisatie van een coöperatie waarbij elke bewoner ook gedeeltelijk eigenaar

kan worden van zijn omgeving. Naast een financieel rendement kan dan ook gedacht worden aan een maatschappelijk rendement waar gemeenschappelijk vormgegeven aan wordt. Daarnaast is het denkbaar om afspraken met elkaar te maken aangaande gedeeld vervoer, abonnementen van sportschool, theater of andere voordelen bij gebruikers op het terrein.

Woningbouw

Aan de centrale as van het CHV-terrein komen tegenover de bioscoop, het restaurant, de sportschool en het museum nieuwe woningen te liggen. Dit betreffen 65 appartementen in de categorie huur en koop. Een deel van de huurappartementen wordt uitgevoerd in het goedkopere (sociale huur) en middeldure en dure segment. De behoefte wordt aangepast op de doelgroep (o.a. expats, werknemers en jongeren). Expats hebben gemiddeld gezien een hoog inkomen en komen daarmee terecht in de duurdere woningbouwcategorieën van zowel huur als koop.

Beoogd is om appartementen in 4 gebouwen te realiseren in 5 en 6 bouwlagen. De appartementen krijgen een stedelijke uitstraling. De appartementen zijn via loopbruggen met elkaar verbonden. Het hoogte bouwdeel is 19,5 meter, dat is inclusief dakrand. De twee naastgelegen bouwdeelen zijn circa 18,5 meter hoog en het laagste bouwdeel circa 16,5 meter. De bovenste bouwlagen hebben een setback met dakterras. In de figuren 3.2 en 3.3 zijn gevelaanzichten opgenomen.

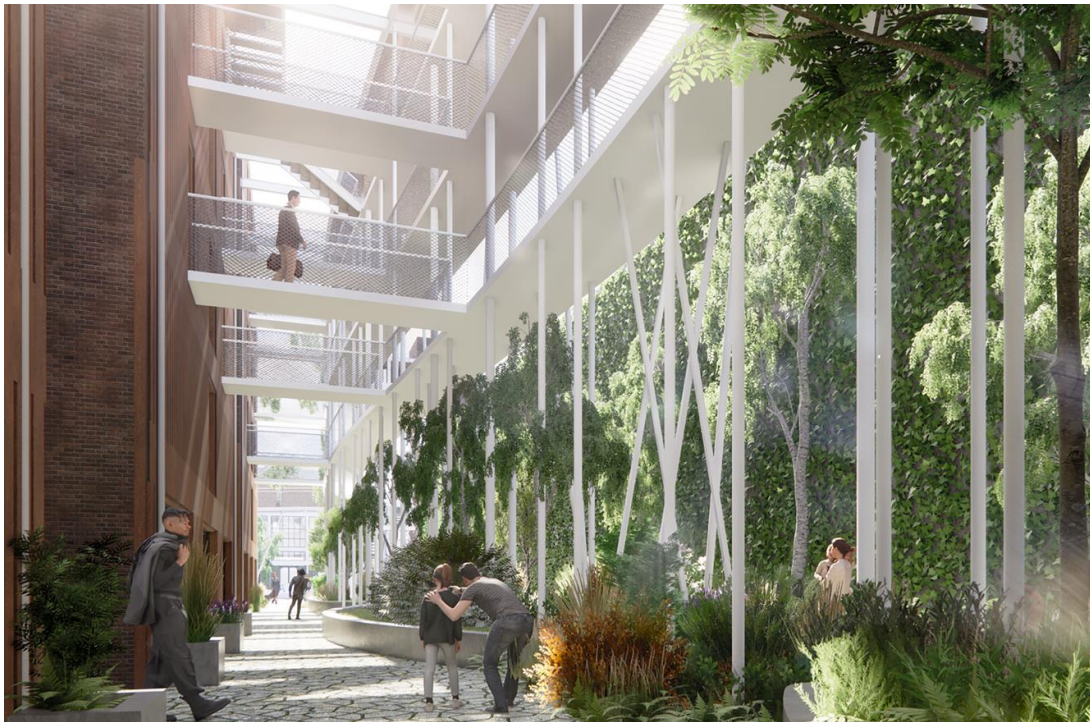


Figuur 3.2: Voorgevels appartementen (in bewerking) (bron: AIR)

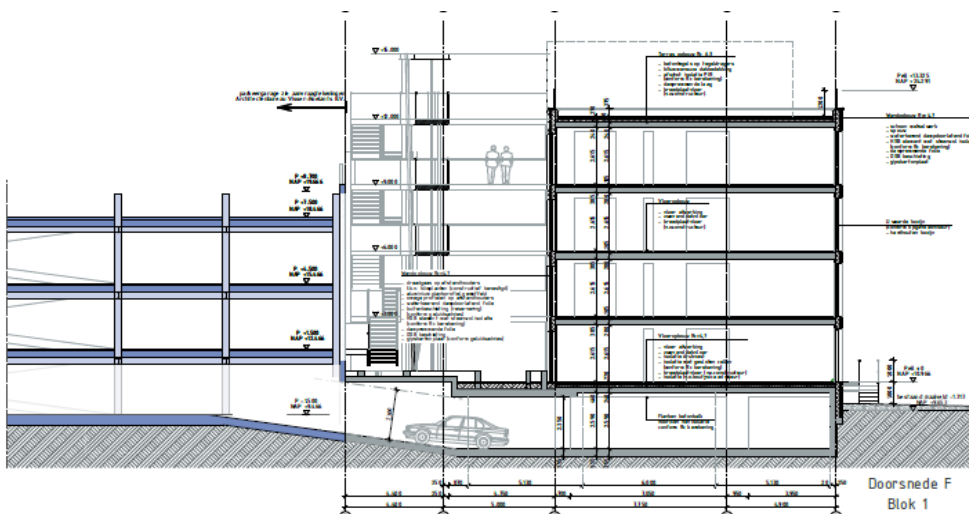


Figuur 3.3: Achtergevels appartementen (in bewerking) (bron: AIR)

De appartementen krijgen een parkeerkelder. Tussen de appartementen en de parkeergarage komt een groenzone met verticaal groen tegen een gesloten parkeergaragemuur.



Figuur 3.4: Groenzone tussen de appartementen en de parkeergarage (bron: AIR)



Figuur 3.5: Doorsnede appartementengebouw blok 1 en een deel van de parkeergarage (in bewerking) (bron: AIR)

Parkeergarage

De parkeergarage wordt in twee trapsgewijze delen uitgevoerd. De parkeergarage heeft aan de zijde van de percelen N.C.B.-laan een hoogte van maximaal 7,5 meter. Dit deel van de parkeergarage sluit zo beter aan bij de hoogte van de bebouwing in de omgeving. Aan de zijde van de te realiseren woningen heeft de parkeergarage een hoogte van maximaal 10 meter. De gemaakte afspraken met de bewoners van de aangrenzende percelen worden hiermee gerespecteerd. De wijze van ontsluiting en parkeren is verder opgenomen in hoofdstuk 10.

Op figuur 3.1 is te zien dat auto's vanaf de hoofdingang direct richting de parkeergarage worden geleid, hierdoor hoeven ze niet verder het gebied in te rijden. De ingang van de parkeergarage zit dus in de noordwesthoek van de garage.

De parkeergarage bestaat uit een openbaar deel voor bezoekers en een besloten deel voor bewoners. Specifiek is de parkeerkelder onder de woningen voor de appartementen. Deze wordt afgesloten door een speedgate. Vanaf de kelder kunnen de bewoners met de trappenhuizen bij de woningen komen.

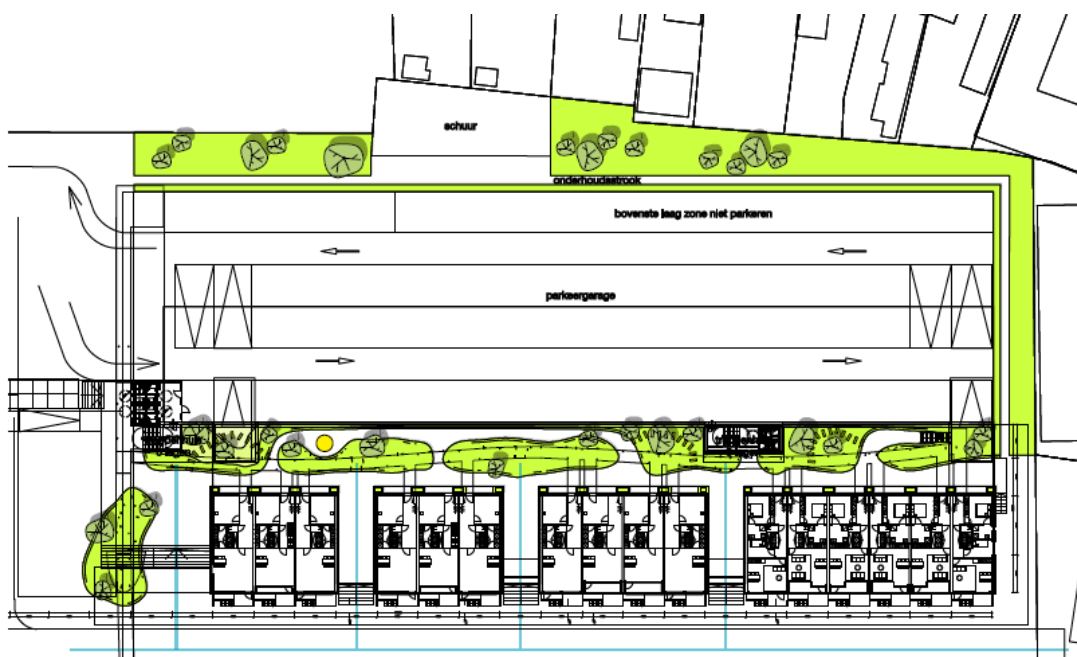


Figuur 3.6: Westgevel appartementen en parkeergarage (in bewerking) (bron: AIR)

Aan de noordzijde van de parkeergarage, tussen de garage en de achtertuinten van de woningen aan de NCB-laan komt een groenstrook met bomen en een verharde onderhoudstrook. De breedte loopt van 5 tot 12,5 meter. De buitenkant van de parkeergarage wordt volledig met verticaal groen bekleed.

Groen

Op verschillende plekken binnen het CHV-terrein wordt de illusie gecreëerd alsof de natuur de bebouwing overneemt. Dit gegeven maakt deel uit van de charme van dit soort "verlaten" complexen en voegt naast de ecologische meerwaarde onmiskenbaar een extra tijdslaag en belevingskwaliteit toe. Al vele jaren wordt het complex door de gebouweigenaar stelselmatig vergroend. Voor het hele terrein is er een groen raamwerk opgesteld dat als samenhangend systeem een buffer vormt tussen nader in te vullen programmatische delen.

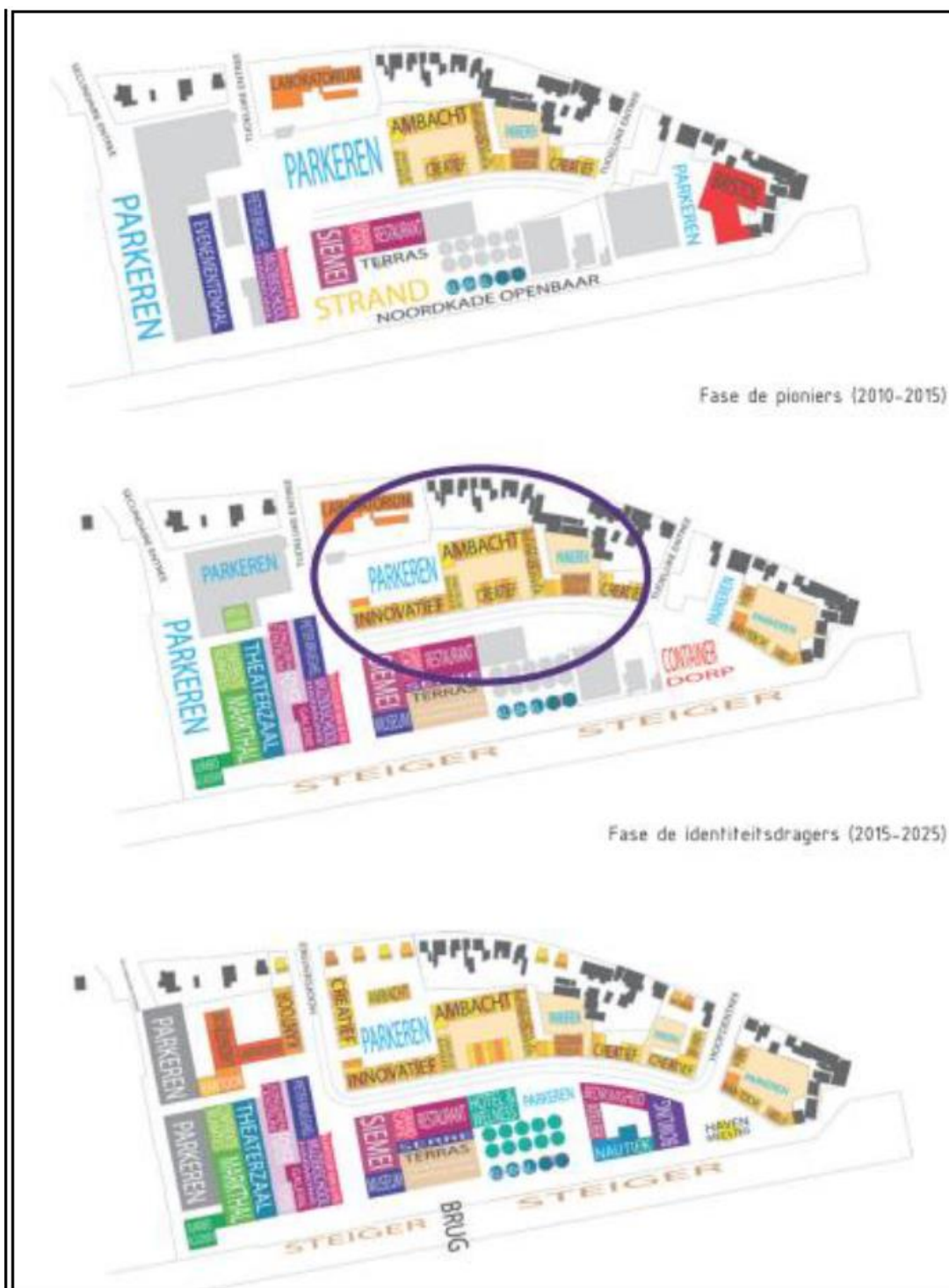


Figuur 3.7: De parkeergarage ingepakt in groen (bron: Cie.)

Het groen tussen de appartementen en de parkeergarage en het groen tussen de parkeergarage en de achtertuinen van de woningen aan de NCB-laan worden onderdeel van dit groene raamwerk.

3.1.1 Relatie Masterplan CHV terrein

Gekeken naar de fasering van het Masterplan, bevindt de ontwikkeling zich in fase identiteitsdragers (2015-2025). De gehele oostzijde, richting het H.Hartplein en het water is nog niet gerealiseerd. Op tal van punten loopt de huidige ontwikkeling voor op de beoogde invulling. De beoogde ontwikkelingen op P1 zijn echter nog niet gerealiseerd. De voorliggende ruimtelijke onderbouwing richt zich dan ook op de stedenbouwkundige opzet en het gebruik van dit gebied.



Figuur 3.8: Situering binnen het Masterplan uit 2010 (bron: Architecten Cie)

3.2 Juridische procedure

Met de omgevingsvergunning buitenplanse afwijking (art. 2.12 lid 1, sub a onder 3o Wabo) kan worden afgeweken van het bestemmingsplan. Dit houdt in dat de motivering om af te wijken een goede ruimtelijke onderbouwing moet bevatten. In hoofdstuk 5 tot en met 10 wordt aangetoond dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. De nut en noodzaak wordt door middel van een ladderonderbouwing aangetoond in paragraaf 4.1.4. In paragraaf 4.3.1 wordt aangegeven waarom deze ontwikkelingen passen bij de andere vergunde ontwikkelingen (hoofdgebouwen), volgens het Masterplan CHV terrein en in paragraaf 4.3.2 is onderbouwd waarom de ontwikkelingen passen bij het CHV terrein als stedelijk centrum voor alle inwoners van Meierijstad.

Hoofdstuk 4 Beleidskader

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (2020)

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld.

In wat voor Nederland willen we graag leven in 2050?

Als we alle wensen naast elkaar leggen, ontstaat het volgende beeld. We willen een land:

- dat gezond en klimaatbestendig is, met schone lucht, schoon water en een schone bodem en veel ruimte voor groen en water;
- met een uitstekend functionerende economie, die duurzaam en circulair is. Nauw verbonden met onze buurlanden en de rest van de wereld, als onderdeel van de internationale gemeenschap;
- waar het goed wonen en werken is. Met aangename en vitale steden en dorpen, en een productief en aantrekkelijk platteland;
- met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast;
- waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontspannen en tot onszelf te komen; zowel in de stad als daarbuiten.
- dat veilig is en ons beschermt tegen overstromingen en andere gevaren;
- waar een goede balans is tussen gebouwde omgeving en open landschap, tussen natuur en cultuur, tussen land en water;
- dat openstaat voor verandering, en waar de kracht van zijn traditie, cultuur en identiteit wordt weerspiegeld in de inrichting van de leefomgeving.

Nationale belangen

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit noemen we 'nationale belangen'. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeem-verantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden.

De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen.

Voor dit project relevante nationale belangen zijn:

- Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.

- Realiseren van een toekomstbestendige, circulaire economie.
- Behouden en versterken van cultureel erfgoed.

Toetsing

Het CHV terrein wordt door de provincie Noord-Brabant gezien als cultuurhistorisch erfgoed. Door de functie wonen toe te voegen kan het onderhoud van de omliggende cultuurhistorische gebouwen gefinancierd blijven. Het hergebruik van bebouwing bevordert een duurzame ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Ook zorgen woningen binnen het CHV-terrein voor permanent leven op het terrein.

Bovenal helpen nieuwe woningen om de wooncrisis te verzachten.

Verder raken de ontwikkelingen binnen het projectgebied geen van de andere rijksbelangen.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) stelt regels omtrent de 14 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Deze 14 nationale belangen zijn:

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

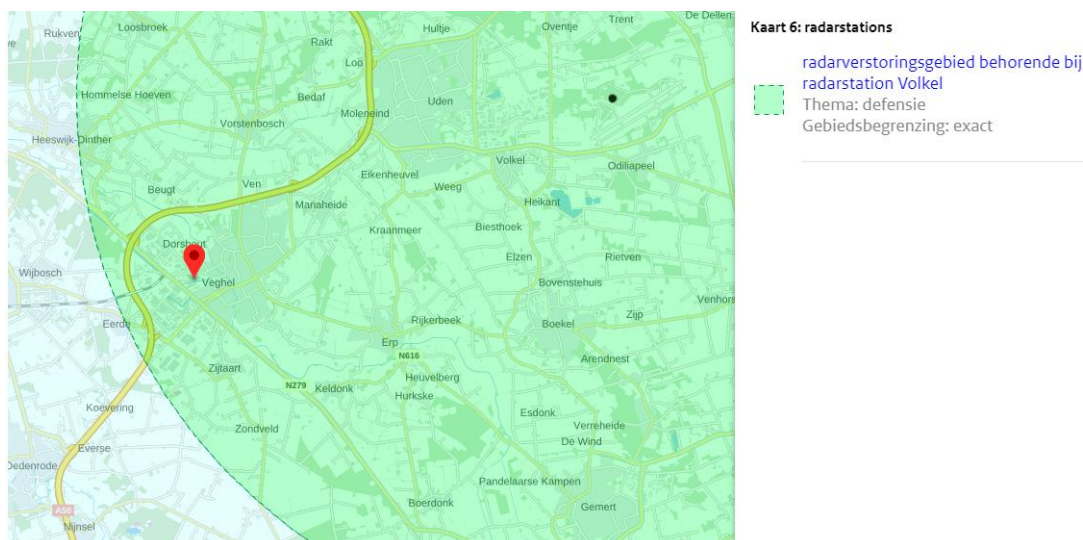
Toetsing

Het herbestemmen van een deel van het voormalige industriële terrein raakt het belang ten aanzien van Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden (belang 13). Aangezien het terrein door de provincie Noord-Brabant ook wordt gezien als cultuurhistorisch erfgoed zal in paragraaf 4.2 en 5.1 nader op het geldende beleid worden ingegaan.

Verder raken de ontwikkelingen binnen het projectgebied geen van de andere rijksbelangen.

4.1.3 Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro)

In de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) zijn de terreinen, gebieden en installaties zoals bedoeld in het Barro, aangewezen. Voor onderhavig gebied is het radarverstoringgebied behorende bij radarstation Volkel van belang. Dit gebied is op onderstaande kaart aangegeven.



Figuur 4.1: projectgebied in radarverstoringsgebied behorende bij radarstation Volkel (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Toetsing

De projectlocatie ligt binnen de straal van 15 kilometer vanaf het radarstation van vliegbasis Volkel. De maximale bouwhoogte van bouwwerken binnen deze straal is afhankelijk van de afstand van het beoogde bouwwerk tot de radar. Deze maximale bouwhoogte wordt bepaald door een denkbeeldige rechte lijn die wordt getrokken vanaf een punt op de top van de radarantenne. De top van de radarantenne van vliegbasis Volkel is 49 meter + NAP). Vanaf die 49 meter loopt de maximale bouwhoogte 0,25 graden op tot een punt gelegen op 15 kilometer vanaf de radarantenne. Voor Veghel-West, Deelgebied Dorsveld, in de nabijheid van het CHV-terrein geldt een maximale hoogte van 102 +NAP.

Het projectgebied heeft een globale hoogteligging van circa 9,5 meter +NAP. Het hoogste appartementenblok krijgt een hoogte van circa 19,5 meter. Dit is $(9,5 + 19,5 = \text{circa } 29 \text{ meter} + \text{NAP})$ ruim onder de ter plaatse toegestane maximale bouwhoogte in verband met het radarverstoringsgebied.

4.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

Besluit ruimtelijke ordening (Bro), ladder voor duurzame verstedelijking

Ieder bestemmingsplan dat nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maakt, moet een verantwoording bevatten van de ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6. lid 2 Bro). De ladder voor duurzame verstedelijking is een instrument met het doel efficiënt ruimtegebruik te bevorderen. Voor stedelijke projecten moet de behoefte worden beschreven. Indien het bestemmingsplan de ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied moet ook worden gemotiveerd waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Toetsing

Met de beoogde ontwikkeling wordt een parkeergarage en woningbouw toegestaan op het huidige P1 parkeerterrein.

Wel of geen stedelijke ontwikkeling

De ladder is van toepassing als een plan wordt aangemerkt als 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Of er sprake is van een 'stedelijke ontwikkeling' wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Een parkeergarage ten behoeve van verschillende functies valt onder infrastructuur en betreft geen stedelijke ontwikkeling. Uit jurisprudentie blijkt dat het toevoegen van meer dan 11 woningen wordt gezien als nieuwe stedelijke ontwikkeling. Met de nieuwe ontwikkeling worden maximaal 65 woningen gerealiseerd, waarvan minimaal 30% in de categorie sociale huur en minimaal 40% middenhuur). De locatie ligt binnen bestaand stedelijk gebied. Daarom is hierna de woningbehoefte beschreven.

Beschrijving behoefte

De relevante regio voor wonen is de gemeente Meierijstad in de regio Noordoost-Brabant. De woningbehoefte blijkt uit diverse bronnen die hierna worden behandeld.

Bevolkings- en woningbehoefteprognose Noord-Brabant 2023 en Monitor bevolking en wonen (Provincie Noord-Brabant, september 2023)

Voor het woningbouwprogramma van de gemeente Meierijstad is de provinciale 'Bevolkings- en woningbehoefteprognose Noord-Brabant van de provincie Noord-Brabant richtinggevend. Hierin wordt de kwantitatieve woningbehoefte geraamd op het toevoegen van 5.020 woningen in de periode 2023 tot en met 2035. Versnelling van de woningbouw en (vervolgens) vasthouden van het bouwtempo is een belangrijke doelstelling van de Brabantse Agenda Wonen.

	feitelijke woningvoorraad	prognose van de woningvoorraad			
	2023	2025	2030	2035	2040
Meierijstad	35.760	36.685	39.015	40.780	42.130

Figuur 4.2 Indicatie toename woningvoorraad (bron: Bevolkings- en woningbehoefteprognose Noord-Brabant 2023)

Uit de actuele monitor bevolking en wonen blijkt dat de benodigde capaciteit in de gemeente Meierijstad in de periode 2023 t/m 2032 4.215 woningen is (prognose 3.815 + vervangingsopgave 400). Er is volgens deze monitor harde plancapaciteit voor 1.610 woningen. Dit betekent dat er meer harde plancapaciteit nodig is om in de behoefte te kunnen voorzien.

In de periode 2023-2027 zijn 5.015 woningen gepland, waarvan 75% in het betaalbare segment. Hieronder vallen de sociale huurwoningen, middeldure huurwoningen en koopwoningen tot €355.000,-. De woningen voor de periode 2028 t/m 2032 zijn nog niet in een categorie ingedeeld.

Toetsing

In Meierijstad is behoefte aan het realiseren van ruim 4.200 woningen in de periode 2023 tot en met 2035. Er is harde plancapaciteit voor circa 1.600 woningen. Met dit plan kan harde plancapaciteit worden toegevoegd. Hiermee kan invulling worden gegeven aan de regionale behoefte.

Regionale woondeal Noordoost-Brabant

In maart 2023 ondertekenden het Rijk, de provincie Noord-Brabant, colleges van de gemeenten en de corporaties de Regionale Woondeal Noordoost-Brabant. Hierin is concreet vastgelegd hoeveel en welke woningen waar in de regio tot 2030 bijkomen. En hoe de gemeenten en andere betrokken marktpartijen gezamenlijk tot goede procesafspraken en inhoudelijke instemming komen. Elke gemeente in Noordoost-Brabant levert een bijdrage aan de deal.

2/3 van de nieuwbouw gaat bestaan uit betaalbare woningen en 40% van de nieuwbouw is bedoeld voor middeninkomens. Gemeenten die nu een lager aandeel hebben dan 30% in de bestaande voorraad, brengen dit aandeel op peil met nieuwbouw. Gemeenten die nu al meer dan 30% sociale huurwoningen hebben, bouwen dan meer voor het middensegment.

Gemeente Meierijstad heeft in de periode 2022 tot en met 2030 circa 7.000 woningen in plannen, waarvan 30% sociale huur en in totaal 75% in de categorie betaalbaar. De harde plancapaciteit is circa 1.800 woningen.

Toetsing

Het is belangrijk om harde plannen daadwerkelijk te realiseren en daarnaast nieuwe harde plancapaciteit toe te voegen om in de behoefte te kunnen voorzien. Met dit plan wordt voldaan aan de regionale afspraken voor betaalbare woningen (sociale huur, middenhuur en betaalbare koopwoningen).

Actieplan Woningbouw 2021 en raadinformatiebrief juni 2023

Het in juni 2021 door de gemeenteraad vastgestelde Actieplan Woningbouw vormt de basis voor de realisatie van woningbouw in de gemeente. De afgesproken woningbouwaantallen uit de Woonvisie 2018 waren evenredig per kern verdeeld, zodat iedere kern, in verhouding, even hard zou groeien. Na de verhoogde prognose vanuit de provincie is afgesproken dat de extra te realiseren aantallen evenwichtig worden verdeeld en dat de gemeente stuurt op kansen die zich voordoen. In Veghel zijn voor de periode 2023 en verder bijna 3.200 woningen geprogrammeerd op een totaal van bijna 6.500.

Toetsing

In dit plan wordt uitgegaan van minimaal 30% sociale huur. Hiermee wordt voldaan aan deze vereiste uit de woonvisie. Ook wordt minimaal 40% middeldure huur gerealiseerd. Hiermee wordt voldaan aan de richtinggevende uitgangspunt.

Actieprogramma nieuwe woonvormen en zelfbouw (2020)

Naast de grote woningbouwopgave in de provincie Noord-Brabant, zullen ook in kwalitatieve zin de juiste woningen gebouwd moeten worden. Dit betekent aansluitend op de actuele vraag, maar ook inspelend op veranderingen in die vraag als gevolg van demografische en sociaal-maatschappelijke trends. De belangrijkste trends die van invloed zijn op de kwalitatieve vraag zijn:

- het toenemend aantal alleenstaanden;
- de wens van een grote variëteit aan 'woonconsumenten' om minder individueel en meer samen te wonen en te leven, vaak vormgegeven via collectieve zelfbouw (cpo);
- de sterke vergrijzing die zich uit in een toenemend aantal (alleenstaande) ouderen, die met het vorderen van de leeftijd een grotere behoefte hebben aan aandacht, hulp, begeleiding en/of zorg (veelal ook in deze volgorde), en gebaat zijn bij wonen in een meer collectieve setting;

- de voortgaande vestiging van buitenlandse (arbeids)migranten/expats.

De ontwikkeling voorziet in woningen met een gevarieerde omvang, uitgevoerd als appartement. Zowel alleenstaanden (waaronder expats) als jongeren zijn een beoogde doelgroep voor de nieuwe ontwikkeling. De ligging binnen een gebied met veel voorzieningen geeft invulling aan de behoefte om meer samen te wonen en gebruik te maken van deze voorzieningen.

Woonvisie Meierijstad 2018 + addendum en Woningbouwprogrammering 2023

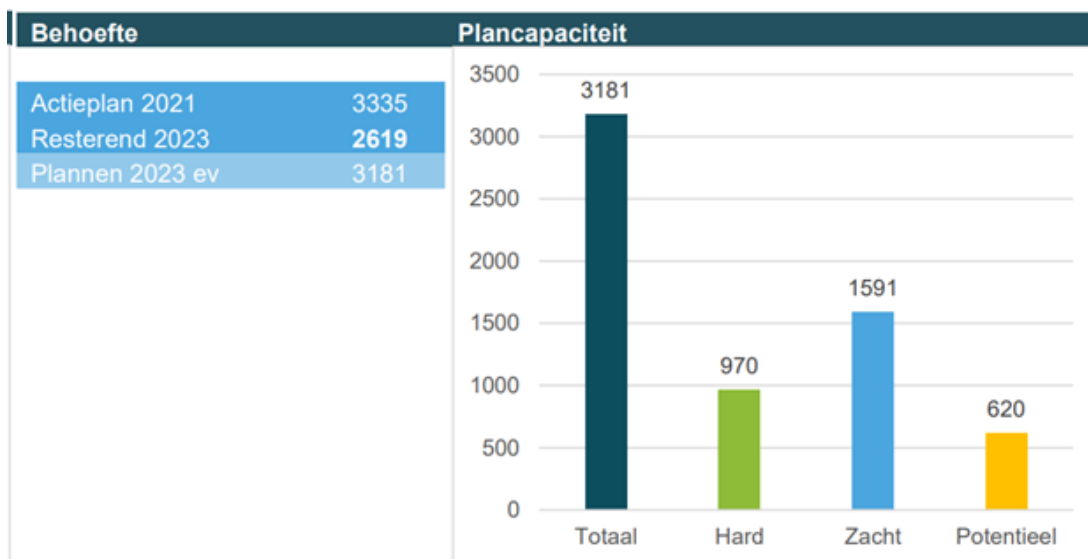
In de woonvisie (addendum) wordt ingezet op de provinciale prognose van 5.750 woningen voor Meierijstad in de periode 2020-2040. Richtlijn voor nieuwe plannen is 25% sociale huur, 15% middenhuur, 10% goedkope koop, 20% middeldure koop, 20% dure koop en 10% variabel in te zetten. Met uitzondering van 25% sociaal is dit geen eis per individueel bouwplan, maar een verdeling voor Meierijstad in zijn totaliteit.

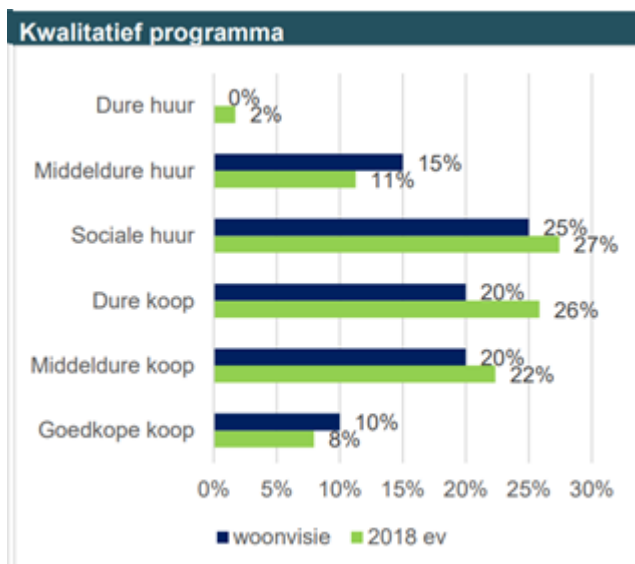
Voor de woningbouwprogrammering volgt de gemeente de koers zoals vastgelegd in het Actieplan Woningbouw uit 2021. Per kern is hierin de behoefte bepaald en een koers opgenomen. In de Woonvisie 2018 zijn afspraken gemaakt over de prijssegmenten. De prijsklassen in 2023 zijn als volgt.

PRIJSSEGMENTEN		Verdeling woonvisie
Goedkope koop	< € 244.000	10%
Middeldure koop	€ 244.000 - € 355.000	20%
Dure koop	> € 355.000	20%
Sociale huur	< € 763 euro	> 25%
Middeldure huur	€ 763 - € 1.050	15%
Dure huur	> € 1.050	0%
		10% (flexibel)

Figuur 4.3 Prijssegmenten

In Veghel is behoefte aan bijna 3.200 woningen en er is harde plancapaciteit voor bijna 1.000 woningen. Dit betekent dat nieuwe harde plannen nodig zijn. In de gewenste prijssegmenten zit Veghel op schema. In de middeldure huur en goedkope koop is een kleine achterstand.





Figuur 4.4 Plancapaciteit en kwalitatief programma Veghel vanaf 2023

Toetsing

Er is nog te weinig harde plancapaciteit in Veghel. Realisatie van een fors aandeel betaalbare woningen geeft invulling aan de behoefte. In dit plan wordt gebouwd voor de behoefte van de doelgroep, namelijk voornamelijk expats en jongeren. Bij een specifiek (hoogstedelijke) locatie zoals De Noordkade past een specifiek woningbouwprogramma voor een specifieke doelgroep. Daarom bestaan de woningen voor deze doelgroepen voornamelijk uit huur. Koop wordt enkel aangeboden in het duurdere segment. De huurwoningen vallen in het zowel in het goedkope, middeldure als in het duurdere segment. Uitgegaan wordt van minimaal 30% sociale huur. Hiermee wordt voldaan van de gemiddelde percentages uit de woonvisie die gelden voor een gemiddelde woonwijk binnen de gemeente Meijerijstad. Ook wordt minimaal 40% middeldure huur gerealiseerd. Hiermee wordt voldaan aan de het richtinggevend uitgangspunt voor het middensegment. De verdeling van de woningen wordt daarnaast anterieur geborgd.

Conclusie

Met dit binnenstedelijke woningbouwproject is sprake van zorgvuldig ruimtegebruik. De 65 woningen geven invulling aan de grote woningbehoefte in Veghel. Daarnaast wordt gebouwd voor een specifieke doelgroep die past binnen de locatie.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant

In de Omgevingsvisie Noord-Brabant (december 2018) is het provinciaal beleid ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie Noord-Brabant op hoofdlijnen uiteengezet voor de periode tot 2050. Naast een beeld van het Noord-Brabant van nu is een beeld geschetst van het welvarend, verbonden, klimaatproof en vernieuwend Noord-Brabant van 2050.

De provincie heeft de volgende kernwaarden geformuleerd die leidend zijn:

- we gaan voor meerwaarde-creatie;
- we gaan voor technische én sociale innovatie;
- we gaan kwaliteit boven kwantiteit;
- we gaan voor steeds beter;
- we gaan voor proactief en preventief boven gevolgbeperking en herstel.

Naast de basisopgave, werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit, worden vier hoofdpogaven onderscheiden die nauw met elkaar samenhangen:

- Werken aan de Brabantse energietransitie;
- Werken aan een klimaatproof Brabant;
- Werken aan de slimme netwerkstad;
- Werken aan een concurrerende, duurzame economie.

Samen met andere partijen zoals gemeenten en bedrijven wil de provincie uitvoering geven aan projecten die passen binnen deze opgaven. Van belang is dat het in de toekomst ook goed wonen, werken en verblijven blijft. Werken aan een goede omgevingskwaliteit zowel in de bebouwde als in de onbebouwde omgeving is het uitgangspunt.

Toetsing

Door woningbouw aan het gebied toe te voegen kan het onderhoud van de cultuurhistorische gebouwen op het CHV terrein gefinancierd blijven. Hierdoor kunnen deze gebouwen behouden blijven en kan het gebied verder inzetten op vergroening en verduurzaming.

De locatie is gelegen in bestaand stedelijk gebied. De beoogde functie past binnen het stedelijk gebied. De kwaliteit van het gebied verbetert en uitbreiding van het stedelijk gebied wordt voorkomen.

Er is sprake van duurzame verstedelijking uitgaande van meervoudig en zorgvuldig ruimtegebruik. De omgevingskwaliteit verbetert en er wordt een bijdrage geleverd aan de duurzaamheids- en klimaatdoelstellingen van de provincie (paragraaf 8.7). De beoogde ontwikkeling is daarmee in overeenstemming met Omgevingsvisie Noord-Brabant.

4.2.2 Interim omgevingsverordening

De Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (hierna: lov N-B) is vastgesteld door Provinciale Staten op 25 oktober 2019. In augustus 2023 heeft de provincie de lov N-B voor het laatst geactualiseerd en geconsolideerd. De lov N-B vervangt een aantal provinciale verordeningen:

- provinciale milieuverordening
- verordening natuurbescherming
- verordening ontgrondingen
- verordening ruimte
- verordening water
- verordening wegen

Om straks klaar te zijn als de Omgevingswet in werking treedt, heeft de provincie eerst een Interim omgevingsverordening vastgesteld. Het is een 'Interim' omgevingsverordening om zo te benadrukken dat dit een tussenstap is naar de 'definitieve' omgevingsverordening gebaseerd op de Omgevingswet.

Op 1 januari 2024 is de Omgevingswet in werking getreden. Als gevolg van artikel 10.13 Omgevingsverordening (overgangsrecht) is voor deze aanvraag nog de Interim Omgevingsverordening nog van toepassing is.

De lov N-B is gebaseerd op de 'oude' wetgeving en moet aan de wettelijke bepalingen van die wetgeving voldoen. Dat betekent dat nieuwe mogelijkheden uit de Omgevingswet nog niet zijn verwerkt. Er is wel zo veel als mogelijk aansluiting gezocht bij de Omgevingswet en de voorwaarden voor een omgevingsverordening (bijvoorbeeld bij de opbouw en de digitale vormgeving). Deze Interim omgevingsverordening voegt de bestaande regels over de fysieke leefomgeving zoveel mogelijk samen in één verordening en is beleidsneutraal. Alleen aanpassingen die nodig zijn vanwege de samenvoeging of vanwege al vastgesteld beleid, zoals de omgevingsvisie, worden meegenomen.

In de lov N-B staan regels voor:

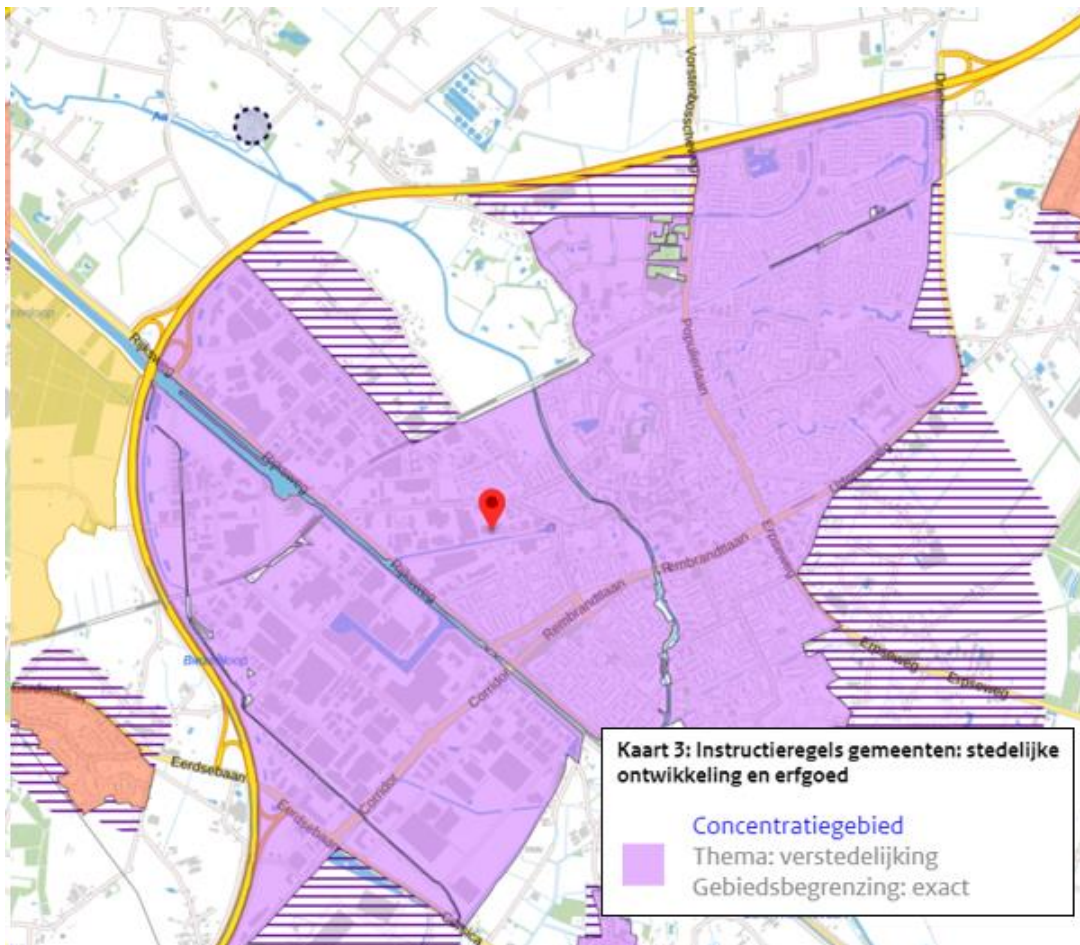
- Burgers en bedrijven: dit zijn zogenaamde rechtstreeks werkende regels voor activiteiten. Deze regels bevatten voorwaarden om zo'n activiteit te verrichten en geven ook aan of je bijvoorbeeld eerst een melding moet doen voordat je mag beginnen.
- Bestuursorganen van de overheid: dit zijn zogenaamde instructieregels. Met deze regels kan de provincie een opdracht geven aan gemeenten over onderwerpen die zij in het bestemmingsplan moeten opnemen of aan het waterschap over de manier waarop ze hun taken uitvoeren.

Rechtstreeks werkende regels voor burgers en bedrijven

Het gaat hier om regels die naast een eventuele vergunningplicht gelden. Er zijn in de lov N-B voor de volgende thema's reeksregels opgenomen: grondwaterbescherming, grondwateronttrekking, bodemsanering, stortplaatsen, ontgrondingen, varend ontgassen, stiltegebied, wegen, natuur en landbouw. De meeste van deze regels waren eerst opgenomen in de Provinciale milieuverordening, de Verordening wegen, de Verordening ontgrondingen en de Verordening natuurbescherming.

Toetsing

Binnen het projectgebied zijn voor het werkingsgebied "Stedelijk concentratiegebied" rechtstreekse regels van toepassing.



Figuur 4.2: Kaart 3 "Instructieregels gemeente: Stedelijke ontwikkeling en erfgoed" lov N-B met projectgebied in stedelijk concentratiegebied (Bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Het projectgebied is aangeduid als 'Stedelijk concentratiegebied'. Het provinciale beleid is er al decennia lang op gericht om stedelijke ontwikkeling in stedelijke concentratiegebieden te bundelen. Het doel daarvan is om voldoende draagvlak voor de steden als economische en culturele motor te creëren en om het dichtslippen van het landelijk gebied tegen te gaan. Op provinciale schaal betekent dit dat het merendeel van de woningbouw, de bedrijventerreinen, voorzieningen en bijbehorende infrastructuur moet plaatsvinden in of aansluitend op de stedelijke concentratiegebieden. Binnen het bestaand stedelijke gebied is de gemeente in het algemeen vrij om te voorzien in stedelijke ontwikkeling.

Op basis van artikel 3.42 duurzame stedelijke ontwikkeling dient een bestemmingsplan dat voorziet in de ontwikkeling van een locatie voor wonen, werken of voorzieningen binnen het Stedelijk gebied te liggen. Het bestemmingsplan dient daarbij te zijn voorzien van een onderbouwing dat:

- a. de ontwikkeling past binnen de regionale afspraken, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken;
- b. het een duurzame stedelijke ontwikkeling is.

Voor wat betreft de regionale afspraken wordt verwezen naar het gemeentelijk beleid en de ambities voor het gebied CHV Noordkade, besproken in paragraaf 4.3 en naar de ladderonderbouwing in paragraaf 4.1.4.

Een duurzame stedelijke ontwikkeling voor wonen, werken of voorzieningen:

- a. bevordert een goede omgevingskwaliteit met een veilige en gezonde leefomgeving;
- b. bevordert zorgvuldig ruimtegebruik, waaronder de transformatie van verouderde stedelijke gebieden;
- c. geeft optimaal invulling aan de mogelijkheden voor productie en gebruik van duurzame energie;
- d. houdt rekening met klimaatverandering, waaronder het tegengaan van hittestress en voldoende ruimte voor de opvang van water;
- e. geeft optimaal invulling aan de mogelijkheden voor duurzame mobiliteit;
- f. draagt bij aan een duurzame, concurrerende economie.

Het planvoornemen bevordert zorgvuldig ruimtegebruik door een groot parkeerterrein op maaiveld te transformeren naar een parkeergarage in een aantal lagen, waardoor ruimte ontstaat voor nieuwe woningen, die passen binnen de lokale en regionale behoefte. Door nieuwe appartementen met een hoogstedelijk karakter toe te voegen aan de woningvoorraad in Veghel, wordt Veghel naast Eindhoven ook interessant voor expats om zich te vestigen. In paragraaf 8.7 staat beschreven welke duurzame maatregelen worden genomen binnen deze ontwikkeling.

Uit deze toelichting zal verder blijken dat sprake is van een zorgvuldige belangenafweging en van een duurzame ruimtelijke verstedelijking die past binnen de hoofdlijnen van het provinciaal beleid.

4.2.3 Conclusie

Met de realisatie van woningbouw en de parkeergarage wordt bijgedragen aan de verstedelijkingsopgave binnen het stedelijk concentratiegebied. Het planvoornemen is daarnaast een mooi voorbeeld van meervoudig ruimtegebruik, meerdere functies worden immers op de locatie samengebracht en gecombineerd.

De realisatie van nieuwe woningen op een inbreidingslocatie past tot slot binnen de ambities van de provincie zoals vertaald in de Omgevingsvisie.

Geconcludeerd mag worden dat het planvoornemen voldoet aan het provinciale beleid.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Masterplan CHV terrein Veghel (2010)

In 2010 is het Masterplan CHV terrein Veghel vastgesteld. Dit masterplan is een uitwerking van het beleidsdocument Visie 2030 Smaakmakend Veghel (2008) en het Masterplan 2030 Veghel Centrum (2010).

In het beleidsdocument Visie 2030 Smaakmakend Veghel (2006) zijn alle inwoners, ondernemers en het maatschappelijk middenveld eind 2006 gevraagd om mee te denken over de vraag 'Waar willen we met ons allen naar toe groeien?'. Er zijn vier scenario's voor Veghel besproken waarbij er uiteindelijk gekozen is voor het scenario: *Veghel als groeistad, de vitale meerkernen-gemeente met bovenregionale bedrijvigheid*.

Het Masterplan 2030 Veghel Centrum (2010) beschrijft de gewenste ontwikkeling van het centrumgebied van Veghel voor een periode tot 2030. In dit plan wordt ingezet op een "centrum met twee polen". Hiermee wordt bedoeld op het herstellen van de historische structuur van Veghel, met centrumfuncties aan weerszijde van de Aa.

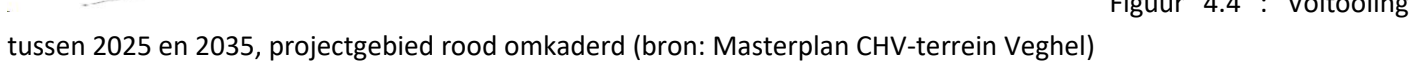
In het Masterplan CHV terrein Veghel (2011) zijn deze eerdere visies meegenomen. Dit Masterplan beschrijft in woord en beeld de ruimtelijke opzet voor de ontwikkeling van de locatie.

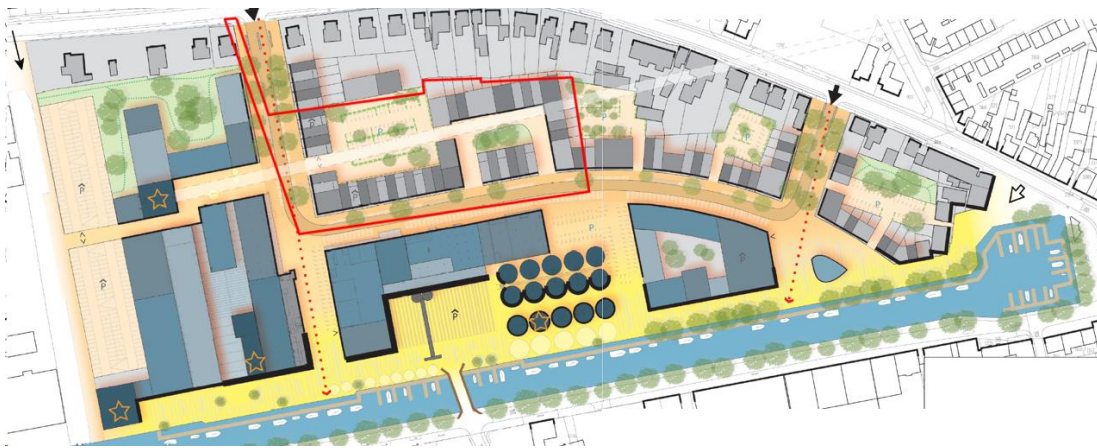
- Industrieel
- Creatief
- Dorps
- Food
- Ondernemend
- Haven
- Recreatie

The site plan for STEIGER DORP illustrates the layout of the development. Key features include:

- LABORATORIUM**: A large orange building at the top left.
- AMBACHT**: A yellow building next to the laboratory.
- INNOVATIEF**: A blue building below the laboratory.
- CREATIEF**: A yellow building next to the innovative building.
- SIEMEL MUSEUM**: A purple building at the bottom left.
- RESTAURANT**: A red building next to the museum.
- TERRAS**: A brown building next to the restaurant.
- THEATERZAAL**: A green building at the bottom left.
- KANTOOR**: A yellow building at the bottom right.
- PARKEREN**: Multiple parking areas labeled in blue and orange.
- STEIGER DORP**: The main development area, outlined in red.
- SECUNDAIRE ENTREE**: A secondary entrance at the top left.
- TUDELIKE ENTREE**: A tunnel-like entrance at the top right.

In de periode 2025 tot 2035 wordt het terrein voltooid.





Figuur 4.5: Plankaart CHV terrein 2035, projectgebied rood omkaderd (bron: Masterplan CHV-terrein Veghel)

Tussen de huidige bebouwing waarin de bioscoop, het restaurant, de sportschool en het museum zijn gevestigd en de nieuwe bebouwing op het huidige P1 parkeerterrein, wordt een nieuwe straat gevormd.



Figuur 4.6: Sfeerimpressie 'Straat' (bron: Masterplan CHV-terrein Veghel)

In het masterplan wordt het concept 'straat' als volgt gedefinieerd:

- De Dorpsrandstraat heeft een dorps profiel aan de noordzijde met bomen en langsparkeren en een industrieel profiel aan de zuidzijde met haaks parkeren.
- A-symmetrisch profiel i.v.m. de oriëntatie van de trottoirs op de zon.
- De entreegebieden nemen een belangrijke plek; hier verbreedt het profiel zich.
- Bomen in de Dorpsrandstraat worden afgewisseld met langsparkeren.
- Een breed profiel voor de entree met een dubbele rij bomen vrijstaand op het trottoir.

Wonen

In het Masterplan staat in het programma het volgende beschreven: *"Het toevoegen van wonen als functie heeft een grote meerwaarde voor het CHV terrein. Momenteel is het bouwen van woningen niet toegestaan, vanwege de vele milieucirkels die het projectgebied overlappen. Afhankelijk van wetgeving en verstrekte vergunningen, moet worden onderzocht hoe in de toekomst wonen mogelijk kan worden gemaakt. Een eerste stap is om bedrijfswoningen een plek te geven op het CHV terrein. Volgens het vigerend bestemmingsplan is dit alleen voor het zuidwestelijke deel van het projectgebied niet mogelijk."*

Toetsing

Ten tijden van het schrijven van het Masterplan waren er naast de functie parkeren ruimtes voor creatieve en innovatieve ondernemingen en ambacht beoogd. In het programma wordt echter al beschreven dat wonen wenselijk is en een grote meerwaarde heeft voor het CHV-terrein, maar nog niet direct mogelijk. Inmiddels is het Masterplan circa 14 jaar oud en de visie en behoefte van woningbouw is gewijzigd. Daarom wordt een herijking van het Masterplan opgestart. Bovendien is sprake van een concreet woningbouwinitiatief dat past binnen de locatie. Vooruitlopend op deze herijking wordt met voorliggende ruimtelijke onderbouwing onderbouwd dat woningbouw ter plaatse van P1 inderdaad een geschikte invulling is naast de parkeergarage. In deze ruimtelijke onderbouwing is daarnaast beschreven dat gebouwd wordt voor een specifieke doelgroep, met een specifiek woonconcept ter vergroting van de levendigheid binnen de Noordkade. Uit de ladderonderbouwing, paragraaf 4.1.4, blijkt bovendien dat de behoefte naar woningen en bijzondere woonvormen voor specifieke doelgroepen groot is.

In Bijlage 1 heeft de architect het stedenbouwkundig concept nog specifiekier toegelicht.

4.3.2 Centrumvisie gemeente Meierijstad

Nadat het Masterplan CHV terrein in 2011 is gepresenteerd, is op 20 december 2018 de Centrumvisie Meierijstad vastgesteld. Hierin is de Noordkade aangeduid als uniek centrumgebied binnen de gemeente. Hier wordt het ondernemende karakter van de gemeente getoond en kun je de (industriële) bedrijvigheid echt beleven. Met het behoud en de herbestemming van de karakteristieke gebouwen en installaties op het voormalige CHV terrein heeft Meierijstad een locatie om trots op te zijn. Aan de hand van het masterplan voor het CHV terrein (zie paragraaf 4.3.1) is de transformatie van het gebied gefaseerd in gang gezet.

In de centrumvisie wordt over de Noordkade het volgende aangegeven (soort citaat):

Nu de identiteit van het CHV terrein zich begint te vormen rondom de thema's Food en Cultuur, wordt het tijd om vooruit te kijken naar de voltooiing (3e fase) van het gebied. Met de juiste balans tussen wonen, werken en beleven heeft het gebied de potentie om door te groeien tot een centrum voor alle inwoners van Meierijstad. Om door te kunnen groeien tot dit 'stedelijke' centrum van de dorpenstad Meierijstad, heeft het gebied een volledig spectrum van centrumfuncties nodig. Tot op heden hebben de grootschalige industriegebouwen en de daarbij passende functies de aandacht getrokken. De komende jaren is het echter tijd om ook de kleinschalige bedrijvigheid en waar mogelijk (afhankelijk van milieuzonering) woningen in het gebied te realiseren. Deze nieuwe gebruikers en (in de toekomst) bewoners vergroten de openbaarheid en toegankelijkheid van het gebied en zorgen er voor dat de Noordkade echt wordt opgenomen in de lokale leefomgeving.

De Centrumvisie geeft hiermee meer ruimte aan functies, passend bij een centrum, dan in het Masterplan worden beschreven.

Regionale aantrekkingskracht

De Noordkade is in de afgelopen jaren succesvol getransformeerd tot een karakteristiek verblijfsgebied dat mede door de aanwezigheid van enkele leisurefuncties een regionale aantrekkingskracht kent. In de toekomst kan er voortgebouwd worden op de bestaande kwaliteiten: de combinatie van de thema's Food en Cultuur in een industriële setting. Qua programmering blijft het huidige beleid dan ook in stand: het gebied biedt ruimte aan lichte vormen van bedrijvigheid, woningen, leisurefuncties (o.a. horeca) en enige detailhandel, mits deze aansluit bij de eigen identiteit (Food en Cultuur). Dit betreft dus alleen kleinschalige detailhandelondernemingen die gericht zijn op de verkoop van levensmiddelen en die passen binnen het concept van de Proeffabriek. Een nieuwe supermarkt is dus uitgesloten. Met deze programmatische keuze wordt de eigen identiteit van de Noordkade bewaakt en wordt voorkomen dat het gebied onnodig gaat concurreren met het Veghelse dorpscentrum. De Noordkade is in de huidige vorm een meerwaarde voor de gemeente.

Het toevoegen van woningen op de Noordkade is in de huidige situatie nauwelijks mogelijk in verband met diverse milieuzones, maar in de toekomst (na de voltooiing van het Masterplan) zou het gebied als stedelijke leefomgeving wellicht wel nieuwe inwoners naar de woonplaats Veghel kunnen trekken.

Waar in het Masterplan 2030 Veghel Centrum (2010) is ingezet op één centrum met twee complementaire polen: het dorpscentrum en de Noordkade. Is in deze nieuwe centrumvisie dit voormalige model losgelaten en wordt de Noordkade dus gezien als een los centrumgebied met gemeentelijke of zelfs regionale potentie.

Toetsing

De Noordkade is in het afgelopen 12 jaar getransformeerd van een voormalige industriële site tot een unieke locatie waar het ondernemend karakter van de gemeente wordt getoond en je de (industriële) bedrijvigheid echt beleefd kan worden. Met het behoud en de herbestemming van de karakteristieke gebouwen en installaties en het toevoegen van nieuwbouw elementen is een karakteristieke en breed gedragen plek ontstaan waar zowel educatie, kunst en cultuur, commercie en vrijetijdsbesteding hun natuurlijke biotoop hebben gevonden.

Het terrein heeft vanuit zijn ruimtelijke functionele industriële karakteristiek en DNA nog steeds enigszins het karakter van een enclave, een bijzonder eiland in de omgeving. Zoals in de centrumvisie (DTNP / 2018) terecht wordt gesteld, vormt de doorontwikkeling van de Noordkade naar een levendig woon- en werkmilieu een logische stap om de openbaarheid en toegankelijkheid van het gebied 24/7 te borgen en ervoor te zorgen dat de Noordkade nog beter opgaat in de leefomgeving. Het toevoegen van een woonprogramma is gebaat bij het inmiddels aanwezige goede verblijfsklimaat en brede voorzieningen, maar zal zelf anderzijds ook bijdragen aan de leefbaarheid en openbaar karakter van de locatie. De beoogde doelgroep voor woningbouw sluit dan ook aan bij deze unieke locatie, zie paragraaf 3.1.

Uit paragraaf 9.1.2 blijkt dat de beoogde woningen gezien de toegestane milieucategorie binnen de geurcirkels van Franssen Gerrits BV liggen. Echter is deze grond reeds verkocht en is overeengekomen dat deze bedrijfsactiviteiten worden beëindigd, hiermee wordt woningbouw op de Noordkade mogelijk. Daarmee wordt direct aangehaakt op de potentie die in het Masterplan uit 2010 reeds is aangedragen, zie paragraaf 4.3.1. Gezien de grote woningbehoefte, zie onder andere paragraaf 4.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking, en dit concrete initiatief dat bijdraagt aan de levendigheid binnen het gebied en de ambities uit de Centrumvisie Noordkade is een actualisatie op dit punt van het Masterplan om de beoogde woningen mogelijk te maken op dit moment niet noodzakelijk.

4.3.3 Erfgoedvisie 'Verbindend Erfgoed' 2020-2030

Meerijstad is rijk aan cultureel erfgoed. Het doel is om de bestaande identiteit te versterken en voorwaarden te creëren om die identiteit uit te bouwen. Door de nieuwe kansen die het gebruiken van erfgoed in de ruimtelijke ordening biedt, geven we de historie van de dorpen een nieuw leven, waarin moderne ontwikkelingen worden ingebed in oude, waardevolle, structuren. Dat wil de gemeente realiseren met creativiteit, door samen te werken en te stimuleren. Het doel van de erfgoedvisie is om het erfgoed, zowel materieel als immaterieel, een belangrijke bouwsteen te laten zijn bij de transformatie van de gemeente en om Meerijstad als aantrekkelijke gemeente nadrukkelijker op de kaart te zetten. Dit doet de gemeente door:

- Het Meerijstadse erfgoed als een belangrijke bouwsteen van onze identiteit te zien.
- In het ruimtelijk beleid het duurzame behoud van het erfgoed als onlosmakelijk onderdeel te integreren.
- Erfgoed aan te sluiten bij en in te bedden in andere beleidsterreinen als vrijetijdseconomie, sociaal domein, citymarketing, ruimtelijke ontwikkeling, natuurbeheer, duurzaamheid, klimaatadaptatie.
- Een integrale benadering is van belang, waarbij ook ruimte is voor innovatie en experiment.
- Inzicht te krijgen in het immateriële erfgoed en dit te verbinden aan het materiële erfgoed.
- Het stimuleren van hergebruik en herbestemmen van erfgoed. Dit doen we door aan de voorkant proactief mee te denken en gedurende het ontwikkelingsproces mee te bewegen.
- Bij stedelijke en landschappelijke ontwikkelingsopgaven erfgoed in te zetten als verbindende en dragende kracht.
- De toegankelijkheid en de beleefbaarheid van erfgoed te vergroten onder een breed publiek. Door het verhaal/ de canon van Meerijstad te versterken en uit te dragen.
- Initiatieven van inwoners, erfgoedverenigingen en ondernemers te faciliteren.

Om dit te realiseren zijn zes speerpunten opgesteld:

1. De basis op orde brengen en houden
2. Ontwikkelen: erfgoed en ruimte
3. Toegankelijk en leefbaar maken van erfgoed - Door in de ruimtelijke omgeving en openbare ruimte het erfgoed zichtbaar en beleefbaar te maken en zo de biografie van Meerijstad te “vertellen”, gaat een omgeving meer

leven en krijgt diepgang. Dit vergroot de aantrekkelijkheid van de gemeente voor inwoners, maar ook voor toeristen. Door de verhalen van een plek te vertellen voelen mensen (bewoners) zich verbonden en ontstaat samenhang en verbinding. Door de bewoners van de Meierijstad te betrekken bij het verhaal van Meierijstad, ontstaat herkenning en trots.

4. Inspiratie en richting bieden aan maatschappelijke opgaven
5. Kennisontwikkeling en kennisoverdracht
6. Samenwerken: erfgoed verankeren in de samenleving

Toetsing

De wooncrisis is een actuele grote maatschappelijke opgave. Door woningbouw op het CHV-terrein toe te staan worden twee vliegen in een klap geslagen. De woningvoorraad wordt vergroot in de gemeente en het onderhoud van de omliggende cultuurhistorische gebouwen kan gefinancierd blijven.

Het toevoegen van een woonprogramma zal bijdragen aan de leefbaarheid en openbaar karakter van het voormalige CHV terrein.

4.3.4 Verordening doelgroepen woningbouw Meierijstad

Bij raadsbesluit is op 4 januari 2022 de 'Verordening doelgroepen woningbouw Meierijstad' vastgesteld waarin regels zijn opgenomen ten aanzien van de realisatie, exploitatie en instandhouding van sociale en middeldure huurwoningen, sociale koopwoningen en sociale middeldure koopwoningen. Als doelgroep voor sociale huurwoningen worden huishoudens aangemerkt met een inkomen tot aan de maximum inkomensgrens van het DAEB-norm. Voor middeldure huurwoningen en sociale (middeldure) koopwoningen zijn aanvangshuurprijzen dan wel maximale aanvangskoopprijzen vastgelegd in de verordening. De verordening geeft de gemeente de mogelijkheid om in een bestemmingsplan of ruimtelijke onderbouwing, en in de bijbehorende anterieure overeenkomst, vast te leggen dat een woningbouwlocatie bestemd moet zijn voor sociale of middeldure huur en/of sociale (middeldure) koopwoningen. Voor de woningen geldt dat gedurende een termijn na eerste ingebruikname de woningen beschikbaar dienen te blijven voor de doelgroep. De instandhoudingstermijn voor sociale huurwoningen bedraagt 25 jaar na eerste ingebruikname. Voor middeldure huurwoningen is dit 15 jaar en voor sociale koopwoningen en sociale middeldure koopwoningen is de instandhoudingstermijn ten minste 10 jaar voor de betreffende doelgroep.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling van 65 woningen bestaat voor het grootste deel uit huurwoningen. Dit betreffen zowel sociale huurwoningen en middeldure huurwoningen. Daarnaast wordt de mogelijkheid geboden woningen in de vrije sector (dure huur- en dure koopwoningen) te realiseren. Vanuit de doelgroepenverordening is geen specifieke eis ten aanzien van de verdeling van de woningbouwcategorieën opgenomen. In de Woonvisie, zie ladderonderbouwing paragraaf 4.1.4, is een minimale verdeling per categorie opgenomen. In dit plan wordt uitgegaan van minimaal 30% sociale huur. Ook wordt minimaal 40% middeldure huur gerealiseerd en maximaal 28% vrije sector, zie paragraaf 3.1. Hiermee wordt voldaan aan de richtinggevendende uitgangspunten uit de Woonvisie. De bijbehorende huurprijzen en instandhoudingstermijnen zoals benoemd in de doelgroepenverordening worden daarnaast in de anterieure overeenkomst geborgd.

4.3.5 Conclusie

Het leisure, cultuur- en foodcluster is inmiddels gerealiseerd. In het Masterplan werd woningbouw al genoemd in het gewenste programma en past binnen de Centrumvisie van de gemeente Meierijstad.

Woningen zorgen voor permanente leefbaarheid binnen het gebied. Hierdoor kan de Noordkade daadwerkelijk in de nabije toekomst uitgroeien tot het 'stedelijke' centrum van de dorpenstad Meerijstad.

Hoofdstuk 5 Cultuurhistorie en archeologie

5.1 Cultuurhistorie

5.1.1 Beleid en normstelling

Goede ruimtelijke ordening betekent dat er een integrale afweging plaatsvindt van alle belangen die effect hebben op de kwaliteit van de ruimte. Een van die belangen is de cultuurhistorie. Per 1 januari 2012 is in het kader van de modernisering van de monumentenzorg (MOMO) in het Besluit ruimtelijke ordening van het rijk opgenomen dat gemeenten bij het maken van bestemmingsplannen (of andere ruimtelijke plannen) rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden.

Hiertoe dient middels bestudering van kaarten bepaald te worden of binnen (de invloedssfeer van) het projectgebied Rijksmonumenten (historische gebouwen, sluizen, tuinbeelden en grafstenen), Archeologische Rijksmonumenten, Werelderfgoederen en beschermde stads- en/of dorpsgezichten aanwezig zijn. Ook het voorkomen van gebieden met landschappelijke waarden en beschermde natuurgebieden (Natura 2000-gebieden, Wetlands, Beschermde Natuurmonumenten, Nationale Parken, Nationale Landschappen en de Ecologische Hoofdstructuur dient bepaald te worden.

5.1.2 Onderzoek

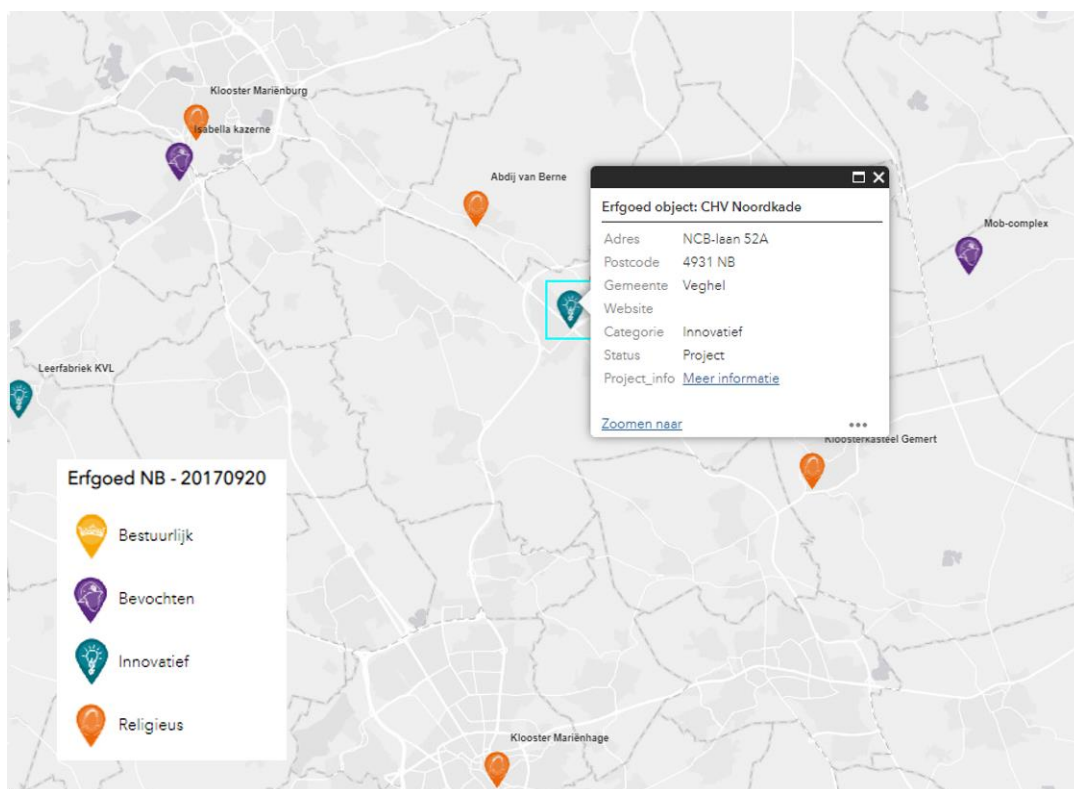
Een van de hoofddoelen bij de herontwikkeling van het CHV terrein is om de bestaande cultuurhistorische waarden, de identiteit van het projectgebied en daarmee de toegevoegde waarde een belangrijke positie toe te kennen in het initiatief.

Cultuurhistorische Waardenkaart provincie Noord-Brabant

Het projectgebied staat niet specifiek vermeld op de Cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Brabant, zie figuur 5.1. De herontwikkeling van het CHV terrein is echter wel aangemerkt als 'Innovatief' herbestemmingsproject binnen het ontwikkel- en investeringsprogramma 'de Erfgoedfabriek' van de provincie Noord-Brabant, zie figuur 5.2. Met de Erfgoedfabriek investeert de provincie in de herbestemming van belangrijke erfgoedcomplexen: "Oude gebouwen krijgen nieuwe functies, verhalen blijven levend en karakteristieke gebouwen in ons landschap blijven behouden".



Figuur 5.1: Uitsnede CHW provincie Noord-Brabant



Figuur 5.2: Uitsnede kaart Herbestemmingsprojecten erfgoed provincie Noord-Brabant

Eind 2013 besloot de provincie Noord-Brabant ook in het CHV-complex te investeren vanwege het belang van het verhaal, maar ook vanwege de bijzondere kwaliteit van de gebouwen en locatie. De provincie is daardoor eigenaar van de monumentale graansilo en enkele andere cultuurhistorisch belangrijke delen. Doel van de herbestemming is om op CHV Noordkade een regionaal centrum van Food, Cultuur en Leisure te laten groeien, wat aansluit bij de ambitie om uit te groeien tot een van de meest aantrekkelijke en innovatieve regio's van Europa.

Inmiddels ligt de herbestemming van het cluster op stoom. De functies Food, Leisure en cultuur zijn voor een groot deel ingevuld. Het cultuurcluster met cultuureducatie, podia, jongerencentrum, toneel- en muziekgroepen, galerie en kunstwinkel blijft nieuwe clubs naar Noordkade trekken. Leisure is zeer succesvol met een theatercafé, bioscoopzalen, restaurants, bioscoop, bierbrouwerij en escaperoom.

Het uiteindelijke doel van de herbestemming is het behoud van dit unieke terrein door er een regionale trekpleister en tweede centrum van Veghel van te maken. Door woningbouw toe te voegen krijgt het terrein de continue levendigheid van een tweede centrum.

5.1.3 Conclusie

Op basis van bovenstaande paragraaf kan geconcludeerd worden dat de geplande ontwikkeling van P1 goed aansluit bij de ambitie van onder andere de provincie om het unieke cultuurhistorische waardevolle terrein te behouden en een tweede centrum van Veghel te vormen.

5.2 Archeologie

5.2.1 Beleid en normstelling

Verdrag van Malta

In 1992 ondertekende Nederland mede het zogenaamde Verdrag van Valletta (Malta). Dit verdrag heeft als doel de bescherming van het archeologisch erfgoed van Europa te bevorderen. In Nederland heeft dit geleid tot een herziening van de Monumentenwet 1988 alsmede een aanvulling op of wijziging van bepaalde artikelen in enkele andere wetten. Deze wijzigingswet is beter bekend als de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ), die op 1 september 2007 van kracht werd.

De belangrijkste artikelen uit het Verdrag van Malta die in de Nederlandse wetgeving zijn overgenomen, zijn dat het archeologisch erfgoed zoveel mogelijk ter plekke (in situ) dient te worden behouden (artikel 4), dat het archeologisch erfgoed deel uitmaakt van de belangenafweging in het kader van ruimtelijke ordening (artikel 5) en het 'veroorzakersprincipe' (artikel 6). Het veroorzakersprincipe betekent dat de verstoorder verantwoordelijk is voor het vroegtijdig (laten) uitvoeren van noodzakelijk archeologisch (voor)onderzoek en de financiering daarvan.

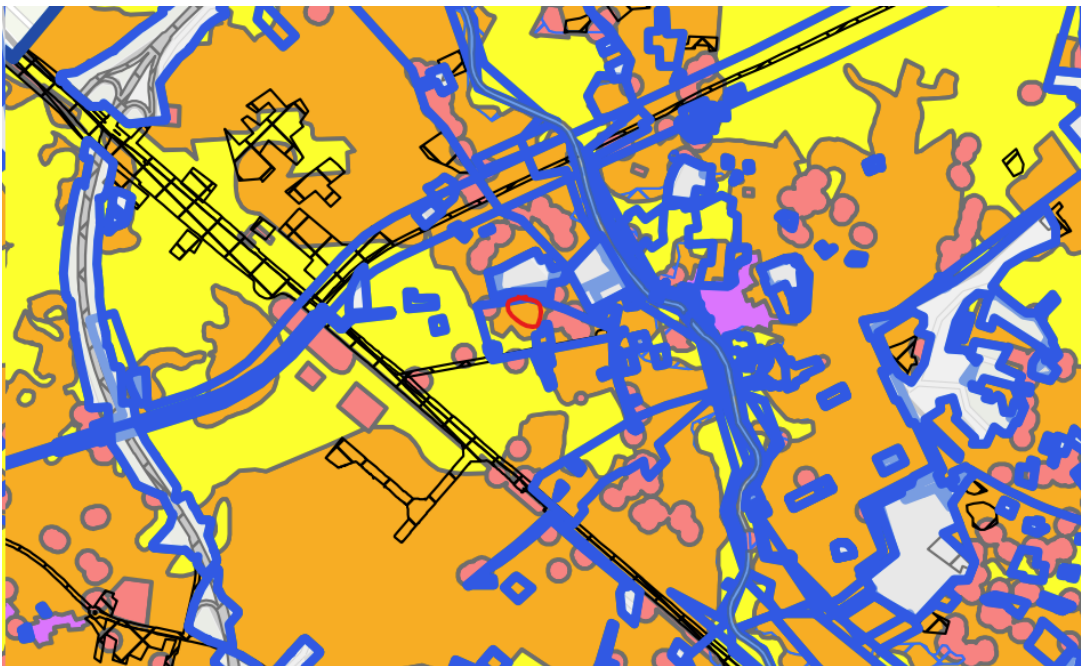
Gemeente Meierijstad

De gemeente Meierijstad beschikt over vastgesteld archeologie beleid. Een belangrijk onderdeel hiervan vormt de gemeentelijke archeologische beleidskaart, die wordt gebruikt als basis voor ruimtelijke plannen. De gemeentelijke beleidskaart is gebaseerd op gedetailleerde kennis van de lokale landschapsontwikkeling, cultuurhistorie en het bodemarchief. Deze kennis komt tot uiting in vijf periode-specifieke archeologische verwachtingskaarten die tonen op welke locaties archeologische resten uit bepaalde perioden kunnen worden verwacht. Op de beleidskaart worden de verschillende verwachtingen vertaald naar verwachtingszones en gekoppeld aan concrete vrijstellingsgrenzen. Bodemverstorende werkzaamheden die deze grenzen niet overschrijden, worden op voorhand vrijgesteld van de verplichting tot het doen van archeologisch onderzoek.

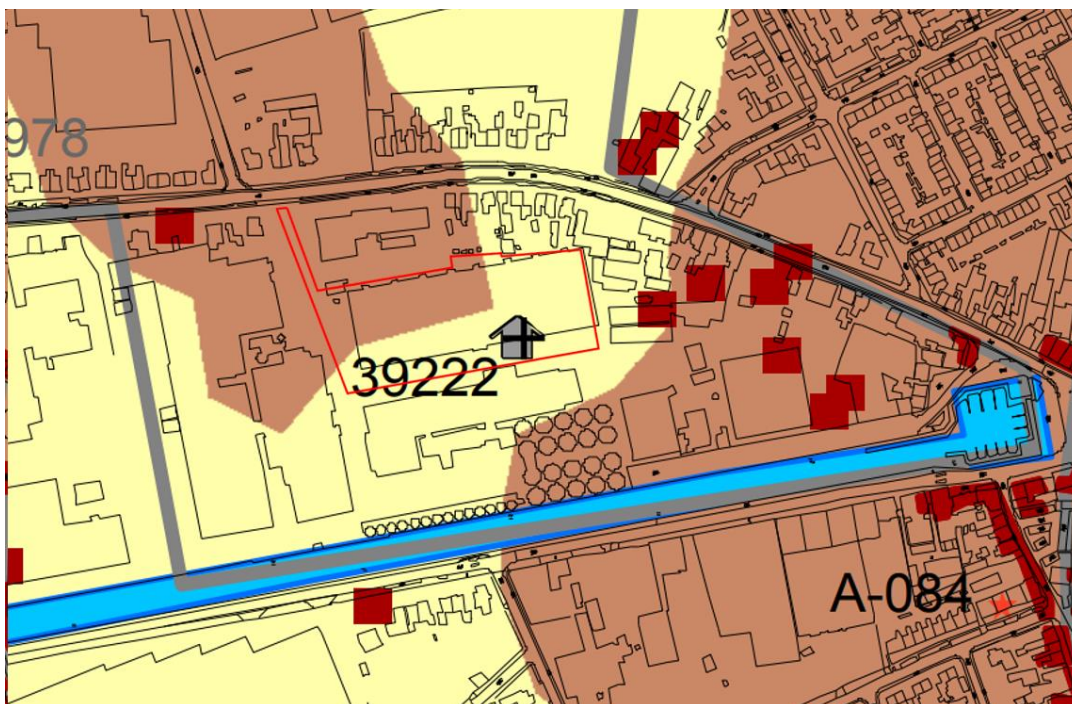
Door middel van het hanteren van verschillende vrijstellingsgrenzen wordt binnen de gehele gemeente gezocht naar een goede balans tussen de verwachte aanwezigheid van archeologische resten en de voorwaarden die worden verbonden aan bodemverstorende activiteiten. Het archeologisch kaartbeeld is echter niet statisch. In de loop der tijd zal de kennis over het bodemarchief toenemen. De vrijstellingszones in het onderhavige bestemmingsplan zijn dan ook geen exacte weergave van de vastgestelde beleidskaart.

5.2.2 Onderzoek

De archeologische beleidskaart van de gemeente is een archeologisch verwachtingsmodel, waaraan grenzen zijn gekoppeld tot waar voorgenomen bodemingrepen worden vrijgesteld van de verplichting tot archeologisch onderzoek. Omdat er sprake is van een gedifferentieerde archeologische verwachting, is er ook sprake van gedifferentieerde vrijstellingszones. Volgens de meest recente archeologische beleidskaart uit 2023 geldt voor het projectgebied een categorie 4 voor het aantreffen van archeologische resten. Deze beleidskaart is vertaald in het ontwerpbestemmingsplan 'paraplubestemmingsplan archeologie', gemeente Meijerijstad. Dit plan heeft tot en met 25 januari 2024 ter inzage gelegen. Ter plaatse van het projectgebied is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 4' opgenomen. Hiervoor geldt een vrijstelling bij bodemingrepen kleiner dan 250 m² en tot 30 cm diepte ten opzichte van het maaiveld.



Figuur 5.3: Uitsnede archeologische beleidskaart Gemeente Meijerijstad 2023 met projectgebied rood omlijnd (*Bron: BAAC*)



Figuur 5.4: Uitsnede archeologische eenhedenkaart Gemeente Veghel 2009 met projectgebied rood omlijnd (Bron: BAAC)

Het projectgebied bevindt zich in een dekzandvlakte waar, volgens de gemeentelijk archeologische verwachtingskaart, een middelhoge archeologische verwachting geldt.

Door Econsultancy is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd: rapportnummer 17765.004, versie 2, datum 30 augustus 2022. Uit het bureauonderzoek blijkt dat in de bodem van de projectlocatie archeologische waarden aanwezig kunnen zijn: op dekzandruggen of in dekzandvlaktes eventueel in combinatie met de aanwezigheid van beekdalen en beekloopjes kunnen sporen en vondsten uit alle archeologische perioden worden verwacht. Het betreft voor de projectlocatie een middelhoge tot hoge verwachting. Geadviseerd wordt een Programma van Eisen te laten opstellen met als inzet de uitvoering van een vervolgonderzoek met karterende en waarderende proefsleuven in plaats van (eerst) een verkennend booronderzoek.

Gezien de aanwezige bodemverontreiniging, zie paragraaf 8.3, is op verzoek van de initiatiefnemer voorgesteld toch eerst een verkennend booronderzoek uit te voeren om zo beter inzicht te krijgen in de bodemopbouw en mate van verstoring. Dit onderzoek is in overeenstemming met de gemeente in 2023 uitgevoerd.

Op basis van de boorresultaten werd geadviseerd om een proefsleuvenonderzoek te laten uitvoeren. De archeologisch adviseur van de initiatiefnemer heeft hierop een second-opinion opgesteld waarin juist bepleit wordt om af te zien van vervolgonderzoek. De boorgegevens van zijn hierbij juist gebruikt om aan te tonen dat Deelgebied C te nat was voor bewoning.

De archeologisch adviseur van de gemeente Meierijstad heeft vervolgens beoordeeld of archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk is. Deelgebied C lijkt voornamelijk in een beekdal-setting te liggen en in die gebieden is de kans op het aantreffen van behoudenswaardige vindplaatsen doorgaans laag. In dit soort gebieden kunnen wel bijzondere datasets worden aangetroffen zoals rituele deposities of bruggen maar dergelijke fenomenen laten zich niet opsporen met booronderzoek of proefsleuven. Een vervolgonderzoek is in dit gebied dan ook niet nodig. Wel wordt geadviseerd toezicht te houden bij de uitvoer van de grondwerkzaamheden in Deelgebied C. Ook blijft de wettelijke meldingsplicht voor vondsten van toepassing.

5.2.3 Conclusie

Archeologisch vervolgonderzoek is niet noodzakelijk.

Hoofdstuk 6 Groenstructuur en natuur

6.1 Ecologie

6.1.1 Beleid en normstelling

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) en het beleid van de provincie ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland de uitvoering van het plan niet in de weg staan. In elk geval moet aannemelijk zijn dat vergunning of ontheffing van de bij of krachtens deze wet geldende verbodsbepalingen kan worden verkregen voor de activiteiten die met dit wijzigingsplan mogelijk worden gemaakt.

Met de Wnb zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden: Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Natura 2000-gebieden. De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn) opgesteld. De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Het NNN is in Noord-Brabant uitgewerkt in het Natuur Netwerk Brabant (NNB). Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn, soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn en de bescherming van overige soorten. De provincie kan ontheffing verlenen van de verboden voor overige soorten.

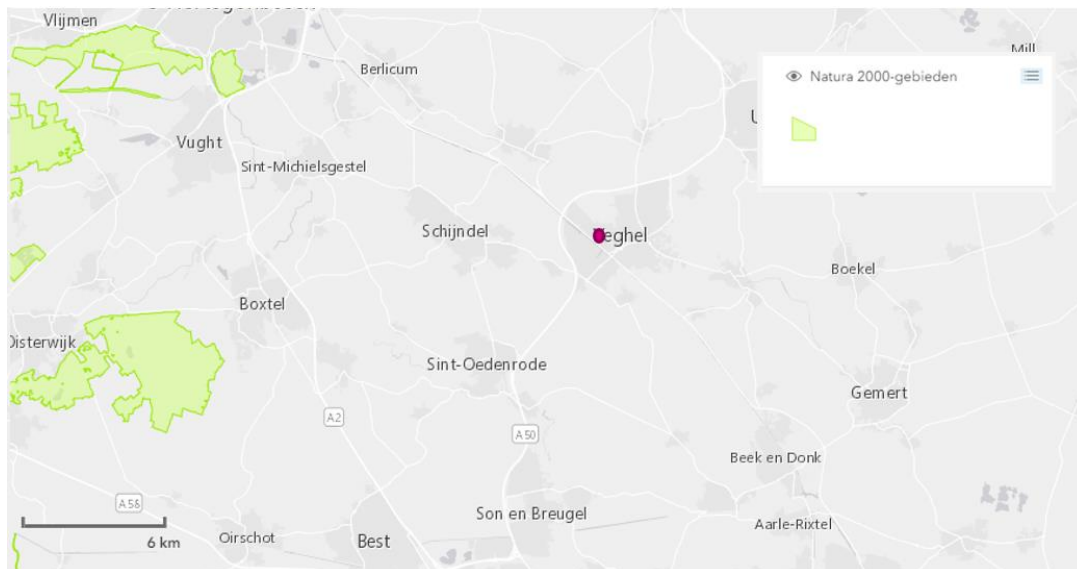
In de provincie Noord-Brabant wordt voor een aantal soorten vrijstelling verleend in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. Het betreft onder andere aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, bruine kikker, dwergmuis, dwergspitsmuis, egel, gewone bosspitsmuis, gewone pad, haas, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ree, rosse woelmuis, veldmuis, vos en woelrat.

6.1.2 Onderzoek

Gebiedsbescherming

Het projectgebied is niet gelegen in of in de directe omgeving van Natura 2000-gebieden. Hieronder zijn de afstanden tot de twee dichtbijzijnde in Zuidoost Brabant gesitueerde Natura 2000-gebieden weergegeven:

- Ruim 17 km tot "Vlijmens Ven, Moerplaten", ten westen;
- Ruim 18 km tot "Kampina & Oisterwijkse vennen", ten zuidwesten;

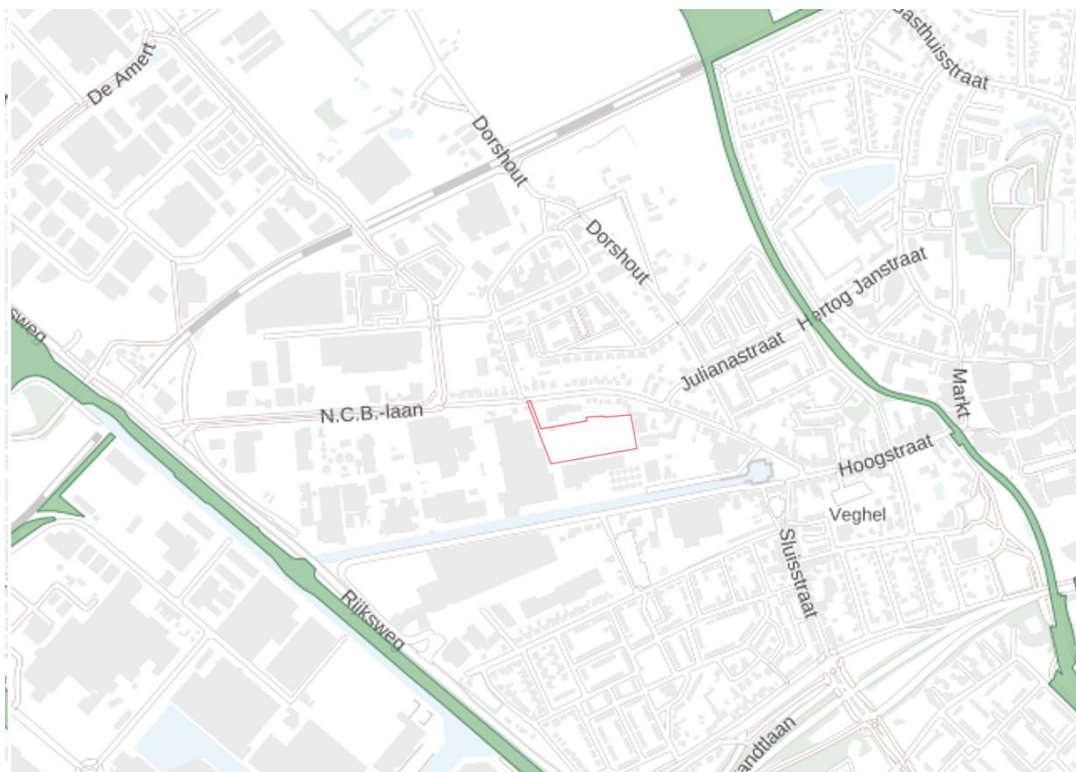


Figuur 6.1: Nabijgelegen Natura 2000-gebieden, projectgebied met stip aangeduid (Bron: Natura2000.nl/gebieden)

Gezien de grote afstanden tot de genoemde Natura 2000-gebieden is de ontwikkeling van het projectgebied niet van invloed op de instandhoudingsdoeleinden van de betreffende gebieden. Ook kunnen vanwege de afstand directe effecten, zoals areaalverlies, versnippering, verandering van de waterhuishouding en verstoring op voorhand uitgesloten worden.

Voor de realisatie- en gebruiksfase zijn stikstofdepositieberekeningen uitgevoerd. De memo is in bijlage 13 te vinden, de berekening voor de aanlegfase is te vinden in bijlage 14 en de berekening voor de gebruiksfase in bijlage 15. Uit de berekeningen blijkt dat in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase de stikstofdepositie op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden niet hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar.

Het projectgebied is niet gelegen binnen Natuurnetwerk Brabant. Het projectgebied is op circa 400 meter van het NNB gelegen en heeft daardoor geen negatieve invloed op de instandhouding van deze ecologische verbindingszone. Op grotere afstand, ten zuiden van het projectgebied, zijn nog andere natuurnetwerken in de vorm van de Groen-Blauwe mantel en de ecologische hoofdstructuur. Gezien de afstanden heeft het planvoornemen geen invloed op deze natuurnetwerken.

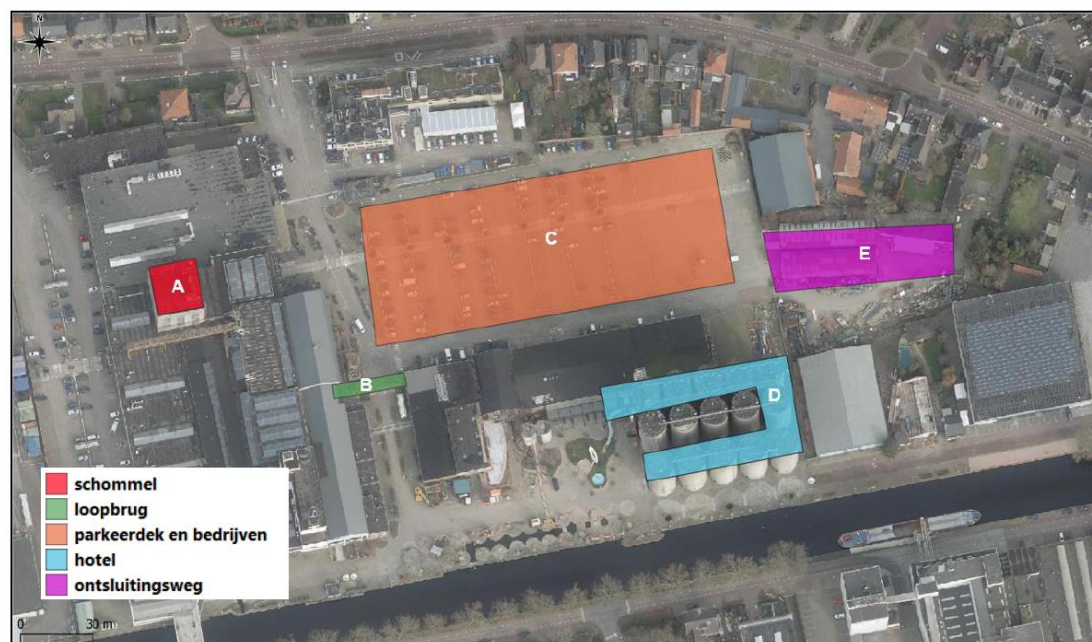


Figuur 6.2: Projectgebied rood omkaderd t.o.v. Natuurnetwerk Brabant (bron: atlasleefomgeving.nl/kaarten)

Het projectgebied ligt in stedelijk gebied op ruime afstand van natuurgebieden. De ontwikkeling heeft mede gelet op aard en omvang van de ontwikkeling, geen negatieve effecten op natuurwaarden die op grotere afstand liggen.

Soortenbescherming

Op 28 maart 2022 is een quickscan ecologie uitgevoerd op 5 deellocaties op het CHV-terrein zie Bijlage 2. Het P1 parkeerterrein is deellocatie C.



Figuur 6.3: Deellocaties, P1 parkeerterrein is deellocatie C (bron: Habitus Bijlage 2)

Vleermuizen

Gelet op de bebouwing ten westen en zuiden van deellocatie C, de oostzijde van het bioscoopgebouw ten noorden van deellocatie D, de bebouwing ten noorden en noordoosten van de onderzoekslocatie en het kanaal ten zuiden van de onderzoekslocatie en de naastgelegen bomenlaan, zijn bij de bouw- en eindfase, overtredingen van de Wet natuurbescherming te vermijden als mogelijke verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebied functioneel en duurzaam behouden blijven. Additionele (bouw)verlichting richting deze elementen tijdens de werkzaamheden en eindfase dient te worden voorkomen. Indien een verlichtingstoename niet te voorkomen is dienen maatregelen genomen te worden om de toename tot een minimum te beperken.

Algemene broedvogels

Overtredingen ten aanzien van algemene broedvogels kunnen worden voorkomen door de werkzaamheden en verwijdering van groen buiten het broedseizoen uit te voeren. Indien binnen het broedseizoen gewerkt wordt, dient de bebouwing voorafgaand aan het broedseizoen actief ongeschikt te worden gemaakt en dient een broedvogelinspectie uitgevoerd te worden door een ter zake kundige op het gebied van vogels.

Overige soortgroepen

Voor beschermde soorten behorend tot de overige soortgroepen zijn overtredingen ten aanzien van de Wet natuurbescherming wegens het ontbreken van geschikt habitat/verblijfsmogelijkheden, op basis van de verspreidingsgegevens, de aanwezigheid van voldoende alternatieven en/of gezien de aard van de ingreep niet aan de orde. Wel dient rekening te worden gehouden met de algemene zorgplicht.

6.1.3 Conclusie

P1 vormt geen geschikt habitat voor beschermde soorten. Het planvoornemen wordt hierdoor niet belemmerd.

Hoofdstuk 7 Water

7.1 Beleid en normstelling

Toetsingskader

Bij ieder ruimtelijke plan dient te worden beoordeeld of het plan invloed heeft op de waterhuishoudkundige situatie. Ieder plan dient namelijk minimaal 'hydrologische neutraal' te worden ontwikkeld. Relevante beleidsstukken op het gebied van water zijn het Provinciaal Waterhuishoudingsplan van de provincie Noord-Brabant, het Waterbeheersplan 2016-2021 van Waterschap Aa & Maas, het Nationaal Waterplan, WB21, Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water. Belangrijkste gezamenlijke punt uit deze beleidsstukken is dat water een belangrijk sturend element is in de ruimtelijke ordening. De volgende driestapsstrategieën zijn leidend:

- Vasthouden-bergen-afvoeren (waterkwantiteit);
- Voorkomen-scheiden-zuiveren (waterkwaliteit).

Daarnaast is de Beleidsbrief regenwater en riolering nog relevant. Hierin staat hoe het best omgegaan kan worden met het hemelwater en het afkoppelen daarvan. Ook hier gelden de driestapsstrategieën. De twee meest relevante beleidsstukken zijn hierna verder toegelicht.

Beleidskader

Regionaal Water en Bodem Programma (RWP) 2022-2027

Het Regionaal Water en Bodem Programma (RWP) is de opvolger van het Provinciaal Milieu en Waterplan. Het is onderdeel van het planstelsel voor de wateropgaven in Nederland, samen met het Nationaal Water Programma en de waterbeheerprogramma's van de waterschappen.

Doel van dit nieuwe RWP is: een klimaatadaptief Brabant met veilig, schoon en voldoende water en een vitale bodem. Deze opgaven zijn ook van belang voor vrijwel alle andere provinciale opgaven: wonen en werken, infrastructuur en mobiliteit, landbouw en voedsel, natuur en biodiversiteit, erfgoed, een concurrerende en duurzame economie, en de energietransitie.

Een belangrijke rode draad in het programma is het herstellen van de systeemwerking. Vele generaties lang had het waterbeleid als doel wateroverlast te voorkomen en water zo snel mogelijk af te voeren. Inmiddels weten we beter en is het duidelijk geworden dat het roer om moet: we moeten zuinig zijn op ons water en de bodem, en het wateren bodemsysteem moet toegerust zijn op natte én droge tijden.

Waterbeheerplan 2022-2027 Aa en Maas

In het Waterbeheerplan staan de doelen voor de komende 6 jaar beschreven, hoe deze doelen behaald gaan worden en hoe ingespeeld wordt op veranderende omstandigheden. De missie van het waterschap Aa en Maas is: *“Het ontwikkelen, beheren en in stand houden van gezonde, robuuste en veerkrachtige watersystemen, die ruimte bieden aan een duurzaam gebruik voor mens, dier en plant in het gebied, waarbij de veiligheid is gewaarborgd en met oog voor economische aspecten.”*

Het waterschap wil samen met de gemeente werken aan een klimaatrobuust watersysteem. Om dit te bereiken:

- maakt het waterschap op strategisch niveau afspraken met gemeenten en andere overheden over de ruimtelijke borging van het waterbelang;
- maakt het waterschap met gemeenten op basis van de stresstesten, risicodialogen en het uitvoeringsprogramma DPRA kwantitatieve afspraken gericht op een klimaatrobuust watersysteem. Hierbij komen ook de Vitale en Kwetsbare Functies in beeld en ontstaat er duidelijkheid over restrisico's;
- denkt het waterschap met gemeenten mee bij beleid en regelgeving rondom meervoudig ruimtegebruik, afkoppelen en hemelwaterverordeningen zodat de hoeveelheid water vanuit bebouwd gebied doelmatig wordt ingezet en/of afvoer naar het regionale systeem wordt beperkt;
- gaat het waterschap op zoek naar mogelijkheden om in bebouwd gebied verdroging tegen te gaan en ruimte te vinden voor waterberging;
- wordt het waterschap uitgangspunten voor weging van het waterbelang (de watertoets) geactualiseerd voor waterkwantiteit en waterkwaliteit;
- meet en monitort het waterschap de waterkwaliteit van het water in en rondom de stad. Op basis hiervan stellen we een overzicht op van knelpunten en streven we ernaar om deze samen met gemeenten te verhelpen;
- zet het waterschap in op vergroten sponswerking. Dit doen we door maatregelen als ontstenen, vergroenen, afkoppelen en groene daken te promoten/te ondersteunen. De stimuleringsregeling klimaatactief bebouwd gebied zetten we daarom voort en koppelen dit waar mogelijk aan gemeentelijke regelingen;
- zoekt het waterschap in het bebouwde gebied breed de samenwerking op met gemeenten, woningcorporaties, bedrijventerreinen, ontwikkelaars en de bouwsector om anders bouwen te promoten.

Beleidsregel Hydrologische uitgangspunten bij de Keurregels voor afvoeren van hemelwater, Brabantse waterschappen

De drie Brabantse waterschappen, Aa en Maas, De Dommel en Brabantse Delta hanteren sinds 1 maart 2015 dezelfde (beleids)uitgangspunten voor het beoordelen van plannen waarbij het verhard oppervlak toeneemt. Deze (beleids)uitgangspunten zijn geformuleerd in de 'Beleidsregel Hydrologische uitgangspunten bij de Keurregels voor afvoeren van hemelwater, Brabantse waterschappen'.

Bij een toename en afkoppelen van het verhard oppervlak geldt het uitgangspunt dat plannen zoveel mogelijk hydrologisch neutraal worden uitgevoerd. De waterschappen maken bij het beoordelen van plannen met een toegenomen verhard oppervlak onderscheid tussen grote en kleine plannen. Hoewel er relatief veel kleine plannen zijn veroorzaken deze op deelstroomgebiedsniveau nauwelijks een toename van de maatgevende afvoer. Het waterschap maakt grofweg onderscheid in projecten met een toename van verhard oppervlak van maximaal 500 m², 500 m²-10.000 m² en meer dan 10.000 m².

Op basis van de Keur en de 'Beleidsregel Hydrologische uitgangspunten bij de Keurregels voor afvoeren van hemelwater, Brabantse waterschappen' wordt geen compensatie vereist voor plannen met een toename van verhard oppervlak van minder dan 500 m². Het hemelwater afkomstig van het verhard oppervlak mag naar bestaand oppervlaktewater worden afgevoerd.

7.2 Huidige situatie

Algemeen

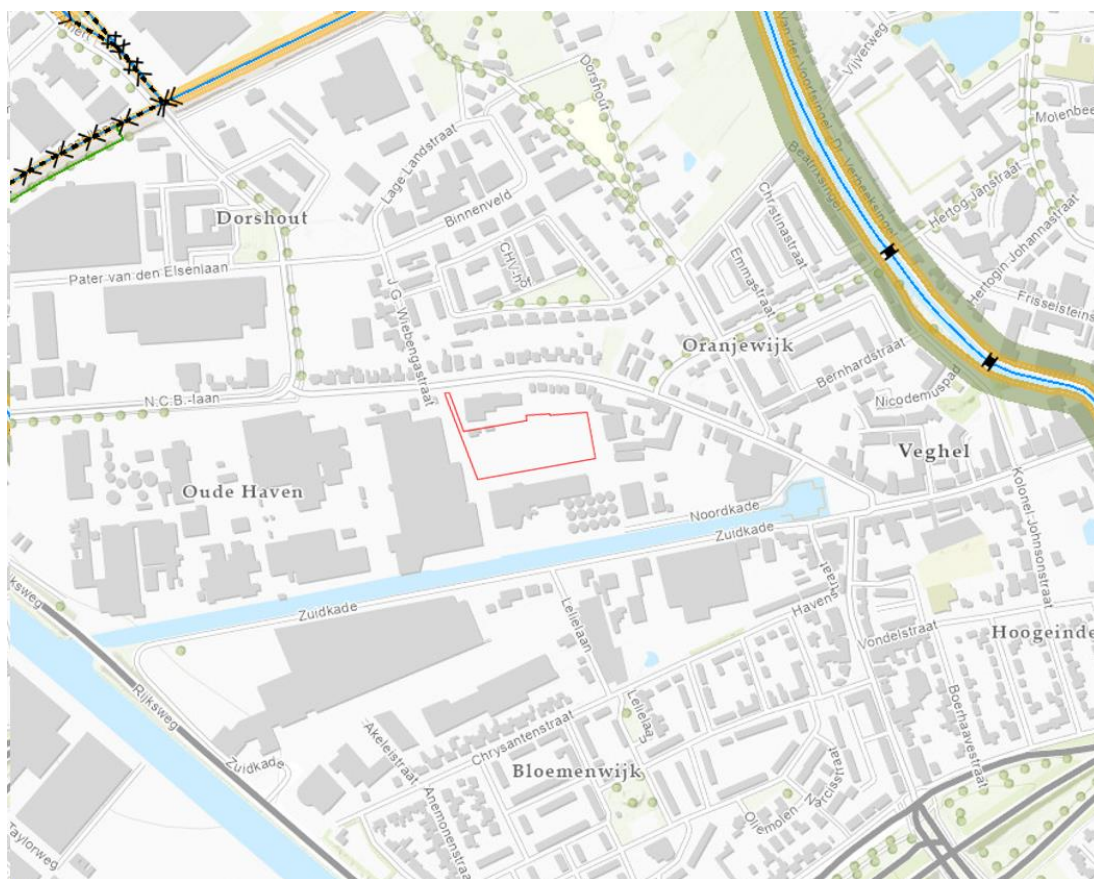
Het projectgebied ligt in het noordwestelijke deel van de kern van Veghel en maakt onderdeel uit van het food- en cultuurcentrum de Noordkade, ook wel bekend als het voormalige CHV terrein. De locatie bestaat uit een fabriek en is in de huidige situatie geheel verhard.

Bodem en grondwaterstand

Het projectgebied is in de bodemkaart van Nederland niet gekarteerd vanwege de ligging in de bebouwde kom. De bodem ten noorden van het projectgebied bestaat uit beekeerdgronden; leemarm en zwak lemig fijn zand. Met betrekking tot grondwater is ter plaatse van het projectgebied sprake van grondwatertrap IVc. De gemiddelde kleinste diepte (GHG) ligt op 57 centimeter beneden maaiveld, de gemiddelde grootste diepte (GLG) ligt op 189 centimeter beneden maaiveld. Het maaiveld bevindt zich op circa 11,4 meter +NAP.

Waterkwantiteit

Conform de Legger van waterschap Aa en Maas zijn er in de directe omgeving van het projectgebied geen waterlopen, zie figuur 7.1. Hierdoor bevindt het projectgebied zich niet in de beschermingszone van een watergang.



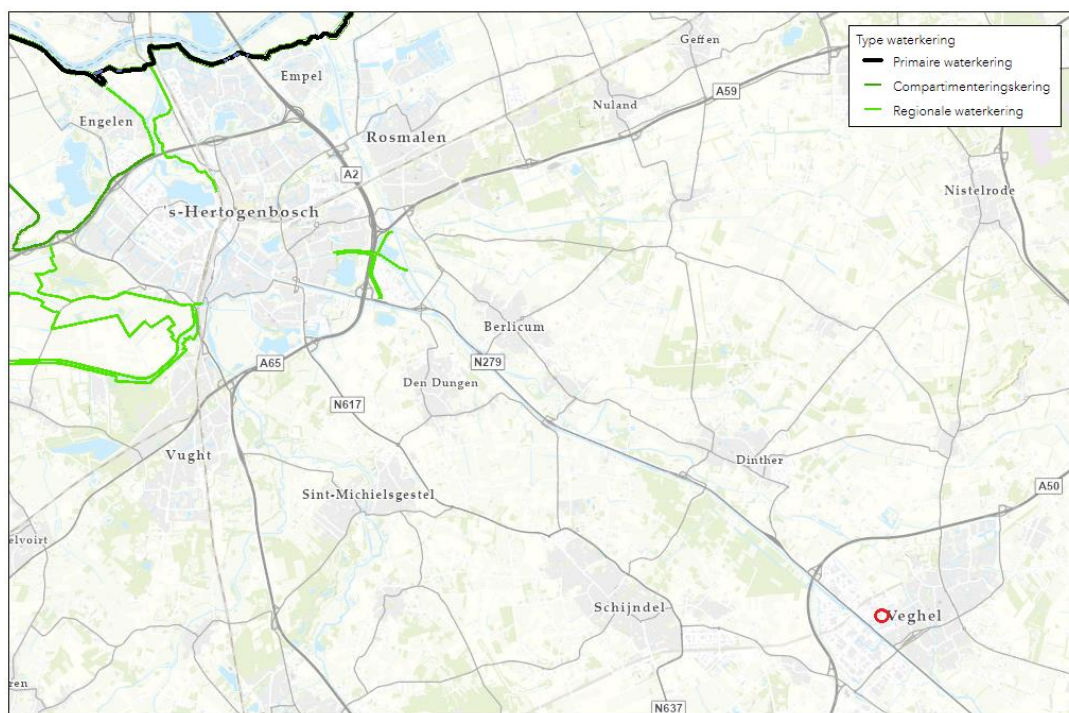
Figuur 7.1: Uitsnede legger oppervlaktewateren waterschap Aa en Maas met het projectgebied rood omkaderd

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Binnen het projectgebied of in de nabije omgeving liggen geen oppervlaktewaterlichamen die zijn aangewezen vanuit de Kaderrichtlijn Water. Er bevinden zich ook geen natte ecologische verbindingszone zoals opgenomen in het (provinciale) Natuurnetwerk Nederland binnen of in de nabijheid van het projectgebied.

Veiligheid en waterkeringen

Het projectgebied is niet gelegen binnen de kern- of beschermingszone van een waterkering, zie figuur 7.2.



Figuur 7.2 Uitsnede waterkeringen legger waterschap Aa en Maas met het projectgebied rood omcirkeld

Afvalwaterketen en riolering

Het projectgebied is momenteel aangesloten op het gemeentelijke rioolstelsel.

7.3 Toekomstige situatie

Het geheel verharde projectgebied wordt met deze ontwikkeling wordt bebouwd met woningen en een parkeergarage.

Waterkwantiteit

Op basis van de Keur en de 'Beleidsregel Hydrologische uitgangspunten bij de Keurregels voor afvoeren van hemelwater, Brabantse waterschappen' wordt geen compensatie vereist voor plannen met een toename van verhard oppervlak van minder dan 500 m².

De beoogde ontwikkeling bestaat uit het realiseren van een parkeergarage en een aantal appartementengebouwen. De huidige situatie is volledig verhard. Er is dus geen sprake van een toename aan verharding. Er hoeven geen compenserende maatregelen uitgevoerd te worden.

In de beoogde situatie neemt het verhard oppervlakte af door de toevoeging van twee groene zones:

- aan de noordzijde van de parkeergarage tegen de achtertuinten van de bestaande woningen. Het hemelwater wordt hier afgekoppeld, zodat het langzaam in de bodem kan trekken.
- aan de zuidzijde van de parkeergarage tegen de nieuwe appartementengebouwen. Deze groene zone betreft eigenlijk een groen dak bovenop de parkeerkelder van de woongebouwen.

Veiligheid en waterkeringen

De in deze ruimtelijke onderbouwing mogelijk gemaakte ontwikkelingen hebben geen negatieve invloed op de waterveiligheid in de omgeving.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem is het van belang om duurzame, niet-uitloogbare materialen te gebruiken, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Afvalwaterketen en riolering

Conform de Leidraad Riolering en vigerend waterschapsbeleid is het voor nieuwbouw gewenst een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie terecht komt. Afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering. Voor hemelwater wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:

- hemelwater vasthouden voor benutting;
- (in-) filtratie van afstromend hemelwater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater;
- afstromend hemelwater afvoeren naar AWZI.

Het projectgebied is momenteel al aangesloten op het gemeentelijk rioolstelsel. Er wordt geen aanpassing gedaan op de reeds bestaande koppeling met het gemeentelijk rioolstelsel.

Watervergunning

Voor aanpassingen aan het bestaande watersysteem dient bij het waterschap vergunning te worden aangevraagd op grond van de 'Keur'. Dit geldt dus bijvoorbeeld voor het graven van nieuwe watergangen, het aanbrengen van een stuw of het afvoeren van hemelwater naar het oppervlaktewater. In de Keur is ook geregeld dat een beschermingszone voor watergangen en waterkeringen in acht dient te worden genomen. Dit betekent dat binnen de beschermingszone niet zonder watervergunning gebouwd, geplant of opgeslagen mag worden. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit, het profiel en/of de veiligheid wordt aangetast, de aan- of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt gehinderd. Ook voor het onderhoud gelden bepalingen uit de 'Keur'. Het onderhoud en de toestand van de (hoofd)watergangen worden tijdens de jaarlijkse schouw gecontroleerd en gehandhaafd.

Conclusie

Het projectgebied bevindt zich niet in de beschermingszone van een watergang of waterkering. Het projectgebied is momenteel al volledig verhard, er is geen sprake van een toename in verharding. Compensatie is hierdoor niet aan de orde. De beoogde ontwikkeling leidt niet tot een negatief effect op het waterhuishoudkundige systeem.

7.4 Wijze van overleg met waterschap

Aangezien het verhard oppervlak op het perceel in de beoogde situatie niet zal toenemen en het projectgebied niet in een kern- of beschermingszone is gelegen, is overleg met het waterschap niet noodzakelijk.

Hoofdstuk 8 Milieuhygiënische verantwoording

8.1 Inleiding

Voor de ontwikkeling is het van belang dat tijdens de uitvoering en in de nieuwe situatie sprake is van een goede omgevingssituatie. Deze omgevingstoets gaat in op de relevante milieuaspecten.

8.2 M.e.r.-beoordeling

8.2.1 Beleid en normstelling

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het omgevingsvergunning planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen de kenmerken en plaats van de projecten en de kenmerken van potentiële effecten.

8.2.2 Onderzoek

De beoogde ontwikkeling bestaat uit de realisatie van een parkeergarage en woningbouw in een aantal appartementengebouwen op het huidige volledig verharde parkeerterrein.

Uit jurisprudentie blijkt dat het oordeel of een ruimtelijke ontwikkeling wel of niet aangemerkt kan worden als een stedelijk ontwikkelingsproject onder andere afhangt van de aard en omvang van het plan/voornemen en de vraag of er per saldo aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen ontstaan.

De ontwikkeling vindt voornamelijk plaats op een volledig verhard terrein, in een sterk stedelijke omgeving en wordt ontsloten door belangrijke ontsluitingswegen. In de toekomstige situatie is er sprake van een vermindering in verharding. Op voorhand is aan te merken dat de milieugevolgen door het project beperkt zijn, zie ook de beoordeling van de milieuaspecten. Hiermee valt de ontwikkeling niet in de categorie D 11.2 stedelijk ontwikkelingsproject zoals bedoeld in het Besluit m.e.r.

Het CHV terrein bestaat tegenwoordig uit kunst, cultuur en een foodcluster. Denk hierbij aan recreatieve (bioscoop, museum, escape room, jongerencentrum), maar ook culturele (kunst- en toneelgroepen, de muziekschool en het poppodium, theater), educatieve (KreaTech Fabriek en cultuureducatie Jumbo Academy) en food-gerelateerde (verschillende restaurants en een stadsbrouwerij) functies. Hiermee maakt de ontwikkeling geen deel uit van een industrieterrein zoals bedoeld in categorie D 11.3 uit het Besluit m.e.r. Ook valt de ontwikkeling niet onder een ander categorie.

Hierdoor is het plan niet m.e.r.-beoordelingsplichting en hoeft er geen project m.e.r. of vormvrije m.e.r.-beoordeling te worden opgesteld. Opgemerkt dient te worden dat voor activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, toch dient te worden nagegaan of sprake kan zijn van belangrijke gevolgen voor het milieu. De informele m.e.r.-beoordeling is toegevoegd in **bijlage PM**. Op basis van deze m.e.r.-beoordelingsnotitie zal het bevoegd gezag bij besluitvorming over de ontwerpomgevingsvergunning besluiten dat geen milieueffectrapportage voor de voorgenomen planontwikkeling noodzakelijk is.

8.2.3 Conclusie

Het aspect m.e.r.-beoordeling staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

8.3 Bodem

8.3.1 Beleid en normstelling

Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende functiewijziging. In de Wet bodembescherming is bepaald dat, indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt voor de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

8.3.2 Onderzoek

Het oostelijke deel van het huidige P1 parkeerterrein wordt getransformeerd tot een parkeergarage en woningen in een aantal appartementengebouwen. Aangetoond moet worden of de grond veilig is om op te wonen.

Op 11 september 2023 heeft REDD adviesbureau een uitgangspuntennotitie bodemonderzoek en -sanering opgesteld, deze is te lezen in Bijlage 3. Het onderzoek ziet uitsluitend op het oostelijk deel van het projectgebied. Op het westelijk deel wordt niet gebouwd. Hier vinden enkel civieltechnische wijzigingen plaats die geen ingreep in de bodem vragen en van tijdelijke aard zijn. Nader onderzoek en ingrepen vinden hier plaats in samenhang met de toekomstige ontwikkeling van het westelijk terreindeel.

Aanvullend onderzoek is noodzakelijk. In het westelijke deel van het projectgebied zal het aanvullend bodemonderzoek zich richten op:

- Aard, samenstelling, omvang en kwaliteit van de funderingslaag;
- Omvang verontreiniging met PAK en zware metalen (in samenhang met vorige punt);
- Omvang met minerale olie in de grond;
- Omvang met minerale olie in het grondwater bij 7.

In het oostelijke deel zal het aanvullend bodemonderzoek zich richten op:

- Aard, samenstelling, omvang en kwaliteit van de funderingslaag;
- Omvang verontreiniging met PAK en zware metalen (in samenhang met vorige punt);
- Omvang verontreiniging asbestverontreiniging.

De definitieve saneringsdoeleinden zullen aan de hand van de resultaten van het uit te voeren bodemonderzoek worden bepaald en in een saneringsplan worden uitgewerkt.

Het aanvullende bodemonderzoek en nader asbestonderzoek in de bodem is uitgevoerd, zie bijlage 6. De onderzoeksresultaten in relatie tot de voorgestane planvorming zullen tot een bodemsanering leiden. Voor de uitvoering van de bodemsanering op het oostelijk deel is inmiddels een Plan van aanpak bodemsanering opgesteld, zie bijlage 4. Dit saneringsplan is aan de provincie Noord-Brabant en de Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant (ODZOB) voorgelegd. De provincie Noord-Brabant en de ODZOB hebben met het saneringsplan ingestemd, zie bijlage 5. Onderzoek en sanering van de bodem op het westelijk deel wordt op een later moment uitgevoerd en maakt geen onderdeel uit van de ontwikkeling. De sanering wordt uitgevoerd op kosten van initiatiefnemer. Deze kosten vormen geen financiële belemmering voor de uitvoering van het planvoornemen.

8.3.3 Conclusie

Sanering van de bodem is noodzakelijk om het planvoornemen te realiseren.

8.4 Geluid

8.4.1 Beleid en normstelling

Bij een ruimtelijke ontwikkeling worden de regels van de Wet geluidhinder (Wgh) toegepast. Deze wet heeft betrekking op geluid dat veroorzaakt wordt door wegen, spoorwegen, gezoneerde industrieterreinen en luchthavens. De Wgh bevat geluidsnormen en richtlijnen over de toelaatbaarheid van geluidsniveaus als gevolg van voorgenoemde geluidsbronnen.

Indien een geluidsgevoelig object mogelijk wordt gemaakt binnen een geluidszone van een bestaande geluidsbron, of indien het plan een nieuwe geluidsbron mogelijk maakt, dient volgens de Wgh een akoestisch onderzoek plaats te vinden bij het voorbereiden van de vaststelling van het bestemmingsplan.

8.4.2 Onderzoek

Wegverkeerslawaaï

Delen van de N.C.B.-laan en de Pater van den Elsenlaan hebben een maximumsnelheid van 50 km/u. Er zijn ook niet-gezoneerde wegen binnen de omgeving van het projectgebied. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zal onderzoek gedaan naar de geluidbelasting van gezoneerde wegen en cumulatie van alle wegen binnen het onderzoeksgebied ter behoeve van het woon- en leefklimaat. Het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï is opgenomen als bijlage 7.

Nieuwe woningen

Een hogere waarde is niet nodig omdat alle berekende geluidsniveaus komend van de gezoneerde wegen in de omgeving onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB liggen. De geluidbelasting bedraagt op zijn hoogst 50 dB ter plaatse van de noordgevel op verschillende toetspunten. De vereiste karakteristieke geluidwering $G_{a;k}$ bedraagt dan ten hoogste $50 - 33 > 20$ dB (standaardeis uit het bouwbesluit). Een onderzoek naar de gevelwering zal dan niet aan de orde zijn.

De toenemende verkeersintensiteit zal een maximale toename brengen van afgerond 1 dB, met een gemiddelde toename van 0,1 dB over alle toetspunten. Deze toename kan als niet significant worden beschouwd.

De milieukwaliteit wordt bij het gebouw wordt geclassificeerd als 'Zeer Goed' tot 'Goed'. Het woon- en leefklimaat ter plaatse van het gebouw wordt als acceptabel aangemerkt. Op basis van de het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai kan gesteld worden dat de cumulatieve geluidbelasting (wegverkeer) een aanvaardbaar woon- en leefklimaat niet in de weg staat.

Bestaande woningen

Bij de bestaande woning aan N.C.B.-laan 54 wordt niet aan de grenswaarden uit stap 3 van de Handreiking Bedrijven en milieuzonering voldaan. De overschrijdingen zijn niet met een redelijkerwijs te nemen maatregel weg te nemen. De overschrijdingen vinden plaats op de 1e etage (5 meter hoogte). Vanwege planologische, verkeerskundige en esthetische bezwaren is een scherm van 5 meter hoogte niet mogelijk. Het bevoegd gezag kan volgens stap 4 van de Handreiking Bedrijven en milieuzonering toch beoordelen dat sprake is van een aanvaardbare situatie. Hierbij kan het bevoegd gezag de volgende redenen betrekken:

- Deze woning ligt nabij de inrit naar P1. Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidbelasting volledig afkomstig is van de in- en uitgaande verkeersbewegingen. Er is geen relevante bijdrage van de parkeergarage. Uit bijlage I blijkt dat er in de huidige situatie al 3.970 voertuigbewegingen per etmaal van en naar P1 plaatsvinden. Daar komen in de beoogde situatie maximaal 305 (worst-case gerekend met 310) voertuigbewegingen per etmaal bij vanwege de beoogde woningen. Dit is een toename van 7,8%. In geluidbelasting is dit een toename van $10 \times \log(1,078) = 0,32 \text{ dB(A)}$. Deze toename wordt verwaarloosbaar (niet hoorbaar) geacht.
- Gezien de bouwkundige staat van de woning en de zeer beperkte toename van de geluidbelasting wordt de extra bijdrage van 0,32 dB(A) door de beoogde woningen aanvaardbaar geacht. De extra bijdrage van 0,32 dB(A) door de beoogde woningen leidt niet tot een noodzaak van nieuwe eisen aan de geluidwering van gevels.

Industrielawaai

In het kader van de beoogde ontwikkeling is een akoestisch onderzoek Industrielawaai uitgevoerd, opgenomen als bijlage 8. Onderzocht is of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ten aanzien van het geluid afkomstig van de parkeergarage en het (resterende) buitenparkeerterrein. Uit de berekeningen blijkt dat sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat ter plaatse van bestaande en beoogde woningen, rekening houdend met het volgende:

- Om akoestische redenen is een afscherming nodig aan de buitenste zuidoosthoek van de parkeergarage, om het geluid richting de beoogde woningen (Blok 1) af te schermen. Deze afscherming moet op zijn minst 1 meter uitsteken en dezelfde hoogte hebben als de openingen in de parkeergarage, zie afbeelding 2 in paragraaf 3.1.3 van het onderzoeksrapport. De afscherming moet beschikken over een massa van 10 kg/m² en mag geen openingen bevatten. Op basis van dit akoestisch onderzoek is het bouwplan hierop aangepast.
- Op het dak van de parkeergarage is (mede om akoestische redenen) rekening gehouden met een betonnen borstwering van 1,2 meter hoog, die exact is overgenomen uit de ontwerptekeningen. De borstwering moet beschikken over een massa van 10 kg/m² en mag geen openingen bevatten.
- In de voorschriften van de omgevingsvergunning wordt voor de beoogde woningen een eis aan de geluidwering van de gevels opgenomen, gebaseerd op de cumulatieve geluidbelasting vanwege alle relevante bronnen in de omgeving (zie het separaat uitgevoerde onderzoek cumulatie).

Met de realisatie van de borstwering is sprake van voldoende geluidwering tussen de parkeergarage en de woningen. Geluid afkomstig van parkerende auto's en dichtslaan de portieren vormt zodoende geen belemmering.

Instellingslawaai

De parkeergarage en de appartementen zijn geen instellingen die lawaai produceren. Ook worden bestaande omliggende instellingen niet in hun bedrijfsvoering geschaad door de komst van de woningen en de parkeergarage.

Gezoneerd industrieterrein

In de feitelijke situatie is geen sprake van een geluidzone over het projectgebied. Planologisch moet dit nog aangepast worden door de gemeente Meijerijstad. Hiervoor wordt een separate procedure gevolgd. Gezien de industrie functie op Noordkade (binnen en direct rond het projectgebied) is komen te vervallen, zijn daarmee ook de geluidproducerende inrichtingen verdwenen. Omdat geen sprake meer is van een gezoneerd industrieterrein zijn geluidgevoelige functies hier, mits onderzocht, mogelijk.

Cumulatie van geluid

Vanwege de ligging binnen meerdere geluidszones dient onderzoek gedaan te worden naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidsbronnen. In het onderzoek cumulatie van geluid, zie bijlage 9, is in het kader van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat nader ingegaan op de cumulatieve geluidbelasting. Dit onderzoek leidt niet tot gewijzigde conclusies voor de verschillende geluidsbronnen.

8.4.3 Conclusie

Wat betreft wegverkeerslawaai wordt het woon- en leefklimaat in de woningen (binnenniveau) middels een nader onderzoek naar de geluidwering van de gevels gegarandeerd. Middels bouwkundige voorzieningen wordt gewaarborgd dat op de op de betreffende delen sprake is van een dove gevel.

De parkeergarage inclusief het bestaand parkeerterrein wordt akoestisch inpasbaar geacht. Ten aanzien van de aspecten industrielawaai en instellingslawaai bestaan er geen belemmeringen.

8.5 Luchtkwaliteit

8.5.1 Beleid en normstelling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij een ruimtelijke ontwikkeling uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 9.1 weergegeven.

Tabel 8.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg / m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg / m ³

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekenende mate

In dit Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² bij één ontsluitingsweg en 200.000 m² bij twee ontsluitingswegen.

8.5.2 Onderzoek

Aangenomen mag worden dat de realisatie van de parkeergarage en de nieuwe appartementen op het huidige parkeerterrein niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Dit laat de tabel in figuur 8.1 ook zien.

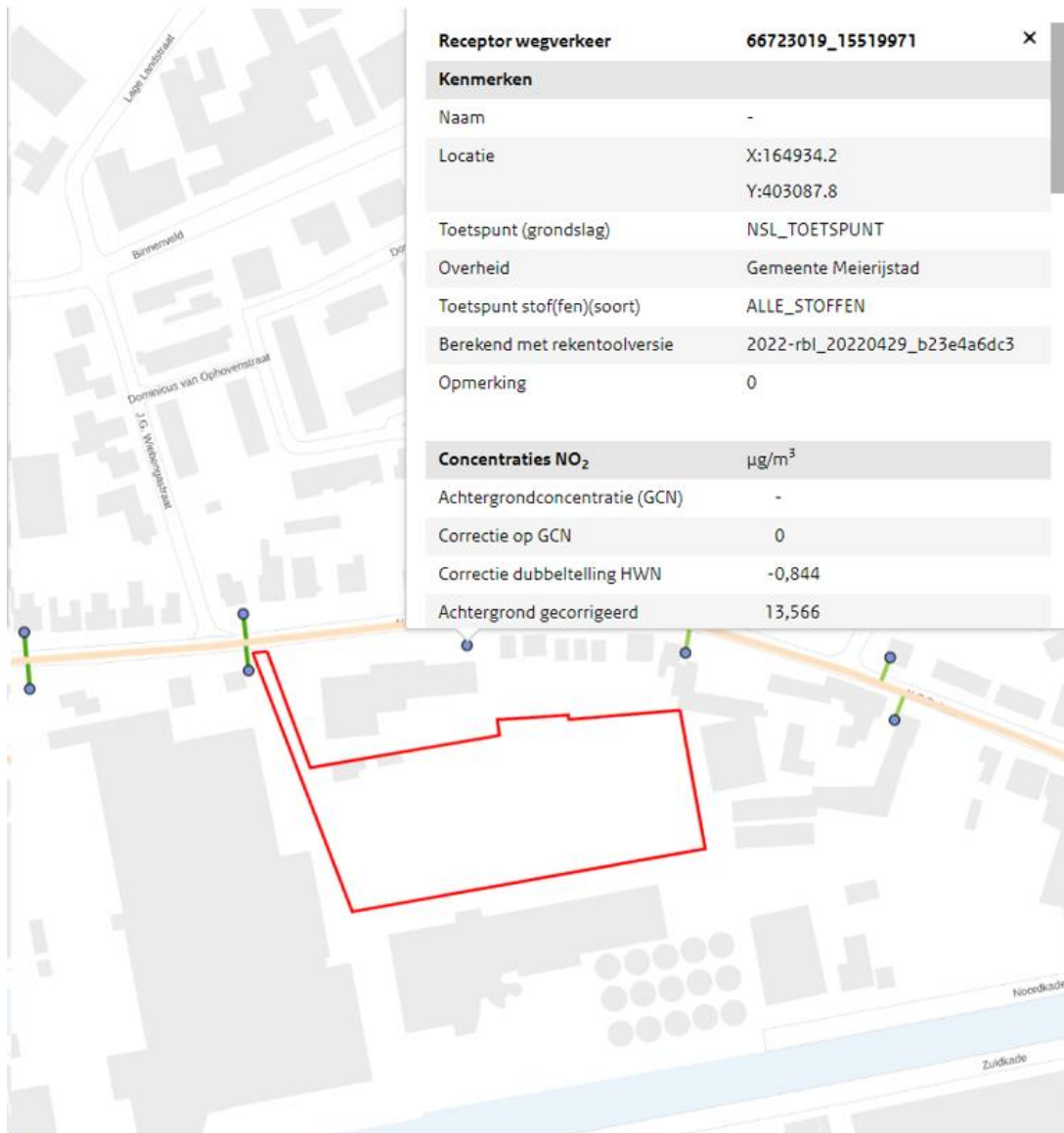
Binnen de parkeergarage wordt de parkeerbehoefte van de nieuwe woningen gerealiseerd. Verder dient de extra parkeerruimte in de parkeergarage te vervanging van bestaande parkeerplaatsen op Noordeinde. Deze parkeerplaatsen genereren zodoende geen extra verkeer.

De verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling bedraagt maximaal 305 mvt/etmaal (zie paragraaf 10.4). Uit de NIBM-tool blijkt dat de maximale bijdrage NO₂ 0,50 µg/m³ bedraagt en de maximale bijdrage voor PM₁₀ 0,07 µg/m³. Hierdoor heeft de beoogde ontwikkeling een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀. De beoogde ontwikkeling draagt dan ook 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie luchtverontreinigende stoffen en is vrijgesteld aan het toetsen aan de grenswaarden.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	305
Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,18
PM ₁₀ in µg/m ³	0,05
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 8.1: Resultaten NIBM-tool



Figuur 8.2: Resultaten CIMLK-tool 2020 (bron: cimlk.nl/kaart)

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit. De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de NCB-Laan, direct ten noorden van het projectgebied. Uit de monitoringstool blijkt dat in het monitoringsjaar de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedroegen in de prognose voor 2020; 18,7 µg/m³ voor NO₂, 18,7 µg/m³ voor PM₁₀ en 10,9 µg/m³ voor PM_{2,5}. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM₁₀ bedroeg 6,7 dagen. Hierdoor is er ter plaatse van het projectgebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

8.5.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling in het projectgebied. Ten aanzien van luchtkwaliteit is ter plaatse van het projectgebied sprake van een aanvaardbaar leefklimaat.

8.6 Externe veiligheid

8.6.1 Beleid en normstelling

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde wordt overschreden.

Risicovolle inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet aan deze normen worden voldaan, ongeacht of het een bestaande of nieuwe situatie betreft.

Het Bevi bevat geen norm voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied van de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de regeling Basisnet in werking getreden. Het Bevt vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water. Het Bevt en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR 10^{-6} contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute.

Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes waarbinnen beperkingen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gelden. Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 meter vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het

ruimtegebruik. Voor het groepsrisico geldt op grond van het Bevt slechts een oriënterende waarde en alleen in bepaalde gevallen is het doen van een verantwoording van een toename van het GR verplicht.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

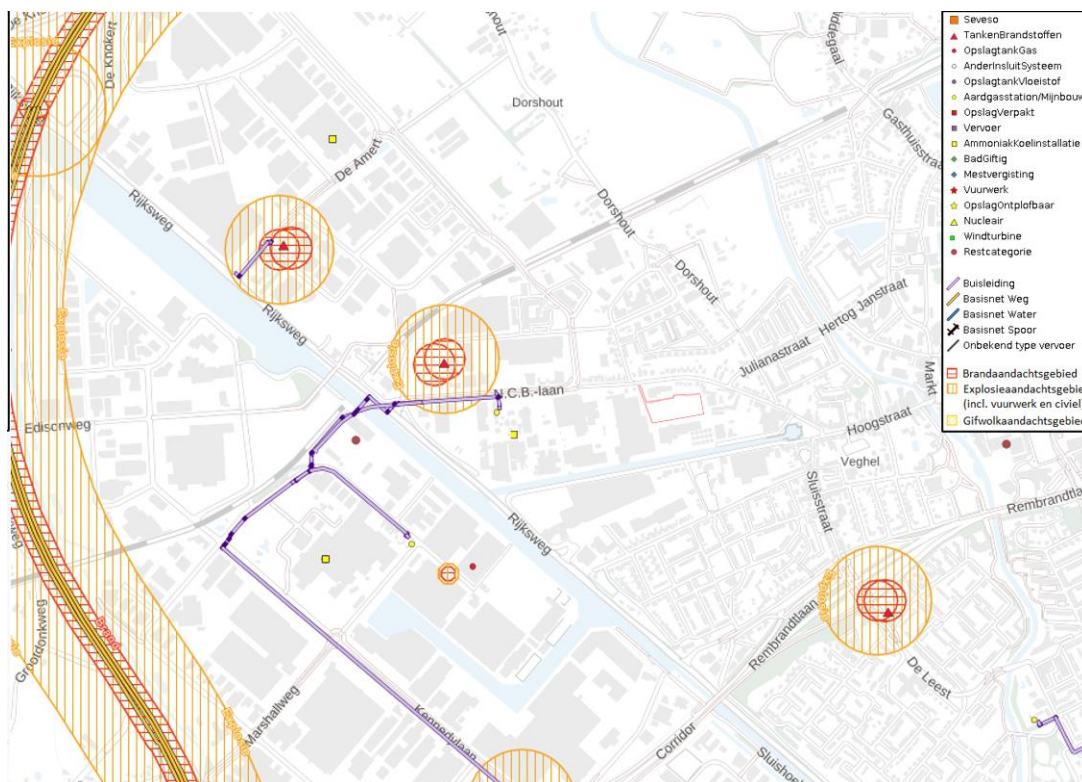
In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op grond van het Bevb dient zowel bij consoliderende bestemmingsplannen als bij ontwikkelingen inzicht te worden gegeven in de afstand tot het PR en de hoogte van het GR als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

8.6.2 Onderzoek

De risicokaart in figuur 8.3 laat zien welke risicobronnen in de nabijheid van het projectgebied aanwezig zijn. Uit de risicokaart blijkt dat in de omgeving van het projectgebied geen vaarwegen, spoorlijnen, buisleidingen of inrichtingen aanwezig zijn, waarvan een risicocontour over het projectgebied ligt.

In de omgeving liggen een aantal mogelijke risicobronnen, zoals de hogedruk aardgasleiding, het bedrijf Friesland Campina en het LPG-tankstation. Deze zijn in de Quickscan Externe Veiligheid onderzocht, zie Bijlage 10. Uit het rapport blijkt dat geen van deze in de buurt gelegen risicobronnen een invloedsgebied heeft dat reikt tot over de ontwikkellocatie.

Wel is de provinciale weg N279 aanwezig, waarvan een risicocontour (invloedsgebied) over het projectgebied ligt.



Figuur 8.3: Risicobronnen omgeving, projectgebied groen omkaderd (Bron: risicokaart)

Provinciale weg N279

Aan de zuidoostkant van het projectgebied bevindt zich de provinciale weg N279 waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Deze weg is geen onderdeel van een routing voor gevaarlijke stoffen. De N279 maakt ook geen onderdeel uit van het landelijk basisnet transport, zodat hiervoor geen vaste veiligheidsafstanden zijn opgenomen.

Uit de memo 'Toedeling van het transport van gevaarlijke stoffen aan de N279 tussen Den Bosch en Asten' – van Rijkswaterstaat (12 januari 2010) blijkt, dat over deze weg diverse soorten gevaarlijke stoffen in bulkwagens vervoerd worden. De voor het projectgebied maatgevende stofcategorie is LT2 met een invloedsgebied van 880 meter. Het projectgebied valt met een afstand van circa 490 meter hierbinnen. Het maatgevende rampscenario is het ontstaan van een toxische wolk, die ontstaat door een lekkage van de tankwagen (b.v. als gevolg van een verkeersongeval), waardoor een plas met toxische vloeistof ontstaat, welke verdampt.

Plaatsgebonden risico

De provinciale weg N279 heeft geen plaatsgebonden risicocontour. Het plaatsgebonden risico van deze weg is dan ook geen belemmering voor het plan.

Groepsrisico

Uit het EV-onderzoek (MER N279 Veghel- Asten Deel B effectrapport grijs, 18 augustus 2017) blijkt, dat de hoogte van het groepsrisico vanwege de provinciale weg N279 ter hoogte van het projectgebied ruim kleiner is dan 1 maal de oriënterende waarde (kleiner dan $0,1 \cdot OW$). De realisatie van het plan zorgt, mede vanwege de grotere afstand tot de weg (circa 460 meter) en de relatief beperkte omvang van het plan, niet voor een overschrijding van de oriënterende waarde. Het projectgebied valt buiten de 200 meter inventarisatiezone van de provinciale weg N279. Derhalve hoeven volgens het Bevt geen beperkingen te worden gesteld aan het ruimtegebruik en kan volstaan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. Een beperkte verantwoording van het groepsrisico gaat in op de zelfredzaamheid van personen binnen het projectgebied bij een ramp op de weg en de bestrijdbaarheid van (de gevolgen) van de ramp op de weg. De uitwerking van de beperkte verantwoording volgt verderop in deze paragraaf.

(Beperkte) verantwoording groepsrisico

Vanwege de ligging van de planlocatie in het invloedsgebied van de provinciale weg N279 dient een beperkte verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden (artikel 7, Bevt). Een beperkte verantwoording van het groepsrisico gaat (alleen) in op de zelfredzaamheid van personen binnen het projectgebied bij een ramp op de weg en de bestrijdbaarheid van (de gevolgen) van de ramp op de weg.

De mogelijkheden tot bestrijdbaarheid van een calamiteit en de gevolgen daarvan

Voor dit onderdeel en het onderdeel zelfredzaamheid is advies ingewonnen bij de Veiligheidsregio Brabant Noord. De bestrijdbaarheid dient op twee aspecten te worden beoordeeld:

- Is het rampscenario te bestrijden?
- Is de omgeving van het projectgebied voldoende ingericht om de gevolgen van een calamiteit hierbinnen te bestrijden?

Is het rampscenario te bestrijden?

De mate van bestrijdbaarheid van een calamiteit is afhankelijk van de opkomsttijd brandweer, de bereikbaarheid van de locatie calamiteit en de bluswatervoorziening in de omgeving van de calamiteit.

Voor het transport over de provinciale weg N279 is voor het projectgebied het scenario toxische wolk maatgevend. Voor het scenario toxische wolk geldt, dat de toxische wolk met een waterscherm neergeslagen moet worden. De opkomsttijd van de brandweer ter plaatse (locatie calamiteit) bedraagt circa 8 minuten. De bereikbaarheid van de plaats van de calamiteit wordt als goed beoordeeld. De aanwezige bluswatervoorziening voor bestrijding van een calamiteit is ruim voldoende. Grote hoeveelheden bluswater kunnen onttrokken worden vanuit de naastgelegen haven/Zuid-Willemsvaart, wat de bestrijding van het incident zeer bevordert. De algemene conclusie is dan ook, dat de bestrijdbaarheid van dit scenario goed is.

Is de omgeving van het projectgebied voldoende ingericht om de gevolgen van een calamiteit hierbinnen te bestrijden?

Vanwege de afstand tot het projectgebied (circa 500 meter) zullen de gevolgen, van een calamiteit met een tankwagen met toxische vloeistof (rampscenario toxische wolk) op de provinciale weg N279, binnen het projectgebied beperkt zijn. De omgeving van het projectgebied hoeft derhalve hierop niet speciaal ingericht te worden.

De mogelijkheden tot zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar. Het zelfredzame vermogen van personen is een belangrijke voorwaarde om grote aantallen slachtoffers bij een incident te voorkomen. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen binnen bebouwing en ontluchten van het projectgebied en zijn afhankelijk van het maatgevende scenario (brand, explosie en/of toxische wolk).

De mogelijkheden tot zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar. Het zelfredzame vermogen van personen is een belangrijke voorwaarde om grote aantallen slachtoffers bij een incident te voorkomen. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen binnen bebouwing en ontluchten van het projectgebied en zijn afhankelijk van het maatgevende scenario (brand, explosie en/of toxische wolk).

Mogelijkheden zelfredzaamheid

De mogelijkheden ten aanzien van de zelfredzaamheid zijn goed. Er worden geen verminderd zelfredzame mensen in het projectgebied gehuisvest, maar kunnen wel aanwezig zijn. De aanwezigen worden derhalve geacht voldoende mobiel te zijn om zelfstandig of onder begeleiding te kunnen vluchten.

Schuilen in de afgesloten bebouwing zal in beginsel de beste manier zijn om de calamiteit met het scenario toxische wolk te overleven.

Is het gebied voldoende ingericht om de zelfredzaamheid te kunnen faciliteren?

Behalve de vraag of zelfredding mogelijk is, zijn de fysieke eigenschappen van gebouwen en omgeving van invloed op de vraag of die zelfredding optimaal kan plaatsvinden.

Vanuit de hierboven geschetste mogelijkheden is het dus van belang, dat het projectgebied:

- goed te alarmeren is;
- goed te ontluchten is;
- goed te schuilen is.

Alarmering:

Ter hoogte van de planlocatie is de WAS-dekking (sirene burgerbescherming) op orde. In geval van een calamiteit zal tevens NL-Alert worden ingezet. NL-Alert is een aanvullend alarmmiddel van de overheid voor de mobiele telefoon. Met NL-Alert kan de overheid mensen in de directe omgeving van een noodsituatie met een tekstbericht informeren. In het bericht staat specifiek wat er aan de hand is en wat je op dat moment het beste kunt doen.

Vluchtmogelijkheden:

Vluchten is geen goede optie bij het rampscenario toxische wolk.

Schuilmogelijkheden:

Schuilen voor een toxische wolk is mogelijk binnen de bebouwing op de planlocatie. Om veilig schuilen binnen de bebouwing mogelijk te maken dient de bebouwing aan bepaalde veiligheidseisen te voldoen. Geadviseerd wordt een uitschakelbare ventilatie in de bebouwing aan te brengen en de ramen en deuren afdoende afsluitbaar (kiervrij) te maken. Vanwege het aspect geur zijn de geveldelen (anders dan de toegangs-, bevoorradings- en vluchtdeur) niet te openen.

8.6.3 Conclusie

De beoogde ontwikkeling voldoet aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico. Het projectgebied ligt binnen het invloedsgebied van de provinciale weg N279, maar buiten de 200 meter inventarisatiezone van de weg. Het groepsrisico is daarom beperkt verantwoord. De hoogte van het groepsrisico wordt door het bestuur van de gemeente Meierijstad aanvaardbaar geacht. De volgende overwegingen spelen daarbij een rol:

- de zeer beperkte gevolgen van een ramp -met een toxische vloeistof op de weg (rampscenario toxische wolk)- binnen het projectgebied, vanwege de grotere afstand van het projectgebied tot de risicobron;
- de goede mogelijkheden binnen het projectgebied voor de zelfredzaamheid van personen.

Binnen het projectgebied zijn alleen personen aanwezig die zelfredzaam zijn of onder begeleiding kunnen vluchten.

8.7 Duurzaam en slim bouwen

8.7.1 Beleid en normstelling

De ambities binnen de gemeente Meierijstad op het gebied van duurzaamheid gaan verder dan de eisen die gelden op basis van het Bouwbesluit. Zo moet de energieprestatie 10% beter zijn dan hetgeen wordt voorgeschreven in het Bouwbesluit.

8.7.2 Toetsing

Energie

De woningen worden gasloos verwarmd middels warmtepompen. Voor extra verduurzaming van het projectgebied is er een wens om op het dak van de parkeergarage zonnepanelen te realiseren. De haalbaarheid hiervan wordt onderzocht.

Klimaatadaptatie

De groene zone tussen de appartementen en de parkeergarage zorgt voor verkoeling en gaat daarmee hittestress tegen in stedelijk gebied.

Biodiversiteit

Beide groene zones worden zo ingericht dat ze bijdragen aan de biodiversiteit. Vooral de groene zone aan de noordzijde van de parkeergarage zal soorten aantrekken, doordat hier geen menselijke activiteiten zullen plaatsvinden.

8.7.3 Conclusie

Het project voldoet aan het Bouwbesluit en draagt in positieve zin bij aan de ambities van de gemeente Meierijstad op het gebied van duurzaamheid.

8.8 Kabels en leidingen

8.8.1 Beleid en normstelling

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. Planologisch relevante leidingen zijn leidingen waarin de navolgende producten worden vervoerd:

- a. gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen/goederen;
- b. aardgas met een diameter groter of gelijk aan 18 inch;
- c. defensiebrandstoffen;
- d. warmte en afvalwater, ruwwater of halffabrikaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter of gelijk aan 18 inch.

8.8.2 Toetsing

Binnen en in de omgeving van het projectgebied zijn geen planologisch relevante buisleidingen aanwezig. Tevens zijn er geen relevante hoogspanningsverbindingen of straalpaden aanwezig. De meest nabij gelegen hoogspanningsverbinding ligt op circa 3 kilometer ten westen van het projectgebied.

8.8.3 Conclusie

Het aspect kabels en leidingen staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

8.9 Geur

8.9.1 Beleid en normstelling

De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) vormt het toetsingskader voor vergunningverlening als het gaat om geurhinder vanwege dierverblijven van veehouderijen. De wet geeft onder andere normen voor de voor- en achtergrondbelasting die een veehouderij mag veroorzaken op een geurgevoelig object. Met de voorgrondbelasting wordt de geurbelasting van een individuele veehouderij bedoeld. In de Wgv is bepaald dat in een concentratiegebied een maximale voorgrondbelasting van 3 odour units per kubieke meter lucht (oue/m³) geldt binnen de bebouwde kom en een norm van 14 oue/m³ buiten de bebouwde kom. Ten opzichte van dieren van een diercategorie, waarvoor niet bij ministeriële regeling een geuremissiefactor is vastgesteld (rundvee en paarden), dienen vaste afstanden aangehouden te worden. De afstand tussen een geurgevoelig object en een dergelijke veehouderij dient, indien de woning binnen de bebouwde kom gelegen is, 100 meter te bedragen. Voor geurgevoelige objecten buiten de bebouwde kom geldt een vaste aan te houden afstand van 50 meter. Voor pelsdieren zijn aparte afstandseisen bepaald in bijlage 2 van de regeling Geurhinder en veehouderij.

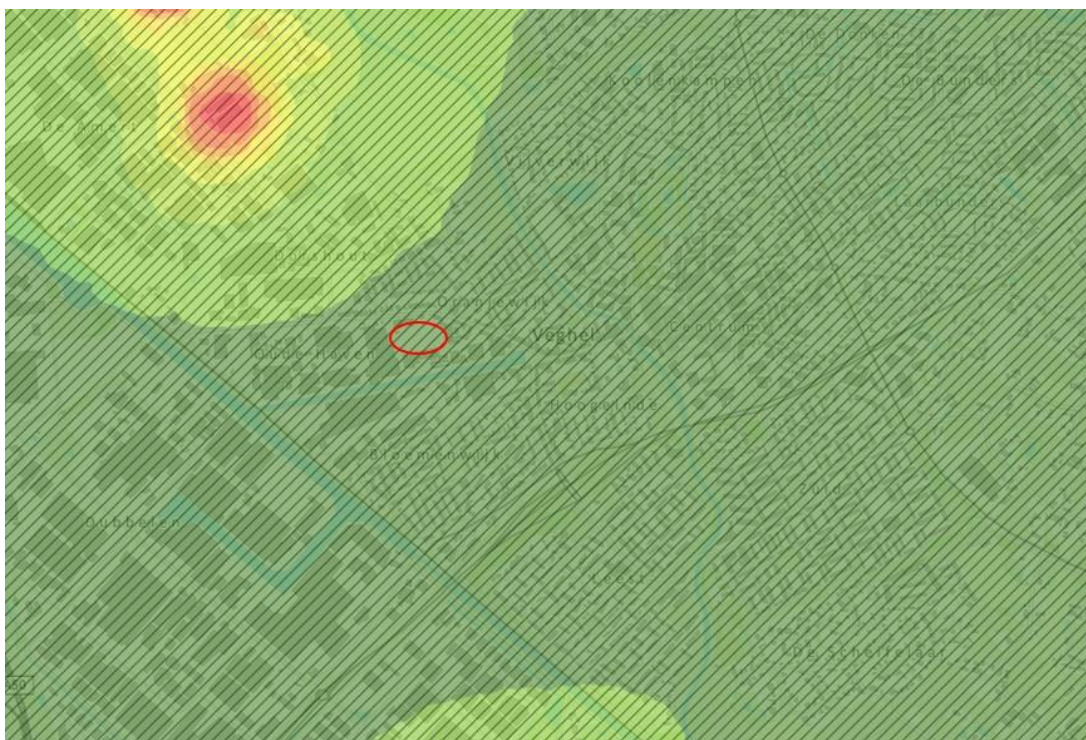
De geurbelasting ten gevolge van meerdere intensieve veehouderijen in de omgeving vormt de achtergrondbelasting. De achtergrondbelasting bepaalt samen met de voorgrondbelasting het woon- en leefklimaat op een locatie. Bij ontwikkeling van een geurgevoelig object dient er sprake te zijn van een acceptabel woon- en leefklimaat.

8.9.2 Toetsing

Om te bepalen of er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat zijn de maximale voor- en achtergrondbelasting vanuit omliggende veehouderijen van belang. De voorgrondbelasting is de uitstoot van geur op individueel niveau. Het effect van alle uitstoot van geur van alle veehouderijen bij elkaar opgesteld is de achtergrondbelasting.

Het projectgebied omvat zelf geen veehouderij. Wel worden geurgevoelige functies gerealiseerd, namelijk woningen. De woningen zijn gelegen binnen de bebouwde kom. Op basis van artikel 3, lid 2 onder a dient zodoende een richtafstand van 100 meter te worden aangehouden tussen een dergelijk geurgevoelig object en een veehouderij. Er zijn geen veehouderijen aanwezig op een afstand van 100 meter of minder vanaf het projectgebied. De meest nabij gelegen veehouderij is volgens de kaartviewer van de Kernregistratie dierverblijven (KRD) gelegen aan de Dorshout 45 te Veghel. Hier bevinden zich vleesvarkens, op circa 1,0 kilometer.

Gelet op het voorgaande wordt voldaan aan de vaste afstand vanuit de Wet geurhinder en veehouderij. Tevens zijn er in de omgeving van de genoemde veehouderij op kortere afstand al woningen gelegen en zijn bedrijfswoningen ook geurgevoelige objecten waarmee rekening gehouden moet worden. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de genoemde veehouderijen niet verder zullen worden beperkt door de beoogde ontwikkeling.



Figuur 8.5 Uitsnede kaart Achtergrondbelasting geur van ODZOB met het projectgebied rood omcirkeld

Uit de uitsnede van de kaart Achtergrondbelasting geur van de ODZOB blijkt dat er ter plaatse van het projectgebied sprake is van een zeer goede kwaliteit leefomgeving, zie figuur 8.5.

8.9.3 Conclusie

Het aspect geurhinder van veehouderijen vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

8.10 Gezondheid

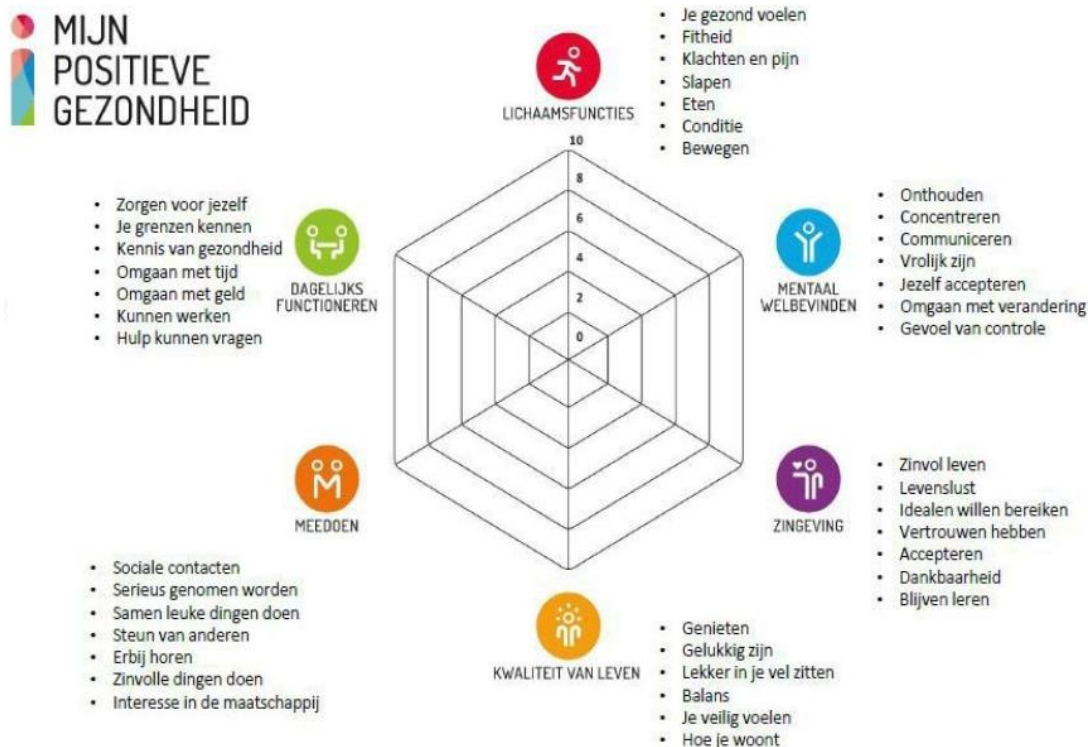
8.10.1 Beleid en normstelling

Gezondheid is een speerpunt van Meerijstad. Gezond gedrag wordt binnen de gemeente gestimuleerd en ondersteund. Ook wordt voor een gezonde leer- en leefomgeving gezorgd.

8.10.2 Toetsing

In voorgaande hoofdstukken is aangetoond dat het project geen negatieve gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat in de omgeving en dat ter plaatse van de nieuwe appartementen ook een goed leefklimaat is gegarandeerd.

De realisatie van de nieuwe appartementen draagt voornamelijk bij aan 'Kwaliteit van leven': In deze wooncrisis worden er nieuwe woningen toegevoegd aan het woonaanbod in Veghel. Hierdoor vinden meer mensen een plek om te wonen.



Figuur 8.4: Grafiek "Mijn positieve gezondheid" (Bron: mijnpositievegezondheid.nl)

Voor het gehele gebied waarbinnen Noordkade is gelegen en tevens onderhavig projectgebied wordt een nieuwe gebiedsvisie opgesteld, zie tevens paragraaf 4.3.1. Ten behoeve van deze nieuwe visie wordt bij de GGD een gezondheidsadvies opgevraagd en betrokken bij de totale herijking voor het gehele gebied Havenkwartier. Een gezondheidsadvies voor enkel onderhavige ontwikkeling op P1 wordt niet noodzakelijk geacht.

Aanvullend is het goed om kort in te gaan op de volgende gezondheidsrisico's:

- Geitenhouderijen;
- Endotoxinen vanwege varkens- of pluimveehouderijen;
- Spuitzones vanwege gewasbeschermingsmiddelen;
- Hoogspanningslijnen.

Geitenhouderijen

Het college van B&W Meierijstad heeft op 13 maart 2018 een afwegingskader vastgesteld met betrekking tot ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van geitenhouderijen. Op basis van verschillende onderzoeken (Veehouderij en Gezondheid Omwonenden (VGO)) is aangetoond dat er verhoogde gezondheidsrisico's (verhoogde kans op longontsteking) zijn wanneer in de nabijheid (1,5 tot 2 kilometer) van een geitenhouderij wordt gewoond. Dit moet in overweging worden genomen in het kader van een goed woon- en leefklimaat. De dichtstbijzijnde geitenhouderij ligt op circa 4,5 kilometer ten noorden van het projectgebied (Langenbergsestraat 9 Heeswijk-Dinther). Het projectgebied ligt dan ook niet binnen het invloedsgebied van een geitenhouderij. Zodoende vormt dit aspect dan ook geen belemmering voor het project of andersom.

Endotoxinen vanwege varkens- of pluimveehouderijen

Op basis van de notitie Handelingsperspectieven Veehouderij en Volksgezondheid: Endotoxinen toetsingskader 1.0

van Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant (ODZOB) kan worden beoordeeld of er sprake is van een verhoogd volksgezondheidsrisico ten aanzien van varkenshouderijen en pluimveehouderijen. Dit is met name het geval bij omschakeling naar, nieuwvestiging of uitbreiding van dergelijke bedrijven. Voor de omgekeerde werking (realisatie van een kwetsbaar object zoals een woning in de omgeving van een dergelijke veehouderij) kan gebruik worden gemaakt van de afstandsbepaling uit het toetsingskader. Op basis daarvan kan worden bepaald of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat met betrekking tot endotoxinen. ODZOB adviseert om bij een situatie waarbij binnen een afstand van 250 meter van het te realiseren kwetsbare object een veehouderij is gelegen, de genoemde afstandsbepaling toe te passen. Als uit blijkt dat niet voldaan kan worden aan de afstand dan, adviseert ODZOB negatief te besluiten op de ontwikkeling. Het project is niet gelegen binnen 250 meter van een veehouderij met welke diersoort dan ook. De dichtstbijzijnde veehouderij bevindt zich immers op ongeveer 1,0 kilometer ten noordwesten van het projectgebied (varkenshouderij, Dorshout 45 te Veghel), zie paragraaf 8.9.

Spuitzones vanwege gewasbeschermingsmiddelen

In het kader van een goed woon- en leefklimaat moet een afweging worden gemaakt tussen het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen en de volksgezondheid. Als gevolg van die afweging kan het nodig zijn om een spuitvrije zone aan te houden tussen gevoelige functies zoals woningen en percelen waar gewasbeschermingsmiddelen worden gebruikt. Het projectgebied wordt omgeven door bebouwd gebied. In de directe omgeving van het projectgebied liggen dan ook geen gronden waar (mogelijk) sprake is van een spuitzone. Het meest nabij gelegen agrarisch perceel waar gewasbeschermingsmiddelen gebruik zouden kunnen worden ligt op circa 400 meter ten noorden van het projectgebied. Dit perceel grenst echter direct aan percelen van bestaande woningen. Spuitzones vormen dan ook geen belemmering voor dit project.

Hoogspanningslijnen

Blootstelling (kort en/of langdurig) aan magneetvelden van hoogspanningslijnen kan een effect hebben op de gezondheid. Conform de netkaart hoogspanningslijnen van het RIVM is de dichtstbijzijnde hoogspanningslijn op een afstand van circa 3,0 kilometer van het projectgebied gelegen, zie paragraaf 8.8. Gelet op de afstand tussen het projectgebied en deze lijn vormt dit geen belemmering voor de gezondheid.

8.10.3 Conclusie

Kortom, het project draagt in positieve zin bij aan de ambities van de gemeente Meierijstad op het gebied van gezondheid en er is geen sprake van gezondheidsrisico's.

Hoofdstuk 9 Bedrijven en voorzieningen

9.1 Bedrijven en milieuzonering

9.1.1 Inleiding

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies, maar met name woningen:

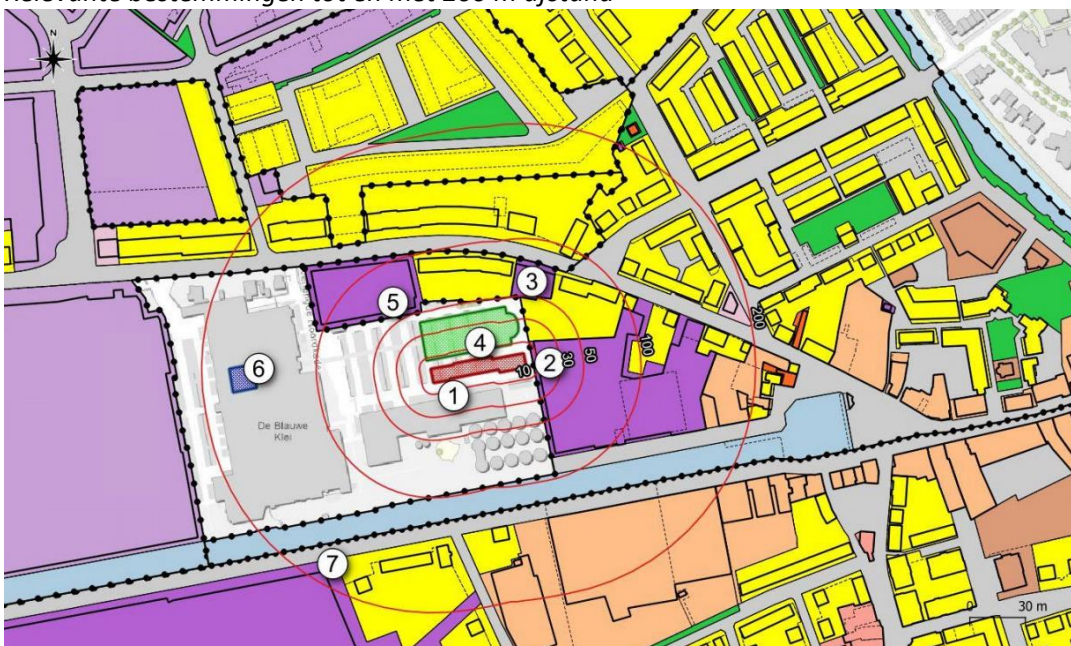
- ter plaatse van milieugevoelige functies (zoals woningen en hotels) een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe functies in voldoende mate mee te nemen, wordt in deze ruimtelijke onderbouwing gebruik gemaakt van de VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering* (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Gezien de ligging, met een diversiteit aan functies in de omgeving, kan het gebied getypeerd worden als een 'gemengd gebied', waardoor met 1 afstandsstep kan worden afgeweken van de richtafstanden van de VNG-publicatie.

9.1.2 Onderzoek

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling aan de Noordkade te Veghel is middels een quickscan (Bijlage 11) onderzocht of in de nabijheid van het projectgebied bestemmingen aanwezig die mogelijk het plan belemmeren of belemmerd worden door het plan.

Relevante bestemmingen tot en met 200 m afstand



Figuur 9.1: Relevante bestemmingen tot en met 200 m afstand

Op het terrein van Noordkade zelf vinden diverse activiteiten plaats. De activiteiten binnen de aanwezige bebouwing zoals museum, bioscoop, chocolade fabriek en het foodcluster liggen allen op voldoende afstand van de beoogde woningen. Dit is hierna nader uiteengezet, inclusief de activiteiten direct grenzend aan het terrein van Noordkade.

Ter plaatse van (1) is een gebouw gelegen waarin meerdere inrichtingen zijn gevestigd, waaronder een museum, frisdrankwinkel, inrichting voor toeristische attractie, kleinschalige bioscoop en een stichting. Om te leiden tot eventuele belemmeringen zal de bedrijvigheid moeten behoren tot een inrichting van milieucategorie 3.1. Ter plaatse is gezien de omvang van de activiteiten sprake van een milieucategorie vergelijkbaar met maximaal milieucategorie 2 met een bijhorende richtafstand van 10 meter. De nieuw te realiseren appartementen liggen op meer dan 10 meter afstand. Derhalve zullen de inrichtingen, gevestigd op (1), niet voor belemmeringen zorgen voor de realisatie van de appartementen

Op circa 10 meter is ter plaatse van (2) een bestemming 'bedrijf' gelegen. Met de herontwikkeling van het terrein zal een deel van deze bestemming, in eigendom bij de initiatiefnemer, worden meegenomen in de nieuwe ontwikkeling(en). Voor de bestemming 'bedrijf' geldt een maximale milieucategorie 2 met een richtafstand van 10 meter. Uitgaande van deze afstand valt het projectgebied (net) binnen de richtafstand van de bestemming. Deze locatie waar bedrijfsactiviteiten mogelijk zijn is echter in eigendom bij initiatiefnemer. Initiatiefnemer is erbij gebaat dat de bedrijfsactiviteiten geen belemmering vormen voor de beoogde woonfunctie. Bij planologische borging van de gehele Noordkade zal rekening gehouden worden met de onderlinge afstand tussen beide functies. Met de bouw van de beoogde woningen worden bovendien voldoende akoestische maatregelen getroffen, zie hiervoor paragraaf 8.4. Nader onderzoek naar deze bedrijfsbestemming wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

Ter plaatse van (3) is op circa 50 meter een bestemming 'bedrijf' gelegen. Voor dergelijke bestemmingen geldt milieucategorie 2 met een richtafstand van 10 meter. Derhalve zal deze inrichting niet voor belemmeringen zorgen voor de realisatie van de appartementen.

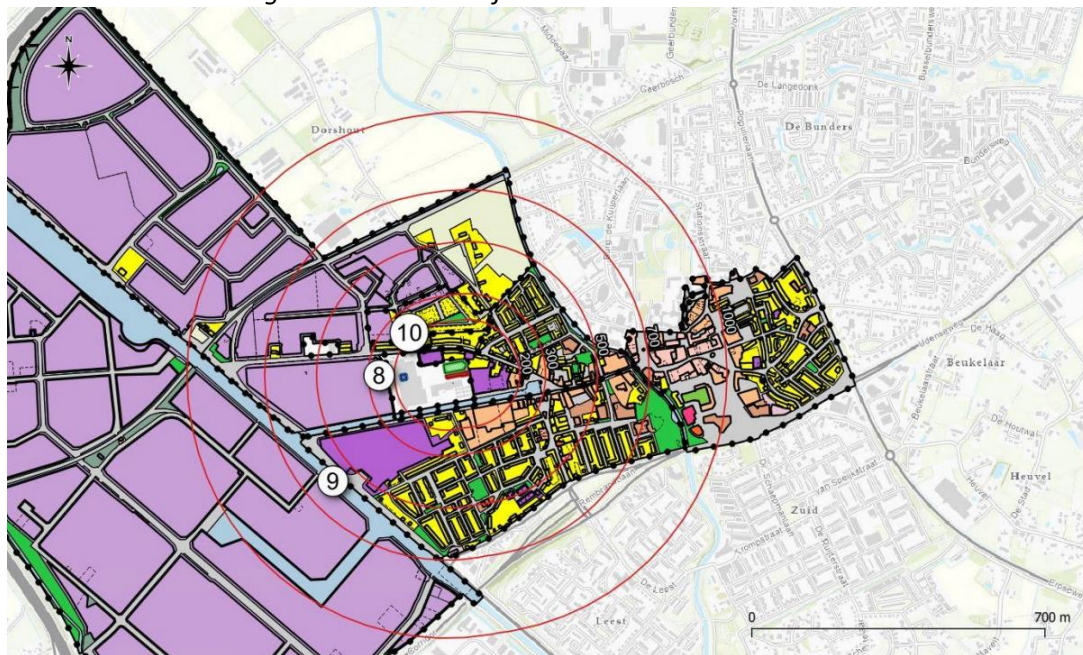
Ter plaatse van (4) zal op circa 10 meter de nieuwe parkeergarage worden gerealiseerd. Daarnaast is ten oosten van de appartementen in de huidige situatie ook een parkeerterrein aanwezig. Voor een parkeerterrein / garage geldt milieucategorie 2 met een richtafstand van 10 meter. Het aspect 'geluid' is maatgevend voor de richtafstand. Er kan niet aan de richtafstand worden voldaan waardoor op voorhand belemmeringen niet zijn uit te sluiten. Derhalve is een nader akoestisch onderzoek uitgevoerd, zie paragraaf 8.4 onder 'industrielawaai'. Met het nemen van akoestische maatregelen wordt een goed woon- en leefklimaat geborgd.

Ter plaatse van (5) is op circa 50 meter een bestemming 'bedrijf' gelegen. Voor dergelijke bestemmingen geldt milieucategorie 2 met een richtafstand van 10 meter. Derhalve zal deze inrichting niet voor belemmeringen zorgen voor de realisatie van de appartementen.

Op circa 180 meter van het plan zal de nieuwe chocoladefabriek (6) worden gerealiseerd. Hiervoor is inmiddels vergunning verleend. Voor dergelijke bestemmingen geldt milieucategorie 3.2 met een richtafstand van 50 meter in een gemengd gebied. Derhalve zal de nieuw te realiseren chocoladefabriek niet voor belemmeringen zorgen voor de realisatie van de appartementen. Binnen dit gebouw, op circa 100 meter van het plan, is tevens het foodcluster gevestigd. Gezien deze afstand is hier tevens geen sprake van enige belemmering.

Als laatste is ter plaatse van (7) een bestemming 'bedrijf' met de specifieke functieaanduiding 'bedrijf -2' gelegen. Uitgaande van het vigerende bestemmingsplan is op deze bestemming maximaal milieucategorie 3.2 toegestaan. Voor dergelijke bestemmingen geldt een richtafstand van 50 meter. Derhalve zal ook deze inrichting niet voor belemmeringen zorgen voor de realisatie van de appartementen.

Relevante bestemmingen buiten 200 m afstand



Figuur 9.2: Relevante bestemmingen buiten 200 m afstand

In een bereik van 200 tot 1.000 meter afstand van het plan zijn bestemmingen gelegen die mogelijk relevant kunnen zijn en dan ook nader worden toegelicht (genummerd 8, 9 en 10).

Op circa 250 meter van het plangebied is het gezoneerde industrieterrein 'CHV/NCB-laan' gelegen (8). De nieuw te realiseren appartementen zijn gelegen binnen de geluidszone van het industrieterrein. Derhalve kunnen belemmeringen op voorhand niet worden uitgesloten en dient een nader akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidsbelasting als gevolg van het industrieterrein.

Ter plaatse van (9) op circa 400 meter afstand is het gezoneerde industrieterrein 'de Dubbelen I/II' gelegen. Ook voor de Dubbelen vindt zonebeheer plaats. Het plangebied is echter niet gelegen binnen de geluidszone van het industrieterrein. Derhalve kunnen belemmeringen op voorhand worden uitgesloten en wordt nader onderzoek niet noodzakelijk geacht.

Als laatste is ter plaatse van (10) op circa 220 meter het bedrijventerrein 'Veghel-West'. Dit bedrijventerrein is niet gezoneerd. Uitgaande van het bestemmingsplan wordt maximaal milieucategorie 4.2 toegestaan op het terrein. Voor milieucategorie 4.2 geldt een richtafstand van 200 meter. Met een richtafstand van 200 meter zal ook deze bestemming niet voor belemmeringen zorgen voor de realisatie van het plan.

Industrieterrein Noordkade

Voor de gronden rond het projectgebied, waaronder de huidige P1 parkeerterrein geldt de bestemming 'Industrieterrein I' uit het bestemmingsplan 'Industrieterrein CHV' (vastgesteld op 19 november 1968). De gronden met deze bestemming waar het gebruik niet wordt gewijzigd door onderhavige ontwikkeling, mogen planologisch gebruikt blijven worden conform 'Industrieterrein I'. Met de beoogde ontwikkeling van Noordkade zijn de industriële functies komen te vervallen. Gezien de visie op het gebied en de beoogde toekomstig verder te ontwikkelen delen en toe te voegen functies is het onwaarschijnlijk dat hier in de toekomst nog ooit industriële functies zullen plaatsvinden. Mede gezien de huidige functies die al aanwezig zijn en de beperkte ruimte die nog over blijft is industrie hier verder uitgesloten. Ook blijft de ruimte die nu in gebruik is als parkeerterrein nodig om de parkeerbehoefte van het gebruik op te vangen. Het planologisch toegestane gebruik als industrieterrein vormt zodoende geen belemmering voor de beoogde woningen.

Evenementen

Binnen Noordkade ligt de ruimte om evenementen te organiseren. Dit past binnen de levendigheid van een gebied als Noordkade waar functies en activiteiten mengen. De grote evenementen vinden in pandig plaats binnen bestaande bebouwing op Noordkade. Deze bebouwing ligt op ruimte afstand van het projectgebied, zie punten hiervoor. Aan de kade, langs de waterkant is ruimte voor kleinschalige evenementen. Hoewel gelegen in de buitenruimte, ligt dit op ruime afstand van het projectgebied. Deze locatie wordt bovendien afgescheiden van het projectgebied door de tussenliggende bebouwing. Op het parkeerterrein naast het projectgebied vinden geen evenementen plaats.

Parkeergarage

Voor de ten opzichte van de parkeergarage noordelijk en oostelijk gelegen woonbestemming wordt niet voldaan aan de richtafstand. De parkeergarage valt ook binnen de richtafstand tot de nieuw te realiseren appartementen. Hierdoor zijn belemmeringen op voorhand niet uit te sluiten en dient een nader akoestisch onderzoek plaats te vinden wegens de gevoelige bestemmingen in de omgeving, zie hierna.

Geluid

Wegens de nieuw te realiseren parkeergarage en de ligging van te realiseren appartementen binnen de geluidszone van het 'industrieterrein 'CHV/NCB-laan' kunnen belemmeringen op voorhand niet worden uitgesloten. Hiervoor wordt nader akoestisch onderzoek dan ook noodzakelijk geacht. Voor de parkeergarage moeten zowel gevoelige bestemmingen in de omgeving als de nieuw te realiseren appartementen in het onderzoek betrokken worden. Toetsing aan de geluidszone van het industrieterrein CHV/NCB-laan hoeft enkel plaats te vinden voor de nieuw te realiseren appartementen.

In paragraaf 8.4 wordt ingegaan op wegverkeerslawaaï, industrielawaaï en instellingslawaaï.

Geur

Ten zuidoosten van het projectgebied, aan de overkant van het kanaal, is veevoederbedrijf Franssen Gerrits BV, Zuidkade 10-16 gevestigd (voorheen: Victoria mengvoerders BV). Op grond van de VNG-publicatie wordt een veevoederbedrijf met een productie van meer dan 100 ton per uur ingedeeld in milieucategorie 4.2, met een richtafstand van 200 meter in gemengd gebied voor het aspect geur. De te realiseren appartementen liggen op een afstand van minder dan 200 m, namelijk op circa 140 meter. Daarmee wordt niet aan de richtafstand voldaan en kan het aspect geur een belemmering vormen.

In de huidige situatie zijn binnen de richtafstand van 200 m vanaf het veevoederbedrijf reeds woningen aanwezig. Deze zijn op kortere afstand gelegen dan de beoogde woningen die met dit project mogelijk worden gemaakt. De bestaande woningen zijn derhalve maatgevend en vormen reeds een beperking voor de bedrijfsvoering van het veevoederbedrijf.

Vanwege de omvang van het aantal woningen nabij het veevoederbedrijf wordt de functie wonen nabij dit bedrijf als aanvaardbaar geacht. Voor nieuwe woningen binnen 200 meter, maar op ruime afstand, wordt het aspect geur dan ook niet als onaanvaardbaar geacht,

Mede gezien de beperkingen die gelden voor de bedrijfsvoering ter plaatse en de transformatie die het gebied rond de kade ondergaat, wordt echter beoogd de bedrijfsactiviteiten hier te beëindigen en mogelijk te verplaatsen naar elders.

Initiatiefnemer heeft inmiddels een koopovereenkomst gesloten met het betreffende veevoederbedrijf. Onderdeel van de overeenkomst is het beëindigen van de bedrijfsactiviteiten. Bij beëindiging van de bedrijfsactiviteiten komt de milieucategorie 4.2 en bijbehorende richtafstand voor geur te vervallen. Met het beëindigen van deze bedrijfsactiviteiten wordt woningbouw binnen het projectgebied en op de gehele Noordkade zonder meer mogelijk.

9.1.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling in het projectgebied. Voor het aspect geluid wordt niet overal voldaan aan de richtafstanden. Hiervoor is met akoestisch onderzoek aangetoond dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat voor zowel de bestaande woningen in de omgeving als voor de te realiseren appartementen. Voor het aspect geur wordt niet voldaan aan de richtafstand. Met het beëindigen van de bedrijfsactiviteiten vormt het aspect geur echter geen belemmering meer.

Hoofdstuk 10 Verkeer

10.1 Toetsingskader

Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn en de eventuele verkeersstroom niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

Voor de beoogde ontwikkeling wordt de parkeerbehoefte bepaald met de gemeentelijke parkeernormen (Nota parkeernormen Meierijstad 2018). De verkeersgeneratie is berekend aan de hand van de functies op de Noordkade en is in het verkeersmodel doorgerekend.

10.2 Ontsluiting

10.2.1 Gemotoriseerd verkeer

Het projectgebied is gelegen aan de Noordkade in Veghel en is onderdeel van de herontwikkeling van het voormalige CHV terrein. Het projectgebied zal ontsloten worden vanaf de NCB-Laan. Daar waar het projectgebied ontsloten wordt is de NCB-laan een erftoegangsweg met een maximum snelheid van 30 km/u. Via de NCB-Laan wordt in oostelijke richting ontsloten naar het centrum van Veghel, in westelijke richting vindt ontsluiting met de N279 plaats. Vanaf het T-kruispunt met de Pater van den Elsenlaan heeft de NCB-Laan een gebiedsontsluitende functie en geldt een maximum snelheid van 50 km/u.

10.2.2 Langzaam verkeer

Hoewel de NCB-laan is ingericht als erftoegangsweg, zijn er fietssuggestiestroken aanwezig. Langs de Pater van den Elsenlaan ligt aan de oostkant een vrijliggend in tweerichtingen bereden fietspad. Langs het deel van de NCB-laan dat is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) ligt aan weerszijden een vrijliggend in eenrichting bereden fietspad. Langs de wegen rondom het projectgebied zijn voetpaden aanwezig.

10.2.3 Openbaar vervoer

Op 16 minuten lopen en 6 minuten fietsen van het projectgebied ligt langs de Rembrandtlaan de bushalte Veghel, Oprit N264, waar met hoge frequentie bussen halteren, waaronder buslijn 157 en 305 Oss Centraal – Eindhoven Centraal en buslijn 306 Uden Busstation – 's-Hertogenbosch Centraal.

Het busstation van Veghel ligt op 21 minuten lopen en 6 minuten fietsen vanaf het projectgebied.

10.3 Parkeren

10.3.1 Parkeertoets CHV-terrein

De locaties waar de parkeerplaatsen voor het CHV terrein zijn gerealiseerd, zijn eerder met verleende vergunningen mogelijk gemaakt. Daarbij is vergunning na vergunning verleend en zijn de benodigde parkeerplaatsen bij elkaar opgeteld zonder daarbij rekening te houden met dubbelgebruik.

Voor de totale parkeeropgave is een parkeerbalans opgesteld (zie paragraaf 10.3.2). Voor zover eerder verleende vergunningen hierin nog niet voorzien, wordt met deze aanvraag omgevingsvergunning inclusief ruimtelijke onderbouwing verzocht om ontheffing van de strijdigheid met het geldende bestemmingsplan. Hieronder wordt per locatie de strijdigheid met het geldende bestemmingsplan geduid:

Voor alle locaties (P1, P2, P3 en Zuidkade) geldt het 'Paraplubestemmingsplan parkeren'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 31 januari 2019 vastgesteld. Bij uitspraak van de Raad van State (24 maart 2021) is artikel 8.3 van dit bestemmingsplan vernietigd. De parkeerbalans is in overeenstemming met het paraplubestemmingsplan. Wel is er sprake van strijdigheid met artikel 6 (anti-dubbeltelbepaling) van het 'Paraplubestemmingsplan parkeren'. Met deze aanvraag omgevingsvergunning inclusief ruimtelijke onderbouwing wordt ontheffing gevraagd voor deze strijdigheid.

Voor P1 (gedeeltelijk) en P2 geldt het bestemmingsplan 'Industrieterrein CHV'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 19 november 1968. De als "Industrieterrein I" bestemde gronden mogen worden bebouwd en gebruikt ten dienste van handel, nijverheid en industrie. Gebruik van de gronden in strijd met de bestemming is op grond van artikel 7 van dit bestemmingsplan verboden. Het gebruik van de gronden ten behoeve van parkeren voor de functies op het CHV terrein is in strijd met artikel 4 en artikel 7 van het bestemmingsplan 'Industrieterrein CHV'. Met deze aanvraag omgevingsvergunning inclusief ruimtelijke onderbouwing wordt ontheffing gevraagd voor deze strijdigheid.

Voor P3 geldt het bestemmingsplan 'Veghel-West, deelgebied Dorsveld'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 23 mei 2013. De omgevingsvergunning voor parkeerterrein P3 is op 21 februari 2022 verleend.

Voor de parkeerplaatsen aan de Zuidkade geldt het bestemmingsplan 'Veghel-West, deelgebied Eikerkamp-Hoogeind'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 16 mei 2012. De als "Verkeer" bestemde gronden zijn onder andere bestemd voor parkeervoorzieningen. Er is geen sprake van strijdigheid met artikel 12 en 23 van dit bestemmingsplan. Wel is er sprake van strijd met artikel 21 (anti-dubbeltelbepaling). Met deze aanvraag omgevingsvergunning inclusief ruimtelijke onderbouwing wordt ontheffing gevraagd voor deze strijdigheid.

10.3.2 Parkeerbalans CHV terrein

Sinds de ontwikkeling van de Noordkade zijn diverse activiteiten vergund en is per activiteit de parkeerbehoefte bepaald. Door per activiteit de parkeerbehoefte te bepalen, stapelt de parkeerbehoefte zich op en lijkt er een (theoretisch) tekort aan parkeerplaatsen te ontstaan terwijl er in de praktijk sprake is van dubbelgebruik.

Voor de totale parkeeropgave op het CHV-terrein is een parkeerbalans opgesteld. Daarbij zijn alle bestaande en vergunde functies opgenomen inclusief de beoogde woningen uit dit planvoornemen. De parkeerbalans gaat in op het zogenaamde dubbelgebruik van beschikbare parkeerplaatsen. Hierbij wordt enerzijds de absolute parkeerbehoefte berekend. Anderzijds wordt bekeken op welk moment van de week/dag de maximale parkeerbehoefte nodig is.

Voor zover eerder verleende vergunningen hierin nog niet voorzien, wordt met deze aanvraag omgevingsvergunning inclusief ruimtelijke onderbouwing verzocht om ontheffing van de strijdigheid met het geldende paraplubestemmingsplan Parkeren, zie paragraaf 1.4.

Monitoren

Bij de entree van de parkeerplaatsen P1, P2 en P3 registreren camera's de bezoekers aan de Noordkade. Deze camera's registreren kentekens waarmee de bezetting van het parkeerterrein en de verblijfsduur op verschillende momenten in de week en op maatgevende momenten continue te monitoren is. Ook de bezetting van de Zuidkade wordt gemonitord (niet via kentekenregistratie). Tussen gemeente en initiatiefnemer is een overeenkomst gesloten waarin afspraken zijn gemaakt over het monitoren. Daarin is opgenomen dat de exploitant verantwoordelijk is voor de monitoring van de feitelijke parkeerbehoefte en parkeerdruk op De Noordkade. De wijze van monitoring is opgenomen in de bijlage 'spelregels monitoring' van deze overeenkomst.

- De monitoring vindt jaarrond plaats.
- De monitoringsperiode waarover een rapportage wordt opgesteld is een kwartaal.
- Eens per jaar wordt een eindrapportage opgesteld en besloten of de monitoring dient worden voortgezet of kan worden beëindigd. Daarnaast wordt bepaald of aanpassingen in het parkeeraanbod noodzakelijk zijn, zoals bij een structureel parkeertekort.

Met deze vorm van monitoring ontstaat inzicht tussen de berekende (theoretische) parkeerbehoefte en de daadwerkelijke bezetting.

Bij de aanvraag omgevingsvergunning voor een activiteit op Noordkade wordt een motivering omtrent parkeren overlegd met een aangepast parkeerbalans. Daarin wordt het aantal extra parkeerplaatsen op het maatgevende moment bepaald. De optelsom van de feitelijke parkeerbehoefte en de theoretische parkeerbehoefte van de nieuwe activiteit mag niet meer bedragen dan 85% van de bestaande parkeercapaciteit. Eventueel extra benodigde behoefte dient gerealiseerd te worden.

Duurzame mobiliteitstransitie

Gemeente en initiatiefnemer onderzoeken op welke wijze de mobiliteit op het CHV-terrein kan worden verduurzaamd en met de toekomst kan meegaan. Het verbeteren van de OV-verbinding, het stimuleren van fietsgebruik en het inzetten van deelmobiliteit (zoals leenfietsen of deelauto's) zijn maatregelen die worden besproken. Vanuit dat oogpunt is er voor gekozen om een demontabele parkeergarage te realiseren.

Toetsing

Uitgaande van de nota parkeernormen van de gemeente blijkt volgens de parkeerbalans een maximale theoretische parkeerbehoefte van 1.613 parkeerplaatsen tijdens de zaterdagavond, inclusief de parkeerbehoefte van de beoogde woningbouw binnen het projectgebied.

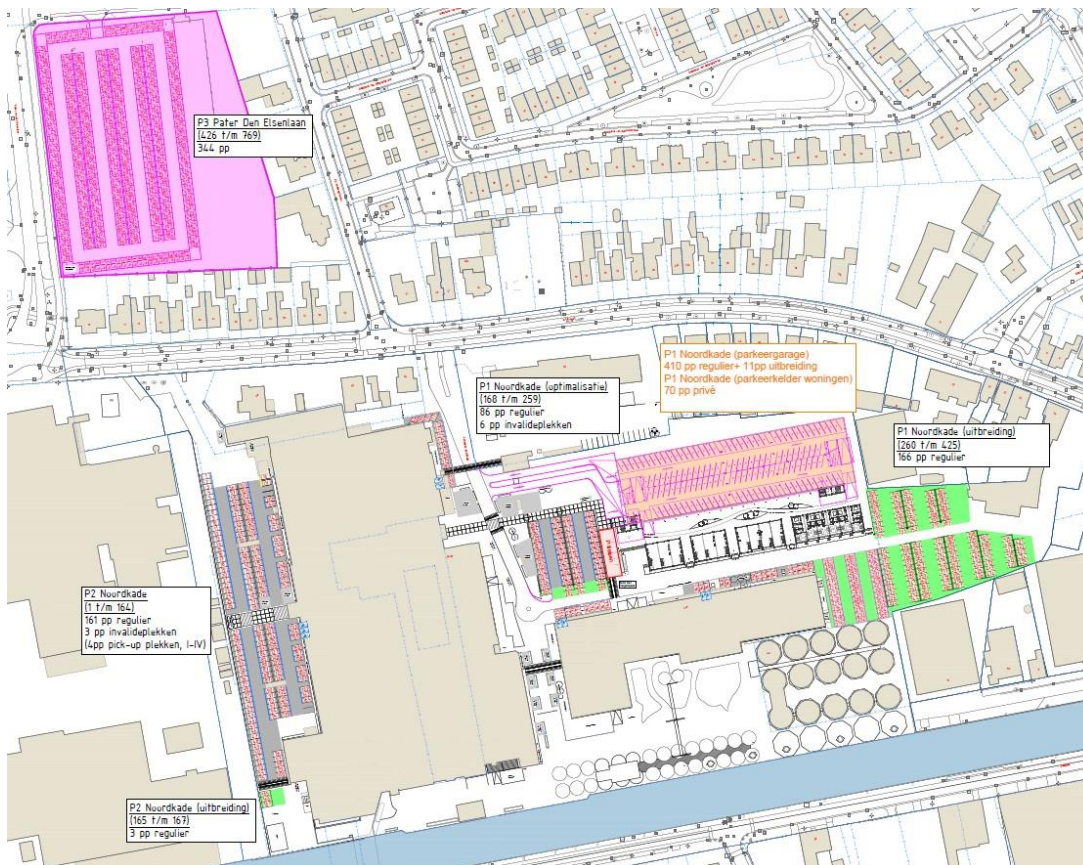
Uit de parkeerdrukmeting (monitoren) blijkt dat er op de Noordkade geen parkeertekort is. In de praktijk bestaat er momenteel een restcapaciteit $1.087 - 694 = 393$ parkeerplaatsen tijdens het drukste moment (gemeten in de periode 30-11-2022 tot en met 17-12-2022).

Voor de parkeerbehoefte en verkeersaantrekkende werking van uitsluitend onderhavige ontwikkeling is een memo opgesteld, zie bijlage 12. De parkeerbehoefte van de auto voor de beoogde woningbouw bedraagt (afgerond) 130 parkeerplaatsen. Verdeeld over een behoefte voor bewoners van 110 parkeerplaatsen en 20 parkeerplaatsen voor bezoekers. Op basis van aanwezigheidspercentages is de parkeerbehoefte op het maatgevende moment (werkdagavond) maximaal 115 extra parkeerplaatsen.

In de bestaande situatie zijn voor het gehele complex Noordkade 1.264 parkeerplaatsen beschikbaar, verdeeld over de parkeerterreinen P1, P2, P3 en Zuidkade.

P1 heeft in de bestaande situatie ruimte voor 626 parkeerplaatsen. Binnen het woningbouwplan heeft P1 ruimte voor 749 parkeerplaatsen waarvan 70 parkeerplaatsen in een parkeerkelder voor de woningen zijn opgenomen. In totaal worden met deze ontwikkeling $749 - 626 = 123$ parkeerplaatsen toegevoegd. Op basis van aanwezigheidspercentages zijn maximaal 115 extra parkeerplaatsen nodig. Op basis hiervan kan gesteld worden dat er voldoende parkeeraanbod is en er geen parkeerproblemen verwacht worden.

De parkeergarage bestaat uit een openbaar deel voor bezoekers en een besloten deel (parkeerkelder) voor bewoners, beide bereikbaar via dezelfde entree.



Figuur 10.1: Parkeerplaatsen in en rondom het CHV terrein nieuwe situatie

Doorkijk

Het monitoren van de parkeerdruk wordt voortgezet. Door communicatie (inzet op andere vervoersmiddelen), bebording en het actiever inzetten van P3 bij evenementen en werknemers kan de situatie op het CHV-terrein en de N.C.B.-laan verder verbeteren.

10.3.3 Fietsparkeren

Naast de parkeerbehoefte van de auto, is er ook sprake van behoefte aan stallingen voor fietsen. De Nota parkeernormen geeft voor de fietsparkeerbehoefte aan dat per woning minimaal 2 fietsparkeerplaatsen voorzien moeten zijn voor bewoners. Daarnaast dienen er 0,5 tot 1 fietsparkeerplaatsen per woning voor bezoekers beschikbaar te zijn. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat geadviseerd wordt om 163 tot 193 fietsparkeerplaatsen te realiseren. Uitgaande van het maatgevende moment zijn 143 fietsparkeerplaatsen nodig. De fietsparkeerplaatsen dienen zodanig gerealiseerd te worden dat er vanuit de hoofdingang van het appartementencomplex zicht is op de fietsparkeerplaatsen. Dit levert een bijdrage aan de stimulans voor fietsgebruik.

Voor de bewoners worden deze in pandig gerealiseerd. In de kelder onder de appartementen worden bergingen gerealiseerd voor fietsparkeerplaatsen. Voor bezoekers wordt een centrale fietsenstalling gerealiseerd. Nabij de ingang van het appartementencomplex wordt hiervoor ruimte gereserveerd voor fietsparkeren.

10.4 Verkeersgeneratie en afwikkeling

Toekomstige situatie

De woningbouwontwikkeling van de geplande 65 woningen genereert circa 305 motorvoertuigen etmaal, zie bijlage 12. Dit is een voor dit moment (medio 2024) realistische benadering. Mogelijk dat de verkeersgeneratie in de toekomst wijzigt omdat initiatiefnemer en gemeente gaan kijken naar inzet van duurzame mobiliteit. In de toekomstige situatie is de verkeersgeneratie dan mogelijk ook lager.

Verkeerstoedeling

Uit het verkeersmodel blijkt dat op het drukste deel van de NCB-laan circa 8.000 mvt/etmaal rijden, circa 4.000 motorvoertuigen per richting. Met het planvoornemen er bij ontstaat een intensiteit van 8.305 motorvoertuigen per etmaal op de NCB-laan. Het is aannemelijk dat de verdeling van het verkeer per richting op de NCB-laan nagenoeg gelijk blijft. De richtcapaciteit voor deze weg bedraagt echter 6.000 mvt/etmaal. Daarmee kan met het planvoornemen (beperkt) extra drukte ontstaan op de NCB-laan. De toename van het verkeer is echter gering te noemen. Tijdens de drukste periode zal de verkeersdruk met circa 30 motorvoertuigen per etmaal toenemen. Hiermee zal verkeersafwikkeling nagenoeg gelijk zijn aan de bestaande situatie. De verkeerssituatie blijft dan ook nagenoeg ongewijzigd ten opzichte van de bestaande situatie.

Verkeersveiligheid NCB-laan

Tijdens de verschillende omgevingsdialogen is door bewoners uit de omgeving en andere betrokken partijen aangegeven dat de situatie op de NCB-laan als onveilig wordt ervaren. Inmiddels is op initiatief van de gemeente en de wijkraad een werkgroep opgericht die maatregelen onderzoekt ter verbetering van de verkeersveiligheid (onder andere de snelheid en het fietscomfort). Begin 2024 heeft de gemeente een voorstel met maatregelen voorgelegd aan de bewoners en andere betrokken partijen.

10.5 Conclusie

Op eigen terrein wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen. Uit onderzoek blijkt dat er geen sprake van een parkeertekort. De verkeersgeneratie kan op het drukste uur zonder problemen worden afgewikkeld op de omliggende kruispunten en wegvakken en leidt niet tot knelpunten in de verkeersafwikkeling of verkeersveiligheid.

Hoofdstuk 11 Economische uitvoerbaarheid

11.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij nieuwe ontwikkelingen moet onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro) een exploitatieplan worden vastgesteld, tenzij het kostenverhaal anderszins is verzekerd, bijvoorbeeld door middel van gemeentelijke gronduitgifte of een anterieure overeenkomst.

Voor het beoogde project wordt een anterieure overeenkomst gesloten tussen de initiatiefnemer en de gemeente. De initiatiefnemer draagt de kosten van de ruimtelijke procedure, de vergunningen en de uit te voeren werkzaamheden, zodat het kostenverhaal anderszins is verzekerd. De initiatiefnemer beschikt over voldoende middelen om het project ten uitvoer te brengen, zodat het project economisch uitvoerbaar is.

Hoofdstuk 12 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een besluit tot het verlenen van een omgevingsvergunning op grond van op grond van artikel 2.12, lid 1 onder a, onder 3 van de Wabo is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing. Tegen een omgevingsvergunning kan door belanghebbenden in twee instanties beroep worden ingesteld, nadat er bezwaar is ingediend. Eerst kan beroep worden ingesteld bij de rechtbank en in hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

12.1 Omgevingsdialoog

Met omwonenden is een structurele omgevingsdialoog opgestart waarbij de omwonenden worden geïnformeerd over de ontwikkelingen op het totale CHV-terrein maar ook over de specifieke projectonderdelen waaronder de beoogde ontwikkeling.

Op onderstaande data hebben de omgevingsdialogen plaatsgevonden.

- Omgevingsdialoog 29 januari 2022

Tijdens deze bijeenkomst zijn de omwonenden bijgepraat over de ontwikkelingen op het CHV terrein.

- Omgevingsdialoog 25 juni 2022

Op 25 juni 2022 zijn de bewoners opnieuw uitgenodigd voor een omgevingsdialoog om hun ideeën en gedachten te delen over viertal onderwerpen. Een van die onderwerpen was de beoogde ontwikkeling voor woningbouw. In het algemeen werd het realiseren van woningbouw als positief ervaren, maar is wel aandacht gevraagd voor het voorkomen van overlast vanwege de parkeergarage (geluid en licht), de veiligheid en de bouwhoogte.

- Omgevingsdialoog 16 november 2022

Op 16 november 2022 zijn de bewoners opnieuw uitgenodigd voor een omgevingsdialoog en is terugkoppeling gegeven op de aanpassingen van het ontwerp die zijn doorgevoerd naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen tijdens de omgevingsdialoog op 25 juni 2022.

Aan de hand van het bouwplan (concept) en een maquette (schaal 1:40) worden de plannen voor woningbouw besproken. Het idee is om een half verdiepte parkeergarage te realiseren en een programma met woningbouw. In de maquette worden de zichtlijnen vanuit de percelen NCB-laan getoond. Met de directe omgeving vinden gesprekken plaats over de hoogte van de parkeergarage en het woningprogramma. Voor de omgeving is het vooral van belang om geen hinder te ondervinden en afspraken te maken over de hoogte.

Deze omgevingsdialoog heeft er uiteindelijk toe geleid dat de afspraken tussen de initiatiefnemer en de omwonenden N.C.B.-laan zijn vastgelegd in een vaststellingsovereenkomst. In deze overeenkomst (december 2022) zijn onder andere afspraken gemaakt over de hoogte van de woningbouw en de parkeergarage. Deze afspraken worden met de beoogde ontwikkeling gerespecteerd.

- Omgevingsdialoog 29 maart 2023

Tijdens deze bijeenkomst is de omgeving geïnformeerd over de gesloten intentieovereenkomst voor de Zuidkade

(locatie Fransen Gerrits). Daarbij is ook het bouwplan (concept) voor de beoogde ontwikkeling toegelicht.

- Omgevingsdialoog 29 november 2023

Tussen 29 maart 2023 en 29 november 2023 zijn er nog gesprekken gevoerd met de direct aanwonende om de bepalingen uit de vaststellingsovereenkomst te bespreken aan de hand van de ontwerptekeningen voor de beoogde ontwikkelingen.

Op 29 november 2023 zijn de ingediende plannen voor de beoogde ontwikkeling gepresenteerd aan de omgeving. De plannen zijn positief ontvangen en tijdens deze bijeenkomst zijn wat vragen ter verduidelijking opgenomen.

12.2 Ontwerpbesluit

Het ontwerpbesluit heeft van <datum> tot <datum> ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn is een ieder in de gelegenheid gesteld zienswijzen tegen het ontwerpbesluit in te stellen.

<PM>

Vanwege de omvang van de beoogde ontwikkeling is daarnaast een verklaring van geen bedenkingen door de raad noodzakelijk.

Bijlagen

Bijlage 1 Stedenbouwkundig concept 24-02-2023

Bijlage 2 Quickscan flora en fauna

Bijlage 3 Notitie bodemonderzoek en -sanering

Bijlage 4 Plan van aanpak bodemsanering

Bijlage 5 Bodemadvies ODZOB

Bijlage 6 Actualiserend nader onderzoek bodem

Bijlage 7 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï

Bijlage 8 Akoestisch onderzoek industrielawaai

Bijlage 9 Akoestisch onderzoek cumulatie

Bijlage 10 QRA

Bijlage 11

Quickscan bedrijven en milieuzonering

Bijlage 12

Memo parkeren en verkeer

Bijlage 13 Stikstofdepositieonderzoek

Bijlage 14 AERIUS aanlegfase

Bijlage 15 AERIUS gebruiksfase