

**Oirschot**

Scheper Ila

bestemmingsplan

**identificatie**

identificatiecode:

<NL.IMRO.0823.BPScheper2a-VOOR>  
De IMRO code ontbreekt nog

projectnummer:

082300.17953.00

projectleider:

ir. G.J.G. Bokelman

**planstatus**

datum:

20-08-2013  
23-08-2013

status:

concept  
voorontwerp  
ontwerp  
vastgesteld



# Inhoud van de toelichting

|                                                              |           |
|--------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Inleiding</b>                                          | <b>3</b>  |
| 1.1. Aanleiding                                              | 3         |
| 1.2. Doel                                                    | 3         |
| 1.3. Leeswijzer                                              | 4         |
| <b>2. Gebiedsvisie</b>                                       | <b>5</b>  |
| 2.1. Bestaande situatie                                      | 5         |
| 2.2. Beoogde situatie                                        | 7         |
| 2.2.1. Beschrijving stedenbouwkundig plan                    | 7         |
| 2.2.2. Ontwikkelstrategie                                    | 8         |
| <b>3. Beleidskader</b>                                       | <b>11</b> |
| 3.1. Toetsing aan nationaal ruimtelijk beleid                | 11        |
| 3.2. Toetsing aan provinciaal en regionaal ruimtelijk beleid | 12        |
| 3.3. Toetsing aan lokaal ruimtelijk beleid                   | 15        |
| <b>4. Onderzoek</b>                                          | <b>19</b> |
| 4.1. Vormvrije mer-beoordeling                               | 19        |
| 4.2. Verkeer en parkeren                                     | 19        |
| 4.3. Wegverkeerslawaaï                                       | 22        |
| 4.4. Bedrijven en milieuhinder                               | 24        |
| 4.5. Industrielawaai                                         | 26        |
| 4.6. Externe veiligheid                                      | 26        |
| 4.7. Kabels en leidingen                                     | 27        |
| 4.8. Luchtkwaliteit                                          | 28        |
| 4.9. Watertoets                                              | 29        |
| 4.10. Bodem                                                  | 34        |
| 4.11. Archeologie                                            | 35        |
| 4.12. Ecologie                                               | 36        |
| <b>5. Juridische planbeschrijving</b>                        | <b>41</b> |
| 5.1. Planvorm                                                | 41        |
| 5.2. Uitleg van de regels                                    | 41        |
| <b>6. Uitvoerbaarheid</b>                                    | <b>45</b> |
| 6.1. Economische uitvoerbaarheid                             | 45        |
| 6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid                        | 45        |

## Bijlagen:

- 1 Rekenbladen wegverkeerslawaaï
- 2 Toelichting op de Standaard Staat van Bedrijfsactiviteiten



# 1. Inleiding

## 1.1. Aanleiding

De gemeente Oirschot wil aan de Beerschotseweg de tweede fase van bedrijventerrein De Scheper ontwikkelen. Dit bedrijventerrein is gelegen ten zuidwesten van de kern Oirschot en ontsloten via de N395 en A58. Bedrijventerrein Scheper IIa is gepland tussen de Beerschotseweg, De Scheper en 't Dun. Het bedrijventerrein wordt met name ontwikkeld om bestaande bedrijven in de gemeente Oirschot mogelijkheden te bieden voor bedrijfsuitbreiding. De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1. Ligging plangebied Scheper IIa (bron: Bing Maps)

## 1.2. Doel

In deze paragraaf is het doel van voorliggend bestemmingsplan weer gegeven. Voor in te gaan op het doel wordt in gegaan op het vigerend bestemmingsplan.

### *Vigerend bestemmingsplan*

Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Buitengebied fase II'. Dit bestemmingsplan is door de gemeenteraad van Oirschot op 18 juni 2013 vastgesteld. Ter plaatse van het plangebied geldt de bestemming 'Agrarisch' (figuur 1.2 ). Daarnaast is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 4' opgenomen. Tevens zijn de gebiedsaanduidingen 'reconstructiewetzone extensiveringsgebied' en 'reconstructiewetzone iv nee' opgenomen .



Figuur 1.2. Fragment bestemmingsplan Buitengebied fase II met aanduiding plangebied

#### *Conclusie*

De ontwikkeling van bedrijventerrein Scheper IIa past niet in het vigerende bestemmingsplan. Gelet op deze strijdigheid met het bestemmingsplan wordt een bestemmingsplanprocedure doorlopen om de ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken.

### **1.3. Leeswijzer**

De toelichting van het bestemmingsplan is opgebouwd uit zes hoofdstukken. Na de inleiding in hoofdstuk 1 wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de bestaande en beoogde situatie. In hoofdstuk 3 wordt de ontwikkeling getoetst aan het beleidskader. In hoofdstuk 4 wordt in gegaan op de verschillende onderzoeksaspecten. In hoofdstuk 5 is de juridische planbeschrijving te vinden. In het laatste hoofdstuk 6, komen de economische en maatschappelijk uitvoerbaarheid van voorliggend bestemmingsplan aan bod.

## 2. Gebiedsvisie

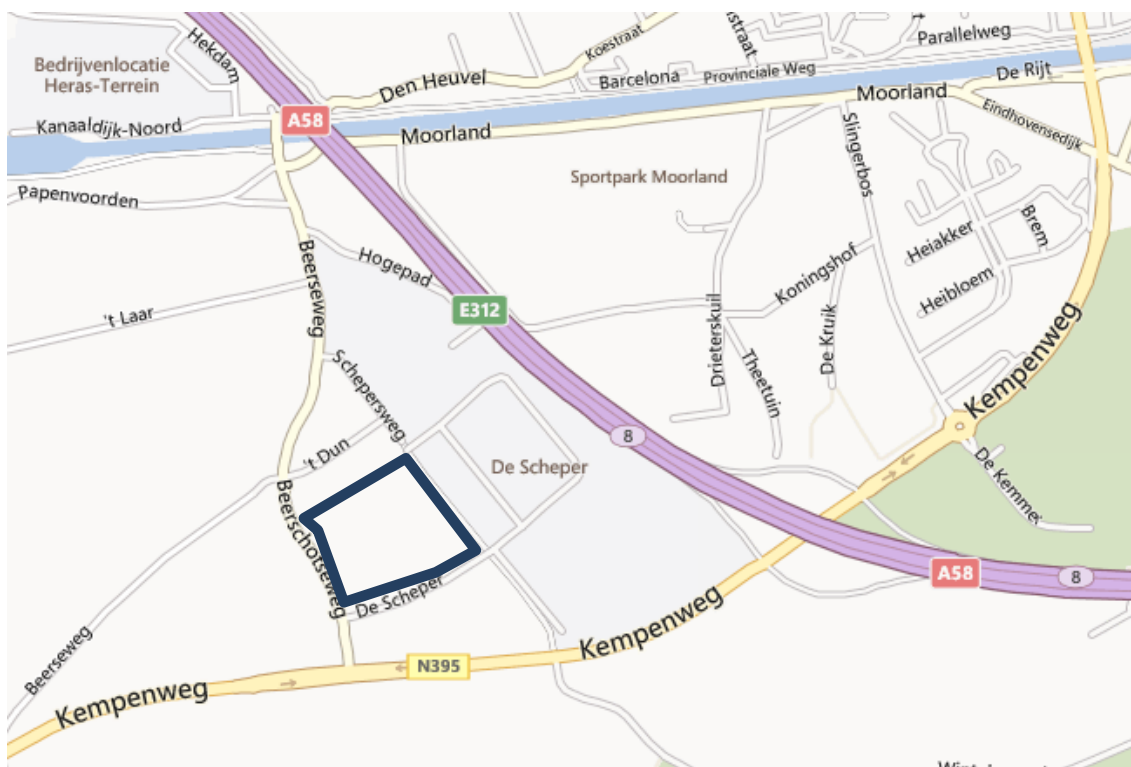
### 2.1. Bestaande situatie

#### *Plangebied*

Het plangebied wordt globaal begrensd door de Beerschotseweg in het westen, de weg De Scheper in het zuiden, het bestaande bedrijventerrein De Scheper I in het oosten en globaal de achterzijden van de erven aan 't Dun in het noorden.

#### *Ligging in de omgeving*

Het plangebied ligt op enige afstand van de kern Oirschot, met daartussen een tweetal grote infrastructurele werken, het Wilhelminakanaal en de Rijksweg A58. Er zijn twee wegen tussen het plangebied en de kern Oirschot die de barrières slechten: De Langereyt / Kempenweg en de Beerseweg. Beiden verbinden Oirschot met de dorpen Oost West en Middelbeers. De Langereyt / Kempenweg is de grote doorgaande weg, de Beerseweg is de recreatief aantrekkelijke route voor fietsers die langs het oude buurtschap 't Dun loopt. Een tweetal erven aan de weg 't Dun liggen met hun achterzijde aan het plangebied. Zie figuur 2.1. voor de ligging van het plangebied in de omgeving.



Figuur 2.1. Ligging plangebied

Scheper I is als snelweglocatie, tussen bovenstaande wegen, direct aan de A58 gepositioneerd. Zij ligt vrij kaal aan de route over de Beerseweg en doet daarmee afbreuk aan de kwaliteit van het gehuchtje van 't Dun. Aan de zuidzijde heeft de Scheper I nooit een goede landschappelijke afronding gekregen, vanwege de toekomstige ontwikkelingen aldaar. De ontwikkeling van Scheper II biedt daarom zowel ruimte voor werkgelegenheid als een kwaliteitsimpuls voor het gebied eromheen.

Oorspronkelijk bestond het plangebied uit het typisch Brabantse kampenlandschap, getypeerd door kleinschalige bouwlanden omzoomd door singels en houtwallen. Deze oude bouwlandjes behoorden bij de erven van het gehucht 't Dun. De Schepersweg was de oude weg tussen 't Dun en 's Heerenwijvers, het landgoed ten zuiden van de Scheper. Deze fungeert nu als doorgaand fietspad. De Schepersweg en ook de weg 't Dun kennen een gevarieerde wegbeplanting van berk en eik, typerend voor het landschapstype hier. Een foto impressie van de bestaande situatie is weergegeven in figuur 2.2.



Figuur 2.2. Foto impressie bestaande situatie

## 2.2. Beoogde situatie

### 2.2.1. Beschrijving stedenbouwkundig plan

#### *Landschappelijke inbedding van het terrein in de omgeving*

De Scheper II ligt op de overgang van bestaand bedrijventerrein naar het landelijk gebied. Met de ontwikkeling van de Scheper II wordt daarom ingespeeld op de bestaande landschappelijke kwaliteiten. Zo zal het terrein met een stevige groene buffer op afstand blijven van de fraaie erven van 't Dun en is er ruimte gegeven aan het doorgaande fietspad De Schepersweg, dat een verbinding vormt tussen Oirschot en 's Heerenvijvers. De omzoming van iedere fase van De Scheper II met een flinke bossingel zorgt ervoor dat het gehele bedrijventerrein De Scheper een landschappelijke afronding heeft naar het landelijk gebied toe.

De inrichting van het groen sluit aan bij de oorspronkelijke en bestaande landschappelijke kwaliteiten. In dit plan kunnen de bouwvelden als de vroegere 'kampen' worden beschouwd. De omzoming ervan gebeurt met brede houtsingels van eik en berk met een stevige onderbeplanting, zodat de achterterreinen van de bedrijven uit het zicht worden genomen.

Aan de Scheper hebben de bedrijven een representatief uitstraling naar de omgeving, deze zijde van het terrein vormt het visitekaartje. De groene voorruimte is daarom niet van een onderbeplanting voorzien. De grote bomen in het gras verzachten de grote maat van bebouwing, maar geven de bedrijven toch een gezicht aan de Scheper en de Kempenweg.

#### *Kavelstructuur*

De bouwvelden liggen in drie noord-zuid gerichte stroken. Er is gezocht naar een optimale breedte van de stroken ten behoeve van een efficiënte verdeling van de bedrijfskavel, de breedte/dieptemaat voor bedrijfskavels varieert van 50 tot 60 meter. Daartussen liggen de groene wiggen, die het gebied opdelen in 5 bouwvelden. Bij het ontwikkelen van ieder bouwveld wordt tegelijkertijd de groene omzoming aangelegd voor de afronding naar het landschap. De groene wiggen, die tevens ruimte geven aan de waterberging, zorgen voor een flexibele inrichting van de bedrijfskavels. Aan de voorzijde is een representatieve gevel gewenst, daar waar het gebouw aan een bossingel ligt zijn lagere eisen voor terreininrichting en gebouw.

#### *Rooilijn, bebouwing en oriëntatie*

Om een eenheid op het bedrijventerrein te scheppen wordt sterk gestuurd op de plaatsing van de bebouwing aan de bedrijfsstraten. Deze staan op 11 meter van de erfsgrens, waarbij er ruimte is voor parkeren. Het is uitdrukkelijk de ambitie om transparante gevels aan de straatzijde te realiseren. Hierdoor wordt de binding tussen bedrijf en straat groter met als gevolg een interessanter straatbeeld en enige mate van sociale controle en levendigheid op de straat.

Ten behoeve van de sociale veiligheid en levendigheid op de straat is bebouwing met de voorzijde naar de bedrijfsstraat georiënteerd. Op hoekkavels aan de Scheper wordt ook aan deze zijde een representatieve gevel verlangd. Entrees zijn gesitueerd aan de voorzijde van het gebouw.

#### *Ontsluiting*

De weg De Scheper ontsluit het plangebied via de Beerschotseweg, via de Kempenbaan naar de A58 en de kern Oirschot. Er zijn geen bedrijfskavels direct op De Scheper ontsloten. Dit vindt plaats op de interne ontsluitingsstructuur, de bedrijfsstraten die haaks aansluit op De Scheper. Door een ontsluitingsweg parallel aan het noordelijke fietspad te leggen, is tevens Scheper I met een extra

verbinding ontsloten. De verkeersstructuur is zodanig ontworpen dat deze in fasen kan worden ontwikkeld.

Nog een extra ontsluiting zijn de erfontsluitingsstraten. Deze worden aangelegd als behoefte blijkt aan meerdere kleine kavels en als deze niet via de hoofdontsluiting ontsloten kunnen worden. De erfontsluitingsstraat deelt het bouwveld op in kleinere kavels.

#### *Parkeren*

Bedrijven moeten op eigen kavel voorzien in de parkeerbehoefte volgens de normen zoals die door de gemeente Oirschot worden gehanteerd (CROW-publicatie 317, 'Kencijfers verkeersgeneratie en parkeren', 2012). In de inrichting van de straat wordt foutief parkeren zoveel mogelijk gehinderd door middel van het toepassen van hoge trottoirbanden. De inrichting van de kavel dient ook te voorzien in de behoefte van bezoekersparkeren. In de openbare ruimte worden geen parkeerplaatsen voor bezoekers gerealiseerd.

### **2.2.2. Ontwikkelstrategie**

#### **Programma**

De Scheper II ligt ten zuidwesten van het bestaande bedrijventerrein De Scheper I. In de regionale afspraken en programmering werklocaties Zuidoost-Brabant (actualisering najaar 2012) is dit gebied aangemerkt om tot 2020 voor lokale bedrijvigheid te worden ontwikkeld. In het regionaal overleg is vastgelegd dat er maximaal 5 ha netto bedrijventerrein mag worden ontwikkeld. Het bestuurlijk akkoord hierover dateert van 11 maart 2013.

Voor grote bedrijven (> 5.000 m<sup>2</sup>) heeft de gemeente Oirschot genoeg ruimte beschikbaar op het bedrijventerrein Westfields. Echter voor de kleinere, lokale bedrijven is nog maar beperkt ruimte. Deze kunnen vanaf nu een plek krijgen op de Scheper II.

#### **Fasering: stap voor stap ontwikkelen als een nieuwe benadering**

In plaats van aanbodgericht wil de gemeente Oirschot het gebied vraaggestuurd ontwikkelen. De diversiteit van de vraag is groot. Op de Scheper II kunnen zowel kleinschalige, lokale bedrijven (vanaf 500m<sup>2</sup>) tot grootschalige, bovenlokale bedrijven (tot 5000m<sup>2</sup>) een plek krijgen. Gelet op de dynamiek van de economische ontwikkeling en daarmee samenhangende vraag naar nieuwe bedrijfsruimte is een flexibel plan opgesteld.

De vraaggestuurde insteek vraagt tevens om een andere benadering dan voorheen in de ruimtelijke ordening gebruikelijk was. In plaats van het gebied in een verkavelingsplan te gieten en in één keer bouwrijp te maken zal, op basis van wat de markt vraagt, het gebied stapsgewijs veranderen van een agrarisch gebied naar een bedrijventerrein.

Met iedere stap, met iedere gerealiseerde fase van de ontwikkeling, dient de ruimtelijke én de functionele kwaliteit te worden geborgd. Belangrijke aspecten zijn:

- een representatieve uitstraling;
- de landschappelijke afronding van iedere ontwikkeling;
- een goede ontsluiting van het terrein.

Dit was dé opgave voor het ontwerp van het stedenbouwkundig plan voor de Scheper en heeft daarmee geleid tot een enigszins atypisch plan, maar met veel ruimte voor groen. Niet alleen aan de randen, maar ook binnenin het plangebied.

## **Beeldkwaliteitsplan**

### *Doel en status*

Het beeldkwaliteitsplan is een integraal document voor het gehele bedrijventerrein om de ruimtelijke verschijningsvorm en kwaliteit in de looptijd van het project te waarborgen. Beeldkwaliteit is voor de welstandscommissie een houvast om individuele bouwplannen te toetsen in relatie tot het grotere stedenbouwkundige geheel. Beeldkwaliteitsplannen vormen de schakel tussen stedenbouw en architectuur.

Een goede mix tussen enerzijds individuele wensen en anderzijds een samenhangend totaalbeeld is van belang. Elk individueel kavel met bebouwing moet voldoen aan de richtlijnen die tegemoet komen aan zowel de individuele wensen als het algemeen belang. Het beeldkwaliteitsplan is dienstbaar aan de functionaliteit van het bedrijventerrein en bevat duidelijke regels en aanbevelingen.

Door middel van dit toetsingskader wordt samenhang gecreëerd tussen de gebouwen, de terreininrichting van de individuele kavels en het openbaar gebied. In dit beeldkwaliteitsplan zijn in woord en beeld de spelregels voor het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein beschreven.

### **Procedure bouwplanbegeleiding**

De gemeente Oirschot heeft de intentie om de welstandscommissie als supervisor aan te stellen met als taak de bewaking van de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit van het gebied, zoals die is vastgelegd in het beeldkwaliteitsplan. Dit betekent dat de welstandscommissie vooraan in de bouwplanontwikkeling betrokken is. Zij kan als supervisor vooroverleg voeren met de gemeente, planindieners en ontwerpers en de bouwplanontwikkeling mede begeleiden met als doel een betere kwaliteit van de plannen en een snellere doorlooptijd in de procedure. De welstandscommissie, tevens supervisor, voorziet de plannen van een bindend advies dat aan het College van B&W kan worden voorgelegd.



### 3. Beleidskader

Dit hoofdstuk gaat achtereenvolgens in op het relevante nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid.

#### 3.1. Toetsing aan nationaal ruimtelijk beleid

##### **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)**

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het Rijk streeft naar een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt.

##### *Conclusie*

De ontwikkeling van het bedrijventerrein is een versterking van de ruimtelijk-economische structuur. De ruimtelijke afweging is regionaal afgestemd. De ontwikkeling past binnen het landelijke beleidskader.

##### **Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2012)**

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit besluit omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmings- en inpassingsplannen. Met het Barro maakt het Rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen, inpassingsplannen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Het gaat om kaders voor onder meer rijksvaarwegen, project Mainportontwikkeling Rotterdam en grote rivieren.

##### *Duurzame verstedelijking*

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is de ladder voor duurzame verstedelijking beschreven. Deze ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dit artikel bepaalt dat de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een verantwoording dient te bevatten dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Om het proces van stedelijke ontwikkelingen op een gewenste wijze te laten plaatsvinden worden stappen voorgeschreven ('de treden van de ladder').

De beoogde ontwikkeling voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling waar regionaal behoefte aan is op basis van de programmering bedrijventerreinen Zuidoost-Brabant.

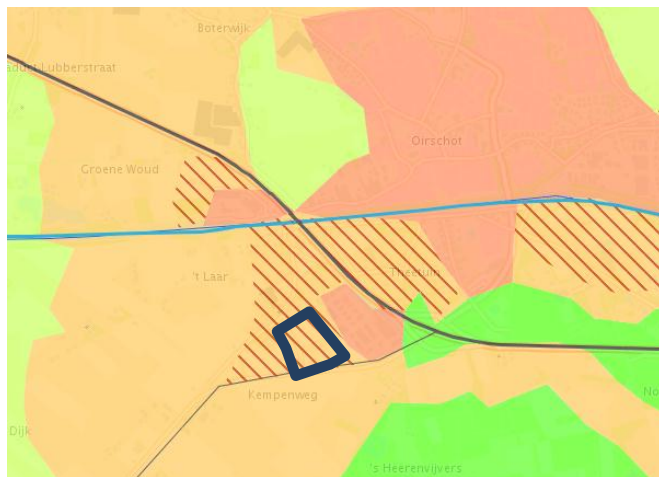
#### *Conclusie*

Op basis van de regels en de bijhorende kaarten zijn er geen rijksbelangen voor dit project relevant. De ontwikkeling voldoet aan de stappen van de ladder van duurzame verstedelijking.

### **3.2. Toetsing aan provinciaal en regionaal ruimtelijk beleid**

#### **Structuurvisie ruimtelijke ordening (2010) en verordening ruimte Noord-Brabant (2012)**

De provincie geeft in de structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). Het plangebied is op de structurenkaart aangeduid als gemengd landelijk gebied en als zoekgebied voor verstedelijking. De aanduiding zoekgebied verstedelijking geeft aan dat het transformeren van buitengebied naar stedelijk gebied (wonen, werken, voorzieningen, stedelijk groen) afweegbaar is als dat nodig is om in de stedelijke ruimtebehoefte te voorzien. De provincie streeft bij alle ontwikkelingen naar zorgvuldig ruimtegebruik en aandacht voor ruimtelijke kwaliteit.



Figuur 3.1. Uitsnede structurenkaart inclusief aanduiding plangebied

#### *SER-ladder*

Om het aansnijden van nieuwe ruimte in directe samenhang te bezien met de mogelijkheden voor inbreiden en herstructurering, wil de provincie dat de zogenoemde SER-ladder wordt gehanteerd. Dit geldt zowel op strategisch niveau (programmering en locatieafweging) als op operationeel niveau, zoals bij ruimtelijke besluiten en uitgifte. Voor die gevallen waar het hanteren van de SER-ladder leidt tot de keuze voor uitbreiding van verstedelijkingsruimte zijn in de Verordening ruimte zoekgebieden voor verstedelijking aangegeven. Het plangebied is gelegen binnen een zoekgebied voor verstedelijking. De verantwoording van de keuze voor de ontwikkeling van bedrijventerrein Scheper Ila is gebaseerd op regionale afstemming (Regionale Agenda Werken).

#### *Regionale afstemming*

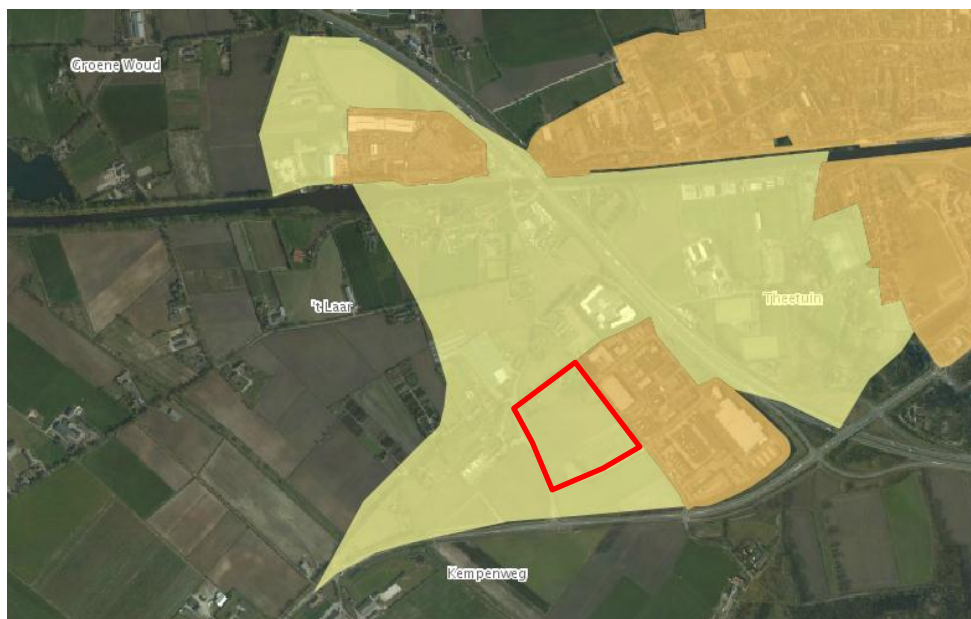
Gemeenten en provincie voeren regionaal overleg om een goede afstemming van de stedelijke ontwikkelingen (wonen, werken en voorzieningen) binnen een regio te bevorderen. In het regionaal ruimtelijk overleg zet de provincie in op het intensiveren van ruimtegebruik rondom hoogstedelijke zones, stedelijke en goederen- knooppunten om zo de verknoping van stedelijke ontwikkelingen en infrastructuur te bereiken. In de regionale agenda wordt de relatie met de MIRT Gebiedsagenda Brabant gelegd en worden de afspraken uit de regionale agenda's voor wonen en werken betrokken.

### *Regionale Agenda Werken*

In regionaal verband worden regionale agenda's voor werken opgesteld waarin gemeenten onderling de ontwikkeling van werklocaties kwantitatief en kwalitatief afstemmen. Het is een continu proces waarin per periode wordt bepaald op welke thema's de focus ligt. In de regionale agenda's voor werken worden vanuit provinciaal belang in ieder geval de volgende aspecten opgenomen:

- vraaggestuurde regionale planning;
- herstructurering van verouderde werklocaties en de mogelijkheden voor (regionale) verevening;
- beheer en onderhoud van bestaande terreinen;
- reserveringen van werklocaties waarbij een multimodale ontsluiting wordt nagestreefd;
- zorgvuldig ruimtegebruik, de SER-ladder, alsmede de uitgifte van nieuwe bedrijfskavels (gronduitgifteprotocollen);
- benoemen van locaties waar voldoende ruimte is of wordt geboden aan de ontwikkeling van bedrijven met een hinder- en risico-profiel en/of bedrijven met specifieke vestigingseisen;
- duurzame energie op werklocaties;
- de kwantitatieve en kwalitatieve vraag naar kantoorruimte.

In de Verordening ruimte is in artikel 12.4 het instrument van regionale ruimtelijke overleggen beschreven. Op basis van deze overleggen worden onder andere regionale agenda's voor werken opgesteld en afspraken gemaakt. In de Regionale afspraken en programmering werklocaties Zuidoost-Brabant (actualisering najaar 2012) is het gebied De Scheper Ila aangemerkt om tot 2020 voor lokale bedrijvigheid te worden ontwikkeld. In het regionaal overleg is vastgelegd dat er maximaal 5 ha netto bedrijventerrein mag worden ontwikkeld. Het bestuurlijk akkoord hierover dateert van 11 maart 2013. Bovenstaande uitgangspunten zijn vertaald in de provinciale verordening, waarin het gebied is opgenomen als zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling.



Figuur 3.2. Uitsnede kaart Verordening Ruimte. Licht geel gearceerde gebied is het zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling. De rode contour geeft de locatie van het plangebied aan.

*Stedelijke ontwikkeling in zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling*

In de Verordening ruimte, artikel 3.3. is aangegeven dat een bestemmingsplan, gelegen in een zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling, moet zijn voorzien van een verantwoording, waaruit blijkt dat er geen mogelijkheden zijn om de beoogde vorm van stedelijke ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied van een van de kernen van de gemeente te situeren. In het bijzonder door middel van inbreiden, herstructureren, intensiveren, meervoudig ruimtegebruik of enige andere vorm van zorgvuldig ruimtegebruik. De stedelijke ontwikkeling moet aansluiten bij bestaand stedelijk gebied of plaatsvinden in een nieuw cluster van stedelijke bebouwing. Uit de verantwoording moet ook blijken dat de mogelijkheden ontbreken om een te ontwikkelen of uit te breiden bedrijventerrein of kantorenlocatie te situeren in bestaand stedelijk gebied van enige kern van de aangrenzende gemeenten binnen de provincie.

*Conclusie*

Het nieuwe bedrijventerrein Scheper Ila sluit aan op bestaand stedelijk gebied (bedrijventerrein Scheper). Dit is in lijn met de voorwaarden voor stedelijke ontwikkeling in zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling.

*Regels voor bedrijventerreinen*

Het te ontwikkelen bedrijventerrein voldoet aan de regels uit de Verordening ruimte (artikel 3.6 en 3.8). Het beoogd netto ruimtebeslag van het uit te geven terrein bedraagt circa 2,5 ha en blijft zodoende binnen het in het regionaal overleg vastgestelde areaal van 5 ha voor De Scheper Ila. Het bedrijventerrein is bedoeld voor lokale bedrijvigheid in de milieucategorieën 3.1 tot en met 4.1. De maximale perceeloppervlakte per bedrijf bedraagt 5.000 m<sup>2</sup>. Om zuinig ruimtegebruik na te streven mogen de percelen voor tenminste 50% en ten hoogste 75% bebouwd worden. De bedrijfsgebouwen mogen een maximale bouwhoogte hebben van 12 m. Daardoor is het mogelijk om de beschikbare bedrijfsruimte optimaal te benutten voor de bedrijfsvoering. Het parkeren moet op eigen terrein opgelost worden. Bedrijfswoningen en andere niet-bedrijfsfuncties worden geweerd.

*Landschappelijke kwaliteit*

Volgens de Verordening ruimte (artikel 2.2.) moet een ruimtelijk plan dat voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied, een verantwoording bevatten van de wijze waarop financieel, juridisch en feitelijk is verzekerd dat de realisering van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een aantoonbare en uitvoerbare fysieke verbetering van de aanwezige of potentiële kwaliteiten van bodem, water, natuur, landschap of cultuurhistorie of van de extensieve recreatieve mogelijkheden van het gebied waarop de ontwikkeling haar werking heeft. Bij de stedenbouwkundige en landschappelijke inrichting van de stedelijke ontwikkeling moet eveneens rekening worden gehouden met de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten en structuren in het gebied zelf en in de naaste omgeving, waaronder ook de ontwikkeling van een groene geleding ten behoeve van ecologische en landschappelijke verbindingen.

Op grond van de Afstemmingsnotitie Landschapsinvesteringsregeling (2012) geldt voor ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied dat de ontwikkelende partij een investering pleegt in landschappelijke kwaliteitsverbetering / landschappelijke inpassing ter hoogte van 20% van de waardevermeerdering. Het plan bestaat uit een aantal velden die elk worden omzoomd door een robuust groen/blauw casco. De aders van dit casco hebben een breedte van circa 15 tot 20 m. Het casco sluit aan bij de landschappelijke kenmerken van het grotere gebied waarvan De Scheper Ila deel uitmaakt. Het groen/blauwe casco beslaat circa 35% van het bruto te ontwikkelen bedrijventerrein. Een deel van de investeringsverplichting komt dus ten goede aan het bedrijventerrein zelf. Het resterende deel zet de gemeente in op kwaliteitsverbetering in de rest van de gemeente.

### 3.3. Toetsing aan lokaal ruimtelijk beleid

#### **StructuurvisiePlus (2004)**

In 2004 heeft de gemeenteraad van Oirschot de StructuurvisiePlus vastgesteld. In de structuurvisie is het ruimtelijk beleid van de gemeente Oirschot gebundeld en met elkaar in verband gebracht. Ruimtelijke initiatieven worden aan dit beleid getoetst.

De structuurvisie is opgesteld op basis van een benadering waar niet uitgegaan wordt van een gemeentelijk opgesteld programma voor het aantal te bouwen woningen en hectares bedrijventerreinen, maar waarbij de ruimtelijke kwaliteiten (de “talenten”) van de gemeente in beeld zijn gebracht. Dit op basis van een analyse van de verschillende lagen; de grondlaag (bodem, water), de infrastructuur (wegen, kanalen) en het occupatiepatroon (dorpen, bedrijventerreinen). De verbetering van de samenhang tussen de verschillende lagen is beschreven en heeft geleid tot het vastleggen van de “Duurzame Ruimtelijke Structuur” (DRS) van Oirschot. In de tweede stap zijn de programmatische behoeften in de gemeente bepaald. Deze resultaten van deze twee stappen zijn vervolgens met elkaar in verband gebracht. Uit deze “Confrontatie” is de na te streven ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Oirschot, als basis voor verdere acties bepaald.

#### *Doelstellingen voor ontwikkeling Oirschot*

De vastgestelde ruimtelijke en functionele kwaliteiten en de gesignaleerde ontwikkelingskansen vormen de basis voor de verdere gemeentelijke beleidsvorming. In de structuurvisie zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

- De identiteit waarop de gemeente Oirschot zich blijvend wil richten is die van groene gemeente tussen stedelijke regio's met een prettig woon- en leefklimaat. Men vindt de gemeente zoals die nu is zeer evenwichtig en wil hem zo behouden.
- Gestreefd wordt naar een duurzaam evenwicht tussen bestaande, grote natuureenheden en agrarisch landschap, resulterend in een heldere landschappelijke zonering.
- Het landelijk gebied dient ruimte te bieden aan een economisch krachtige landbouwsector, met kwalitatieve verbeteringen van waterhuishouding, natuur en recreatie.
- Behoud en versterking van identiteit en leefbaarheid zijn voor iedere kern uitgangspunt; de bestaande bevolkingsomvang en natuurlijke groei vormen de basis voor behoud en kwalitatieve versterking van wonen, werken en voorzieningen.
- Lokale bedrijven dienen zich binnen de gemeente te kunnen ontplooien.

Uitgangspunt bij alle toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen zijn behoud en herstel van cultuurhistorie, duurzaam omgaan met watersystemen en zuinig en waar mogelijk meervoudig ruimtegebruik.

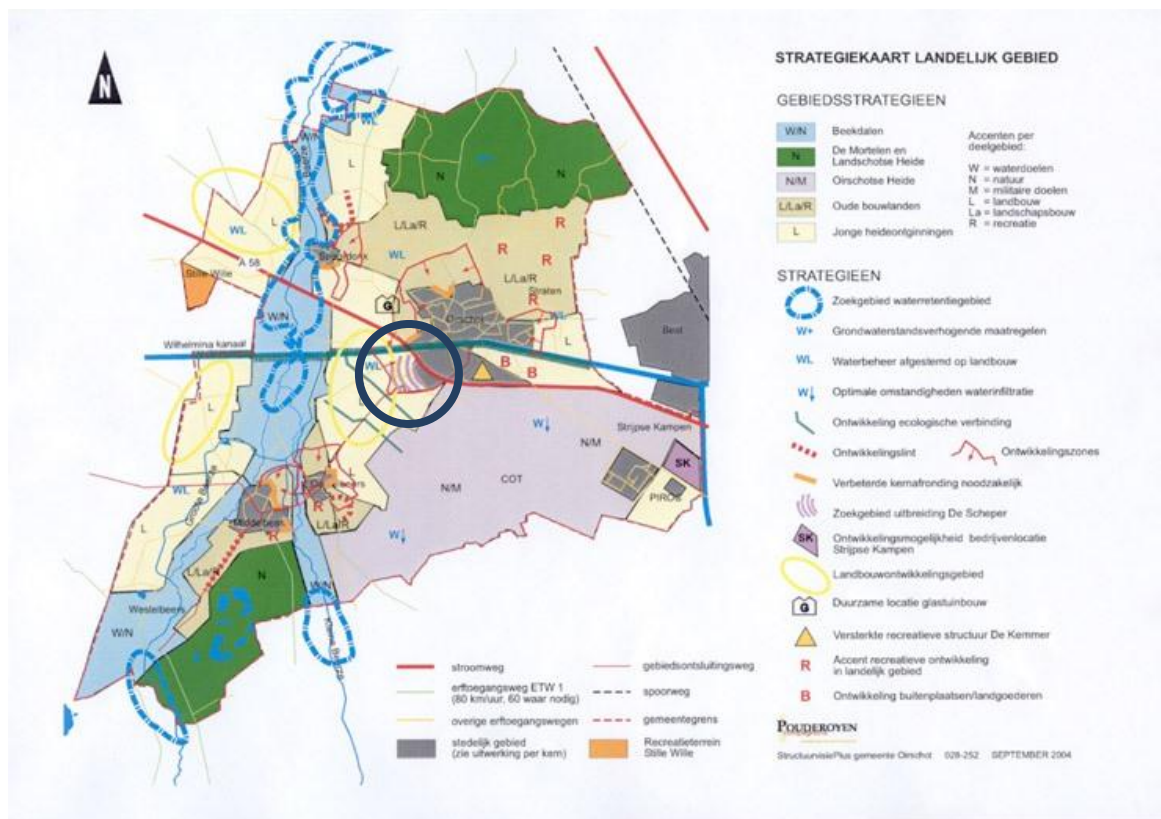
#### *Toetsing ontwikkeling Scheper Ila*

De ontwikkeling van bedrijventerrein Scheper is in de structuurvisie benoemd.

- De Scheper  
Het aan de jonge heideontginning grenzende bedrijventerrein De Scheper dient een ruimtelijk goede afronding te krijgen naar het landelijk gebied. Bovendien biedt de huidige ruimtelijke structuur van het terrein en de ligging t.o.v. de infrastructuur goede kansen voor uitbreiding van het terrein. De gemeente Oirschot ziet hier met name mogelijkheden voor ontwikkeling en vestiging van lokale bedrijvigheid. De mate van uitbreiding zal worden bepaald bij de confrontatie van de DRS met de programmatische behoefte, bijvoorbeeld daar waar het gaat om de begrenzing van het landbouwontwikkelingsgebied. Een uiterste grens wordt gevormd door de op de strategiekaart voor het landelijk gebied aangegeven ecologische zone.

De ontwikkeling van bedrijventerrein Scheper IIa is in lijn met de wens tot verandering van de ruimtelijke structuur. In de structuurvisie is voor (her)huisvestingsmogelijk voor lokale behoefte de Scheper aangewezen (kleiner dan 5.000 m<sup>2</sup>). Op de Scheper is tevens ruimte voor startende bedrijven.

De uitbreiding van de Scheper is weergegeven op de bijbehorende 'strategiekaart landelijk gebied'. De uitbreiding is niet concreet afgebakend maar aangegeven als 'zoekgebied uitbreiding Scheper' (figuur 3.3).



Figuur 3.3. Strategiekaart landelijk gebied (bron: StructuurvisiePlus (2004) inclusief uitbreidingsrichting Scheper

**Welstandsnota (2010)**

De gemeenteraad van Oirschot heeft in 2010 de nieuwe welstandsnota vastgesteld. In de welstandsnota zijn regels en uitgangspunten opgenomen waaraan nieuwe bebouwing moet voldoen. In de welstandsnota is de gemeente in meerdere gebieden opgedeeld waar verschillende welstandsregimes gelden. De uitbreiding van bedrijventerrein Scheper Ila is gelegen in het welstandsregime 'kernen'. Naast het bestemmingsplan is een beeldkwaliteitsplan opgesteld waarin ingegaan wordt op de regels en uitgangspunten wat betreft welstand.

**Conclusie**

De ontwikkeling van bedrijventerrein Scheper Ila is in lijn met de StructuurvisiePlus. De regels en uitgangspunten uit de Welstandsnota zijn gebruikt bij het opstellen van het beeldkwaliteitsplan dat naast het bestemmingsplan een afwegingskader vormt.



## 4. Onderzoek

### 4.1. Vormvrije mer-beoordeling

#### Beleid en normstelling

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

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

#### Onderzoek en conclusie

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein mer-beoordelingsplichtig is bij activiteiten die betrekking hebben op een oppervlakte van 75 ha of meer (Besluit milieueffectrapportage, Bijlage onderdeel D11.3). Het plangebied beslaat een oppervlak van circa 5 ha waarvan circa 50% beschikbaar is als uitgeefbaar gebied. De beoogde ontwikkeling blijft dus ruim onder de gestelde drempelwaarde.

Opgemerkt dient te worden dat voor activiteiten die beneden de gestelde drempelwaarden blijven, toch dient te worden nagedaan of er sprake kan zijn van belangrijke gevolgen voor het milieu. Gelet op de kenmerken van het plan zoals het kleinschalige karakter in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r., de plaats van het plan en de kenmerken van de potentiële effecten zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Dit blijkt ook uit de onderzoeken van de verschillende milieuaspecten zoals deze in de volgende paragrafen zijn opgenomen. Voor dit bestemmingsplan is dan ook geen mer-procedure of mer-beoordelingsprocedure noodzakelijk conform het Besluit m.e.r.

### 4.2. Verkeer en parkeren

#### Verkeersontsluiting

##### *Gemotoriseerd verkeer*

Fase IIa van bedrijventerrein De Scheper is gelegen aan de westzijde van het reeds bestaande bedrijventerrein. Het terrein wordt ingesloten door de bestaande woonpercelen aan 't Dun aan de noordzijde, De Beerschotseweg aan de westzijde en De Scheper aan de zuidzijde. De ontsluiting van fase IIa bedrijventerrein De Scheper vindt primair plaats via een nieuwe interne ontsluitingsstructuur. Deze ontsluitingsstructuur heeft twee aansluitingen op de toegangsweg naar De Scheper aan de zuidzijde van het terrein. Eén aansluiting is gelegen geheel aan de oostzijde van De Scheper IIa, ter hoogte van het kruispunt toegangsweg De Scheper – Schepersweg. De locatie van de tweede aansluiting op De Scheper is afhankelijk van de ligging van de interne wegenstructuur. Deze ligging wordt binnen dit bestemmingsplan niet vastgelegd. Naast de beide aansluitingen op de toegangsweg naar het

bedrijventerrein wordt de interne ontsluitingsstructuur aangesloten op de noordelijke tak van De Scheper.

De toegangsweg naar bedrijventerrein De Scheper sluit aan de westzijde aan op de Beerschotseweg. Deze beide wegen kennen, buiten de bebouwde kom, een maximum snelheid van 80 km/h. Via de Beerschotseweg wordt verder ontsloten naar de Kempenweg (N395). In westelijke richting leidt deze weg naar onder andere Middelbeers, Hilvarenbeek en de provinciale weg N269. De Kempenweg leidt in oostelijke richting naar de op- en afritten van de Rijksweg A58, naar de kern Oirschot en bedrijventerrein De Stad. Vanaf het bedrijventerrein bedraagt de reistijd naar de A58 circa 3 minuten.

#### *Langzaam verkeer*

Ook voor langzaam verkeer wordt het De Scheper Ila primair ontsloten via de nieuw aan te leggen interne wegenstructuur. Via deze interne wegen wordt aangetakt op de Schepersweg, welke tussen de Kempenweg en 't Dun is vormgegeven als solitaire (brom)fietsvoorziening. Aan de zuidzijde sluit dit (brom)fietspad aan op de parallel gelegen fietsvoorziening langs de Kempenweg. Aan de noordzijde sluit de Schepersweg aan op de Beerseweg. Deze weg sluit aan op de Kanaaldijk-Noord en Den Heuvel. Deze laatstgenoemde leidt naar de kern van Oirschot.

Langs de Beerseweg (gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/h) ontbreken fietsvoorzieningen. In het Oirschots Verkeers- en Vervoersplan is opgenomen dat langs de Beerseweg, tussen de Beerschotseweg en Moorland in een vrijliggend fietspad zal worden voorzien. De gemeenteraad van Oirschot heeft hiervoor in mei 2013 krediet voor vrij gemaakt. Het is de bedoeling dat het fietspad in 2013 gerealiseerd wordt. Met de realisatie van het fietspad ontstaat tussen bedrijventerrein De Scheper en de bebouwde kom van Oirschot een sluitende en verkeersveilige fietsstructuur.

#### *Openbaar vervoer*

De meest nabij het bedrijventerrein gelegen openbaar vervoer halte ligt ter hoogte van de rotonde Kempenweg – De Kemmer – Slingerbos. Hier stoppen reguliere lijnbussen in de richting van Tilburg (Oostelbeers, Middelbeers, Hilvarenbeek) en Best. Deze lijndienst rijdt met een frequentie van één keer per uur per rijrichting. Gezien de ligging van de halte ten opzichte van de het plangebied en de frequentie van de diensten naar en van verschillende bestemmingen is de ontsluiting van het gebied per openbaar vervoer, zoals gebruikelijk op bedrijventerreinen, niet voldoende.

#### **Verkeersveiligheid**

De ontsluitingswegen rondom het bedrijventerrein zijn niet allen ingericht conform de inrichtingseisen van Duurzaam Veilig. De Beerschotseweg, een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/h, en de toegangsweg De Scheper (eveneens maximum snelheid van 80 km/h) zijn niet voorzien van vrijliggende (brom)fietsvoorzieningen. Fietzers zullen echter beperkt gebruik maken van deze wegen, omdat tussen de Kempenweg en het bedrijventerrein een solitair (brom)fietspad aanwezig is (Schepersweg). Daarnaast is langs de Kempenweg (N395) wel een vrijliggende fietsvoorziening aanwezig. De aanleg van een nieuw fietspad langs de Beerschotseweg zorgt er voor dat er een logische fietsroute ontstaat naar het bedrijventerrein.

De wegen die behoren tot de interne ontsluiting van het bedrijventerrein hebben een maximum snelheid van 50 km/h. Gemotoriseerd verkeer en fietsers maken gezamenlijk gebruik van de weg. Er is niet gekozen voor een inrichting conform de inrichtingseisen van Duurzaam Veilig. Het aantal fietsers is beperkt, waardoor dit niet direct leidt tot verkeersonveiligheid.

## Parkeren

Uitgangspunt is dat de ontwikkelingen binnen het plangebied voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. De hierbij te hanteren parkeernormen zijn opgenomen in CROW-publicatie 317 ('Kencijfers verkeersgeneratie en parkeren', 2012). De parkeernormen zijn afhankelijk van de bedrijfsfunctie en de omvang van het bruto vloeroppervlak van de bedrijven. Bij aanvraag van een omgevingsvergunning wordt hieraan getoetst.

## Verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling

De ontwikkeling op bedrijventerrein De Scheper Ila omvat lichte bedrijvigheid. De hiermee samenhangende verkeersgeneratie is bepaald aan de hand van kencijfers uit CROW publicatie 317 ('Kencijfers verkeersgeneratie en parkeren', 2012). Deze kencijfers gelden per m<sup>2</sup> bruto kantooroppervlak en per netto ha bedrijventerrein. Het netto hectare bedrijventerrein is de totale oppervlakte van het de te ontwikkelen gronden exclusief openbare ruimte (infrastructuur, openbaar groen). In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen dat het maximale bebouwingspercentage 75% bedraagt. Zodoende is het bruto oppervlak bedrijventerrein omgerekend naar netto oppervlak bedrijventerrein op basis van een omrekenfactor van 0,75.

Op bedrijventerrein De Scheper Ila wordt 3,0 hectare (bruto) aan bedrijventerrein mogelijk gemaakt. Omgerekend naar een netto oppervlak bedraagt de omvang van het terrein 2,25 hectare. De verkeersgeneratie voor het aantal hectare te ontwikkelen bedrijventerrein is berekend aan de hand van het kencijfer voor 'gemengd bedrijventerrein' (worst-case). Deze bedraagt 210 mvt/werkdagemaal per netto hectare bedrijventerrein (158 mvt/weekdagemaal). Op basis van het netto aantal hectare bedrijventerrein en het genoemde kencijfer bedraagt de verkeersgeneratie van bedrijventerrein De Scheper Ila circa 470 mvt/werkdagemaal (360 mvt/weekdagemaal). Dit verkeer zal geheel afgewikkeld worden via de toegangsweg De Scheper. Uitgangspunt is verder dat het verkeer zich gelijk (50/50) zal verdelen over beide aansluitingen naar de interne wegenstructuur.

In de huidige situatie zijn voor de toegangsweg De Scheper geen verkeersintensiteiten bekend. Op basis van het reeds ontwikkeld aantal hectare bedrijventerrein (circa 14 hectare bruto oppervlak, 10,5 hectare netto oppervlak) en het kencijfer voor 'gemengd bedrijventerrein' is voor deze verkeersintensiteit een aanname gedaan. Op een werkdag bedraagt deze intensiteit circa 2.210 mvt/etmaal (1.660 mvt/weekdagemaal). De huidige intensiteiten op de Beerschotseweg en de Kempenweg zijn bepaald op basis van verkeerstellingen door de provincie Noord-Brabant uit 2010 ('Probleemanalyse N395', Megaborn 2011). Deze intensiteiten zijn opgehoogd naar het planjaar 2024 op basis van een autonome groei van 1,5% per jaar en vervolgens met de verkeersgeneratie van de ontwikkeling. De verschillende intensiteiten zijn weergegeven in tabel 4.1.

**Tabel 4.1 Intensiteiten omliggend wegennet 2023 (werkdagemaal)**

| Weg              | Intensiteiten 2010 | Intensiteit 2024 autonoom | Toename door ontwikkeling De Scheper Ila | Intensiteit 2024 incl. ontwikkeling De Scheper Ila |
|------------------|--------------------|---------------------------|------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| De Scheper       | -                  | 2.210 mvt/etmaal          | +470 mvt/etmaal (100%)                   | 2.680 mvt/etmaal                                   |
| Beerschotseweg   | 4.400 mvt/etmaal   | 5.420 mvt/etmaal          | +470 mvt/etmaal (100%)                   | 5.890 mvt/etmaal                                   |
| Kempenweg (west) | 10.580 mvt/etmaal  | 13.030 mvt/etmaal         | +120 mvt/etmaal (25%)                    | 13.150 mvt/etmaal                                  |
| Kempenweg (oost) | 12.140 mvt/etmaal  | 14.950 mvt/etmaal         | +350 mvt/etmaal (75%)                    | 15.300 mvt/etmaal                                  |

De afwikkeling van het verkeer vanaf het bedrijventerrein vindt in eerste instantie plaats via de toegangsweg De Scheper. Deze heeft voldoende capaciteit om de toekomstige intensiteit van circa

2.700 mvt/werkdagemaal te kunnen verwerken. Daarnaast zal de ontsluiting van De Scheper IIa ter hoogte van de beide nieuwe aansluitingen van de interne wegenstructuur binnen het plan op deze toegangsweg slechts beperkt worden beïnvloed. Deze nieuwe kruispunten worden ingericht als voorrangskruispunten met het verkeer op de toegangsweg De Scheper in de voorrang. Deze kruispunten kennen voldoende afwikkelingscapaciteit.

Onderzoek van de provincie Noord-Brabant ('Probleemanalyse N395', Megaborn 2011) toont aan dat door verschillende ontwikkelingen in de regio naast de ontwikkeling van De Scheper IIa, de verkeersintensiteiten op de Kempenweg (N395) verder zullen toenemen. Er is geconcludeerd dat de huidige vormgeving van het kruispunt (voorrangskruispunt) ontoereikend is om de toekomstige verkeersstromen te kunnen verwerken. Dit effect doet zich ook al voor in de situatie voor de ontwikkeling van bedrijventerrein Scheper IIa. Bij een toekomstige herinrichting van het kruispunt verbetert de ontsluiting van het totale bedrijventerrein.

### Verkeersgegevens

Voor de ontsluiting van De Scheper IIa op het omliggend wegennet is binnen het plangebied ontsluitende infrastructuur noodzakelijk in de vorm van een ontsluitingsweg. Voor een nieuwe weg is akoestisch onderzoek volgens de Wet geluidhinder noodzakelijk. Deze weg heeft geen doorgaande functie en wordt alleen gebruikt door verkeer met een bestemming op het terrein. De verkeersgegevens met betrekking tot de interne ontsluitingsweg die ten grondslag liggen aan dit onderzoek zijn opgenomen in tabel 4.2. Voor akoestisch onderzoek zijn intensiteiten op een gemiddelde weekdag maatgevend. Uitgangspunt is de reeds berekende verkeersgeneratie van de ontwikkeling van De Scheper IIa (360 mvt/weekdagemaal). Hoe dit verkeer zich over de interne wegenstructuur verdeelt is niet bekend. Daarom is voor de gehele structuur dezelfde waarde aangehouden. Voor de voertuigverdeling is uitgegaan van een standaardverdeling zoals die bekend is voor ontsluitingswegen van bedrijventerreinen.

**Tabel 4.2 Verkeersgegevens ontsluitingsstructuur De Scheper IIa**

| Weg                                            | Verkeersgeneratie weekdag                                                                     |                                                   |
|------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
|                                                | 360 mvt/etmaal                                                                                |                                                   |
| Nieuwe ontsluitingsstructuur<br>De Scheper IIa | <b>Voertuigverdeling (%)<br/>(Licht/Middelzwaar/Zwaar)<sup>1</sup></b>                        | <b>Dag-, avond-, nachtpercentages<sup>2</sup></b> |
|                                                | Dagperiode: 83,68/9,67/6,65<br>Avondperiode: 83,68/9,67/6,65<br>Nachtperiode: 83,68/9,67/6,65 | 7,28/1,96/0,60                                    |
|                                                |                                                                                               |                                                   |

### 4.3. Wegverkeerslawaaï

#### Beoogde ontwikkeling

Ten westen van het reeds bestaande bedrijventerrein De Scheper wordt een uitbreiding van het bedrijventerrein, De Scheper IIa, mogelijk gemaakt. Binnen deze uitbreiding wordt tevens een nieuwe interne ontsluitingsroute mogelijk gemaakt. Volgens de Wet geluidhinder (Wgh) dient bij nieuwe infrastructuur akoestisch onderzoek uitgevoerd te worden.

Daarnaast wordt de nieuwe infrastructuur op drie locaties aangesloten op De Scheper, twee aansluitingen op de zuidelijke toegangsweg naar het bedrijventerrein vanaf de Beerschotseweg en één aansluiting op de noordelijke tak van De Scheper. Het maken van een nieuwe aansluiting op een

<sup>1</sup> Dagperiode = 07.00 – 19.00, avondperiode = 19.00 – 23.00, nachtperiode = 23.00 – 07.00

<sup>2</sup> Percentages van etmaalintensiteit per gemiddeld uur per periode

bestaande weg betreft een zogenaamde reconstructie. In dit kader dient ook reconstructieonderzoek verricht te worden.

### **Toetsingskader**

#### *Normstelling*

Langs alle wegen – met uitzondering van 30 km/h-wegen en woonerven – bevinden zich op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) geluidszones waarbinnen de geluidshinder vanwege de weg moet worden getoetst. De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en van binnen of buiten stedelijke ligging. Op basis van jurisprudentie dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening ook bij 30 km/h-wegen de aanvaardbaarheid van de geluidsbelasting te worden onderbouwd.

De geluidshinder wordt berekend aan de hand van de Europese dosismaat Lden (L day-evening-night). Deze dosismaat wordt weergegeven in dB. Deze waarde vertegenwoordigt het gemiddelde geluidsniveau over een etmaal.

#### *Nieuwe situaties*

Voor de geluidsbelasting aan de buitengevels van woningen binnen de wettelijke geluidszone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB en een uiterste grenswaarde van 63 dB. De geluidswaarde binnen de geluidsgevoelige bestemming (binnenwaarde) dient in alle gevallen te voldoen aan de in het Bouwbesluit neergelegde norm van 33 dB.

#### *Reconstructieonderzoek*

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wgh, indien er fysieke wijzigingen op of aan een bestaande weg optreden en waarbij als gevolg van deze veranderingen de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt (waarbij opvulling tot 48 dB is toegestaan). Het dient hierbij te gaan om een wijziging in fysieke zin. Indien de geluidsbelasting 10 jaar na reconstructie met 2 dB of meer toeneemt ten opzichte van 1 jaar voor reconstructie, is sprake van een reconstructiesituatie en dienen maatregelen te worden onderzocht om de geluidstoename te beperken tot 1 dB of minder. Hebben geluidsreducerende maatregelen onvoldoende effect of zijn deze ongewenst, dan bedraagt de maximaal aanvaardbare geluidstoename 5 dB, met dien verstande dat deze de maximaal aanvaardbare waarde van 68 dB niet te boven mag gaan.

#### *Aftrek ex artikel 110g Wgh*

Krachtens artikel 110g van de Wet geluidhinder mag het berekende geluidsniveau van het wegverkeer worden gecorrigeerd in verband met de verwachting dat motorvoertuigen in de toekomst stiller zullen worden. Voor wegen met een maximum snelheid tot en met 70 km/h geldt een aftrek van 5 dB. Voor wegen met een hogere maximum snelheid geldt een aftrek van 2 dB. De beoogde ontwikkeling betreft het onder andere het creëren van ontsluitende infrastructuur. Uitgangspunt voor deze infrastructuur is een maximum snelheid van 50 km/h.

### **Onderzoek**

Een deel van de ontsluitende infrastructuur wordt binnen dit bestemmingsplan rechtstreeks bestemd (deel parallel aan bestaande solitaire fietspad Schepersweg). Een ander deel krijgt een plek binnen het voor bedrijvigheid bestemde gebied. Rondom De Scheper Ila liggen alleen aan 't Dun een aantal woningen. Binnen dit akoestisch onderzoek is rekening gehouden met een worstcase situatie waarbij de interne ontsluitingsstructuur zo dicht mogelijk op deze woningen is gelegen. Er is zodoende rekening gehouden met een nieuwe weg parallel aan de binnen het plan bestemde groenstrook aan de noordzijde van het terrein. De minimale afstand tussen de weg en gevel van een woning bedraagt 26,9 meter.

### Rekenmethodiek en invoergegevens

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd volgens Standaard Rekenmethode I (SRM I) conform het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder 2012. De berekeningen zijn opgenomen in bijlage 1. Voor de verkeersgegevens wordt aangesloten bij tabel 4.2 uit de verkeersparagraaf. Voor de wegdekverharding van de ontsluitende infrastructuur is uitgegaan van dicht asfaltbeton (referentiewegdek).

### Resultaat

In tabel 4.3 is de geluidsbelasting op de gevel van de woningen aan de 't Dun weergegeven, inclusief de afstand tot de wegas en de verschillende waarneemhoogtes. De afstand tot de wegas is berekend op basis de afstand van de gevel tot aan de uiterste plangrens (26,9 meter) waarbij vervolgens de breedte van één rijstrook (3,0 meter) is opgeteld. Er is uitgegaan van drie bouwlagen.

**Tabel 4.3 Overzicht geluidsbelasting gevel woningen 't Dun**

| Weg                    | Afstand tot de wegas | Maatgevende waarneemhoogte | Geluidsbelasting |
|------------------------|----------------------|----------------------------|------------------|
| Nieuwe ontsluitingsweg | 12,5 meter           | 1,5 meter                  | 40 dB            |
|                        |                      | 4,5 meter                  | 41 dB            |
|                        |                      | 7,5 meter                  | 41 dB            |

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden. Met betrekking tot de woningen aan 't Dun is ten gevolge van verkeer op de nieuwe ontsluitende infrastructuur sprake van een acceptabel akoestisch klimaat. Uit bovenstaande berekening kan logischerwijs tevens geconcludeerd worden dat geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh. In de huidige situatie is de geluidsbelasting weliswaar lager dan in het planjaar, echter komt de geluidsbelasting in het planjaar niet boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit.

### Conclusie

Ten gevolge van het verkeer op de nieuw aan te leggen ontsluitende infrastructuur is ter hoogte van de meest nabijgelegen bestaande geluidsgevoelige bestemmingen sprake van een aanvaardbaar akoestisch klimaat, omdat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB na ontwikkeling van De Scheper IIa niet wordt overschreden. Omdat in het planjaar 2024 de voorkeursgrenswaarde niet wordt overschreden is ook geen sprake van een reconstructiesituatie. Het aspect wegverkeerslawaaï staat de ontwikkelingen binnen het plangebied dan ook niet in de weg. Er zijn in het kader van de Wgh geen aanvullende procedures noodzakelijk.

## 4.4. Bedrijven en milieuhinder

### Beleid en normstelling

Voor de milieuzonering van bedrijven in ruimtelijke plannen geldt in het algemeen geen wettelijk kader. Wel is het in het kader van een goede ruimtelijke ordening van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies, zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu wordt gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Met het oog hierop is in het bestemmingsplan gezorgd voor voldoende afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Met behulp van een milieuzonering is in het plangebied aangegeven welke bedrijfsactiviteiten op een locatie kunnen worden uitgeoefend. De milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten. Dit is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naarmate van milieubelasting. De milieuzonering en de gebruikte Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn gebaseerd op de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009).

### **Uitgangspunten milieuzonering**

Op het bedrijventerreinen Scheper Ila is functiemenging ongewenst. Ook gaat voor dit bedrijventerreinen geen geluidszone op grond van de Wet geluidhinder gelden. Daarom is in dit bestemmingsplan gebruikgemaakt van de Standaard Staat van Bedrijfsactiviteiten (hierna: Standaard SvB). Voor een nadere toelichting op de aanpak van de milieuzonering met behulp van de Standaard SvB wordt verwezen naar bijlage 2.

Bij de milieuzonering dient rekening te worden gehouden met twee woningen direct langs het bedrijventerrein, namelijk 't Dun 1 en Schepersweg 4. Deze woningen zijn gelegen in een overwegend agrarisch gebied. Tevens is in de nabijheid het bedrijventerrein Scheper I gelegen. Ter plaatse van deze woningen is dan ook geen sprake van een rustige woonwijk. Deze woningen behoren daarom tot het omgevingstype 'gemengd gebied'. Bij deze woningen wordt met 1 afstandsstap afgeweken van de richtafstanden uit de Standaard SvB. Dit houdt in dat bedrijven uit milieucategorie 3.1 op 30 m afstand van de woningen kan worden gerealiseerd, bedrijven uit milieucategorie 3.2 op 50 m et cetera.

Naast deze woningen zijn er geen overige milieugevoelige functies in de directe omgeving van het plangebied aanwezig die van invloed zijn op de milieuzonering.

### **Uitwerking milieuzonering**

Op grond van de eerdergenoemde uitgangspunten is de milieuzonering op de verbeelding opgenomen. Hierbij is uitgegaan van de richtafstanden zoals genoemd in bijlage 2 en de afwijkingen hiervan zoals hierboven beschreven. Afhankelijk van de locatie op het bedrijventerrein zijn bedrijven uit maximaal categorie 2 tot en met 4.2 algemeen toelaatbaar. Inrichtingen die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken – zoals bedoeld in de Wet geluidhinder – worden van vestiging in het plangebied uitgesloten. Ook de vestiging van bedrijven die onder het Bevi vallen wordt in het plangebied uitgesloten.

### *Afwijken van de gebruiksregels*

De toelaatbaarheid, zoals deze hierboven is beschreven, betekent niet dat de uitoefening van activiteiten uit een hogere categorie in alle gevallen onaanvaardbaar is. De Standaard SvB geeft namelijk een vrij grove indeling van de hinderlijkheid van bedrijven. De situatie bij een specifiek bedrijf kan daarvan afwijken. Met name komt het voor dat een bedrijf als gevolg van de geringe omvang van hinderlijke (deel)activiteiten of door een milieuvriendelijke werkwijze, minder hinder veroorzaakt dan in de Standaard SvB is verondersteld. In dat geval kan bij omgevingsvergunning worden afgeweken van de algemene toelaatbaarheid. Op die manier kan een dergelijk bedrijf voor de desbetreffende activiteit toe worden gelaten. Dit geldt alleen voor bedrijven uit maximaal één categorie hoger dan de in het bestemmingsplan toegestane categorie.

### *Bedrijfswoningen*

In dit bestemmingsplan worden geen bedrijfswoningen toegelaten. De moderne bedrijfsvoering en beveiliging vereisen in het algemeen niet meer dat er continu (toezichthoudend) personeel aanwezig is. Bovendien leidt de aanwezigheid van bedrijfswoningen tot onnodige beperkingen omtrent de toelaatbaarheid van bedrijven op de bedrijventerreinen: de bouw van een bedrijfswoning betekent dat er in de naaste omgeving alleen lichte bedrijven kunnen worden toegestaan.

### **Conclusie**

In dit bestemmingsplan wordt door de gehanteerde milieuzonering, die in de bestemmingsplanregeling is opgenomen, zorg gedragen voor een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen en worden de bestaande bedrijven niet in hun functioneren belemmerd.

#### 4.5. Industrielawaai

##### Toetsingskader

Volgens de Wet geluidhinder dienen alle industrie- en bedrijventerreinen, waarop inrichtingen zijn of kunnen worden gevestigd die in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken, gezoneerd te zijn. Bedoelde inrichtingen – vroeger ook wel 'A-inrichtingen' genoemd – worden nader genoemd in het Besluit omgevingsrecht. Rondom deze industrieterreinen dient een geluidszone te worden vastgesteld en vastgelegd in bestemmingsplannen. Buiten deze zone mag de geluidsbelasting als gevolg van het industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen. Bij het mogelijk maken van nieuwe geluidsgevoelige functies dient rekening te worden gehouden met de zonering van Industrielawaai. Nieuwe geluidsgevoelige functies (zoals woningen) binnen de zonegrens zijn niet zonder meer toegestaan. Indien er binnen de 50 dB(A)-contour, de zonegrens van het industrieterrein, geluidsgevoelige functies (bijvoorbeeld woningen) mogelijk worden gemaakt, geldt een onderzoeksplicht. Wanneer er voor een locatie binnen de zone Industrielawaai wordt aangetoond dat de geluidsbelasting onder de 50 dB(A) ligt, is de bouw van geluidsgevoelige functies op die locatie toegestaan. Bij een geluidsbelasting van meer dan 50 dB(A) kan door burgemeester en wethouders een hogere grenswaarde worden vastgesteld tot maximaal 55 dB(A).

##### Onderzoek en conclusie

Het plangebied is geen gezoneerd industrieterrein waar zich grote lawaaimakers kunnen vestigen. Het aspect Industrielawaai vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

#### 4.6. Externe veiligheid

##### Beleid en normstelling

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

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

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

##### Vervoer van gevaarlijke stoffen

In de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RVGS) is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over water en (spoor)wegen opgenomen. Op basis van de circulaire is voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten  $10^{-5}$  per jaar en de streefwaarde  $10^{-6}$  per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten  $10^{-6}$  per jaar; voor beperkt kwetsbare objecten in nieuwe situaties geldt een richtwaarde van  $10^{-6}$  per jaar. Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als in nieuwe situaties. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Wel kan de verantwoordingsplicht voor het GR nog buiten deze 200 m strekken.

Vooruitlopend op de vaststelling van het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid is de circulaire per 1 januari 2010 gewijzigd. Met deze wijziging zijn de veiligheidsafstanden en plasbrandaandachtsgebieden uit het Basisnet Wegen en Basisnet Water opgenomen in de circulaire.

#### *Besluit externe veiligheid buisleidingen*

Per 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen in werking getreden. In dat besluit wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op advies van de minister wordt bij de toetsing van externe veiligheidsrisico's van buisleidingen al enkele jaren rekening gehouden met deze risicobenadering.

#### **Onderzoek**

Uit de provinciale risicokaart ([www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl)) blijkt dat in (de omgeving van) het plangebied geen risicovolle inrichtingen aanwezig zijn die van invloed zijn op de veiligheidssituatie in het plangebied. Deze worden in het bestemmingsplan ook niet mogelijk gemaakt. Ook vindt er geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over water of spoor.

Ten noorden van het plangebied vindt wel vervoer van kerosine plaats door een buisleiding (P12) van DPO (diameter 6,63 inch, werkdruk 80 bar). De PR  $10^{-6}$  risicocontour is niet buiten de leiding gelegen. De dodelijke effectafstand is 25 m. De leiding ligt op ruim 470 m van het plangebied. Dit is ruim buiten de dodelijke effectafstand. De aanwezigheid van de leiding vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Ten noordoosten van het plangebied is de rijksweg A58 gelegen (wegvak B6, knooppunt De Baars – afrit 8 Oirschot). De PR  $10^{-6}$  risicocontour is niet buiten de weg gelegen. Er is volgens het Basisnet Weg wel sprake van een plasbrandaandachtsgebied van 30 m. De PR  $10^{-8}$  risicocontour, indicatief voor het invloedsgebied, is 1.149 m. Het plangebied ligt op circa 230 m van de weg. Dit is buiten het plasbrandaandachtsgebied, maar binnen het invloedsgebied. Volgens het Basisnet vindt er geen overschrijding van 0,1 maal de oriënterende waarde van het groepsrisico plaats. Door de beoogde ontwikkeling zal het groepsrisico toenemen. De afstand tot de weg is echter dusdanig groot dat de invloed op het groepsrisico zeer beperkt zal zijn en het groepsrisico niet boven de oriëntatiewaarde zal uitkomen. De aanwezigheid van de weg vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Wel is een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk.

#### *Verantwoording groepsrisico*

Voor het voorliggende bestemmingsplan is een verantwoording van het groepsrisico nodig. Bij deze verantwoording zal aandacht besteed worden aan de zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid en bereikbaarheid van het plangebied. In het kader van het wettelijk vooroverleg zal hierover advies gevraagd worden aan de veiligheidsregio. <Verantwoording groepsrisico moet nog opgenomen worden.>

#### **Conclusie**

Geconcludeerd wordt dat het plan voldoet aan het beleid en de normstelling ten aanzien van externe veiligheid. Het aspect externe veiligheid staat de uitvoering van het plan niet in de weg.

### **4.7. Kabels en leidingen**

#### **Beleid en normstelling**

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke

beperkingen gelden. Planologisch relevante leidingen zijn leidingen waarin de navolgende producten worden vervoerd:

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

#### Onderzoek en conclusie

Er zijn geen planologisch relevante buisleidingen, hoogspanningsverbindingen of straalpaden aanwezig. Met eventueel aanwezige overige planologisch gezien niet-relevante leidingen (zoals rioolleidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen) in of nabij het plangebied hoeft in het bestemmingsplan geen rekening te worden gehouden. Er wordt geconcludeerd dat het aspect kabels en leidingen de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

#### 4.8. Luchtkwaliteit

##### Beleid en normstelling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in de volgende tabel weergegeven.

**Tabel 4.4 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm**

| Stof                               | toetsing van                | Grenswaarde          | geldig               |
|------------------------------------|-----------------------------|----------------------|----------------------|
| stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> ) | jaargemiddelde concentratie | 60 µg/m <sup>3</sup> | 2010 tot en met 2014 |
|                                    | jaargemiddelde concentratie | 40 µg/m <sup>3</sup> | vanaf 2015           |
| fijn stof (PM <sub>10</sub> )      | jaargemiddelde concentratie | 40 µg/m <sup>3</sup> | vanaf 11 juni 2011   |

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

##### NIBM

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

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (= 1,2 µg/m<sup>3</sup>);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen.

## Onderzoek

Door de ontwikkeling is er een toename van verkeer van 360 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde). Hierbij wordt uitgegaan van een aandeel vrachtverkeer van 10%. Uit de Nimb-tool blijkt dat deze verkeerstoename zorgt voor een toename van het gehalte stikstof in de lucht van 0,70  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  en van fijn stof van 0,15  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Beide toenames blijven beneden de 1,2  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Het plan draagt dan ook niet in betekenende mate bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijn stof in de lucht.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de monitoringstool ([www.nsl-monitoring.nl](http://www.nsl-monitoring.nl)) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. Hieruit blijkt dat in 2011 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof direct langs de Kempenweg (als maatgevende doorgaande weg in de omgeving van het plangebied) ruimschoots onder de grenswaarden uit de wetgeving lagen. Omdat direct langs deze weg aan de grenswaarden wordt voldaan, zal dit ook ter plaatse van het plangebied het geval zijn. Concentraties luchtverontreinigende stoffen nemen immers af naarmate een locatie verder van de weg ligt.

## Conclusie

Er wordt geconcludeerd dat het aspect luchtkwaliteit de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Uit het oogpunt van luchtkwaliteit is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu ter plaatse.

## 4.9. Watertoets

### Waterbeheer en watertoets

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het waterschap De Dommel, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van dit bestemmingsplan wordt overleg gevoerd met de waterbeheerder over deze waterparagraaf. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. De opmerkingen van de waterbeheerder worden vervolgens verwerkt in deze paragraaf.

### Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van het waterschap nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW)
- Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal

- Provinciaal Waterplan 2010-2015

### Waterschapsbeleid

Het waterbeheerplan 2010-2015 beschrijft hoe het waterschap samen met andere partijen invulling willen geven aan het waterbeheer in de planperiode. Dit waterbeheerplan is een strategisch document. Hierin wordt aangegeven wat de doelen zijn voor de periode 2010-2015 en hoe die bereikt moeten

worden. Het betreft alle aspecten rondom het beheer van de watergangen, stuwen, gemalen, transportstelsels en rioolwaterzuiveringen, zowel onder normale omstandigheden als in het geval van calamiteiten. Het plan is afgestemd op het Stroomgebiedsbeheerplan Maas, het Nationaal Waterplan en het Provinciaal Waterplan. Aan de basis van dit waterbeheerplan staan de waterprogramma's. Deze kwamen in 2007-2008 in samenwerking met andere overheden en belangenpartijen tot stand en richten zich op alle waterdoelen in het beheergebied.

Er wordt een indeling gemaakt in de volgende thema's:

- droge voeten;
- voldoende water;
- natuurlijk water;
- schoon water;
- schone waterbodem;
- mooi water.

Om deze taak goed uit te voeren, zijn wettelijke regels nodig, ook op en langs het water. Deze regels staan in de Keur van het waterschap en gelden voor iedereen binnen het gebied van Waterschap De Dommel. De regels zijn vastgelegd in de Keur Waterschap De Dommel 2009. De Keur bevat regels met daarin verboden en verplichtingen ten aanzien van oppervlaktewater en grondwater.

De verboden in de Keur zijn onder andere:

- Het graven, dempen en verleggen van waterlopen;
- Het leggen, verplaatsen of weghalen van duikers, stuwen, bruggen en dergelijke;
- Op stroken van vier meter breed naast de hoofdwaterlopen (zgn. A-wateren) obstakels, bouwwerken en beplantingen neerzetten, omdat dit het onderhoud belemmert;
- Op stroken van 25 meter langs beken met een natuurfunctie bouwwerken plaatsen die beekherstel bemoeilijken of zelfs onmogelijk maken;
- Op kaden ploegen, spitten, graven, motorrijden et cetera, waardoor de kade minder stevig wordt;
- Onttrekken van grondwater;
- Draineren in en rondom natte natuurplekjes.

De verplichtingen in de Keur zijn onder andere:

- Wie onderhoudsplichtig is;
- Het regelmatig schoonmaken van de waterlopen;
- Bij beweiding plaatsen van een afrastering;
- Het opruimen van specie en maaisel uit de waterlopen nadat deze zijn schoongemaakt.

Afwijken van de verboden en verplichtingen is mogelijk. Hiervoor dient een watervergunning aangevraagd te worden.

Waterschap De Dommel hanteert het principe Hydrologisch Neutraal Ontwikkelen. Hydrologisch neutraal ontwikkelen houdt in dat de ontwikkeling geen hydrologische achteruitgang ten opzichte van de referentiesituatie tot gevolg heeft. Er mogen geen hydrologische knelpunten worden gecreëerd voor de te handhaven en de vastgelegde toekomstige landgebruikfuncties in het plangebied en het beïnvloedingsgebied. Concreet betekent dit dat

- de afvoer uit het gebied niet groter is dan in de referentiesituatie;
- de omvang van grondwateraanvulling in het plangebied gelijk blijft of toeneemt;
- de grond- en oppervlaktewaterstanden in de omgeving gelijk blijven, of verbeteren voor de huidige en toekomstige landgebruikfuncties;
- de (grond)waterstanden in het plangebied moeten aansluiten op de (nieuwe) functie(s) van het plangebied zelf;

- het plangebied zo moet worden ingericht, dat de gevolgen van vastgestelde toekomstige ontwikkelingen in de omgeving, die van invloed zijn op de (grond)waterstanden, niet leiden tot knelpunten in het plangebied.

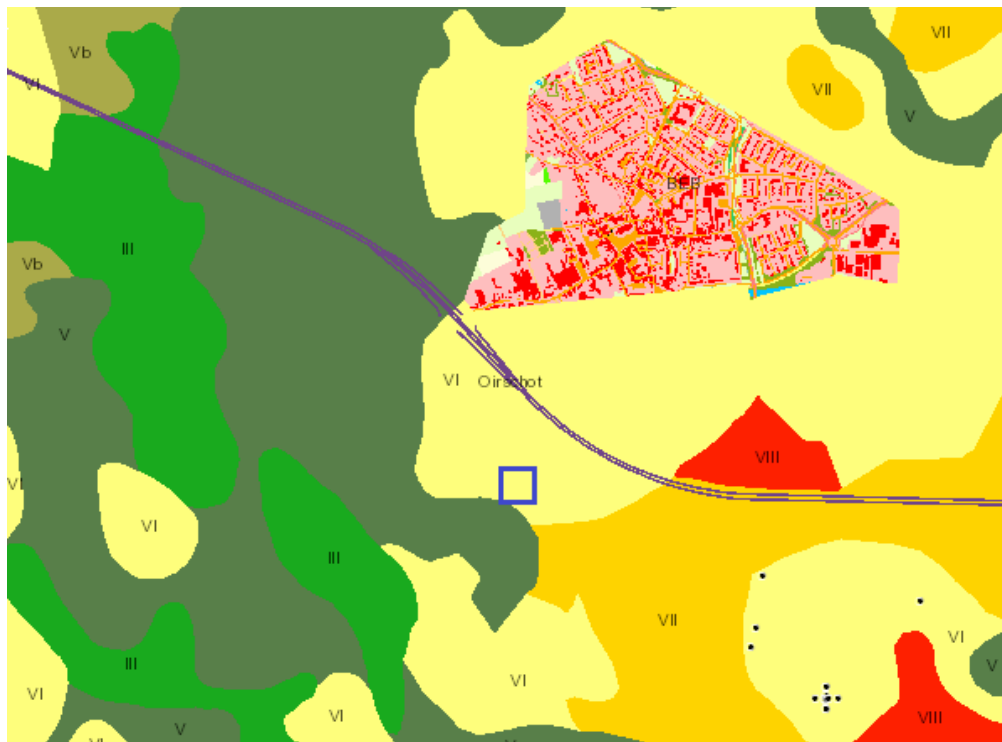
### Huidige situatie

#### Algemeen

Het plangebied wordt omgrensd door de wegen 't Dun, Beerschotseweg, De Scheper en Schepersweg te Oirschot en bestaat uit akkerbouwland.

#### Bodem en grondwater

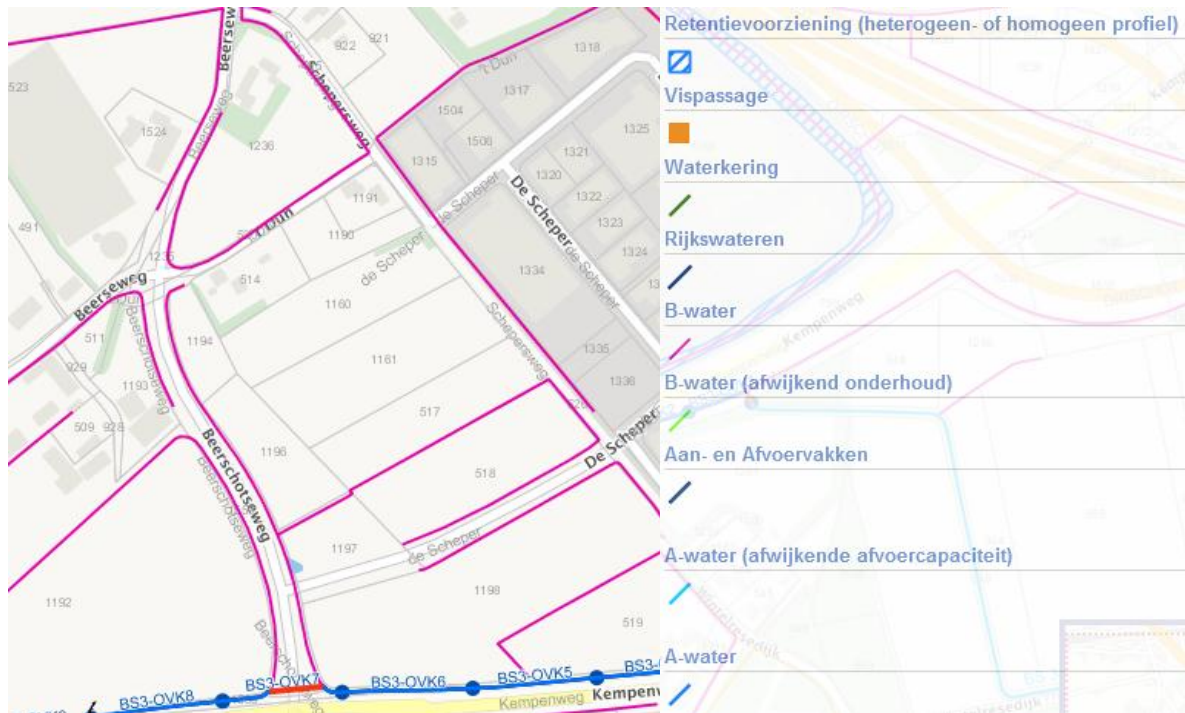
Volgens de Bodemkaart van Nederland ([www.bodemdata.nl](http://www.bodemdata.nl)) bestaat de bodem ter plaatse uit zandgrond. Er is sprake van grondwater trap VI. Dat wil zeggen dat de gemiddelde hoogste grondwaterstand varieert tussen 0,4 en 0,8 m beneden maaiveld en dat de gemiddelde laagste grondwaterstand op meer dan 1,2 m beneden maaiveld ligt. De maaiveldhoogte in het plangebied is circa NAP +16,5 m.



Figuur 4.1. Grondwatertrappen met in blauw de globale ligging van het plangebied (bron: [www.bodemdata.nl](http://www.bodemdata.nl))

#### Waterkwantiteit en -kwaliteit

In en in de omgeving van het plangebied zijn een aantal B-wateren gelegen. Dit zijn oppervlaktewaterlichamen met een geringere waterhuishoudkundige relevantie. De aanwezige watergangen behoren niet tot de Kaderrichtlijn Water (KRW)-lichamen.



Figuur 4.2. Watergangen in en om het plangebied (ontwerp-legger oppervlaktewater waterschap De Dommel)

#### *Veiligheid en waterkeringen*

Het plangebied is niet gelegen in de kern-/beschermingszone van een waterkering.

#### *Afvalwaterketen en riolering*

In de huidige situatie is het plangebied niet aangesloten op een rioleringsstelsel. Het naastgelegen bedrijventerrein is aangesloten op een gescheiden rioolstelsel waarbij het regenwater wordt gescheiden van het afvalwater.

#### **Toekomstige situatie**

##### *Algemeen*

De beoogde ontwikkeling bestaat uit de aanleg van het bedrijventerrein Scheper IIa. Het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein heeft een bruto ruimtebeslag van circa 5 ha. Daarvan is circa 50% beschikbaar voor uitgeefbaar gebied. Het overige deel van het gebied wordt gebruikt voor de ontsluiting en een robuust groen/blauw casco.

##### *Waterkwantiteit*

Door de beoogde ontwikkeling vindt een toename in verharding plaats. Deze toename is circa 35.000 m<sup>2</sup> (30.000 m<sup>2</sup> voor bedrijfspercelen en –gebouwen en 5.000 m<sup>2</sup> voor wegen).

Volgens de HNO-tool van het waterschap De Dommel dient voor deze ontwikkeling 1.621 m<sup>3</sup> water te worden aangelegd als compensatie voor de toename in verharding. Daarnaast bestaat er nog een waterbergingsopgave van de ontwikkeling Bedrijventerrein De Scheper I dat in het plangebied zal worden opgenomen. **PM gemeente: hoeveel?**

De robuuste groen/blauwe casco waar het overige deel van het bedrijventerrein mee wordt ingericht (circa 1,5 ha), wordt tevens gebruikt voor de aanleg van open water ter compensatie van de toename in verharding. Deze aanwezige ruimte is voldoende om de benodigde watercompensatie aan te kunnen

leggen. Door middel van de regels behorende bij dit bestemmingsplan wordt geborgd dat dit water wordt aangelegd.

#### Vragen Waterschap:

##### Grondwaterstand.

Vanwege de omvang van het plangebied is het gewenst om op locatie nader onderzoek te verrichten om o.a. de GHG te kunnen bepalen. Bepaling aan de hand van bodemkaart van Nederland is te globaal. Wellicht is er al eerder onderzoek verricht waarvan gebruik kan worden gemaakt. Mogelijk staan er in de omgeving nog peilbuizen.

##### Berekening berging met HNO.

Verzoek om de genoemde berekening HNO toe te voegen .

##### Bergingsopgave Scheper 1.

Verzoek om nader te omschrijven hoeveel deze opgave is en waarin dit is opgenomen/vastgelegd. Als ik het goed begrijp ligt er deze opgave nog en zal deze moeten worden opgeteld bij de bergingsopgave Scheper II (ik heb het dossier Scheper 1 nog niet gelicht)

Ik hoop dat bovenstaande duidelijk is en dat je ermee vooruit kunt. Uiteraard kun je me hierover bellen of mailen.

Met vriendelijke groet,  
Waterschap De Dommel

PM: gemeente: hoe hier mee om te gaan?

#### *Watersysteemkwaliteit en ecologie*

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem geldt een verbod op het toepassen van zink, lood, koper en PAK's-houdende bouwmaterialen.

#### *Veiligheid en waterkeringen*

De beoogde ontwikkeling is niet van invloed op de waterveiligheid in de omgeving.

#### *Afvalwaterketen en riolering*

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

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

#### *Waterbeheer*

Voor aanpassingen aan het bestaande watersysteem dient bij het waterschap vergunning te worden aangevraagd op grond van de "Keur". Dit geldt dus bijvoorbeeld voor het graven van nieuwe watergangen, het aanbrengen van een stuw of het afvoeren van hemelwater naar het oppervlaktewater. In de Keur is ook geregeld dat een beschermingszone voor watergangen en waterkeringen in acht dient te worden genomen. Dit betekent dat binnen de beschermingszone niet

zonder ontheffing van het waterschap gebouwd, geplant of opgeslagen mag worden. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit, het profiel en/of de veiligheid wordt aangetast, de aan- of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt gehinderd. Ook voor het onderhoud gelden bepalingen uit de "Keur". Het onderhoud en de toestand van de (hoofd)watergangen worden tijdens de jaarlijkse schouw gecontroleerd en gehandhaafd.

### **Conclusie**

De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

## **4.10. Bodem**

### **Toetsingskader**

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij 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). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Ten behoeve van ruimtelijke plannen dient ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, te worden verricht. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

### **Conclusies onderzoek**

IDDS B.V. heeft een verkennend milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd (referentienummer 1305F460/DBI/rap1, 4 juli 2013). Het complete onderzoek is opgenomen als separate bijlage. Aan de hand van de resultaten van het onderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

#### *Grond:*

- in de grond zijn plaatselijk bijmengingen met bodemvreemde materialen waargenomen. Op het maaiveld en in het opgeboorde bodemmateriaal zijn zintuiglijk geen asbestverdachte materialen waargenomen;
- de grond is hooguit licht verontreinigd met lood, zink, PAK, PCB, minerale olie en DDD en is niet verontreinigd met de overige onderzochte zware metalen en bestrijdingsmiddelen (OCB's).

#### *Grondwater:*

- het grondwater is licht verontreinigd met barium, cadmium, koper, nikkel en zink, plaatselijk matig verontreinigd met nikkel en is niet verontreinigd met de overige onderzochte zware metalen, vluchtige aromaten, VOCI en minerale olie.

Gelet op de onderzoeksresultaten, te weten de aangetoonde overschrijdingen van de betreffende achtergrondwaarden (grond) en/of de aangetoonde overschrijdingen van de betreffende streefwaarden (grondwater) dient de hypothese onverdacht voor de onderzoekslocatie formeel te worden verworpen.

De resultaten van onderhavig onderzoek geven geen aanleiding tot het uitvoeren van nader onderzoek. Beperkingen inzake het verlenen van een omgevingsvergunning (activiteit bouwen), alsmede de

voortzetting van het huidige gebruik, worden op basis van de onderzoeksresultaten uit milieuhygiënisch oogpunt niet voorzien.

#### **Aanbevelingen**

Indien op de onderzoekslocatie ten gevolge van graafwerkzaamheden grond vrijkomt en buiten de locatie wordt hergebruikt, vindt hergebruik veelal plaats binnen het kader van het Besluit bodemkwaliteit. In dat geval dient de chemische kwaliteit van de grond te worden getoetst aan de kwaliteitsnormen die door het Besluit bodemkwaliteit aan de betreffende toepassing worden verbonden.

Ter plaatse van de onderzoekslocatie is het grondwater plaatselijk matig verontreinigd met nikkel. Indien ten behoeve van bouwwerkzaamheden een bouwputbemaling nodig is wordt geadviseerd om in overleg met de waterkwaliteitsbeheerder van het gebied te treden om het vrijkomende grondwater op milieuhygiënisch verantwoorde wijze te verwerken.

#### **Conclusie**

Het aspect bodem vormt voor de realisatie van bedrijventerrein Scheper Ila geen belemmering.

### **4.11. Archeologie**

#### **Toetsingskader**

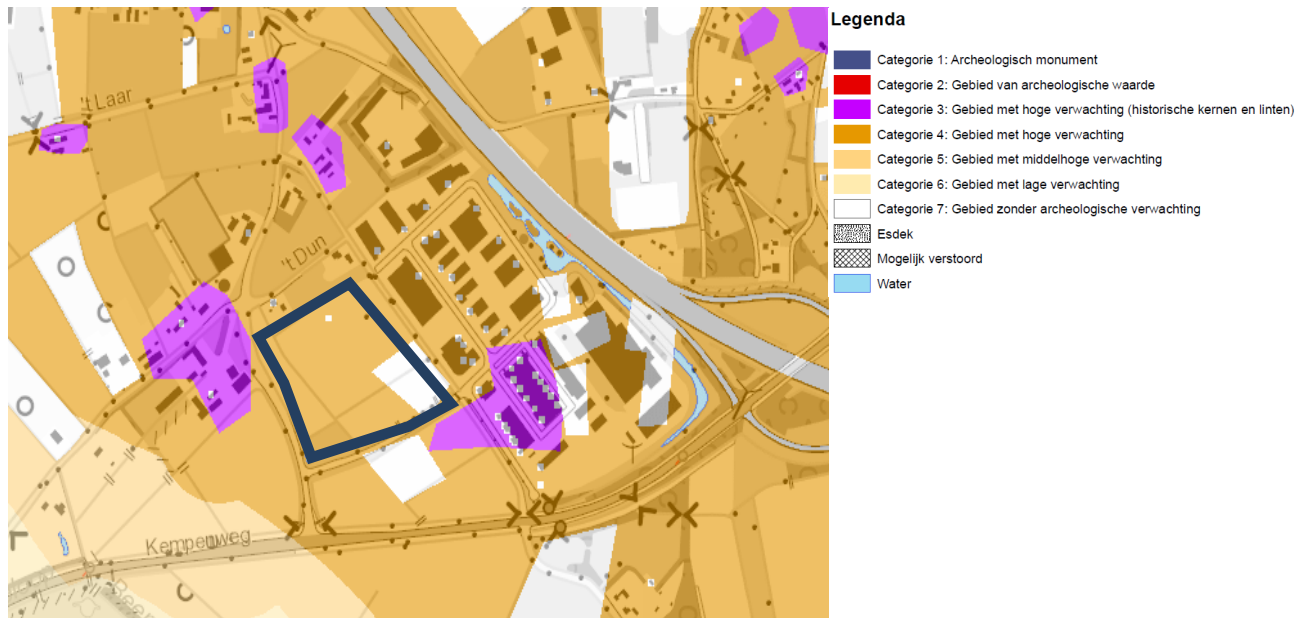
Het Verdrag van Malta is in 1992 ondertekend en in 1995 in werking getreden. Doelstelling van het Verdrag van Malta is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen. De inhoud van het Verdrag van Malta is neergelegd in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg die op 1 september 2007 van kracht is geworden en een wijziging van de Monumentenwet 1988 tot gevolg heeft gehad. Op grond van deze aangescherpte regelgeving stellen Rijk en provincie zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

#### **Gemeentelijk beleid**

De gemeenteraad van Oirschot heeft op 26 april 2011 de gemeentelijke erfgoedkaart en archeologisch beleidsplan gemeente Oirschot vastgesteld. De gemeentelijke erfgoedkaart bestaat uit een archeologie- en cultuurhistoriekaart. Op basis van deze kaarten wordt het beschermingsniveau met betrekking tot archeologie vastgesteld (zoals oppervlakte, verstoringsdiepte en indeling verschillende gebieden).

Op de archeologische beleidskaart zijn verschillende categorieën met bijbehorende waarden en regels aangegeven. Het plangebied ligt binnen de categorie 4: gebied met hoge verwachting. In het noordoosten is een deel van de grond mogelijk verstoord, zie figuur 4.3.

In gebieden met een hoge archeologische verwachting is sprake van een hoge concentratie archeologische vindplaatsen met goede conserveringsomstandigheden. Om die reden is een archeologisch onderzoek vereist bij bodemingrepen en te bebouwen oppervlakten die groter zijn dan 500 m<sup>2</sup> en dieper gaan dan 0,3 m onder maaiveld of 0,5 m onder maaiveld bij esdek en agrarisch bestemde gronden. Voor mogelijk verstoorde ondergrond dient eerst aan de hand van een verkennend booronderzoek de mate van bodemverstoring worden vastgesteld.



Figuur 4.3. Uitsnede archeologische beleidskaart (2012) + ligging plangebied

### Onderzoek

IDDS B.V. heeft een archeologisch bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek (IVO), verkennende fase, uitgevoerd (referentienummer 38390513/57201-concept, 28 juni 2013). Het volledige rapport is opgenomen als separate bijlage.

Het onderzoek heeft uitgewezen dat het plangebied een agrarisch gebied was, waardoor de bodemopbouw, vrijwel volledig verdwenen is met ploegen. Daarnaast zijn er verstoringen geconstateerd ter plaatse van de bebouwing uit de 20e eeuw (noordoosten) en ter plaatse van de sanering (zuidoosten). In de overige delen van het plangebied is het echter wel nog mogelijk om onder het humeuze dek van 50 cm dikte in de top van het dekzand archeologische resten uit het Laat Paleolithicum tot de Late Middeleeuwen – Nieuwe tijd aan te treffen. Op basis van de resultaten van het inventariserend veldonderzoek wordt geadviseerd om vervolgonderzoek uit te laten voeren in de onverstoorde delen.

### Conclusie

**Aanvullend onderzoek moet nog uitgevoerd worden.**

### 4.12. Ecologie

Voor het aspect ecologie is een bureauonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is de bestaande situatie vanuit ecologisch oogpunt beschreven en is vermeld welke ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Vervolgens is aangegeven waaraan deze ontwikkelingen – wat ecologie betreft – moeten worden getoetst. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen het toetsingskader dat door wettelijke regelingen wordt bepaald en het toetsingskader dat wordt gevormd door het beleid van Rijk, provincie en gemeente.

### Huidige situatie

Het plangebied bestaat uit akkers, groenstroken en enkele watergangen.

### Beoogde ontwikkelingen

Het bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een bedrijventerrein met een groen raamwerk. Hiervoor moeten de volgende werkzaamheden worden uitgevoerd:

- verwijderen beplanting en bomen;
- bouwrijp maken;
- bouwwerkzaamheden.

### Toetsingskader

#### *Rijks- en provinciaal beleid*

Het rijksbeleid ten aanzien van de bescherming van soorten (flora en fauna) en de bescherming van de leefgebieden van soorten (habitats) is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De uitwerking van dit nationale belang ligt bij de provincies. De bescherming van de EHS is in Noord-Brabant in de provinciale Structuurvisie nader uitgewerkt.

#### *Flora- en faunawet*

Voor de soortenbescherming is de Flora- en faunawet (hierna Ffw) van toepassing. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Ffw bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen 'licht' en 'zwaar' beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Ffw niet.

De Ffw is voor dit bestemmingsplan van belang, omdat bij de voorbereiding van het plan moet worden onderzocht of deze wet de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

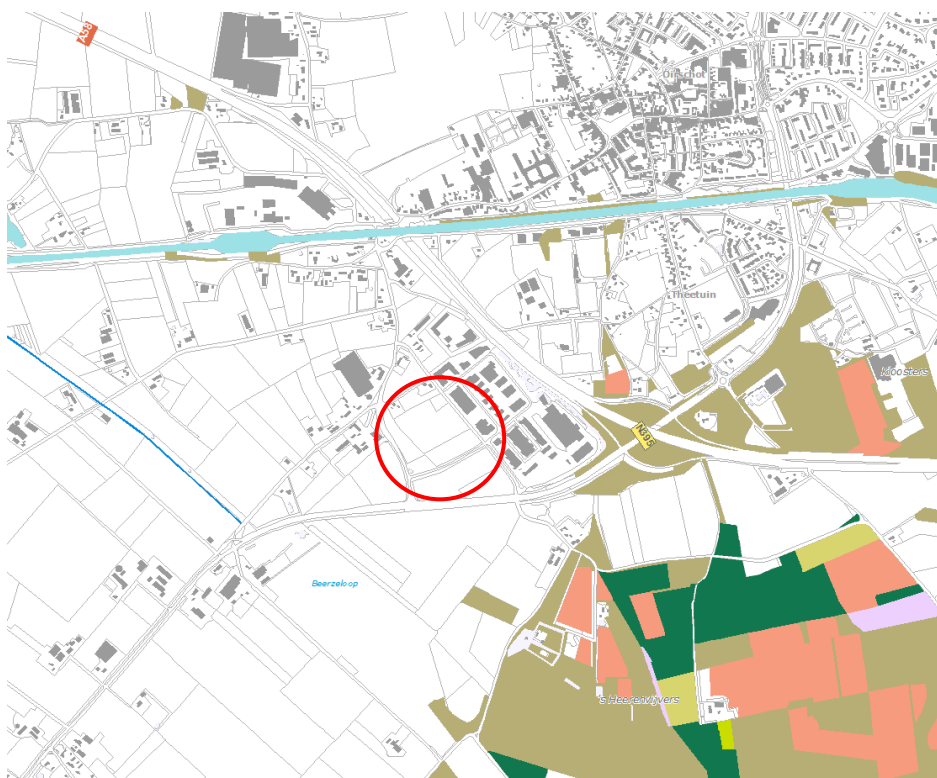
#### *Natuurbeschermingswet 1998*

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Natuurbeschermingswet 1998 de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet 1998 zal kunnen worden verkregen.

### Onderzoek

#### *Gebiedsbescherming*

Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Kampina & Oisterwijkse vennen ligt op circa 5,8 km van het plangebied. Het plangebied maakt ook geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).



Figuur 4.4: Ligging plangebied (rode cirkel) t.o.v. beschermde natuurgebieden (bron: Atlas Brabant)

Vanwege de ligging buiten beschermde natuurgebieden zijn directe effecten uit te sluiten. Op grotere afstand zouden mogelijk verstoring of vermessing/verzuring kunnen optreden. Het bedrijventerrein richt zich op de vestiging van kleine tot middelgrote lokale en regionale bedrijven. Uitgaande van een reële invulling van het bedrijventerrein vestigen zich hier geen bedrijven met een industriële uitstoot. De verkeersgeneratie bedraagt in z'n totaliteit 470 mvt/etmaal. Een beperkt deel hiervan zal over de A58 richting Tilburg rijden. Dit aandeel is verwaarloosbaar ten op zichte van het totale aantal motorvoertuigen op de A58. De huidige en verwachte intensiteit (2020) is weergegeven in tabel 4.4.

**Tabel 4.4 Intensiteiten motorvoertuigen per werkdagemaal A58 t.h.v. Oirschot (bron: Rijkswaterstaat, MTR+)**

| Wegvak                              | MTR+          | 2020 (autonome groei 2% per jaar) |
|-------------------------------------|---------------|-----------------------------------|
| A58 – tussen Oirschot en Best       | 84.253 (2011) | 100.690                           |
| A58 – tussen Moergestel en Oirschot | 82.487 (2012) | 96.650                            |

Als gevolg van de ontwikkeling in het plangebied kan extra verstoring of vermessing/verzuring uitgesloten worden. De Natuurbeschermingswet 1998 en het beleid van de provincie staan de uitvoering van het plan dan ook niet in de weg.

#### *Soortenbescherming*

De huidige ecologische waarden zijn vastgesteld aan de hand van veldbezoeken door lokale IVN-werkgroepen (zie separate bijlage). Hieronder is een korte samenvatting van de waarnemingen opgenomen.

Het plangebied heeft een beperkte functie voor beschermde ecologische waarden. Over het algemeen werden niet of licht beschermde soorten zoals vlinders, bruine kikker, groene kikker, gewone pad, konijn egel, koolmees, pimpelmees en roodborst aangetroffen. In het plangebied zijn wel planten van de rode lijst aangetroffen. Ook vormt het plangebied (beperkt) jachtgebied voor kerkuil en steenuil. Er werden geen aanwijzingen voor vaste verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen. Het plangebied vormt waarschijnlijk wel foerageergebied voor vleermuizen.

In tabel 4.5 staat aangegeven welke beschermde soorten er binnen het plangebied aanwezig zijn en onder welk beschermingsregime deze vallen.

**Tabel 4.5: Beschermde soorten binnen het plangebied en het beschermingsregime**

| Toetsingskader en aanwezige soorten |         |                |                                                                                 | Nader onderzoek nodig |
|-------------------------------------|---------|----------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Vrijstellingsregeling Ffw           | tabel 1 |                | grote kaardenbol, brede wespenorchis, zwanenbloem en dotterbloem                | nee                   |
|                                     |         |                | egel en konijn                                                                  |                       |
|                                     |         |                | bruine kikker, gewone pad, kleine watersalamander en de middelste groene kikker |                       |
|                                     |         |                |                                                                                 |                       |
| Ontheffingsregeling Ffw             | tabel 2 |                | geen                                                                            | nee                   |
|                                     | tabel 3 | bijlage 1 AMvB | geen                                                                            | nee                   |
|                                     |         | bijlage IV HR  | vleermuizen (foeragerend)                                                       | nee                   |
|                                     | vogels  | cat. 1 t/m 4   | kerkuil, steenuil (beperkt jachtgebied)                                         | nee                   |

Het bedrijventerrein wordt landschappelijk ingericht. Dit betekent dat langs de randen een groenstrook wordt gerealiseerd en hierin bestaand groen gehandhaafd blijft. Ook het terrein zelf krijgt een groen raamwerk. Bestaande, behoudenswaardige bomen en planten kunnen hierin een plek krijgen. Het plangebied blijft door de groene inrichting geschikt voor foeragerende vleermuizen. Direct ten westen en zuiden van het plangebied zijn akkers en weilanden aanwezig. Het verdwijnen van de akkers leidt dan ook niet tot een aantasting van het functionele leefgebied van de kerkuil en steenuil.

## Conclusie

Ten aanzien van het aspect ecologie wordt geconcludeerd dat:

- geen ontheffing nodig is voor de tabel 1-soorten van de Ffw omdat hiervoor een vrijstelling geldt van de verbodsbepalingen van de Ffw. Uiteraard geldt wel de algemene zorgplicht. Dat betekent dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende planten en dieren en hun leefomgeving;
- tijdens werkzaamheden rekening dient te worden gehouden met het broedseizoen. Verstoring van broedende vogels is verboden. Overtreding van verbodsbepalingen ten aanzien van vogels wordt voorkomen door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. In het kader van de Ffw wordt geen standaardperiode gehanteerd voor het broedseizoen. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Indien de werkzaamheden uitgevoerd worden op het moment dat er geen broedgevallen (meer) aanwezig zijn, is overtreding van de wet niet aan de orde. De meeste vogels broeden overigens tussen 15 maart en 15 juli (bron: website Vogelbescherming);

- binnen de groene inrichting van het bedrijventerrein kunnen behoudenswaardige bomen en planten een plek krijgen. De inrichting is ook geschikt als foerageergebied voor vleermuizen.
- de ontwikkelingen niet leidt tot aantasting van het leefgebied van de kerkuil en steenuil.

De Flora- en faunawet staat de uitvoering van het plan niet in de weg. Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

## 5. Juridische planbeschrijving

Een bestemmingsplan bestaat uit drie onderdelen: de toelichting, de verbeelding (de plankaart) en de regels. De kaart en de regels vormen het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan. In dit hoofdstuk leest u de uitleg bij het juridisch bindende gedeelte van het plan en wordt daar waar nodig een nadere toelichting gegeven op de gemaakte keuzes. Bij onduidelijkheid over toepassing van de regeling, kan op dit hoofdstuk worden teruggevallen.

### 5.1. Planvorm

Dit bestemmingsplan is een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan dat voorziet in een globale bestemming voor het bedrijventerrein. Globaal betekent dat niet de exacte eindsituatie is weergegeven, maar dat enkel de randvoorwaarden voor de eindsituatie zijn weergegeven. Deze randvoorwaarden vloeien voort uit de uitkomsten van de verschillende onderzoeken die voor Scheper IIa zijn uitgevoerd, zoals:

- milieuzonering;
- waterberging;
- bescherming van archeologische waarden.
- het stedenbouwkundig plan;
- de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling en de gefaseerde ontwikkeling.

Door het vastleggen van de randvoorwaarden is enerzijds geborgd dat het plan voldoet aan de zogenoemde voorwaarden van 'een goede ruimtelijke ordening'. Immers, alle betrokken belangen zijn bij het formuleren van de randvoorwaarden meegenomen en afgewogen. Anderzijds zorgt het opnemen van randvoorwaarden voor een flexibel plan, waarin de mogelijkheid aanwezig is om per aanvraag in maatwerk te voorzien en op die manier een toekomstbestendig plan is geborgd.

### 5.2. Uitleg van de regels

#### Begrippen en wijze van meten (artikel 1 en 2)

In dit hoofdstuk met de inleidende regels zijn een artikel met de begripsbepalingen en een artikel over de wijze van meten opgenomen.

#### Bedrijventerrein (artikel 3)

De voor Bedrijf bestemde gronden zijn bestemd voor bedrijven en bijbehorende voorzieningen (zoals wegen en groen-blauw casco). De gronden zijn bestemd voor bedrijven van verschillende milieucategorieën en voor productiegebonden detailhandel en bedrijfsgebonden kantoren. In het artikel zijn regels opgenomen over bouwhoogte en maximaal bebouwingspercentage.

In het artikel is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om onder voorwaarden meer dan 10.000 m<sup>2</sup> consumentenvuurwerkopslag te realiseren.

**Groen (artikel 4)**

De voor Groen bestemde gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen en water. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen - 1' wordt opgaand groen gerealiseerd en in stand gehouden. Voorzieningen zoals voet- en fietspaden, nutsvoorzieningen zijn toegestaan. Ontsluitingspunten en bedrijfsinritten zijn toegestaan mits deze niet gelegen zijn binnen de aanduiding 'specifieke vorm van groen - 1'.

**Verkeer (artikel 5)**

In dit artikel is aangegeven dat gronden met de bestemming verkeer bestemd zijn voor wegen, opstel- en busstroken, fiets- en voetpaden en bijbehorende voorzieningen. Parkeren op of langs de openbare weg is niet toegestaan.

**Anti-dubbelregel (artikel 6)**

De anti-dubbelregel wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

**Algemene bouwregels (artikel 7)**

Dit artikel bevat een algemene regeling voor een geringe overschrijding van bouwhoogtes door ondergeschikte onderdelen van gebouwen. De overschrijding van de bouwhoogtes dient wel beperkt te zijn.

**Algemene afwijkingsregels (artikel 8)**

In dit artikel wordt omschreven in welke gevallen afwijking kan worden verleend voor overschrijding van de maten (waaronder percentages) en bouwgrenzen, voor zover deze afwijkingen niet onder de regel 'algemene bouwregels' valt te scharen. Afwijking is overigens alleen mogelijk wanneer hiermee geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan aspecten als de woon- en milieusituatie van aangrenzende percelen.

**Algemene wijzigingsregels (artikel 9)**

In dit artikel is de bevoegdheid opgenomen om de opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen. Dit vanwege het belang voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel vanwege de werkelijke toestand van het terrein. Het gaat hierbij om een bevoegdheid en houdt geen verplichting in.

**Overige regels (artikel 10)**

In dit artikel zijn overige regels beschreven. Het gaat om de volgende regels:

- De voorschriften van stedenbouwkundige aard en de bereikbaarheidseisen van paragraaf 2.5 van de bouwverordening zijn uitsluitend van toepassing op de ruimte tussen bouwwerken en de parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen.
- Binnen het plangebied dient minimaal 200 m<sup>3</sup> per hectare voor waterretentie gerealiseerd te worden. PM gemeente: aantal m<sup>3</sup> staat genoemd in regels. Nog nader overleg met gemeente noodzakelijk.
- Binnen de bestemming Bedrijventerrein en/of Groen wordt een groen-blauw casco gerealiseerd en in stand gehouden met een minimum oppervlakte van 17.000 m<sup>2</sup>.
- Wettelijke regelingen, waarnaar in de regels van dit plan wordt verwezen, gelden zoals deze luiden op het moment van vaststelling van het plan.

**Overgangsrecht (artikel 11)**

Het overgangsrecht ziet zowel op bouwwerken als op gebruik die op het moment van in werking treding van het bestemmingsplan aanwezig zijn, c.q. bestaat.

**Slotregel (artikel 12)**

Deze regel benoemt op welke wijze naar de regels van dit bestemmingsplan dient te worden verwezen.



## 6. Uitvoerbaarheid

### 6.1. Economische uitvoerbaarheid

Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden vastgesteld welke kosten de gemeente en de initiatiefnemer op zich neemt. De gemeente heeft hierbij de onderzoeksverplichting om de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan te toetsen.

PM gemeente / Rho: er zijn 2 grondeigenaren. Noemen dat met andere partij een overeenkomst wordt gesloten? Of exploitatieplan.

### 6.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan zal overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht (afdeling 3.4) gedurende zes weken ter inzage liggen en daarvoor worden toegestuurd aan overleginstanties. Tijdens deze periode wordt belanghebbenden de mogelijkheid geboden voor het indienen van zienswijzen.



## Bijlage 1 Rekenbladen wegverkeerslawaai

|                        |                        |                         |          |
|------------------------|------------------------|-------------------------|----------|
| Ontvanger              | : 't Dun 1.5           | Waarneemhoogte [m]      | : 1,5    |
| Rijlijn                | : Nieuwe weg           |                         |          |
| Wegdekhoogte [m]       | : 0,00                 | Afstand horizontaal [m] | : 29,90  |
| Verhardingsbreedte [m] | : 3,00                 | Afstand schuin [m]      | : 29,91  |
| Bodemfactor [-]        | : 0,81                 | Afstand kruispunt [m]   | : 0,00   |
| Objectfractie [-]      | : 1,00                 | Afstand obstakel [m]    | : 0,00   |
| Zichthoek [grad]       | : 127                  |                         |          |
| Wegdektype [-]         | : 0 - Referentiewegdek |                         |          |
|                        |                        | Q_etmaal                | : 360,00 |
|                        |                        | % Daguur                | : 7,28   |
|                        |                        | % Avonduur              | : 1,96   |
|                        |                        | % Nachtuur              | : 0,60   |

### Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)

| m | Categorie                 | Dag[%] | Avond[%] | Nacht[%] | km/u | C_wegdek | E_dag | E_avond | E_nacht |
|---|---------------------------|--------|----------|----------|------|----------|-------|---------|---------|
| 1 | Motorrijwielen            | 0,00   | 0,00     | 0,00     | 50   | 0,00     | 0,00  | 0,00    | 0,00    |
| 2 | Lichte Motorvoertuigen    | 83,68  | 83,68    | 83,68    | 50   | 0,00     | 60,34 | 54,64   | 49,50   |
| 3 | Middelzware Motorvoert... | 9,67   | 9,67     | 9,67     | 50   | 0,00     | 57,47 | 51,77   | 46,63   |
| 4 | Zware Motorvoertuigen     | 6,65   | 6,65     | 6,65     | 50   | 0,00     | 58,81 | 53,11   | 47,97   |
| 5 | Bromfietsen               | 0,00   | 0,00     | 0,00     | 50   | 0,00     | 0,00  | 0,00    | 0,00    |
|   | Totaal                    | 100,00 | 100,00   | 100,00   |      |          | 63,80 | 58,10   | 52,96   |
|   | C_optrek                  |        |          |          |      |          | --    | --      | --      |

### Resultaten in dB(A)

|             |         |                           |         |
|-------------|---------|---------------------------|---------|
| C_reflectie | : 1,50  | LAeq, dag                 | : 45,03 |
| C_zichthoek | : 0,00  | LAeq, avond               | : 39,33 |
| D_afstand   | : 14,76 | LAeq, nacht               | : 34,19 |
| D_lucht     | : 0,21  | Aftrek Art.110g [dB]      | : 5     |
| D_bodem     | : 3,86  | Lden, excl. Art.110g [dB] | : 45    |
| D_meteo     | : 1,44  | Lden, incl. Art.110g [dB] | : 40    |

**Ontvanger** : 't Dun 4.5 **Waarneemhoogte [m]** : 4,5  
**Rijlijn** : Nieuwe weg  
 Wegdekhoogte [m] : 0,00 Afstand horizontaal [m] : 29,90  
 Verhardingsbreedte [m] : 3,00 Afstand schuin [m] : 30,13  
 Bodemfactor [-] : 0,81 Afstand kruispunt [m] : 0,00  
 Objectfractie [-] : 1,00 Afstand obstakel [m] : 0,00  
 Zichthoek [grad] : 127  
 Wegdektype [-] : 0 - Referentiewegdek  
 Q\_etmaal : 360,00  
 % Daguur : 7,28  
 % Avonduur : 1,96  
 % Nachtuur : 0,60

**Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)**

| m | Categorie                 | Dag[%] | Avond[%] | Nacht[%] | km/u | C_wegdek | E_dag | E_avond | E_nacht |
|---|---------------------------|--------|----------|----------|------|----------|-------|---------|---------|
| 1 | Motorrijwielen            | 0,00   | 0,00     | 0,00     | 50   | 0,00     | 0,00  | 0,00    | 0,00    |
| 2 | Lichte Motorvoertuigen    | 83,68  | 83,68    | 83,68    | 50   | 0,00     | 60,34 | 54,64   | 49,50   |
| 3 | Middelzware Motorvoert... | 9,67   | 9,67     | 9,67     | 50   | 0,00     | 57,47 | 51,77   | 46,63   |
| 4 | Zware Motorvoertuigen     | 6,65   | 6,65     | 6,65     | 50   | 0,00     | 58,81 | 53,11   | 47,97   |
| 5 | Bromfietsen               | 0,00   | 0,00     | 0,00     | 50   | 0,00     | 0,00  | 0,00    | 0,00    |
|   | Totaal                    | 100,00 | 100,00   | 100,00   |      |          | 63,80 | 58,10   | 52,96   |
|   | C_optrek                  |        |          |          |      |          | --    | --      | --      |

**Resultaten in dB(A)**

C\_reflectie : 1,50 LAeq, dag : 46,45  
 C\_zichthoek : 0,00 LAeq, avond : 40,75  
 D\_afstand : 14,79 LAeq, nacht : 35,61  
 D\_lucht : 0,21 Aftrek Art.110g [dB] : 5  
 D\_bodem : 3,13 Lden, excl. Art.110g [dB] : 46  
 D\_meteo : 0,72 Lden, incl. Art.110g [dB] : 41

|                        |                        |                           |              |
|------------------------|------------------------|---------------------------|--------------|
| <b>Ontvanger</b>       | <b>: 't Dun 7.5</b>    | <b>Waarneemhoogte [m]</b> | <b>: 7,5</b> |
| <b>Rijlijn</b>         | <b>: Nieuwe weg</b>    |                           |              |
| Wegdekhoogte [m]       | : 0,00                 | Afstand horizontaal [m]   | : 29,90      |
| Verhardingsbreedte [m] | : 3,00                 | Afstand schuin [m]        | : 30,65      |
| Bodemfactor [-]        | : 0,81                 | Afstand kruispunt [m]     | : 0,00       |
| Objectfractie [-]      | : 1,00                 | Afstand obstakel [m]      | : 0,00       |
| Zichthoek [grad]       | : 127                  |                           |              |
| Wegdektype [-]         | : 0 - Referentiewegdek |                           |              |
|                        |                        | Q_etmaal                  | : 360,00     |
|                        |                        | % Daguur                  | : 7,28       |
|                        |                        | % Avonduur                | : 1,96       |
|                        |                        | % Nachtuur                | : 0,60       |

**Emissiegegevens distributie per voertuigcategorie per periode in dB(A)**

| m | Categorie                 | Dag[%]        | Avond[%]      | Nacht[%]      | km/u | C_wegdek | E_dag        | E_avond      | E_nacht      |
|---|---------------------------|---------------|---------------|---------------|------|----------|--------------|--------------|--------------|
| 1 | Motorrijwielen            | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 50   | 0,00     | 0,00         | 0,00         | 0,00         |
| 2 | Lichte Motorvoertuigen    | 83,68         | 83,68         | 83,68         | 50   | 0,00     | 60,34        | 54,64        | 49,50        |
| 3 | Middelzware Motorvoert... | 9,67          | 9,67          | 9,67          | 50   | 0,00     | 57,47        | 51,77        | 46,63        |
| 4 | Zware Motorvoertuigen     | 6,65          | 6,65          | 6,65          | 50   | 0,00     | 58,81        | 53,11        | 47,97        |
| 5 | Bromfietsen               | 0,00          | 0,00          | 0,00          | 50   | 0,00     | 0,00         | 0,00         | 0,00         |
|   | <b>Totaal</b>             | <b>100,00</b> | <b>100,00</b> | <b>100,00</b> |      |          | <b>63,80</b> | <b>58,10</b> | <b>52,96</b> |
|   | C_optrek                  |               |               |               |      |          | --           | --           | --           |

**Resultaten in dB(A)**

|             |         |                           |         |
|-------------|---------|---------------------------|---------|
| C_reflectie | : 1,50  | LAeq, dag                 | : 46,69 |
| C_zichthoek | : 0,00  | LAeq, avond               | : 41,00 |
| D_afstand   | : 14,86 | LAeq, nacht               | : 35,86 |
| D_lucht     | : 0,22  | Aftrek Art.110g [dB]      | : 5     |
| D_bodem     | : 3,04  | Lden, excl. Art.110g [dB] | : 46    |
| D_meteo     | : 0,48  | Lden, incl. Art.110g [dB] | : 41    |

## Bijlage 2 Toelichting op de Standaard Staat van Bedrijfsactiviteiten

### 1. Algemeen

#### Regeling toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten met behulp van milieuzonering

Om de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten in dit bestemmingsplan vast te leggen is gebruikgemaakt van een milieuzonering. Een milieuzonering zorgt ervoor dat milieubelastende functies (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) waar nodig ruimtelijk voldoende worden gescheiden. De gehanteerde milieuzonering is gekoppeld aan een Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Een Staat van Bedrijfsactiviteiten is een lijst waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten, al naar gelang de te verwachten belasting voor het milieu, zijn ingedeeld in een aantal categorieën. Voor de indeling in de categorieën zijn de volgende ruimtelijk relevante milieuaspecten van belang:

- geluid;
- geur;
- stof;
- gevaar (met name brand- en explosiegevaar).

In specifieke situaties kan daarnaast de verkeersaantrekkende werking van een bedrijf relevant zijn.

### 2. Toepassing 'standaard Staat van Bedrijfsactiviteiten'

#### Algemeen

De aanpak van milieuzonering en de in dit plan gebruikte 'standaard Staat van Bedrijfsactiviteiten' ('standaard SvB') zijn gebaseerd op de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (2009), op de Voorbeeld Staat van Bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen<sup>3)</sup>. De 'standaard SvB' kan in verschillende situaties gehanteerd worden, bijvoorbeeld:

- om de milieuzonering van bedrijfsactiviteiten op een samenhangend bedrijventerrein te regelen;
- in buitengebieden;
- op losliggende relatief grootschalige bedrijfspercelen op enige afstand van burgerwoningen;
- om indien gewenst de toelaatbaarheid van bedrijfsactiviteiten te regelen in stedelijk gebied of (delen van) woongebieden met enige vorm van bedrijvigheid.

In dit soort situaties zorgt de milieuzonering ervoor dat hinderlijke bedrijfsactiviteiten op voldoende afstand van woningen of andere gevoelige functies worden gesitueerd. Dit gebeurt door het aanhouden van richtafstanden tussen deze milieugevoelige en milieubelastende activiteiten.

---

<sup>3)</sup> Aangezien de wijze van milieuzonering met richtafstanden reeds vele jaren de standaardmethodiek voor milieuzonering is in Nederland, wordt voor het gebruik van de daarop gebaseerde Staat van Bedrijfsactiviteiten de 'standaard Staat van Bedrijfsactiviteiten' genoemd.

### **Richtafstanden bepalend voor de categorie-indeling**

In de 'standaard SvB' is voor elke bedrijfsactiviteit voor ieder van de ruimtelijke relevante milieuaspecten (zie hiervoor) een richtafstand ten opzichte van een 'rustige woonwijk' vermeld. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Daarnaast vermeldt de 'standaard SvB' indicaties voor verkeersaantrekkende werking.

### **Omgevingstype bepalend voor de daadwerkelijk te hanteren afstanden**

De gewenste afstand tussen een bedrijfsactiviteit en woningen (of andere gevoelige functies zoals scholen) wordt mede bepaald door het type gebied waarin de gevoelige functie zich bevindt. Conform de VNG-publicatie worden daarbij twee omgevingstypen onderscheiden: rustige woonwijk en gemengd gebied. De richtafstanden die zijn vermeld in de 'standaard SvB' gelden ten opzichte van een rustige woonwijk (of een vergelijkbaar omgevingstype). Voor een gemengd gebied (en daarmee te vergelijken gebieden) gelden kleinere afstanden. Daarnaast dient in de milieuzonering rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van eventuele bedrijfswoningen op een bedrijventerrein.

#### *Omgevingstype rustige woonwijk*

In een rustige woonwijk komen enkel wijkgebonden voorzieningen voor en vrijwel geen andere functies zoals kantoren of bedrijven. Langs de randen (in de overgang naar eventuele bedrijfsfuncties) is weinig verstoring door verkeer. Als daarmee vergelijkbare omgevingstypen noemt de VNG-publicatie onder meer een rustig buitengebied (eventueel met verblijfsrecreatie) en een stilte- of natuurgebied.

#### *Omgevingstype gemengd gebied*

In een gemengd gebied komen naast wonen ook andere functies voor, zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Daarmee vergelijkbare gebieden zijn lintbebouwingen in het buitengebied waarin functiemenging voorkomt en gebieden gelegen direct langs een hoofdinfrastructuur. Kenmerkend voor het omgevingstype gemengd gebied is dat sprake is van een zekere verstoring en dus van een relevant andere omgevingskwaliteit dan in een rustig woongebied.

#### *Bedrijfswoningen*

Een bedrijfswoning op een bedrijventerrein is een specifiek woningtype waar minder hoge eisen aan het woon- en leefklimaat kunnen worden gesteld. Bedrijfswoningen zijn in het algemeen minder milieugevoelig dan de omgevingstypen rustige woonwijk en gemengd gebied.

### **Te hanteren richtafstanden**

De 'standaard SvB' onderscheidt een tiental milieucategorieën. De volgende tabel geeft voor beide omgevingstypen (rustige woonwijk en gemengd gebied) per milieucategorie inzicht in de gewenste richtafstanden. De richtafstand geldt tussen de grens van de bestemming die bedrijven toelaat en de uiterste situering van de gevel van een woning die volgens het bestemmingsplan (of via vergunningvrij bouwen) mogelijk is. Daarbij gaat het nadrukkelijk om een richtafstand. Kleinere afwijkingen ten opzichte van deze afstand zijn mogelijk zonder dat hierdoor knelpunten behoeven te ontstaan.

| milieucategorie | richtafstand (in meters) |                 |
|-----------------|--------------------------|-----------------|
|                 | rustige woonwijk         | gemengd gebied  |
| 1               | 10 <sup>4</sup>          | 0               |
| 2               | 30                       | 10 <sup>5</sup> |
| 3.1             | 50                       | 30              |
| 3.2             | 100                      | 50              |
| 4.1             | 200                      | 100             |
| 4.2             | 300                      | 200             |
| 5.1             | 500                      | 300             |
| 5.2             | 700                      | 500             |
| 5.3             | 1.000                    | 700             |
| 6               | 1.500                    | 1.000           |

#### Toelaatbaarheid van bedrijven die onder een specifieke regelgeving vallen

In de 'standaard SvB' zijn ook aanduidingen opgenomen die aangeven dat bepaalde bedrijven onder een specifieke wettelijke regeling kunnen vallen. Het betreft:

- bedrijven die 'in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken' zoals bedoeld in de Wet geluidshinder (zogenoemde grote lawaaimakers); deze bedrijven zijn alleen toegestaan op industrieterreinen die in het kader van deze wet gezoneerd zijn;
- bedrijven die onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) kunnen vallen (nu of in de toekomst); het betreft risicovolle bedrijven waar gebruik, opslag en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt; voor dergelijke bedrijven gelden (wettelijke) normen ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico;
- bedrijven die onder het Vuurwerkbesluit vallen; voor dergelijke bedrijven gelden (wettelijke) afstandsnormen.

In de regels van dit bestemmingsplan is aangegeven of en zo ja, onder welke voorwaarden dergelijke bedrijven in het plangebied zijn toegestaan.

#### De toegepaste 'standaard Staat van Bedrijfsactiviteiten'

De in dit bestemmingsplan opgenomen 'standaard SvB' komt in verregaande mate overeen met de VoorbeeldStaat van bedrijfsactiviteiten voor bedrijventerreinen uit de VNG-publicatie. Conform de aanbevelingen van de publicatie is de Staat aangepast aan de specifieke kenmerken van dit bestemmingsplan.

In de toegepaste 'standaard SvB' zijn alle activiteiten opgenomen die passen binnen de definitie van bedrijf volgens de begripsbepalingen in de regels van dit bestemmingsplan. Dit heeft geleid tot een aantal aanpassingen (toevoegingen en weglatingen) ten opzichte van de activiteiten die in de VoorbeeldStaat zijn opgesomd. Onder de volgende SBI-codes 0112, 014, 05011, 05012, 0502, 2612, 63.1 en 63.21 zijn activiteiten toegevoegd die vallen onder de definitie 'bedrijf'. In de VNG-publicatie is een aparte lijst van opslagen en installaties opgenomen. Deze lijst is verwerkt in de 'standaard SvB' voor zover sprake is van activiteiten die vallen onder het begrip 'bedrijf'. Hierdoor hebben toevoegingen plaatsgevonden bij de SBI-code 51.512. Groothandels voor professioneel vuurwerk en vuurwerkfabrieken zijn vanwege strenge eisen uit het Vuurwerkbesluit nooit toegestaan op een bedrijventerrein en dus niet in de 'standaard SvB' opgenomen. Dit geldt ook voor bedrijven die kernenergie produceren.

<sup>4)</sup> Het betreffen bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving toelaatbaar zijn in woonwijken.

<sup>5)</sup> Het betreffen bedrijfsactiviteiten die gelet op hun aard en invloed op de omgeving zelfs toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woonbebouwing in gemengde gebieden.

Bij enkele activiteiten heeft een nadere specificatie van de activiteiten plaatsgevonden met bijbehorende categorie-indeling die is afgestemd op de verwachte milieueffecten<sup>6)</sup> van deze activiteiten. Voor de volgende SBI-codes heeft een specificatie van de categorie-indeling plaatsgevonden naar gelang het oppervlak van het bedrijf: 15.2 en 51.8. Voor de volgende SBI-codes heeft een specificatie naar categorie-indeling plaatsgevonden naar gelang sprake is van reparatie of incidenteel bouwen dan wel reguliere productie: 29 en 35.1. Voor aannemers, SBI-code 45, is een nadere indeling van diverse aannemersactiviteiten gemaakt met bijbehorende categorie-indeling.

### 3. Flexibiliteit

De 'standaard SvB' blijkt in de praktijk een relatief grof hulpmiddel te zijn om hinder door bedrijfsactiviteiten in te schatten. De richtafstanden en inschalingen gaan uit van een gemiddeld bedrijf met een moderne bedrijfsvoering. Het komt in de praktijk voor dat een bepaald bedrijf als gevolg van een geringe omvang van hinderlijke deelactiviteiten, een milieuvriendelijke werkwijze of bijzondere voorzieningen minder hinder veroorzaakt dan in de 'standaard SvB' is verondersteld. In de regels is daarom bepaald dat het bevoegd gezag bij een omgevingsvergunning kan afwijken van de 'standaard SvB' en een dergelijk bedrijf toch kan toestaan, indien dit bedrijf niet binnen de algemene toelaatbaarheid past. Bij de 'standaard SvB' is deze mogelijkheid beperkt tot maximaal twee categorieën (dus bijvoorbeeld categorie 3.2 in plaats van 2 of categorie 4.2 in plaats van 3.2). Om deze omgevingsvergunning te kunnen verlenen moet worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving (gelet op de specifieke werkwijze of bijzondere verschijningsvorm) vergelijkbaar is met andere bedrijven uit de desbetreffende lagere categorie.

Daarnaast is het mogelijk dat bepaalde bedrijven zich aandienen, waarvan de activiteiten in de 'standaard SvB' niet zijn genoemd, maar die qua aard en invloed overeenkomen met bedrijven die wel zijn toegestaan. Met het oog hierop is in de regels bepaald dat het bevoegd gezag vestiging van een dergelijk bedrijf via een omgevingsvergunning kan toestaan. Om deze omgevingsvergunning te kunnen verlenen, moet op basis van milieutechnisch onderzoek worden aangetoond dat het bedrijf naar aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar is met direct toegelaten bedrijven.

In de 'standaard SvB' is bij de indeling van sommige bedrijfsactiviteiten uitgegaan van een continue bedrijfsvoering, waarbij de hinderlijke activiteiten ook 's nachts plaatsvinden. Dit is in de 'standaard SvB' aangegeven met een 'C' in de laatste kolom. Het kan echter voorkomen dat een specifiek bedrijf niet continu werkt. Dit gegeven kan eveneens aanleiding zijn om het bedrijf via de bovengenoemde afwijkingsbevoegdheid een categorie lager in te delen.

Voor de concrete toetsing van een verzoek om afwijking middels een omgevingsvergunning wordt verwezen naar bijlage 5 van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering.

<sup>6)</sup> Inschatting van milieueffecten heeft plaatsgevonden op basis van dezelfde expertise die bij het opstellen van de nieuwe VNG-uitgave is gebruikt.