
AANMELDNOTITIE GECOMBINEERDE PROJECT- EN PLAN-MER-BEOORDELING HET AMBACHT

Gemeente Veenendaal

27 november 2025

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM 27 november 2025
KENMERK 20241030/228670/

PROJECT Het Ambacht, Veenendaal
PROJECTLEIDER M.M.W. Backx

OPDRACHTGEVER Gemeente Veenendaal
PROJECTNUMMER 20241030

STATUS Definitief





DISCLAIMER

© Rho Adviseurs B.V.

Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs B.V., behoudens voor zover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

AVG

Onze producten worden vrijgegeven conform het protocol en eisen uit het kwaliteitssysteem van Rho Adviseurs B.V.. Daarbij wordt niet gewerkt met handtekeningen en/of parafen. In het kader van de AVG worden, voorafgaand aan publicatie of bij uitlevering aan derden, persoonsgegevens van derden in onze producten geanonimiseerd. In het belang van de advisering en herkenbaarheid worden bedrijfsgegevens van Rho Adviseurs B.V., namen, e-mailadres(sen) en telefoonnummer(s) van adviseur(s), zijnde auteur(s) van het rapport of de projectleider van het onderhavige project, niet geanonimiseerd.

INHOUD

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Gecombineerde project- en plan-mer-beoordeling	5
1.3 Leeswijzer	9
2. Plaats en kenmerken van het project	10
2.1 Plaats van het project	10
2.2 Kenmerken van het project	14
2.2.1 Huidige situatie	14
2.2.2 Beoogde ontwikkeling	14
2.3 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen	16
3. Kenmerken van de milieueffecten	18
3.1 Verkeer en parkeren	18
3.2 Geluid	19
3.3 Luchtkwaliteit	22
3.4 Bodem en water	23
3.5 Natuur	25
3.6 Cultuurhistorie en archeologie	26
3.7 Windhinder en bezonning	27
3.8 Trillingen	27
3.9 Geur	27
3.10 Omgevingsveiligheid	28
3.11 Sloop- en bouwwerkzaamheden	29
4. Conclusie	31

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Met de ondertekening van de woondeal Foodvalley heeft gemeente Veenendaal de taak op zich genomen om in de komende 15 jaar 10.000 nieuwe woningen te realiseren. Veenendaal heeft haar gemeentegrenzen bereikt en uitbreiding is nauwelijks mogelijk. De ruimtevraag naar woningen, werken, recreëren en mobiliteit neemt echter toe. De beschikbare ruimte binnen de gemeentegrenzen moet daarom zo efficiënt mogelijk worden benut. Het Ambacht is één van de laatste gebieden binnen de bestaande stad om substantieel bij te dragen aan deze woningbouwopgave. Daarvoor wordt het bestaande bedrijventerrein 'het Ambacht' getransformeerd naar een woongebied met maximaal 2.500 nieuwe (zorg)woningen en (beperkte) maatschappelijke en economische functies, infrastructuur en groenvoorzieningen.

Voor de transformatie van Het Ambacht zijn er sinds 2015 al plannen. Ten behoeve van deze transformatie heeft de gemeenteraad van Veenendaal in 2021 het Ontwikkelperspectief voor de transformatie van dit gebied vastgesteld. Op basis van het Ontwikkelperspectief is bij het Rijk een Woningbouw Impuls (WBI)-subsidie aangevraagd, waarna deze in 2022 is toegekend.

De boogde transformatie past echter niet binnen het geldende omgevingsplan van de gemeente Veenendaal. Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt het omgevingsplan gewijzigd. De beoogde ontwikkeling valt onder categorie J11 'Stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en parkeerterreinen' van bijlage V van het Omgevingsbesluit. Daarom moet er voor het wijzigingsbesluit een project-mer-beoordelingsbesluit worden genomen. Daarnaast wordt het omgevingsplan vastgesteld op basis van een passende beoordeling. Nu sprake is van een lokaal plan dat voorziet in een klein gebied is het omgevingsplan tevens plan-mer-beoordelingsplichtig. Voorts vormt het plan het kader voor omgevingsvergunningen als bedoeld in artikel 11.8 lid 3 Omgevingsbesluit (hierna: 'Ob'). Hoewel het omgevingsplan reeds project-mer-beoordelingsplichtig is, wordt zekerheidshalve bij het ontbreken van rechtspraak over de toepassing van artikel 11.8 lid 3 Ob voor het plan ook vanwege kaderstelling een plan-mer-beoordeling doorlopen. Dit betekent dat het omgevingsplan zowel project-mer-beoordelingsplichtig als plan-mer-beoordelingsplichtig is. Zie meer uitgebreid paragraaf 1.2.1 en 1.2.2.

Nu qua inhoud een plan-mer-beoordeling, niets anders is dan de uit te voeren project-mer-beoordeling kunnen beide procedures zowel inhoudelijk als procedureel worden geïntegreerd. Beide beslissingen kunnen door (in beginsel) de raad van de gemeente Veenendaal op basis van dezelfde informatie (zoals opgenomen in deze aanmeldingsnotitie) gelijktijdig in een gecombineerd plan- en project-beoordelingsbesluit worden genomen. In de paragrafen 1.2.3 en 1.2.4 wordt hier nader op ingegaan.

Dit document bevat de aanmeldnotitie voor deze gecombineerde project- en plan-mer-beoordeling.

1.2 Gecombineerde project- en plan-mer-beoordeling

1.2.1 Omgevingsplan is project-mer-beoordelingsplichtig

In Bijlage V van het Omgevingsbesluit (Ob) is aangegeven welke projecten project-mer-plichtig of project-mer-beoordelingsplichtig zijn. Projecten die zijn genoemd in kolom 1 van deze bijlage zijn project-mer-beoordelingsplichtig in gevallen als genoemd in kolom 3 bij besluiten genoemd in kolom 4. Voor deze activiteiten moet worden onderzocht of deze aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben.

Voor de beoogde transformatie van het bedrijventerrein Het Ambacht in een woningbouwontwikkeling is het projectnummer J11 uit bijlage V Ob relevant: "Stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en de aanleg van parkeerterreinen." Onderstaand is een uitsnede uit bijlage V van het Omgevingsbesluit opgenomen.

Nummer	1. Project	2. Gevallen waarin de mer-plicht geldt	3. Gevallen waarin de mer-beoordelingsplicht geldt	4. Besluiten
J11	Stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra en de aanleg van parkeerterreinen	Niet van toepassing	Aanleg, wijziging of uitbreiding	Het omgevingsplan

Een stedelijk ontwikkelingsproject is een ruim begrip, waar onder andere woningbouw, de bouw van kantoren, universiteiten, bioscopen, theaters, winkelcentra, woonboulevards, parkeerterreinen, ziekenhuizen en scholen onder vallen. Tot een stedelijk ontwikkelingsproject worden ook alle voorzieningen gerekend die moeten worden getroffen voor dat project, zoals de aanleg van infrastructuur (bron: Memorie van Toelichting Omgevingsbesluit). De voorgenomen woningbouw in Het Ambacht, inclusief bijbehorende groen- en infrastructurele voorzieningen, betreft een stedelijk ontwikkelingsproject. Uit bovenstaande uitsnede uit bijlage V is af te lezen dat er geen sprake is van een directe mer-plicht voor het project (zie kolom 2). Wel is er in alle gevallen (aanleg, wijziging of uitbreiding) sprake van een project-mer-beoordelingsplicht (zie kolom 3).

Deze mer-beoordelingsplicht voor het project is gekoppeld aan (in eerste instantie) de wijziging van het Omgevingsplan (zie kolom 4). Nu het voornemen bestaat om met de wijziging van het Omgevingsplan in ieder geval deels bij recht het stedelijk ontwikkelingsproject toe te staan, is de voorgenomen wijziging van het omgevingsplan project-mer-beoordelingsplichtig.

Conclusie: de wijziging van het omgevingsplan is project-mer-beoordelingsplichtig.

1.2.2 Omgevingsplan is plan-mer-beoordelingsplichtig

Voor wettelijk of bestuursrechtelijk voorgeschreven plannen geldt een plan-mer-(beoordelings)plicht in het geval het plan:

1. een kader vormt voor besluiten voor project-mer-(beoordelings)plichtige projecten, en / of
2. waarvoor een passende beoordeling als bedoeld in artikel 16.53c lid 1 Omgevingswet nodig is.

De wijziging van het omgevingsplan die nodig is voor de transformatie van Het Ambacht betreft een wettelijk of bestuursrechtelijk voorgeschreven plan.

Voor deze wijziging van het omgevingsplan is ook een passende beoordeling als bedoeld in artikel 16.53c lid 1 Omgevingswet opgesteld. Dit betekent dat sprake is van een plan-mer-(beoordelings)plicht vanwege de passende beoordeling. De situatie als bedoeld onder punt 2 uit vorenstaand kader is van toepassing.

Volledigheidshalve wijzen wij voor wat betreft de status van het ‘Onderzoek stikstofdepositie het Ambacht Veenendaal van november 2025 als passende beoordeling nog op het volgende. In dit onderzoek wordt extern gesaldeerd met een deel van de bedrijfsactiviteiten van TN Europe BV. Dit betreft een mitigerende maatregel waardoor het stikstofonderzoek een passende beoordeling betreft. Daarnaast wordt intern gesaldeerd met de beëindiging van diverse feitelijke, planologisch legale bedrijven en bedrijfsactiviteiten, waar de transformatie naar woningbouw gerealiseerd gaat worden. Op 18 december 2024 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: ‘ABRS’ of ‘Afdeling’) twee uitspraken gedaan over de toepassing van intern salderen in de Natura 2000-projecttoets (het natuurvergunningenspoor). Zie ABRS 18 december 2024, ECLI:NL:RVS:2024:4923 (Rendac) en ECLI:NL:RVS:2024:4909 (Amercentrale). De Afdeling oordeelt dat intern salderen bij het verlenen van natuurvergunningen een mitigerende maatregel betreft, die niet meer mag worden betrokken in de zogenoemde voortoets, in het oordeel of een omgevingsvergunning voor een Natura 2000-activiteit (natuurvergunning) nodig is. Intern salderen moet nu plaatsvinden in de passende beoordeling. Die beoordeling moet zekerheid geven of het project de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zal aantasten. In de uitspraken van 18 december wordt niet ingegaan op de gevolgen voor de Natura 2000-plantoets, die doorlopen wordt voor de vaststelling van een wijziging van het omgevingsplan. Het is nog onduidelijk of de Afdeling vindt dat ook in het planspoor geldt dat interne salderingsmaatregelen (rekening houden met het bestaande planologische legale gebruik) mitigerende maatregelen zijn die niet in de voortoets, maar in de passende beoordeling moeten worden toegepast. Zekerheidshalve wordt in deze rapportage ervan uitgegaan dat intern salderen

ook in de Natura 2000-plantoets als een mitigerende maatregel moet worden beschouwd. Het rapport van Langelaar milieuvadvis 'Onderzoek stikstofdepositie het Ambacht Veenendaal' van november betreft dan ook een passende beoordeling, nu daarin zowel extern als intern is gesaldeerd.

Daarnaast merken wij het omgevingsplan zekerheidshalve aan als een kaderstellend plan voor de omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit gelet op artikel 11.8 lid 3 Ob. Dat wordt hierna toegelicht.

In dit geval is het omgevingsplan opgenomen in kolom 4 onder J.11 van Bijlage V Ob, waardoor sprake is van een project-mer-beoordelingsplichtig omgevingsplan, nu het plan deels bij recht het stedelijk ontwikkelingsproject mogelijk maakt. Wanneer tevens voor het stedelijk ontwikkelingsproject een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit nodig is, wordt evenwel die omgevingsvergunning (ook) het project-mer-beoordelingsplichtige besluit in plaats van het omgevingsplan (zo volgt expliciet uit artikel 11.8 lid 3 van het Ob). Het omgevingsplan is in dat geval kaderstellend en daarmee zou het omgevingsplan in zoverre ook plan-mer-(beoordelings)plichtig worden. Uit rechtspraak van de Afdeling gewezen onder het oude recht volgt voor dergelijke 'gemengde plannen' expliciet, dat wanneer een gemengd plan project-mer-beoordelingsplichtig is, er vanwege kaderstelling voor die activiteit niet ook nog een plan-mer-(beoordelings)plicht aan de orde is. Er moet een project-mer-beoordeling worden gemaakt voor het gehele stedelijke ontwikkelingsproject. Zie voor het eerst ABRS 28 mei 2008, ECLI:NL:RVS:2008:BD2641 (Bangert en Oosterpolder), r.o. 2.4.2.1 en 2.4.2.3, maar ook daar op volgende rechtspraak. Of deze rechtspraak gelet op artikel 11.8 lid 3 Ob nog steeds van toepassing is, moet worden afgewacht (rechtspraak daarover is nog niet beschikbaar). Reden om zekerheidshalve gelet op kaderstelling ervan uit te gaan dat het omgevingsplan plan-mer-(beoordelings)plichtig is. De situatie als bedoeld onder 1 aan het begin van deze paragraaf is van toepassing.

Hiervoor is geconcludeerd dat zowel vanwege de passende beoordeling als vanwege kaderstelling zekerheidshalve ervan wordt gegaan dat het omgevingsplan plan-mer-(beoordelings)plichtig is. In dit geval kan volstaan worden met een plan-mer-beoordeling, waarin beoordeeld wordt of een plan-mer nodig is, en geldt er geen directe plan-mer-plicht. Dat komt omdat in dit geval sprake is van een plan dat het gebruik bepaalt van kleine gebieden op lokaal niveau als bedoeld in artikel 16.36 lid 3 Ow jo. Artikel 11.1 lid 3 Ob. Het betreft namelijk een gemeentelijk plan, dat betrekking heeft op een 'klein gebied'. Om te kunnen spreken van een 'klein gebied' moet het namelijk gaan om een gebied dat qua omvang in verhouding tot het totale grondgebied van de gemeente klein is. De uitspraak van de Afdeling van 21 december 2022, ECLI:NL:RVS:2022:3910, maakt duidelijk dat volgens de Afdeling in ieder geval sprake is van een 'klein gebied', indien het plan betrekking heeft op een grondgebied van 1% van het grondgebied van de betrokken gemeente. Zie ook ABRS 19 maart 2025, ECLI:NL:RVS:2025:1183 (Hattem). Het onderhavige omgevingsplan dat voorziet in de transformatie van het Ambacht naar een woongebied heeft betrekking op een gebied dat een omvang kent van minder dan 1% van het gemeentelijke grondgebied. Reden waarom kan worden volstaan met een plan-mer-beoordeling, waarin eerst beoordeeld wordt of sprake is van aanzienlijke milieueffecten.

Conclusie: de wijziging van het omgevingsplan is tevens plan-mer-beoordelingsplichtig.

1.2.3 Procedure project- en plan-mer-beoordeling

Voor een project waarbij een project-mer-beoordeling aan de orde is, zal door de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie opgesteld moeten worden. Na het indienen van de aanmeldingsnotitie dient het bevoegd gezag (de raad van de gemeente Veenendaal die het mer-beoordelingsplichtige omgevingsplan vast stelt) een separaat mer-beoordelingsbesluit te nemen. In dit geval is deze bevoegdheid evenwel gemandateerd aan het college van burgemeester en wethouders van gemeente Veenendaal (hierna: BenW). BenW kan dan ook namens de raad het separate mer-beoordelingsbesluit nemen. Voor de plan-mer-beoordeling geldt dat daarvan de bevindingen in de toelichting bij het omgevingsplan moeten worden opgenomen. Daarnaast gelden er enkele aanvullende procedurele verplichtingen genoemd in artikel 16.36 lid 5 Omgevingswet. Enkele instanties - daaronder begrepen de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de Minister voor Natuur en Stikstof, en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (in plaats van de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap) - moeten worden geraadpleegd. Gelet op de inhoudelijke en procedurele samenhang tussen de plan- en project-mer-beoordeling (zie hierna), wordt het bevoegd gezag verzocht om op basis van de onderhavige aanmeldnotitie

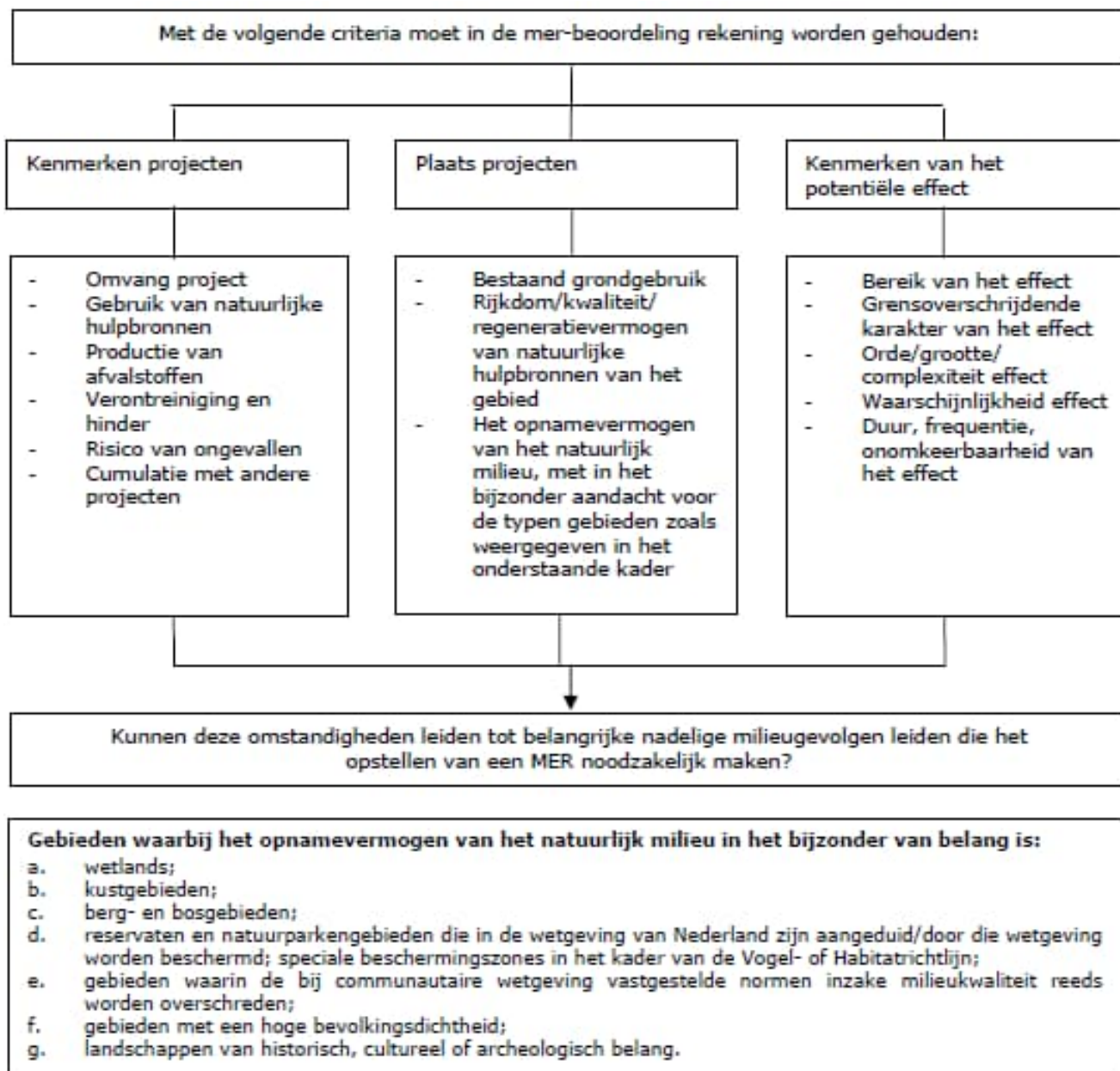


een separaat gecombineerd project- en plan-mer-beoordelingsbesluit te nemen, waarvan de resultaten tevens worden opgenomen in de toelichting behorende bij het ontwerp van de wijziging van het omgevingsplan.

1.2.4 Inhoud en doel van de project- en plan-mer-beoordeling

In de plan-mer-beoordeling moet voor het oordeel of het omgevingsplan aanzienlijke milieueffecten heeft, rekening gehouden worden met de criteria van bijlage II bij de smb-richtlijn. Dit volgt uit artikel 16.36 lid 5 Ow. In de project-mer-beoordeling moet getoetst worden aan de relevante criteria uit bijlage III van de mer-richtlijn (zie artikel 16.43 lid 3 Omgevingswet). Uit vaste rechtspraak volgt echter dat de criteria uit bijlage II bij de smb-richtlijn bij een lokaal plan dat het gebruik bepaalt van kleine gebieden vergelijkbaar zijn met de criteria uit bijlage III bij de mer-richtlijn (richtlijn 2011/92/EU van het Europees Parlement en de Raad van 13 december 2011 betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (PbEU 2012, L 26), hierna: '*mer-richtlijn*'). Zie expliciet ABRS 19 mei 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1054 (Texel), r.o. 15.11 en ABRS 29 december 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BO9187. Qua inhoud is een plan-mer-beoordeling dan ook niets anders dan de uit te voeren project-mer-beoordeling. Dit betekent dat wanneer uit een toetsing aan en na een integrale afweging van de criteria uit bijlage III van de mer-richtlijn volgt dat er geen aanzienlijke milieueffecten optreden, er geen project-mer, maar ook geen plan-mer hoeft te worden doorlopen.

Inhoudelijk wordt voor de vraag of aanzienlijke milieueffecten optreden, in het vervolg van deze mer-beoordeling dan ook getoetst aan en vindt er een integrale afweging plaats aan de hand van de relevante criteria uit bijlage III bij de mer-richtlijn. Die benoemt drie hoofdthema's met bijbehorende subcriteria: kenmerken van het project, plaats van het project, kenmerken van de potentiële effecten. Zie ook Figuur 1.1.



Figuur 1.1 Criteria m.e.r.-beoordeling

1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie is aan de hand van de beoordelingscriteria uit bijlage III bij de mer-richtlijn als volgt opgebouwd:

- hoofdstuk 2 beschrijft de plaats en kenmerken het project;
- hoofdstuk 3 geeft voor alle relevante omgevingsaspecten inzicht in de te verwachten effecten;
- hoofdstuk 4 bevat de conclusie van de gecombineerde project- en plan-m.e.r.-beoordeling.

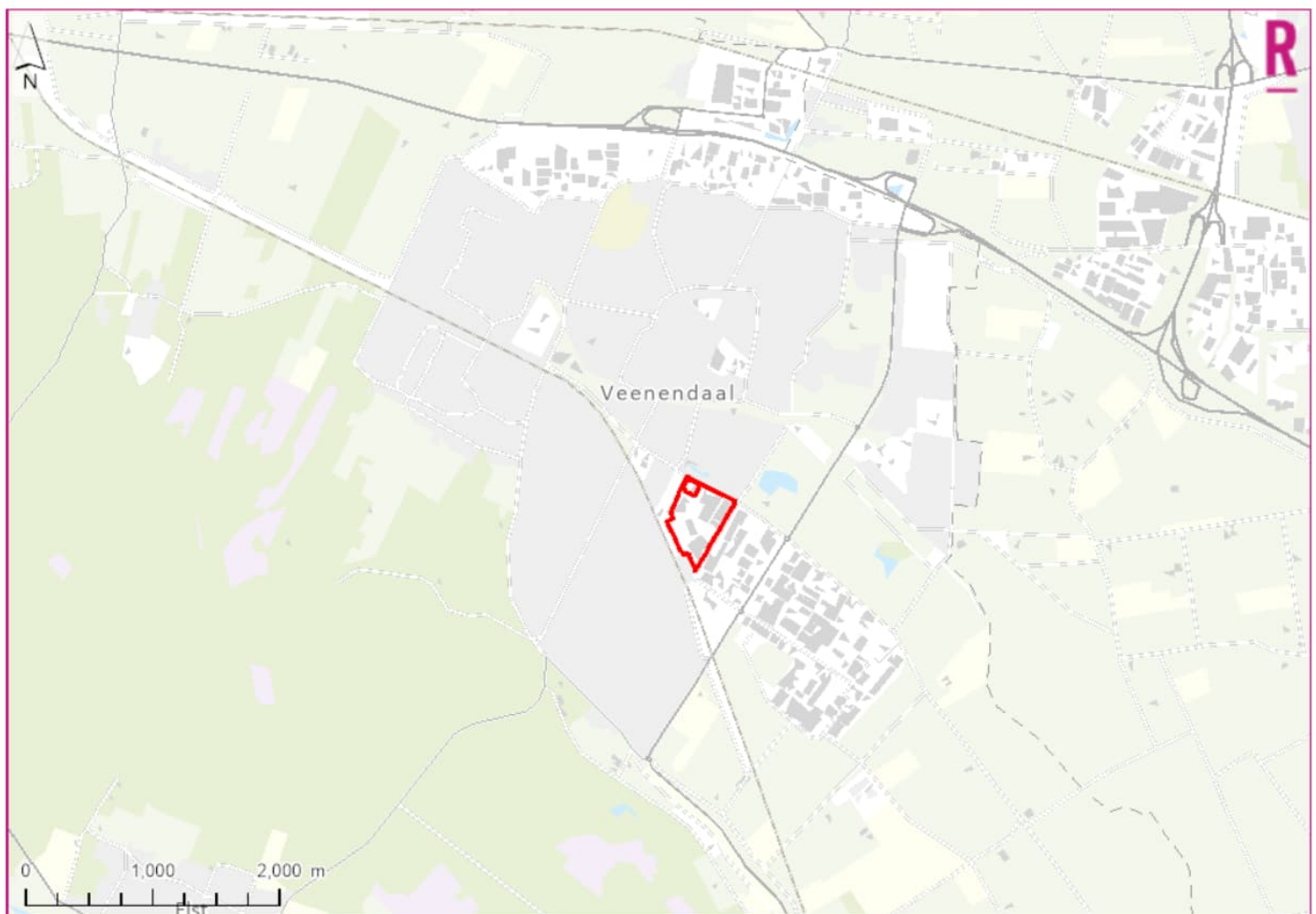
Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van informatie uit het opgestelde wijziging omgevingsplan voor de beoogde ontwikkeling, inclusief de onderzoeken welke te vinden zijn in de bijlagen bij het omgevingsplan. Die maken dan ook integraal onderdeel uit van deze aanmeldnotitie.

2. Plaats en kenmerken van het project

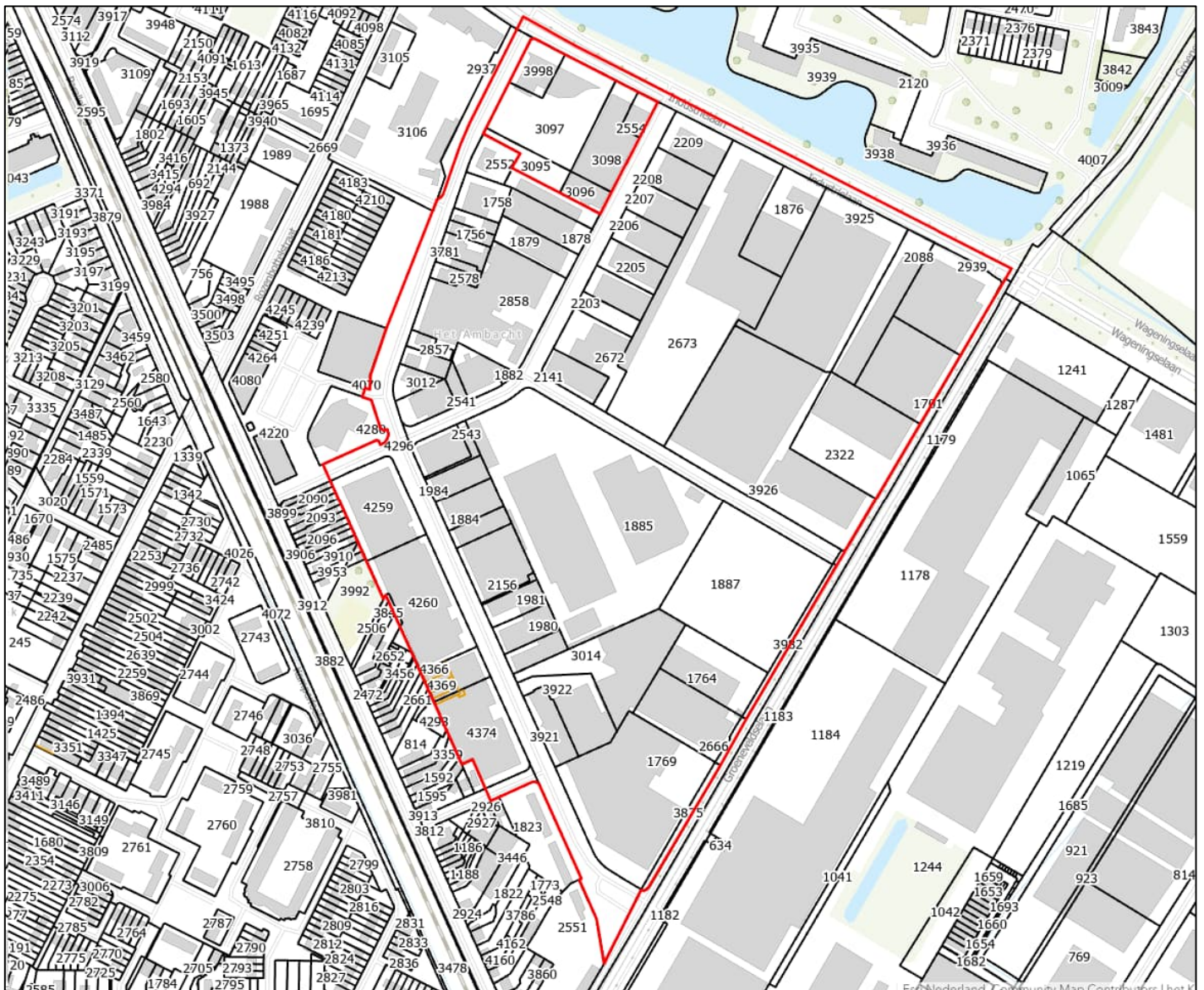
2.1 Plaats van het project

Het projectgebied ligt in bestaand stedelijk gebied van de gemeente Veenendaal. De locatie ligt op circa 700 meter ten zuiden van het centrum van Veenendaal. Globaal wordt het projectgebied aan de noordzijde begrensd door de Industrielaan en aan de oostzijde door de Groeneveldselaan. Ten zuiden en ten westen wordt een groot deel van de begrenzing gevormd door een deel van de Nijverheidslaan. Een uitzondering hierop wordt gevormd door bedrijfsbebouwing aan de overzijde van Nijverheidslaan.

In figuur 2.1 is de ligging van het projectgebied binnen Veenendaal weergegeven. In figuur 2.2 is de begrenzing van het projectgebied met de betreffende kadastrale percelen weergegeven.



Figuur 2.1 Ligging projectgebied in Veenendaal



Figuur 2.2 Kadastrale percelen en begrenzing projectgebied (rood) (Bron: Kadaster)

Bijzondere gebieden en het opnamevermogen van het natuurlijk milieu

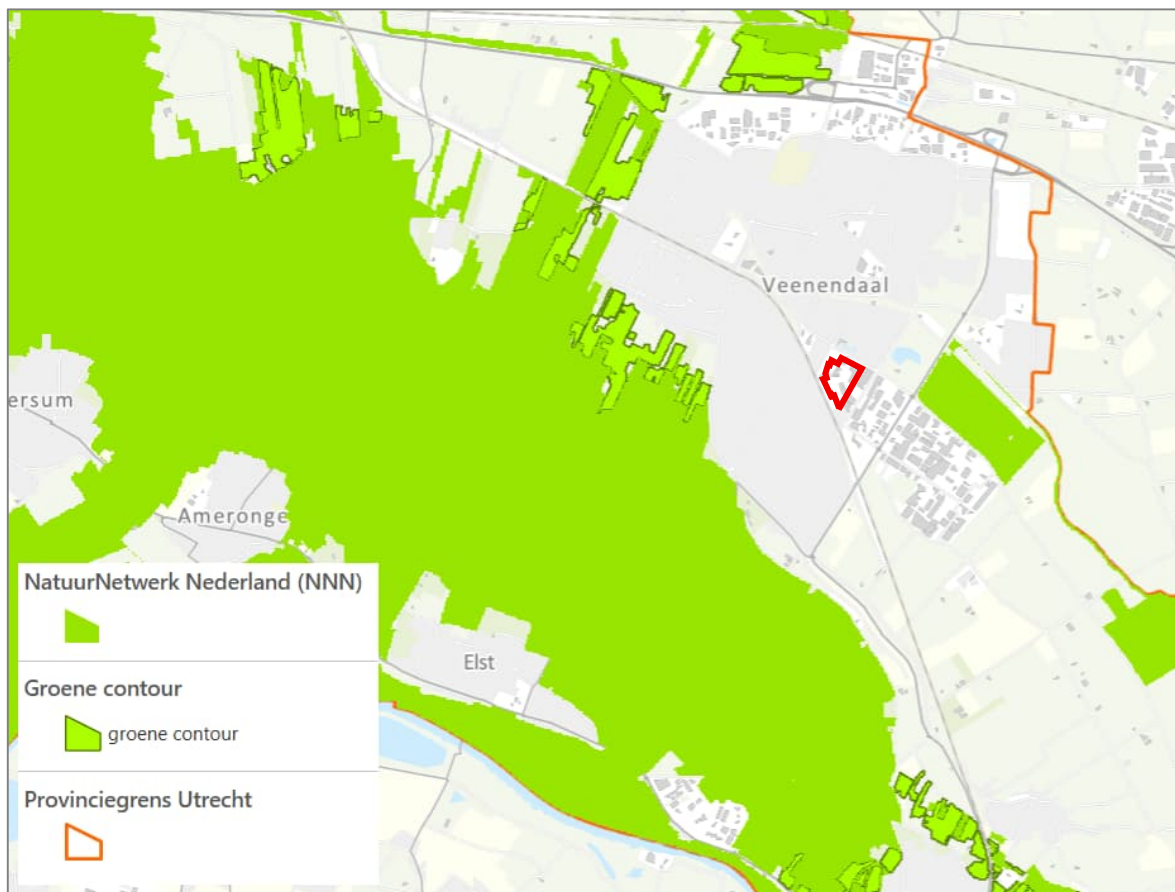
Het projectgebied is niet gelegen in een kwetsbaar gebied en/of een gebied met beschermde status zoals grondwaterbeschermingsgebieden (zie figuur 2.3). Ook bevindt het projectgebied zich niet in een stiltegebied (zie figuur 2.4). Het projectgebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland. De dichtstbijzijnde natuur die onderdeel uitmaakt van het Natura 2000-netwerk is het gebied "Binnenveld" dat op circa 530 meter ten oosten van het projectgebied is gelegen. Dit is tevens het dichtstbijzijnde stukje natuur dat onderdeel uitmaakt van het Natuurnetwerk Nederland, zie figuur 2.5 en 2.6. Verder is het projectgebied niet gelegen binnen of in de nabijheid van een belangrijk weidevogelgebied.



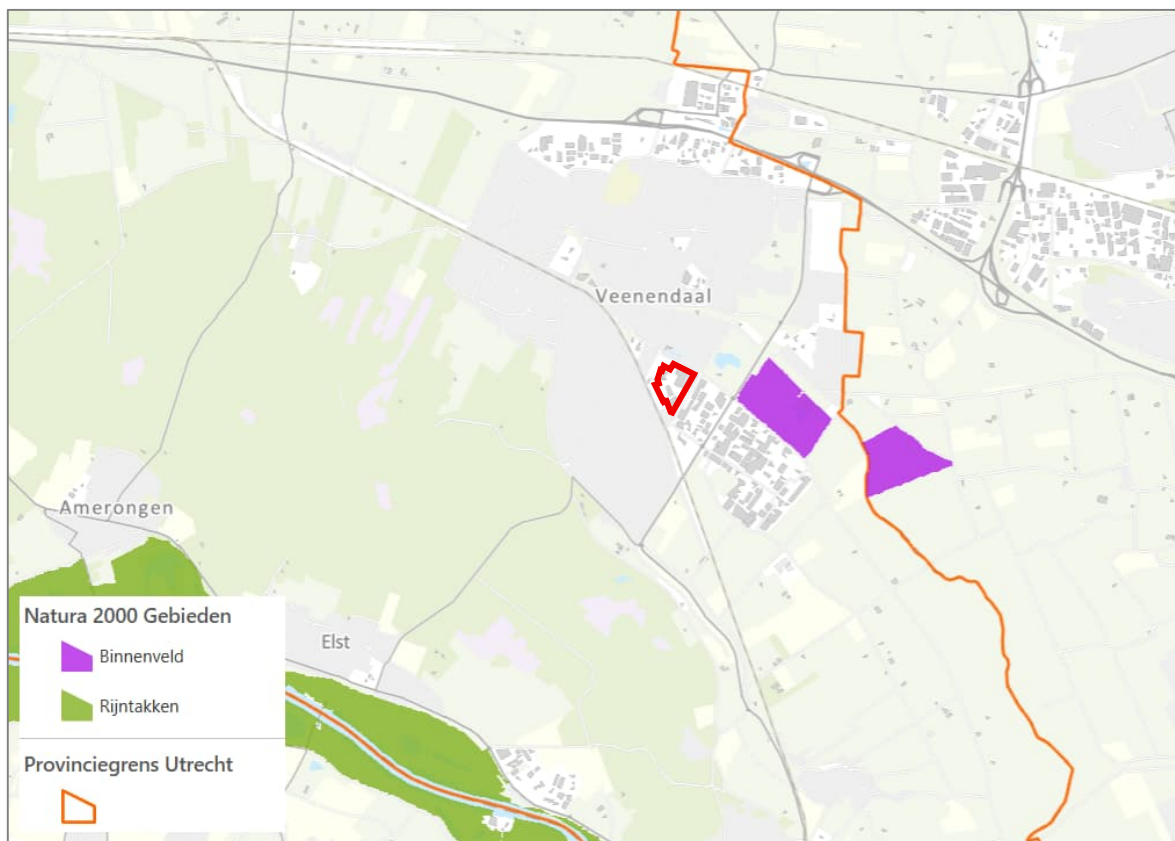
Figuur 2.3 Grondwaterbeschermings- en waterwingebieden nabij het projectgebied (rood) (Bron: Provincie Utrecht)



Figuur 2.4 Stiltegebieden nabij het projectgebied (rood) (Bron: Provincie Utrecht)



Figuur 2.5 Natuurnetwerk Nederland nabij het projectgebied (rood) (Bron: Provincie Utrecht)



Figuur 2.6 Natura 2000 nabij het projectgebied(rood) (Bron: Provincie Utrecht)

2.2 Kenmerken van het project

2.2.1 Huidige situatie

Het projectgebied bestaat uit het huidige bedrijventerrein 'Het Ambacht'. Het gebied is voornamelijk verhard ten behoeve van de bedrijfsvoering van de verschillende bedrijven in het gebied. Ook zijn de wegen ingericht op vrachtverkeer. In de huidige situatie is voor een deel van het gebied sprake van leegstaande bedrijfsbebouwing en nog delen die in gebruik zijn. De bebouwing is grotendeels kubusvormig en heeft één tot drie bouwlagen. Aan de noordelijke zijde van de Nijverheidslaan zijn enkele bedrijfswoningen aanwezig. In figuur 2.6 is een luchtfoto van de huidige situatie van het projectgebied opgenomen.



Figuur 2.6 Luchtfoto huidige situatie projectgebied

2.2.2 Beoogde ontwikkeling

De beoogde ontwikkeling voorziet in een transformatie van het huidige bedrijventerrein naar een gemengd woongebied. Met deze transformatie worden deels bedrijven uitgekocht of verplaatst en zullen bedrijfslocaties gesloopt en/of gesaneerd worden.

De transformatie van Het Ambacht is door de hoge grondkosten en grote woningvraag alleen financieel haalbaar met een zeer stedelijk woon-, werk- en parkeerprogramma. Voor de stedelijke woonwijk is een ambitieuze opzet opgesteld, waarin naast het dichte woonprogramma ook voldoende ruimte is voor leefbaarheid, biodiversiteit, klimaatadaptatie, recreatie en energietransitie. Wonen in Het Ambacht zal mensen aanspreken die bewust kiezen voor duurzaamheid en innovatieve (mobiliteits)concepten. De centrale ligging, de nabijheid van voorzieningen en goede bereikbaarheid van het treinstation dragen hieraan bij.

Het Ambacht wordt opgebouwd uit diverse bouwvelden die min of meer zelfstandig functioneren. De bouwvelden zijn buurten met een mix van woningtypen, waaronder grondgebonden woningen, appartementen, hogere bebouwing met daktuinen en waar mogelijk een bijzonder woningtype.

Daarnaast biedt Het Ambacht veel ruimte voor voorzieningen en recreatie. Het is een complete wijk met aanbod aan cultuur, vrijetijdsbesteding, sport, detailhandel, spelen, horeca, welzijn, onderwijs, zorg en kinderopvang. Door de combinatie van wonen, werken en voorzieningen ontstaat een levendige wijk economie.

De openbare ruimte binnen Het Ambacht biedt veel groen: bij de woning, in buurtgroen en een centraal park. In figuur 2.7 is een voorbeelduitwerking van Het Ambacht opgenomen.



Figuur 2.7 Voorbeelduitwerking Het Ambacht

Woningbouwprogramma

Met een volledige transformatie van Het Ambacht zullen maximaal 2.500 woningen worden gerealiseerd. De onderverdeling van de segmenten uit het woningbouwprogramma is inzichtelijk gemaakt in tabel 2.1.

Tabel 2.1 Woningbouwprogramma

Programma	Percentage
Sociaal programma huur en koop	30%
Betaalbaar programma koop en huur	30%
Vrij programma	40%
Totaal	100%

Het huidige indicatieve programma gaat uit van 2.367 woningen in onderstaande segmenten:

Wonen	
Woning grondgebonden -duur	355
Appartement betaalbaar koop	650
Appartement duur koop	512
Appartement sociale huur	498
Woning < 60 m ²	152
zorgwoningen	200
Totaal aantal woningen	2.367

Voorzieningenprogramma

Voorzieningen in de nabijheid van de beoogde woningen in Het Ambacht zijn van groot belang voor de sociale cohesie in de nieuwe woonwijk. De voorzieningen worden grotendeels gerealiseerd in plinten van woongebouwen bij het park. Er is zowel ruimte voor commercieel programma (o.a. supermarkt, horeca, dienstverlening) als voor maatschappelijk programma (o.a. gezondheidszorg, onderwijs). Daarnaast is er ruimte voor kleinschalige ambachtelijke bedrijvigheid en dienstverlening. Het huidige indicatieve voorzieningenprogramma gaat uit van 11.100 m² bvo met de onderstaande maxima per functie:

Tabel 2.2 Voorzieningenprogramma

Voorzieningen	m² bvo
Integraal kindcentrum (School)	1.800
Buurthuis	1.200
Buurtsuper/winkels	2.000
Kleinschalige dienstverlening	750
Horeca	750
Sport & bewegen*	1.200
Creatieve bedrijven / bedrijfsverzamelgebouw	2.500
Gezondheidscentrum	900
Totaal m² bvo voorzieningen	11.100

2.3 Gebruik van natuurlijke hulpbronnen en productie van afvalstoffen

Er worden geen natuurlijke hulpbronnen van het gebied gebruikt om de ontwikkeling te realiseren. Het gebied heeft ook geen natuurlijke hulpbronnen die eventueel gebruikt kunnen worden.

Bij de bouw van de beoogde ontwikkeling wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van duurzame en waar mogelijk circulaire materialen. Hiermee wordt de productie van afval zoveel mogelijk voorkomen.



Overige kenmerken

De aspecten verontreiniging en hinder, risico van zware ongevallen en/of rampen en risico's voor de menselijke gezondheid komen aan bod in hoofdstuk 3 van deze notitie.

2.4 Cumulatie

In een mer-beoordeling dient rekening te worden gehouden met mogelijke cumulatie van milieugevolgen. Van cumulatie kan bijvoorbeeld sprake zijn wanneer verschillende ontwikkelingen via dezelfde wegen worden ontsloten waardoor het extra verkeer kan leiden tot cumulatie van geluid.

In de omgeving van het projectgebied zijn momenteel geen concrete toekomstige ontwikkelingen bekend. Er is dan ook geen sprake van cumulatie van milieueffecten vanwege omliggende projecten.

3. Kenmerken van de milieueffecten

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige feitelijke, legale situatie (dus passend binnen het planologisch kader) en autonome ontwikkelingen in en rondom het projectgebied. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die zich ook voordoen als het planvoornemen niet wordt uitgevoerd, bijvoorbeeld gevolgen van vastgesteld beleid, projecten waarover al definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden, andere redelijk zekere ontwikkelingen en bijvoorbeeld de autonome groei van het verkeer. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op diverse onderzoeksrapporten en de informatie uit de motivering van de omgevingsplanwijziging die voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld.

3.1 Verkeer en parkeren

Effectbeoordeling

Voor de beoordeling van de verkeerseffecten van de beoogde ontwikkeling is in oktober 2025 een verkeersonderzoek uitgevoerd door RHDHV (zie bijlage bij het omgevingsplan). Binnen dit onderzoek is met behulp van het Foodvalley verkeersmodel de impact van de beoogde ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van het omliggende wegennet geanalyseerd. Hierbij is rekening gehouden met de wijzigingen aan de verkeersstructuur die worden voorzien als onderdeel van de beoogde ontwikkeling voor het realiseren van een autoluwe gebied. De aanpassingen aan de verkeersstructuur zorgen ervoor dat het gemotoriseerde verkeer dat een bestemming heeft aan de overzijde van het projectgebied moet omrijden, waarbij de omrijdtijd tot maximaal 3 minuten oploopt. Daarentegen zorgt de autoluwe inrichting voor een verbetering van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers in verband met de ontvlechting van het langzaam en gemotoriseerde verkeer.

Met behulp van kruispuntberekeningen is het effect van de beoogde ontwikkeling op de verkeersafwikkeling van het omliggende wegennet beoordeeld. Uit de resultaten van de kruispuntberekeningen blijkt dat voor het borgen van de verkeersafwikkeling in de beoogde situatie een reconstructie vereist is van twee kruispunten buiten het projectgebied, zijnde het kruispunt Industrielaan-Groeneveldselaan-Wageningselaan en het kruispunt Rondweg-Oost-Wageningselaan. Rekening houdende met de fasering van de beoogde ontwikkeling zijn de reconstructies pas vereist bij de realisatie van meer dan 1.500 woningen. Binnen de planregels voor de beoogde ontwikkeling is daarom opgenomen dat de ontwikkeling is gelimiteerd tot 1.500 woningen totdat de vereiste reconstructies zijn toegepast. Hierdoor worden geen belangrijke negatieve effecten verwacht.

Parkeren

Het plan is gericht op de realisatie van een autoluwe wijk. Dit komt tot uiting in de realisatie van een vijftal openbare parkeerhubs aan de randen van het plangebied en enkele privé parkeerdekken voor een beperkt deel van de woningen. De gemeente gaat de regie voeren over de openbare parkeerhubs. Deze hubs zijn niet alleen bedoeld voor het parkeren van auto's, maar faciliteren ook deelmobiliteit, en andere facilitaire voorzieningen zoals afleverpunten voor pakketjes. Voor de gehele ontwikkeling is een parkeerbalans opgesteld conform de gemeentelijke parkeernormen en parkeerbeleid. De gemeente bewaakt tijdens de ontwikkeling de parkeerbalans zodat ten alle tijden voldaan wordt aan het gemeentelijk parkeerbeleid.

Het Ambacht is hemelsbreed op ongeveer een kilometer afstand van het sprinterstation Veenendaal-Centrum gelegen en er zijn tevens ook bushaltes in de omgeving van het plangebied aanwezig, waarmee voor het gehele gebied rekening kan worden gehouden met een reductie in verband met het openbaar vervoer. Naast de OV-reductie zijn er voor de overige functies ook andere mogelijkheden voor het reduceren van de parkeerbehoefte. Per functie dient door de initiatiefnemer bij vergunningaanvraag tegen nader te bepalen voorwaarden aangetoond te worden welke maatregelen genomen worden voor het reduceren van de parkeerbehoefte.



Als onderdeel van de beoogde ontwikkeling wordt rekening gehouden met de realisatie van voldoende fietsparkeerplaatsen binnen het projectgebied conform de gemeentelijke fietsparkeernormen. Alle fietsparkeervoorzieningen worden aangelegd op het maaiveld, waarbij de fietsparkeerplaatsen voor de grondgebonden woningen worden gerealiseerd in de vorm van berguimtes en voor de gestapelde woningen in de vorm van een inpandige individuele of collectieve fietsenstalling.

Conclusie

Het verkeer kan op een goede en veilige manier worden afgewikkeld. Er is voldoende ruimte om te voorzien in de parkeerbehoefte. Er is vanuit het aspect verkeer en parkeren geen sprake van belangrijke negatieve effecten.

3.2 Geluid

Effectbeoordeling

Geluid door (spoor)wegen en industrieterreinen

De beoogde ontwikkeling betreft een transformatieopgave van een bedrijventerrein naar een woongebied. In de directe omgeving van het projectgebied zijn verschillende geluidbronnen aanwezig, waaronder (gemeente)wegen en het spoor. Met de wijziging van het omgevingsplan wordt ruimte geboden voor nieuwe geluidgevoelige gebouwen binnen het aandachtsgebied van verschillende wegen en het spoor. Daarnaast zal ook de infrastructuur in het gebied en het omliggende wegennetwerk aangepast worden. Om inzicht te krijgen in de akoestische situatie ter plaatse is akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage bij het omgevingsplan).

Uit het onderzoek blijkt dat het geluid als gevolg van de gemeentewegen bij enkele nieuwe geluidgevoelige gebouwen hoger is dan de standaardwaarde van 53 dB. In figuur 3.1. is met groene stippen aangegeven waar voldaan wordt aan de standaardwaarde en met rode stippen waar deze wordt overschreden. De maximale waarde voor het geluid bedraagt 63 dB op de noordgevels van de gebouwen langs de Industrieweg. De grenswaarde van 70 dB wordt nergens overschreden.



Figuur 3.1 Geluid vanwege gemeentewegen op geluidgevoelige gebouwen (Bron: Akoestisch onderzoek Het Ambacht, RHDHV)

Vanwege het geluid van de spoorlijn Utrecht-Rhenen treedt er op twee blokken in het zuidwesten van het gebied, langs de Nijverheidslaan, een beperkte overschrijding van de standaardwaarde van 55 dB op, met een maximum van 56 dB. In figuur 3.2. is met groene stippen aangegeven waar voldaan wordt aan de standaardwaarde en met rode stippen waar deze wordt overschreden. De grenswaarde van 65 dB wordt nergens overschreden.



Figuur 3.2 Geluid vanwege de spoorlijn op geluidgevoelige gebouwen (Bron: Akoestisch onderzoek Het Ambacht, RHDHV)

Uit het onderzoek blijkt dat voor zowel het geluid als gevolg van gemeentewegen als de spoorweg het treffen van geluidbeperkende maatregelen niet doelmatig is.

De geluidgevoelige gebouwen waar sprake is van een overschrijding van de standaardwaarde hebben een geluidluwe gevel en geluidluwe buitenruimte, conform het gemeentelijk beleid. Dit wordt tevens geborgd in de planregels. Daarmee kan gesteld worden dat sprake is van een aanvaardbare akoestische situatie en kunnen belangrijke negatieve effecten worden uitgesloten.

Geluideffect beoogde ontwikkeling op de omgeving

Verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling kan effect hebben op de omgeving doordat de geluidbelasting op bestaande woningen langs de ontsluitingsroutes toeneemt. Hiervoor geldt dat het geluid van die wegen op bestaande

geluidgevoelige gebouwen niet met meer dan 1,5 dB mag toenemen. In het akoestisch onderzoek zijn tevens de indirecte akoestische effecten als gevolg van het plan bepaald op basis van emissieverschilberekeningen.

Voor het onderzoek zijn de wegvakken beschouwd in de directe nabijheid van het plan met een intensiteit van 2500 motorvoertuigen per etmaal of meer. Op de overige, verder weg gelegen wegvakken zal het effect van het extra verkeer vanwege de aanleg van het plan op de totale intensiteit lager zijn. Uit de vergelijking blijkt dat er alleen op het noordelijke deel van de Groeneveldselaan sprake is van een toename van de geluidemissie met meer dan 1,5 dB. Ten westen van deze weg is het projectgebied gelegen en ten oosten van deze weg liggen geen geluidgevoelige gebouwen. Er is dan ook geen sprake van belangrijke negatieve effecten op de omgeving als gevolg van het plan.

Geluid door activiteiten

De beoogde ontwikkeling betreft een transformatieopgave van een bedrijventerrein naar een woongebied. Naast woningen worden ook buurtgeoriënteerde functies gerealiseerd, zoals een supermarkt, horeca, sportschool, buurthuis en een IKC. Deze activiteiten kunnen mogelijk leiden tot extra geluid. Echter gaat het om kleinschalige functies die passend zijn in een woongebied en waar gelet op de aard en omvang naar verwachting geen sprake is van geluidhinder.

Ook tijdens de transformatie moet het gebied blijven functioneren. Dit betekent dat nieuwe bewoners veilig naast bestaande bedrijven kunnen wonen en bedrijven al dan niet tijdelijk kunnen blijven functioneren.

In de planregels van het omgevingsplan is geborgd dat de bestaande bedrijfsactiviteiten kunnen worden voortgezet tot een specifiek vastgelegde einddatum. Het omgevingsplan biedt geen mogelijkheden voor de uitbreiding of wijziging van de bestaande bedrijfsactiviteiten. Verder zijn in de planregels daarnaast voorwaarden verbonden aan de realisatie van de toekomstige woningen zodat in de mogelijke tijdelijk situaties waarin bedrijfsactiviteiten nog niet zijn beëindigd, deze bedrijven niet in de bedrijfsvoering worden beperkt en ter plaatse van de woningen wordt voldaan aan de geldende geluidnormen.

Conclusie

Ten aanzien van het aspect geluid worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht.

3.3 Luchtkwaliteit

De gemeente Veenendaal is geen aandachtsgebied voor stikstofdioxide en fijnstof. Aandachtsgebieden zijn locaties met hogere concentraties stikstofdioxide en/of fijnstof. Om inzicht te krijgen in de huidige luchtkwaliteit ter plaatse is het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK) geraadpleegd. De maatgevende wegen voor het projectgebied betreffen de Nijverheidslaan en Industrielaan. Uit de CIMLK-viewer blijkt dat in 2024 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze wegen ruimschoots onder de grenswaarden lagen.

Effectbeoordeling

Voor Het Ambacht zijn in het verkeersonderzoek (zie bijlage bij het omgevingsplan) de effecten van de beoogde ontwikkeling inzichtelijk gemaakt. Als gevolg van de ontwikkeling is sprake van extra verkeer, met name op de Industrielaan/Wageningselaan/Rondweg-Oost en de Groeneveldselaan. Uit de verkeersstudie blijkt dat de verkeerstoename in de plansituatie (referentiesituatie 2040 vs plansituatie 2040) in absolute zin het grootst is op de Groeneveldselaan ter hoogte van het plangebied (2.460 mvt/etm op een gemiddelde werkdag). Uit de NIBM-tool blijkt dat deze verkeerstoename 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Hierbij is worstcase uitgegaan van 2026 als jaar van realisatie. Naarmate dit jaar verder in de toekomst ligt, wordt de bijdrage aan de luchtkwaliteit kleiner (als gevolg van een toename van elektrisch rijden en schonere technieken).

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

Jaar van planrealisatie	2026
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	2460
Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,99
PM ₁₀ in µg/m ³	0,23
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

Figuur 3.3 NIBM-tool

Binnen Het Ambacht zelf wordt de openbare ruimte autoluw ingericht. Straatparkeren verdwijnt en parkeren vindt plaats in parkeerhubs aan de randen van het gebied. Door de knip in de Nijverheidslaan wordt doorgaand autoverkeer door de wijk onmogelijk gemaakt. De woonstraten worden ingericht als 30 km/uur-gebied met prioriteit voor lopen en fietsen. Ten opzichte van de huidige bedrijventerreinsituatie, met relatief veel bedrijfs- en vrachtverkeer en parkeren op straat, neemt de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in de verblijfsstraten af en verbetert daarmee de lokale luchtkwaliteit op de plekken waar mensen verblijven.

Conclusie

Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen voor het milieu verwacht.

3.4 Bodem en water

Bodem

Voor de beoogde ontwikkeling is in 2021 een historisch bodemonderzoek uitgevoerd (zie bijlage bij het omgevingsplan) en een indicatief grond- en grondwateronderzoek. Hoewel de bodemsituatie sinds eind 2021 enigszins veranderd kan zijn, is de bodemkwaliteit op gebiedsniveau inzichtelijk gemaakt. Plaatselijk kan sprake zijn van verontreinigingen. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal in het kader van de omgevingsvergunningaanvragen een actueel bodemonderzoek moeten worden overlegd en zullen zo nodig saneringsmaatregelen moeten worden getroffen.

Wanneer de huidige bedrijven vertrekken zullen zij in het geval van bodembedreigende activiteiten zelf nog een eindsituatie bodemonderzoek moeten uitvoeren naar hun bodembedreigende activiteiten. Daarnaast worden met de beoogde transformatie geen bodemvervuilende activiteiten mogelijk gemaakt. Er worden geen belangrijke negatieve milieueffecten verwacht.

Water

Het projectgebied is ingericht in verschillende bouwvelden die gefaseerd ontwikkeld worden, met daartussen openbare buurterven. Centraal in het projectgebied wordt een park met diverse speelvoorzieningen gerealiseerd. Het projectgebied bestaat momenteel grotendeels uit verharding en bebouwing van het huidige bedrijventerrein. Binnen het projectgebied is weinig bestaand groen aanwezig.

Uit figuur 2.3, opgenomen in H2, blijkt dat het projectgebied niet is gelegen binnen een grondwaterbeschermingsgebied.

Voor de beoogde ontwikkeling is door Aveco de Bondt BV een integraal waterplan opgesteld (zie bijlage bij het omgevingsplan). Onderstaande blijkt uit het integraal waterplan.

Waterkwantiteit, veiligheid en waterkeringen

Binnen de planlocatie is in de huidige situatie geen waterlichaam aanwezig. Het projectgebied ligt buiten de beschermingszone van de ten noorden gelegen primaire watergang. Binnen en in de directe omgeving is geen waterkering aanwezig. Het projectgebied ligt dan ook niet binnen de kern- of beschermingszone van een waterkering en heeft daarmee geen negatieve invloed op de waterveiligheid en waterkeringen.

Waterberging

De gemeente Veenendaal is een van de partners van het convenant Duurzaam bouwen en klimaatadaptief bouwen Utrecht. De kaders die hierin zijn opgenomen zijn dan ook relevant voor de beoogde ontwikkeling. Vanuit het omgevingsbeleid van de gemeente Veenendaal geldt een verplicht puntensysteem, waarbij eisen gesteld worden aan de waterhuishouding. Op basis hiervan en de regels van het waterschap Vallei en Veluwe zijn de volgende eisen als uitgangspunten voor Het Ambacht gehanteerd:

- In het projectgebied treedt bij extreem hevige neerslag geen schade op (70 mm in 1 uur) aan bebouwing, infrastructuur en vitale voorzieningen blijven functioneren bij een bui van 90 mm in 1 uur;
- Er dient minimaal 25 mm waterberging te worden gerealiseerd over het totaal verharde oppervlak binnen het projectgebied;
- Hoogbouw: er moet minimaal 2 m³ (20 mm) waterberging per 100 m² bebouwd oppervlak gerealiseerd worden;
- Grondgebonden woningen: er dient minimaal 2 m³ (20 mm) waterberging per woning te worden gerealiseerd.

De ontwikkeling van het projectgebied wordt gefaseerd uitgevoerd. In de toekomstige situatie neemt de totale hoeveelheid verhard oppervlak af. Op basis van voorgaande uitgangspunten is de waterbergingsopgave voor de beoogde ontwikkeling bepaald. Hiervoor is een inschatting gemaakt van de toekomstige inrichting. De daadwerkelijke inrichting is echter nog vrij in te vullen. Om te borgen dat voldaan wordt aan de eisen ten aanzien van waterberging wordt dit geborgd in de planregels.

De totaal benodigde waterberging als gevolg van de bouwvelden bedraagt 3.894 m³. De bergingsopgave als gevolg van de openbare ruimte bedraagt in totaal 570 m³. Door ervoor te zorgen dat ieder bouwveld/buurterf wat betreft waterberging zelfvoorzienend is, blijft het watersysteem in elk stadium van de ontwikkeling robuust.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

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

Afvalwaterketen en riolering

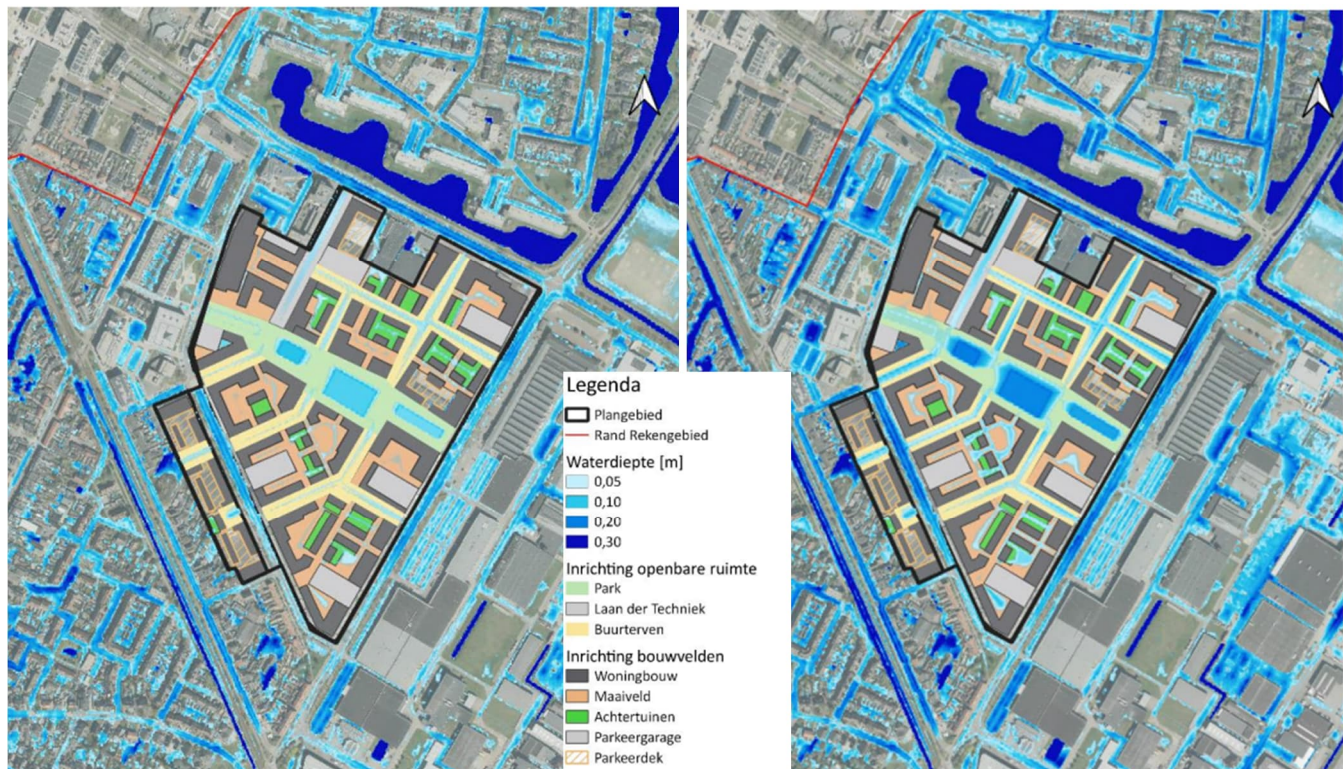
Binnen het projectgebied wordt een gescheiden stelsel aangelegd dat wordt aangesloten op het bestaande stelsel. De nieuwe inrichting van het HWA-stelsel zorgt tevens voor ontlasting van het bestaande HWA-stelsel onder de Nijverheidslaan. Onderzocht is of de riolering buiten het park aangelegd kan worden, maar dit lijkt niet haalbaar vanwege het maaiveldverloop en de capaciteit van het rioolstelsel rondom het projectgebied. Een nadere uitwerking hiervan dient plaats te vinden in de vervolgfase.

Voor de afvoer van vuilwater dient een DWA-stelsel aangelegd te worden. Onderzocht is of deze naar de randen van het projectgebied aangelegd kan worden. Dit is niet haalbaar, omdat het niet mogelijk is om hierbij voldoende verhang en

dekking op de leiding te realiseren. Ook voor het DWA-stelsel geldt dat het niet mogelijk lijkt om deze volledig buiten het park aan te leggen. Een nadere uitwerking hiervan dient plaats te vinden in de vervolgfase.

Stresstest

Een stresstest met Tygron toont aan dat het projectgebied geen wateroverlast kent bij maatgevende buien van 70 en 90 mm/uur. In de beoogde situatie komt er binnen het projectgebied substantieel minder water op straat en tegen bebouwing aan te staan dan in de huidige situatie, als gevolg van een afname in verharding. Het regenwater wordt effectief opgevangen binnen het gebied, waardoor de belasting van het omliggende watersysteem afneemt. Daarmee is het plan robuust en klimaatadaptief ingericht.



Figuur 3.4 Waterdiepte op maaiveld [m] bij 70 mm gedurende 1 uur (links) en bij 90 mm (rechts) in de toekomstige situatie (Bron: Integraal Waterplan Het Ambacht Veendaal, Aveco de Bondt BV)

Conclusie

Vanuit het aspect bodem en water worden geen belangrijke negatieve effecten voor het milieu verwacht. In de planregels van het omgevingsplan wordt geborgd dat de vereiste waterberging wordt gerealiseerd.

3.5 Natuur

Gebiedsbescherming

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het gebied 'Binnenveld' en ligt op circa 530 meter ten oosten van het projectgebied. Dit is tevens het dichtstbijzijnde stukje natuur dat deel uitmaakt van het Natuurnetwerk Nederland. Verder is het projectgebied niet gelegen binnen of in de nabijheid van een belangrijk weidevogelgebied.

Directe negatieve effecten, zoals areaalverlies, versnippering, verandering van de waterhuishouding en verstoring op NNN en Natura 2000-gebieden, zijn gelet op aard en omvang van het plan in combinatie met de afstand tot aan deze natuurgebieden niet te verwachten. Indirecte negatieve effecten zoals stikstofdepositie zijn echter niet op voorhand uit te sluiten, omdat effecten op natuurgebieden door stikstofdepositie ook op afstand van een bepaalde ontwikkeling kan plaatsvinden. Om die reden zijn voor dit plan stikstofberekeningen uitgevoerd voor de gebruiksfase (zie bijlage bij het

omgevingsplan). Nu in deze berekeningen rekening is gehouden met zowel externe als interne salderingsmaatregelen, is het onderzoek van Langelaar milieuvanadvies naar stikstof uitgevoerd in de vorm van een passende beoordeling.

Uit het rapport volgt dat de gebruiksfase, waarin de gehele transformatie van het Ambacht is gerealiseerd en de volledige woningbouwprogramma als ook de beperkte overige functies in gebruik zijn genomen, bepalend is om de maximale effecten van het omgevingsplan inzichtelijk te maken voor wat betreft stikstof. Uit de stikstofberekeningen voor de gebruiksfase volgt dat per saldo geen sprake is van een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitats in omliggende Natura 2000-gebieden. De berekende stikstofdepositie is op geen enkel relevant hexagoon hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Uitgesloten is dan ook dat de natuurlijke kenmerken van de omliggende Natura 2000-gebieden door het plan worden aangetast. Het plan kan in overeenstemming met het gebiedsbeschermingsrecht worden vastgesteld. Door de toegepaste saldering volgt zelfs een afname van stikstofdepositie van maximaal 0,21 mol N/ha/jaar op 10,12 ha stikstofgevoelige habitats. Aanzienlijk milieueffecten zijn – gelet op de te treffen mitigerende maatregelen – niet aan de orde.

Soortenbescherming

Het projectgebied bestaat grotendeels uit verhardingen van wegen, parkeerterreinen en gebouwen. Binnen het projectgebied is beperkt groen aanwezig.

Het voornemen voorziet in een transformatie van het bedrijventerrein naar woongebied. Daarbij worden panden gesloopt en aanpassingen gedaan aan wegen en groenstructuren. Om de mogelijke effecten op beschermde soorten als gevolg van de beoogde ontwikkeling in beeld te brengen is een quickscan flora en fauna uitgevoerd (zie bijlage bij het omgevingsplan). Hieruit blijkt dat de voorgenomen nieuwbouwplannen mogelijk effect hebben op beschermde soorten en/of hun leefgebied. Het gaat daarbij om de volgende soorten: Kleine marterachtigen, steenmarter, konijn, vleermuizen, ransuil, huismus en gierzwaluw.

Naar aanleiding van de quickscan is afhankelijk van de exacte werkzaamheden nader onderzoek nodig naar kleine marterachtigen (hermelijn, wezel en bunzing), konijn en ransuil. Voor de aantasting van essentiële functies van vleermuizen, huismus en gierzwaluw is de gebiedsgerichte ontheffing op basis van het soortenmanagementplan van de gemeente Veenendaal mogelijk bruikbaar. Daarbij dient bij de uitvoering wel rekening te worden gehouden met de generieke werkprotocollen die bij het SMP horen. Hierin staat beschreven op welke manier rekening moet worden gehouden met beschermde soorten en functies.

Op basis van verspreidingsgegevens, de aanwezige habitats en de biotoopeisen van individuele diersoorten is de aanwezigheid van de overige beschermde soorten binnen het projectgebied uitgesloten.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling leidt niet tot belangrijke nadelige effecten op beschermde soorten en natuurgebieden als volgens de hierboven genoemde voorwaarden wordt gehandeld.

3.6 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Binnen het projectgebied zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig. Negatieve effecten hierop kunnen dan ook worden uitgesloten.

Archeologie

Op basis van de archeologische beleidskaart van de gemeente Veenendaal geldt voor het grootste gedeelte van het projectgebied een lage archeologische verwachting. Voor de zuidelijke rand geldt een middelhoge verwachting en voor een klein deel in het noorden geldt geen verwachting.

Door RAAP is in 2024 een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd voor het gehele projectgebied (zie bijlage bij het omgevingsplan). Op basis hiervan geldt voor het gehele projectgebied een lage archeologische verwachting. De kans dat er binnen het projectgebied intacte overblijfselen uit de Tweede Wereldoorlog aanwezig zijn is klein. Op basis hiervan kunnen negatieve effecten dan ook worden uitgesloten.

Conclusie

Vanuit het aspect cultuurhistorie en archeologie zijn er geen belangrijke negatieve effecten op het milieu te verwachten.

3.7 Windhinder en bezonning

Binnen het projectgebied zijn op verschillende locaties hoogteaccenten beoogd van 6, 7, 12 en eenmalig 15 bouwlagen. Op basis van het ontwikkelkader Het Ambacht gelden er randvoorwaarden om windhinder te beperken en te zorgen dat er voldoende zonlicht is. Dit betekent dat de hogere bebouwing (vanaf 5 bouwlagen) altijd set-backs heeft om windhinder door valwinden te reduceren. Dit zorgt tevens voor meer lucht en licht op lager gelegen verdiepingen en in de openbare ruimte.

Windhinder

In de planregels is vastgelegd dat in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag voor gebouwen hoger dan 30 een onderzoek moet worden overlegd waaruit blijkt dat geen sprake is van onaanvaardbare windhinder of windgevaar. Ook kan een omgevingsvergunningaanvraag voor bouwwerken lager dan 30 meter worden geweigerd, als er bij het bevoegd gezag een redelijk vermoeden bestaat dat de voorgenomen bebouwing zal leiden tot onaanvaardbare windhinder of windgevaar. In dat geval kan alsnog een onderzoek worden overlegd waaruit blijkt dat daar geen sprake van is. Hiermee is geborgd dat de ontwikkelingen niet zullen leiden tot onaanvaardbare windhinder of windgevaar en negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.

Bezonning

Set-backs van verschillende afmetingen leiden tot betere toetreding van daglicht en bieden ruimte voor grote terrassen. Daarnaast hebben vrijstaande gebouwen in het hart van een bouwveld maximaal 4 bouwlagen. Dit zorgt ervoor dat in de binnenwereld voldoende licht en lucht aanwezig is. Gezien de maximale bouwhoogtes en de ligging en afstand van de beoogde bebouwing tot omliggende bestaande woningen, kunnen belangrijke nadelige effecten worden uitgesloten.

3.8 Trillingen

Effectbeoordeling en conclusie

De beoogde ontwikkeling voorziet in de realisatie van trillingsgevoelige gebouwen, waaronder woningen. In de directe omgeving bevinden zich geen relevante bronnen van trillinghinder, zoals zware industrie of andere grootschalige installaties. Ten zuidwesten van het projectgebied ligt op circa 70 m afstand wel een spoorlijn. Tussen de spoorlijn en het projectgebied is reeds bestaande bebouwing aanwezig. Het spoor tussen Veenendaal en Rhenen betreft een enkel spoor waar met lage frequentie een sprinter rijdt. Er is geen sprake van een hoofdroute voor goederenvervoer. Gelet hierop worden geen trillingen verwacht binnen het projectgebied en kunnen negatieve effecten worden uitgesloten. Vanuit het aspect trillingen zijn er geen belangrijke negatieve effecten te verwachten.

3.9 Geur

Effectbeoordeling en conclusie

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is geïnventariseerd welke bedrijven binnen en in de directe omgeving aanwezig zijn waarbij sprake is van een mogelijk relevante geurbelasting ter plaatse van het projectgebied.

Bedrijven met een mogelijke geurbelasting ter plaatse van het projectgebied zijn het Slachthuis Veenendaal en Docomar, verwerker van droge poederproducten. Deze percelen zijn aangekocht door de gemeente en de bedrijfsactiviteiten worden

beëindigd voordat de eerste woningen in de omgeving worden gerealiseerd. Hiermee is er dan ook geen sprake van geurhinder als gevolg van deze bedrijven ter plaatse van de beoogde woningen.

Op ruim 300 ten oosten van het projectgebied is tevens Sano Rice gevestigd. Dit is een producent van rijstwafels en maïswafels in vele variëteiten. In 2023 is in opdracht van de gemeente Veenendaal door Olfasense een geuronderzoek uitgevoerd bij SanoRice. Daarbij is de geurbelasting berekend ter plaatse van de dichtsbijgelegen woningen aan De Grote Pekken, direct ten noorden van Het Ambacht. Ook is de geurbelasting ter plaatse van o.a. de bedrijfswoning aan de Wageningsebaan 2c berekend. Op basis van de maatwerkvoorschriften voor SanoRice mag de geurimmissie van woningen niet gelegen op het bedrijventerrein niet meer bedragen dan $1,7 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 98-percentiel. Voor woningen van derden op het bedrijventerrein bedraagt dit $2,9 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 95-percentiel. In verband met meetonzekerheid gelden de volgende gecorrigeerde normen voor SanoRice:

- $3,4 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 98-percentielwaarde voor woningen buiten het bedrijventerrein
- $5,8 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 95-percentielwaarde voor woningen op het bedrijventerrein

Op basis van de geurberekening blijkt dat ter plaatse van de bestaande woningen aan De Grote Pekken ruimschoots wordt voldaan aan de normering ($3,4 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 98-percentielwaarde). Voor de bedrijfswoning wordt ook voldaan aan de norm die geldt voor woningen op het bedrijventerrein ($5,8 \text{ ou}_E/\text{m}^3$ als 95-percentielwaarde). Wanneer hier gekeken wordt naar de norm voor woningen buiten het bedrijventerrein wordt deze beperkt overschreden (met $0,4 \text{ ou}_E/\text{m}^3$). Aangezien deze bedrijfswoning dichtbij SanoRice is gelegen dan het projectgebied (circa 70 m), wordt mede gelet op de extra afstand verwacht dat ter plaatse van het projectgebied wordt voldaan aan de geurnorm en er geen sprake is van geurhinder. Overige bedrijven liggen op grotere afstand. Als gevolg van deze bedrijven wordt geen geurhinder verwacht.

Daarnaast worden met de beoogde ontwikkeling geen activiteiten gerealiseerd die ernstige geurhinder veroorzaken. Als gevolg van de realisatie van horeca kan lokaal wel sprake zijn van geurhinder. In de Bruidsschat zijn standardeisen opgenomen om onaanvaardbare geurhindersituaties te voorkomen. In de planregels voor het Ambacht wordt hierbij worden aangesloten. Op basis hiervan kunnen negatieve effecten op de omgeving worden uitgesloten.

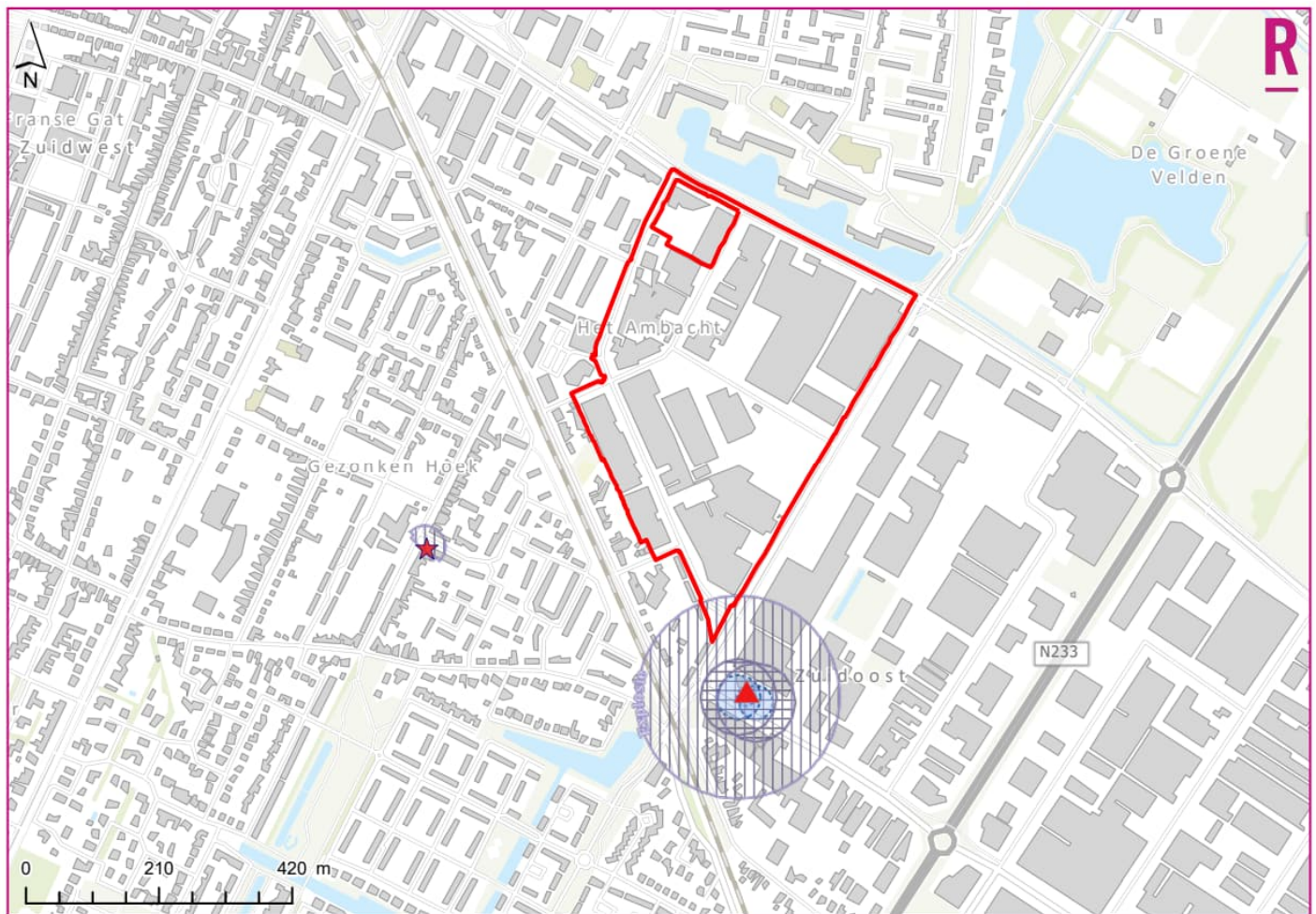
Vanuit het aspect geur is er als gevolg van de beoogde ontwikkeling geen sprake van belangrijke negatieve effecten op de omgeving.

3.10 Omgevingsveiligheid

Met de beoogde ontwikkeling worden geen risicovolle bronnen gerealiseerd. Wel worden kwetsbare gebouwen mogelijk gemaakt. Aan de hand van de veiligheidskaarten van de Atlas Leefomgeving is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het projectgebied, zie ook figuur 3.4. Daarbij is gekeken naar risicovolle inrichtingen, buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en transportroutes over wegen, spoorwegen en vaarwegen waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Uit de risico-inventarisatie blijkt dat het projectgebied zich niet bevindt:

- binnen de plaatsgebonden risicocontour van een risicovolle bron;
- binnen een brand- en gifwolkaandachtsgebied van een risicovolle bron.

De dichtstbijzijnde risicobron ligt op circa 80 m afstand, ten zuiden van het projectgebied en betreft een LPG tankstation. Het projectgebied ligt voor een klein deel binnen het explosieaandachtsgebied van deze inrichting. Binnen het explosieaandachtsgebied wordt geen ruimte geboden voor zeer kwetsbare gebouwen, zoals kinderdagverblijven of bepaalde onderwijs- en zorgvoorzieningen. Wel zijn binnen dit gebied woningen beoogd. Hiervoor is een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk waarbij onder andere een afweging nodig is van de te treffen maatregelen met het oog op de zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid bij een eventuele explosie. Hierover wordt advies ingewonnen bij de Veiligheidsregio Utrecht.



Figuur 3.5 Situering risicobronnen t.o.v. projectgebied (rood) (Bron: Ministerie IenW, Register externe veiligheid, 2024).

Voor zowel dagelijkse incidenten, zoals brand- of wateroverlast, als calamiteiten op het gebied van externe veiligheid is een goede bereikbaarheid voor hulpdiensten van essentieel belang. Er is nog geen definitief ontwerp van de bouwvelden. Bij de verdere uitwerking dient rekening te worden gehouden met de bereikbaarheid en voldoende bluswatervoorzieningen.

Het projectgebied ligt in een overstroombaar gebied vanuit dijkkring 45, Gelderse Vallei, de Grebbedijk. De berekende waterdiepte die optreedt bij een dijkdoorbraak langs de Nederrijn, tussen Wageningen en Rhenen, betreft meer dan 2 meter. De kans op een dergelijke overstroming, en tevens ontwerpnorm voor deze dijkkring, is 1/30.000 jaar. Het betreffende dijktraject (Grebbedijk) heeft op dit moment deze sterkte nog niet, maar wordt de komende jaren versterkt. Omdat dit overstromingsrisico voor heel Veenendaal geldt, zijn er op planniveau geen aanpassingen gedaan om het risico of het effect van de overstroming te beperken. Wel moet er rekening worden gehouden met mogelijkheden om te evacueren en/of te schuilen.

Ten aanzien van het aspect omgevingsveiligheid worden geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu verwacht.

3.11 Sloop- en bouwwerkzaamheden

Tijdens de werkzaamheden voor de sloop- en bouwwerkzaamheden van de beoogde ontwikkeling kunnen milieueffecten optreden. Daarbij gaat het met name om geluidhinder, trillingen en verkeer gerelateerde effecten. Zo nodig worden maatregelen getroffen om overlast voor de directe omgeving zoveel mogelijk te beperken. Daarbij dient ook aandacht te worden besteed aan de fasering en de mogelijke hinder ter plaatse van woningen die in een eerdere fase al gerealiseerd zijn. Hoewel enige hinder niet uit te sluiten is, kan met slimme keuzes ten aanzien van de inzet van materieel (tijdstip,



ouderdom, maatregelen) overlast worden beperkt. Dit dient bij het uitwerken van de aanpak en fasering van de uitvoeringswerkzaamheden nader te worden geconcretiseerd. Gezien de tijdelijkheid van de werkzaamheden op de locatie, aard en omvang van het plan kunnen belangrijke negatieve milieueffecten uitgesloten worden.

4. Conclusie

Uit een integrale beoordeling van de milieueffecten gelet op het voorliggende plan en de selectiecriteria uit bijlage III m.e.r.-richtlijn, in onderlinge samenhang beschouwd, concluderen wij dat het voorgenomen Omgevingsplan dat voorziet in de transformatie van de Ambacht naar een woongebied met circa. 2.240 woningen en (beperkte) maatschappelijke functies, infrastructuur en groenvoorzieningen niet leidt tot aanzienlijke milieueffecten. Daarbij zijn de randvoorwaarden maatregelen genoemd in hoofdstuk 3 betrokken. Deze zijn waar nodig geborgd in de planregels:

- In de planregels is vastgelegd dat wanneer meer dan 1.500 woningen worden gerealiseerd de benodigde aanpassingen aan het kruispunt Industrielaan-Groeneveldselaan-Wageningselaan en het kruispunt Rondweg-Oost-Wageningselaan plaatsvinden met het oog op de verkeersafwikkeling. Ook is geborgd dat wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen.
- In de planregels zijn verschillende akoestische randvoorwaarden vastgelegd om te borgen dat ter plaatse van de geluidgevoelige gebouwen sprake is van een akoestisch aanvaardbare situatie.
- Verder zijn regels vastgelegd t.a.v. de waterberging, windhinder / windgevaar en bodemkwaliteit.

In het kader van de benodigde omgevingsvergunningen dient te worden aangetoond op welke wijze wordt voldaan aan deze regels. Gezien de plaats en kenmerken van het project, de mogelijke milieugevolgen en de daarmee samenhangende regels, kunnen aanzienlijke milieueffecten worden uitgesloten. Het opstellen van een project-milieueffectrapportage is daarom niet noodzakelijk. Dit betekent ook dat nu sprake is van een lokaal plan dat het gebruik bepaalt van kleine gebieden, er vanwege de criteria uit bijlage II bij de smb-richtlijn er eveneens geen sprake is van aanzienlijke milieueffecten. Ook een plan-milieueffectrapportage is niet aan de orde.

Op basis van alle informatie uit deze aanmeldingsnotitie neemt het bevoegd gezag (gelet op het mandaatbesluit is dat het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Veenendaal) na de te verrichten integrale beoordeling aan de relevante selectiecriteria een gecombineerd plan- en project-mer-beoordelingsbesluit, waarin zij definitief aangeeft of een volledige project- en/of plan-mer-procedure niet nodig is. Het besluit wordt medegedeeld aan initiatiefnemer en ook gepubliceerd. Het bevoegd gezag neemt ook het resultaat van de beoordeling met de bijbehorende motivering op in het (ontwerp van het) omgevingsplan.