

Bestemmingsplan

Bestevaer

Bestemmingsplan

Bestevaer

Projectnummer 0466989

Revisie

Datum

Auteur(s)

M. Rotte

R. Dekker

Opdrachtgever

Gemeente Vught

datum vrijgave beschrijving revisie
10 januari 2022 vastgesteld

goedkeuring
R. Dekker

vrijgave
A. Hatzman

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ligging plangebied	6
1.3	Het vigerende bestemmingsplan	8
1.4	Bij het plan behorende stukken	9
1.5	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Het plangebied	11
2.1	Huidige situatie	11
2.2	Toekomstige situatie	12
Hoofdstuk 3	Beleidskader	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Rijksbeleid	15
3.3	Provinciaal beleid	18
3.4	Gemeentelijk beleid	21
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	27
4.1	Inleiding	27
4.2	Bodem	27
4.3	Geluid	28
4.4	Externe veiligheid	29
4.5	Luchtkwaliteit	31
4.6	Hinder ten gevolge van bedrijvigheid	32
4.7	Water	34
4.8	Flora en fauna	38
4.9	Archeologie en cultuurhistorie	40
4.10	Kabels en leidingen	43
4.11	Trillingen	43
4.12	Verkeer en parkeren	45
4.13	Besluit milieueffectrapportage	48
Hoofdstuk 5	Toelichting op de regels	51
5.1	Het juridisch plan	51
5.2	Opzet van de regels	51
5.3	Beschrijving van de bestemmingen	52
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid	53
6.1	Financieel	53
6.2	Maatschappelijk	53

Toelichting

vastgesteld bestemmingsplan Bestevaer
Gemeente Vught
Projectnummer 0466989

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor het spoor tussen Utrecht en Eindhoven zijn de komende jaren aanpassingen gepland. Dat is nodig om het groeiende aantal treinreizigers te kunnen blijven vervoeren. Daarnaast is er ook extra ruimte nodig voor het groeiende goederenvervoer. Om deze aanpassingen mogelijk te maken is het Tracébesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Meteren - Boxtel (PHS Meteren - Boxtel) op 14 mei 2020 vastgesteld door de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

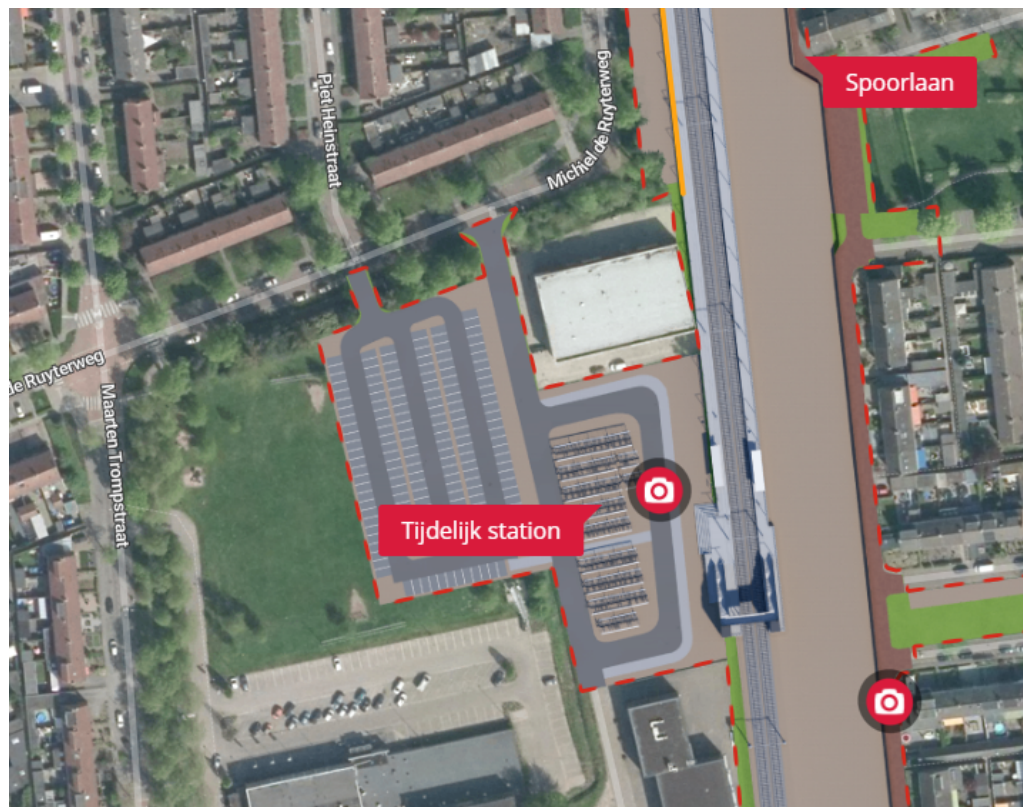
Eén van de beoogde wijzigingen is het realiseren van een tunnel onder de spoorlijn. De beoogde tunnel is voorzien ter plaatse van de Wolfskamerweg. Om de tunnel te realiseren zal de Wolfskamerweg afgesloten moeten worden. De Wolfskamerweg maakt echter onderdeel uit van de ringstructuur van Vught, waardoor een algehele afsluiting niet mogelijk is. ProRail is daarom voornemens om het verkeer tijdens de bouw van de verkeerstunnel, parallel aan de Wolfskamerweg, over het huidige perceel van kinderdagverblijf 't Kasteeltje te leiden. Om dit mogelijk te maken moet het kinderdagverblijf op de locatie aan de Kempenlandstraat gesloopt worden. Voor het kinderdagverblijf is aan de Bestevaer een vervangende locatie gevonden.



Figuur 1: Schetsontwerp plangebied

Op deze vervangende locatie is in het Tracébesluit echter het tijdelijk parkeerterrein voorzien voor het tijdelijke station ten oosten van de Bestevaer. Dit tijdelijke station met bijbehorend parkeerterrein is benodigd gedurende de werkzaamheden aan het tracé. In figuur 2 is de tijdelijke situatie in het Tracébesluit weergegeven. Aangezien het kinderdagverblijf is voorzien op het tijdelijke parkeerterrein wordt het tijdelijke

parkeerterrein verplaatst naar het naastgelegen grasveld.

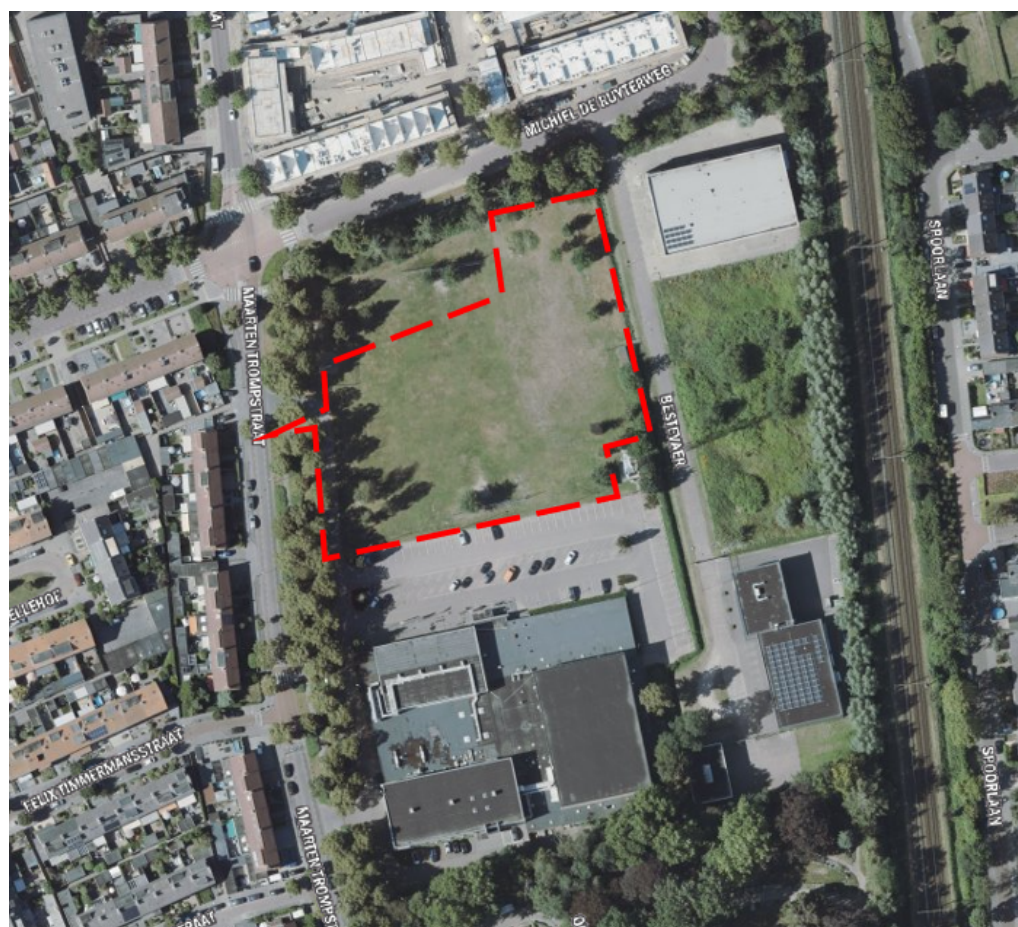


Figuur 2: Tijdelijke situatie gedurende de aanpassingen aan het tracé

Het bestemmingsplan 'Bestevaer' voorziet in een juridisch-planologische regeling voor zowel het kinderdagverblijf als het tijdelijke parkeerterrein voor het tijdelijke station.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied ligt middenin Vught en direct ten westen van de spoorlijn Den Bosch - Eindhoven. Het plangebied wordt als volgt begrensd; aan de oostzijde door de Bestevaer, aan de zuidzijde door een bestaand parkeerterrein van het Feel Fit Center Vught, aan de westzijde door de Maarten Trompstraat en aan de noordzijde door een BMX veld en de Michiel de Ruyterweg (zie figuur 3 en 4).



Figuur 3: Begrenzing plangebied



Het vigerende bestemmingsplan

Binnen het bestemmingsplan 'Molenstraat eo 2016' heeft het plangebied een 'Groen' bestemming. Binnen deze bestemming zijn onder meer groenvoorzieningen, ontsluitingsweten, fiets- en voetpaden, bestaande parkeervoorzieningen mogelijk. Daarnaast is aan de (zuid)oostzijde van het terrein een aanduiding opgenomen, 'jongeren ontmoetingsplek', waar ter plaatse een dergelijke functie is toegestaan.

Het realiseren van een kinderdagopvang en een nieuw, tijdelijk parkeerterrein is niet mogelijk binnen het vigerende bestemmingsplan. Daarom is het voorliggende bestemmingsplan opgesteld.

1.4 Bij het plan behorende stukken

Dit bestemmingsplan bestaat uit drie delen: een verbeelding waarop onder meer de bestemmingen in het plangebied zijn aangegeven, regels waarin de bouw- en gebruiksmogelijkheden voor de op de verbeelding vermelde bestemmingen zijn opgenomen en een toelichting waarin de achtergronden van het bestemmingsplan zijn beschreven. De verbeelding vormt samen met de regels het bindende deel van het bestemmingsplan. In de toelichting worden onder andere de keuzes die in het bestemmingsplan worden gemaakt nader gemotiveerd en verantwoord. Hierin staat ook beschreven wat het vigerende beleid inhoudt en met welke (milieu)planologische aspecten rekening is gehouden. Voor een aantal omgevingsaspecten is een onderzoek uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn als bijlage bij de toelichting of regels bijgevoegd.

1.5 Leeswijzer

Na deze inleiding volgt een hoofdstuk waarin de bestaande en toekomstige situatie beschreven staat. In hoofdstuk 3 wordt het initiatief getoetst aan relevant nationaal-, provinciaal- en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 betreft de toelichting op de regels. In hoofdstuk 6 wordt tot slot de uitvoerbaarheid uiteengezet.

vastgesteld bestemmingsplan Bestevaer
Gemeente Vught
Projectnummer 0466989

Hoofdstuk 2 Het plangebied

2.1 Huidige situatie

Het plangebied ligt tussen de Michiel de Ruyterweg, Maarten Trompstraat, het parkeerterrein van het Feel Fit Center Vught en de Bestevaer. Op circa 70 meter ten oosten van het plangebied bevindt zich de spoorlijn Den Bosch - Eindhoven. In de huidige situatie is binnen het plangebied een grasveld, een jongerenontmoetingsplek in de vorm van een container en voetbalgoals aanwezig. Net buiten het plangebied, aan de zuidwestgrens (Maarten Trompstraat) is de toegangsweg naar de parkeerplaats van het Feel Fit Center Vught aanwezig, dat direct ten zuiden van het plangebied ligt. Aan de noordoostzijde, buiten het plangebied, is een BMX-baan en speelmeubilair aanwezig. Ten noorden van het plangebied bevindt zich ook de Michiel de Ruyterweg.

In de huidige situatie wordt het plangebied gebruikt als gras-/speelveld.



Figuur 5: Huidige situatie, in westelijke richting (Streetsmart, 2020)



Figuur 6: Huidige situatie, in oostelijke richting (Streetsmart, 2020)

2.2 Toekomstige situatie

Het voornemen betreft de verplaatsing van kinderdagopvang 't Kasteeltje en het realiseren van een tijdelijke parkeerplaats ten behoeve van het tijdelijk station van Vught in de woonwijk Molenstraat en omgeving. Het kinderdagverblijf is voorzien in de noordoosthoek van het plangebied; het tijdelijke parkeerterrein op het zuidelijke deel (zie figuur 7). Een deel van het grasveld blijft, net als de BMX baan, behouden.

De bestaande bomen aan de rand van het plangebied blijven behouden. Verspreid door het plangebied zijn nog enkele bomen aanwezig; deze blijven zoveel als mogelijk behouden. Daar waar het kinderdagverblijf is voorzien, zullen enkele bomen echter verwijderd moeten worden. Aan de rand van de kinderdagopvang worden enkele nieuwe bomen geplant.

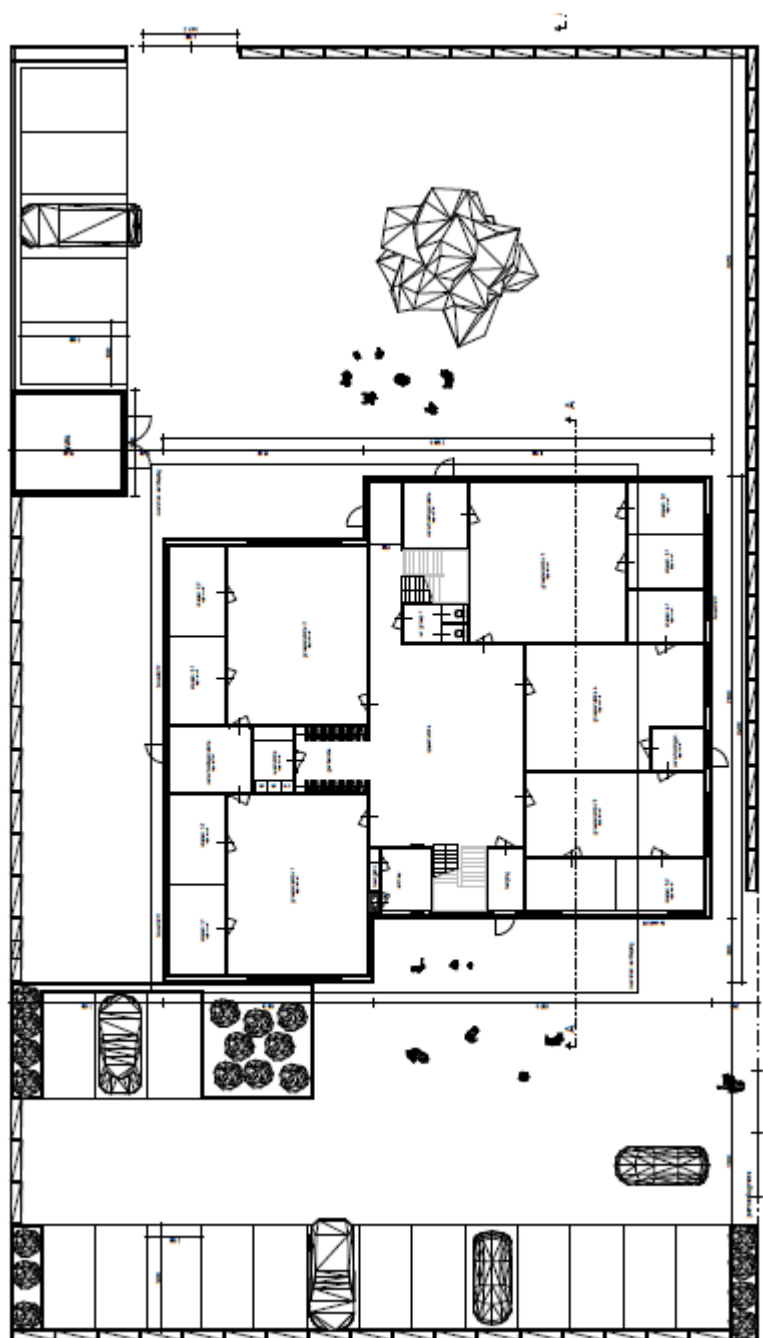
De jongerenontmoetingsplek wordt in de huidige situatie nauwelijks gebruikt. In het plangebied zal geen nieuwe jongerenontmoetingsplek worden gerealiseerd.

De kinderdagopvang wordt ontsloten aan de Bestevaer. Op het terrein van de kinderdagopvang worden circa 21 parkeerplaatsen en een buiten(speel)ruimte gerealiseerd (zie figuur 8). De ontsluiting van het tijdelijke parkeerterrein vindt plaats aan de Maarten Trompstraat, daar waar nu de ontsluiting van het parkeerterrein van het Feel Fit Center zich bevindt.

Als de werkzaamheden aan het tracé gereed is zal het parkeerterrein van het tijdelijke station zijn groene karakter weer terug krijgen gecombineerd met Urban Sport Setting waar allerlei beweeg- en sportmogelijkheden in de buitenruimte centraal staat.



Figuur 7: Ontwerp tijdelijk parkeerterrein



Figuur 8: Schetsontwerp kinderdagopvang en buitenterrein

vastgesteld bestemmingsplan Bestevaer
Gemeente Vught
Projectnummer 0466989

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Inleiding

De voorgenomen ontwikkeling van het plangebied moet passen binnen het vigerend beleid. Voor de ontwikkeling en het plangebied zijn verschillende beleidsstukken relevant. Hierna zijn de belangrijkste bevindingen uit het beleid beschreven en wordt aangegeven hoe de ontwikkeling van het plangebied hierop inspeelt.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 NOVI

In het kader van de nieuwe omgevingswet, die naar verwachting per 1 januari 2022 in werking treedt, is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) door het rijk opgesteld. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 wordt in het NOVI de langetermijnvisie in beeld gebracht. Op nationale belangen wil het Rijk (net als nu) sturen en richting geven. Hiervoor worden vier prioriteiten onderscheiden:

- Ruimte voor klimaat adaptatie.
- Duurzaam economisch groeipotentieel.
- Sterke en gezonde steden en regio's.
- Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Om invulling te kunnen geven aan deze vier prioriteiten hanteert het Rijk de volgende drie afwegingsprincipes:

- Combinaties van functies gaat voor enkelvoudige functies.
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal.
- Afwentelen wordt voorkomen.

Vooralsnog is totdat de NOVI van kracht wordt, het rijksbeleid vastgelegd in respectievelijk de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

3.2.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Algemeen

Op 12 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (verder: structuurvisie) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om zelf oplossingen te creëren. Het Rijk richt zich met name op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van nationale belangen.

Het Rijk zet zich voor wat betreft het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. In de structuurvisie worden drie hoofddoelen genoemd om Nederland concurrerend, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

1. • het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;

2. • het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. • het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor de drie Rijksdoelen worden de onderwerpen van nationaal belang benoemd, waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. De 13 nationale belangen luiden kort samengevat als volgt.

Versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland:

- Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- Efficiënt gebruik van de ondergrond.

Verbeteren bereikbaarheid: slim investeren, innoveren en in stand houden:

- Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en vaarwegen;
- Het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.

Waarborgen kwaliteit leefomgeving:

- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water), bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke en cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;
- Zorgvuldige afwegingen en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Beoordeling plan

Voor het plangebied geldt dat sprake is van een lokale ontwikkeling van geringe aard en omvang waarbij geen nationale belangen in het geding zijn. Het plan voldoet daarmee aan het rijksbeleid zoals dit is vastgesteld in de structuurvisie.

3.2.3

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Algemeen

Ter bescherming van de nationale belangen is door het Rijk het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) opgesteld. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen en bestemmingsplannen.

In het Barro zijn regels opgenomen voor de volgende nationale belangen:

- Rijksvaarwegen;
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en waddengebied;
- Defensie;
- Hoofdwegen en landelijke spoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Natuurnetwerk Nederland;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
- Ruimtereservering parallelle Kaagbaan.

Beoordeling plan

Dit bestemmingsplan maakt een nieuwe locatie voor de te verplaatsen kinderdagopvang en een tijdelijk parkeerterrein in Vught mogelijk. In het Barro en de bijbehorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn geen bepalingen opgenomen die rechtstreeks doorwerken naar en gevolgen hebben voor onderhavig bestemmingsplan.

3.2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

Algemeen

Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, naast het Barro, tevens het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) waarmee dit mogelijk is. Het Bro stelt vanuit de rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij verschillende overheden.

Nationaal belang 13 uit de SVIR vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dit nationale belang is wettelijk verankerd in het Bro. In artikel 3.1.6, lid 2 van het Bro is gesteld dat de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving dient te bevatten van:

- a. de behoefte aan die ontwikkeling;
- b. indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Beoordeling plan

In het Bro is geen ondergrens voor de minimale omvang van een nieuwe stedelijke ontwikkeling vastgelegd. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Het gaat hierbij zowel om fysiek ruimtebeslag als de wijziging of toevoeging van functies. Aangezien onderhavig bestemmingsplan een functiewijziging mogelijk maakt van 'Groen' naar 'Maatschappelijk' en 'Verkeer', en er sprake is van fysiek ruimtebeslag (gras/speelveld wordt kinderdagopvang en tijdelijk parkeerterrein), is sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

De kinderdagopvang wordt verplaatst van de bestaande locatie aan de Kempenlandstraat

naar het plangebied. Vanaf dat moment komt de dan oude locatie te vervallen. Het aantal kinderen dat naar de dagopvang wordt gebracht, blijft gelijk. Daarmee blijft de behoefte, die in de bestaande situatie reeds aanwezig is, ongewijzigd.

Voor het tijdelijke parkeerterrein geldt dat deze in het Tracébesluit PHS Meteren - Boxtel reeds juridisch is toegestaan (op de locatie waar het kinderdagverblijf is voorzien). De bouw van het nieuwe kinderdagverblijf op deze locatie is in het belang van de uitvoering van het tracebesluit, omdat deze de bouw van de verkeerstunnel Wolfskamerweg mogelijk maakt. Tevens wordt het kinderdagverblijf een vervangende locatie geboden. Vanwege deze belangen is er voor gekozen om het kinderdagverblijf op een deel van het tijdelijke parkeerterrein te situeren. Het bestemmingsplan voorziet om deze redenen in de bouw van het kinderdagverblijf en een vervangend parkeerterrein voor het tijdelijke station. Daarmee is het bestemmingsplan in overeenstemming met het tracebesluit. Na het gereedkomen van de verdiepte ligging en het nieuwe station zal het tijdelijke station en het parkeerterrein worden verwijderd.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Omgevingsvisie

Op 14 december 2018 is de Brabantse Omgevingsvisie vastgesteld door de Provinciale Staten. De omgevingsvisie bevat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren. In de Omgevingswet staan waarden als veiligheid, gezondheid en duurzame omgevingskwaliteit centraal. Rode draad in de visie is om de kwaliteit van de Brabantse leefomgeving te behouden, te versterken en door te geven aan volgende generaties. De visie benoemt ambities over hoe Brabant er in 2050 uit moet zien. En stelt mobiliserende tussendoelen voor 2030. Deze doelen zijn zelfbindend voor de provincie.

De provincie Noord-Brabant heeft ambities op gebied van de energietransitie, een klimaatproof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. De visie kwam in de afgelopen jaren, in samenwerking met een groot aantal partijen en inwoners, tot stand.

Brabantse energietransitie

De doelstelling voor de energietransitie is tweedeling: het verminderen van energieverbruik en de verduurzaming van energie om in 2050 energieneutraal te zijn. Voor 2030 is de doelstelling om de reductie van broeikasgassen met ten minste 50 procent te verminderen ten opzichte van de uitstoot in 1990. Daarnaast dient 50 procent van de energie duurzaam opgewekt te worden.

De provincie kiest voor een richting gevende en stimulerende rol. De hoofdrol voor de realisering wordt ingevuld door gemeenten en initiatiefnemers. De provincie blijft intensief in gesprek met de regio's om tot een gezamenlijk beeld van de kansen en koers voor een regio te komen en de opgave te realiseren.

Klimaatproof Brabant

Als gevolg van klimaatverandering ontstaan meer extremen in temperatuur en neerslag. Dit heeft gevolgen voor de fysieke leefomgeving. De doelstelling is om in 2050 klimaatbestendig te zijn met een waterrobuuste inrichting. Dit wil zeggen dat de risico's vanwege deze weerextremen in 2050 aanvaardbaar, draagbaar en beheersbaar zijn. In 2030 dienen de eerste grote klimaatbestendige en waterrobuuste gebiedsopgaven gerealiseerd te zijn.

De provincie stelt samen met andere partijen (gemeenten, waterschappen, bedrijven en maatschappelijke organisaties) een strategie op om het water beheer op te vangen. Grondeigenaren zoals agrariërs en natuurterreinbeheerders spelen een belangrijke rol bij deze strategie.

Brabant als slimme netwerkstad

De provincie Noord-Brabant heeft als doelstelling voor 2030 om met Brabantse partijen samen te werken aan de transformatie van het bestaand bebouwd gebied van Brabant. Binnen het netwerk Brabant vragen oplossingen voor een verschillende benadering. Enerzijds het ondersteunen en versterken van het centrale stedelijke netwerk en anderzijds zorgdragen voor de vitaliteit van krimpgebieden en het aanhaken op het centrale stedelijke netwerk. Daarnaast is het van belang rust, ruimte, cultuurhistorie en natuur binnen laag-dynamische gebieden te koesteren.

De verantwoordelijkheid voor de aanpak van de integrale verstedelijkingsopgave is een samenspel tussen gemeenten, marktpartijen, burgers en de provincie. De provincie wilt een actieve rol spelen bij de verstedelijkingsopgave door onder andere regionale afspraken, zoals over zorgvuldig ruimtegebruik en prognoses woningbehoefte, te bevorderen en het mogelijk maken van participatie in gebiedsgerichte stedelijke opgaven.

Concurrerende, duurzame economie

De provincie Noord-Brabant wilt een top kennis- en innovatieregio blijven. Om dit te blijven zal een omslag gemaakt moeten worden naar een verregaande circulaire economie waarin digitalisering steeds belangrijker wordt.

De transitie is op de eerste plaats een opgave voor de sector en hangt af van gezamenlijke acties met partijen. Om deze transitie te ondersteunen zet de provincie ook haar regulerende bevoegdheden in. Regels moeten geen belemmering vormen voor innovaties. duurzame, concurrerende en circulaire economie.

3.3.2 Omgevingsverordening

Op 25 oktober 2019 is de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant vastgesteld. De Interim omgevingsverordening is op 5 november 2019 in werking getreden en betreft een samenvoeging van verschillende regelingen op provinciaal niveau met betrekking tot de fysieke leefomgeving. Dit betekent dat de regels betrekking hebben op milieu, natuur, ruimtelijke ordening, water, bodem en wegen.

De Interim omgevingsverordening heeft de Verordening ruimte Noord-Brabant, de Provinciale milieuverordening, de Verordening natuurbescherming, de Verordening water, de Verordening ontgrondingen en de Verordening wegen vervangen. De Interim omgevingsverordening is beleidsneutraal van karakter. Dat betekent dat de regels uit de voorheen geldende verordeningen zijn gehandhaafd met het daarbij horende beschermingsniveau, en dat er in beginsel geen beleidswijzigingen zijn doorgevoerd. Er zijn alleen inhoudelijke wijzigingen doorgevoerd als die rechtstreeks voortvloeien uit vastgesteld beleid, bijvoorbeeld uit de Omgevingsvisie Noord-Brabant.

Rechtstreeks werkende regels voor burgers en bedrijven

In hoofdstuk 2 van de Interim omgevingsverordening staan rechtstreeks werkende regels voor burgers en bedrijven. Er gelden onder andere rechtstreeks werkende regels voor activiteiten in grondwaterbeschermingsgebieden en stiltegebieden, voor activiteiten rond provinciale wegen, voor ontgrondingen en voor handelingen die te maken hebben met

bepaalde beschermde dier- en plantensoorten. Ook voor het kappen van houtopstanden buiten de bebouwde kom en voor veehouderijen gelden rechtstreeks werkende regels.

Instructieregels voor gemeenten

In hoofdstuk 3 van de Interim omgevingsverordening zijn instructieregels voor gemeenten opgenomen. De instructieregels zijn overgenomen uit de Verordening ruimte Noord-Brabant en gelden voor bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen waarmee van het bestemmingsplan wordt afgeweken. De regels zijn een doorvertaling van het provinciaal beleid uit de Structuurvisie ruimtelijke ordening en de Omgevingsvisie Noord-Brabant.

Werkingsgebieden binnen het plangebied

Alle regels van de Interim omgevingsverordening zijn gekoppeld aan werkingsgebieden die op de kaart van de verordening zijn weergegeven. Voor de toepassing van de regels in hoofdstuk 3 van de verordening is Brabant onderverdeeld in drie werkingsgebieden: het Natuur Netwerk Brabant (NNB), het stedelijk gebied en het landelijk gebied. Binnen het landelijk gebied wordt nader onderscheid gemaakt in de werkingsgebieden gemengd landelijk gebied en groenblauwe mantel. Daarnaast gelden voor een groot aantal regels specifieke werkingsgebieden, bijvoorbeeld voor de gebieden waar verstedelijking afweegbaar is, voor de ecologische verbindingzones en voor de gebieden waar extra beperkingen gelden voor veehouderijen.

Relevantie Interim omgevingsverordening voor het plan

Het plangebied is gelegen binnen het stedelijk gebied, binnen het stedelijk concentratiegebied. Hiervoor heeft de provincie een basisregeling geformuleerd voor een duurzame stedelijke ontwikkeling. Daarnaast geldt in het plangebied een afwijkende norm voor wateroverlast in het stedelijk gebied. Op beide zaken wordt hieronder ingegaan.

Duurzame stedelijke ontwikkeling (art. 3.42)

Noord-Brabant heeft de ambitie tot de top van Europese kennis- en innovatie regio's te blijven behoren. Een aantrekkelijk leef-, woon- en vestigingsklimaat is hiervoor een essentiële voorwaarde. Dit zorgt ervoor dat bedrijven de weg naar Brabant weten te vinden, werknemers hier prettig wonen en innovaties sneller plaatsvinden. Daarom streeft de provincie naar duurzame verstedelijking.

Twee eisen waaraan een bestemmingsplan dat voorziet in de ontwikkeling van een locatie voor wonen, werken of voorzieningen moet voldoen zijn als volgt (lid 1).

De ontwikkeling dient te passen binnen de regionale afspraken, zoals de provincie beschrijft in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken.

Daarnaast moet het een duurzame stedelijke ontwikkeling zijn. Dit houdt het volgende in (lid 2), de ontwikkeling:

- 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.

Zorgvuldig ruimtegebruik houdt in dat een stedelijke ontwikkeling voor wonen, werken of voorzieningen in beginsel plaatsvindt binnen Stedelijk gebied en dat de ruimte binnen Stedelijk gebied zo goed als mogelijk wordt benut. Hierbij past ook dat er wordt gekeken naar eventuele hergebruiksmogelijkheden van leegstaand of leegkomend erfgoed, zoals industriële complexen, kloosters, verzorgingstehuizen et cetera. Vanuit de ladder voor verstedelijking die in het besluit ruimtelijke ordening is opgenomen gelden dienaangaande ook voorwaarden.

Afwijkende norm wateroverlast stedelijk gebied (art. 4.3)

Met het oog op de bergings- en afvoercapaciteit waarop regionale wateren moeten zijn ingericht, geldt binnen Afwijkende norm wateroverlast Stedelijk gebied als norm een overstromingskans 1/150 per jaar. Hierbij gaat het om overstromig uit oppervlaktewater.

Beoordeling plan

Voorliggende ontwikkeling betreft de verplaatsing van een kinderdagopvang naar een locatie binnen bestaand stedelijk gebied, en de realisatie van een tijdelijk parkeerterrein. Zoals in hoofdstuk 4 aan de orde komt, heeft de ontwikkeling een beperkt effect op de omgeving, mede omdat het een verplaatsing van een bestaande functie en een tijdelijk parkeerterrein betreft. De gevolgen van het plan voor de waterhuishouding en de effecten van klimaatverandering worden in paragraaf 4.8 toegelicht. Er is geen oppervlaktewater in de nabijheid van het plangebied aanwezig, waardoor de bovengenoemde norm voor wateroverlast irrelevant is.

De ontwikkeling vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied, waarmee wordt aangesloten op het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. Het tijdelijke parkeerterrein is bedoeld voor reizigers die gebruik gaan maken van het (nieuwe, tijdelijke) station ter hoogte van de Bestevaer. Door binnen het plangebied parkeermogelijkheden te bieden, nabij het station, blijft de bereikbaarheid van het openbaar vervoer (trein) op orde en dit biedt reizigers voldoende gemak om met de trein te blijven gaan (duurzame mobiliteit), in plaats van de auto te kiezen. De gronden binnen het plangebied die als tijdelijk parkeerterrein zijn voorzien, worden voor maximaal 10 jaar als parkeerterrein in gebruikgenomen.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Vught

Op 19 december 2013 is de structuurvisie 2013 vastgesteld. Deze structuurvisie beslaat het hele grondgebied van de gemeente Vught, zowel het buitengebied als de bebouwde kom. In een structuurvisie wordt de gewenste ruimtelijke structuur voor de komende 10 tot 15 jaar vastgelegd.

Samengevat kent de gemeente Vught de volgende rollen toe aan voor de structuurvisie:

- strategische rol. De gemeente wil aan de hand van de structuurvisie regie kunnen voeren. Het vastleggen van de ambities voor de lange termijn geeft houvast in discussies met rijkspartijen, provincie en in regionale verbanden;
- integrerende rol. De gemeente heeft veel sectoraal beleid. De structuurvisie is het instrument bij uitstek om dwarsverbanden te leggen tussen deze sectoren. Daarom zoeken we in eerste instantie naar sectorale opgaven, die binnen de integraliteit van de structuurvisie kunnen worden opgepakt.

Binnen het strategische deel van de structuurvisie beschrijft de gemeente dat Vught gezien wil en kan worden als:

- Groene luxe woon- en leefgemeente in de regio 's-Hertogenbosch – Eindhoven;
- Onderdeel van de groene mantel onder 's-Hertogenbosch met hoogwaardige werkgelegenheid in diensten en zorg;
- Innovatief en vooroplopend in de zorg;
- Knooppunt van bijzondere natuurgebieden in midden Brabant.

De gemeente wil de versnippering van Vught reduceren en zorgen dat Vught als geheel een sterke binding krijgt. Ook wil Vught zich blijven profileren als kwalitatief hoogwaardige woongemeente en daarin blijvend investeren, zowel in de wijken als in de voorzieningen. Zo dragen kwaliteiten uit Vught bij aan de woonkwaliteit van de afzonderlijke wijken en wil de gemeente meer eenheid binnen Vught creëren. En dat is de hoofddambie voor deze structuurvisie: Eén Vught!

Eén Vught uit zich in:

- Een herkenbare Vughtse uitstraling van heel Vught;
- Sterke interne verbindingen, die wijken en voorzieningen goed aan elkaar knopen, waarbij dit geldt voor alle vormen van verkeer;
- Focus op sterke voorzieningen en gebieden die een bindende factor voor heel Vught kunnen zijn.

Vught kiest voor kwaliteit. Bij transformaties zal de gemeente de komende jaren telkens sturen op een hoogwaardige invulling qua ordening, materialisering en vormgeving en het behouden en benutten van de huidige kwaliteiten.

Ruimtelijke kwaliteit vraagt om slimme oplossingen voor ruimtevragende functies als parkeren. De gemeente zal in de toekomst nadrukkelijk kijken naar oplossingen van verdiept of ondergronds parkeren voor een groener en ruimer beeld van de openbare ruimte. Uitgangspunt is dat nieuwe bouwinitiatieven het parkeren omwille van de bereikbaarheid, kwaliteit en leefbaarheid, op eigen terrein moeten oplossen en niet moeten afwentelen op de omgeving.

De gemeente streeft naar een klimaatneutrale gemeente die energie bespaart en CO₂-uitstoot vermindert en compenseert. Duurzaamheid is ook in de structuurvisie niet als losstaand thema neergezet, maar komt terug binnen de afzonderlijke thema's. In de eerste plaats zoekt de gemeente bij ruimtelijke ontwikkelingen naar duurzame oplossingen en invullingen, o.a. door rekening te houden met klimaatadaptatie en duurzame energievoorziening. In de tweede plaats stuurt de gemeente op de principes van energiezuinig bouwen. In de derde plaats zoekt de gemeente naar manieren om duurzame energie op te wekken. Water is en blijft een centraal thema in de invulling van duurzaamheid, waarbij duurzaam waterbeheer en ruimte voor waterberging en het vasthouden van water nadrukkelijk wordt opgepakt

Beoordeling plan

Voorliggend plan voorziet in de verplaatsing van kinderdagverblijf 't Kasteeltje naar een nieuwe locatie en het realiseren van een tijdelijk parkeerterrein als gevolg van de bouw van een tijdelijke station. Met deze ontwikkeling wordt bijgedragen aan een sterk voorzieningenniveau; de kinderdagopvang blijft behouden. Ook wordt indirect bijgedragen aan het behouden van de fysieke verbindingen in Vught. Het tijdelijk parkeerterrein is namelijk benodigd om de bereikbaarheid van een tijdelijk station te waarborgen die ProRail als gevolg spooraanpassing aanlegt. De spooraanpassingen betreffen het verdiept aanleggen van de sporen en het aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen. Hiermee wordt de

barrierewerking van het spoor verminderd.

Op het niveau van de ontwikkelingen worden parkeervoorzieningen voor het kinderdagverblijf op eigen terrein gerealiseerd. In de uitwerking wordt rekening gehouden met de benodigde waterberging.

Het parkeerterrein wordt aangelegd voor de periode van maximaal 10 jaar. Gezien de tijdelijkheid is een investering in een ondergrondse of verdiepte parkeergarage niet haalbaar en logisch. In de nadere uitwerking van het ontwerp wordt rekening gehouden met klimaatadaptieve maatregelen, waaronder waterberging. Na 10 jaar wordt het parkeerterrein opgeheven. Het parkeerterrein wordt dan ingericht als gebied voor bewegen en een gebied waar 'urban sports' mogelijk zijn.

Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling past in de gemeentelijke structuurvisie.

3.4.2 Nota Groen-Groen verbindt

Groen is van grote waarde voor de uitstraling van de gemeente Vught. De Nota Groen, Groen Verbindt, (op 4 februari 2016 vastgesteld en in werking getreden) biedt kaders en uitgangspunten voor de realisatie van een duurzame en karakteristieke groenstructuur.

De vastgelegde structuren zijn een leidraad voor de toekomstige ontwikkelingen in de openbare ruimte en vormen de basis voor de ontwikkeling van de gewenste groenstructuur. Groen is één van de aspecten die de inrichting van de openbare ruimte bepaald. In de Nota Groen worden dwarsverbanden gelegd tussen alle relevante plannen over groen en de buitenruimte.

Eén Vught!, dat is de hoofdambitie van de Vughtse structuurvisie. Vught bestaat uit meerdere puzzelstukjes (wijken, buurten, dorpen, centra). De verbinding tussen deze puzzelstukjes staat centraal in de structuurvisie. Groen speelt hierbij een belangrijke rol en mag nog meer dan nu een bindende factor zijn in Vught. Zowel de fysieke binding door herkenbare structuren en duidelijke routes als sociale binding door bruikbaar groen en betrokken bewoners: Groen Verbindt!.

Groen is en blijft een belangrijke ruimtelijke verbinder. De Nota Groen maakt daarbij onderscheid in structuurbepalend, beeldbepalend en overig groen. Belangrijke (cultuur)historische elementen en natuurlijk groen zijn structuurbepalend, evenals de belangrijkste ontsluitingswegen en diverse parken. Groen dat op wijkniveau bepalend is voor het gebruik en de uitstraling van de woon- en werkomgeving is opgenomen als beeldbepalend groen. De statustoekenning van ieder groenelement is daarbij medebepalend voor de inrichting en de ontwikkelingen die de gemeente toe staat.

In deze Nota Groen zijn diverse verbetermogelijkheden aangedragen om de kwaliteit en beleefbaarheid van het groen in het buitengebied te versterken. Uitgangspunt is het versterken van de eigen identiteit en karakteristiek van ieder deelgebied. In deze Nota Groen zijn diverse lopende trajecten en nieuwe kansen opgenomen waarmee de kwaliteiten worden versterkt en het gebruik en de beleving door bewoners en recreanten toeneemt.

Naast de gewenste groenstructuur is in deze nota ook het groenbeleid opgenomen. Dit beleid vormt de basis voor de ontwikkeling, inrichting en beheer van het groen zodat de karakteristieke groenstructuur zich verder kan ontwikkelen tot een duurzame en beheerbare groenstructuur.

De volgende doelstellingen zijn richtinggevend voor deze Nota Groen:

- de bestaande en gewenste groenstructuur beeldend weergeven met als uitgangspunt een duurzame en karakteristieke groenstructuur. Het beschermen, behouden, verbinden en versterken van de huidige groenstructuren en -gebieden vormt de basis voor de ontwikkeling van de gewenste groenstructuur. De groenstructuren en -gebieden zijn een leidraad bij toekomstige ontwikkelingen in de openbare ruimte;

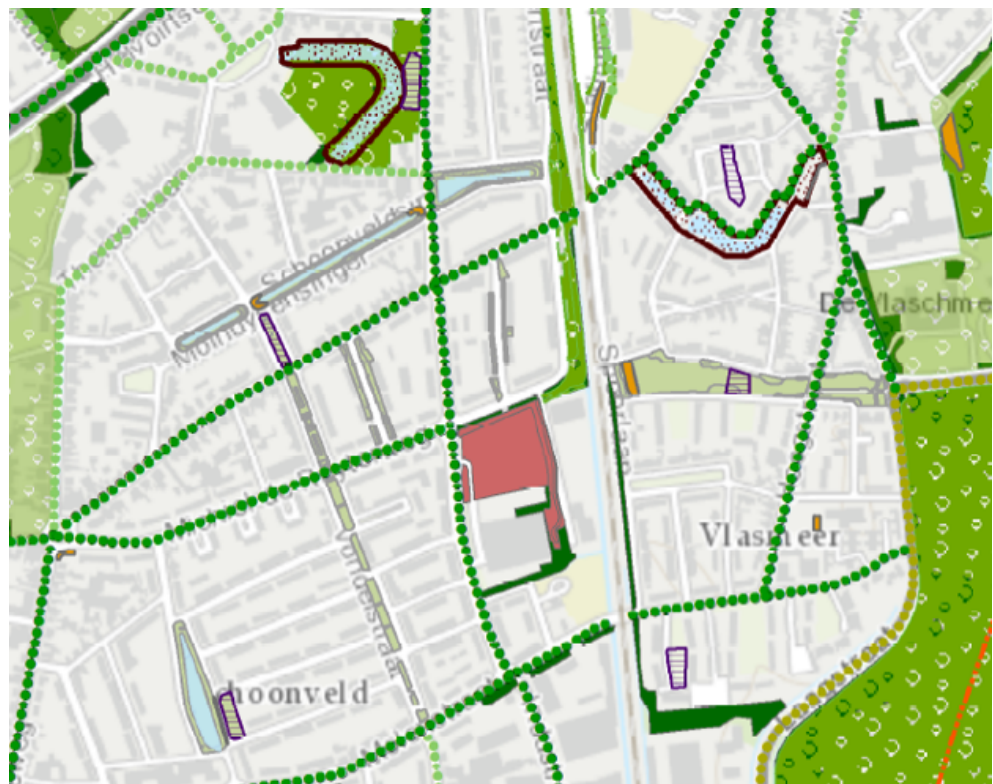
- groenbeleid als basis voor de ontwikkeling, inrichting en beheer van het openbaar groen vastleggen, zodat de karakteristieke groenstructuur zich verder kan ontwikkelen tot een duurzame en beheerbare groenstructuur;
- de groenstructuur levert als drager van cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische kwaliteiten een waardevolle bijdrage aan de leef- en werkomgeving van de inwoners van Vught. Met het beleid in deze Nota Groen stimuleert de gemeente de betrokkenheid van bewoners bij de buitenruimte.

De gemeente investeert in het behoud en ontwikkeling van het bomenbestand. Bomen zijn beeldbepalend in Vught. Behoud van de bestaande bomen staat voorop. De Nota Groen-Groen voorziet uitsluitend om bomen en gaat niet in op de gebruiksfunctie van het groen.

Beoordeling plan

Het plangebied is op de kaart behorend bij de 'Nota Groen Groen verbindt' bestempeld als 'gebruik door heel Vught'. Langs de westrand van het plangebied (Maarten Trompstraat) zijn structuurbepalende bomen aanwezig en langs de noordkant bevinden zich kleinere delen 'bos'.

De structuurbepalende bomen langs de Maarten Trompstraat blijven behouden. Ook de bosschages aan de noordkant blijven behouden. Het voornemen vormt daarmee geen belemmering voor het behoud van de structuurbepalende bomen. Waar nodig zullen enkele bomen binnenin het plangebied plaatsmaken voor het planvoornemen.



Figuur 9: uitsnede uit de Nota Groen Groen verbindt

3.4.3 Parkeerbeleid en Parkeernormen 2013 - 2022

In de Nota Parkeerbeleid 2006 is opgenomen dat monitoring van de parkeersituatie ten minste elke vijf jaar plaats moet vinden. Op basis van een evaluatie is het geactualiseerde parkeerbeleidsplan opgesteld voor de periode 2013-2022. Het geactualiseerde parkeerbeleid is op 7 februari 2013 vastgesteld. Het parkeerbeleid in dit parkeerbeleidsplan geeft richting aan de wijze waarop de (beperkte) parkeerruimte in de gemeente Vught te verdelen is en de wijze waarop in de parkeerbehoefte (auto en fiets) te voorzien is. Daarbij wordt rekening gehouden met leefbaarheid, veiligheid en de kwaliteit van de openbare ruimte.

In 2012 zijn er nieuwe parkeerkengetallen door het CROW (kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) gepubliceerd. Dat was tevens aanleiding om de parkeernormen te actualiseren. Dat geldt eveneens voor de wijze waarop de parkeerplaatsverplichting voor het centrumgebied wordt uitgevoerd. Naast de verplichting van het parkeren op eigen terrein, is voor het centrumgebied de optie geïntroduceerd om bij te dragen aan het realiseren van openbare uitwisselbare parkeerplaatsen (efficiënt ruimtegebruik, kwaliteit openbare ruimte en financiële efficiency).

Omdat de parkeernota betrekking heeft op de gehele gemeente zijn er nieuwe thema's in opgenomen:

- parkeerbeleid per type gebied: woonwijken, buurtwinkelcentra, station en OV-haltes, de IJzeren Man;
- parkeerbeleid per doelgroep: vrachtwagens en grote voertuigen, gehandicapten, deelauto's, elektrische auto's en evenementen;
- handhaving;
- fietsparkeren.

Op basis hiervan is het nieuwe parkeerbeleid van de gemeente Vught geformuleerd. Bij nieuwe ontwikkelingen waarbij sprake is van functiewijziging of -toevoeging moet met dit beleid rekening gehouden worden en dient de parkeerbehoefte inzichtelijk gemaakt te worden.

Beoordeling plan

Door middel van onderhavig bestemmingsplan wordt de verplaatsing van een kinderdagopvang en de ontwikkeling van een tijdelijk parkeerterrein mogelijk gemaakt. In paragraaf 4.12 wordt specifiek ingegaan op het aspect parkeren en op welke wijze aan het beleid wordt voldaan.

vastgesteld bestemmingsplan Bestevaer
Gemeente Vught
Projectnummer 0466989

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Op grond van het bepaalde in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het bij het opstellen van een bestemmingsplan verplicht om inzicht te bieden in de relevante omgevingsaspecten. In dit hoofdstuk is een verantwoording voor deze aspecten opgenomen.

4.2 Bodem

4.2.1 Algemeen

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. 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 door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd. In het kader van de bestemmingsplanwijziging is het niet noodzakelijk om een onderzoek.

4.2.2 Onderzoek

Door Antea Group is in april 2021 een verkennend bodem - en asbestonderzoek (NEN 5740 en NEN 5707) uitgevoerd. De rapportage is als bijlage 1 bij dit bestemmingsplan opgenomen, de conclusies zijn hierna weergegeven.

Grond

Toetsing Wet bodembescherming

Zowel in de bijmengingen bevattende (resten puin bovengrond en lokaal matig puinhoudende ondergrond) als de zintuiglijk schone bovengrond komen maximaal licht verhoogde gehalten aan zware metalen, minerale olie, PAK en/of PCB voor. In de zintuiglijk schone ondergrond zijn geen verhoogde gehalten aangetoond.

Toetsing Besluit bodemkwaliteit

De analyseresultaten van de onderzochte grond(meng)monsters zijn indicatief getoetst aan de normen uit het Besluit bodemkwaliteit. Hieruit blijkt dat vanuit het Besluit bodemkwaliteit de boven- en ondergrond van het onderzoeksgebied hoofdzakelijk aan de bodemkwaliteitsklasse voor 'Wonen' voldoet dan wel geclassificeerd is als 'Altijd toepasbaar'. Zeer lokaal komt niet toepasbare grond (> industrie) voor (matig puinhoudend grondmonster ter plaatse van deellocatie Parkeerplaats).

Asbest

Ter plaatse van de deellocatie Kinderdagverblijf is asbestonderzoek uitgevoerd. Er zijn in de opgeboorde grond resten puin waargenomen. Lokaal is in de opgeboorde grond een gering gehalte aan asbest aangetoond (gewogen gehalte asbest 0,2 mg / kg), verder onderzoek is niet noodzakelijk.

Boring 204, gesitueerd ter plaatse van het noordoostelijke terreindeel van de deellocatie is op een diepte van 1,0 m-mv gestaakt op een onbekende harde puinlaag. Puin kan verdacht zijn op het voorkomen van asbest. Gezien het dieptetraject waarin de puinlaag gesitueerd is (0,7-1,0 mmv.) is hier geen verder onderzoek naar uitgevoerd. De werkdiepte ter plaatse zal in verband met de realisatie van een (tijdelijke) parkeervoorziening beperkt c.q. ondiep zijn. Daarnaast is er geen sprake van een concrete verdachtmaking op basis van historische gegevens voor dit terreindeel ten aanzien van asbest. Ook de resultaten van het asbestonderzoek ter plaatse van deellocatie 1 geven geen verdere aanleiding tot vervolgonderzoek.

Grondwater

In het onderzochte grondwater zijn maximaal licht verhoogde concentraties aan minerale olie en barium gemeten.

Toetsing hypothese

De vooraf opgestelde hypothese 'verdachte locatie' voor de deellocatie Kinderdagverblijf wordt aanvaard vanwege de licht verhoogde gehalten in grond en grondwater. De vooraf opgestelde hypothese 'onverdachte locatie' voor de deellocatie Parkeerplaats wordt verworpen vanwege de licht verhoogde gehalten in grond en grondwater.

4.2.3 Conclusie

De onderzoeksresultaten geven vanuit de Wet bodembescherming geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek, omdat de gemeten concentraties kleiner zijn dan de betreffende interventiewaarde. De resultaten vormen geen milieuhygiënische belemmering voor het gebruik van de locatie zoals is voorgenomen.

4.3 Geluid

4.3.1 Algemeen

Conform de Wet geluidhinder (verder Wgh) dient een akoestisch onderzoek te worden verricht indien er sprake is van het projecteren van geluidgevoelige bebouwing die binnen de zone van een bron is gelegen of een nieuwe weg met bijbehorende zone wordt aangelegd. Bij de realisatie van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen dient inzichtelijk worden gemaakt of de geluidsinvloed van de omliggende (spoor)wegen voldoet aan de grenswaarden die zijn gesteld in de Wgh. Een uitzondering hierop geldt voor wegen in een 30 km-zone.

4.3.2 Onderzoek

Door Antea Group is in mei 2021 een akoestisch onderzoek naar weg- en railverkeerslawaaï uitgevoerd. De rapportage is als bijlage 2 bij dit bestemmingsplan opgenomen, de samenvatting en resultaten zijn hierna weergegeven.

In verband met de ruimtelijke onderbouwing van het plan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting vanwege omliggende (spoor)wegen op het nieuw te bouwen kinderdagverblijf. Hierbij is zoals gebruikelijk uitgegaan van het toekomstig richtjaar 10 jaar na planvaststelling, 2031 in dit geval. Uit de aangeleverde gegevens volgt dat in het toekomstig richtjaar 2031 de maximale rijsnelheid op omliggende wegen 30 km/uur bedraagt. Dit betekent dat er vanuit de Wet geluidhinder wat betreft wegverkeerslawaaï geen wettelijke geldende geluidgrenswaarden aan de orde zijn. Desalniettemin is de geluidbelasting vanwege akoestisch relevant wegverkeer wel

inzichtelijk gemaakt en geduid, om hiermee invulling te geven aan goede ruimtelijke ordening in de zin van de Wet ruimtelijke ordening. Verder heeft het onderzoek tot doel om de geluidbelasting vanwege het nabijgelegen spoor in beeld te brengen en te beoordelen of deze voldoet aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder en eventuele vereisten vanuit het gemeentelijk geluidbeleid.

Resultaten

Uit het onderzoek volgt dat de maximale geluidbelasting vanwege de 30 km/uur wegen hoogstens 45 dB Lden bedraagt inclusief aftrek en is daarmee lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ingevolge de Wet geluidhinder. Voor 30 km/uur wegen geldt geen formeel toetsingskader ingevolge de Wet geluidhinder. Vaststelling van hogere waarden is derhalve niet aan de orde.

De geluidbelasting vanwege het nabijgelegen spoor bedraagt hoogstens 43 dB Lden. Dit is lager dan de voorkeursgrenswaarde van 53 dB. Het vaststellen van hogere waarden is eveneens niet aan de orde.

Uit de resultaten blijkt dat er geen hogere waarden aan de orde zijn. Analoog aan de Wet geluidhinder, is de geluidbelasting vanwege de 30 km/uur wegen inclusief aftrek lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De situatie ten aanzien van geluid wordt derhalve aanvaardbaar geacht.

4.3.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor voorliggende ontwikkeling. Er zijn eveneens geen hogere waarden benodigd.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Algemeen

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten is verbonden voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen.

Het veiligheidsbeleid in Nederland is gebaseerd op een tweetal begrippen, het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR):

- het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat één persoon, die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute of nabij een inrichting verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer, de opslag en/of de handeling van gevaarlijke stoffen. Daarbij is de omvang van het risico een functie van de afstand waarbij geldt: hoe groter de afstand, des te kleiner het risico. De risico's worden weergegeven in PR risicocontouren;
- het groepsrisico is de kans per jaar dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van een transportroute of een inrichting voor handelingen met gevaarlijke stoffen in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval. In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico geldt voor het groepsrisico geen grenswaarde maar een oriëntatiewaarde. Deze oriëntatiewaarde kan gezien worden als een streefwaarde en heeft geen juridische status. Het overschrijden van de oriëntatiewaarde is mogelijk mits dit in de besluitvorming door het bevoegd gezag wordt gemotiveerd.

Risicobronnen kunnen worden onderscheiden in risicovolle inrichtingen (waaronder

lpg-tankstations), vervoer van gevaarlijke stoffen en buisleidingen. Om voldoende ruimte te scheppen tussen een risicobron en personen of objecten die risico lopen (kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen. Het beoordelingskader voor risicovolle inrichtingen wordt gevormd door het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), waarin de Basisnetten voor weg, spoor en water zijn vastgelegd. Voor buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

4.4.2 Onderzoek

Door Antea Group is een onderzoek (bijlage 3) naar externe veiligheid uitgevoerd. In de omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende risicobronnen:

- Spoorlijn 's-Hertogenbosch – Boxtel;
- Rijksweg A65;
- Rijksweg A2;
- Spoorlijn Tilburg – Vught.

In het als bijlage bijgevoegde onderzoek is uitgebreid ingegaan op deze aspecten. Hierna volgende conclusies uit het rapport.

Spoorlijn 's-Hertogenbosch – Boxtel

- De spoorlijn heeft een 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour van kleiner dan 1 meter. Deze contour reikt niet tot het plangebied, daarmee voldaan aan de grens- en richtwaarden ten aanzien van het plaatsgebonden risico;
- De spoorlijn heeft een plasbrandaandachtsgebied. Dit gebied reikt niet tot het plangebied;
- Het groepsrisico van de spoorlijn bevindt zich onder 0,1 keer de oriëntatiewaarde en blijft ook in de toekomstige situatie onder 0,1 keer de oriëntatiewaarde.
- Beperkte verantwoording van het groepsrisico is conform het Besluit externe veiligheid transportroutes van toepassing.

Rijksweg A65

- De weg heeft een 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour van 0 meter. Daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden ten aanzien van het plaatsgebonden risico;
- Een beschouwing van het groepsrisico is niet nodig vanwege de afstand tussen het plangebied en de weg (meer dan 200 meter);
- Beperkte verantwoording van het groepsrisico is conform het Besluit externe veiligheid transportroutes van toepassing.

Rijksweg A2

- Het invloedsgebied van de Rijksweg A2 reikt niet tot het plangebied. Een nadere beschouwing is derhalve niet nodig.

Spoorlijn Tilburg – Vught

- De spoorlijn heeft een 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour van 0 meter. Daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden ten aanzien van het plaatsgebonden risico;
- De spoorlijn heeft geen plasbrandaandachtsgebied;
- Beperkte verantwoording van het groepsrisico is conform het Besluit externe veiligheid transportroutes van toepassing.

transportroutes van toepassing.

4.4.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor voorliggende ontwikkeling. Verantwoording van het groepsrisico is voor de spoorlijnen 's-Hertogenbosch – Boxtel en Tilburg – Vught en de Rijksweg N65 verplicht. In de rapportage is een aanzet gedaan voor de verantwoording van het groepsrisico.

Ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico in het kader van de ruimtelijke procedure is de Veiligheidsregio Brabant-Noord in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen. Het gegevens advies is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

4.5 Luchtkwaliteit

4.5.1 Algemeen

In de Wet milieubeheer is de regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit vastgelegd. In artikel 5.16 is vastgelegd dat bestuursorganen bevoegdheden, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan of het verlenen van een omgevingsvergunning, mogen uitoefenen wanneer sprake is van één van de volgende gevallen:

- er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden;
- de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft ten minste gelijk;
- het plan draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht;
- de ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip 'niet in betekenende mate' is vastgelegd in het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. Voor ontwikkelingen die 'niet in betekenende mate' bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden. In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekenende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zonder meer achterwege kan blijven. Er is volgens deze regeling geen onderzoek nodig voor 'woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat'.

4.5.2 Onderzoek

De ontwikkeling betreft de toevoeging van een kinderdagverblijf en een verplaatsing van een tijdelijk parkeerterrein ten opzichte van de situatie zoals deze is beoordeeld in het kader van het Tracébesluit PHS Meteren - Boxtel. De effecten op luchtkwaliteit als gevolg van het parkeerterrein zijn reeds beoordeeld in het kader van het Tracébesluit. Aangezien het gaat om een beperkte verplaatsing van het parkeerterrein, is geen sprake van een toevoeging van verkeer (ten opzichte van de situatie als beoordeeld in het Tracébesluit).

Voor de kinderdagopvang kan op basis van de CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' de verkeersgeneratie worden bepaald. Uitgaande van gebiedstype matig stedelijk en ligging in rest bebouwde kom, genereert de kinderdagopvang $32,6 * (1.122/100 \text{ m}^2 \text{ bvo}) = 366$ motorvoertuigbewegingen/werkdagemaal. Dit zijn $366 * 0,9 =$ afgerond 330

motorvoertuigbewegingen/weekdage/maal. Op basis van de NIBM tool draagt het plan niet in betekende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit (zie figuur 10).

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

Jaar van planrealisatie	2021
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	330
Aandeel vrachtverkeer	0,2%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,25
PM ₁₀ in µg/m ³	0,05
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekende mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 10: Uitkomst NIBM-tool verkeersgeneratie kinderdagopvang

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de huidige luchtkwaliteit ter plaatse geïnventariseerd. Op basis van de NSL Monitoringstool blijkt dat de luchtkwaliteit (gemeten in fijnstof; PM_{2,5}, PM₁₀ en stikstofdioxide; NO₂) ter plaatse van het plangebied voldoet aan de gestelde grenswaarde van 25 en 40 µg/m³ voor zowel fijnstof als stikstofdioxide. Het aantal dagen dat de etmaalgemiddelde concentratie van PM₁₀ groter is dan 50 microgram per kubieke meter lucht ligt eveneens ruimschoots onder de grenswaarde van 35 dagen per jaar.

4.5.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor voorliggende ontwikkeling.

4.6 Hinder ten gevolge van bedrijvigheid

4.6.1 Algemeen

Om te bepalen welke bedrijfsactiviteiten uit oogpunt van milieuhinder kunnen worden toegestaan, kan gebruik worden gemaakt van de systematiek van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (editie 2009). In de VNG-brochure is een bedrijvenlijst opgenomen, die informatie geeft over de milieukeurmerken van verschillende typen bedrijven. In de lijst is op basis van een aantal factoren (waaronder geluid, geur en gevaar) een indicatie gegeven van de afstand tussen bedrijven en hindergevoelige functies waarmee gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening kunnen houden. Het doel van milieuzonering is tweeledig:

- door het toepassen van milieuzonering wordt hinder ter plaatse van woningen of andere gevoelige objecten al in het ruimtelijk spoor voorkomen;
- door het toepassen van milieuzonering wordt aan bedrijven voldoende zekerheid geboden dat zij hun activiteiten duurzaam en binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Op basis van de indicatieve afstanden zijn de bedrijven op de bedrijvenlijst in de VNG-handreiking ingedeeld in milieucategorieën die variëren van categorie 1 (indicatieve afstand van 10 meter) tot categorie 6 (indicatieve afstand van 1.500 meter). Als aan de indicatieve afstand kan worden voldaan, is een activiteit qua milieuhinder inpasbaar. Enerzijds is dan ter plaatse van omliggende milieugevoelige objecten (waaronder woningen) sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, anderzijds heeft het bedrijf voldoende zekerheid dat de bedrijfsactiviteiten binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen worden uitgeoefend.

4.6.2 Beoordeling plan

De omgeving van het plangebied kenmerkt zich aan de zuid- en oostkant door bestemmingen 'Gemengd' en 'Sport'. Binnen 'Gemengd - 1' zijn onder meer bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2 toegestaan, evenals dienstverlening en maatschappelijke doeleinden. Aan de noord- en oostkant liggen veelal woonbestemmingen. Gezien de afwisseling in functies en de nabijheid van diverse 50 km/u wegen en een spoorlijn kan het plangebied worden getypeerd als gemengd gebied.

Voor gemengde gebieden wordt een hogere milieubelasting aanvaardbaar geacht. In gemengd gebied kunnen de richtafstanden met één afstandstap worden verlaagd, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat.

De kinderdagopvang is een milieugevoelige functie. Dat geldt niet voor het parkeerterrein; dit betreft géén milieugevoelige functie. Daarom worden onderstaand de richtafstanden van omliggende bedrijven en de richtafstand van een kinderdagopvang naar de omgeving beschouwd.

Aan de Bestevaer 3 is de bestemming 'Gemengd - 1' opgenomen. Op basis van de bestemmingsomschrijving zijn hier bedrijven van maximaal milieucategorie 2 toegestaan, evenals dienstverlening en maatschappelijke doeleinden. Uitgaande van maximaal milieucategorie 2 bedrijven geldt een richtafstand van 30 meter tot een rustige woonwijk. Gezien het gemengd gebied, kan de afstand met één afstandstap worden verlaagd, naar 10 meter. De werkelijke afstand tussen de bestemming 'Gemengd - 1' en de kinderdagopvang is groter dan 10 meter. Aan de richtafstand wordt voldaan.

Direct ten zuiden van het plangebied bevindt zich een 'Sport' bestemming (Feel Fit Center Vught). Dit betreft een zwembad en fitnesscentrum. Op basis van bovengenoemde VNG-brochure geldt voor 'fitnesscentra, badhuizen en sauna-baden' een grootste richtafstand van 30 meter voor een rustige woonwijk. Voor een gemengd gebied geldt zodoende een grootste richtafstand van 10 meter. De afstand tussen de grens van de bestemming 'Sport' (Feel Fit Center) en de gevel van de kinderdagopvang is circa 25 meter. Aan de indicatieve richtafstand wordt zodoende voldaan.

Het beoogde kinderdagverblijf kan zelf ook hinder veroorzaken naar de omgeving. Voor een 'kinderdagverblijf' geldt op basis van de VNG-brochure een grootste richtafstand van 30 meter tot een rustige woonwijk. Het gebied ten noorden en westen van het plangebied kan worden getypeerd als 'rustige woonwijk'. De werkelijke afstand vanaf de grens van de bestemming Maatschappelijk (kinderdagverblijf) tot de bestemming 'Wonen' in het noorden en westen is groter dan 30 meter. Aan de indicatieve richtafstand voor een kinderdagverblijf tot een rustige woonwijk wordt voldaan.

4.6.3 Conclusie

Vanuit het aspect bedrijven en milieuzonering komen geen belemmeringen voort voor de ontwikkeling die met voorliggend bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

4.7 Water

4.7.1 Algemeen

Waterschap de Dommel

Het bestemmingsplan biedt ruimte aan nieuwbouw. Op deze nieuwbouwplannen zijn in relatie tot duurzaam omgaan met water de volgende beleidsuitgangspunten van het waterschap De Dommel van toepassing:

- gescheiden houden van vuil water en schoon hemelwater: het streven is het schone regenwater af te koppelen. Hierbij wordt het vuile water via de riolering afgevoerd en blijft het schone regenwater in het ideale geval binnen het plangebied;
- bij nieuwe ontwikkelingen is het gewenst onderstaande voorkeursvolgorde toe te passen, waarbij optie 1 het meest wenselijk en optie 5 het minst wenselijk is:
 1. hergebruik;
 2. vasthouden / infiltreren;
 3. bergen en afvoeren;
 4. afvoeren naar oppervlaktewater (direct of in-direct);
 5. afvoeren naar de riolering;
- hydrologisch neutraal bouwen: bij nieuwe ontwikkelingen dient de hydrologische situatie minimaal gelijk te blijven aan de Ausgangssituatie. De gemiddeld hoogste grondwaterstang (ghg) mag niet verlaagd worden en het waterpeil sluit aan bij optimale grondwaterstanden;
- water als kans: de belevingswaarde van water kan voor meerwaarde zorgen;
- meervoudig ruimtegebruik: omdat (bouw)grond duur is, wordt aangeraden naar de mogelijkheden van meervoudig grondgebruik te kijken. Op deze manier kan het 'verlies' van (bouw)grond door de ruimtevraag van water beperkt worden;
- voorkomen van vervuiling: nieuwe bronnen van verontreiniging dienen zoveel mogelijk voorkomen te worden;
- wateroverlastvrij bestemmen: bij dit uitgangspunt wordt al voldaan aan extreme situaties (NBW-norm¹). De voorkeur gaat uit naar het ontwikkelen op locaties die als gevolg van hun ligging 'hoog en droog genoeg' zijn en daarmee voldoen aan de NBW-norm voor de toekomstige functie, zodat 'wateroverlastvrij bestemd' wordt. Indien dit niet mogelijk of wenselijk is zal gezocht moeten worden naar compenserende of mitigerende maatregelen die het gewenste beschermingsniveau tegen wateroverlast helpen realiseren.

Gemeentelijk Rioleringsplan 2018 - 2023

Het gemeentelijk water en rioleringsbeleid is vastgelegd in het Gemeentelijk Rioleringsplan 2018 - 2023. Dit heeft de gemeenteraad op 5 oktober 2017 vastgesteld. Daarnaast beschikt de gemeente ook over een aantal verordeningen: de verordening op de heffing en invordering van de rioolheffing, de aansluitverordening en de hemelwaterverordening. Hierin zijn de nieuwe regels vastgelegd.

Voor het opstellen van de waterparagraaf heeft de gemeente Vught de Leidraad 'Opstellen watertoets Vught' ontwikkeld. De basis voor de leidraad is het gemeentelijk rioleringsplan. Onderstaand worden de belangrijkste randvoorwaarden weergegeven:

Gescheiden riolering

In totaal ligt in de gemeente ruim 200 kilometer vrijvervalriolering (vuil- en

hemelwaterriolen). Nagenoeg overal ligt naast het vuilwaterriool ook een hemelwaterriool, behoudens een incidentele straat en delen van de 'Villawijk' waar alleen een vuilwaterriool ligt. De afvalwaterstromen worden gescheiden aangeboden aan de perceelsgrens. Het is nergens in Vught toegestaan hemelwater en afvalwater gemengd af te voeren. Dit geldt voor zowel het stedelijk gebied als het buitengebied.

Hemelwater

In de omgang met hemelwater hanteert de gemeente Vught de uitgangspunten: vasthouden – bergen – afvoeren - Infiltreren.

Zorgplichten hemelwater

Gemeente

De wetgever geeft gemeenten een zorgplicht voor doelmatige inzameling en verwerking van hemelwater. Het gaat hierbij om hemelwater dat perceeleigenaren redelijkerwijs niet zelf kunnen verwerken. Gemeente Vught draagt zorg voor inzamelen en verwerken van hemelwater, in het geval dat:

- er sprake is van bestaande bebouwing die al is aangesloten op de hemelwaterriolering;
- er bij nieuwbouw een openbaar hemelwaterriool aanwezig is of wordt aangelegd waarop het perceel kan aansluiten en;
- het perceel geen goede infiltratiemogelijkheden heeft en het perceel niet direct aan oppervlaktewater grenst.

Perceeleigenaar

De perceeleigenaar is primair zelf verantwoordelijk voor de verwerking van hemelwater op zijn/haar terrein. De waterschappen maken in de Keur bij het stellen van eisen onderscheid tussen situaties waarbij de verharding al dan niet meer dan 500 m² toeneemt. Daar waar mogelijk en doelmatig moet minimaal 15 mm waterberging worden gemaakt ten opzichte van het totale verharde oppervlak. Dit onderscheid maakt de gemeente Vught niet. De zorg voor het verwerken van schoon hemelwater rust op de perceeleigenaar:

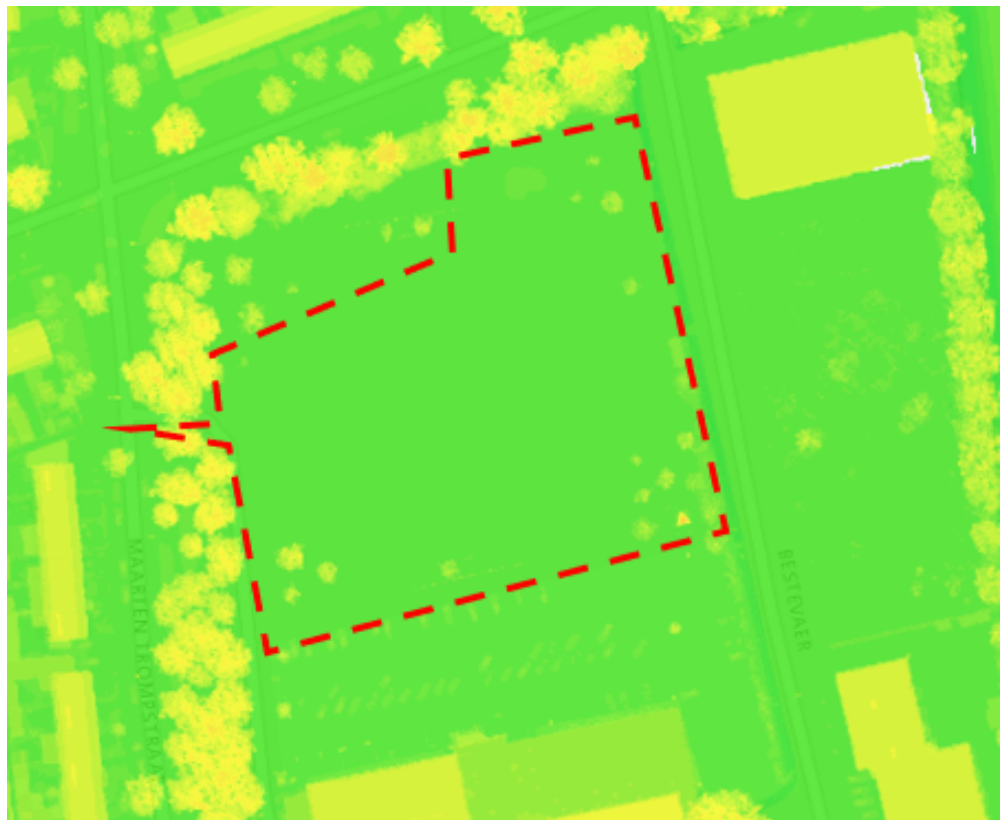
- als het een perceel in het buitengebied betreft, of;
- als op het perceel terreinverharding wordt aangebracht of aangepast en het mogelijk is het regenwater van de verharding en dakoppervlak, te infiltreren via de verharding of; via aan te brengen of aan te passen groenzones rond de verharding, of;
- als er geen openbaar hemelwaterriool aanwezig is, én het perceel direct aan oppervlaktewater grenst, óf het perceel goede infiltratiemogelijkheden heeft én het perceel groter is dan 400 m².

In dergelijke gevallen kan de perceeleigenaar het hemelwater zelf verwerken.

4.7.2 Huidige situatie

Maaiveldhoogte

Het plangebied ligt op een hoogte van ca. 5,5 meter + NAP. Er is nagenoeg geen sprake van een maaiveldverloop (zie figuur 11).



Figuur 11: hoogte binnen het plangebied (AHN-viewer, 2021)

Grondwater en bodemopbouw

Door Antea Group is in april 2021 een verkennend bodemonderzoek verricht ter plaatse van het plangebied. De grondwaterstand bevindt zich op een diepte van circa 0,95 meter onder maaiveld. De bodem bestaat vanaf maaiveld tot minimaal 2,5 m - maaiveld uit matig fijn zand. Zie voor de details ook het bodemonderzoek dat als bijlage bij deze toelichting is opgenomen.

Watersysteem

Op basis van de legger oppervlaktewateren van waterschap de Dommel is te zien dat aan de rand van het plangebied aan de oostkant een B-watgang aanwezig is. Deze watgang blijft in de beoogde situatie behouden. De bestaande overbrugging over deze B-watgang wordt verbreed zodat het verkeer van en naar de parkeerplaats van de kinderdagopvang kan rijden. Daarnaast zal een extra overbrugging gerealiseerd worden. Onderhavig initiatief heeft geen invloed op deze watgang.



Figuur 12: ligging B-watgang (roze lijn) aan de rand van het plangebied

Beschermingsgebieden

Het plangebied ligt niet in een beschermingsgebied waterhuishouding of in een grondwaterbeschermingsgebied.

Vuil- en hemelwaterafvoer

In de huidige situatie is er vuilwaterriool aanwezig ter hoogte van het plangebied. Het kinderdagverblijf zal hierop aangesloten worden.

4.7.3 Toekomstige situatie

Toename verhard oppervlak

Voor de toename van de hoeveelheid verharding is, conform de keur van het waterschap en gemeentelijk beleid, compensatie nodig om versnelde afvoer van hemelwater tegen te gaan. Deze compensatie moet zoveel als mogelijk binnen het plangebied worden uitgevoerd. Voor het compenseren zijn verschillende opties mogelijk.

Als gevolg van de ontwikkeling neemt het verhard oppervlak binnen het plangebied toe. In de huidige situatie is het plangebied nagenoeg onverhard. In de toekomstige situatie wordt het tijdelijke parkeerterrein geheel verhard. Ook het kinderdagverblijf wordt nagenoeg geheel verhard (gebouw, parkeerplaatsen, speelpleintje). In deze paragraaf is uitgegaan van 100% van het maatschappelijk vlak, waar de kinderdagopvang onder valt, verhard wordt. Ook het tijdelijke parkeerterrein zal volledig verhard worden. De watercompensatie van het tijdelijke parkeerterrein is echter al meeberekend in het genomen Tracé Besluit. In het waterhuishoudkundig plan dat onderdeel is van het Tracé Besluit is hierover het volgende

opgenomen:

De totale bergingscapaciteit die in de tijdelijke situatie op basis van de kenmerken van de locaties kan worden gerealiseerd is ruim voldoende om te voldoen aan de opgave. Het verlies van bergingscapaciteit in de tijdelijke situatie en de nieuwe verharding van de verdiepte ligging wordt daarmee volledig gecompenseerd.

Compensatie voor dit deel van het bestemmingsplan is om deze reden niet aan de orde. Voor het kinderdagverblijf moet wel waterberging gerealiseerd worden. Het gaat om totaal 2.150 m² aan verharding.

De waterschappen maken in de Keur bij het stellen van eisen onderscheid tussen situaties waarbij de verharding met meer dan 500 m² toeneemt. De toename van het verhard oppervlak neemt toe met circa 2.150 m², waardoor de regels voor de toename van verhard oppervlak van Waterschap De Dommel van toepassing zijn op voorliggende ontwikkeling. Er wordt daardoor gerekend met de rekenregel van waterschap De Dommel (60 mm van het totaal verhard oppervlak).

De benodigde waterberging bedraagt daarmee: 126 m³ (2.150 m² * 0,06)

De benodigde waterberging kan plaatsvinden door middel van infiltratiekratten. Gelet op de GHG van 0,95 m onder maaiveld betekent dit ongeveer 200 m² aan infiltratiekratten. Deze infiltratiekratten kunnen aangebracht worden onder het straatwerk. In de regels van het bestemmingsplan is de benodigde watercompensatie juridisch geborgd.

Waterkwaliteit

Ten behoeve van de waterkwaliteit wordt geadviseerd om geen gebruik te maken van uitlogbare materialen, zoals lood, koper en zink. Hierdoor wordt de uitspoeling van vervuilende stoffen via de bodem naar het oppervlaktewater voorkomen. Deze stoffen kunnen zich namelijk ophopen in het water (bodem)systeem en hebben hierdoor een zeer nadelige invloed op de water(bodem)kwaliteit en ecologie.

4.7.4 Conclusie

Met inachtneming van de waterparagraaf veroorzaakt de voorgenomen realisatie van de kinderdagverblijf en het tijdelijke parkeerterrein geen negatieve effecten op de waterhuishouding.

4.8 Flora en fauna

4.8.1 Algemeen

Ruimtelijke plannen, zoals onderhavig bestemmingsplan, dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving. Er dient onderzocht te worden of het plan effect heeft op beschermde soorten of beschermde gebieden (Wet natuurbescherming; Wnb en Natuurnetwerk Nederland). Ontwikkelingen mogen niet zonder meer plaatsvinden indien deze negatieve gevolgen hebben op beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna. In dit kader is inzicht gewenst in de aanwezige natuurwaarden en de mogelijk daarmee samenhangende consequenties.

4.8.2 Onderzoek

In februari 2021 is door Faunaconsult een quickscan uitgevoerd (bijlage 4).

Natuurnetwerk Brabant

Op circa 780 meter ten westen van het plangebied ligt het dichtstbijzijnde onderdeel van het Natuurnetwerk Brabant (NNB), het Brabantse deel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Dit bestaat uit het beheertype 'Droog bos met productie'. Gezien de afstand tussen het NNB en het plangebied en de beperkte omvang van de voorgenomen ingreep, hebben de aanleg van het parkeerterrein en het gebruik ervan waarschijnlijk geen negatieve effecten op het NNB. Omdat er geen negatieve effecten op het NNB zijn te verwachten, zijn er op dit punt geen bezwaren vanuit het provinciale natuurbeleid.

Beschermde planten en dieren

Algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren en amfibieën

In het plangebied komen mogelijk zoogdieren en amfibieën voor, die onder de Wnb zijn beschermd. Het gaat om algemeen voorkomende soorten (zogenaamde A-soorten), waarvoor in Noord-Brabant een vrijstelling geldt in geval van ruimtelijke ontwikkeling en beheer en onderhoud. Dit houdt in dat deze soorten verstoord mogen worden, zonder dat daar vooraf een ontheffing voor is verkregen. Wel geldt altijd de Zorgplicht (artikel 1.11 Wnb); deze houdt in dat nadelige gevolgen voor dieren en planten altijd zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Om aan de algemene zorgplicht te voldoen, moeten dieren die tijdens de werkzaamheden worden aangetroffen, zo snel mogelijk naar een aangrenzende locatie buiten het plangebied worden verplaatst.

Algemene vogels

In de opgaande vegetatie in het plangebied komen mogelijk beschermde vogelnesten voor tijdens het broedseizoen. Het gaat om vogels waarvan het nest niet jaarrond wordt beschermd of als strenger beschermd wordt beschouwd. Hiervoor zijn maatregelen die negatieve effecten voorkomen wel verplicht. Verstoring van broedvogels en vernietiging van vogelnesten kan worden voorkomen door de vegetatie buiten de periode 15 maart – 15 juli (het broedseizoen van de meeste vogels) te verwijderen. Door naleving van deze maatregel worden ten aanzien van vogels geen overtredingen op de Wet natuurbescherming begaan.

Vleermuizen

Het plangebied heeft geen belangrijke functie als foerageergebied of vaste vliegroute voor vleermuizen. Om het gebied in de toekomst geschikter te maken, is het aan te raden om bij de aanplant van groen van inheemse bomen en struiken uit te gaan. Inlandse loofboomsoorten als wilg, zomereik, ruwe berk, meidoorn en/of populier trekken honderden soorten insecten en mijten aan (Moraal, 2011). Met name wilgen en eiken trekken veel (>400 soorten insecten en mijten) aan. Deze dienen weer als voedselbron voor vleermuizen (en vogels).

Natura 2000-gebieden

Natura 2000-gebied 'Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek' is het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied, op 2,2 kilometer afstand van het plangebied. Natura 2000-gebieden 'Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen' en 'Kampina & Oisterwijkse Vennen' bevinden zich op respectievelijk 5,0 en 7,0 kilometer afstand van het plangebied. Andere Natura 2000-gebieden liggen op meer dan 10 km afstand van het plangebied.

Door de voorgenomen werkzaamheden kan verstoring door geluid en beweging optreden. Deze effecten zijn zeer lokaal. Gezien de afstand tussen het plangebied en het meest dichtbij gelegen Natura-2000 gebied (2,2 km), en het feit dat de snelweg A65 en (een gedeelte van) de

bebouwde kom van Vught hiertussen liggen, worden voor geluid en beweging geen effecten verwacht op bovengenoemd Natura 2000-gebied, alsook andere Natura 2000-gebieden.

Het hierboven genoemde Natura 2000-gebied bevat tenminste één stikstofgevoelig habitatype, waarbij sprake is van een overbelasting door stikstof. Om te achterhalen of de voorgenomen ontwikkeling een significant negatief effect kan hebben op het Natura-2000 gebied, is door Antea Group in maart 2021 een stikstofdepositieonderzoek uitgevoerd (bijlage 5). Hieronder worden de resultaten en conclusies weergegeven.

Ten behoeve van de herontwikkeling naar kinderdagopvang is sprake van emissies als gevolg van zowel de aanlegfase als de gebruiksfase. In het stikstofdepositieonderzoek zijn echter, gezien de aanstaande vrijstelling voor de realisatiefase van bouwplannen (die van kracht zal zijn voordat het plan wordt vastgesteld), alleen emissies als gevolg van de gebruiksfase in de berekening opgenomen.

Uit de berekening van de gebruiksfase, uitgevoerd met AERIUS Calculator, blijkt dat het gebruik van het kinderdagverblijf niet leidt tot een bijdrage groter dan 0,00 mol/ha/jaar op nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Significante (negatieve) effecten op Natura 2000-gebieden kunnen dan ook worden uitgesloten. Het aspect stikstofdepositie staat nadere besluitvorming niet in de weg.

4.8.3 Conclusie

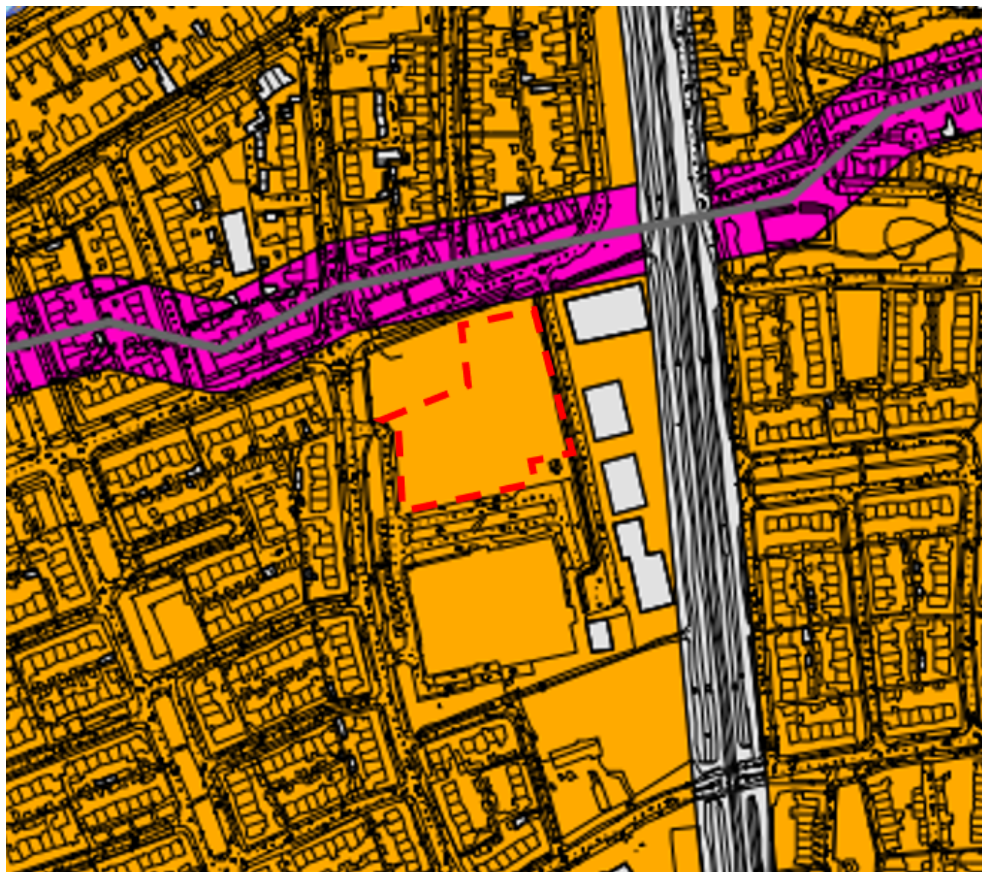
Door te voldoen aan bovengenoemde aanbevelingen (algemene zorgplicht, maatregel om buiten het broedseizoen van de meeste vogels te werken en eventueel advies op te volgen van aanplant van groen van inheemse bomen en struiken) vinden vanuit de soortenbescherming vanuit de Wet natuurbescherming geen belemmeringen plaats. Ook gelden er vanuit de gebiedsbescherming geen belemmeringen voor het initiatief.

4.9 Archeologie en cultuurhistorie

4.9.1 Algemeen

Sinds 2007 kent Nederland de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz, gewijzigde Monumentenwet 1988). Per 1 juli 2016 zijn de bepalingen van de Wamz 2007 gedeeltelijk overgegaan in de Erfgoedwet. Op basis van deze wet zijn gemeenten belast met de zorgplicht voor het archeologisch erfgoed. Verder stelt de Wamz 2007 dat gemeenten archeologieparagrafen moeten opnemen in bestemmingsplannen en archeologische waarden en verwachtingen op te nemen op de verbeelding en ze te beschermen middels regels.

De gemeente Vught heeft een archeologische beleidskaart gemaakt. Het plangebied is gelegen in een 'gebied met een hoge archeologische verwachting (zie figuur 13)'. Voor dergelijke gebieden is een archeologisch onderzoek vereist bij bodemingrepen en te bebouwen oppervlakten die groter zijn dan 250 m² en dieper gaan dan 0,3 m onder maaiveld.



Figuur 13: uitsnede uit de archeologische beleidskaart (Bron: Atlas Omgevingsdienst Zuidoost Brabant)

Tevens beschikt de gemeente Vught over een cultuurhistorische waardenkaart (zie figuur 14). Aan de randen van het plangebied zijn enkele gele aanduidingen te zien. Dit zijn: 'vlakken historisch groen; redelijk hoog'. Er zijn geen monumenten of zichtlijnen binnen het plangebied of in de nabijheid daarvan aanwezig.



Figuur 14: cultuurhistorische waardenkaart Vught (Bron: Atlas Omgevingsdienst Zuidoost Brabant)

4.9.2 Beoordeling plan

Archeologie

In het kader van het Tracébesluit voor de spooraanpassingen heeft ProRail langs het spoor en ter plaatse van de gronden van de kinderdagopvang een archeologisch proefsleuvenonderzoek laten uitvoeren. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat er ter plaatse geen sporen en vondsten zijn aangetroffen, waardoor werkzaamheden, zoals de aanleg van infiltratievoorzieningen, uitgevoerd kunnen worden.

Ten behoeve van de aanleg van de tijdelijke parkeerplaats wordt niet dieper gegraven dan 0,3 meter onder maaiveld. Om deze reden is een archeologisch onderzoek voor dit deel van het plangebied niet vereist.

Cultuurhistorie

De bomen aan de noordrand van het plangebied, zoals op de cultuurhistorische waardenkaart zijn aangeduid als 'vlakken historisch groen; redelijk hoog', blijven behouden en worden met voorliggende ontwikkeling niet aangetast.

4.9.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect archeologie en cultuurhistorie geen belemmeringen met zich meebrengt.

4.10 Kabels en leidingen

4.10.1 Toetsing

Binnen het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen gelegen die een belemmering vormen voor de ontwikkeling.

4.10.2 Conclusie

Het aspect kabels en leidingen vormt geen belemmering voor voorliggend initiatief.

4.11 Trillingen

4.11.1 Algemeen

Voor het aspect trillingen bestaat geen wetgeving. Wel zijn er aantal richtlijnen en beleidsregels beschikbaar, waaronder de SBR-richtlijn 'Meet- en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen'. In onderdeel B van die richtlijn wordt ingegaan op hinder voor personen in gebouwen.

Trillingshinder wordt beoordeeld aan de hand van het maximale trillingsniveau en het gemiddeld trillingsniveau. Voor een aantal typen trillingen en verschillende gebouwfuncties (wonen, onderwijs e.d.) staan in de richtlijn grens- en streefwaarden, Met een onderscheid tussen maximaal optredende trillingsniveaus en gemiddelde trillingsniveaus. Overschrijding van de streefwaarden leidt tot een reële kans op hinder.

Door Prorail is in het kader van het Tracébesluit een trillingshinderonderzoek uitgevoerd. Op basis van deze resultaten is beoordeeld of er mogelijk sprake is van overlast door trillingen ter plaatse van het kinderdagverblijf.

Volgens de SBR-richtlijn Deel B Hinder voor personen in gebouwen geldt voor trillingen in nieuwe situaties de volgende streefwaarden, voor de categorie 'onderwijs en kantoor' (waar een kinderdagverblijf onder valt):

tabel 1: streefwaarden voor trillingen in nieuwe situaties

	Dag en avondperiode			nachtperiode		
	0,15	0,6	0,07	0,15	0,6	0,07
Onderwijs en kantoor						

Allereerst wordt het maximale trillingniveau (V_{max}) getoetst aan de waarden voor A1 (0,15). Als deze waarde niet wordt overschreden, dan wordt voldaan aan het aspect trillingen.

Als niet wordt voldaan aan A1, dan wordt het maximale trillingniveau (V_{max}) getoetst aan de waarden voor A2 (0,06). Indien niet wordt voldaan aan A2, dan is nader trillingonderzoek noodzakelijk.

Als wel wordt voldaan aan de waarden voor A2 en niet voor A1 wordt het gemiddelde trillingniveau (V_{per}) getoetst aan de waarde A3 (0,07). Bij een overschrijding van A3 is nader trillingonderzoek noodzakelijk.

In onderstaande tabel worden, op basis van de SBR-richtlijn deel B Hinder voor personen in gebouwen, verschillende hinderkwalificaties voor de maximale trillingswaarden gegeven (zie tabel 2).

Tabel 2: Hinderkwalificaties voor de maximale trillingswaarden

Vmax	Hinderkwalificatie
<0,1	Geen hinder
0,1 – 0,2	Weinig hinder (bestaande situaties)
0,2 – 0,8	Matige hinder
0,8 – 3,2	Hinder
>3,2	Ernstige hinder

4.11.2 Toetsing

In het kader van de spooraanpassingen die ProRail uitvoert is voor het Tracébesluit een onderzoek naar trillingshinder uitgevoerd. Hierbij zijn trillingen getoetst op onder meer woningen aan de Michiel de Ruyterweg, direct ten noorden van het plangebied. De woningen aan de Michiel de Ruyterweg geven een indicatie van het toekomstige trillingsniveau voor kinderdagverblijf 't Kasteeltje. Een deel van de woningen aan de Michiel de Ruyterweg liggen op vergelijkbare afstand van de spoorlijn. De trillingen die op dit adres gevonden worden, geven dus een indicatie van de trillingshinder ter hoogte van de kinderdagopvang 't Kasteeltje.

Uit het trillingsonderzoek valt af te lezen dat de onderstaande trillingsniveaus gelden bij de Michiel de Ruyterweg 39 in de huidige, tijdelijke en toekomstige situatie. De Michiel de Ruyterweg 39 ligt in de toekomstige situatie op 73 m van het spoor.

Tabel 3: Streefwaarden onderwijs en kantoor en de te verwachten trillingswaarden

	Dag en avondperiode			nachtperiode		
Onderwijs en kantoor	0,15	0,6	0,07	0,15	0,6	0,07
Te verwachten op de locatie	0,20	0,20	0,02	0,20	0,20	0,02

Als het Vmax niveau (0,20) van de toekomstige situatie wordt vergeleken met de hierboven beschreven streefwaarden, valt op te maken dat

- niet voldaan aan A1 norm (0,15)
- wel voldaan aan A2 (0,6)
- wel voldaan Aan A3 (0,07)

Als het Vmax niveau (0,20) van de toekomstige situatie wordt vergeleken met de hinderkwalificaties voor de maximale trillingswaarden, blijkt dat er sprake is van weinig hinder tot matige hinder.

4.11.3 Conclusie

Uit bovenstaande informatie blijkt dat de maximale trillingswaarden ter hoogte van de Michiel de Ruyterweg 39 niet voldoen aan streefwaarde A1, maar wel aan streefwaarde A2 en A3. Daarnaast blijkt dat het maximale trillingsniveau voor de toekomstige situatie ter hoogte van de voornoemde locatie te kwalificeren is als 'weinig hinder' tot 'matig hinder'.

Op basis hiervan kan gesteld worden dat de trillingshinder in het plangebied, ter hoogte, van het kinderdagverblijf 't Kasteeltje, acceptabel is.

4.12 Verkeer en parkeren

4.12.1 Algemeen

Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen ontwikkeling. Wel dient in het kader van het bestemmingsplan 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 voor de berekening van de parkeerbehoefte uitgegaan van de door de gemeente gehanteerde parkeernormen: Nota Parkeerbeleid en Parkeernota 2013 - 2022.

4.12.2 Onderzoek

Door Antea Group is in maart 2021 een onderzoek naar parkeren en verkeer uitgevoerd (bijlage 6). Het onderzoek richt zich op de de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie van het kinderdagverblijf. Voor de verkeersafwikkeling is ook het tijdelijke parkeerterrein meegenomen.

Algemeen

Voor de algemene uitgangspunten wordt verwezen naar de memo waarin het onderzoek is beschreven.

Parkeren

Kinderdagverblijf

Voor wat betreft parkeerkcijfers is aangesloten bij de cijfers uit de CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. Hierbij is het minimale van de bandbreedte gevolg overeenkomstig met de parkeerkcijfers uit het parkeerbeleid van de gemeente Vught voor andere voorzieningen.

Voor het berekenen van de toekomstige (theoretische) parkeerbehoefte is het uitgangspunt dat er dagelijks 100 kinderen op locatie zijn. Hiervan komen

- 80 kinderen uit de directe omgeving
- 18 kinderen uit rest van Vught
- 2 kinderen van buiten Vught

Aangenomen wordt dat van deze kinderen 60% met de auto wordt gebracht.

In tabel 4 is het aantal benodigde parkeerplaatsen voor het kinderdagverblijf berekend op basis van de kengetallen van het CROW. Deze parkeernorm vertaalt zich naar een totale parkeerbehoefte van de ontwikkeling van 15 parkeerplaatsen.

Tabel 4: berekening toekomstige theoretische verkeersgeneratie

Functie	m ² bvo	Parkeernorm per 100 m ² bvo	Aantal parkeerplaatsen
Kinderdagverblijf	1.122	1,3	14,6
Totaal	1.122		14,6

De grootste parkeer- en verkeersdruk bij het kinderdagverblijf ontstaat tijdens de haal- en brengtijden van kinderen. Dagelijks zijn 100 kinderen op de locatie aanwezig waarvan de aanname is dat 60% met de auto wordt gebracht en gehaald. Verder wordt ervanuit gegaan

dat ouders gemiddeld 10 minuten nodig hebben bij het halen en brengen en gemiddeld 1,25 kinderen per auto gebracht. Uitgaande dat ouders verspreid over de ochtend en middag kinderen komen brengen en halen, is het aantal benodigde parkeerplaatsen tijdens deze perioden 8. De overige 7 parkeerplaatsen zijn benodigd voor personeel en overige bezoekers.

In het bouwplan van de kinderdagopvang zijn 21 parkeerplaatsen opgenomen. Daarmee voorziet het plan van de kinderdagopvang in de toekomstige parkeerbehoefte.

Tijdelijk parkeerterrein station

Het tijdelijke parkeerterrein voor het station bevat in totaal 113 parkeerplaatsen. In het kader van het tracébesluit is dit aspect reeds onderzocht. Voorliggend bestemmingsplan maakt uitsluitend een verschuiving van dit parkeerterrein mogelijk.

Verkeersgeneratie

Kinderdagverblijf

Om de verkeersgeneratie te bepalen, is aangesloten bij de CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'. Om de toekomstige verkeersafwikkeling te bepalen, is het prognosejaar 2030 van het BrabantBrede ModelAanpak (BBMA-model) gebruikt.

De aansluiting van het kinderdagverblijf bevindt zich aan de Bestevaer, welke aansluit op de Michiel de Ruyterweg. De aansluiting van het tijdelijke parkeerterrein van het station bevindt zich aan de Maarten Trompstraat.

In tabel 5 is de toekomstige verkeersgeneratie van het kinderdagverblijf te zien. De verkeersgeneratie is **366 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal**.

Tabel 5: Berekening toekomstige verkeersgeneratie

Functie	m ² bvo	verkeersgeneratie per 100 m ² bvo	aantal verplaatsingen
Kinderdagverblijf	1.122	32,6	365,8
Totaal	1.122		365,8 (werkdag)

Tijdelijk parkeerterrein station

Het tijdelijke parkeerterrein voor het station voorziet in 113 parkeerplaatsen. Aangenomen wordt dat deze met name gebruikt gaat worden door forenzen die 's ochtends de trein nemen en aan het einde van de dag terugkomen. Daarmee is de aanname dat er twee verkeersbewegingen per parkeerplaats worden gegenereerd. Voor een worst-case berekening is uitgegaan van een volledige bezetting van het parkeerterrein op werkdagen gedurende de dag. Dit resulteert in een maximum aantal van **334 motorvoertuigbewegingen per werkdagemaal**.

Verkeersafwikkeling (kruispuntberekening)

Op basis van de toekomstige verkeersintensiteiten zijn drie kruispuntberekeningen uitgevoerd:

- Michiel de Ruyterweg - Maarten Trompstraat
- Michiel de Ruyterweg - Bestevaer (inclusief verkeer kinderdagverblijf)
- Maarten Trompstraat - aansluiting tijdelijk parkeerterrein

De kruispunten zijn doorgerekend met het programma Capacito. Hiervoor zijn de verkeersintensiteiten van 2030 uit het BBMA-model gebruikt die de gemeente Vught hanteert.

De verkeersintensiteiten die worden gegenereerd door het kinderdagverblijf en het tijdelijke parkeerterrein zijn opgeteld bij de toekomstige verkeersintensiteiten. De kruispuntberekening geeft als uitkomst een A waarde weer: A staat hierbij voor de verhouding tussen drukste intensiteiten op de verschillende takken van het kruispunt, vormgeving van het kruispunt en rijsnelheden.

Michiel de Ruyterweg - Maarten Trompstraat

Uit de berekening voor de kruising Michiel de Ruyterweg – Maarten Trompstraat komt een uitkomst van $A = 0,40$. Daarmee zit deze ruim binnen de marge waarin geen maatregelen nodig zijn. De berekening is in bijlage 1 van het verkeersonderzoek weergegeven.

Michiel de Ruyterweg - Bestevaer

In het verkeersmodel zijn geen gegevens bekend van de Bestevaer. Gezien aan de Bestevaer alleen het tegelbedrijf en de kleine bedrijfsruimten zijn gevestigd is een aanname gedaan dat de maximale verkeersintensiteit 200 motorvoertuigbewegingen per etmaal is. Uit de berekening voor de kruising Michiel de Ruyterweg – Bestevaer komt $A = 0,06$. Daarmee zit deze ruim binnen de marge waarin geen maatregelen nodig zijn. De berekening is in bijlage 1 van het verkeersonderzoek weergegeven.

Maarten Trompstraat - aansluiting tijdelijk parkeerterrein station

Uit de berekening voor de kruising Maarten Trompstraat – aansluiting tijdelijk parkeerterrein station komt $A = 0,30$. Daarmee zit ook dit kruispunt ruim binnen de marge waarin geen maatregelen nodig zijn. De berekening is in bijlage 3 van het verkeersonderzoek weergegeven.

Op basis van de kruispuntberekeningen is de verwachting dat er geen aanvullende maatregelen nodig zijn bij de drie kruisingen ten behoeve van de doorstroming.

4.12.3 Conclusie

Zoals bovenstaand beschreven biedt het plan voor de kinderdagopvang voldoende parkeerplaatsen om aan de parkeerbehoefte te voldoen. Het verkeer dat door de kinderdagopvang en het tijdelijke parkeerterrein ten behoeve van het station wordt gegenereerd kan worden afgewikkeld op de bestaande kruispunten. Er zijn geen aanvullende maatregelen op deze kruispunten ten behoeve van de doorstroming nodig. Geconcludeerd wordt dat het aspect verkeer en parkeren geen belemmering oplevert voor voorliggende ontwikkeling.

4.13 Besluit milieueffectrapportage

4.13.1 Algemeen

Bepaalde activiteiten kunnen belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, waardoor het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) of het verrichten van een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. In het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd welke activiteiten m.e.r.-plichtig zijn en voor welke activiteiten een m.e.r.-beoordeling moet worden verricht. In onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen ten aanzien waarvan het maken van een milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht is. In onderdeel D van de bijlage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd. Als een activiteit op grond van onderdeel D m.e.r.-beoordelingsplichtig is, geldt voor een kaderstellend (bestemmings)plan dat die activiteit mogelijk maakt, een plan-m.e.r.-plicht.

Voor alle activiteiten zijn drempelwaarden opgenomen. Als een activiteit voorkomt in kolom 1 van de C- of D-lijst en de drempelwaarden uit kolom 2 worden overschreden, is een m.e.r. (onderdeel C) of een m.e.r.-beoordeling (onderdeel D) verplicht. Voor activiteiten die genoemd worden in onderdeel D, maar waarbij de drempelwaarde niet wordt overschreden, geldt de verplichting om na te gaan of toch een m.e.r.-beoordeling (of een m.e.r.) moet worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag moet in zo'n geval nagaan of er sprake is van omstandigheden die - ondanks dat de drempelwaarden niet worden overschreden - aanleiding geven voor het verrichten van een m.e.r.(beoordeling). De motivering moet zijn gebaseerd op een toets die qua inhoud aansluit bij de verplichte m.e.r.-beoordeling. Voor de toets gelden echter geen vormvereisten, daarom wordt de term 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' gehanteerd.

4.13.2 Activiteit en drempelwaarde

In onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage is een categorie 'stedelijk ontwikkelingsproject' (D11.2) opgenomen. Aangezien het in dit geval gaat om nieuwbouw van een kinderdagopvang met enige omvang en het realiseren van een (tijdelijk) parkeerterrein, waarbij wordt afgeweken van het geldend bestemmingsplan, is het plan aan te merken als 'stedelijk ontwikkelingsproject'.

Op grond van het Besluit milieueffectrapportage dient voor de 'aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen' een m.e.r.-beoordeling te worden uitgevoerd in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- 1° een oppervlakte van 100 hectare of meer,
- 2° een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
- 3° een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Het plangebied heeft een grootte van ongeveer 0,7 hectare, waarbinnen een kinderdagopvang en een tijdelijk parkeerterrein gerealiseerd worden. De voorgenenom activiteit blijft ruimschoots onder de drempel van 100 hectare en/of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² zoals opgenomen in het Besluit milieueffectrapportage. De activiteit is dus niet m.e.r.-beoordelingsplichtig. Omdat de activiteit voorkomt in kolom 1 van de D-lijst, dient wel een informele m.e.r.-beoordeling te worden verricht.

4.13.3 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

In een vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt getoetst of een activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Een vormvrije m.e.r.-beoordeling kan leiden tot twee conclusies:

- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn uitgesloten: er is geen m.e.r. of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk;
- belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn niet uitgesloten: er moet een m.e.r.-beoordeling plaatsvinden of er kan direct worden gekozen voor een m.e.r..

De criteria waaraan moet worden getoetst zijn opgenomen in bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'. De criteria vallen uiteen in criteria betreffende de:

- kenmerken van het project: omvang van het project, cumulatie met andere projecten, gebruik van natuurlijke hulpbronnen, productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder en risico op ongevallen;
- plaats van het project: bestaand gebruik van de locatie, natuurlijke hulpbronnen en opnamevermogen/gevoeligheid van het milieu;
- kenmerken van het potentiële effect: bereik, grensoverschrijdend karakter, orde van grootte en complexiteit, waarschijnlijkheid en duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.

4.13.4 Toetsing

Kenmerken van het project

Het plan voorziet in de ontwikkeling van nieuwbouw voor kinderdagopvang 't Kasteeltje en de realisatie van een tijdelijk parkeerterrein. Deze ontwikkeling is benodigd met het oog op aanpassingen aan het spoor tussen Den Bosch en Eindhoven, die ProRail uitvoert en waarvoor een Tracébesluit is opgesteld. De kinderdagopvang kan niet behouden blijven op de bestaande locatie. Daarnaast is binnen het plangebied de aanleg van een tijdelijk parkeerterrein nodig vanwege het tijdelijk station dat gemaakt wordt in het kader van de spooraanpassingen.

Er is geen sprake van cumulatie met andere projecten en de ontwikkeling heeft geen gevolgen voor natuurlijke hulpbronnen. Er wordt bijvoorbeeld geen grondwater onttrokken of grondstoffen in de omgeving gedolven. Er is geen sprake van de productie van een bijzondere afvalstoffenstroom, verhoogd risico op verontreinigingen, van hinder voor de omgeving of verhoogd risico op ongevallen.

Plaats van het project

Het plangebied ligt middenin Vught en direct ten westen van de spoorlijn Den Bosch - Eindhoven. Het plangebied wordt als volgt begrensd; aan de oostzijde door de Bestevaer, aan de zuidzijde door een bestaand parkeerterrein van het Feel Fit Center Vught, aan de westzijde door de Maarten Trompstraat en aan de noordzijde door een toekomstig BMX-veld aan de Michiel de Ruyterweg. Binnen het plangebied is geen sprake van bijzondere landschappelijke, natuurlijke of cultuurhistorische waarden.

Kenmerken van het potentiële effect

De effecten van het project blijven, zoals ook blijkt uit de omgevingsaspecten, vooral beperkt tot het plangebied en de directe omgeving daarvan. De effecten hebben voornamelijk betrekking op een beperkte toename van de verkeersstromen. De effecten worden aanvaardbaar geacht en stuiten niet op bezwaren (zie de voorgaande aspecten). Er is zeker

geen sprake van 'belangrijke nadelige' milieueffecten.

4.13.5 Conclusie

In het kader van deze notitie is in voldoende mate inzicht gekregen in de milieugevolgen van de ontwikkeling van het kinderdagverblijf en het tijdelijke parkeerterrein. Gelet op de kenmerken van het project, de locatie van het project en de kenmerken van de effecten van het project, moet worden geconcludeerd dat het project niet leidt tot milieueffecten van dusdanige omvang dat sprake kan zijn van 'belangrijke nadelige milieugevolgen'. Er is daarom geen aanleiding of noodzaak voor het doorlopen van een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure of m.e.r.-procedure.

Hoofdstuk 5 Toelichting op de regels

Het onderhavige bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen voor het bouwen en het gebruik van gronden en gebouwen binnen het plangebied. In dit hoofdstuk is een toelichting op de systematiek en de inhoud van de verschillende toegekende bestemmingen van het bestemmingsplan gegeven.

5.1 Het juridisch plan

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Daarnaast is voor het bestemmingsplan aangesloten bij de landelijke standaard voor bestemmingsplannen: de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Inhoudelijk is zo veel mogelijk aangesloten bij diverse bestemmingsplannen in de gemeente Vught, zoals het bestemmingsplan Molenstraat eo 2016 (vastgesteld op 22 december 2016) en het Parapluplan Parkeren.

Hierna wordt inhoudelijk ingegaan op de 4 hoofdstukken die tezamen de juridische regeling van het voorliggende bestemmingsplan vormen en volgt een beschrijving van de toegepaste bestemming.

5.2 Opzet van de regels

In het kader van de SVBP2012 dient een vaste volgorde en indeling van het bestemmingsplan aangehouden te worden. Deze is hieronder aangegeven.

5.2.1 Hoofdstuk 1 - Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. In het eerste artikel zijn de begrippen opgenomen die van belang zijn voor de toepassing van het plan. Het tweede artikel betreft de wijze van meten, waarin wordt aangegeven hoe bij de toepassing van de bestemmingsregels wordt gemeten.

5.2.2 Hoofdstuk 2 - Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk worden planregels gegeven voor de binnen het plangebied bestaande functies. Voor de toegepaste bestemming zijn de doeleinden en de toegelaten gebruiksvormen van de gronden aangegeven. In beginsel is iedere vorm van bebouwing, die past binnen de desbetreffende bestemming tot een bepaalde omvang rechtstreeks (dus zonder voorafgaande afwijking of wijziging) toegestaan. Wel dient er te worden voldaan aan de voorgeschreven maatvoering (bouwhoogte, dakhelling en dergelijke).

5.2.3 Hoofdstuk 3 - Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat de volgende algemene regels:

- een anti-dubbeltelbepaling;
- algemene bouwregels: hierin zijn regels opgenomen voor voorzieningen van algemeen nut, ondergeschikte bouwdelen en zijn diverse nadere eisen gesteld;
- algemene gebruiksregels: hierin zijn regels opgenomen die ingaan op algemeen strijdig gebruik, evenementen, algemeen gebruiksverbod en de afwijkingen op het gebruiksverbod.
- algemene afwijkingsregels: hierin wordt bepaald waarvoor het bevoegd gezag een omgevingsvergunning voor het afwijken van de regels kan verlenen;

5.2.4 Hoofdstuk 4 - Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat:

- het overgangsrecht;
- de slotregel.

5.3 Beschrijving van de bestemmingen

Binnen het plangebied komt een aantal bestemmingen voor. Deze bestemmingen worden hieronder toegelicht.

Groen

Binnen de bestemming 'Groen' zijn toegestaan: groenvoorzieningen, ontsluitingswegen, fiet- en voetpaden, overwegen, bruggen en duikers, parkeervoorzieningen t.b.v. het tijdelijk station aan de Bestevaer gedurende de werkzaamheden aan het spoortracé, groenvoorzieningen en tot slot voorzieningen, zoals speelvoorzieningen, openbare verblijfsvoorzieningen, straatmeubilair, bijbehorende verhardingen, voorzieningen van algemeen nut, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en dergelijke.

Op de voor 'Groen' aangewezen gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van de hiervoor genoemde doeleinden worden gebouwd, zoals bijvoorbeeld erf- en terreinafscheidingen en verlichtingsarmaturen. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde zijn voorwaarden opgenomen. In de regels wordt tevens ingegaan op het strijdige gebruik.

Maatschappelijk

Binnen de bestemming 'Maatschappelijk' is kinderopvang toegestaan, alsmede voorzieningen, zoals verkeers- en groenvoorzieningen, voorzieningen van algemeen nut, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, tuinen, erven en terreinen.

Gebouwen mogen binnen de bestemming 'Maatschappelijk' uitsluitend worden gebouwd ter plaatse van de aanduiding 'bouwvlak', met uitzondering van een afwijking die geldt voor gebouwen van ondergeschikte aard. Het bouwvlak mag volledig worden bebouwd. De bouwhoogte mag maximaal 10 meter bedragen.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Financieel

Met onderhavig bestemmingsplan wordt een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Bro mogelijk gemaakt. Uitgangspunt voor de beoogde ontwikkeling is dat deze voor de gemeente budgetneutraal wordt ontwikkeld. Op grond van artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) in samenhang met artikel 6.12 lid 4 Wro is de gemeenteraad van Vught verplicht om de kosten te verhalen en een exploitatieplan vast te stellen gelijktijdig met het besluit (het bestemmingsplan) waarop het exploitatieplan betrekking heeft. Niet in alle gevallen is de gemeenteraad verplicht een exploitatieplan vast te stellen. Met de ontwikkelende eigenaar van de gronden die binnen het plangebied gelegen zijn is een anterieure overeenkomst gesloten zoals is bepaald in artikel 6.24 Wro. De verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan geldt daardoor in dit geval niet. In deze anterieure overeenkomst zijn afspraken gemaakt over het kostenverhaal.

6.2 Maatschappelijk

De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen gemeente en verschillende instanties waar nodig overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Pas daarna wordt de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan opgestart.

6.2.1 Vooroverleg

Het voorontwerpbestemmingsplan is conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in vooroverleg gezonden naar de betreffende personen en instanties. Artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg voeren met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. De instanties die in kennis gesteld moeten worden van dit bestemmingsplan plan zijn geïnformeerd. De provincie Noord-Brabant en de Gasunie zijn akkoord. Waterschap De Dommel en Veiligheidsregio hebben een reactie op het plan gegeven. De opmerkingen van deze instanties zijn verwerkt in onderhavig bestemmingsplan.

Naast de vooroverlegparnters zijn er ook inspraakreacties ingediend door omwonenden. Deze reacties zijn beantwoord in de Nota van inspraak. Naar aanleiding van een aantal reacties is het voorliggende bestemmingsplan aangepast.

Gedurende de tervisielegging van het voorontwerpbestemmingsplan is een informatiebijeenkomst georganiseerd.

6.2.2 Procedure

De vaststellingsprocedure van het ontwerpbestemmingsplan heeft plaatsvinden volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan is in dit kader ter visie gelegd gedurende een periode van zes weken. Gedurende deze periode zijn 2 zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn samengevat in de bijgevoegde Nota van zienswijzen en van een gemeentelijke reactie voorzien. De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

6.2.3 Beroep

Na vaststelling wordt het bestemmingsplan voor opnieuw zes weken ter visie gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden tegen het vaststellingsbesluit beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Indien geen beroep wordt ingesteld, is het plan na deze beroepstermijn onherroepelijk en treedt het plan in werking.

6.2.4 Gemeentelijke coördinatieregeling

De coördinatieregeling maakt het mogelijk om gecoördineerd over het bestemmingsplan en de omgevingsvergunning te besluiten. Dit betekent dat voor de besluiten die genomen moeten worden ten behoeve van de ontwikkeling in het plangebied 'Bestevaer' gelijktijdig dezelfde procedure wordt doorlopen. Op de te coördineren besluiten is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Het gecoördineerde project valt onder de Crisis en Herstelwet.

De gemeenteraad van Vught heeft in haar raadsvergadering van 17 juni 2021 besloten de coördinatieregeling ex artikel 3.30 Wet ruimtelijke ordening van toepassing te verklaren op de besluiten die noodzakelijk zijn voor de ontwikkeling van het project 'Bestevaer'.

Eindnoten

1. Het Nationaal Bestuursakkoord Water (2003): door het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) vastgestelde werknormen voor het bepalen aan welke bui het type grondgebruik getoetst wordt volgens de normen.

