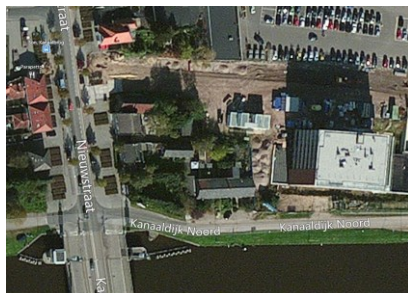


Bestemmingsplan

Son Zuid; Hiva A

Gemeente Son en Breugel



Bestemmingsplan

Son Zuid; Hiva A

Gemeente Son en Breugel

Toelichting

Bijlagen

Regels

Bijlage

Verbeelding

Schaal 1:1.000

Vastgesteld:

17 maart 2016

Projectgegevens:

TOE02-0252773-01A

REG02-0252773-01A

TEK02-0252773-01A

Identificatienummer:

NL.IMRO.0848.BP103SONZUID-VA01

Datum

maart-2016

Opsteller(s)

HvG, CvdH, MB, MV

Projectleider

A. Derks

Vrijgave

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Plangebied	1
1.3	Vigerend bestemmingsplan	3
1.4	Bij het plan behorende stukken	4
1.5	Leeswijzer	4
2	Planbeschrijving	5
2.1	Huidige situatie	5
2.2	Toekomstige situatie	5
3	Beleidskader	13
3.1	Provinciaal beleid	13
3.2	Gemeentelijk beleid	16
3.3	Conclusie	19
4	Milieuhygiënische en planologische verantwoording	21
4.1	Bodem	21
4.2	Geluid	21
4.3	Luchtkwaliteit	23
4.4	Externe veiligheid	24
4.5	Bedrijvigheid	29
4.6	Kabels en leidingen	31
4.7	Water	31
4.8	Flora en fauna	35
4.9	Archeologie en cultuurhistorie	37
4.10	Vrijwaringszone Wilhelminakanaal	40
5	Financiële haalbaarheid	43
5.1	Uitvoerbaarheid	43
5.2	Kostenverhaal	43
6	Het bestemmingsplan	45
6.1	Het juridische plan	45
6.2	Opzet van de regels	45
6.3	Bestemmingen	46
7	Procedures	49
7.1	Crisis- en herstelwet	49
7.2	Vooroverleg en tervisielegging ontwerpbestemmingsplan	49

Bijlagen:

- Bijlage 1 Parkeeronderzoek Nieuwstraat Son en Breugel, Groen Licht Verkeersadviezen, juni 2015
- Bijlage 2 Rapport verkennend bodem- en asbestonderzoek Kanaaldijk Noord te Son, Antea Group, 28 april 2015
- Bijlage 3 Rapport akoestisch onderzoek Son Zuid; Hiva A, CroonenBuro5, 30 juni 2015
- Bijlage 4 Waterparagraaf bestemmingsplan Hiva A fase 2 te Son, Antea Group, 22 juni 2015
- Bijlage 5 Quickscan flora en fauna ontwikkeling HIVA A fase 2 te Son, Croonen Adviseurs, 30 juli 2013
- Bijlage 6 Nader onderzoek vleermuizen, gierzwaluw en huismus ontwikkeling HIVA A fase 2 te Son, Croonen Adviseurs, 31 oktober 2013
- Bijlage 7 Proefsleuvenonderzoek HIVA-terrein Son (fase 2), Antea Group, 15 juni 2015
- Bijlage 8 Zienswijzennotitie, gemeente Son en Breugel, maart 2016

1 Inleiding

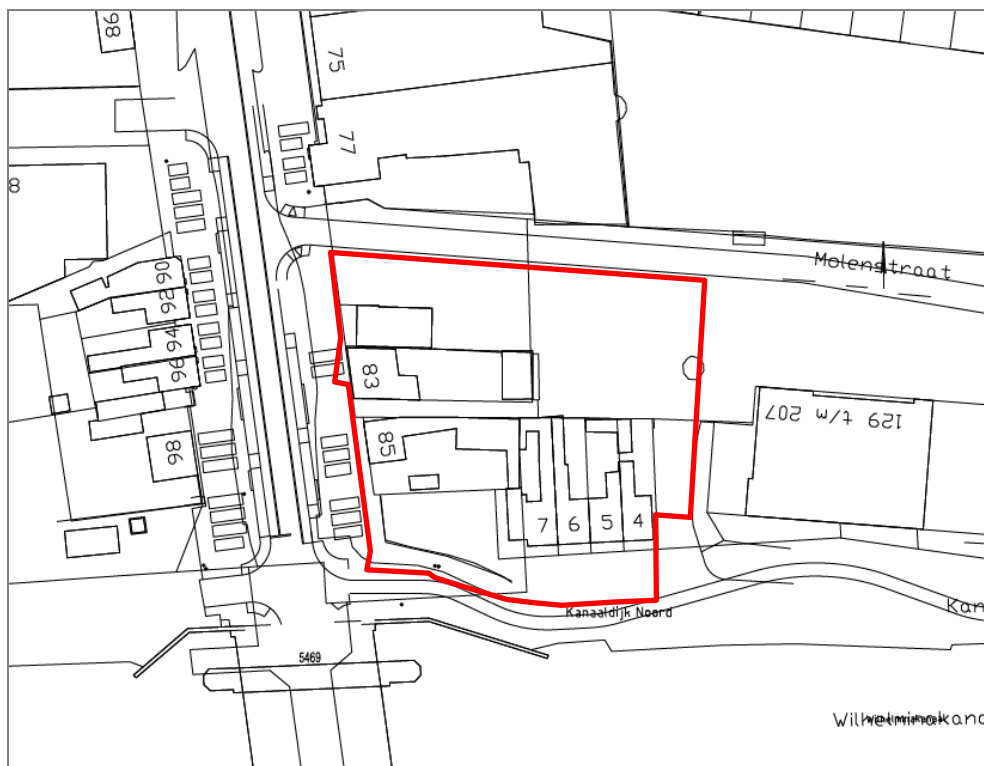
1.1 Aanleiding

Door het vertrek van tegelhandel Hiva heeft een relatief groot terrein aan het Wilhelminakanaal in Son zijn functie verloren. Het oostelijk deel van het terrein is inmiddels bebouwd met drie appartementengebouwen. Er is een stedenbouwkundige visie voor de locatie aan de Nieuwstraat ontwikkeld voor de bouw van appartementen.

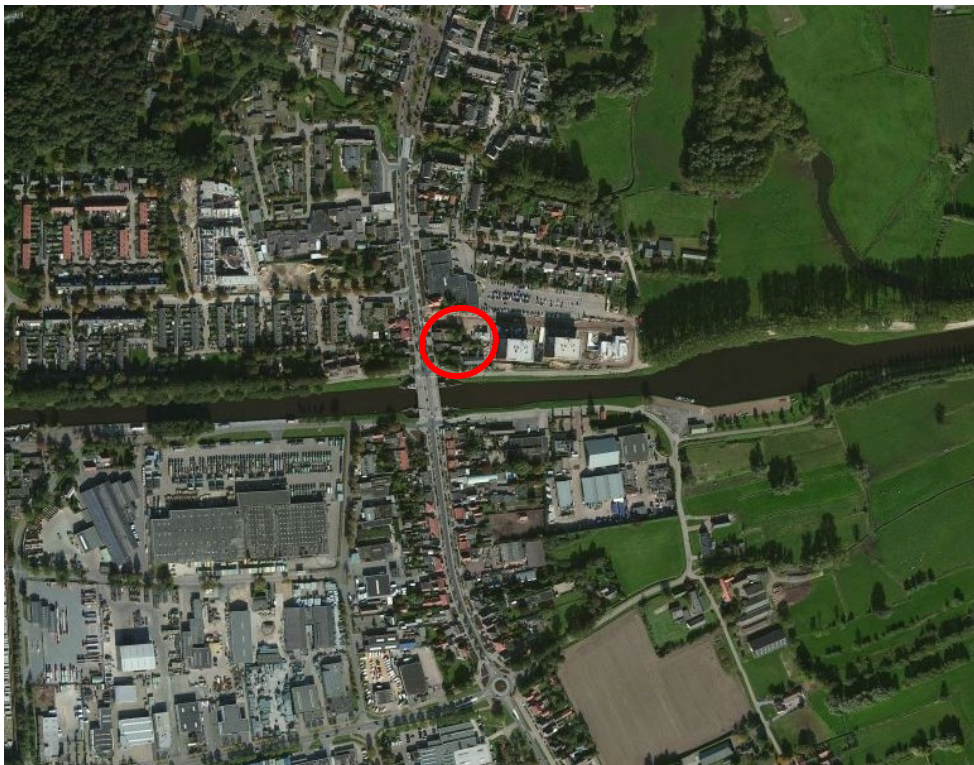
De gewenste ontwikkeling is niet mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan 'Son Zuid'. Het doel van voorliggend bestemmingsplan is een passend juridisch-planologisch kader te scheppen op basis waarvan de voorgestane ontwikkeling kan worden gerealiseerd.

1.2 Plangebied

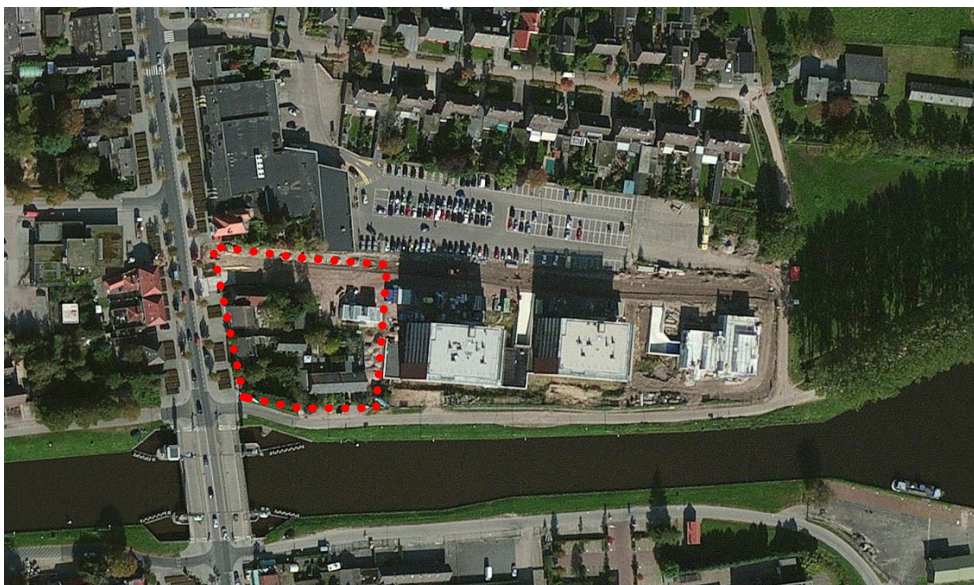
Het plangebied betreft het westelijke deel van het voormalige Hiva terrein aan de Nieuwstraat. De westelijke begrenzing van het plangebied wordt gevormd door de Nieuwstraat. De noordelijke plangrens wordt gevormd door de Molenstraat. Ten zuiden van het plangebied loopt de weg/fietspad Kanaaldijk Noord. De oostelijke planbegrenzing wordt gevormd door de grens van de bestemming 'Wonen' voor de appartementengebouwen ten oosten van de locatie.



Begrenzing plangebied



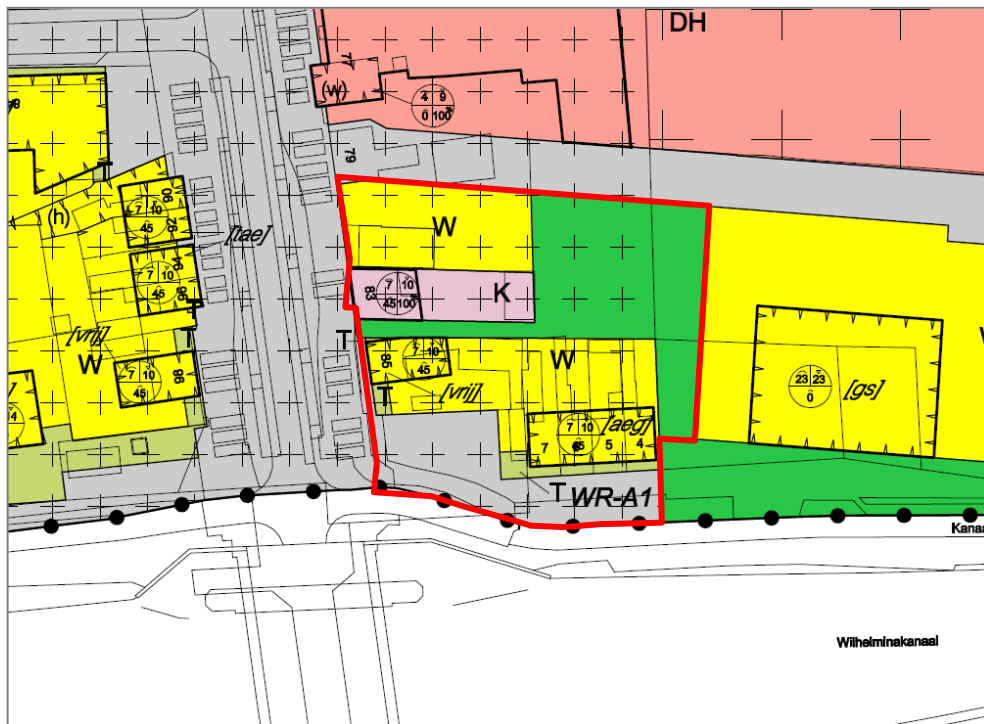
Uitsnede luchtfoto met een globale aanduiding van het plangebied (bron: www.bingmaps.com)



Uitsnede luchtfoto van de bestaande situatie met aanduiding van het plangebied (bron: www.bingmaps.com)

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied vigeert voor het grootste deel het bestemmingsplan 'Son Zuid'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Son en Breugel op 1 september 2009 en is op 6 juni 2010 onherroepelijk geworden. Daarnaast vigeert aan de zuidzijde van het plangebied het bestemmingsplan 'Driehoek'. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Son en Breugel op 27 januari 2011 en is op 2 mei 2012 onherroepelijk geworden.



Bestemmingen

BO	Bos
DH	Detailhandel
G	Groen
H	Horeca
K	Kantoor
M	Maatschappelijk
T	Tuin
T-BO	Tuin – Boswonen
V	Verkeer
WA	Water
W	Wonen
W-BO	Wonen – Boswonen

Dubbelbestemmingen

WR-A1	Waarde – Archeologie-1
WR-A2	Waarde – Archeologie-2
WR-A4	Waarde – Archeologie-4

Aanduidingen

[Symbol]	geluidzone – Industrie
[Symbol]	bedrijf
[Symbol]	congrescentrum
[Symbol]	horeca
[Symbol]	onderwijs
[Symbol]	specifieke vorm van bos – hondensportrein
[Symbol]	specifieke vorm van maatschappelijk – lichtbrug
[Symbol]	specifieke vorm van tuin – waardevolle beplanting
[Symbol]	wonen
[Symbol]	woonwagendplaats
[Symbol]	zorginstelling
[Symbol]	bouwtak
[Symbol]	aaneengebouwd
[Symbol]	bijgebouwen
[Symbol]	gestapeld
[Symbol]	specifieke bouwaanduiding – dakopbouw
[Symbol]	specifieke bouwaanduiding – ondergronds parkeren
[Symbol]	twee-aaneen
[Symbol]	vrijstaand
[Symbol]	maximale goothoogte
[Symbol]	maximale bouwhoogte
[Symbol]	maximale dakhelling
[Symbol]	maximale goothoogte
[Symbol]	maximale bouwhoogte
[Symbol]	maximum bebouwingspercentage
[Symbol]	maximale dakhelling
[Symbol]	maximum aantal standplaatsen
[Symbol]	maatvoeringsgrens

Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Son Zuid' met begrenzing van het plangebied

Het plangebied heeft de bestemmingen 'Wonen', 'Kantoor', 'Groen', 'Verkeer' en 'Tuin'. Daarnaast is de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie 1' opgenomen. De gewenste ontwikkeling past niet binnen deze bestemmingen.

1.4 Bij het plan behorende stukken

Dit bestemmingsplan bestaat uit drie delen:

- een verbeelding, waarop onder meer de bestemmingen in het plangebied zijn aangegeven;
- regels, waarin de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de op de verbeelding vermelde bestemmingen zijn opgenomen;
- en voorliggende toelichting, waarin de keuzes die in het bestemmingsplan worden gemaakt, nader worden gemotiveerd en verantwoord. Hierin staat ook beschreven wat het vigerend beleid inhoudt en hoe bij de ontwikkeling met (milieu)planologische aspecten rekening is gehouden.

De verbeelding vormt samen met de regels het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van de huidige en toekomstige situatie en gaat in op de landschappelijke inpassing van de planontwikkeling en hoe de vertaalslag naar het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden. In hoofdstuk 3 komt het geldende beleidskader aan bod. In hoofdstuk 4 worden diverse milieuhygiënische en planologische aspecten verantwoord. In hoofdstuk 5 wordt de financiële haalbaarheid beschreven. Hoofdstuk 6 gaat in op de juridische planopzet en tot slot komen in hoofdstuk 7 de procedures aan bod.

2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

2.1.1 Ruimtelijk

Het plangebied bevindt zich op de hoek van de Nieuwstraat/Molenstraat ten noorden van het Wilhelminakanaal. De Nieuwstraat vormt nog steeds de belangrijkste ontsluitingsweg van Son. Aan weerszijden van deze weg zijn verschillende woonwijken ontstaan. Ten westen van de straat is een aantal grootschalige wijken in een bosachtige omgeving ontstaan. Aan de oostzijde zijn voornamelijk kleinere uitbreidingen aan zijstraten van de Nieuwstraat gerealiseerd. De Molenstraat ten noorden van het voormalige Hiva-terrein is hier een voorbeeld van.

Son is ontstaan als 'wegdorp' langs de Nieuwstraat. Door de aanleg van de A50 is de verkeersdruk op de Nieuwstraat behoorlijk afgenomen en is de barrièrewerking van de straat verminderd. Hierdoor is ontwikkeling van het Hiva-terrein als onderdeel van het zuiden van Son goed mogelijk. Rond 1920 is in het zuiden van Son het Wilhelminakanaal gegraven om de Zuid-Willemsvaart met de rivier de Mark te verbinden. Ten zuiden van het kanaal is het bedrijventerrein Ekkersrijt ontstaan. Tegelhandel Hiva vestigde zich op de noordoever van het kanaal.

2.1.2 Functioneel

De belangrijkste voorzieningen en maatschappelijke functies bevinden zich in het centrum van Son. Het overgrote deel van het dorp bestaat uit woongebied, zo ook het gebied ten noorden van het Wilhelminakanaal. De lintbebouwing aan de Nieuwstraat wordt gekenmerkt door een menging van functies. Op de hoek Nieuwstraat-Molenstraat (aan de overzijde) is een supermarkt aanwezig. Het plangebied zelf bestaat momenteel uit enkele woningen en een kantoor.

2.1.3 Ontsluiting

Ten westen van de locatie loopt de hoofdontsluitingsweg de Nieuwstraat. De Nieuwstraat verbindt Son met het bedrijventerrein Ekkersrijt ten zuiden van het Wilhelminakanaal. Deze weg is van oudsher de verbindingsweg tussen Eindhoven en Uden. De Molenstraat ten noorden van het plangebied ontsluit de reeds gerealiseerde appartementengebouwen. Ten zuiden ligt het fietspad Kanaaldijk Noord dat aansluit op de Nieuwstraat.

2.2 Toekomstige situatie

Op de kop van het voormalige Hiva-terrein is aan de Nieuwstraat een appartementen-gebouw voorzien als afronding van deze locatie en entree van het dorp.



Impressies bouwplan (KdV Architecten)

2.2.1 Ruimtelijk en functioneel

Gezien de ligging van het gebied in de directe nabijheid van het centrum van Son, ligt het voor de hand het voormalig Hiva-terrein te herontwikkelen tot woongebied. De eerste aanzet is hiervoor al gedaan met de realisatie van de 3 appartementengebouwen op het oostelijk deel van het terrein. Binnen het plangebied zullen in totaal 78 appartementen worden gerealiseerd. De appartementen zijn gesitueerd in 2 gebouwdelen die gekoppeld worden door een verdiept gelegen parkeerkelder.

2.2.2 Bebouwingsstructuur

De planlocatie vormt de afronding van de randzone van de centrumbebouwing. Voorzien is een tweetal gekoppelde appartementengebouwen. De twee bouwdelen met appartementen zijn gekoppeld door een parkeerkelder die ook onder beide gebouwdelen is gesitueerd. De vier gebouwen aan het kanaal zijn onderdeel van een ruim opgezet groen gebied en georiënteerd op het Wilhelminakanaal en het gebied van de Dommel. Er is gekozen voor een zodanige opzet, dat deze de entree naar Son duidelijk markeert. Door de afnemende bebouwingshoogte van de vier appartementengebouwen aan het kanaal wordt een goede ruimtelijke overgang gemaakt naar het oosten. De hoogte van de vier appartementengebouwen neemt richting het Dommeldal af: gezien vanaf de Nieuwstraat is sprake van 6 bouwlagen (nieuwbouw), 7 bouwlagen (De Brugwachter), 6 bouwlagen (De Schuijt) en 5 bouwlagen (De Kapteijn).

Het zuidelijke bouwdeel binnen voorliggend plangebied aan het kanaal bestaat uit 6 woonlagen met daaronder een iets opgetilde parkeerkelder (in totaal maximaal 21,5 meter hoog). Het noordelijke bouwdeel is lager en bestaat uit 3 woonlagen bovenop de parkeerkelder (in totaal maximaal 11,5 meter hoog). Rondom de gebouwen zijn balkons voorzien waardoor alle appartementen een eigen buitenruimte hebben.

2.2.3 Ontsluiting en parkeren

De ontsluiting van het appartementengebouw vindt plaats via de Molenstraat, die langs de noordgrens van het plangebied ligt en aansluit op de Nieuwstraat. Deze wegen hebben voldoende capaciteit om het verkeer van en naar het nieuwe appartementengebouw te verwerken. Beide wegen hebben een 30 km/h regime en zijn overeenkomstig ingericht. De Kanaaldijk Noord, langs het Wilhelminakanaal, behoudt een recreatieve functie als fietspad.

Verkeerstoename

In voorliggend bestemmingsplan wordt de realisatie van 78 woningen mogelijk gemaakt. Het betreft 30 huurwoningen (etage, goedkoop/midden segment) en 48 koopappartementen (etage, middelduur segment). Deze woningen genereren, gebruik makend van gegevens uit het ASVV2012 met betrekking tot de hiervoor genoemde woningcategorieën en indeling van de gemeente Son en Breugel op basis van de CBS-indeling in weinig stedelijk gebied, een verkeersgeneratie tussen 380 en 442 (worst case) motorvoertuigen per etmaal.

In de bestaande planologische situatie was al sprake van een viertal rijwoningen (koopsector), 2 vrijstaande koopwoningen en maximaal 634 m² commerciële dienstverlening (kantoorruimte met baliefunctie). Deze functies genereren, gebruik makend van gegevens uit het ASVV2012 met betrekking tot de hiervoor genoemde categorieën en indeling van de gemeente Son en Breugel op basis van de CBS-indeling in weinig stedelijk gebied, een verkeersgeneratie tussen 141 en 161 motorvoertuigen per etmaal.

Er is kortom op basis van het benodigde planologische vergelijk sprake van een verkeerstoename van 239 tot 282 motorvoertuigen per etmaal.

Ontsluiting

In de huidige vigerende situatie ontsluiten de 4 rijwoningen langs het kanaal op de Kanaaldijk-Noord (maximaal 31 verkeersbewegingen). De overige functies (maximaal 130 motorvoertuigen per etmaal) ontsluiten op de Nieuwstraat.

Het infrastructurele netwerk behoeft voor inpassing van het plan geen grootschalige ingrepen. De aanpassingen beperken zich tot het opheffen, toevoegen en verplaatsen van inritten naar de parkeerplaatsen op maaiveld en de locatie van de in-/uitgang van de 78 parkeerplaatsen vanuit parkeerkelder. Het infrastructurele netwerk is enkele jaren geleden reeds aangepast en destijds voorbereid voor de inmiddels gerealiseerde woningen en het geplande ruimtelijke plan Hiva A. Van de 102 bij dit plan benodigde parkeerplaatsen zijn 11 parkeerplaatsen gelegen aan de Nieuwstraat. De overige 91 parkeerplaatsen ontsluiten op het westelijke deel van de Molenstraat. Er van uitgaande dat alle parkeervakken gemiddeld even vaak worden gebruikt, zal sprake zijn van maximaal 394 motorvoertuigen per etmaal die gebruik gaan maken van de Molenstraat. De overige verkeersbewegingen (48 motorvoertuigen per etmaal) ontsluiten op de Nieuwstraat.

Na ingebruikname van de woningen zal de kans op onderlinge ontmoetingen (conflicten) op de aansluiting Nieuwstraat / Kanaaldijk-Noord door het wegvallen van autoverkeersbewegingen op de Kanaaldijk-Noord afnemen. In de Nieuwstraat neemt het aantal conflicten ter hoogte van het nieuwbouwplan eveneens af (van circa 130 mvt/etmaal naar circa 48 mvt/etmaal). Dit komt de verkeersveiligheid op de Nieuwstraat ter hoogte van het plan ten goede.

Zodra het plan in gebruik is genomen zal in de Molenstraat en Nieuwstraat het verkeer in totaliteit toenemen. In de Molenstraat is dat een toename van circa 394 motorvoertuigen per etmaal. De Molenstraat is een licht belaste woonstraat die in de praktijk enkel bestemmingsverkeer Molenstraat verwerkt. De reeds aanwezige infrastructuur kan het extra verkeer eenvoudig verwerken. Het gebruik van de zwaarder belaste route Nieuwstraat - Kanaalstraat neemt als gevolg van dit plan ook enigszins toe.

Aangenomen dat de helft van de aankomsten en vertrekken in noordelijke richting zijn en de andere helft in zuidelijke richting, is sprake van circa 221 extra motorvoertuigen per etmaal in de Nieuwstraat tussen de hefbrug en de De Bontstraat. Ditzelfde aantal geldt vervolgens ook ongeveer voor de Kanaalstraat. Het druktstbereden gedeelte van de Nieuwstraat (nabij de hefbrug) en Kanaalstraat per gemiddelde dag (op basis van het gemiddeld jaargemiddelde) verwerkt in 2015 circa 9.000 motorvoertuigen. De doorstroming via deze route wordt logischerwijs tijdelijk wel onderbroken indien de hefbrug wordt bediend. De toename met 221 motorvoertuigen per etmaal is op het totale dagelijkse verkeersaanbod geen substantiële toevoeging. De autonome groei van het verkeer in 10 jaar tijd is circa 1.500 motorvoertuigen, waardoor in 2025 circa 10.884 motorvoertuigen per etmaal zijn te verwachten. De verkeerstoename als gevolg van dit plan is dus niet van invloed op de totale verkeersafwikkeling. Het extra verkeer wordt als het ware opgenomen in het reeds aanwezige verkeersbeeld op de Nieuwstraat en Kanaalstraat.

Hefbrug Son

De Nieuwstraat en Kanaalstraat zijn van elkaar gescheiden door de hefbrug Son, die aanwezig is vanwege het Wilhelminakanaal. Als de hefbrug wordt bediend, ontstaat een tijdelijke wachtrij in de Kanaalstraat en Nieuwstraat. In de praktijk blijkt dat deze rijvorming, zodra de hefbrug weer voor het autoverkeer beschikbaar is, snel oplost. Ook in de spitsuren op werkdagen is dit het geval. Dit betekent dat de aanwezige infrastructuur rondom de hefbrug ruimschoots over voldoende restcapaciteit beschikt. De beweegbare brug wordt in de zomerperiode, bij een toename van de pleziervaart, wat frequenter bediend dan in de winter, de herfst en het voorjaar. De hoeveelheid vrachtbotten is het gehele jaar door beperkt. Juist in de periode dat de brug wat frequenter bediend wordt, is sprake van een beduidend lager verkeersaanbod over de wegen dan hiervoor genoemd.

Conclusie is dat met de realisatie van de 78 woningen aan de Molenstraat er vanuit verkeerskundig oogpunt sprake blijft van een acceptabele verkeersafwikkeling.

Parkeerbehoefte

Het gemeentelijk parkeerbeleid gaat er vanuit dat in het geval van ruimtelijke ontwikkelingen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd om in de parkeerbehoefte te voorzien. Aan de hand van het ASVV2012 is bepaald hoeveel parkeerplaatsen daarvoor in dit geval benodigd zijn. Voor de huurappartementen in het plangebied is uitgegaan van de minimale parkeernorm voor de categorie 'huur, etage, midden/goedkoop'. Dit komt neer op 1,0 parkeerplaats per woning (inclusief het bezoekersparkeren). Voor de koopappartementen is de categorie 'koop, etage, midden' met een minimale parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per woning (inclusief bezoekersparkeren) van toepassing. De totale ontwikkeling vraagt - indien sprake is van een situatie waarbij de op eigen terrein gelegen parkeerplaatsen allemaal vrij te gebruiken zijn - voor 78 woningen in beginsel 102 parkeerplaatsen. Als niet alle parkeerplaatsen vrij te gebruiken zijn, is het nodig om meer parkeerplaatsen te realiseren, om zodoende het bezoekersparkeren (0,3 parkeerplaats per appartement) op te kunnen vangen.

Parkeren in parkeerkelder en op maaiveld

In het appartementengebouw wordt een parkeerkelder gerealiseerd met 78 parkeerplaatsen (1 parkeerplaats per appartement). Deze parkeerplaatsen worden meeverkocht/meeverhuurd aan de kopers/huurlers van de appartementen en bieden dus geen mogelijkheid voor dubbelgebruik door derden (bezoekersparkeren). Om het bezoekersparkeren voor de huurappartementen op te vangen, is de aanleg van $0,3 \times 30 = 9$ parkeerplaatsen op maaiveld nodig. Feitelijk is hiermee sprake van een norm van 1,3 parkeerplaatsen per huurappartement (1 parkeerplaats in de kelder en 0,3 in de openbare ruimte), waarmee ruimschoots aan de minimale norm wordt voldaan. Voor de koopappartementen dient het deel van de parkeerbehoefte dat niet in de parkeerkelder wordt opgevangen ($1,5 - 1,0 = 0,5$ parkeerplaats per appartement) op maaiveld te worden gerealiseerd. Het betreft $0,5 \times 48 = 24$ parkeerplaatsen. In totaal moet dus op maaiveld worden voorzien in $9 + 24 = 33$ parkeerplaatsen.

Rond het nieuwe appartementengebouw is voldoende ruimte om 33 extra parkeerplaatsen te realiseren. Hiervoor kan de (openbare) ruimte aan de westzijde (Nieuwstraat), noordzijde (Molenstraat) en oostzijde (tussen het nieuwe appartementengebouw en De Brugwachter) worden benut. Door de aanleg van 33 parkeerplaatsen zou het gebied echter een relatief stenig karakter krijgen. Mede met het oog op het uitzicht van de bewoners van De Brugwachter is daarom bezien of het mogelijk is om gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen die in de huidige situatie onderbezet zijn. Hiermee wordt voorkomen dat 'te veel' parkeerplaatsen worden aangelegd: parkeerplaatsen die wel ruimte in beslag nemen (die anders kan worden benut voor de realisering van groenvoorzieningen), maar niet of nauwelijks worden gebruikt.

In het gebied rond het nieuwe appartementengebouw is een parkeeronderzoek verricht, om te bepalen wat de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in de directe omgeving van het nieuwe appartementengebouw is¹. De rapportage van het parkeeronderzoek is als bijlage opgenomen. In het parkeeronderzoek is op een aantal maatgevende momenten in beeld gebracht wat de maximale bezettingsgraad is. De maximale bezettingsgraad van de 68 beschouwde parkeerplaatsen blijkt 50% te zijn. In de directe omgeving van het plangebied zijn dus, zelfs op het maatgevende (drukste) moment, nog 34 parkeerplaatsen onbenut. Door gebruik te maken van een deel van deze onbenutte parkeerruimte, kan de omgeving van het nieuwe appartementengebouw groener worden ingericht. Uitgangspunt is wel dat aan de minimale norm (in totaal 102 parkeerplaatsen) wordt voldaan. Omdat in de kelder 78 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, moeten op maaiveld ten minste 24 parkeerplaatsen worden toegevoegd.

Er is een inrichtingsplan van de openbare ruimte rond het appartementengebouw opgesteld, waarbij is bezien op welke locaties parkeervoorzieningen op een verkeersveilige manier kunnen worden toegevoegd. De parkeerplaatsen zijn zodanig georganiseerd dat de openheid en de groene ruimte worden gewaarborgd. Er wordt voorzien in:

- 7 parkeerplaatsen tussen het appartementengebouw en de Nieuwstraat, bereikbaar via een eigen/nieuwe inrit;

¹ Parkeeronderzoek Nieuwstraat Son en Breugel, Groen Licht Verkeersadviezen, juni 2015

- 4 langsparkerplaatsen aan de Nieuwstraat;
- 4 parkeerplaatsen aan de Molenstraat;
- 9 parkeerplaatsen aan de oostzijde van de nieuwe toegang van de parkeergarage, tussen het nieuwe appartementengebouw en De Brugwachter.



Inrichtingsplan openbare ruimte

Het totaal aantal extra parkeerplaatsen op maaiveld komt daarmee uit op de benodigde 24 stuks. Ten opzichte van de norm (33 stuks) worden 9 parkeerplaatsen minder gerealiseerd. Deze behoefte wordt opgevangen op de bestaande parkeerplaatsen in de omgeving. In de praktijk zullen de parkeerbewegingen op zo kort mogelijke afstand van het nieuwe appartementengebouw plaatsvinden. Op grond van de clusterindeling in de parkeerdrukmeting zullen de parkeervakken in de clusters 1 t/m 6, 15 en 16 het eerst worden gebruikt. De maximale bezetting van de 28 parkeerplaatsen in deze clusters bedraagt volgens de parkeerdrukmeting in de huidige situatie 39%: 11 parkeerplaatsen zijn dan bezet. Indien 9 extra parkeerplaatsen bezet worden, is sprake van een bezetting van 20 van de 28 parkeerplaatsen, wat neerkomt op een bezettingsgraad van 71%. Dit is minder dan de 85% die voor een dergelijke situatie als maximaal wenselijke bezettingsgraad wordt aangehouden. Geconcludeerd kan worden dat door de realisering van 24 parkeerplaatsen op maaiveld sprake is van een situatie waarin de extra parkeerbehoefte op een goede manier kan worden opgevangen in de directe omgeving van het nieuwe appartementengebouw.

2.2.4 Groen en water

Het terrein rondom de gebouwen krijgt een zo groen mogelijke inrichting. Alle appartementengebouwen aan het Wilhelminakanaal staan als het ware los in het groen om een open bebouwingsstructuur te waarborgen. De Kanaaldijk Noord krijgt geen ontsluitingsfunctie meer voor auto's, maar is uitsluitend bedoeld voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). De route is geïntegreerd in het groenplan, waarin de langzaam verkeersroute (wandelen en fietsen) is opgenomen. Hiermee wordt de recreatieve waarde van het kanaal vergroot.

2.2.5 Vertaling naar het bestemmingsplan

De beoogde ontwikkeling is vertaald naar een juridisch-planologisch kader in de vorm van het bestemmingsplan. De inhoud van de regeling sluit aan op het bestemmingsplan 'Son Zuid'.

Aan de gronden onder en rondom de appartementengebouwen is de bestemming 'Wonen' toegekend. Qua maatvoering is voor de nieuwbouw aangesloten op de bebouwing in de directe omgeving van het plangebied. Het gebouw zuidelijk op de locatie sluit qua formaat en hoogte aan bij het naastgelegen gerealiseerde appartementengebouw. Het aan de Molenstraat gelegen gebouw is iets lager waarmee een overgang naar de bestaande bebouwde omgeving wordt gemaakt. In aansluiting op de bestaande situatie zijn aan de gronden rondom de bebouwing de bestemmingen 'Verkeer' en 'Groen' toegekend.

3 Beleidskader

3.1 Provinciaal beleid

3.1.1 Structuurvisie Provincie Noord-Brabant

Op 1 oktober 2010 hebben Provinciale Staten de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) voor de provincie Noord-Brabant vastgesteld. De SVRO bevat de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie Noord-Brabant en vormt de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. Eén van deze instrumenten is de provinciale verordening. In de Verordening ruimte zijn de kaderstellende elementen uit de SVRO vertaald in concrete regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen.

De SVRO gaat in op de ruimtelijke kwaliteiten van de provincie Noord-Brabant. Mens, markt en milieu zijn binnen de provincie in evenwicht. Daarom kiest de provincie in haar ruimtelijke beleid tot 2025 voor de verdere ontwikkeling van gevarieerde en aantrekkelijke woon-, werk- en leefmilieus en voor een kennisinnovatieve economie met als basis een klimaatbestendig en duurzaam Brabant. Het principe van behoud en ontwikkeling van het landschap is in de structuurvisie de ‘rode’ draad die de ruimtelijke ontwikkelingen stuurt. De provincie wil het contrastrijke Brabantse landschap herkenbaar houden en verder versterken. Daarom wordt ingezet op de ontwikkeling van robuuste landschappen, een beleefbaar landschap vanaf het hoofdwegennet en behoud en versterking van aanwezige landschapskwaliteiten. De onderhavige locatie ligt binnen het bestaand stedelijk gebied, waarbij een voormalige bedrijfslocatie wordt omgezet naar een aantrekkelijk woonmilieu waarmee de entree van het dorp wordt versterkt.

De Structuurvisie Ruimtelijke Ordening is nader uitgewerkt in de Verordening ruimte. De Verordening ruimte is één van de uitvoeringsinstrumenten voor de provincie Noord-Brabant om bovenstaande doelen te realiseren. In de Verordening ruimte zijn kaderstellende elementen uit het provinciaal beleid vertaald in regels die van toepassing zijn op gemeentelijke bestemmingsplannen. De Verordening ruimte wordt hierna besproken.

3.1.2 Verordening ruimte 2014

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is vastgelegd hoe de bevoegdheden op het gebied van ruimtelijke ordening zijn verdeeld tussen rijk, provincies en gemeenten. De provincie kan door middel van een planologische verordening regels formuleren waarmee gemeenten bij het opstellen van ruimtelijke plannen rekening moeten houden. De provincie Noord-Brabant heeft hiertoe de Verordening ruimte opgesteld.

De Verordening ruimte 2014 is op 7 februari 2014 door Provinciale Staten vastgesteld en is op 19 maart 2014 in werking getreden. Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben in hun vergadering van 10 juli 2015 de Verordening ruimte 2014 opnieuw vastgesteld. De gewijzigde verordening is op 15 juli in werking getreden. Hierna wordt getoetst aan de relevante hoofdstukken en artikelen.

Hoofdstuk 2 Algemene regels

Artikel 3 'Bevordering ruimtelijke kwaliteit'

In de Verordening ruimte is opgenomen dat een bestemmingsplan dat voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling een verantwoording dient te bevatten dat het plan bijdraagt aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving en dat toepassing is gegeven aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. Het principe van zorgvuldig ruimtegebruik houdt ingeval van vestiging van een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied in dat gebruik wordt gemaakt van bestaande bebouwing, tenzij in de verordening uitdrukkelijk anders is bepaald. In geval van een stedelijke ontwikkeling dient toepassing te worden gegeven aan de ladder voor duurzame verstedelijking. De toelichting dient een verantwoording te bevatten waaruit blijkt dat rekening is gehouden met de gevolgen van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling voor de in het plan begrepen gronden en de naaste omgeving, in het bijzonder wat betreft de bodemkwaliteit, de waterhuishouding, de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten, de cultuurhistorische waarden, de ecologische waarden, de aardkundige waarden en de landschappelijke waarden. Daarnaast dient te worden verantwoord dat de omvang van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling, de omvang van de bebouwing en de beoogde functie past in de omgeving, gelet op de bestaande en toekomstige functies in de omgeving en de effecten die de ontwikkeling op die functies heeft. Tenslotte dient te worden beschreven dat een de op de beoogde ruimtelijke ontwikkeling afgestemde afwijking van het personen- en goederenvervoer is verzekerd.

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan is op de kaarten behorende bij de Verordening ruimte 2014 aangeduid als 'bestaand stedelijk gebied'. In de Verordening ruimte zijn regels opgenomen waaraan ruimtelijke plannen dienen te voldoen. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen dienen in principe plaats te vinden in bestaand stedelijk gebied of in een zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling. Voorliggend bestemmingsplan maakt een ontwikkeling in het bestaand stedelijk gebied mogelijk. Zoals in dit bestemmingsplan wordt aangetoond, houdt het initiatief op een goede wijze rekening met eerdergenoemde aspecten en past de ontwikkeling binnen de omgeving. Er is sprake van een fysieke verbetering van de locatie aangezien door de toekomstige bebouwing een aantrekkelijk woonmilieu en entree van het dorp worden gecreëerd. In hoofdstuk 4 'Milieuhygiënische en planologische verantwoording' is aangetoond dat er geen belemmeringen vanuit de diverse milieuaspecten aan de orde zijn. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de financiële haalbaarheid. Hierna wordt aangetoond dat voorliggende ontwikkeling past binnen de Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' (verder: de Ladder) is juridisch verankerd in artikel 3.1.6, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Ingevolge de Ladder moet een nieuwe 'stedelijke ontwikkeling' in de toelichting gemotiveerd worden met behulp van drie opeenvolgende stappen. De stappen betreffen:

- 1 er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- 2 indien blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- 3 indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in de behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Ingevolge stap 1 dient allereerst sprake te zijn van een 'stedelijke ontwikkeling'. Daarnaast moet worden aangetoond dat de ontwikkeling voorziet in de actuele regionale behoefte. Met het aantal woningen van 78 is sprake van een stedelijke ontwikkeling. Zoals in paragraaf 3.1.4. wordt aangegeven, voldoet het planvoornemen aan de regionale behoefte om binnen de kern Son woningen te realiseren. Wat betreft stap 2: het planvoornemen is gelegen in het bestaand stedelijk gebied. De ontwikkeling geeft invulling aan de herstructurering van een voormalig bedrijfsperceel binnen een woongebied. Daarmee is stap 3 niet aan de orde en past de ontwikkeling binnen de Ladder voor duurzame verstedelijking.

3.1.4 Regionale Agenda Wonen Zuidoost Brabant

De Regionale Agenda Wonen Zuidoost Brabant is vastgesteld op 26 november 2014.

Kwantitatieve regionale woningbouwafspraken 2014-2024 RRO Zuidoost-Brabant, november 2014						
Gemeente	huidige afspraken 2013 t/m 2022	feitelijke woningvoorraad per 1-1-2014	prognose woningvoorraad per 1-1-2024 (prognose 2014)	toename woning- voorraad 2014 t/m 2023 obv prognose	Ruimte voor Ruimte	Afspraak: Netto toe te voegen aan de woningvoorraad in de periode 2014 t/m 2023 (10jrs periode) (afgerond 5- tallen) **
Best	2.726	11.910	13.575	1.665		2.705
Eindhoven	3.219	101.330	110.230	8.900		3.780
Geldrop-Mierlo	1.505	17.150	18.540	1.390		1.645
Helmond	4.783	38.980	43.125	4.145		4.145
Nuenen	1.431	9.880	10.785	905		1.655
Son en Breugel	1.678	6.795	7.445	650		2.150
Valkenswaard	1.175	14.055	14.855	800		800
Veldhoven	3.114	18.985	20.740	1.755		2.810
Waalre	842	7.405	7.905	500		1.020
Subregio Eindhoven-Helmond	20.473	226.490	247.200	20.710		20.710

Regionale woningbouwafspraken 2014-2024 (Bron: Regionale Agenda Wonen Zuidoost-Brabant)

Uitgangspunt is een flexibel en realistisch programma. Geen statisch programma waarbij na 5 of 10 jaar wordt gekeken hoe het ermee staat, maar een programma dat wordt aangepast als daar aanleiding voor is en dat met de tijd meegaat. Ook de afspraken voor Son en Breugel zijn daarin opgenomen (zie het overzicht). Het overzicht toont aan dat (samen met de provinciale bevolkings- en woningbehoefteprognose) er regionaal woningbehoefte is in Son en Breugel. Voorliggende ontwikkeling is één van de projecten waarmee in deze woningbehoefte voorzien wordt.

3.2 Gemeentelijk beleid

3.2.1 Toekomstvisie Son en Breugel

De Toekomstvisie (vastgesteld op 21 juni 2012) geeft in grote lijnen de ambities en doelen weer voor de komende 20 jaar en het geeft een richting aan voor de toekomst van Son en Breugel. De ambities tot 2030 zijn weergegeven aan de hand van de volgende kernthema's:

Ontwikkeling en groei

De bevolkingsopbouw, waarin de leeftijdsgroep 20 tot 40-jarigen sterk is ondervertegenwoordigd, wordt meer in evenwicht gebracht. Er wordt gestreefd naar een lichte groei van het aantal inwoners. Dat is nodig om de sociaal-culturele, sport- en winkelvoorzieningen, maar ook de gemeentelijke financiële positie op niveau te kunnen houden. Om dit te kunnen bereiken, worden tot circa 2030 minstens 700/850 woningen tot 1050/1550 woningen gebouwd. De groei van het aantal woningen gaat niet ten koste van het unieke groene karakter van Son en Breugel. Dat betekent dat er wordt gebouwd binnen de bebouwde kommen op inbreidings- en herontwikkelingslocaties of beperkt aan de randen. Sociaal-culturele en onderwijsvoorzieningen zijn flexibel en bewegen mee met groei of krimp.

Gemeenschapszin

Son en Breugel kenmerkt zich door een sterke sociale samenhang, een open interactie met de buitenwereld, veel maatschappelijke activiteiten en een sterke betrokkenheid van veel inwoners. Dat uit zich onder andere in een zeer breed en actief verenigingsleven, goede voorzieningen, veel actieve mantelzorgers en een rijke variatie aan evenementen. Sociale ontmoeting is een voorwaarde en daaraan leveren voorzieningen dicht bij de mensen een bijdrage. De gemeente staat voor de opgave om een balans te vinden in wat nodig en wat mogelijk is.

De groene identiteit

De sterke waarde van de natuur in Son en Breugel wordt bewaakt en waar mogelijk versterkt. Onderhoud van de natuurgebieden geschiedt op duurzame wijze met aandacht voor de biodiversiteit en de cultuurhistorische waarden van de gebieden. De cultuurhistorische en de recreatieve waarde van het buitengebied wordt hoog gewaardeerd en bewaakt. Het groene buitengebied behoudt haar kleinschalige karakter.

Economie

De gemeente ondersteunt en stimuleert de economische bedrijvigheid en het ondernemerschap en hecht daarbij veel waarde aan startende ondernemers. Een goed vestigings- en ondernemersklimaat is daarbij van essentieel belang. Dit wordt onder andere bereikt door voldoende ruimte beschikbaar te stellen voor bedrijvigheid, maar ook door een goed beheer van en investeringen in de openbare ruimte en (sociale) veiligheid. Het centrum van Son is het brandpunt van winkels, horeca, evenementen en allerlei sociaal-culturele activiteiten. De aantrekkelijkheid voor verschillende functies in het centrumgebied wordt versterkt omdat het van essentieel belang is voor een sterke actieve dorpsgemeenschap.

Mobiliteit

Son en Breugel vormt een spin in het mobiliteitsnetwerk van de regio. Dat geldt voor de auto, de fiets, het openbaar vervoer, te voet, over water. Dat biedt kansen, maar geeft ook beperkingen en overlast. Het vinden en bewaken van de juiste balans hierin is een belangrijke opgave voor de gemeente. Voldoende parkeerplaatsen zijn van essentieel belang voor het centrum van Son. Het aantal parkeerplaatsen in het centrum van Son wordt niet verminderd.

Met de voorgestane ontwikkeling worden woningen toegevoegd aan het woningbouwprogramma binnen de kern Son waarbij de bestaande omgeving wordt gerespecteerd. Op deze wijze wordt er met de ontwikkeling een steentje bijgedragen aan het tot uitvoering brengen van de geformuleerde ambities.

3.2.2 Structuurvisie Son en Breugel

De gemeente Son en Breugel heeft op 6 februari 2014 de 'Structuurvisie Son en Breugel een ruimtelijke uitnodiging voor 2020/2030' vastgesteld. In deze structuurvisie zijn de ambities en doelen uit de Toekomstvisie uitgewerkt voor het ruimtelijk domein. De structuurvisie biedt een kader waarin aanspraken op de ruimte kunnen worden afgestemd en gecombineerd. Niet primair gericht op uitbreiding van het stedelijk gebied maar vooral op behoud en verbetering van de bestaande ruimtelijke kwaliteiten.

Het plangebied maakt op de kaart behorende bij de Structuurvisie onderdeel uit van leefgebied wijken in de kern. De diverse woonwijken die Son en Breugel kent hebben een grote mate van leefbaarheid. De grote ruimte, de groene aankleding, de directe nabijheid van voorzieningen, sociale en verkeersveilige wijken en straten dragen bij aan deze leefbaarheid. De dynamiek kan verschillend zijn. Centrumgebieden zijn door hun aard en de ruimte die zij bieden voor andere functies en activiteiten (winkels, terrassen, horeca, evenementen, uiteenlopende maatschappelijke, sociale en culturele voorzieningen) anders van karakter dan de rustigere woonwijken.

De ontwikkelingsmogelijkheden in Son en Breugel zijn in beeld gebracht in het project 'ontwikkelingslocaties Son en Breugel'. Er zijn circa 40 mogelijke ontwikkelingslocaties in beeld waar woningen kunnen worden gerealiseerd.



Uitsnede Structuurvisie Son en Breugel met in blauw de ligging van het plangebied

Het gaat om mogelijkheden in Sonniuspark, de kernranden en de bebouwde kommen. Als één van de ontwikkelingsmogelijkheden is de tweede fase van de herontwikkeling van het Hiva-terrein opgenomen, met circa 77 wooneenheden, sociale huur- en/of koop. De voorgestane woningbouwontwikkeling sluit daarmee aan bij de uitgangspunten uit de Structuurvisie.

3.2.3 Woonvisie 2012-2020

De 'Woonvisie 2012-2020 Typisch Son en Breugel' is vastgesteld op 20 december 2012. Het aspect wonen uit de Toekomstvisie is in de woonvisie verder uitgewerkt en concreet gemaakt. Als gevolg van de huidige (2012) crisis op de woningmarkt is de dynamiek op de woningmarkt nagenoeg verdwenen: de huizenprijzen zijn gedaald, het aantal te koop staande woningen is meer dan verdubbeld en het aantal woningverkoop is bijna gehalveerd.

De belangrijkste opgave is om de dynamiek op de woningmarkt weer terug te brengen. Om dit te bereiken, zijn in de woonvisie de volgende zes beleidsdoelen opgenomen:

- 1 Focus op een evenwichtige leeftijdsopbouw en leefbaarheid op peil houden en versterken.
- 2 Bieden van een geschikt woonklimaat voor de middengroep.
- 3 Realiseren van kwalitatief hoogwaardige woonmilieus.
- 4 Behouden en versterken van het dorpskarakter.
- 5 Duurzaam karakter van de gemeente vergroten.
- 6 Inspelen op de vergrijzing.

Deze beleidsdoelen zijn in de woonvisie uitgewerkt in maatregelen. Conclusies die getrokken worden voor het nieuwe woonbeleid met betrekking tot wonen en zorg zijn dat in de gemeente sprake moet zijn van een goed aanbod van wonen, welzijn en zorg voor mensen met een zorgbehoefte en/of beperking zodat zij (langer) zelfstandig in de eigen omgeving kunnen blijven wonen. Door de herontwikkeling van de locatie en toevoeging van appartementen in de nabijheid van het centrum van Son wordt het duurzame karakter van het dorp behouden en ingespeeld op de vergrijzing.

3.2.4 Welstandsnota

De welstandsnota 'Mooi Son en Breugel; samen doen!' is vastgesteld op 22 december 2011. In deze welstandsnota is het kader voor het ruimtelijk kwaliteitsbeleid van de gemeente Son en Breugel neergelegd. Doel van de nota is het behartigen van het publieke belang door de gemeente, waarbij individuele vrijheid van de burgers wordt afgewogen tegen het uiterlijk aanzien van de gemeente. Dit doet de gemeente door middel van:

- minder regels en meer verantwoordelijkheid bij de burger;
- transparante en voor iedereen begrijpbare criteria.

Blijkens de gebiedenmatrix is sprake van individuele bebouwing langs het lint en is code C van toepassing. Code C is alleen van toepassing op individuele bouw. Afwijken van de omgeving mag, maar het bouwwerk moet wel op zichzelf voldoen (evenwichtig van opbouw, materialen en kleuren).

3.3 Conclusie

Qua beleid ligt binnen de gemeente Son en Breugel de aandacht op herontwikkelen / inbreidingslocaties (naast de beperkte uitbreidingsruimte die er nog resteert ter invulling van Sonniuspark, de enige uitbreidingswijk). Hiva A voldoet aan de gemeentelijke beleidsintenties van 'bouwen binnen het stedelijk gebied'.

4 Milieuhygiënische en planologische verantwoording

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

4.1 Bodem

Door Anteagroup is in april 2015 een verkennend bodemonderzoek verricht ter plaatse van de geplande nieuwbouw². Het doel van het verkennend bodemonderzoek is het, middels een steekproef, vaststellen van de actuele bodemkwaliteit ter plaatse om aan te tonen of de gronden geschikt zijn voor het beoogd gebruik. De rapportage behorende bij het bodemonderzoek is als bijlage opgenomen.

4.1.1 Onderzoeksresultaten

In de grond zijn verhoogde gehalten aan zware metalen en/of PAK en minerale olie gemeten. Het grondwater bevat een licht verhoogde concentratie aan zink. In de puinhoudende grond zijn laag gemeten gehalten aan asbest aangetoond (<10 mg/kg d.s.). Er wordt niet verwacht dat de interventiewaarde van 100 mg/kg d.s. wordt overschreden. De vooraf opgestelde hypothese 'onverdachte locatie' wordt verworpen, vanwege het aantreffen van verhoogde gehalten c.q. concentraties in de grond en in het grondwater. De onderzoeksresultaten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek, omdat de gemeten concentraties kleiner zijn dan de betreffende interventiewaarde. De resultaten vormen geen milieuhygiënische belemmering voor het gebruik van de locatie.

4.1.2 Conclusie

Er bestaan uit bodemkwaliteitsoogpunt geen beperkingen ten aanzien van de beoogde ontwikkeling op de locatie. De aangetoonde lichte verontreinigingen vormen geen belemmering voor nieuwbouw van appartementen. In het plangebied zal nader asbestonderzoek worden verricht. Indien asbest wordt aangetroffen, wordt dit conform de daarvoor geldende voorschriften verwijderd. De eventuele aanwezigheid van asbest staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

4.2 Geluid

Conform de Wet geluidhinder heeft iedere weg een zone. Uitzonderingen daarop zijn wegen die in een 30 km-zone zijn opgenomen en wegen die als woonerf bestemd zijn. Van deze uitzonderingen is vanwege de Kanaaldijk Zuid (deels 50 km/h) geen sprake.

² Rapport verkennend bodem- en asbestonderzoek Kanaaldijk Noord te Son, Antea Group, 28 april 2015

De onderzoekszone van deze weg is 200 meter. Door CroonenBuro5 is een akoestisch onderzoek verricht omdat nieuwbouw van de appartementen (geluidsgevoelige objecten) mogelijk wordt gemaakt binnen de onderzoekszone van de Kanaaldijk Zuid³. Hoewel op grond van de Wet geluidhinder geen verplichting geldt om akoestisch onderzoek naar de geluidbelasting vanwege 30 km/h-wegen te doen, zijn ook de Molenstraat, Nieuwstraat, Kanaalstraat en de De Bontstraat betrokken in het onderzoek. Uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening dient namelijk te worden aangetoond dat ook vanwege deze 30 km/h-wegen sprake is van een goed woon- en leefklimaat. De rapportage van het akoestisch onderzoek is als bijlage opgenomen.

4.2.1 Onderzoekresultaten

Uit het onderzoek blijkt dat alle woningen vanwege de Kanaaldijk Zuid (deels 50 km/h) voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Op grond van de Wet geluidhinder zijn er derhalve geen belemmeringen voor de bouw van de woningen. Het overwegen van maatregelen om de geluidbelasting vanwege deze 50 km/h weg te beperken of het verlenen van een hogere waarde is daardoor niet aan de orde.

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening zijn ook de 30 km/h wegen in de omgeving van het plangebied beschouwd. Als beoordelingscriterium zijn de waarden uit de Wet geluidhinder gehanteerd. Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat de woningen vanwege de Molenstraat (noord) en de De Bontstraat voldoen aan de grenswaarde van 48 dB. Uit de resultaten vanwege de Nieuwstraat/Kanaalstraat en de Molenstraat (zuid) blijkt dat de woningen niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en daarmee ook niet aan de grens van de geluidwering gevels. Voor deze woningen kan worden gesteld dat zij op de naar de genoemde wegen gekeerde gevels een dusdanig geluidniveau hebben dat er geen sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Bezien is of het mogelijk is om maatregelen aan de bron en in het overdrachtsgebied te realiseren. Maatregelen aan de bron, zoals het verminderen van intensiteiten en snelheid, zijn reeds gerealiseerd middels de aanleg van de A50. Daardoor heeft een enorme vermindering van de verkeersintensiteiten plaatsgevonden. Ook is de snelheid van 50 km/h naar 30 km/h gereduceerd. De klinkerverharding dient, evenals het profiel van de wegen, ter handhaving van de lage snelheid. In het overdrachtsgebied zijn geen maatregelen uitvoerbaar. Het gaat daarbij om het vergroten van de afstand tussen de wegen en de woningen, het situeren van afschermende, niet geluidgevoelige bebouwing of het oprichten van wallen of schermen. De genoemde maatregelen zijn stedenbouwkundig en verkeerstechnisch niet doelmatig en acceptabel. Indien de woningen binnen het regime van de Wet geluidhinder zouden vallen, zou een hogere waarde kunnen worden verleend en zou voldaan moeten worden aan eisen en inspanningsverplichtingen. Het gaat daarbij om het creëren van een geluidluwe gevel (waaraan getracht moet worden zoveel mogelijk geluidgevoelige ruimten te situeren), een geluidluwe buitenruimte en het voldoen aan de binnenwaarde conform het Bouwbesluit.

3 Rapport akoestisch onderzoek Son Zuid; Hiva A, CroonenBuro5, 30 juni 2015

Uit de resultaten van de berekeningen blijkt dat de woningen met de waarneempunten 01 t/m 09, 15, 22 t/m 26 een gevelbelasting hebben van meer dan 48 dB. De woningen met waarneempunt 01, 02, 06 t/m 09 en 15 hebben aan de achterzijde van de woning een geluidluwe gevel. Veel woningen met een gevelbelasting van meer dan 48 dB hebben geen geluidluwe buitenruimte. Daarom is getracht om een geluidluwe gevel c.q. buitenruimte aan de balkonzijde van de woningen te creëren. Op de balkons worden afschermingen gerealiseerd. Uitgangspunt daarbij is dat het wooncomfort gerelateerd wordt aan de omgeving. Het appartementengebouw is geprojecteerd op een levendige plek nabij het centrum van Son: een plek met een diversiteit aan functies met het daarbij behorende akoestisch achtergrondniveau. In eerste instantie is getracht om het geluidniveau daar waar mogelijk terug te brengen naar 48 dB (is 53 dB zonder aftrek). Daar waar het realiseren van te grote schermen niet wenselijk is, is het geluidniveau met minimaal 5 dB ten opzichte van de situatie zonder maatregelen teruggebracht. Daarmee is ter plaatse van alle woningen in akoestisch opzicht sprake van een acceptabele situatie.

4.2.2 Conclusie

Mede door het realiseren van balkonschermen is voor alle appartementen uit akoestisch oogpunt sprake van een acceptabele situatie, die passend is op deze locatie nabij het centrumgebied van Son. Uit oogpunt van wegverkeerslawaaï zijn er derhalve geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

4.3 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de 'Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)' in werking getreden. Vanaf dat moment zijn in de Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Nieuw zijn het 'Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)'. Voor projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging hoeft niet te worden getoetst aan de grenswaarden. In de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als 'niet in betekenende mate' worden aangemerkt en waarvoor toetsing aan de grenswaarden dus zondermeer achterwege kan blijven. Er is bij deze regeling geen onderzoek nodig voor 'woningbouwlocaties, indien een dergelijke locatie, in geval van één ontsluitingsweg, netto niet meer dan 1.500 nieuwe woningen omvat, dan wel, in geval van twee ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling, netto niet meer dan 3.000 woningen omvat'.

Met het onderhavige bestemmingsplan wordt de bouw van 78 woningen mogelijk gemaakt. Als gevolg van deze ontwikkeling is geen dusdanig sterke toename van het aantal verkeersbewegingen te verwachten dat een mogelijke significante invloed op de luchtkwaliteit ter plaatse en in de omgeving zal worden uitgeoefend.

Ook als de totale herontwikkeling van het Hiva-terrein (inclusief de reeds gerealiseerde appartementengebouwen) wordt beschouwd, wordt de drempel van 1.500 woningen bij lange na niet gehaald. Geconcludeerd kan worden dat de voorgestane ontwikkeling 'niet in betekende mate' bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

4.4 Externe veiligheid

4.4.1 Algemeen

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. De wet- en regelgeving rondom externe veiligheid richt zich op het beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport (transport van gevaarlijke stoffen). Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen. Risicobronnen kunnen worden onderscheiden in risicovolle inrichtingen (waaronder lpg-tankstations), vervoer van gevaarlijke stoffen (over wegen, spoorwegen en vaarwegen) en buisleidingen (bijvoorbeeld leidingen voor aardgas of vloeibare brandstof).

Om voldoende ruimte te scheppen tussen een risicobron en personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen. Het beoordelingskader voor risicovolle inrichtingen wordt gevormd door het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en voor buisleidingen het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Bij de beoordeling van externe veiligheidsrisico's staan, zowel in het Bevi, het Bevt als het Bevb, twee begrippen centraal:

- Het plaatsgebonden risico (PR): het risico op een plaats, uitgedrukt in een waarde voor de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongevoerd voorval waarbij één of meer gevaarlijke stoffen zijn betrokken. Het plaatsgebonden risico kan op kaart worden weergegeven in de vorm van risicocontouren. Bij de beoordeling wordt getoetst of het plaatsgebonden risico niet hoger is dan eens per 1 miljoen jaar (10^{-6} per jaar).
- Het groepsrisico (GR): de kans dat bij een ongeval buiten de locatie waar activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden 10, 100 of 1.000 slachtoffers tegelijk vallen. Het groepsrisico is een maat voor de verwachte omvang van een ramp. Bij de beoordeling van het groepsrisico wordt de hoogte van het groepsrisico vergeleken met de zogeheten oriëntatiewaarde. Een wijziging van het groepsrisico dient in bepaalde gevallen te worden verantwoord door het bevoegd gezag.

4.4.2 Risicovolle inrichtingen

In de omgeving van het plangebied ligt een aantal risicovolle inrichtingen die onder het regime van het Bevi vallen. Het betreft drie lpg-stations (Eindhovenseweg 4, Eindhovenseweg 23 en Ekkersrijt 3012) en het bedrijf Conlac/Quaron (Ekkersrijt 1301).

Lpg-stations

Het dichtstbijzijnde lpg-station (Ekkersrijt 3012) ligt op ruim 200 meter ten zuiden van het plangebied. Het plangebied ligt derhalve volledig buiten het invloedsgebied van de lpg-stations, dat 150 meter bedraagt, gemeten vanaf het vulpunt en het reservoir. De lpg-stations leggen geen beperkingen op aan ontwikkelingen binnen het plangebied.

Conlac/Quaron

Op ruim 750 meter ten zuidwesten van het plangebied, aan de Ekkersrijt 1301, was het bedrijf Conlac gevestigd. Conlac viel onder het regime van het Bevi, aangezien in deze inrichting opslag van gevaarlijke stoffen plaatsvond. Hoewel Conlac nog beschikt over een omgevingsvergunning (milieuvergunning), is inmiddels door het nieuwe bedrijf op deze locatie (Quaron) een nieuwe omgevingsvergunning aangevraagd. Uit de aanvraag - en de ontwerp-omgevingsvergunning die ter inzage heeft gelegen - blijkt dat het Bevi niet van toepassing is op de bedrijfsactiviteiten van Quaron. Als de omgevingsvergunning voor Quaron onherroepelijk is, is derhalve geen sprake meer van een Bevi-inrichting op dit perceel, waardoor de inrichting uit oogpunt van externe veiligheid niet langer relevant is. Hoewel naar verwachting op korte termijn geen sprake meer is van een Bevi-inrichting op Ekkersrijt 1301, is voor de activiteiten die bij Conlac werden verricht nog wel sprake van een omgevingsvergunning, die (in theorie) nog zou kunnen worden benut. Daarom wordt hierna kort aandacht besteed aan de externe veiligheidsaspecten die samenhangen met dit bedrijf.

Conlac valt onder het regime van het Bevi en heeft een PR 10^{-6} contour van 85 meter, die niet reikt tot het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Het plaatsgebonden risico levert derhalve geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling. Het invloedsgebied bedraagt 840 meter. In de memo Onderzoek Externe Veiligheid voor de locatie 'De Driehoek' (2011) is onderzoek gedaan naar de hoogte van het groepsrisico, in het kader van een aantal ontwikkelingen die destijds waren voorzien in het gebied ten zuiden van het Wilhelminakanaal. Gebleken is dat de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden. Door de beoogde realisering van woningen in de Driehoek nam het groepsrisico niet, of hooguit marginaal, toe.

In voorliggend bestemmingsplan wordt de bouw van 78 appartementen mogelijk gemaakt op ruime afstand van het bedrijfsperceel van Conlac, aan de rand van het invloedsgebied. Het groepsrisico zal ten gevolge van deze ontwikkeling naar verwachting slechts beperkt toenemen en zal de oriëntatiewaarde niet overschrijden. Hoewel het bestemmingsplan nauwelijks invloed heeft op de hoogte van het groepsrisico en het groepsrisico zowel in de huidige als nieuwe situatie beperkt is, is op grond van het Bevi een verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. Hieronder wordt ingegaan op de elementen van de verantwoordingsplicht, waaraan conform artikel 13 van het Bevi aandacht moet worden besteed.

Personendichtheid en hoogte groepsrisico (artikel 13 Bevi, sub a en b)

In de memo Onderzoek Externe Veiligheid voor de locatie 'De Driehoek' (2011) is de hoogte van het groepsrisico voor Conlac berekend.

Gezien de personendichtheid in het invloedsgebied wordt de oriëntatiewaarde in de huidige situatie niet overschreden. Door de toevoeging van woningen op de locatie Hiva A zal het groepsrisico slechts beperkt toenemen. De oriëntatiewaarde zal ook na de bouw van de appartementen niet worden overschreden.

Maatregelen ter beperking van het groepsrisico en mogelijkheden voor een andere ruimtelijke ontwikkeling met een lager groepsrisico (artikel 13 Bevi, sub c t/m g)

Doordat de bedrijfsactiviteiten van Conlac zijn beëindigd en het nieuwe bedrijf op deze locatie niet onder het regime van het Bevi valt, is naar verwachting op korte termijn geen sprake meer van een omgevingsvergunning die activiteiten mogelijk maakt die onder het Bevi vallen. Gezien deze ontwikkeling en aangezien het groepsrisico beperkt is en door de ontwikkeling in het plangebied slechts beperkt toeneemt, is het nemen van aanvullende maatregelen niet zinvol.

Mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp (artikel 13 Bevi, sub h)

Voorliggend bestemmingsplan heeft geen gevolgen heeft voor de mogelijkheden om een calamiteit bij Conlac te bestrijden. Het plangebied ligt op ruime afstand van het bedrijfsperceel van Conlac. Binnen het plangebied kunnen geen maatregelen worden getroffen om de mogelijkheden voor de bestrijdbaarheid van een ramp bij het bedrijf te verbeteren.

Mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied om zich in veiligheid te brengen (artikel 13 Bevi, sub i)

In het plangebied worden geen gebouwen gerealiseerd die specifiek bedoeld zijn voor de huisvesting van verminderd zelfredzame personen, zoals kinderdagverblijven of verzorgingshuizen. De aanwezigen binnen het plangebied zijn voldoende zelfredzaam. In geval van een calamiteit bij Conlac kunnen aanwezige personen via de Molenstraat en Nieuwstraat van de ramp af vluchten.

Conclusie

Het groepsrisico rond Conlac is zowel in de huidige als toekomstige situatie beperkt en blijft onder de oriëntatiewaarde. Voorliggend bestemmingsplan heeft slechts beperkt invloed op de hoogte van het groepsrisico. Bovendien zijn/worden de huidige activiteiten bij Conlac beëindigd en valt het nieuwe bedrijf (Quaron) niet onder het regime van het Bevi. Het treffen van aanvullende maatregelen is alleen al om die reden niet zinvol. Op grond hiervan wordt de hoogte van het groepsrisico verantwoord geacht.

4.4.3 Transport van gevaarlijke stoffen

In het Bevt zijn de Basisnetten voor weg, spoor en water geïmplementeerd in de wetgeving met betrekking tot externe veiligheid. Het Bevt regelt - in combinatie met de Regeling basisnet - enerzijds een risicoplafond voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en bevat anderzijds regels voor ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van deze transportassen.

Het Bevt bepaalt dat bij ontwikkelingen binnen 200 meter van een transportroute voor gevaarlijke stoffen in bepaalde gevallen een uitgebreide verantwoording van het groepsrisico nodig is (Bevt artikel 8). Bij ontwikkelingen buiten de 200 meter, maar binnen het invloedsgebied, moet worden ingegaan op de mogelijkheden voor bestrijding/beperking van de omvang van een ramp en op de mogelijkheden voor zelfredzaamheid. Het invloedsgebied van een transportroute varieert, afhankelijk van de stofcategorieën die worden getransporteerd, van 40 tot meer dan 4.000 meter.

A50

De dichtstbijzijnde Basisnetroute is de A50, op ruim 1.200 meter ten westen van het plangebied. Uit de jaarintensiteiten vervoer gevaarlijke stoffen (Rijkswaterstaat) blijkt dat over deze weg geen vervoer plaatsvindt van de stoffen met de grootste invloedsgebieden (LT3, GT4, GT5, invloedsgebied > 4.000 meter). Het grootste invloedsgebied wordt gevonden voor LT2-stoffen en bedraagt 880 meter. Het plangebied ligt derhalve niet binnen het invloedsgebied van de A50, waardoor het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze weg niet relevant is voor onderhavig bestemmingsplan.

Nieuwstraat/Kanaalstraat/Eindhovenseweg

De Nieuwstraat, die direct ten westen van het plangebied ligt, is een belangrijke ontsluitingsweg voor Son en Breugel, met name voor personenauto's. Over de Kanaalstraat en de Eindhovenseweg (het verlengde van de Nieuwstraat ten zuiden van het Wilhelminakanaal) vindt incidenteel transport van gevaarlijke stoffen plaats, onder andere voor de bevoorrading van de lpg-stations aan de Eindhovenseweg en de Ekkersrijt. Vanaf de brug over het Wilhelminakanaal geldt een inrijverbod voor vrachtwagens, met uitzondering van bestemmingsverkeer. Over de Nieuwstraat, ter hoogte van het plangebied, worden daarom niet of nauwelijks gevaarlijke stoffen getransporteerd.

Het plangebied ligt binnen een afstand van 200 meter van de Kanaalstraat/Eindhovenseweg, waarover (in beperkte mate) gevaarlijke stoffen kunnen worden vervoerd. Op grond van artikel 8, sub 1 van het Bevt moet in een bestemmingsplan binnen 200 meter van zo'n transportroute worden ingegaan op diverse aspecten die samenhangen met (de toename van) het groepsrisico. Dit hoeft niet als kan worden aangetoond dat het groepsrisico niet hoger is dan 0,1 x de oriëntatiewaarde óf als het groepsrisico met niet meer dan 10% toeneemt en de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden (artikel 8 sub 2 Bevt).

Op grond van de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) kan aan de hand van vuistregels een indruk worden gekregen van de hoogte van het GR vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Kanaalstraat/Eindhovenseweg. Volgens het HART kan voor Ekkersrijt (industriegebied met gemiddelde personeelsdichtheid) worden uitgegaan van een personendichtheid van 40 personen/hectare. Voor incidentele woonbebouwing geldt een dichtheid van 5 personen/hectare, voor een rustige woonwijk geldt een dichtheid van 25 personen/hectare.

Indien wordt uitgegaan van een gemiddelde dichtheid van 30 personen/hectare, een weg binnen de bebouwde kom (50 km/h) en een afstand van de bebouwing tot de weg van 10 meter, wordt bij minder dan 3.250 lpg-transporten per jaar (GF3) de 10% oriëntatiewaarde niet overschreden. Dit aantal lpg-transporten wordt op de Kanaalstraat/Eindhovenseweg niet gehaald (ter vergelijking: voor de A50 moet op grond van de Regeling basisnet worden uitgegaan van een plafond van 1.500 GF3-transporten per jaar). De hoogte van het GR is dus niet hoger dan 0,1 x de oriëntatiewaarde. Een verantwoording van het groepsrisico is conform artikel 8 sub 2 van het Bevt derhalve niet nodig.

Op grond van artikel 7 van het Bevt dient wel te worden ingegaan op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp op de weg en op de mogelijkheden voor zelfredzaamheid van de personen in de geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten. Met betrekking tot deze aspecten kan worden aangegeven dat voorliggend bestemmingsplan geen gevolgen heeft voor de mogelijkheden om een calamiteit op de Kanaalstraat/Eindhovenseweg te bestrijden: het plangebied ligt op ruime afstand van deze weg, ten noorden van het Wilhelminakanaal en de ontwikkeling leidt niet tot aanpassingen aan deze wegen. In het plangebied worden geen gebouwen gerealiseerd die specifiek bedoeld zijn voor de huisvesting van verminderd zelfredzame personen, zoals kinderdagverblijven of verzorgingshuizen. De bewoners van de woningen zijn voldoende zelfredzaam en kunnen in geval van een calamiteit op de Kanaalstraat/Eindhovenseweg in noordelijke richting van de ramp af vluchten.

Wilhelminakanaal

Direct ten zuiden van het plangebied ligt het Wilhelminakanaal. Het Wilhelminakanaal is niet opgenomen in bijlage 3 van de Regeling basisnet en maakt dus geen deel uit van het Basisnet water. Op grond van het Bevt gelden in en rond vaarwegen die geen deel uitmaken van het Basisnet water, gezien de zeer beperkte risico's, geen beperkingen voor het realiseren van (beperkt) kwetsbare objecten en is geen sprake van een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico. Het Wilhelminakanaal valt in bevaarbaarheidsklasse 2 (CEMT-klasse 2). In de Handleiding Risicoanalyse Transport is aangegeven dat transport van gevaarlijke stoffen alleen op vaarwegen met een bevaarbaarheidsklasse 4, 5 en 6 plaatsvindt in zulke hoeveelheden dat er mogelijk externe risico's kunnen optreden. Vanwege het Wilhelminakanaal is derhalve geen sprake van een relevant externe veiligheidsrisico. Een toetsing van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico is daarom niet aan de orde.

4.4.4 Buisleidingen

Op ruim 250 meter ten zuiden van het plangebied ligt een brandstofleiding, die in beheer is bij de Defensie Pijpleiding Organisatie. Door de leiding wordt kerosine (K2-brandstof) getransporteerd. De leiding heeft geen PR 10^{-6} contour, waardoor het plaatsgebonden risico geen beperkingen oplevert voor de bouw van woningen in het plangebied.

De omvang van het invloedsgebied van leidingen waardoor aardolieproducten worden vervoerd is beperkt (enkele meters tot enkele tientallen meters). Het plangebied ligt ruimschoots buiten het invloedsgebied van deze leiding, waardoor geen sprake is van een extern veiligheidsrisico.

4.4.5 Conclusie

Vanwege het aspect externe veiligheid zijn er geen belemmeringen aan de orde.

4.5 Bedrijvigheid

4.5.1 Agrarische bedrijven

Het plangebied ligt in het stedelijk gebied van Son en Breugel. Op ruime afstand van het plangebied, in het buitengebied ten zuiden en oosten van de kern, ligt een aantal veehouderijen. De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) vormt het toetsingskader voor de beoordeling van mogelijke geurhinder vanwege deze veehouderijen. De beoordelingssystematiek zoals opgenomen in de Wgv geldt ook voor veehouderijen die onder de regels van het Activiteitenbesluit milieubeheer vallen. De Wgv geeft gemeenten de beleidsvrijheid om maatwerk te leveren dat is afgestemd op de ruimtelijke en milieuhygiënische feiten en omstandigheden in een concreet gebied en de gewenste (toekomstige) ruimtelijke inrichting. De gemeente Son en Breugel heeft hiertoe op 30 oktober 2008 een geurverordening vastgesteld.

De normen die voortvloeien uit de Wgv en de gemeentelijke geurverordening zijn in de eerste plaats van belang voor het verlenen van omgevingsvergunningen voor veehouderijen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van veehouderijen dienen de normen echter ook in ogenschouw te worden genomen. In het kader van deze 'omgekeerde werking' zijn er twee relevante partijen: enerzijds de veehouderij en anderzijds het (toekomstige) geurgevoelige object. Bij de beoordeling moeten de volgende belangen in ogenschouw worden genomen:

- a Is ter plaatse een aanvaardbaar woon- en verblijfsklimaat gegarandeerd (belang geurgevoelig object)?
- b Wordt iemand onevenredig in zijn belangen geschaad (belangen veehouderij)?

Ad a

Op de kaarten behorende bij de gemeentelijke geurverordening/gebiedsvisie is de achtergrondbelasting voor het hele gemeentelijk grondgebied in beeld gebracht. In het plangebied is sprake van een achtergrondbelasting tussen de 0 en 6 ouE/m³. In de geurverordening/gebiedsvisie is aangegeven dat op en rond de woonkernen wordt gestreefd naar een achtergrondbealsting van maximaal 10 ouE/m³. Aan deze norm wordt in het plangebied ruimschoots voldaan. Bij een achtergrondbelasting tussen de 0 en 6 ouE/m³ is op grond van de handreiking bij de Wgv zelfs sprake van een goed tot zeer goed woon- en leefklimaat.

Ad b

De nieuwe woningen worden gerealiseerd in het stedelijk gebied van Son en Breugel en worden omringd door bestaande woningen (waaronder de appartementengebouwen op het oostelijk deel van het Hiva-terrein). De nieuwe woningen zijn derhalve voor geen van de veehouderijen in de omgeving maatgevend. Nabijgelegen veehouderijen worden door de nieuwbouw dus niet in hun belangen geschaad.

4.5.2 Niet-agrarische bedrijven

Er dient een noodzakelijke ruimtelijke scheiding te worden aangebracht tussen milieu-belastende en milieugevoelige functies ter bescherming en/of vergroting van de leefkwaliteit. De milieuhinder van bedrijven dient te worden geanalyseerd op de invloed op mogelijke ontwikkelingen. Indien milieubelastende functies in het plangebied mogelijk worden gemaakt, dient de invloed op de omgeving inzichtelijk te worden gemaakt.

De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan globaal worden beoordeeld met behulp van de methodiek van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (uitgave 2009). In deze brochure is een bedrijvenlijst opgenomen die informatie geeft over de milieukeurmerken van typen bedrijven. Vervolgens wordt in de lijst op basis van een aantal factoren (waaronder geluid, geur en gevaar) een indicatie gegeven van de afstanden tussen bedrijfstypen en woningen in een rustige woonwijk, waarmee gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening kunnen houden. Deze afstand is gebaseerd op de grootste indicatieve afstand. De lijst is algemeen geaccepteerd als uitgangspunt bij het opstellen van ruimtelijke plannen.

In het plangebied worden nieuwe woningen gerealiseerd. In de omgeving van het plangebied bevinden zich verschillende bedrijven, winkels en horecagelegenheden, zowel op het bedrijventerrein aan de Kanaaldijk - Zuid (zuidelijk van het Wilhelminakanaal) als aan weerszijden van de Nieuwstraat. De bedrijfsactiviteiten vallen in milieucategorie 1, 2 of 3, met indicatieve afstanden variërend van 10 tot 100 meter. In de volgende tabel is een overzicht opgenomen, dat is gebaseerd op de feitelijke situatie en de vigerende bestemmingsplannen.

Adres	Bedrijf	Categorie en indicatieve afstand	Afstand tot nieuwe woningen
Kanaaldijk Zuid 3	transportbedrijf (<1.000 m ²)	3.1 (50 m)	ca. 65 m
Kanaaldijk Zuid 1a	banketfabriek	2 (30 m) tot 3.2 (100 m)	ca. 95 m
Kanaaldijk Zuid 1	bouwbedrijf	3.2 (100 m)	ca. 100 m
Kanaalstraat 1a	restaurant	1 (10 m)	ca. 65 m
Nieuwstraat 90/90a	(afhaal)restaurant	1 (10 m)	ca. 30 m
De Bontstraat 84	detailhandel (tijdelijk)	1 (10 m)	ca. 40 m
Nieuwstraat 75	supermarkt	1 (10 m)	10 m

Uit de tabel blijkt dat ten opzichte van de meeste bedrijfsactiviteiten (ruimschoots) wordt voldaan aan de indicatieve afstand zoals opgenomen in de VNG-brochure. Hinder vanwege deze bedrijfsactiviteiten is derhalve niet te verwachten en de woningen zullen niet belemmerend zijn voor de activiteiten van deze bedrijven.

De afstand van de nieuwe woningen tot het banketbedrijf en het bouwbedrijf op het bedrijventerrein Kanaaldijk Zuid bedraagt ongeveer evenveel (circa 95-100 meter) als de indicatieve afstand. De betreffende bedrijven worden voor wat betreft de milieuhinder die ze kunnen produceren al ingeperkt door woningen die op kortere afstand van de bedrijfspercelen staan: zowel woningen aan de Kanaalstraat als de nieuwe appartementengebouwen op het oostelijk deel van het Hiva-terrein. Doordat de milieuhinder ter plaatse van deze woningen op grond van de milieuregelgeving (het Activiteitenbesluit milieubeheer) al wordt beperkt, is ook ter plaatse van de nieuwe woningen in het plangebied sprake van een goed woon- en leefklimaat. Bovendien zijn de nieuwe appartementen voor de betreffende bedrijven niet beperkend ten opzichte van de reeds bestaande woningen, aangezien de bestaande woningen op kortere afstand staan. Uit oogpunt van milieuhinder is er ook ten aanzien van deze bedrijven geen sprake van belemmeringen.

4.6 Kabels en leidingen

Binnen het plangebied bevinden zich geen planologisch relevante kabels en leidingen die een belemmering vormen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.7 Water

Bij elke ruimtelijke ontwikkeling is het opstellen van een waterparagraaf verplicht gesteld, mede in relatie tot de watertoets, waarbij de Keur 2015 van toepassing is. In de waterparagraaf wordt verwoord hoe er in het plan met de aspecten water en ruimte rekening wordt gehouden, in relatie tot enerzijds het waterbeleid en anderzijds de waterhuishouding. Door Antea Group is een waterparagraaf opgesteld, die als bijlage is opgenomen⁴. Belangrijk uitgangspunt voor de waterparagraaf vormt het uitgangspunt van hydrologisch neutraal bouwen. Dit houdt in dat versnelde afvoer van hemelwater door de aanleg van verhard oppervlak gecompenseerd dient te worden door de aanleg van waterberging. In de memo wordt ingegaan op de mogelijkheden voor waterberging voor de voorgenomen ontwikkeling. Hierna zijn de belangrijkste elementen van de waterparagraaf overgenomen.

4.7.1 Huidige situatie

Het plangebied is gelegen in de gemeente Son en Breugel. Ten noordoosten van het plangebied ligt de Dommel, ten zuiden het Wilhelminakanaal. Het Wilhelminakanaal is in beheer van Rijkswaterstaat. Waterschap de Dommel is bevoegd gezag voor de waterhuishouding in het plangebied.

⁴ Waterparagraaf bestemmingsplan Hiva A fase 2 te Son, Antea Group, 22 juni 2015

Maaiveld

Het maaiveld in het plangebied varieert van NAP +16,42 m tot NAP +17,17 m.

Oppervlaktewater

Aan de zuidzijde van het plangebied ligt het Wilhelminakanaal. Rijkswaterstaat is beheerder van dit kanaal en heeft in 2000 de visie op de ecologische functie van Rijkskanalen in Noord Brabant opgesteld. In deze visie is opgenomen dat langs de noordzijde van het kanaal een strook van 15 meter is aangewezen als functionele verbinding als EVZ model kamsalamander. Als concrete inrichtingsmaatregelen worden hierin genoemd de aanleg van plasbermen bij de brug Son en een vochtige migratiezone achter de damwand. De Dommel is een KRW-waterlichaam type R6: Langzaam stromend riviertje op zand/klei.

Wadi's

Aan de oostzijde van het plangebied liggen tussen het fietspad en de bestaande bebouwing wadi's die het afstromende hemelwater van de appartementengebouwen ten oosten van het plangebied bergen. Omdat de bodem onder de wadi niet zonder meer geschikt is om te infiltreren, is een drain onder de wadi's gelegd die gekoppeld is aan de lager en naastgelegen wadi. Uiteindelijk voeren de geschakelde wadi's middels een overstortput af richting de Dommel.

Geohydrologie

Beneden maaiveld zijn Holocene afzettingen van de Boxtel Formatie te vinden. De Boxtel Formatie bestaat voornamelijk uit fijn tot grof zand (bron: dinoloket). De hoogste grondwaterstand ter plaatse van het plangebied reikt tot circa 1,5 meter beneden het maaiveld. Het plangebied ligt in een gebied waar regionaal afwisselend kwel en infiltratie optreden.

4.7.2 Voorgenomen ontwikkeling

In het plangebied wordt een appartementengebouw gerealiseerd. Onder het appartementengebouw komt een parkeerkelder. In de directe omgeving van het gebouw worden parkeervakken en een rijbaan aangelegd om te zorgen voor voldoende parkeergelegenheid.

Waterberging ter compensatie extra verhard oppervlak

Het nieuw te bouwen appartementengebouw beslaat circa 3.250 m². Om voldoende parkeergelegenheid te realiseren wordt onder het gebouw een parkeerkelder aangelegd. Tevens dienen op maaiveld nog openbare parkeerplaatsen te worden gerealiseerd. Dit levert een potentiële opgave van 400 m² op. Daarnaast zal een rijbaan richting (enkele van) de parkeerplaatsen aangelegd moeten worden.

Door de aanleg van bebouwing en infrastructuur neemt het verhard oppervlak in het plangebied toe. De toename van het verhard oppervlak dient gecompenseerd te worden. Een deel van de verharding, de parkeerplaatsen en de rijbaan, wordt half-verhard aangelegd.

Half-verhard oppervlak wordt beschouwd als onverhard oppervlak doordat deze oppervlakten bijdragen aan het beperken van de afvoer. Bij het toepassen van half-verharde parkeervakken en rijbaan komt het totale verhard oppervlak waarvoor compensatie benodigd is op 3.250 m².

Voor een toename van het verhard oppervlak wordt de vereiste retentiecapaciteit berekend door de toename van het verhard oppervlak te vermenigvuldigen met een waterschijf van 0,06 m. De waterschijf geeft de hoeveelheid water weer die onder maatgevende omstandigheden daadwerkelijk op het watersysteem terecht zou komen als er geen retentievoorziening wordt aangelegd. De 0,06 m retentie is vastgesteld door het waterschap in de Keur. De benodigde retentiecapaciteit is gelijk aan 3.250 m² x 0,06 m = 195m³. Voor de waterberging ter compensatie van extra verhard oppervlak is een aantal opties:

Optie 1: Ondergrondse waterberging

De parkeerplekken en de rijbaan worden half-verhard aangelegd waardoor hieronder ondergrondse waterberging gerealiseerd kan worden door het gebruik van infiltratiekoffers. Deze worden op een diepte van maximaal 1,5 m beneden maaiveld geplaatst aangezien de hoogste grondwaterstand op deze diepte te vinden is en uitwisseling voorkomen dient te worden. Door plaatsing van infiltratiekoffers is een ondergrondse waterberging van maximaal circa 1 m te realiseren indien uitgegaan wordt van 0,5 meter dekking op de kratten voor voldoende draagkracht. Bij deze maatregel is daarom circa 195 m² aan ondergrondse waterberging benodigd voor een retentiecapaciteit van 195 m³. De infiltratiekoffers worden door middel van een geknepen afvoer op de bestaande wadi's langs de Kanaaldijk Noord aangesloten.

Optie 2: Vergroten bestaande wadi's langs Kanaaldijk Noord

De bestaande wadi's liggen op verschillende hoogten met een afschot richting het oosten, waar de meest oostelijke wadi een overstort naar de Dommel heeft. Door de aanwezigheid van een overstort naar de Dommel is overlast bij een extreme situatie uitgesloten. Omdat de bodem onder de wadi's niet over voldoende infiltratiecapaciteit beschikt is onder de wadi's een infiltratiekoffer aangelegd met een drain die is gekoppeld aan de laagst gelegen wadi.

Het vergroten van de bestaande wadi's en bijbehorende infiltratiekoffers leidt tot meer bergingscapaciteit. De verbreding van de wadi's wordt echter beperkt door de aanwezigheid van het fietspad aan de zuidzijde. Beheer en onderhoud van de wadi's is mogelijk vanaf het fietspad. De gronden tussen de wadi's en het fietspad zijn in eigendom van Rijkswaterstaat. Om de wadi's te verbreden zal daarom instemming van Rijkswaterstaat nodig zijn.

Optie 3: Vergroten wadi of aanleg nieuwe wadi in zuidoosthoek

In de zuidoosthoek van het plangebied is ruimte beschikbaar met een lengte van circa 25 meter en een breedte van circa 10 meter voor vergroting van de bestaande (meest westelijk gelegen) wadi of de aanleg van een nieuwe wadi.

Uitgaande van taluds van 1:1 is een peilstijging in de wadi van 1,0 meter voldoende om het hemelwater van de nieuwe bebouwing te bergen.

Optie 4: HWA riool onder de Molenstraat en compensatie buiten plangebied

Onder de Molenstraat ligt een HWA riolering. De aanleg van een extra HWA riool in de Molenstraat waar het hemelwater in geborgen kan worden is niet toegestaan. De gemeente wil geen ondergrondse bergende voorzieningen van derden op grond van de gemeente. Het hemelwater kan wel worden afgevoerd via het bestaande HWA riool. In het oppervlaktewater waar het HWA riool op afvoert zal dan wel extra waterberging gerealiseerd moeten worden ter compensatie van de versnelde afvoer. Waar de compensatie dan plaats zal moeten vinden moet in overleg met zowel waterschap als gemeente worden bepaald.

Optie 5: combinatie van oplossingsrichtingen

Gelet op het feit dat voor alle bovenstaande oplossingsrichtingen het ruimtebeslag een belangrijke factor vormt en dat de meest ideale oplossing van een bovengrondse waterberging (wadi) naar verwachting niet kan volstaan, zal gezocht moeten worden naar een combinatie van oplossingsrichtingen. Zo kan een vergroting van de bestaande wadi in de zuidoosthoek van het plangebied goed gecombineerd worden met de aanleg van ondergrondse voorzieningen in de noordoosthoek van het plangebied. Op deze wijze biedt de oplossingsrichting de meeste flexibiliteit voor de inrichting van de overige functies waaronder parkeren.

Overige aspecten

(Grond)waterkwaliteit

Door rekening te houden met het Bouwbesluit wordt voorkomen dat uitlogende of anderszins verontreinigende stoffen worden toegepast die een verontreiniging van het grondwater kunnen veroorzaken. Bij het onderhoud van het groen mogen geen chemische bestrijdingsmiddelen worden toegepast.

Vuilwaterafvoer

De vuilwaterafvoer van het nieuw te bouwen appartementencomplex wordt aangesloten op het bestaande rioolstelsel van de gemeente.

4.7.3 Conclusie

Als gevolg van de ontwikkeling neemt het verhard oppervlak in het plangebied toe. De toename van het verhard oppervlak dient gecompenseerd te worden. Aanbevolen wordt om de parkeervakken en rijbaan half-verhard aan te leggen waardoor voor deze oppervlakten geen compensatie nodig is. Voor de oppervlakte verharding van 3.250 m² is een retentiecapaciteit van 195 m³ benodigd. Voor de waterberging ter compensatie van extra verhard oppervlak dienen verschillende opties afgewogen te worden.

Aanbevolen wordt om de bestaande wadi langs de Kanaaldijk Noord tot om de bocht (ter hoogte van de geplande parkeervakken) te verlengen.

Indien vergroting van de bestaande wadi ontoereikend kan worden uitgevoerd door het ruimtebeslag van andere functie (parkeren) kan de oplossing worden gevonden door een combinatie met ondergrondse waterberging door middel van infiltratiekoffers. Door deze opties te combineren is het mogelijk om voldoende waterberging te realiseren zonder dat dit ten koste gaat van de hoeveelheid parkeergelegenheid.

4.8 Flora en fauna

Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving, met name de Flora- en faunawet, het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen EHS) en de Natuurbeschermingswet 1998. Er mogen geen ontwikkelingen plaatsvinden die op onoverkomelijke bezwaren stuiten door effecten op beschermde natuurgebieden en/of flora en fauna. In dit kader is inzicht gewenst in de aanwezige natuurwaarden en de mogelijk daarmee samenhangende consequenties vanuit de actuele natuurwetgeving. Door Croonen Adviseurs is hiertoe een quickscan flora en fauna verricht⁵. De rapportage is als bijlage opgenomen.

4.8.1 Beschermde natuurgebieden

Voor wat betreft de EHS is er alleen bij directe aantasting sprake van vervolgstappen in de vorm van compensatie. Er bevindt zich geen EHS binnen het plangebied. Wel komt EHS voor in de omgeving van het plangebied, echter buiten de invloedssfeer van de ontwikkeling. Er is van directe aantasting van de EHS dan ook geen sprake. Er is daarom geen noodzaak voor een compensatieplan (EHS).

Er is geen natuurgebied in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 (Natura 2000-gebied) in de omgeving van het plangebied aanwezig. Vanwege de grote afstand en de omvang van de ontwikkeling kunnen effecten van de bouw op het Natura 2000-gebied 'Strabrechtse Heide & Beuven' worden uitgesloten.

4.8.2 Beschermde soorten

In de volgende tabel zijn de zwaarder beschermde soorten opgenomen die mogelijkerwijs in het plangebied voorkomen. Daarbij zijn tevens de mogelijke effecten van de voorgenomen nieuwbouw aangegeven en de eventuele noodzaak voor een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet.

Tabel: Mogelijk voorkomen van en effecten op beschermde soorten in het plangebied Hiva-terrein en de noodzaak voor ontheffing.

Soortgroep/ soort	Ingreep versturend	Nader onderzoek	Ontheffing noodzakelijk?	Bijzonderheden/ opmerkingen
Vleermuizen	Mogelijk	Ja	Mogelijk	Onderzoek naar belang gebouwen als verblijfplaats
Huismus	Mogelijk	Ja	Mogelijk	Onderzoek naar belang gebouwen als broedlocatie

⁵ Quickscan flora en fauna Ontwikkeling HIVA A fase 2 te Son, Croonen Adviseurs, 30 juli 2013

Soortgroep/ soort	Ingrep verstoring	Nader onderzoek	Ontheffing noodzakelijk?	Bijzonderheden/ opmerkingen
Gierzwaluw	Mogelijk	Ja	Mogelijk	Onderzoek naar belang gebouwen als broedlocatie
Broedvogels algemeen	Mogelijk	Nee	Nee	Werken buiten broedseizoen

Geadviseerd is om een nader onderzoek uit te voeren naar het voorkomen van de huismus, gierzwaluw en vleermuizen om het effect van aantasting of verstoring te kunnen inschatten.

4.8.3 Nader onderzoek

Uit de Quickscan flora en fauna (Croonen Adviseurs, juli 2013) bleek dat vleermuizen, huismus en gierzwaluw mogelijk voor kunnen komen in het plangebied. Indien dat het geval is, heeft de ruimtelijke ingreep mogelijk consequenties voor deze soorten. Daarom is geadviseerd een nader onderzoek uit te voeren naar de aanwezigheid van vleermuizen, gierzwaluw en huismus in het plangebied. In als bijlage bijgevoegde rapportage zijn de resultaten van het nader onderzoek beschreven⁶. Hierna zijn de conclusies uit deze rapportage opgenomen.

Conclusies

Vleermuizen

Tijdens het onderzoek zijn in het plangebied twee soorten vleermuizen waargenomen:

- Gewone dwergvleermuis.
- Laatvlieger.

Verblijfplaatsen van vleermuizen zijn in het plangebied Hiva A (Fase 2) te Son niet gevonden; ook is geen zwermgedrag waargenomen. In het plangebied zijn geen vliegrou-tes aangetroffen. Ook is er geen sprake van een massaal bezocht foerageergebied in het plangebied. In het plangebied is één baltsend mannetje van de gewone dwergvleermuis waargenomen. Baltsende gewone dwergvleermuizen hebben geen vaste baltsplek, maar zijn mobiel. Roepende mannetjes hebben dus in de nabijheid een territorium en paarverblijfplaats. Paarverblijfplaatsen behoren tot de vaste rust- en verblijfplaatsen en zijn volgens de Flora- en faunawet beschermd. Dergelijke paarverblijfplaatsen kunnen zich zowel binnen als buiten het plangebied bevinden. Binnen het plangebied zijn dergelijke verblijfplaatsen niet aangetroffen. Het is dan ook niet te verwachten dat de voorgenomen werkzaamheden leiden tot een verstoring van een (beschermd) paarverblijfplaats.

Foerageergebied is beschermd als het van essentieel belang is voor het in stand houden van een vaste verblijfplaats. Dit is het geval als bij het verdwijnen van het foerageergebied de verblijfplaats ook zou verdwijnen.

⁶ Nader onderzoek vleermuizen, gierzwaluw en huismus Ontwikkeling HIVA A fase 2 te Son, Croonen Adviseurs, 31 oktober 2013

Echter, het plangebied wordt niet intensief gebruikt als foerageergebied. Er wordt door het voornemen geen essentieel foerageergebied voor vleermuizen aangetast.

Op basis van het uitgevoerde vleermuisonderzoek kan in alle redelijkheid worden gesteld dat de voorgenomen plannen weinig of geen invloed zullen hebben op de vleermuisactiviteiten die zijn vastgesteld binnen het plangebied. Voor wat betreft vleermuizen zijn er geen belemmeringen te verwachten ten aanzien van de Flora- en faunawet.

Huismus en gierzwaluw

Nestlocaties van huismus en gierzwaluw zijn tijdens de veldbezoeken niet aangetroffen. Het is dan ook onwaarschijnlijk dat deze zich binnen het plangebied bevinden. Voor wat betreft huismus en gierzwaluw zijn er geen belemmeringen te verwachten ten aanzien van de Flora- en faunawet.

Broedvogels

In het plangebied zijn tijdens de veldbezoeken geen vaste rust- en/of verblijfplaatsen van de huismus en gierzwaluw aangetroffen.

4.8.4 Conclusie

Vanwege het aspect flora en fauna zijn er geen belemmeringen aan de orde.

4.9 Archeologie en cultuurhistorie

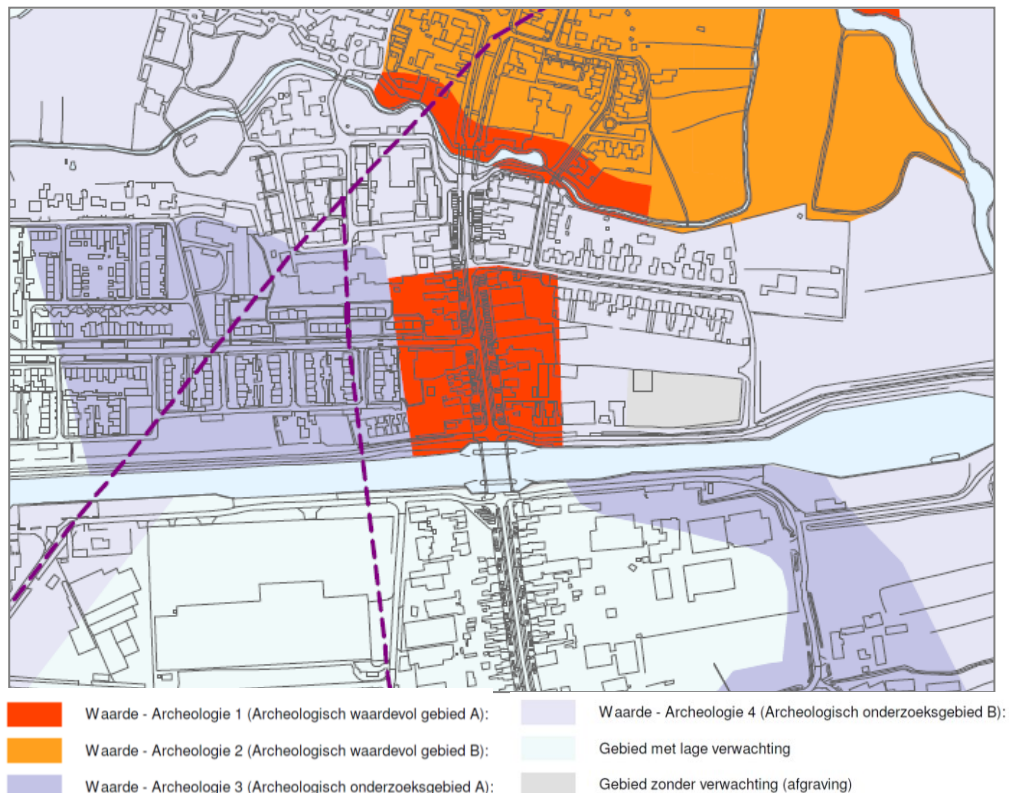
4.9.1 Archeologiebeleid

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) in werking getreden. De zorg voor het bodemarchief is door deze wet bij gemeenten komen te liggen. Om die reden heeft archeologisch adviesbureau Past2Present in opdracht van de gemeente Son en Breugel archeologiebeleid geformuleerd. Dit beleid is vastgelegd in het rapport 'Archeologie als nieuwe conditie in de bestemmingsplannen van de gemeente Son en Breugel'. Op 22 april 2009 heeft de gemeenteraad van Son en Breugel met de vaststelling van dit rapport het archeologiebeleid voor het hele grondgebied van de gemeente vastgelegd.

Teneinde in een vroeg stadium te kunnen bepalen of archeologisch onderzoek verplicht is in het kader van het verlenen van omgevingsvergunningen, dan wel bij concrete voorstellen tot ruimtelijke ordeningsprojecten, zijn bij het vaststellen van het rapport 'Archeologie als conditie in de bestemmingsplannen van de gemeente Son en Breugel' voor diverse ruimtelijke ingrepen selectiecriteria opgenomen. Door middel van ondergrenzen is aangegeven voor welke ruimtelijke ingrepen in de bodem wel dan wel geen archeologische vervolgactiviteiten gelden. In de diverse ruimtelijke plannen werkt dit door in archeologische planregels.

De archeologische beleidskaart van Son en Breugel is opgesteld op basis van het op 22 april 2009 door de gemeenteraad eveneens vastgestelde rapport 'Archeologische waarden- en verwachtingenkaart Son en Breugel'.

De archeologische beleidskaart betreft een kaart, zonder archeologisch inhoudelijke informatie, die duidelijk aangeeft voor welke gebieden welke ondergrens geldt in de gemeente Son en Breugel. Blijkens de archeologische beleidskaart van de gemeente Son en Breugel is het onderzoeksgebied aangeduid als 'archeologisch waardevol gebied A'. Deze gebieden betreffen historische plaatsen in de kernen Son en Breugel en in het buitengebied. Archeologisch onderzoek is nodig in het geval van bodemingrepen groter dan 10 m² en dieper dan 30 cm. In het vigerende bestemmingsplan 'Son Zuid' is het archeologisch beleid vertaald in dubbelbestemmingen. Voor de gronden binnen het plangebied geldt de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1'. Voor (bouw)werken met een oppervlakte groter dan 10 m² en een verstoringsdiepte van meer dan 30 centimeter is archeologisch onderzoek verplicht gesteld in het bestemmingsplan.



Uitsnede Archeologische waarden- en verwachtingenkaart

Op het oostelijk deel van het voormalige Hiva-terrein heeft in een eerder stadium archeologisch onderzoek plaatsgevonden. In 2009 is een proefsleuvenonderzoek verricht, waaruit is gebleken dat behoudenswaardige archeologische resten aanwezig waren. Omdat behoud in situ (op locatie) niet mogelijk was, heeft een opgraving plaatsgevonden. Tijdens de opgraving zijn diverse archeologische sporen aangetroffen die wijzen op bewoning gedurende de Bronstijd, de IJzertijd en de Romeinse tijd. Mogelijk is sprake van een grotere nederzetting uit de Romeinse tijd, die meer richting de Nieuwstraat ligt, eventueel binnen het plangebied. In het onderzoeksrapport is aangegeven dit deel van de locatie in een later stadium nog dient te worden onderzocht.

De resultaten van deze onderzoeken bevestigen de hoge archeologische (verwachtings)waarde die op basis van de gemeentelijke waarden- en verwachtingenkaart aan het plangebied is toegekend. Conform het gemeentelijk beleid is archeologisch onderzoek voor het plangebied Hiva A noodzakelijk.

4.9.2 Proefsleuvenonderzoek

Naar aanleiding van de archeologische beleidskaart en de eerder verrichte onderzoeken op het oostelijk deel van het Hiva-terrein, is in het plangebied een archeologisch proefsleuvenonderzoek verricht⁷. Het doel van het onderzoek was in de eerste plaats het onderzoeken van het plangebied op de aanwezigheid van archeologische vondsten en/of sporen (karteren). In de tweede plaats diende het onderzoek om de aard, omvang, datering, gaafheid, conservering en inhoudelijke kwaliteit van deze archeologische resten vast te stellen (waarderen). De onderzoeksrapportage is als bijlage opgenomen. Het proefsleuvenonderzoek heeft in de beide aangelegde proefsleuven sporen en vondsten aangetoond die behoren aan een behoudenswaardige vindplaats. Eén spoor is in elk geval gedateerd in de Romeinse tijd en daarnaast is laat-prehistorisch handgevormd aardewerk aangetroffen. Deze dateringen sluiten goed aan op die van de eerdere onderzoeken ten oosten van het onderzoeksgebied. Mogelijk dat binnen het plangebied Hiva Fase 2 wel een Romeins erf aanwezig is, waar deze in het in 2008 en 2009 onderzochte deel van het plangebied ontbraken.

Gezien de geringe mate van verstoring als gevolg van de voormalige bebouwing ter plekke van werkput 1 kan worden verwacht dat de soortgelijke bebouwing binnen het zuidelijke en zuidwestelijke deel van het niet onderzochte deel van het plangebied evenmin tot veel verstoring heeft geleid. Ook daar kunnen dus nog archeologische sporen worden aangetroffen. Op grond van bovenstaande wordt geadviseerd de vindplaats in zijn geheel op te graven daar waar een behoud in situ door de herontwikkeling niet mogelijk is. Omdat de verspreiding en intactheid van sporen ter plekke van de nog bestaande bebouwing echter niet geheel zeker is, kan ervoor worden gekozen hier een gefaseerde aanpak te hanteren, waarbij eerst bepaalde delen worden opgegraven. Indien alsnog blijkt dat (grote) delen zijn verstoord of de sporendichtheid toch beduidend afneemt, kunnen aangrenzende zones eventueel alsnog worden vrijgegeven.

4.9.3 Conclusie

In het selectieadvies is geadviseerd de vindplaats in het plangebied op te graven, voor zover behoud in situ niet mogelijk is. Dit selectieadvies dient door het bevoegd gezag te worden bekrachtigd in de vorm van een selectiebesluit. Omdat in het plangebied nog archeologische vervolgstappen dienen te worden gezet (en het plangebied nog niet is vrijgegeven), is de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 1' gehandhaafd. Die dubbelbestemming maakt het mogelijk om archeologische voorwaarden te verbinden aan een omgevingsvergunning, waaronder de verplichting tot het doen van een opgraving.

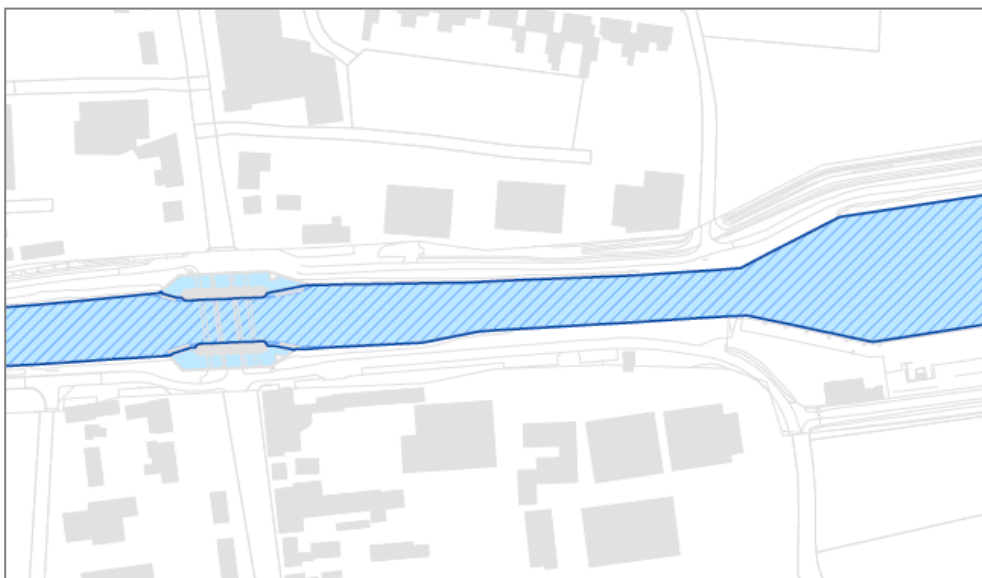
⁷ Proefsleuvenonderzoek HIVA-terrein Son (fase 2), Antea Group, 15 juni 2015

4.9.4 Cultuurhistorie

De Kanaalstraat/Nieuwstraat zijn historische wegen en zijn op de cultuurhistorische waardenkaart van de Provincie Noord-Brabant aangeduid als geografische lijnen met hoge historische waarde. Binnen het plangebied zijn geen panden met cultuurhistorische waarde aanwezig. In het plangebied worden geen ontwikkelingen mogelijk gemaakt die zodanig van aard zijn dat de cultuurhistorische waarde van de omgeving wordt aangetast. De geografisch relevante lijnen blijven onveranderd en er verdwijnt geen historisch groen.

4.10 Vrijwaringszone Wilhelminakanaal

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) zijn regels opgenomen ter bescherming van de nationale belangen. In titel 2.1 van het Barro zijn regels opgenomen met betrekking tot rijksvaarwegen. Op grond van artikel 2.1.3 dient bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat een nieuwe ontwikkeling mogelijk maakt op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of binnen de vrijwaringszone van een rijksvaarweg, rekening te worden gehouden met de doorvaart van de scheepvaart, de zichtlijnen van bemanning en navigatieapparatuur, het contact met bedienings- en begeleidingsobjecten, de toegankelijkheid voor hulpdiensten en het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg.



Uitsnede legger Rijkswaterstaatswerken Waterwet (Rijkswaterstaat), de donkerblauwe lijn is de begrenzingslijn

Het Wilhelminakanaal is op grond van de Waterwet aangewezen als rijksvaarweg en is opgenomen op de legger van Rijkswaterstaat. Het Wilhelminakanaal is ter hoogte van het plangebied een vaarweg van CEMT-klasse 2. Op grond van artikel 2.1.2 van het Barro geldt voor vaarwegen van CEMT-klasse 2 een vrijwaringszone van 10 meter aan weerszijden van de vaarweg, gemeten vanaf de begrenzingslijn van de rijksvaarweg.

Voorliggend bestemmingsplan maakt binnen deze vrijwaringszone geen nieuwe bebouwing mogelijk: het appartementengebouw staat op ruim 10 meter afstand van de begrenzingslijn van het Wilhelminakanaal. De vrijwaringszone levert derhalve geen belemmeringen op voor de beoogde ontwikkeling.

5 Financiële haalbaarheid

5.1 Uitvoerbaarheid

De kosten die worden gemaakt bij de uitvoering van de ontwikkeling zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De ontwikkeling heeft voor de gemeente geen negatieve financiële gevolgen. Het bestemmingsplan is hiermee financieel uitvoerbaar.

5.2 Kostenverhaal

Wanneer met een bestemmingsplan een bouwplan, zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening, mogelijk wordt gemaakt, dient conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Deze eis geldt niet indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd. Aangezien in voorliggend geval het kostenverhaal is vastgelegd door middel van een anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemers, kan de vaststelling van een exploitatieplan achterwege blijven.

6 Het bestemmingsplan

6.1 Het juridische plan

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Daarnaast is voor het bestemmingsplan aangesloten bij de landelijke standaard voor bestemmingsplannen: de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Inhoudelijk is aangesloten bij het vigerend bestemmingsplan 'Son Zuid' waarbij, gezien de aard en omvang van het planvoornemen, op sommige aspecten is afgeweken van deze standaard.

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

6.2 Opzet van de regels

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

6.2.1 Hoofdstuk 1 - Inleidende regels

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

6.2.2 Hoofdstuk 2 - Bestemmingsregels

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

6.2.3 Hoofdstuk 3 - Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat de volgende algemene regels:

- Een anti-dubbeltelbepaling.
- Algemene bouwregels: hierin is een regeling voor ondergronds bouwen opgenomen.
- Algemene gebruiksregels: hierin is opgenomen wat als strijdig gebruik wordt aangemerkt.
- Algemene afwijkingsregels: hierin wordt bepaald waarvoor het bevoegd gezag een omgevingsvergunning voor het afwijken van de regels kan verlenen.

6.2.4 Hoofdstuk 4 - Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk bevat:

- Het overgangsrecht.
- De slotregel.

6.3 Bestemmingen

Hierna volgt een beschrijving van de bestemmingen die in dit bestemmingsplan voorkomen.

6.3.1 Groen

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, bermen en beplantingen, speelvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, voorzieningen voor langzaamverkeer, geluidwerende voorzieningen, straatmeubilair en nutsvoorzieningen.

Op of in deze gronden mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd. Hiervoor zijn in de planregels bebouwingsregels opgenomen.

6.3.2 Verkeer

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor voorzieningen voor verkeer en verblijf, zoals wegen, (on- en halfverharde) paden en parkeervoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, groenvoorzieningen, straatmeubilair, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en nutsvoorzieningen.

Op of in deze gronden mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen en verkeerskundige doeleinden en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd. Hiervoor zijn in de planregels bebouwingsregels opgenomen.

6.3.3 Wonen

De voor 'Wonen' aangewezen gronden zijn bestemd voor wonen, tuinen, erven en verhardingen, aan-huis-verbonden beroepen en bedrijven, groenvoorzieningen, paden en wegen, (ondergrondse) parkeervoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en nutsvoorzieningen.

In de planregels zijn bebouwingsregels voor gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde opgenomen. Onder stringente voorwaarden zijn aan-huis-verbonden beroepen en bedrijven rechtstreeks toegestaan. Binnen de bestemming is een afwijkmogelijkheid opgenomen ten behoeve van het gebruik van de woning voor een aan-huis-verbonden beroep en bedrijf tot een maximum vloeroppervlak van 60 m².

6.3.4 Waarde – Archeologie 1

De gronden met deze dubbelbestemming zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden. Deze gronden hebben een hoge archeologische verwachtingswaarde. De oppervlakenorm waaronder archeologisch onderzoek niet is vereist wordt bepaald door de ondergrens van 10 m². In de planregels is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen voor de in de planregels met name genoemde werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden. Voor deze gronden geldt ook een sloopvergunningstelsel. Burgemeester en wethouders hebben de bevoegdheid het bestemmingsplan te wijzigen en de bestemming geheel of gedeeltelijk te doen vervallen.

7 Procedures

7.1 Crisis- en herstelwet

Het bestemmingsplan 'Son Zuid; Hiva A' valt onder de werking van de Crisis- en herstelwet. In artikel 1.1 van de Crisis- en herstelwet is bepaald dat de bepalingen uit de wet van toepassing zijn op een bestemmingsplan dat is bedoeld voor de ontwikkeling of verwezenlijking van de in bijlage I en bijlage II bij de wet bedoelde categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten. Een bestemmingsplan dat de bouw van meer dan 11 woningen mogelijk maakt in een aaneengesloten gebied valt onder bijlage I van de Crisis- en herstelwet. In voorliggend bestemmingsplan worden 78 woningen mogelijk gemaakt. De bepalingen uit de Crisis- en herstelwet zijn dan ook van toepassing op voorliggend bestemmingsplan.

7.2 Vooroverleg en tervisielegging ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan 'Son Zuid; Hiva A' is conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in overleg gezonden naar de betrokken instanties. De reacties hebben geen aanleiding gegeven voor aanpassing van het bestemmingsplan. Het plan heeft daarnaast de procedure van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen. In dat kader heeft het ontwerpbestemmingsplan in de periode van 5 november 2015 tot en met 16 december 2015 voor een ieder ter inzage gelegen. In de genoemde periode zijn drie zienswijzen ontvangen.

Het resultaat van de procedure van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening is in de Zienswijzennotitie ontwerpbestemmingsplan 'Son Zuid; Hiva A' samengevat. In deze notitie, die als bijlage bij dit bestemmingsplan is gevoegd, is aangegeven welke aanpassingen zijn gedaan naar aanleiding van de ingediende zienswijzen.

