Omgevingsdialoog CHV-terrein aan de Noordkade

Datum
25 juni 2022

Locatie
Koekbouw aan de Verlengde Noordkade

Aanwezig
[redacted] (voorzitter)
[redacted] (Noordkade)
[redacted] (Noordkade)
[redacted] (Noordkade)
[redacted] (initiatiefnemer TCF)
[redacted] (architect)
[redacted] (gemeente Meierijstad)
[redacted] (gemeente Meierijstad)
[redacted] (gemeente Meierijstad)
[redacted] (gemeente Meierijstad)
[redacted] (Rho adviseurs)
[redacted] (Rho adviseurs)
[redacted] (Rho adviseurs)

Aanwezigen volgens presentielijst (niet opgenomen vanwege AVG)

Opening
[redacted] opent de bijeenkomst. Aan de hand van de presentatie (bijlage) wordt teruggeblikt op eerdere bijeenkomsten. Stap voor stap veranderen de bijeenkomsten van zenden naar luisteren en ophalen. Deze bijeenkomst vragen we de aanwezigen om hun mening te geven over een viertal thema's.

De wijkraad Veghel West wil zich ook inzetten voor de omgeving CHV-terrein als zich ook vrijwilligers vanuit omliggende straten aanmelden. Voorzitter [redacted] stelt zich voor en geeft aan dat hij binnenkort met de wijkraad de buurt opzoekt.

Participatie betekent ook dat vooraf wordt aangegeven waar er ruimte is voor participatie. De herontwikkeling van het CHV-terrein loopt al vanaf 2010. Tussen Gemeente Meierijstad (hierna: gemeente) en Noordkade Ontwikkeling BV (hierna: Noordkade Ontwikkeling) zijn er afspraken gemaakt om het CHV-terrein volgens het Masterplan CHV-terrein en de Centrumvisie te ontwikkelen. Ook het geldende bestemmingsplan bevat de mogelijk om het CHV-terrein te gebruiken en te bouwen. Noordkade Ontwikkeling wil de doorontwikkeling in afstemming met de omgeving vorm geven. Per thema wordt door [redacted] aangegeven wat de rol van partijen is en wat de kaders zijn (zie presentatie).

[redacted] nodigt de aanwezigen uit om deel te nemen aan de themasessies. Iedereen krijgt de gelegenheid om bij alle thema's aan te sluiten (carrousel).

Onderstaand vindt u een weergave van de resultaten van de themasessies. Dit is geen letterlijke weergave. Per thema zijn de resultaten gerubriceerd. Aan het einde van de bijeenkomst worden de

[redacted]

bijzonderheden kort door de tafelvoorzitters benoemd. De initiatiefnemers gaan aan de slag met de resultaten van deze bijeenkomst. De resultaten worden ook met de gemeente gedeeld.

Bestemmingsplan (tafelvoorzitters [redacted]

Inleiding

Voor de Noordkade geldt het bestemmingsplan,' Industrieterrein C.H.V.'. Dit plan is op 19 november 1968 vastgesteld door de gemeenteraad van Veghel. In 1969 is het goedgekeurd door Provinciale Staten. Op basis van dit bestemmingsplan mag het gebied alleen gebruikt worden ten dienste van 'handel, nijverheid en industrie'.

In 2011 is Masterplan CHV-terrein opgesteld. Dit Masterplan biedt een globaal kader. Het beschrijft onder andere dat het CHV-terrein een plek is waar oude en nieuwe bebouwing elkaar kunnen afwisselen. Het voorziet in een ontwikkeling van het gebied waarbij kunst, cultuur en food kernbegrippen zijn. Het masterplan (en de centrumvisie) voorziet op termijn ook ruimte voor wonen op de Noordkade.

Omdat de exacte invulling van het gebied nog niet bekend was, heeft de gemeente er niet voor gekozen om het Masterplan te vertalen in een bestemmingsplan. Er is voor gekozen om per initiatief maatwerk te leveren. Dat betekent dat als zich een initiatief voordoet, de gemeente dit beoordeelt. Bij een positieve beoordeling wordt een vergunningtraject opgestart. Nu het terrein nagenoeg geheel ontwikkeld is op basis van verschillende vergunningen, ontstaat er behoefte aan een bestemmingsplan. Dit biedt de kaders voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Bijvoorbeeld als er nieuwe functies bijkomen, of als bestaande functies verdwijnen. Maar het biedt ook duidelijkheid aan omwonenden en overige stakeholders.

Tijdens de sessie is gesproken over de randvoorwaarden die de aanwezigen graag in het bestemmingsplan geborgd zouden zien. Dit zijn de belangrijkste thema's die aan de orde kwamen.

- *Verkeer en parkeren*

Verkeer is een belangrijk thema, maar hier wordt in de andere themasessie ook op ingegaan. Daarom is ervoor gekozen om dit onderwerp niet uitgebreid te behandelen in deze sessie. Desondanks is duidelijk dat verkeer en parkeren voor iedereen belangrijke randvoorwaarden voor de verdere ontwikkeling zijn. Daarbij is ook het aspect verkeersveiligheid genoemd. Er werd gevraagd of fietsers ook door het gebied zouden kunnen fietsen?

- *Bouwhoogte*

Bouwhoogten maximaliseren, met name nabij de woningen. Mogelijk ook opties bieden om ondergronds te bouwen, zodat nabij woningen minder hoog gebouwd hoeft te worden. Bestaande gebouwen liever niet optoppen. De bouwhoogte moet ook afgestemd zijn op de bezonning van de woningen. Daarbij moet ook gedacht worden aan eventuele zonnepanelen. Tijdens deze discussie werd gesuggereerd de parkeergarage niet achter de woningen aan de N.C.B.-laan te realiseren, maar op de grens met Friesland Campina (P2).

- *Leefbaarheid*

De algemene oproep was om regels te stellen om de leefbaarheid voor de bewoners te garanderen. Daarbij zijn de volgende thema's genoemd:

[redacted]

- Privacy: het waarborgen van privacy bij bewoners, onder andere door het beperken van inkijk vanuit het terrein;
- Geluid: geluid als gevolg van de parkeergarage werd genoemd. Omwonenden gaven aan in principe geen last van evenementen te hebben, behalve van de BAS;
- Licht: kaders om lichtoverlast te voorkomen, bijvoorbeeld van lichtbakken of het nieuwe hotel;
- Sociale veiligheid: kaders om sociaal onveilige situaties te voorkomen.
- De Zuidkade ervaart soms geluidsoverlast (van evenementen). Voor de bewoners is dit een punt van zorg. Zij zijn hierover in overleg met de betrokken partijen.

- *Gebruik*

Er is ook gesproken over het gebruik. Daarbij is door de meeste groepen aangegeven dat veel kan, zolang het maar in de gebouwen plaatsvindt. Daardoor is er minder overlast. Verder werd het volgende aangegeven:

- De 1e groep gaf aan dat kunst en cultuur de basis moet zijn. Een sportschool heeft daarin bijvoorbeeld geen toegevoegde waarde. Ook flitsbezorgers zouden ook niet mogelijk mogen zijn.
- Groep 2 gaf aan dat het geen Efteling mag worden. Nu is het een leuk gebied en is er weinig overlast. Het is niet gewenst om een discotheek of ieder weekend 'bierfietsen' te hebben.
- De 3e groep vond dat de invulling hoogwaardig moet zijn, zowel qua inrichting van de openbare ruimte, het onderhoud en de functies. Verder willen zij dat de industriële look gewaarborgd wordt;
- De 4e groep vindt dat er een inspirerende visie moet komen die ook uitgedragen moet worden. Een visie en die aangeeft hoe omgegaan wordt met transities waarin we nu zitten. Respect voor de omgeving (in brede zin) moet daarin centraal staan.

- *Evenementen*

  Op dit moment vinden evenementen plaats. De meeste groepen geven aan dat die goed geregeld zijn. Er is niet behoefte aan meer evenementen. Zoals gezegd is er overlast van de bastonen geweest.

<u>Tot slot</u>

In een van de groepen werd aangegeven dat het niet gewenst is dat het bestemmingsplan leidt tot een juridisch steekspel. Het moet juist onderdeel zijn om met elkaar in overleg te gaan wat wel en niet passend is.

P1 (tafelvoorzitters [redacted])

Inleiding

Met de kaart van het plangebied, een schets van het planvoornemen en verschillende referentiebeelden op tafel is het gesprek met omwonenden gevoerd over de ontwikkeling op het parkeerterrein P1. Met elkaar is gesproken over het concept van wonen op het CHV-terrein en zorgen over de leefbaarheid van direct omwonenden. Er zijn veel alternatieve oplossingen aangedragen.

Algemeen

- Een paar aanwezigen hebben aangegeven het leuk te vinden dat de Noordkade steeds groener wordt.
- Een aanwezige gaf aan dat het belangrijk is dat er hoogwaardig gebouwd wordt en er goed nagedacht wordt over het onderhoud, bijvoorbeeld van verticaal groen.
- Een aanwezige gaf aan dat hij vroeger op het CHV-terrein gewerkt had en dat hij zich nog goed kan herinneren dat er een loods stond op P1. Anderen herkenden deze loods en wisten te vertellen dat deze een goothoogte van ongeveer 2 meter had. Een andere aanwezige gaf aan dat hij vroeger de goot van deze loods schoonmaakte: '*ik kon er staand op de grond gewoon met mijn hand bij*'.
- Een ex-CHV medewerker benadrukte dat het vroeger veel drukker en luider was op het terrein en er omheen. Er reed zwaar verkeer dat moest laden en lossen, er was herrie te horen van de fabriek en er werkte '*wel duizend medewerkers*'.

Wonen

- Over het algemeen waren alle aanwezigen positief over de toekomstige woningen;
- Wel vroegen sommigen zich af wie er zo dicht bij een parkeergarage zou willen wonen.

Parkeergarage

- Hinder
- Vooral de aanwezigen waarvan hun tuin direct grenst aan het CHV-terrein hebben veel zorgen geuit met betrekking op:
    - Geluid: '*Dat wordt de hele dag het geluid van toeterende auto's en piepende banden*'
    - Lichtvervuiling, door lampen in de parkeergarage
    - Lichthinder, door koplampen
    - Bezonning / schaduwwerking: '*Zo'n muur van 15 meter hoog zorgt er voor dat er geen zon meer in mijn tuin komt.*'
    - Verzakkingen: '*Heeft de bebouwing effect op de stabiliteit van onze huizen*?'
    - Veiligheid: '*Blijft de garage de hele nacht open*?' '*Kan iedereen 's nachts gebruik maken van de garage of alleen bepaalde bewoners met een specifiek pasje bijvoorbeeld*?'
- Hierbij was een vaak terugkerende vraag: '*Zijn alle zijdes van de parkeergarage open? Ook aan de kant van de woningen*?'
- Men vraagt zich af waar de toegangshellingen komen te zitten. Deze kunnen veel hinder veroorzaken door bijvoorbeeld optrekkende auto's.
- De aanwezigen gaven aan dat de huidige parkeerplaats nu soms ook wordt gebruikt om te racen 's avonds laat.
- Ook zijn sommigen aanwezigen bang dat er in en rondom zo'n parkeergarage hoekjes ontstaan waar gedeald gaat worden.

[redacted]

- Locatie suggesties
- Er zijn in alle groepjes suggesties gedaan voor een andere locatie:
    - P1:
        - Waarom wordt de parkeergarage en de toekomstige woningen niet omgedraaid?
        - Waarom niet een bredere parkeergarage die daardoor lager kan?
        - Waarom de parkeergarage niet meer naar het westen, zodat het niet achter de woningen, maar achter het, nu nog gevestigde, lab? Als de parkeergarage direct bij de ingang staat, dan kunnen auto's direct de parkeergarage indraaien, hierdoor wordt de verkeersveiligheid voor voetgangers op het terrein aanzienlijk verbeterd.
    - P2:
        - Waarom wordt de parkeergarage hier niet gebouwd? Hier wordt geen enkele omwonende gehinderd. Daarbij vindt Friesland Campina het juist fijn dat er zo'n hoge muur tussen hun fabriek en het CHV-terrein staat. Dit bleek uit de huidige scheidingsmuur de minstens 3 meter hoog moest zijn.
    - P3:
        - Waarom wordt de parkeergarage niet op P3 gerealiseerd? Dit oppervlak is veel groter, waardoor de garage minder hoog hoeft.
        - De afstand van P3 naar de supermarkt is even ver als van de achterkant van P1 naar de supermarkt.
        - De omwonenden van P3 zien de parkeergarage liever op P2, dan bij hen in de achtertuin.

- Ondergronds
    - Vaak is ook de vraag gesteld waarom de parkeergarage niet ondergronds kan. Men snapt dat de kosten daarvoor hoog zijn, maar een paar lagen ondergronds zou in de hoogte al veel schelen. De aanwezigen hopen dat dit goed onderzocht wordt.
    - Men snapt wel dat parkeren gratis moet blijven.

Mobiliteit (tafelvoorzitter [redacted]

Inleiding

Met omwonenden is met een kaart van het gebied het gesprek gevoerd over hun ervaringen qua drukte, veiligheid, etc. Ook is met elkaar nagedacht over oplossingen zowel op niveau NCB-laan als op niveau Veghel. De reacties en meningen vindt u onderstaand, ingedeeld naar thema. Dit is een weergave van wat door de bewoners is ingebracht. Toegezegd is dat deze inbreng ook (bestuurlijk) met de gemeente wordt gedeeld.

Verkeersdrukte en verkeersveiligheid

- De snelheid op de NCB-laan is hoger als het wat rustiger is.
- Veel vrachtverkeer
- Op de NCB-laan zit veel woon-werkverkeer. Van de 100 auto's, gaan er hooguit 10 naar de Noordkade.
- De snelheid op de NCB-laan is hoog.
- De drukte concentreert zich in de spits.
- De NCB-laan heeft een ontsluitende functie. Dit blijft. De weg was druk en dat zal nooit veranderen.
- De verkeersdruk neemt van 6.000 mvt/etmaal toe naar 11.000 mvt/etmaal. Wanneer onderneemt de gemeente actie?
- Fietsers gebruiken het voetpad. Dit levert gevaarlijke situaties op voor bewoners die de woning uitkomen.
- Fietsers schieten plots de weg op.
- De verkeersdruk neemt toe.
- In de NCB-laan zijn te weinig parkeerplaatsen.
- Bewoners van de Bunders en 't Ven gebruiken de NCB-laan als ontsluiting.
- De vrachtwagens op de NCB-laan veroorzaken ook trillingen.
- De situatie NCB-laan/Juianastraat is erg onveilig.
- Drukte op de NCB-laan is de hele dag en in het weekend. Focus in de spits.
- De afslag naar de Noordkade (richting provinciale weg) is vaak druk, met meerdere auto's achter elkaar.
- Er zijn heel veel passanten.
- De verkeersafwikkeling levert geen problemen op de bij de kruispunten.
- Verkeersdruk spreiden over NCB-laan en Zuidkade.

Ontsluiting

- Een extra ontsluiting op de NCB-laan is niet wenselijk. Er zijn al veel ontsluitingen op de NCB-laan.
- Koop een paar percelen op de NCB-laan op en realiseer daar de ontsluiting.

Afsluiten en eenrichtingsverkeer

- Een ronde van eenrichtingsverkeer: NCB-laan en Rembrandtlaan.
- NCB-laan afsluiten voor vrachtverkeer.
- Eenrichtingsverkeer NCB-laan en verkeer via de Noordkade leiden.
- Waarom zou je in een gebied waar je prettig wilt verblijven, verkeer gaan faciliteren?
- De hoofdentree dicht maken, en de derde ontsluiting realiseren.

Inrichting NCB-laan

[redacted]

- Vroeger was het bestaande voetpad nu, een fietspad. Kan dit nu weer zo worden?
- Kan er een zebrapad komen ter plekke van de hoofdingang?
- Maatregelen nemen om te hard rijden te voorkomen.
- De NCB-laan inrichten zodat de auto te gast is. Herinrichting met kleuren (rode strook) kan helpen.
- Snelheidsremmers toepassen. Nu wordt de fietser als schild gebruikt.
- Hekjes om fietsers van het voetpad te weren.
- Nu met klinkers ingericht. Dat levert veel geluid op. Waarom niet met asfalt?
- De NCB-laan mag smaller.
- Op de NCB-laan twee vrij liggende fietsstroken en smalle rijbaan. Dit helpt, ook visueel.
- Tussen rijbaan en fietsstrook een blokje/varkensrugje opnemen.
- Terug naar 50 km/u lost het probleem niet op.

Verkeersstructuur Veghel

- Er moet eerst op het niveau van Veghel een besluit worden genomen over de problematiek. Daarna kun je pas iets vinden over de NCB-laan.
- De problematiek moet samen met Rijk, provincie en gemeente opgepakt worden. Niet allemaal tegelijk.
- De gemeente faciliteert de ontwikkelingen op de Noordkade, weet dat het te druk is. Sinds 2016 zijn de bewoners in gesprek, maar de gemeente onderneemt geen enkele actie.
- Het woon-werkverkeer moet uit de NCB-laan worden gehaald.
- De Mobiliteitsvisie is recent vastgesteld maar wordt ongeveer per 2 jaar geactualiseerd. Het college werkt nu aan een uitvoeringsprogramma.
- Veghel loopt vol! Het ontbreekt aan een rondweg. Kies voor kwaliteit, je kunt de auto niet blijven faciliteren.
- Bij de gemeente ontbreekt de wil om iets aan de problemen te doen.
- Als de provinciale weg ter hoogte van Veghel 2-baans wordt, komt er nog meer verkeer op de NCB-laan.
- Ingrijpen op de NCB-laan heeft gevolgen op andere plekken in Veghel waaronder Sluisstraat en Rembrandtlaan. Vanuit de Zuidkade wordt geopperd om de lasten te verdelen, hoewel men natuurlijk niet zit te wachten op meer verkeer. Men begrijpt de discussie echter wel. Ga integraal met elkaar in gesprek.

Overige

- De NCB-laan was vroeger onderdeel van de weg Eindhoven-Nijmegen via Den Bosch. Van oorsprong een drukke weg.
- Vroeger reed het vrachtverkeer van de Zuidkade via de NCB-laan naar de provinciale weg.
- In veel gemeenten wordt alles binnen de bebouwde kom naar 30km/u afgewaardeerd.
- P3 intensiever gebruiken.
- Bij evenementen nog meer sturen met verkeersregelaars.
- Handhaving wordt gemist. Vroeger werd vaker gecontroleerd.
- Het Openbaar Ministerie gaat over handhaving. Het plaatsen van een flitskas wordt door het Rijk bepaald.
- Aan de Zuidkade: ze worden wakker van de vrachtwagens van Victoria en kunnen de slaap niet vatten vanwege de vrachtwagen (koeltrailer) bij Jumbo.
- Een bushalte op de NCB-laan of Zuidkade kan het verkeer doen verminderen. Via de Zuidkade kan men via de brug naar de Noordkade.



- De openbare parkeerplaatsen bij de Jumbo worden vrijwel niet gebruikt.
- Soms is het ook klaar! Stop met ontwikkelen en nieuwe functies op de Noordkade.
- Wanneer is er voor het laatst een analyse verkeersveiligheid voor de NCB-laan gedaan?
- In plaats van P1 op P2 gebouwd parkeren. De hoogte in en met lift of tapis roulant naar de Jumbo. Dit is gunstig voor Jumbo en het theater. Ook voor de NCB-laan omdat meer verkeer de ingang bij P2 neemt.
- Met communicatie over de snelheid, smileys, etc. kun je veel sturen.
- Een brug over de Zuidkade.
- Er zijn nieuwe profielen ontwikkeld voor een gebiedsontsluitingsweg die ook een 30 km/u gebied is.
- Verkeer is ook gedrag.

The Chocolate Factory (TCF) (tafelvoorzitters [redacted]

Inleiding

Met omwonenden is aan de hand van het voorlopig ontwerp van TCF (NPF-toren) en een luchtfoto van het gebied het gesprek gevoerd over de ambities die ten grondslag liggen aan TCF, het programma dat in de toren worden ondergebracht en de omgevingseffecten van het initiatief. Ook is met elkaar gesproken over de oplossingen wat betreft onwenselijke omgevingseffecten. De reacties en meningen zijn in het onderstaande te vinden, ingedeeld naar thema. Dit is een weergave van wat door de bewoners is ingebracht. Toegezegd is dat deze inbreng ook (bestuurlijk) met de gemeente wordt gedeeld.

Ambities TCF

- De ambitie achter het plan voor TCF, dat er een leer-/werk omgeving wordt gecreëerd, krijgt brede ondersteuning vanuit de betrokken aanwezigen uit de omgeving.
- Diverse vragen zijn gesteld over de wijze waarop TCF wordt georganiseerd. Daarbij is teruggegeven aan de aanwezigen dat de hybride leer-/werk omgeving een samenwerking is tussen onderwijs en bedrijfsleven en de overheden (provincie en gemeente). Ook is aangegeven dat de stichting TCF waarin het gedachtegoed wordt bewaakt een non-profit organisatie betreft.
- Er is verteld dat, ten einde een sluitende exploitatie van de hybride leer-/werk omgeving tot stand te kunnen brengen, er ook commerciële onderdelen aan TCF worden toegevoegd. Het gaat dan bijvoorbeeld om de optopping van de NPF-toren met een horecafunctie en de zweefmolen. Door aanwezigen is aangegeven dat zij de noodzaak van deze commerciële onderdelen vanuit exploitatietechnische overwegingen begrijpen, maar dat zij als er omgevingseffecten ontstaan dit (mogelijk) problematisch vinden.

Programma in de NPF-toren

- Toegelicht is dat ten behoeve van de leer-werkomgeving en de commerciële onderdelen er sprake zal zijn van een verbouwing van de NPF-toren. Er zullen trappenhuizen en liften worden aangebracht en de optopping en de zweef worden geheel nieuw ontworpen. Door enkele aanwezigen is aangegeven dat de optopping qua uitstraling moet passen bij de rest van de toren (industrieel karakter).
- Daarnaast is verteld dat binnen de toren per verdieping een mix aanwezig is van machineopstellingen, leer- en werkplekken, een route langs de bestaande machines die een nieuwe toepassing krijgen waarbij het maken van chocolade (hagelslag en chocoladerepen) wordt gesuggereerd. Daarnaast zal ook de museale verzameling Nederlandse

[redacted]

chocoladeproducten worden tentoongesteld. Ook is er een entree waar in een chocoladeshop producten kunnen worden aangeschaft.
De aanwezigen hebben geen inhoudelijke opmerkingen over het programma. Wel vragen zij zich af hoe de bezoekersstromen worden gereguleerd.
Daarop is nader toegelicht dat om TCF te kunnen betreden er binnen een aangewezen tijdslot kaarten kunnen worden gereserveerd omdat de aanwezige capaciteit in de toren beperkt is. Dit betekent ook dat de bezoekersstromen over dagen en binnen de dag over uren worden verspreid. Van een geconcentreerde toeloop en daarmee gepaard gaande verkeers- en parkeerbewegingen is derhalve geen sprake. Voorts is er rekening mee gehouden dat leerlingen van het primair en voortgezet onderwijs die collectief gebruik gaan maken van voorzieningen binnen TCF ook met busvervoer worden gebracht.

Omgevingseffect verkeer en parkeren

- Uitgelegd is dat het thema mobiliteit voor de Noordkade als geheel in een andere themasessie aan de orde komt. Specifiek voor TCF wordt opgemerkt dat de benodigde parkeerbehoefte voor TCF in de totale parkeerbalans wordt ondergebracht. Door aanwezigen wordt gesteld dat bezoekers vanuit verschillende richtingen naar de Noordkade toe zullen komen, dus zowel vanaf de N279 naar de NCB-laan en vanuit het centrum naar de NCB-laan.
  Daarop is toegelicht dat TCF deels een lokale functie heeft maar voor een groot deel ook (boven)regionale uitstraling heeft, met daarbij de veronderstelling dat het overgrote deel van het verkeer van en naar TCF vanaf de N279 zal komen.
  De aanwezigen geven voor een deel aan dat elke toename van verkeersintensiteit op de NCB-laan teveel is. Een aantal andere aanwezigen zeggen dat het met de drukte van en naar de Noordkade wel meevalt of dat het meeste verkeer op de NCB-laan geen bestemming op de Noordkade heeft maar doorgaand verkeer van en naar het centrum van Veghel en de woonwijken betreft.

Omgevingseffect geluid

- Een aantal aanwezigen vragen zich af of, en zo ja, hoeveel geluid de zweefmolen maakt en of men boven op de optopping naar buiten kan, waarbij stemgeluid hoorbaar is voor de omgeving? Toegelicht wordt dat het op dit moment nog niet duidelijk is welke installatie aangebracht zal worden en of deze hoorbaar geluid maakt voor de omgeving. In zijn algemeenheid wordt aangegeven dat vanzelfsprekend zal worden voldaan aan geluidnormen. Dat geldt ook voor geluid door menselijk stemgeluid, waarbij wordt aangegeven dat geluid vanaf de toren op de omgeving door middel van afscherming wordt tegengegaan.

Omgevingseffect licht

- Een aantal aanwezigen zegt beducht te zijn over de mogelijkheid dat de optopping of de stijgpunten, hetzij de aanlichting van de toren leidt tot lichthinder voor de omgeving.
  Er wordt door de initiatiefnemer verteld dat het geenszins de bedoeling is een 'lichtbaken' te creëren. TCF zal wel door 'normale' verlichting van ruimten zichtbaar zijn voor de omgeving.

Omgevingseffect privacy

- Sommige aanwezigen wijzen op het feit dat zij de huidige NPF-toren zien vanuit hun achtertuin of vanuit hun woonkamer (aan de voorzijde). Zij geven aan te vrezen dat zij geconfronteerd worden met het zicht op een verlichte toren met een bewegende zweefmolen gedurende grotere delen van de dag/avond.

Door de initiatiefnemer wordt aangegeven dat de situatie voor de omgeving verschillend is. Soms is sprake van een grote afstand, soms is sprake van een voorkantsituatie waarbij woningen op maaiveld ook beweging en licht ervaren op maaiveld door autoverkeer, fietsers en voetgangers en soms is sprake van een achtertuin waarbij het vraag is welk zich er per omwonende precies aanwezig is (met aanwezige gebouwen, bomen, bosschages of erfafscheidingen).
De initiatiefnemer geeft aan dat dit bij de verdere uitwerking nader wordt bekeken.