

Ruimtelijke onderbouwing

De Els II, fase 3 (blokken 1 t/m 4)

(behorende bij een omgevingsvergunning inhoudende de toestemming om af te wijken van een bestemmingsplan)

Gemeente Loon op Zand

14 juli 2021

PartnersRO

Julianaplein 8
5211 BC 's-Hertogenbosch
T 073 - 8200 732
E info@partnersro.nl
www.partnersro.nl

INHOUD

1	INLEIDING	3
1.1	AANLEIDING	3
1.2	LIGGING PLANGEBIED	3
1.3	GELDEND BESTEMMINGSPLAN	3
1.4	LEESWIJZER	4
2	BESCHRIJVING VAN HET PROJECT	5
2.1	VERKAVELING UIT 2012	5
2.2	AANGEPASTE VERKAVELING	5
2.3	BOUWPLAN BLOK 2	7
3	BELEID	9
3.1	RIJKSBELEID	9
3.2	PROVINCIAAL BELEID	10
3.3	GEMEENTELIJK BELEID	12
3.4	CONCLUSIE	14
4	MILIEU- EN UITVOERINGSASPECTEN	15
4.1	ALGEMEEN	15
4.2	M.E.R.-(BEOORDELINGS)PLICHT	15
4.3	BODEM	16
4.4	GELUID	16
4.5	LUCHTKWALITEIT	17
4.6	EXTERNE VEILIGHEID	17
4.7	MILIEUHINDER BEDRIJVEN	18
4.8	NATUURWAARDEN	19
4.9	ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE	20
4.10	WATERHUISHOUDING	21
4.11	CONCLUSIE	21
5	FINANCIEEL-ECONOMISCHE HAALBAARHEID	22

BIJLAGE

NOTITIE STIKSTOFDEPOSITIE, 12 JULI 2021



Figuur 1.1. Verkaveling De Els II uit 2012
(bron: bestemmingsplan 'De Els II', Quadrant architecten)



Figuur 1.2 Locatie blokken 1 t/m 4 in De Els II (ondergrond van kadastralekaart.com)

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Ten zuiden van de Gasthuisstraat en ten oosten van de Marktstraat is de realisatie van woningbouwlocatie De Els II volop in gang. Inmiddels zijn in het oostelijk deel van het plan diverse woningen al gebouwd c.q. in aanbouw. Eind 2020 is voor 22 woningen centraal in het plan gelegen een omgevingsvergunning voor het bouwen aangevraagd. Ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan 'De Els II' in 2012 was de verkaveling uit figuur 1.1 het uitgangspunt. De twee-onder-één-kapwoningen in het noorden en zuiden van fase 3 van het woongebied worden gebouwd in overeenstemming met deze verkavelingsopzet. Centraal in de buurt waren twee blokken van ieder 10 woningen voorzien met een groene ruimte ten zuiden daarvan.

Bij de nadere uitwerking van de bouwplannen is voor dit centrale gedeelte van fase 3 een aangepaste verkaveling opgesteld. Hierdoor past de positie van blok 2 met zes aaneengebouwde woningen niet binnen de bouwmogelijkheden zoals opgenomen in het bestemmingsplan 'De Els II'. De twee-onder-één-kapwoningen in het noorden en zuiden van het woongebied worden wel gebouwd in overeenstemming met de verkavelingsopzet uit 2012. Echter de positie van de woningen van de blokken 1, 3 en 4 past niet binnen het geldende bestemmingsplan maar overschrijden de daarin opgenomen bouwvlakken.

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet in een onderbouwing van de aangepaste situering van het genoemde blok van zes woningen en positie van de 16 twee-onder-één-kapwoningen van de blokken 1, 3 en 4 buiten de bouwvlakken (op de locaties zoals aangeduid in figuur 1.2) en maakt onderdeel uit van de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan.

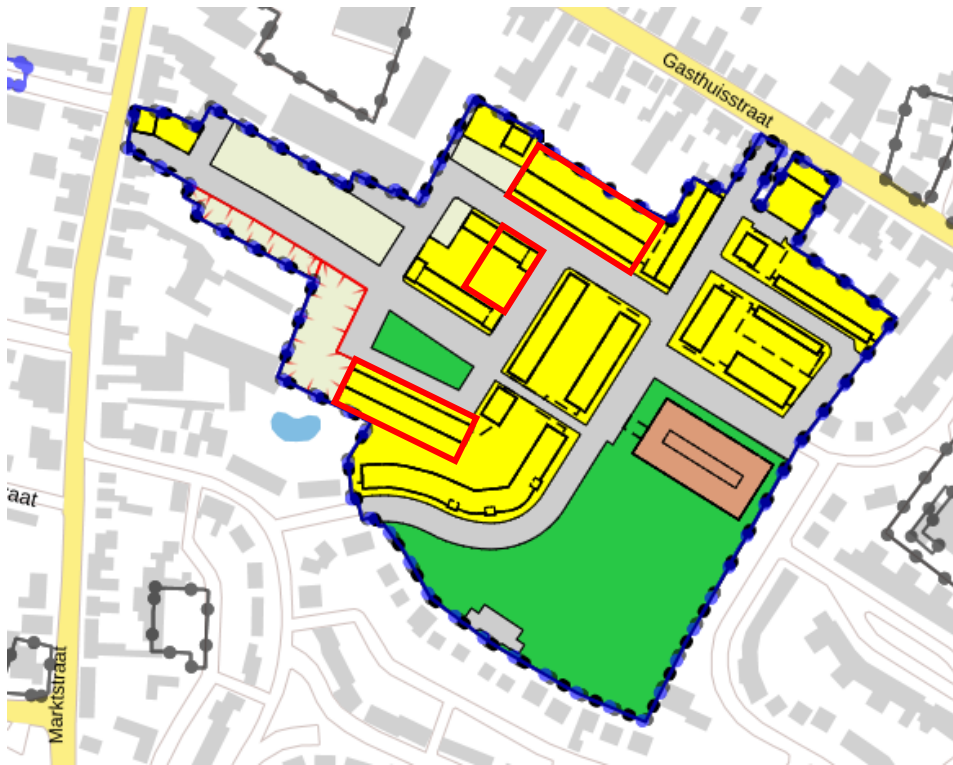
1.2 LIGGING PLANGEBIED

Het plangebied bestaat uit fase 3 met de blokken 1 t/m 4 van woningbouwlocatie De Els II in Kaatsheuvel. In de figuren 1.2 en 1.3 is de locatie van weergegeven. In het volgende hoofdstuk is de aangepaste verkaveling opgenomen en toegelicht, alsmede de beperkte overschrijding van de bouwvlakken ter hoogte van de blokken 1, 3 en 4.

1.3 GELDEND BESTEMMINGSPLAN

Voor de planlocatie gelden het bestemmingsplan 'De Els II' zoals vastgesteld door de gemeenteraad op 15 augustus 2012 en de op 28 maart 2019 voor de gehele gemeente vastgestelde 'Parapluherziening Loon op Zand 2019, wonen'.

Het plangebied heeft in het bestemmingsplan 'De Els II' de bestemming Wonen. Het gebruik van de gronden als woonperceel is toegestaan. De positie van het blok met zes aaneengebouwde woningen is niet in overeenstemming met de binnen de woonbestemming opgenomen bouw mogelijkheden. De twee-onder-één-kapwoningen overschrijden de bouwvlakken aan de voor- en/of achterzijde.



Figuur 1.3 Verbeelding bestemmingsplan 'De Els II' (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl) met locatie van de blokken 1 t/m 4

Binnen de bouwvlakken zijn de hoofdgebouwen van woningen toegestaan. Voor de hoofdgebouwen geldt een maximale goot- en bouwhoogte van respectievelijk 6 en 11 meter. Voor de eindwoning(en) in het centrale gedeelte zijn een maximale goot- en bouwhoogte van respectievelijk 8 en 13 meter van toepassing.

Op 28 maart 2019 is door de 'Parapluherziening Loon op Zand 2019, wonen' vastgesteld. Met deze parapluherziening worden in bestaande ruimtelijke plannen, waaronder ook het bestemmingsplan 'De Els II', onder andere de begrippen 'wonen' en 'huishouden' toegevoegd om te voorkomen dat zich in één woning meerdere huishoudens kunnen vestigen.

De omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen zal worden getoetst aan het Parapluherziening.

1.4 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 worden de aangepaste verkaveling en het bouwplan beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het beleidskader uiteengezet. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de milieu- en uitvoeringsaspecten en in hoofdstuk 5 op de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan.

2 BESCHRIJVING VAN HET PROJECT

2.1 VERKAVELING UIT 2012

Over de verkaveling uit 2012 (zie figuur 1.1) staat het centrale woonblok met openbare ruimte ten zuiden daarvan als volgt in het bestemmingsplan 'De Els II' beschreven:

In het gebied tussen park en de omgeving Marktstraat is een kleinere verblijfsruimte gepositioneerd. Deze fungeert als ruimtelijke geleiding c.q. groen rustpunt is een gebied met een meer stedelijke uitstraling. Hiermee ontstaan zichtrelaties tussen park en Marktstraat en daarmee een heldere routing/oriëntatie van de langzaam verkeersroute tussen "De Els I" en het centrum van Kaatsheuvel. Hiermee wordt de zogenaamde "pleinenroute" in "De Els I" doorgezet waardoor ook op deze wijze de woonbuurten aan elkaar worden gekoppeld. De ruimte wordt omkaderd door tweekappers en geschakelde woningen.

Over de groene ruimte is bij de beschrijving van het groen aangegeven dat op een lager schaalniveau ook aan de westzijde van het plangebied een groene ruimte is gepland, zodat ook voor de "verder" gelegen woningen op korte afstand een groenvoorziening aanwezig is. Deze kan mogelijk gebruikt worden als speelvoorziening voor de jongste leeftijdsgroep.

Het parkeren voor de aaneengebouwde woningen was voorzien langs de woonstraten in de vorm van haaks parkeren aan de oostzijde en langsparkeren aan de westzijde. Bij de twee-onder-één-kapwoningen wordt één parkeerplaats op eigen terrein aangelegd en in de openbare ruimte voorzien in voldoende parkeergelegenheid teneinde te voldoen aan de parkeernorm.

Tussen het blok van tien aangebouwde woningen en de groene ruimte was een woonstraat voorzien met eveneens langsparkeren en op de koppen van de groene ruimte nog haaks parkeren. Ter ontsluiting van de twee-onder-één-kapwoningen ten zuiden van de groene ruimte (blok 1) was ook een woonstraat voorzien.

2.2 AANGEPASTE VERKAVELING

De blokken 1 t/m 4 vormen samen fase 3 van woningbouwlocatie De Els II.

De aangepaste verkaveling voor het centrale woonblok (zie figuur 2.1) heeft gevolgen voor de positie, oriëntatie en ontsluiting van de aaneengebouwde woningen van blok 2 en voor de inrichting van de groene ruimte. En als gevolg daarvan ook voor de parkeeroplossing.

De belangrijkste aanpassing is het laten vervallen van de woonstraat tussen de groene ruimte en de woonpercelen ten noorden daarvan. De keuze die hiervoor in 2012 is gemaakt, leidt tot onnodig veel verharding.

Door de woonstraat direct voor de woningen te laten vervallen en de parkeerplaatsen te verplaatsen naar de woonstraat ten zuiden van de groene ruimte, komt het langzaamverkeerspad in het verlengde van de route door het park niet langs een woonstraat te liggen maar loopt men door het groen, direct voor de woonpercelen. De route komt net als voorheen uit op de woonstraat naar de Marktstraat. De locatie en functie van de groene ruimte zoals beschreven in het bestemmingsplan 'De Els II' blijven hetzelfde.



Figuur 2.1 Aangepaste verkaveling fase 3

Het verkorten van de lengte van de bouwblokken (van 10 naar maximaal 6 aaneengebouwde woningen) en een oriëntatie op alle vier de zijden van het woonblok in plaats van alleen de noord- en zuidzijde leidt tot minder lange wandvorming.

De woningen ten oosten van de Leerschaar kijken niet uit op alleen maar zijkanten van woonpercelen en de Oliesteent loopt in het westen niet alleen langs zijkanten. Het contrast tussen de woonstraten (zijdkanten versus lange bebouwingswanden) wordt minder groot.

De witte (vierkante) vlakjes in de dakvlakken van de woningen van blok 2 zijn accenten in de gevel met een hoogte van circa 9 meter. Deze komen ook terug bij de overige aaneengebouwde woningen in het centrale woonblok in plaats van alleen hogere eindwoningen.

2.3 BOUWPLAN BLOK 2

De bouwmassa van de woningen van blok 2 voldoet aan de, in het bestemmingsplan 'De Els II', De eindwoning en één van de tussenwoningen krijgen een accent in de vorm van doorgemetselde dakopbouwen (zie onderstaande impressie). De gewijzigde positie vraagt om een nadere onderbouwing. Het bebouwingsaccent is een architectonisch verbijzondering die geen specifieke onderbouwing vereist.



Impressie blok 2



Figuur 2.2 Verbeelding bestemmingsplan 'De Els II', gecombineerd met de aangepaste verkaveling

Zoals in het eerste hoofdstuk al is aangegeven, geldt voor het gedeelte waar blok 2 is gesitueerd een woonbestemming. Doordat het bouwvlak is afgestemd op de bouw van een blok van tien aaneengebouwde woningen, georiënteerd op de noordelijke woonstraat Oliesteent, is het niet mogelijk de woningen met de voorgevel evenwijdig aan de Leerschaar te bouwen.

In figuur 2.2 zijn de afwijkingen in beeld gebracht.

In paragraaf 2.2 is gemotiveerd dat een aanpassing van de verkaveling voor het centrale blok ten goede komt aan de ruimtelijke uitstraling van het woongebied De Els II. In de hoofdstukken 3 en 4 wordt ingegaan op de haalbaarheid van de aangepaste oriëntatie in relatie tot het huidige beleid en de relevante milieu- en uitvoeringsaspecten.

2.4 BOUWPLANNEN BLOKKEN 1, 3 EN 4

Ook voor de percelen waar de blokken 1, 3 en 4 op zijn gesitueerd, geldt een woonbestemming. Voor de betreffende twee-onder-één-kapwoningen zijn in het bestemmingsplan 'De Els II' bouwvlakken opgenomen. Het bouwvlak voor blok 1 heeft een diepte van 10 meter en voor de blokken 3 en 4 is deze dieptemaat 12 meter. De diepte van de woningen met een langskap is 10,77 meter, de woningen met een dwarskap zijn 0,5 meter dieper. Daarmee passen de woningen van blok 1 niet binnen de opgenomen bouwvlakken.

De afstand tot de bestemming Verkeer bedraagt:

- bij de blokken 3 en 4: 3,9 meter
- bij blok 1: ruim 4,3 meter

De voorgevels van de woningen met een langskap staan op 3,85 meter en de woningen met een dwarskap op 3,55 meter van de voorste perceelsgrens. De woningen overschrijden daarmee het bouwvlak aan de voorzijde over de hele lengte. Bij de blokken 3 en 4 is de overschrijding verwaarloosbaar, slechts twee van de acht woningen staan 30 cm dicht op de voorste perceelsgrens.

In recente bestemmingsplannen hanteert de gemeente een maximale bouwdiepte van 12 meter voor twee-onder-één-kapwoningen. De twee-onder-één-kapwoningen voldoen wel aan deze dieptemaat. Het vergroten van de bouwdiepte noch het verkleinen van de afstand tot de voorste perceelsgrens zijn van invloed op het stedenbouwkundig beeld. De beperkte afwijkingen van het bestemmingsplan 'De Els II' zijn ruimtelijk aanvaardbaar.

De woningen voldoen aan de maximaal toegestane goot- en bouwhoogte van respectievelijk 6 en 11 meter.

3 BELEID

3.1 RIJKSBELEID

3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), die op 13 maart 2012 door de minister is vastgesteld, is de overkoepelende rijksstructuurvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2028, met een doorkijk naar 2040. Het rijksbeleid zoals opgenomen in de SVIR richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten. Sturing op verstedelijking, waaronder afspraken over binnenstedelijk bouwen, rijksbufferzones en doelstellingen voor herstructurering, heeft het Rijk grotendeels losgelaten. Er is enkel nog sprake van een 'ladder voor duurzame verstedelijking', die is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening.

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland, door middel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Om dit doel te bereiken, werkt het Rijk samen met andere overheden. In de SVIR zijn ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028 geformuleerd. In de realisatieparagraaf van de SVIR zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. Eén van deze instrumenten is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

3.1.2 *Besluit en Regels algemene regels ruimtelijke ordening*

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) vormen de juridische vertaling van de kaderstellende uitspraken die in de SVIR zijn geformuleerd. Het Besluit en de Regeling bevatten regels ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen en bestemmingsplannen, zodat ze doorwerken tot het niveau van de lokale besluitvorming.

Voor het plangebied zijn geen onderdelen uit het Barro of Rarro van toepassing.

3.2 PROVINCIAAL BELEID

3.2.1 *Structuurvisie ruimtelijke ordening*

De Structuurvisie ruimtelijke ordening (Svro) bevat de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). Sinds de vaststelling van de Svro op 1 oktober 2010 zijn door Provinciale Staten diverse besluiten genomen die tot een verandering hebben geleid in de provinciale rol en sturing en het provinciaal beleid. Vanuit de provincie Noord-Brabant is derhalve besloten om de Svro te actualiseren. Er is hierbij een bewuste keuze gemaakt om niet een geheel nieuwe visie op te stellen. Dit omdat de bestaande structuurvisie recent is vastgesteld en de visie en sturingsfilosofie voor het overgrote deel nog actueel zijn. Er vindt slechts op onderdelen bijsturing plaats die zijn doorvertaald in de Structuurvisie RO 2010 – partiële herziening 2014, die op 7 februari 2014 door Provinciale Staten is vastgesteld en op 19 maart 2014 in werking is getreden.

Het plangebied ligt in het stedelijk concentratiegebied en past daarmee binnen de Svro.

3.2.2 *Omgevingsvisie Noord-Brabant*

Vooruitlopend en anticiperend op de in werking treding van de nationale Omgevingswet in 2022 hebben Provinciale Staten op 14 december 2018 de Brabantse omgevingsvisie vastgesteld. Met deze omgevingsvisie geeft de provincie richting aan wat zij voor Brabant wil bereiken en biedt daarmee handvatten voor haar handelen in de praktijk.

De Omgevingsvisie bevat de belangrijkste provinciale ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren. Conform de Omgevingswet staan de waarden veiligheid, gezondheid en duurzame omgevingskwaliteit centraal. De Brabantse Omgevingsvisie voegt daar ambities aan toe voor vier hoofdopgaven: de energietransitie, een klimaatproof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. De visie geeft daarbij richting aan deze opgaven vanwege de ingrijpende veranderingen waarmee zij gepaard gaan. Daarnaast geeft de Omgevingsvisie ook aan op welke nieuwe manieren de provincie met betrokkenen wil samenwerken aan omgevingsvraagstukken en welke waarden daarbij centraal staan. De visie zal komende jaren nader worden uitgewerkt in diverse programma's. In het najaar van 2019 is er ook een omgevingsverordening vastgesteld, waarop nader wordt ingegaan in paragraaf 3.2.3.

De omgevingsvisie bevat geen specifieke ambities voor het plangebied.

3.2.3 *Interim omgevingsverordening Noord-Brabant*

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben op 25 oktober 2019 de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant vastgesteld. De Interim omgevingsverordening is een eerste stap op weg naar de definitieve omgevingsverordening voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet in 2021. Hierin worden de bestaande verordeningen over de fysieke leefomgeving samengevoegd tot één Interim omgevingsverordening. De Interim omgevingsverordening is beleidsneutraal van karakter. Enkele inhoudelijke wijzigingen zijn echter wel aangebracht. Op hoofdlijnen gaat het om:

- een meer gebruikersvriendelijke opbouw met regels die per gebruikersgroep (burgers en bedrijven, gemeenten, waterschap) bij elkaar staan en minder losse bijlagen;
- aanpassingen waardoor de regels straks beter passen in het systeem van de omgevingswet;
- aanpassingen vanwege de vastgestelde omgevingsvisie, zoals de nieuwe manier van samenwerken en meer inzet op omgevingskwaliteit.

Zo wordt onderscheid gemaakt tussen rechtstreeks werkende regels voor burgers en bedrijven en instructieregels voor gemeenten. De instructieregels voor gemeenten hebben tot doel dat de gemeenteraad de, in de omgevingsverordening opgenomen, voorwaarden betreft bij de vaststelling van een ruimtelijk plan. Vooruitlopend op de Omgevingswet richten de instructieregels zich op een evenwichtige toedeling van functies (in plaats van het bestemmen van ontwikkelingen). Dit betekent dat de regels ook vanuit functies (van gebieden) zijn opgebouwd. Daarnaast richten de regels zich op een goede omgevingskwaliteit, inclusief een veilige en gezonde leefomgeving (in plaats van een goede ruimtelijke kwaliteit).

De provincie wil de omgevingskwaliteit van Brabant bevorderen, in combinatie met een veilige en gezonde leefomgeving. Bij omgevingskwaliteit gaat het om de kwaliteit van een plek of gebied, die wordt bepaald door een goed samenspel van herkomstwaarde, belevingswaarde, gebruikswaarde en toekomstwaarde.

Op de kaart bij de omgevingsverordening wordt onderscheid gemaakt in Stedelijk en Landelijk gebied.

Het plangebied ligt in het 'Stedelijk gebied'. Voor het bouwen van woningen binnen het 'Stedelijk gebied' geldt als voorwaarde dat dit past binnen de regionale afspraken die over wonen zijn gemaakt. Ook vanuit de ladder voor duurzame verstedelijking die in het Besluit ruimtelijke ordening (zie paragraaf 3.2.4) is opgenomen, gelden dienaangaande voorwaarden. Verder wordt gelet op de doelen als benoemd in de Brabantse omgevingsvisie aandacht gevraagd voor de opgaven vanuit energietransitie, klimaatadaptatie en een veilige, gezonde leefomgeving.

De beoogde woningbouwontwikkeling past binnen de regionale afspraken die zijn gemaakt over woningbouw. In De Els II wordt veel groen aangelegd; er kan worden gesteld dat sprake is van een veilige, gezonde leefomgeving.

Basisprincipes voor een evenwichtige toedeling van functies

Voor het plangebied gelden ook de instructieregels aan gemeente die overeenkomen met de zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit. In artikel 3.5 uit de omgevingsverordening is beschreven dat voor een goede omgevingskwaliteit en een veilige, gezonde leefomgeving rekening moet worden gehouden met:

- a. Zorgvuldig ruimtegebruik (artikel 3.6);
- b. De waarden in een gebied met toepassing van de lagenbenadering (artikel 3.7);
- c. Meerwaardecreatie (artikel 3.8).

Vanwege het beleidsneutrale karakter van de Interim omgevingsverordening kan worden gesteld dat de toetsing aan paragraaf 3.1.2 Basisprincipes voor een evenwichtige toedeling van functies al heeft plaatsgevonden bij de opstelling van het bestemmingsplan 'De Els II' en het ten tijde van de vaststelling van dat plan geldende provinciale beleid. Het perceel was ook toen al gelegen binnen het 'Stedelijk gebied'.

3.2.4 Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Bro)

Omdat binnen de ruimtelijke ordening steeds meer de nadruk komt te liggen op zorgvuldig ruimtegebruik, is in oktober 2012 de ‘Ladder voor duurzame verstedelijking’ geïntroduceerd (art. 3.1.6 Bro). Hierin is een motiveringsplicht opgenomen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen in ruimtelijke plannen. In de toelichting of onderbouwing van het plan moet hiervoor een verantwoording plaatsvinden aan de hand van de Ladder. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt. De nieuwe Ladder bevat geen treden meer.

Is er sprake van een stedelijke ontwikkeling?

Een stedelijke ontwikkeling is een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. In het Bro is geen ondergrens voor de minimale omvang vastgelegd. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Voor woningbouwlocaties geldt volgens de overzichtsuitspraak dat 'in beginsel' sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als er meer dan 11 woningen worden toegevoegd aan de woningvoorraad.

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing behoort bij de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan en maakt de bouw van 22 woningen mogelijk. Er is daarmee geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de zin van de Ladder, omdat dit aantal woningen al mogelijk is in het bestemmingsplan ‘De Els II’.

Geconcludeerd kan worden dat het initiatief voldoet aan de ‘Ladder voor duurzame verstedelijking’.

3.3 GEMEENTELIJK BELEID

3.3.1 Structuurvisie

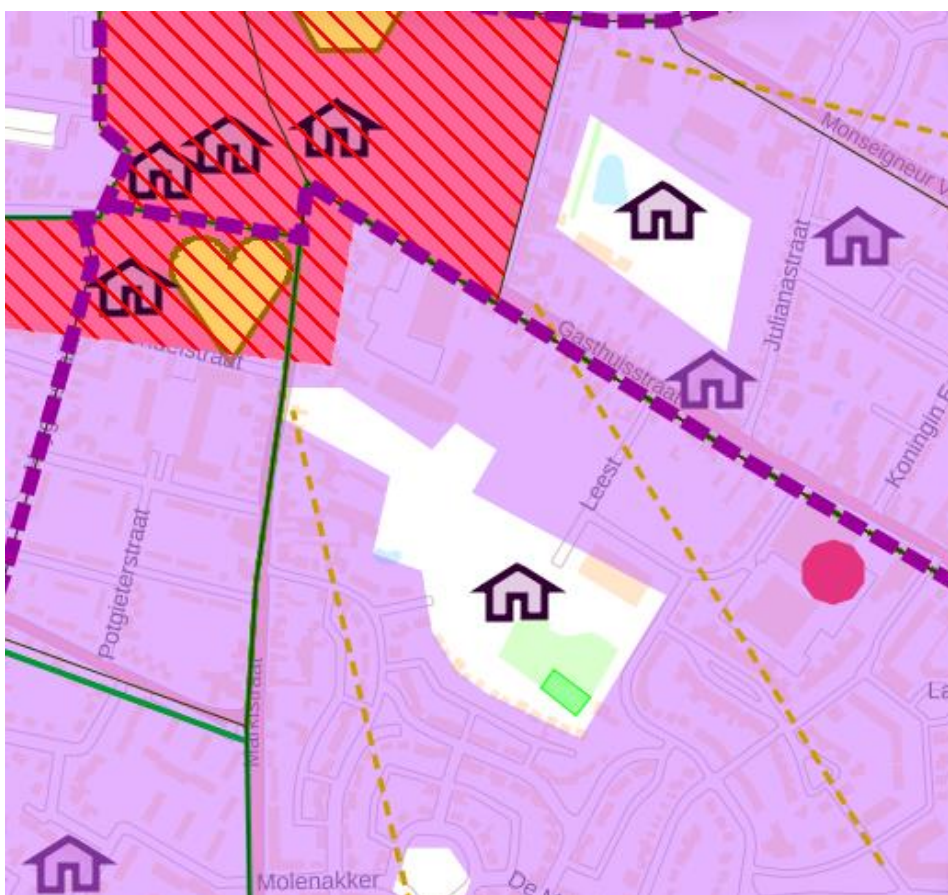
Op 5 maart 2015 stelde de raad van de gemeente Loon op Zand de structuurvisie “Loon op Zand 2030, de recreatieve kamer in het hart van Brabant” vast. De structuurvisie bevat de ruimtelijke ambities van de gemeente en vormt het kader voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Aangegeven is wat belangrijk is om te behouden en wat nodig is om te versterken op het gebied van bijvoorbeeld woningbouw, recreatieve ontwikkelingen en de leefbaarheid in de kernen. In de structuurvisie zijn voor de belangrijkste ambities en projecten uitgangspunten geformuleerd.

De structuurvisie bestaat uit twee delen. Deel A bevat de visie op hoofdlijnen voor de middellange termijn (tot 2030). Deel B bestaat uit een uitvoeringsprogramma, een ‘projectenplan’, dat flexibel van aard is en periodiek kan worden aangepast.

De visie gaat uit van een hoofdamiitie: behouden en waar mogelijk versterken van de bestaande kwaliteiten en het op adequate wijze inspelen op trends en ontwikkelingen. De belangrijkste ambities in relatie tot onderhavig plan zijn gericht op:

- behouden en versterken van de eigen identiteit van groene en recreatieve gemeente, met alle positieve kenmerken van het streekeigene van Midden-Brabant;
- behouden en versterken van het contrast met de nabij gelegen stedelijke gebieden: de landelijke en groene gemeente Loon op Zand als groene voor-tuin van de omliggende steden;
- verruimen van het aanbod aan kwalitatief aantrekkelijke woonmilieus.

Het plangebied is aangeduid als 'vastgelegde inbreidingslocatie'. Zie hieronder een uitsnede van de structuurvisiekaart 'Loon op Zand 2030'.



Figuur 3.1 Uitsnede structuurvisiekaart Loon op Zand 2030

Over De Els staat in de structuurvisie het volgende:

De Els wordt omsloten door de Gasthuisstraat, Heikant, Europalaan en de Marktstraat. Het gebied valt op te splitsen in twee delen:

- *het noordelijke deel met daarbij bebouwing aan de Gasthuisstraat en de Marktstraat en daartussen een aantal groengebieden;*
- *het zuidelijke deel waar de afgelopen jaren nieuwbouw is gerealiseerd. Hierin zijn vooral huizen gevestigd voor senioren en koopwoningen in de middeldure en dure sectoren.*

Het karakter van de twee delen verschilt sterk van elkaar. In het zuidelijke deel is sprake van een modern karakter door de woningbouw die er de afgelopen jaren is gerealiseerd. Bovendien ligt hier een onbebouwd terrein waar woningbouw is voorzien (de Els II).

De aanpassing in de verkaveling en de bouw van blokken 1 t/m 4 passen binnen de structuurvisie Loon op Zand 2030.

3.3.2 Gewijzigde structuurvisie

De gemeenteraad van Loon op Zand heeft op 8 maart 2018 de structuurvisie 'Loon op Zand 2030, 1e herziening' vastgesteld. In de herziening is de regeling met betrekking tot glastuinbouw zoals opgenomen in de structuurvisie van 2015, verduidelijkt. De herziening heeft derhalve geen betekenis voor de bouw van woningen in De Els II.

3.3.3 Monitor Woningbouwprogramma

Sinds 2012 wordt jaarlijks een Quicksan Woningbouwprogramma opgesteld. Vanaf 2018 wordt dit Monitor (Quicksan) genoemd. Deze Monitor geeft het kader aan waarbinnen de woningbouwprogrammering kan worden opgesteld en gerealiseerd. Tevens geeft het een doorkijk naar wensen en behoeften ten opzichte van de plannen en worden trends en ontwikkelingen benoemd. Ook staat een aantal planontwikkelingen benoemd waar op termijn rekening mee moet worden gehouden. De Monitor bevat het woningbouwprogramma voor de komende jaren en vormt het woningbouwhandvat voor 2019. De woningbouwopgave uit de Regionale Agenda Wonen is hierbij leidend.

Nieuwe initiatieven (in de vrije sector) dienen een toevoeging te zijn op de behoefte. Hierbij geldt ook dat inbreiding voor uitbreiding gaat.

In de Monitor is reeds rekening gehouden met de ontwikkeling van De Els II.

3.4 CONCLUSIE

De beoogde ontwikkeling past binnen het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

4 MILIEU- EN UITVOERINGSASPECTEN

4.1 ALGEMEEN

In het kader van het bestemmingsplan 'De Els II' zijn alle relevante milieu- en uitvoeringsaspecten onderzocht. Zoals in het eerste hoofdstuk al is aangegeven, geldt voor het gedeelte waar blok 2 is gesitueerd reeds een woonbestemming.

In dit hoofdstuk worden alle relevante aspecten voor de bouw van de blokken 1 t/m 4 belicht.

4.2 M.E.R.-(BEOORDELINGS)PLICHT

De nationale m.e.r.-regelgeving is een uitvloeisel van een tweetal Europese richtlijnen: de m.e.r.-richtlijn en de smb-richtlijn (Strategische milieubeoordeling). De implementatie van deze Europese richtlijnen is aan te treffen in:

- paragraaf 2.2, hoofdstuk 7 en paragraaf 14.2 van de Wet milieubeheer;
- het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.).

Deze wetgeving tezamen bepaalt of voor een project of plan een MER (Milieueffectrapport) moet worden opgesteld. Daarbij is het allereerst van belang te kijken of in de betreffende ontwikkeling een activiteit is opgenomen als genoemd in de bijlage van het Besluit m.e.r.

In de bijlage van het Besluit m.e.r. zijn twee onderdelen (C en D) opgenomen. Het onderscheid tussen deze twee bijlagen is dat er voor categorieën uit bijlage C direct sprake is van een m.e.r.-plicht, wanneer de activiteiten de genoemde drempelwaarden overstijgen. Bij projecten met een programma boven de drempelwaarden in bijlage D moet eerst beoordeeld worden of er een m.e.r. noodzakelijk is. Dat geldt ook voor projecten die vallen onder een categorie in bijlage D, met een programma onder de drempelwaarde, al is de omvang en opbouw van een dergelijke beoordeling bij die laatste gevallen vormvrij. Voor projecten die vallen onder bijlage D is dus pas na het uitvoeren van een (vorm-vrije) m.e.r.-beoordeling duidelijk of er een MER moet worden opgesteld.

De nieuwbouw van woningen kan worden gekwalificeerd als "de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen", zoals bedoeld in onderdeel D.11.2 van bijlage van het Besluit m.e.r. Bij die activiteit zijn drie relevante indicatieve drempelwaarden opgenomen, namelijk:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen;
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

Het project valt ruimschoots binnen de gestelde drempelwaarden. Het bevoegd gezag moet nagaan of er zodanige belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn te verwachten dat er een m.e.r.-beoordeling of m.e.r. noodzakelijk is. Gelet op de locatie, aard en omvang van de voorgenomen activiteit, die planologisch-juridisch reeds moge-

lijk is, is er geen sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in categorie D11.2 van het Besluit m.e.r. en is het uitvoeren van een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling of een MER niet nodig.

4.3 BODEM

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een project rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid. Bij functiewijzigingen 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). De Wet bodembescherming heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet.

Op grond van de Woningwet en de Bouwverordening dient voor elke individuele bouwlocatie te worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor de beoogde ontwikkeling/bebouwing.

Bij het opstellen van een ruimtelijk plan is de vraag of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het huidige of toekomstige gebruik van die bodem en of deze optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Het uitgangspunt hierbij is dat eventueel aanwezige bodemverontreiniging geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem en dat de bodemkwaliteit niet verslechtert door grondverzet.

In het kader van het bestemmingsplan 'De Els II' is de bodem- en grondwaterkwaliteit uitvoerig onderzocht. De in het plangebied aangetroffen bodemverontreiniging is gesaneerd. Na deze sanering hebben er geen bodembelastende activiteiten meer plaatsgevonden binnen het plangebied en staat vast dat de bodem (nog steeds) geschikt is voor de ontwikkeling van woningbouw.

4.4 GELUID

Het toetsingskader voor het akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai wordt gevormd door de Wet geluidhinder. Het bevoegd gezag, het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Loon op Zand, heeft geen geluidbeleid opgesteld voor wegverkeerslawaai.

In de Wet geluidhinder is bepaald dat, met uitzondering van een weg binnen een woonerf of met een maximumsnelheid van 30 km/uur, elke weg van rechtswege een zone heeft. De breedte van deze zone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg. Indien de zone van de weg een overlap met het plangebied, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk en moet de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting in acht worden genomen.

De maximumsnelheid binnen het plangebied De Els II is 30 km/uur. Dergelijke wegen hebben volgens de Wet geluidhinder geen zone. In het kader van een goede ruimtelijke ordening en op basis van jurisprudentie is echter een akoestisch onderzoek naar het woon- en leefklimaat ten gevolge van deze wegen benodigd. Omdat er binnen het

plangebied De Els (nog) geen sprake is van doorgaande routes, dienen de wegen alleen ter ontsluiting van de aanwezige woningen. De verkeersbewegingen als gevolg daarvan kunnen buiten beschouwing blijven voor de bepaling van de geluidbelasting op de gevels van de woningen van de blokken 1 t/m 4.

In het kader van het bestemmingsplan 'De Els II' is in 2007 onderzoek verricht naar de geluidbelasting op de nieuwe woningen als gevolg van het verkeer op de Gasthuisstraat en Marktstraat. Hieruit bleek dat alleen de woningen die direct aan deze wegen worden gebouwd, niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Voor deze woningen zijn hogere waarden vastgesteld.

Omdat de woningen in de blokken 1 t/m 4, waar voorliggende ruimtelijke onderbouwing betrekking op heeft, buiten de onderzoekszone van 200 meter van de Marktstraat is gelegen en op een afstand van minimaal 115 meter kan er met grote zekerheid van worden uitgegaan dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op de gevels van deze woningen niet wordt overschreden.

4.5 LUCHTKWALITEIT

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen wordt het nieuwe plan getoetst aan de eisen voor de luchtkwaliteit zoals opgenomen in de Wet Milieubeheer. De eerste stap hierbij is het toetsen van het bouwplan aan de Regeling "Niet in Betekenende Mate bijdragen". Dit besluit geeft categorieën van gevallen aan die kunnen worden aangemerkt als Niet in Betekenende Mate bijdragen (NIBM) project. De realisatie van de extra woningen wordt gezien als een NIBM project.

De realisatie van de zes aaneengebouwde en 16 twee-onder-één-kapwoningen leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

4.6 EXTERNE VEILIGHEID

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 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).

In het kader van het bestemmingsplan 'De Els II' zijn de relevante risicobronnen in beeld gebracht. Er is geconcludeerd dat de ontwikkeling van De Els II niet voorziet in activiteiten die gevolgen hebben voor het aspect externe veiligheid. Het plangebied is niet gelegen in de directe nabijheid van bedrijven (zoals LPG-tankstations), (spoor)wegen of buisleidingen waar transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt van waaruit belemmeringen in het kader van externe veiligheid kunnen ontstaan. Na de vaststelling van het bestemmingsplan 'De Els II' in 2012 zijn er in de omgeving geen risicobronnen bijgekomen en is de wet- en regelgeving op het vlak van externe veiligheid niet gewijzigd.

Gezien het voorgaande kan worden gesteld dat met de voorgenomen aanpassing van de verkaveling en de bouw van in totaal 22 woningen geen belemmeringen op het gebied van externe veiligheid optreden.

4.7 MILIEUHINDER BEDRIJVEN

De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan globaal worden beoordeeld met behulp van de methodiek van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009). In deze brochure is een bedrijvenlijst opgenomen, die informatie geeft over de milieukeurmerken van verschillende typen bedrijven. In de lijst zijn de bedrijfsactiviteiten ingedeeld in categorieën en is op basis van een aantal factoren (waaronder geluid, geur en gevaar) een indicatie gegeven van de afstand tussen bedrijven en hindergevoelige functies waar gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening mee kunnen houden. Hierbij wordt uitgegaan van het principe van functiescheiding, waarbij afstanden moeten worden aangehouden tussen milieugevoelige en milieubelastende functies.

In de VNG-brochure worden twee omgevingstypen onderscheiden: 'rustige woonwijk/rustig buitengebied' en 'gemengd gebied'. De indicatieve afstanden uit de bedrijvenlijst zijn de afstanden die -in nieuwe situaties- gelden tussen een bedrijf en de gevel van een woning in een 'rustige woonwijk'. De (indicatieve) afstanden tussen een bedrijf en een woning in een 'rustige woonwijk' variëren van 10 meter voor milieucategorie 1 tot 1.500 meter voor milieucategorie 6.

In het bestemmingsplan 'De Els II' zijn mogelijk belemmerende bedrijfsactiviteiten in en om het plangebied in beeld gebracht. Ten westen van het plangebied zijn diverse bedrijfslocaties aanwezig waarbij de afstand tussen het betreffende bedrijf en de geplande woningbouw (zie verkaveling uit 2012 in figuur 1.1) niet voldoet aan de richtafstand uit de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. Voor de delen van het plangebied De Els II die zijn gelegen binnen de richtafstanden van deze bedrijfsactiviteiten is in het bestemmingsplan 'De Els II' de bestemming Agrarisch opgenomen (zie figuur 1.3).

De woningen, waarop voorliggende ruimtelijke onderbouwing betrekking heeft, liggen buiten de bedoelde richtafstanden. Voor de bouw van de blokken 1 t/m 4 is er geen sprake van belemmeringen of een beperking voor het functioneren van de bedrijven in de omgeving van het plangebied.

4.8 NATUURWAARDEN

De bescherming van waardevolle gebieden (waaronder de Natura 2000-gebieden) planten- en diersoorten is geregeld in de Wet natuurbescherming. Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving. Er mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die op onoverkomelijke bezwaren stuiten door effecten op beschermde natuurgebieden en/of beschermde planten- en diersoorten. In dit kader is inzicht gewenst in de aanwezige natuurwaarden en de mogelijk daarmee samenhangende consequenties vanuit de actuele natuurwetgeving.

Het plangebied van deze ruimtelijke onderbouwing ligt braak en bestaat uit grasland. Er worden geen beschermde plant- en diersoorten verwacht. Negatieve effecten zijn daarmee uit te sluiten.

Stikstofdepositie

Het plan is niet gelegen binnen de grenzen van een gebied dat aangewezen is als Natura 2000-gebied. Het Natura 2000-gebied 'Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen' ligt op ruim 1 kilometer afstand het meest nabij het plan. In de directe omgeving op circa 2,5 en 10 km afstand liggen respectievelijk de Natura 2000-gebieden 'Langstraat' en 'Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek'.

Ten behoeve van de instandhouding van de natuurgebieden dienen negatieve effecten op Natura 2000-gebieden te worden uitgesloten. Hiervoor is door Econsultancy in juli 2021 een onderzoek uitgevoerd naar stikstofdepositie (zie notitie in de bijlage). Uit het onderzoek blijkt dat het projecteffect op de Natura 2000-gebieden kleiner is dan of gelijk aan 0,00 mol/ha/jaar. Bij een dergelijke projecteffect zal het beoogde plan niet voor een significante toename in stikstofdepositie zorgen en kunnen negatieve effecten worden uitgesloten. Op basis van het onderzoek blijkt dat er geen vergunning benodigd is voor het aspect stikstof.

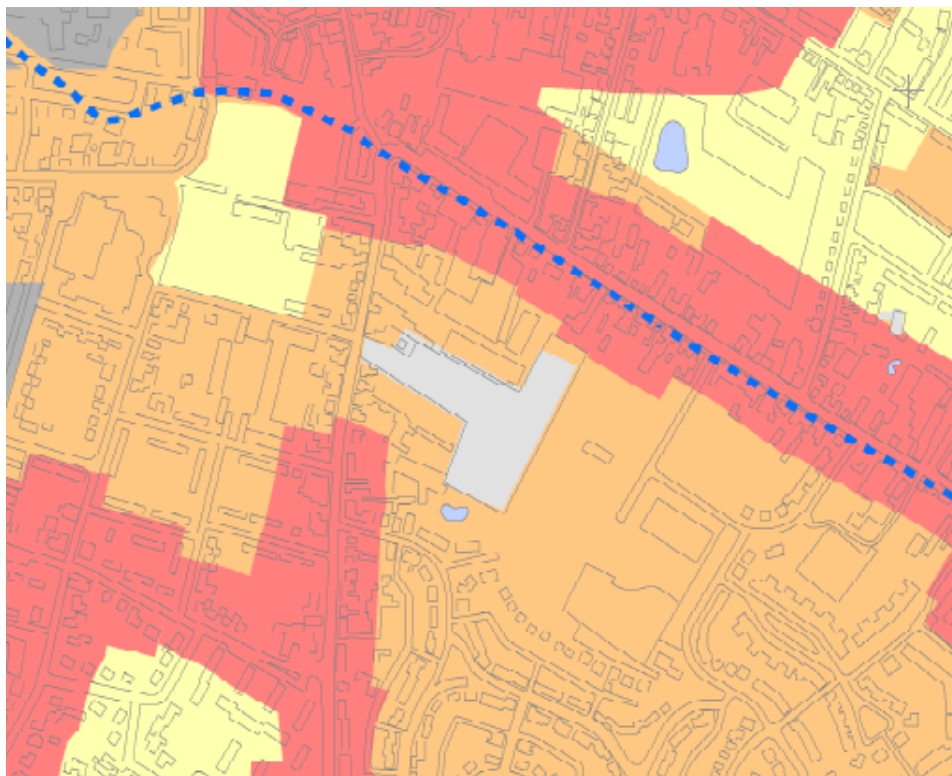
Gezien het bovenstaande zijn er derhalve geen negatieve effecten te verwachten voor beschermde soorten en gebieden.

4.9 ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE

4.9.1 Archeologie

Het perceel ligt op de archeologische beleidskaart (ontwerp september 2017) in een gebied met een lage verwachting (zie figuur 4.1). Deze lage trefkans voor archeologie is het gevolg van het proefsleuvenonderzoek dat in de voorbereidingsfase in 2009 is uitgevoerd.

Voor gebieden met een lage verwachting geldt een onderzoeksplicht bij een verstoringsoppervlakte vanaf 10.000 m² en een verstoringsdiepte vanaf 50 cm. Omdat de oppervlakte van het plangebied vele malen kleiner is, is vooronderzoek niet nodig, ongeacht de geplande verstoringsdiepte.



Figuur 4.1 Uitsnede archeologische beleidskaart gemeente Loon op Zand (2017)

Hoewel er sprake is van een lage verwachting ten aanzien van het mogelijk voorkomen van archeologische waarden, blijft het te allen tijde mogelijk dat er alsnog zogenaamde 'toevalsvondsten' kunnen worden gedaan. Dit zijn archeologische waarden en resten die op grond van regulier archeologisch (voor)onderzoek niet werden verwacht. Indien bij graafwerkzaamheden dergelijke waarden worden aangetroffen, dienen deze conform de Erfgoedwet, art. 5.10, direct te worden gemeld. In de praktijk kan melding het beste direct plaatsvinden bij de gemeente (de bevoegde overheid).

4.9.2 Cultuurhistorie

Binnen het plangebied zijn geen van gemeentelijke of rijkswege beschermde monumenten aanwezig.

De Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Brabant (CHW) geeft geen nadere informatie over aanwezigheid van monumentale bebouwing/waarden binnen het plangebied.

4.10 WATERHUISHOUDING

Sinds november 2003 is het wettelijk verplicht, in het kader van het Besluit ruimtelijke ordening, een watertoets te verrichten. In de toelichting bij ruimtelijke besluiten en plannen, waarop bovengenoemd besluit van toepassing is, is het noodzakelijk een beschrijving te geven van de manier waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding.

De watertoets is erop gericht dat ruimtelijke ontwikkelingen in elk geval niet leiden tot nadelige effecten op het watersysteem. Nieuwe ontwikkelingen die leiden tot extra verharding dienen te worden gecompenseerd.

Ruimte maken voor water in plaats van ruimte onttrekken aan water: dat is de kern van het waterbeleid voor de 21^{ste} eeuw. Het watertoetsproces is één van de instrumenten om dit te bereiken. Het doel van de watertoets is het evenwichtig meewegen van de waterbelangen in het planvormingsproces om te komen tot een veilig, gezond en duurzaam watersysteem.

In de toelichting van het bestemmingsplan 'De Els II' is een uitgebreide waterparagraaf opgenomen. De daarin beschreven voorzieningen, een gescheiden rioolstelsel en de vergroting van de retentie aan de Europalaan met 1.480 m³, zijn reeds aangelegd/uitgevoerd. De aangepaste verkaveling is niet van invloed op de bergingsopgave en de capaciteit van reeds getroffen maatregelen.

Dit betekent dat het hemelwater conform de uitgangspunten uit het geldende bestemmingsplan op een duurzame wijze wordt verwerkt en de aanpassingen geen gevolgen hebben voor de waterhuishouding.

4.11 CONCLUSIE

In dit hoofdstuk is aangetoond dat er geen belemmeringen zijn voor de bouw van zes aaneengebouwde en 16 twee-onder-één-kapwoningen in afwijking van de bouwmogelijkheden die het bestemmingsplan 'De Els II' biedt ter hoogte van de betreffende woonpercelen.

5 FINANCIIEEL-ECONOMISCHE HAALBAARHEID

Wanneer voor gronden een bij Algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan (zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening) is voorgenomen, dient conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Deze eis geldt niet indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

Medio 2017 is tussen de ontwikkelaar en de gemeente een samenwerkingsovereenkomst gesloten over de verdere realisatie van De Els II. Hierin is kostenverhaal vastgelegd.

De gemeentelijke procedurekosten voor de omgevingsvergunning voor het afwijken van een bestemmingsplan worden verhaald via de Legesverordening 2020. De kosten voor de bouw van de woningen zijn voor rekening van de ontwikkelaar. Een exploitatieplan is niet noodzakelijk.



NOTITIE STIKSTOFDEPOSITIE

DE ELS II, FASE 3 (BLOKKEN 1 T/M 4)

TE KAATSHEUVEL



Omgeving



Notitie stikstofdepositie

De Els II, Fase 3 (blokken 1 t/m 4) te Kaatsheuvel

Opdrachtgever	PartnersRO Julianaplein 8 5211 BC 's Hertogenbosch
Rapportnummer	14521.001
Versienummer	D3
Datum	12 juli 2021
Vestiging	Brabant Heinz Moormannstraat 1b 5831 AS Boxmeer 088 - 5001600 boxmeer@econsultancy.nl
Opsteller	De heer L.R. Pastoors, MSc
Paraaf	
Kwaliteitscontrole	De heer R.M.P. Bouten, MSc
Paraaf	

Inleiding

Ten behoeve van de voorgenomen plannen van het perceel ten zuiden van de Gasthuisstraat (bekend al De Els II) te Kaatsheuvel heeft Econsultancy onderzoek verricht naar de stikstofdepositie op de omliggende Natura 2000-gebieden. De initiatiefnemer is voornemens 22 woningen te realiseren (Fase 3, blokken 1 t/m 4). Zowel de aanleg- als de gebruiksfase van het plan kunnen negatieve gevolgen hebben voor stikstofgevoelige habitattypen binnen omliggende beschermde natuurgebieden.

Geen significante toename

Het beoogde plan mag geen negatieve effecten veroorzaken op de omliggende Natura 2000-gebieden. Met het programma AERIUS Calculator wordt de depositie van stikstofverbindingen in de vorm van ammoniak (NH_3) en stikstofoxiden (NO_x) op het oppervlak van de omliggende Natura 2000-gebieden inzichtelijk gemaakt. Bij een projecteffect kleiner dan of gelijk aan 0,00 mol/ha/jaar zorgt het beoogde plan niet voor een significante toename in stikstofdepositie en worden negatieve effecten uitgesloten.

Aanlegfase

De benodigde gegevens (bouwjaar, brandstof, vermogen en draaiuren) voor de aanlegfase zijn, op aangeven van de opdrachtgever, gebaseerd op de gegevens van vergelijkbare nieuwbouwprojecten uitgevoerd door Econsultancy en aangevuld op basis van de in AERIUS Calculator opgenomen kentallen.

De totale hoeveelheid draaiuren bestaat zowel uit gebruiks- als stationaire uren. Gemiddeld draait een mobiel werktuig 30% stationair van de totale hoeveelheid draaiuren. Het stationair draaien van de mobiele werktuigen wordt afzonderlijk gemodelleerd in AERIUS Calculator. De emissies van de stationair draaiende werktuigen zijn berekend aan de hand van de 'instructie gegevensinvoer'¹.

Voor de aanlegfase is de inzet van de in tabel 3.1 weergegeven mobiele werktuigen voorzien. Met betrekking tot de inzet van materieel is een worstcasescenario gehanteerd waarbij de draaiuren in de praktijk waarschijnlijk lager zullen uitvallen. Uitgangspunt van de berekening is dat er gebruik gemaakt gaat worden van relatief nieuw materieel met een relatief nieuwe stageklasse (IV), hier dient tijdens de uiteindelijke uitvoering van de werkzaamheden dan ook rekening mee te worden gehouden. Als aanbestedingseis dient er daarom rekening gehouden te worden met de bouwjaren (en/of minimaal stageklasse IV) van de in te zetten mobiele voertuigen als beschreven in tabel 3.1.

Tabel 1 Mobiele werktuigen aanlegfase

werktuig	bouwjaar	brandstof	vermogen [kW]	belasting [%]	draaiuren actief	draaiuren stationair	draaiuren [uur]	emissiefactor [g/kWh] NO _x	emissiefactor [g/kWh] NH ₃
shovel	va. 2015	diesel	100	55	90	39	129	0,9	0,00293
graafmachine	va. 2015	diesel	120	69	60	26	86	0,8	0,00251
hijskraan (bovenbouw)	n.v.t.	elektrisch	n.v.t.	n.v.t.	240	103	343	0,0	0,00000
hoogwerker	va. 2015	diesel	60	55	200	86	286	0,9	0,00256
heftruck	va. 2008	diesel	50	84	80	34	114	3,6	0,00256
betonstorterpomp	va. 2015	diesel	150	69	20	9	29	1,0	0,00276
trilplaat	va. 2008	benzine	30	40	30	13	43	5,6	0,0005

Naast de inzet van werktuigen vinden er ook verkeersbewegingen plaats voor het vervoer van materialen en personen van en naar het plan. Gebaseerd op vergelijkbare projecten wordt verwacht dat er

¹ Expertiseteam Stikstof en Natura 2000, Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2020, Versie 2020 3.0.

voor de gehele aanlegfase 4.000, 2.000 en 1.000 verkeersbewegingen met respectievelijk lichte, middelzware en zware motorvoertuigen plaatsvinden.

De ontsluiting van het verkeer kan in verschillende richtingen plaatsvinden. In het onderhavig onderzoek is als worstcase scenario een volledige ontsluiting in zuidelijke richting gehanteerd, tot aan de Hilsestraat. Een criterium voor wanneer verkeer in het heersende verkeersbeeld is opgenomen wordt gegeven in de instructie¹, namelijk: 'op het moment dat het aan- en afvoerende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Hierbij weegt ook mee hoe de verhouding is tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenomen ontwikkeling wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer.'

De etmaalintensiteit ter hoogte van de Hilsestraat ligt naar verwachting vele malen hoger dan de maximale verkeersgeneratie van het plan. Het verkeer ten gevolge van de aanlegfase zal derhalve ter hoogte van de Hilsestraat volledig zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Het verkeer zal in de praktijk bij uitsplitsing in verschillende rijrichtingen reeds eerder in het heersende verkeersbeeld zijn opgenomen dan in het onderhavig onderzoek gehanteerd.

Gebruiksphase

De verkeersgeneratie is berekend aan de hand van de CROW-publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren en verkeersgeneratie. De gemeente Loon op Zand is conform de demografisch kencijfers van het CBS, aan te merken als een matig stedelijke gemeente. De locatie van het plan is gelegen in de stedelijke zone 'centrum'. In tabel 2 is de volledige berekening van de verkeersgeneratie van de te realiseren woningen opgenomen. Uitgaande van de maximale bandbreedte genereert het totale plan maximaal 166,4 verkeersbewegingen per weekdag. Ten behoeve van pakket- en afvaldiensten wordt er van uitgegaan dat er gemiddeld tevens 2 middelzware verkeersbewegingen per etmaal zullen plaatsvinden.

Tabel 2 verkeersgeneratie plan

functie	plan	eenheid	verkeersgeneratie per eenheid		verkeersgeneratieplan		
			min	max	min	max	gem
koop, huis, tussen/hoek	6 woningen	1 woning	6,4	7,2	38,4	43,2	40,8
koop, huis, 2/1-kap	16 woningen	1 woning	6,9	7,7	110,4	123,2	116,8

Berekeningsresultaten en toetsing

De berekening van het projecteffect van zowel de aanleg- als de gebruiksphase met respectievelijk peiljaar 2021 en 2022 is verricht met behulp van het programma AERIUS Calculator (versie 2020). Onderstaand zijn de screenshots van de berekeningsresultaten weergegeven.

aanlegfase ▾

Er zijn geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j.

gebruiksphase...

Er zijn geen rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/j.

Het projecteffect op de Natura 2000-gebieden is kleiner dan of gelijk aan 0,00 mol/ha/jaar. Bij een dergelijke projecteffect zal het beoogde plan niet voor een significante toename in stikstofdepositie zorgen en kunnen negatieve effecten worden uitgesloten. Op basis van het onderzoek blijkt dat er geen vergunning benodigd is voor het aspect stikstof. Voorwaarde hierbij is dat er tijdens de aanleg-

fase rekening gehouden wordt met relatief nieuwe bouwjaren en/of minimaal stageklasse IV van de mobiele voertuigen, dit geldt tevens als aanbestedingseis.



Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening aanlegfase

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Econsultancy	De Els II (Fase 3, blokken 1 tm 4), 5171DD Kaatsheuvel

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
ontwikkeling kaatsheuvel	RNgB78MdQmZc

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
14 juli 2021, 09:43	2021	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1	
NOx	43,92 kg/j
NH ₃	< 1 kg/j

Resultaten

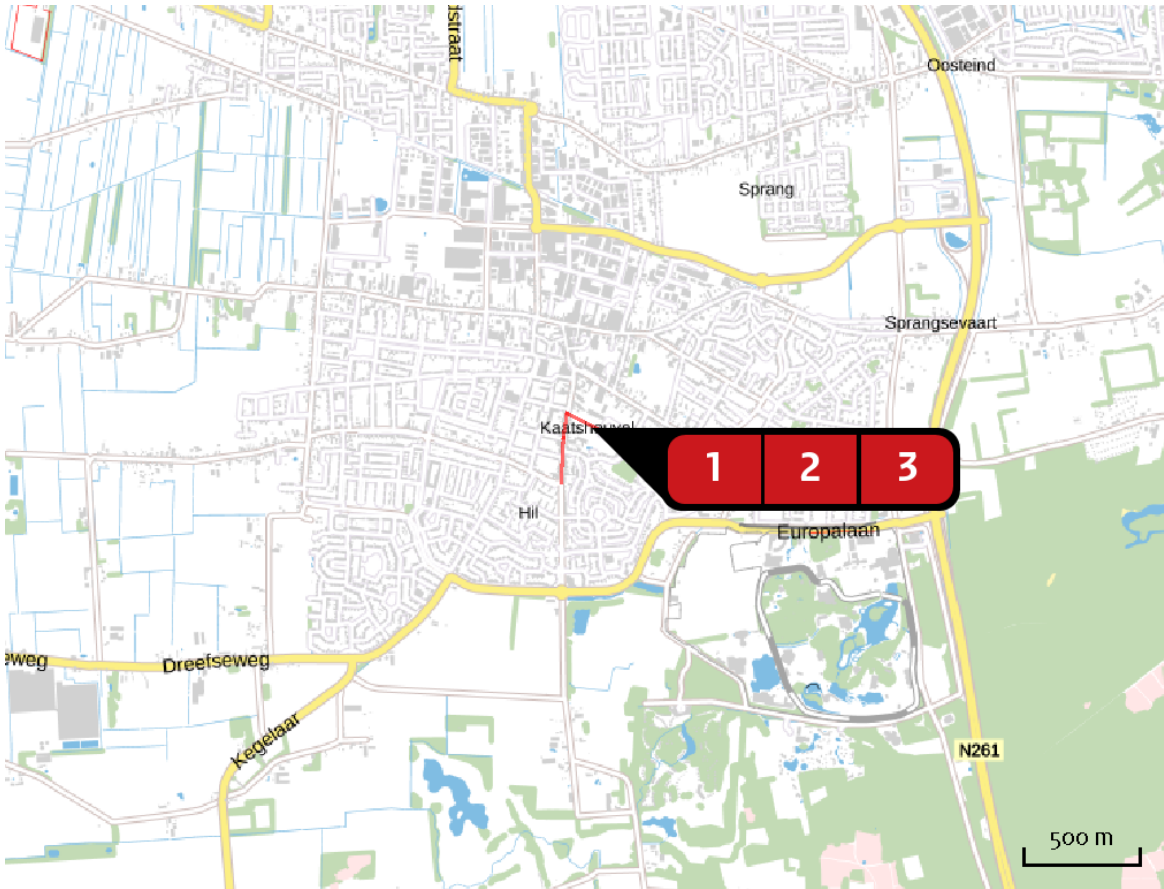
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

Aanlegfase

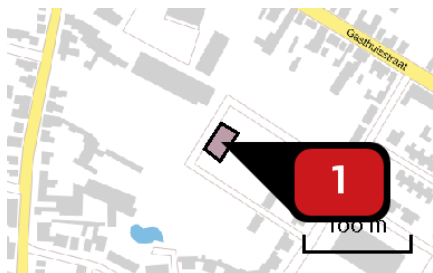
Locatie
aanlegfase



Emissie
aanlegfase

Bron Sector		Emissie NH3	Emissie NOx
1	 mobiele voertuigen Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	< 1 kg/j	30,55 kg/j
2	 verkeersgeneratie Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	5,17 kg/j
3	 stationair Mobiele werktuigen Bouw en Industrie	< 1 kg/j	8,20 kg/j

Emissie
(per bron)
aanlegfase



Naam

Locatie (X,Y)

NOx

NH₃

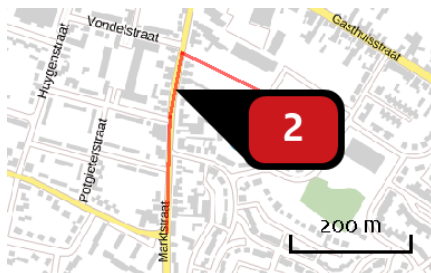
mobiele voertuigen

130644, 407691

30,55 kg/j

< 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	graafmachine	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	3,97 kg/j < 1 kg/j
AFW	hijskraan (elektrisch)	4,0	2,0	0,0		
AFW	hoogwerker	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	5,94 kg/j < 1 kg/j
AFW	heftruck	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	12,10 kg/j < 1 kg/j
AFW	shovel	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	4,46 kg/j < 1 kg/j
AFW	betonstorter/pomp	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	2,07 kg/j < 1 kg/j
AFW	trilplaat	2,0	1,0	0,0	NOx NH ₃	2,02 kg/j < 1 kg/j



Naam

verkeersgeneratie

Locatie (X,Y)

130469, 407697

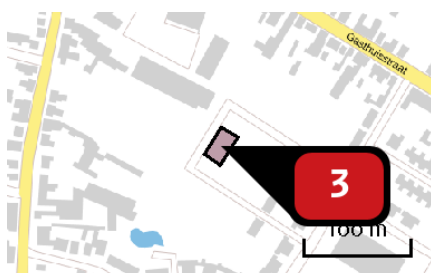
NOx

5,17 kg/j

NH₃

< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	4.000,0 / jaar	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	2.000,0 / jaar	NOx NH ₃	2,58 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	1.000,0 / jaar	NOx NH ₃	2,00 kg/j < 1 kg/j



Naam

stationair

Locatie (X,Y)

130644, 407691

NOx

8,20 kg/j

NH₃

< 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreading (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	stationair	4,0	2,0	0,0	NOx NH ₃	8,20 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS [versie 2020_20210525_2040287d5b](#)

Database [versie 2020_20210525_2040287d5b](#)

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2020>

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.

Berekening gebruiksfase

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
<https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers>.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Econsultancy	De Els II (Fase 3, blokken 1 tm 4), 5171DD Kaatsheuvel

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	
ontwikkeling Kaatsheuvel	Rtwku312kcA7	
Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
14 juli 2021, 09:46	2022	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

Situatie 1		
NOx	9,60 kg/j	
NH ₃	< 1 kg/j	

Resultaten

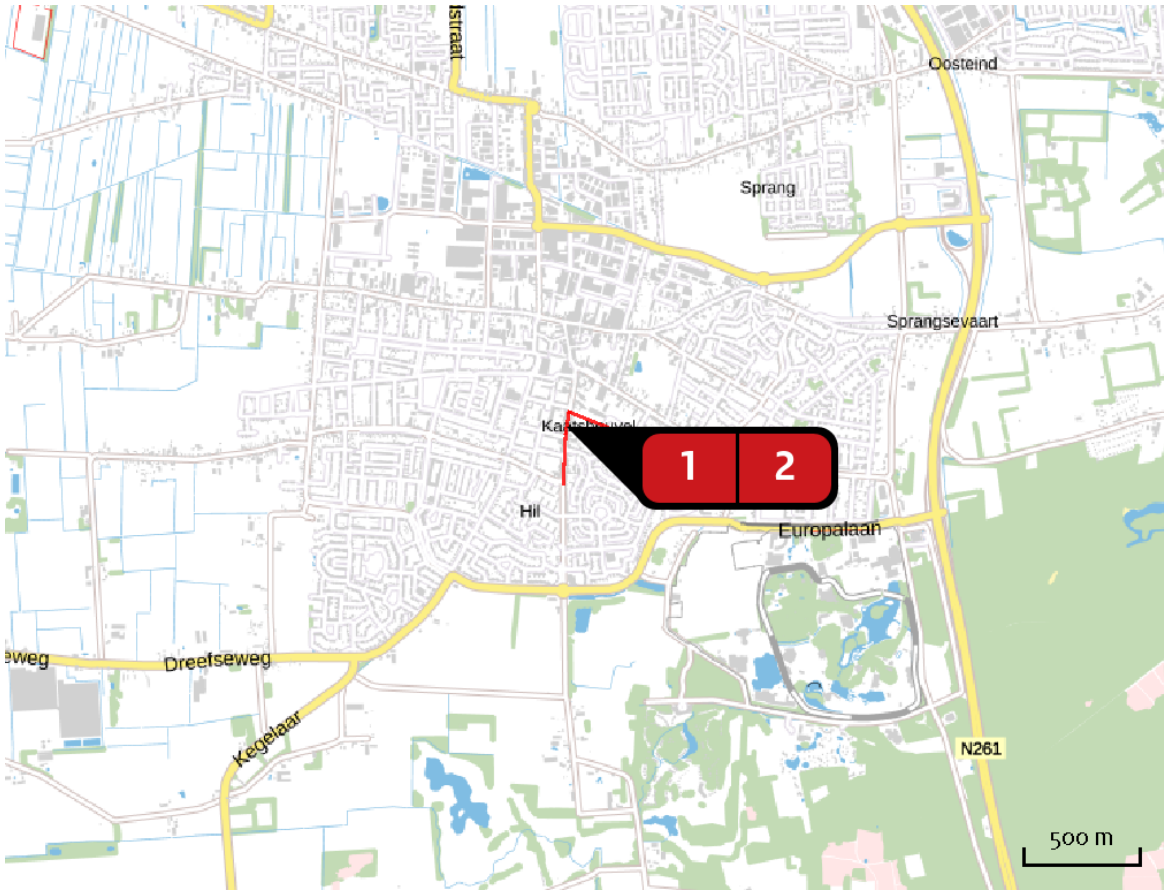
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied
Uw berekening heeft geen depositieresultaten opgeleverd boven 0,00 mol/ha/jr.

Toelichting

Gebruiksfase

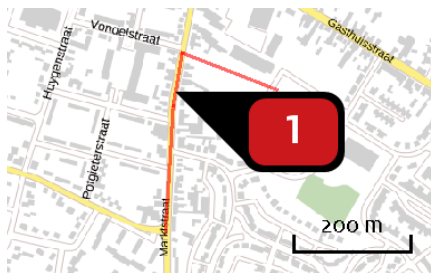
Locatie
gebruiksfase



Emissie
gebruiksfase

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Bron 1 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	8,70 kg/j
2	Bron 2 Wegverkeer Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j

Emissie
(per bron)
gebruiksfase



Naam

Bron 1

Locatie (X,Y)

130469, 407695

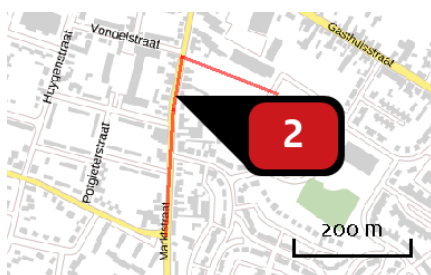
NOx

8,70 kg/j

NH₃

< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	166,4 / etmaal	NOx NH ₃	8,70 kg/j < 1 kg/j



Naam

Bron 2

Locatie (X,Y)

130469, 407695

NOx

< 1 kg/j

NH₃

< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	2,0 / etmaal	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS [versie 2020_20210525_2040287d5b](#)

Database [versie 2020_20210525_2040287d5b](#)

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2020>