

Document: Ruimtelijke onderbouwing 'Kindcentrum de Riet'

IDN-code: NL.IMRO.1894.OMG0177-VG01

Datum: 8 januari 2025



Bureau Leefomgeving B.V.  
Schoolstraat 7  
5961 EE HORST  
077 – 208 60 99  
[contact@bureauleefomgeving.nl](mailto:contact@bureauleefomgeving.nl)  
[www.bureauleefomgeving.nl](http://www.bureauleefomgeving.nl)

# INHOUDSOPGAVE

|          |                                                      |           |
|----------|------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>INLEIDING .....</b>                               | <b>3</b>  |
| 1.1      | Aanleiding en doel van het project .....             | 3         |
| 1.2      | Ligging van het projectgebied .....                  | 4         |
| 1.3      | Het vigerende bestemmingsplan .....                  | 4         |
| <b>2</b> | <b>BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE .....</b>         | <b>6</b>  |
| 2.1      | Ruimtelijke en functionele structuur .....           | 6         |
| <b>3</b> | <b>PROJECTBESCHRIJVING .....</b>                     | <b>7</b>  |
| <b>4</b> | <b>BELEIDSKADER.....</b>                             | <b>9</b>  |
| 4.1      | Rijksbeleid.....                                     | 9         |
| 4.2      | Provinciaal beleid.....                              | 11        |
| 4.3      | Gemeentelijk beleid .....                            | 13        |
| <b>5</b> | <b>RANDVOORWAARDEN/ RESULTATEN ONDERZOEKEN .....</b> | <b>16</b> |
| 5.1      | Milieuaspecten.....                                  | 16        |
| 5.2      | Waterparagraaf.....                                  | 21        |
| 5.3      | Kabels en leidingen.....                             | 22        |
| 5.4      | Natuur .....                                         | 22        |
| 5.5      | Archeologie en cultuurhistorie.....                  | 25        |
| 5.6      | Verkeer en parkeren.....                             | 25        |
| <b>6</b> | <b>UITVOERBAARHEID .....</b>                         | <b>28</b> |
| 6.1      | Economische uitvoerbaarheid.....                     | 28        |
| 6.2      | Maatschappelijke uitvoerbaarheid .....               | 28        |
| <b>7</b> | <b>PROCEDURE .....</b>                               | <b>29</b> |

## BIJLAGEN

Bijlage I: AERIUS-berekening

### SEPARATE BIJLAGEN:

- Bodemonderzoek en (indicatief)doorlatendheidsonderzoek, HMB Groep (d.d. 13 november 2023, kenmerk: 2326001A)
- Akoestisch onderzoek, HMB (kenmerk: 23291901N)
- Quicksan Flora en Fauna, Maasarend (d.d. september 2023)
- Onderzoek vleermuizen, Maasarend (d.d. september 2024)
- Parkeeradvies, Stiphout (d.d. 30 november 2023)
- Omgevingsdialoog

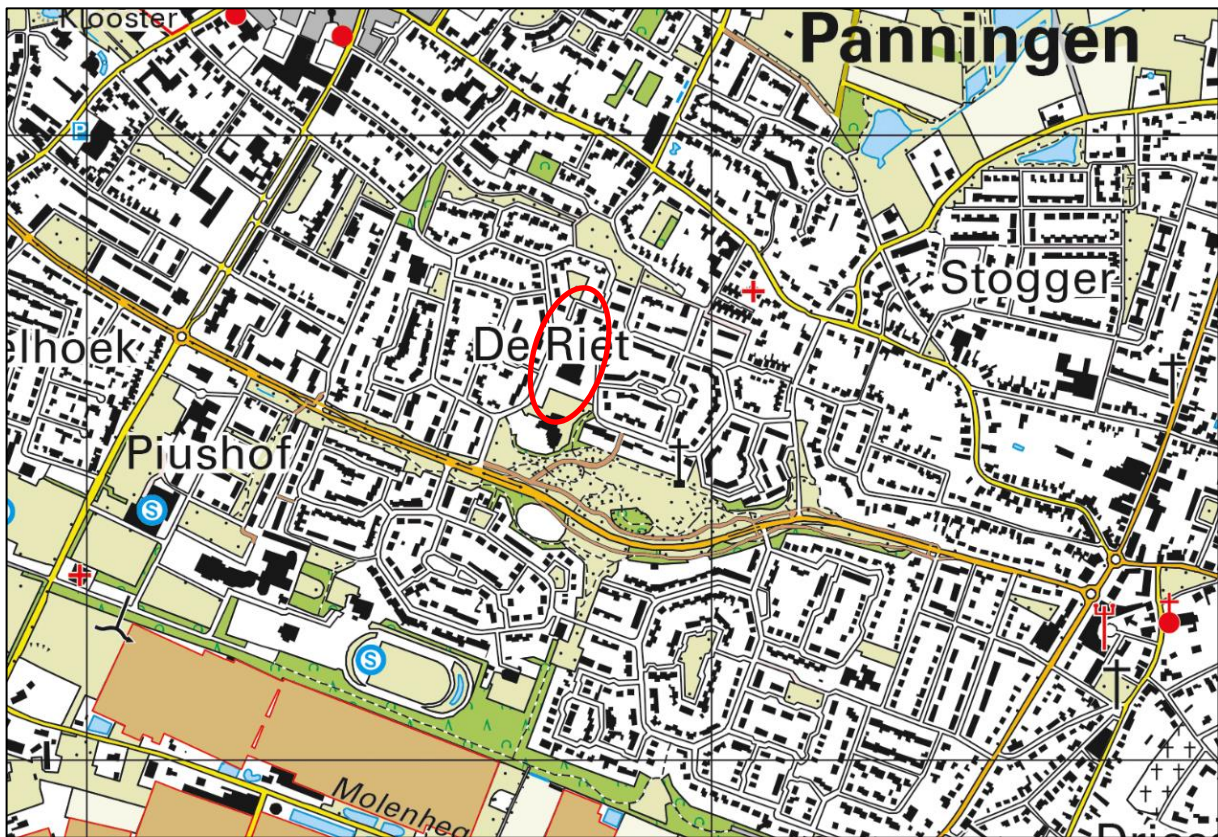
# I INLEIDING

## I.1 Aanleiding en doel van het project

Aan de Schoutenring/Burgemeester Janssenring in Panningen zijn twee basisscholen de FavoRiet en De Fontein gevestigd. De Favoriet betreft een openbare basisschool en de Fontein is een basisschool voor speciaal onderwijs. De beide scholen hebben hun eigen huisvesting, gelegen op een steenworp afstand van elkaar.

De huidige huisvesting waarin de scholen zijn gevestigd voldoen niet meer aan de hedendaagse eisen voor onderwijshuisvesting. Het idee is ontstaan om de krachten te bundelen en samen één nieuwe school te realiseren. Naast de beide scholen zijn thans ook Hoera Kindcentrum en PSW Junior actief op de locatie. Ook zij zullen in het nieuwe schoolgebouw gehuisvest worden.

Het voornemen bestaat dan ook om 'tussen' de huidige basisscholen één centrale onderwijsvoorziening te realiseren waarin alle functies kunnen landen. Na het realiseren van de nieuwe basisschool zullen de oude basisscholen gesloopt worden. Op deze manier ontstaat er een vernieuwde onderwijslocatie, omringd door groen. Samengaan de scholen verder onder de naam 'Kindcentrum de Riet'.



Afbeelding 1 Ligging en omgeving

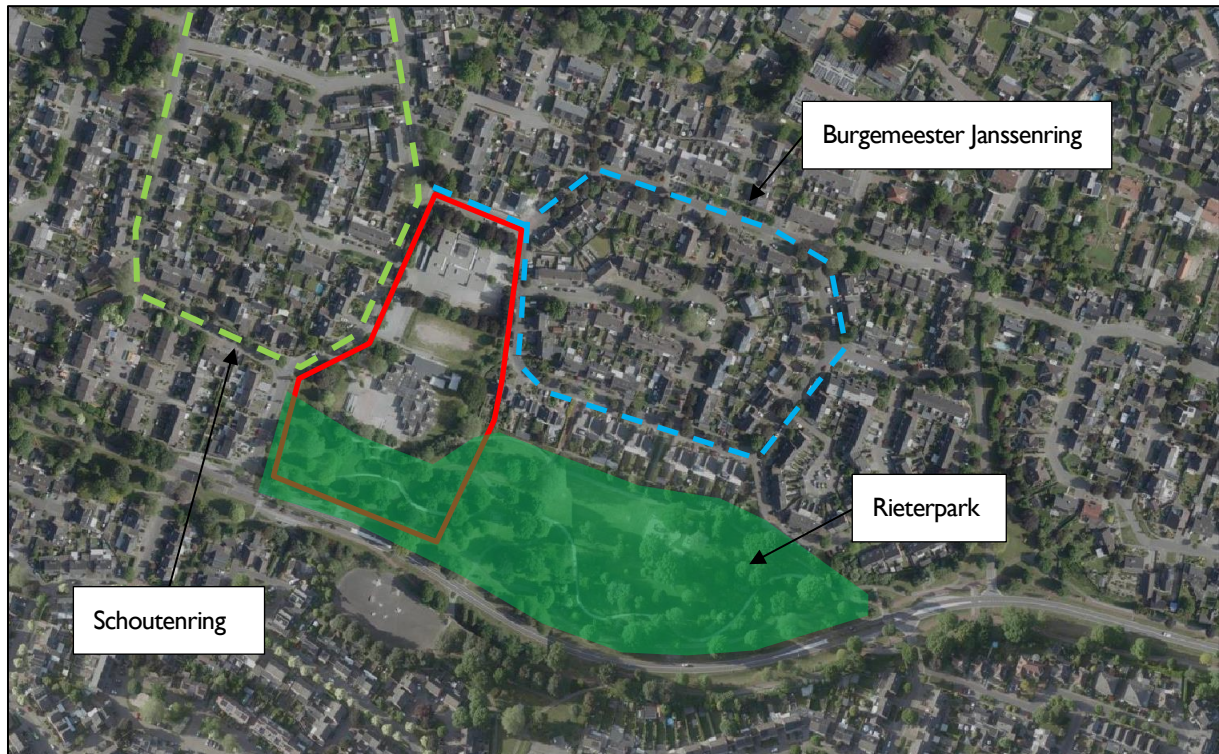
De locatie maakt onderdeel uit van het planologisch regime van het bestemmingsplan “Dubbelkern Helden-Panningen” en is daarin bestemd als ‘Maatschappelijk’ en ‘Groen’. Het nieuwe schoolgebouw is beoogd op de gronden welke thans bestemd zijn voor groen. Op deze gronden is het realiseren van bebouwing niet toegestaan.

Middels het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan, kan van het vigerende bestemmingsplan worden afgeweken indien het initiatief niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening (artikel 2.12, lid 2 van de Wabo). Door middel van deze ruimtelijke onderbouwing wordt onderbouwd waarom in het geval van het realiseren van Kindcentrum de Riet sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

## I.2 Ligging van het projectgebied

Betreffende locatie (in het vervolg aangeduid als 'het projectgebied') is gelegen aan de Schoutenring/Burgemeester Janssenring in Panningen. Het projectgebied staat kadastraal bekend als gemeente Helden, sectie G, nummers 3160, 5228 en 5229 en heeft een oppervlakte van circa 2,1 ha. Het projectgebied wordt feitelijk tussen de Schoutenring, aan de westzijde, en de Burgemeester Janssenring, aan de oostzijde, ingeklemd.

Aan alle wordt de locatie omringd door woonwijken. Ten zuidoosten van SBO de Fontein is het Rieterpark gelegen. Een openbaar park waar diverse sport en spel voorzieningen zijn gelegen.



Afbeelding 2 Omgeving (rood; projectgebied)

## I.3 Het vigerende bestemmingsplan

De locatie maakt onderdeel uit van het bestemmingsplan “Dubbelkern Helden-Panningen” (vastgesteld d.d. 5 februari 2013) en is hierin bestemd als ‘Maatschappelijk’ en ‘Groen’. Ter plaatse van de beide scholen is voorzien in een bouwvlak met de maatvoeringseis ‘maximum bouwhoogte: 6, maximum goothoogte: 3 m’. Daarnaast is de locatie voorzien van de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie 4’.

De voor ‘Maatschappelijk’ aangewezen gronden zijn bestemd voor voorzieningen gericht op sociale, maatschappelijke, educatieve en openbare dienstverlening. Voor gebouwen geldt dat deze binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak gebouwd dienen te worden. Gezien de opgenomen maatvoeringsaanduidingen mag de goothoogte maximaal 3 meter en de bouwhoogte maximaal 6 meter bedragen.

De voor ‘Groen’ aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, parken e.d. Het nieuwe schoolgebouw is (grotendeels) voorzien op de gronden welke reeds bestemd zijn voor ‘Groen’. Het oprichten van bebouwing (alook bergingen en hekwerk) is, aanleggen van een parkeerterrein, met uitzondering van nutsvoorzieningen, niet toegestaan op deze gronden.

De gronden die zijn aangewezen als 'Waarde – Archeologie 4' zijn behalve voor de daar voorkomende hoofdbestemming, mede bestemd voor de bescherming van de archeologische waarden het gebied.

Het voornemen tot herontwikkeling van de onderwijslocatie past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. De beoogde nieuwe onderwijsvoorziening ligt weliswaar gedeeltelijk in de maatschappelijke bestemming maar ook voor een groot deel binnen de groenbestemming.



Afbeelding 3 Uitsnede vigerend bestemmingsplan (rood; projectgebied, paars: locatie nieuw schoolgebouw)

## 2 BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE

Het projectgebied is gelegen in de bebouwde kom van Panningen, op de grens waar de kern Panningen overgaat in de kern Helden. Samen met Helden vormt Panningen de dubbelkern Helden-Panningen. Panningen is de grootste kern van de gemeente Peel en Maas en vormt het centrum van de gemeente. Bijna 14.000 inwoners bevolken de dubbelkern.

Op het terrein zijn thans twee gebouwen gelegen, het noordelijke schoolgebouw van de FavoRiet en het zuidelijke schoolgebouw van de Fontein. De scholen worden van elkaar gescheiden door een gras-/voetbalveld en een parkeerplaats. Beide scholen hebben hun eigen voorzieningen zoals buitenspeelplaats en fietsenstallingen.



### 2.1 Ruimtelijke en functionele structuur

Panningen is in de middeleeuwen ontstaan op een hogere dekzandwelling. Rond de eerste nederzetting lag een uitgebreid open gebied met akkers; de oude bouwlanden. Op de overgang van de oude bouwlanden naar de lager gelegen woestenen weidegronden ontstond een kring van gehuchten, zoals Heuvelhoek, Straatje en Stogger. Deze gehuchten maken tegenwoordig als wijken onderdeel uit van de dubbelkern Helden-Panningen, die is ontstaan als gevolg van onder andere uitbreidingswijk de Riet. Het projectgebied maakt onderdeel uit van deze uitbreidingswijk. De locatie van het Rieterpark ligt als groene verbindende schakel/knooppunt tussen de kernen in.

Rondom het projectgebied overheerst de woonfunctie. Van oudsher ligt het projectgebied aan de rand van een planmatig opgezette woonwijk, uitbreidingswijk de Riet gerealiseerd in 1988. De woningen in de omliggende wijken betreffen overwegend rijwoningen en twee-onder-een-kap woningen, bestaande uit twee bouwlagen afgewerkt met een kap.



Afbeelding 4 Bebouwing Burgermeester Janssenring

Schoutenring

### 3 PROJECTBESCHRIJVING

De herontwikkeling van de locatie, in de vorm van nieuwbouw, bestaat uit het slopen van de bestaande scholen en het realiseren van een nieuw schoolgebouw waarin OBS de FavoRiet, SBO de Fontein, Hoera Kindcentrum en PSW Junior kunnen landen.

De locatie is thans bebouwd met twee gebouwen, een in gebruik door de FavoRiet en de ander door de Fontein. De beide schoolgebouwen zijn in de afgelopen jaren verouderd en voldoen niet meer aan de hedendaagse eisen voor onderwijshuisvesting. Nu beide scholen aan vernieuwing toe zijn, is het voornemen ontstaan de krachten te gaan bundelen en binnen het projectgebied één centrale onderwijsvoorziening te realiseren. Met het bundelen van de krachten wordt één onderwijsvoorziening voor (speciaal)basisonderwijs gerealiseerd waarin de beide functies, samen, maar ook los van elkaar kunnen landen.

De nieuwe centrale onderwijsvoorziening is beoogd te midden van de reeds bestaande schoolgebouwen, hierdoor kunnen de bestaande gebouwen behouden blijven gedurende de bouw en kan het onderwijs doorgang vinden gedurende de bouw van de nieuwe school en anderzijds blijft het onderwijs voor de leerlingen op dezelfde centrale locatie binnen de kern en hoeven zij niet in de toekomst naar een andere locatie.

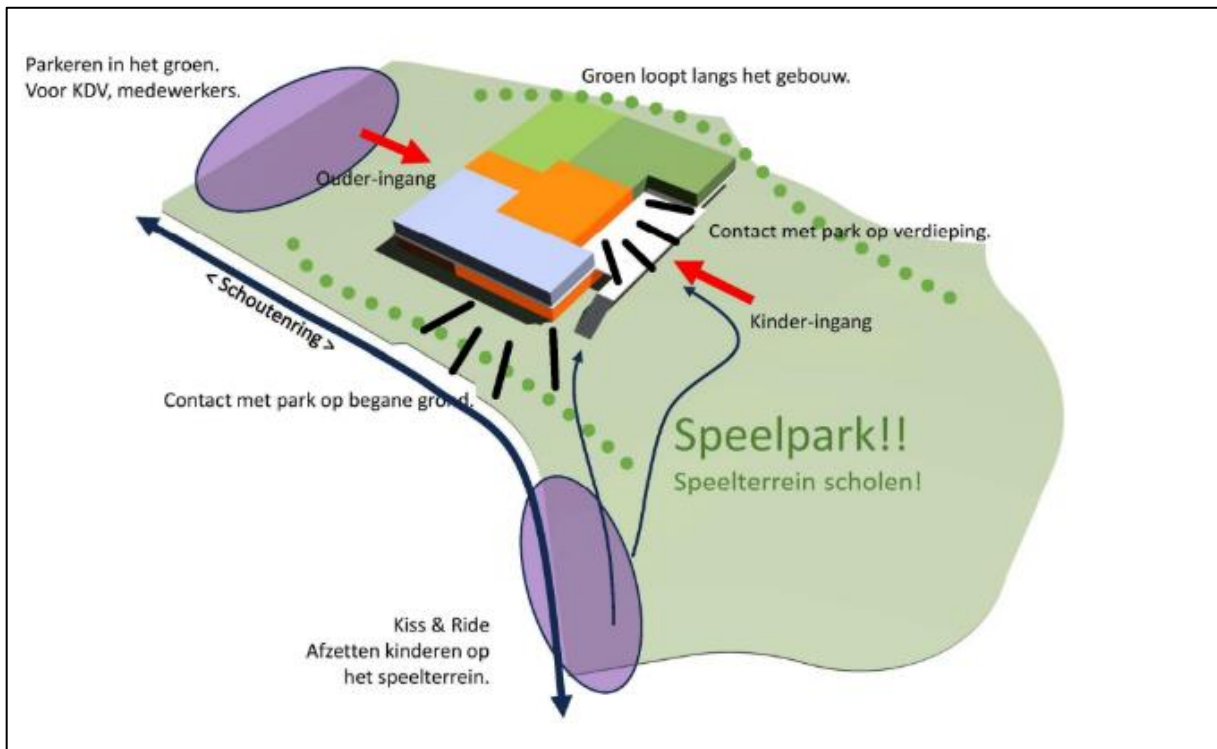
Daarnaast bestaat door het verplaatsen van de onderwijsvoorziening centraal binnen het projectgebied de mogelijkheid om het naastgelegen Rieterpark meer te betrekken bij de school, door hier bijvoorbeeld een speelpark te realiseren. Gelijktijdig zullen er nieuwe parkeervoorzieningen worden gerealiseerd en aan de zuidwestzijde een nieuwe ontsluitingsweg ten behoeve van de passende en veilige afwikkeling van haal- en breng verkeer. Rondom de nieuwe onderwijsvoorzieningen zullen diverse bergingen geplaatst worden ten behoeve van het stallen van onder andere buitenspeelgoed, en voor de veiligheid zal het terrein omheind worden door een hekwerk.



Afbeelding 5 Impressie mogelijk nieuw schoolgebouw

Het ontwerp van het schoolgebouw is gericht op het samenzijn waar het kan, maar ook het creëren van eigen ruimtes per functie. Langs de westzijde van het projectgebied komt het meeste verkeer de wijk binnen. Hierdoor ontstaan er zo min mogelijk overbodige verkeersstromen door de omliggende wijken en rondom de school.

Met het realiseren van de nieuwe schoolvoorzieningen komen alle functies samen in één duurzaam en toekomstbestendige voorziening, door het samenbrengen van de functies wordt samenwerking gestimuleerd en worden krachten gebundeld. Daarnaast voorziet de ontwikkeling in een kwaliteitsimpuls van het gehele gebied, waar bebouwing en groen samen komen.



Afbeelding 6 Impressie beoogde situatie

## 4 BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden de op het projectgebied van toepassing zijnde beleidskaders behandeld. Gemeenten zijn immers niet geheel vrij in het voeren van hun eigen beleid. Rijk en provincie geven met het door hen gevoerde beleid de kaders aan waarbinnen gemeenten kunnen opereren. In de volgende paragraaf wordt ingegaan op het van toepassing zijnde gemeentelijk beleid. Gezien de aard en kleinschaligheid van het initiatief zal er slechts een korte toelichting gegeven worden van het rijks- en provinciaal beleid.

### 4.1 Rijksbeleid

#### 4.1.1 Nationale omgevingsvisie

In het kader van de invoering van de Omgevingswet heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. Op die manier wordt invulling gegeven aan de verplichting tot het opstellen van zo'n visie die is vastgelegd in artikel 3.1, lid 3 Ow. Tot de invoering van de Omgevingswet heeft dit document de status van structuurvisie in de zin van artikel 2.3 Wro.

Inhoudelijk gezien bevat de NOVI een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht aan grote en complexe opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak.

Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, te weten:

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

Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzen. Die zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteiten van verschillende belangen en opgaven:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. Afwentelen wordt voorkomen.

Op basis van de vier verschillende prioriteiten en de drie afwegingsprincipes zijn 21 nationale belangen geformuleerd, waarmee het Rijk aangeeft waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken.

Relevante nationale belangen voor onderhavig initiatief zijn als volgt:

- Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving;
- Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
- Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
- Zorgdragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften.

Met het initiatief wordt ingespeeld op de geformuleerde nationale belangen. Bovendien geldt voor het projectgebied dat er geen nationale belangen uit de NOVI in het geding, mede gezien de kleinschaligheid en de aard van het initiatief.

#### 4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Op 1 oktober 2012 zijn enkele wijzigingen daarvan in werking getreden.

Voor de nationale belangen die kaderstellend zijn voor besluiten van gemeenten zijn in het Barro regels opgenomen die direct het bestemmingsplan en daarmee gelijk te stellen besluiten betreffen. Zij strekken ertoe dat de nationale ruimtelijke afweging, die door het kabinet in samenspraak met de Tweede en Eerste Kamer der Staten-Generaal is gemaakt, bij besluitvorming over bestemmingsplannen wordt gerespecteerd.

Onderwerpen waarvoor het Rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken.

In oktober 2012 is het besluit aangevuld met de ruimtevraag voor de onderwerpen veiligheid op Rijkswaarswegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, het Nationaal Natuurnetwerk, de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer.

Met het initiatief worden geen van de genoemde belangen geschaad. In het projectgebied is verder geen sprake van een gebiedsreservering voor de lange termijn. Kortom, het initiatief is niet in strijd met de beleidsregels zoals deze zijn opgenomen in het Barro.

#### 4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking is in oktober 2012 ingevoerd en is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik. De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van over programmering en de keuzes die daaruit volgen. De ladder is juridisch vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ontwikkeling (Bro).

Sinds invoering van de ladder is er veel jurisprudentie ontstaan en is er veel over geschreven. De ladder werd als te ingewikkeld ervaren en zorgde voor veel onderzoekskosten. Per 1 juli 2017 is de regeling daarom gewijzigd. De drie treden uit de oorspronkelijke tekst worden losgelaten en vervangen door de volgende tekst:

*“De toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.*

De Laddertoets moet worden uitgevoerd wanneer er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. In artikel 1.1.1 onder i van het Bro is een nadere omschrijving van het begrip stedelijke ontwikkeling vastgelegd. Als stedelijke ontwikkeling wordt genoemd: *“ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen”*.

De Afdeling is in een eerder zaak van oordeel geweest dat verplaatsing van een functie die al was toegestaan binnen datzelfde gebied waarbij de bebouwd oppervlakte niet toeneemt geen nieuwe stedelijke ontwikkeling is als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, aanhef en onder i, van het Bro. Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro is dan ook niet van toepassing (ABRvS 24 augustus 2016, ECLI: NL: RVS:2016:3216).

De voorgenomen ontwikkeling voorziet het realiseren van een nieuwe onderwijsvoorziening ter vervanging van de bestaande twee schoolgebouwen. De bebouwde oppervlakte neemt hierbij niet toe, maar juist af daar er in de beoogde situatie slechts één onderwijsvoorziening bestaat in plaats van de huidige twee onderwijsvoorzieningen. Er hoeft dan ook niet aan de ladder getoetst te worden.

## 4.2 Provinciaal beleid

### 4.2.1 Provinciale omgevingsvisie

Op 1 oktober 2021 hebben Provinciale Staten de Provinciale Omgevingsvisie Limburg, met bijbehorend m.e.r. vastgesteld. De Provinciale Omgevingsvisie is per 25 oktober 2021 in werking getreden. De Provinciale Omgevingsvisie Limburg vervangt het voormalige 'Provinciaal Omgevingsplan Limburg' (POL2014).

In de Omgevingsvisie wordt de lange termijnvisie (2030-2050) beschreven. Er wordt continue gezocht naar de goede balans tussen beschermen én benutten van de fysieke leefomgeving. In de Omgevingsvisie komen vraagstukken aan bod, die er op provinciaal niveau echt toe doen. Daarnaast komen er ook autonome vraagstukken aan bod die van groot provinciaal belang zijn. Het Rijnlands model, dat staat voor overleg en samenwerking, solidariteit en vakmanschap en dat zich richt op de lange termijn, op waarden als kwaliteit en geluk, is hierbij het uitgangspunt. Het document is dynamisch en flexibel, dit biedt mogelijkheden om het document te actualiseren met het oog op (eventuele) toekomstige veranderingen.

In de omgevingsvisie zijn een aantal hoofdpogingen te onderscheiden, namelijk:

#### 1. Een aantrekkelijke, sociale, gezonde en veilige leefomgeving;

- a. *In stedelijk c.q. bebouwd gebied;* Zowel in de stedelijke centra als in de landelijke kernen liggen er diverse uitdagingen. In stedelijke centra heeft dit met name te maken met de versterking van de stedelijkheid, in de landelijke kernen met het behoud van de leefbaarheid. Limburg is rijk aan volkscultuur en tradities en heeft een rijk verenigingsleven. Hoewel sociale verbanden zoals verenigingen vroeger vanzelfsprekend waren, staan deze nu steeds meer onder druk. Er zijn daarnaast uitdagingen op het gebied van de verbetering en verduurzaming van de woningvoorraad, de toegankelijkheid, beschikbaarheid en bereikbaarheid van voorzieningen en het klimaatbestendig maken van de bebouwde omgeving. Ook kent het bebouwd gebied opgaven met betrekking tot de arbeidsmarkt en ruimte voor bedrijvigheid.
- b. *In landelijk gebied;* Limburg kent een uniek landschap en prachtige natuurgebieden. Dit is niet vanzelfsprekend. In het landelijk gebied ligt de nadruk op uitdagingen die te maken hebben met onder meer klimaatadaptatie, de transitie van de landbouw, de inpassing van energie en het zoeken van de balans tussen natuur(behoud), ruimtelijke kwaliteit en het mogelijk maken van ontwikkelingen. Daarnaast zijn schaalvergroting en leegstand van agrarische bebouwing, toeristisch-recreatief (mede)gebruik, biodiversiteit, stikstof en (grond)waterkwaliteit belangrijke thema's.

**2. Een toekomstbestendige, innovatieve en duurzame economie; inclusief landbouwtransitie;** Tot 2020 groeit het aantal banen in Limburg. De welvaart en het gemiddelde opleidingsniveau nemen toe, maar niet voor iedereen. Hoewel de werkloosheid gelijk is aan het landelijk gemiddelde (peildatum 2019, 3<sup>e</sup> kwartaal), is de bruto participatiegraad in Limburg relatief laag. In sectoren als de bouw, horeca en toerisme, zorg en ICT wordt een krapte op de arbeidsmarkt ervaren. Demografische ontwikkelingen maken dat de beroepsbevolking slinkt en het aantal ouderen toeneemt. Een bijzonder punt van zorg is de groeiende maatschappelijke tweedeling die zich ook fysiek uit in de vorm van de ruimtelijke concentratie van kwetsbare groepen. Samen met het verhogen van de arbeidsparticipatiegraad en het aantrekken van internationale werknemers kunnen ontwikkelingen als digitalisering, robotisering en automatisering het tekort aan arbeidskrachten – onder meer als gevolg van demografische ontwikkelingen – tegengaan.

**3. Klimaatadaptatie en energietransitie;** Klimaatverandering vergroot de kans op overstromingen en wateroverlast, hittegolven en hittestress en langdurige perioden van droogte. Dit brengt uitdagingen en veiligheidsoverwegingen, maar ook kansen met zich mee. Bijvoorbeeld het koppelen van thema's. Deze klimaatontwikkelingen hebben invloed op onze voedselvoorziening, de leefbaarheid, gezondheid en de natuur. Ook verandert de komende jaren de energievoorziening in Nederland fors. Deze energietransitie zal ook een grote impact hebben op de woon- en leefomgeving in Limburg. Energiebesparing in industrie, landbouw, woningen en mobiliteit én het accommoderen van de ruimtevrage voor de opwekking van duurzame energie, zoals zonne- en windenergie, zijn hierbij uitdagingen met impact op de omgeving.

De omgevingsvisie bestaat uit twee delen:

- Een thematisch deel waarin gedetailleerd wordt ingegaan op de provinciale ambities en opgaven voor de diverse thema's;
- Een gebiedsgericht deel waarin de thema's op hoofdlijnen verbonden worden op regionale schaal voor de drie regio's Noord-, Midden- en Zuid-Limburg.

Conform de Provinciale Omgevingsvisie richt de Provincie Limburg zich op het behouden van een breed, toekomstbestendig en kwalitatief goed onderwijs en het daarbij versterken van de wendbaarheid en inzetbaarheid van de Limburgse beroepsbevolking. Op het gebied van onderwijs is in de omgevingsvisie een op hoofdlijnen richting gevend kader. De daadwerkelijke invulling wordt overgelaten aan de regio's en/of gemeenten.

Onderhavige ontwikkeling is dan ook passend binnen deze visie daar ingezet wordt op het versterken en behouden van de onderwijslocatie. Het initiatief wordt hierna getoetst aan het regionaal c.q. gemeentelijk beleid. De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met de omgevingsvisie.

#### **4.2.2 Omgevingsverordening 2021**

Op 17 december 2021 hebben Provinciale Staten de Omgevingsverordening Limburg vastgesteld. In de Omgevingsverordening Limburg staan regels op het gebied van milieu, wegen, water, grond, landbouw, natuur, wonen en ruimte.

Alle regels die betrekking hebben op het omgevingsbeleid zijn ondergebracht in één verordening, die grofweg twee typen regels bevat:

- Instructieregels gericht tot gemeenten of het waterschap;
- Regels voor activiteiten die rechtstreeks voor eenieder gelden of voor specifieke doelgroepen.

De Omgevingsverordening 2021 is gelijktijdig met de Omgevingswet in werking getreden, onderhavige ontwikkeling valt echter nog onder het oude recht (Wro) en zal dan ook middels het oude recht behandeld en afgerond worden. Desondanks is de ontwikkeling niet in strijd met de instructieregels uit de Omgevingsverordening 2021.

#### **4.2.3 Omgevingsverordening Limburg 2014**

De Omgevingsverordening bevat de juridische doorwerking van het omgevingsbeleid. Naast bepalingen die voor iedereen gelden (gedragsregels), bevat de Omgevingsverordening ook een hoofdstuk "Ruimte", waarin instructieregels naar gemeenten zijn opgenomen. De te maken regionale bestuursafspraken worden in de Omgevingsverordening Limburg geborgd. De Omgevingsverordening Limburg 2014 is op 12 december 2014 vastgesteld door Provinciale Staten en is per 16 januari 2015 in werking getreden.

Sindsdien hebben allerlei wijzigingen van de Omgevingsverordening Limburg 2014 plaatsgevonden. In het kader van dit initiatief is de meest recente geconsolideerde versie geraadpleegd van december 2019.

Voor wat betreft onderwijs zijn geen specifieke voorwaarden c.q. regels opgenomen in de Omgevingsverordening 2014. De daadwerkelijke invulling wordt overgelaten aan de regio's en/of gemeenten. Het initiatief wordt hierna getoetst aan het regionaal c.q. gemeentelijk beleid. De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met de Omgevingsverordening 2014.

## 4.3 Gemeentelijk beleid

### 4.3.1 Omgevingsvisie Peel en Maas

De gemeente Peel en Maas heeft op 5 juli 2022 de Omgevingsvisie Peel en Maas vastgesteld. De Omgevingsvisie geeft een visie over de fysieke leefomgeving op hoofdlijnen voor de gehele gemeente. De visie gaat over de woon- en leefomgeving en de mensen die daarin samenleven, werken, ondernemen en verblijven. De omgevingsvisie blijft een dynamisch document. Op dit moment is de eerste versie van de omgevingsvisie opgesteld, met het bestaande beleid als uitgangspunt. De komende jaren werkt de gemeente verder waar dat nodig is en evalueert of aanpassing nodig of wenselijk is.

De gehele gemeente is opgedeeld in deelgebieden met ieder hun eigen waarden en kenmerken. Aanvullend aan deze waarden hanteert de gemeente een aantal overkoepelende waarden die niet gebiedsafhankelijk zijn. Dit zijn de waarden die de basis vormen; zelfsturing, diversiteit en duurzaamheid.

Conform de waardenkaart is onderhavige locatie gelegen in 'oude verdichte bouwlanden'. Deze landschappen betreffen oude woongebieden. Hier liggen de dorpen en de oude lintbebouwing.

Het versterken van de waarden kan gezocht worden in onder andere:

- Versterking van cultuurhistorische identiteit (ontginningshistorie, bolle akkers) waardoor de aantrekkingskracht voor toeristen toeneemt; kansen voor agrotourisme en extensieve recreatie;
- Werk aan architectonische en stedenbouwkundige samenhang in verdichte gebieden;
- Zorg voor contrast tussen verdichte en open stukken;
- Behoud en maak doorzichten vanuit linten naar de akkercomplexen;
- Versterk historische elementen: oude bebouwing, erfonsluitingswegen, (laan)beplantingen;
- Voer actief akkerrandenbeheer langs de veldwegen voor een groene dooradering van deze relatief verdichte gebieden;
- Versterk typisch grondgebruik als (hoogstam) fruitteelt en stimuleer hoogstamfruit bij de erven;
- Draag bij aan ontbrekende schakels in het wandel- en fietsnetwerk door de oude bouwlanden;

In de Omgevingsvisie wordt geen nieuwe koers vastgelegd. De reeds ingezette koers uit de kaderstellingen en de beleidsdocumenten wordt samen in één document gevoegd. Dit alles is samengebracht in 6 opgaven van beleid, waarvan de eerste 3 overkoepelend zijn:

1. **Zo worden we duurzamer;** Het realiseren van een duurzame toekomstige gemeente, duurzaamheid wordt opgesplitst in de deelonderwerpen: klimaatadaptie, energietransitie en circulariteit. Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling en bij nieuwe initiatieven dient gekeken te worden naar de mogelijke adaptieve maatregelen op het gebied van onder andere hittestress of wateroverlast. Daarnaast wordt gekeken naar de mogelijkheden voor het (lokaal) opwekken van duurzame energie en het inzetten op circulariteit.
2. **Een gezonde en veilige leefomgeving;** De gemeente zet in op gezondheid en veiligheid als belangrijke afwegingsfactoren bij ruimtelijke plannen. Het gaat hierbij om aspecten zoals luchtkwaliteit, hittestress, gezondheid maar ook het stimuleren van de bewoners tot meer bewegen en ontmoeten.
3. **Het versterken van natuur en biodiversiteit;** Een groene en gezonde leefomgeving draagt bij aan een positieve gezondheid en het goede leven. Ruimtelijke ontwikkelingen dienen gerealiseerd te worden met een meerwaarde voor de natuur en de biodiversiteit, waarbij natuurinclusief bouwen de norm is.
4. **Goed wonen voor iedereen;** De gemeente zet in op het in balans brengen van de vraag en het aanbod van woningen ten behoeve van vitale gemeenschappen. De juiste woning op de juiste plek en met de juiste kwaliteit. De gemeente blijft in gesprek met het dorpsoverleg, initiatiefnemers en ontwikkelaars over het thema wonen. Het doel is een leefomgeving te creëren die rekening houdt met het veranderende klimaat en daarnaast bijdraagt aan de gezondheid, biodiversiteit en veiligheid van de inwoners. Woningen worden in principe toegevoegd in de kernen, bij voorkeur op herstructureringslocaties, alsmede het faciliteren van passende woonruimte voor diverse doelgroepen.
5. **Toekomstgericht ondernemen;** Uitgangspunt is ondersteunen in de transitie naar een circulaire, waarden gedreven economie en kenniscirculatie. Een toekomstbestendige economie zorgt voor welvaart en draagt bij het goede leven in Peel en Maas. Gemeente faciliteert lokale bedrijven, die geworteld zijn in de samenleving, met

bijzondere aandacht voor de agrarische sector, het MKB en recreatie en toerisme. Daarnaast wordt ingezet op herstructurering boven uitbreiding en het hergebruik van leegstaand agrarisch vastgoed voor recreatie/toerisme en bedrijvigheid.

6. **Balans in het buitengebied.** Een van de belangrijkste economische dragers van het buitengebied is de land- en tuinbouw binnen Peel en Maas. De gemeente stimuleert het faciliteren van kringloop- en natuurinclusieve landbouw dat leidt tot een verbetering van de omgevingskwaliteit. Het doorontwikkelen van grootschalige agrarische bedrijvigheid is toegestaan in gebieden waar dit passend is op basis van een gebiedsgerichte aanpak, uitbreiding gaat gepaard met een tegenprestatie. Ook wordt gestimuleerd op hergebruik c.q. herbestemming van leegstaand/leegkomend agrarisch vastgoed onder voorwaarde dat er sprake is van kwaliteitswinst in de vorm van een bijdrage aan de doelen/speerpunten. Via de win-win regeling zijn er ook beperkte mogelijkheden voor de inzet van woningbouw om leegstand tegen te gaan. Bij hergebruik c.q. herbestemming is de sloop van overtollige gebouwen een belangrijk uitgangspunt.

De opgaven dienen in samenhang van elkaar gezien te worden, waarbij met name de eerste drie overkoepelende opgaven als leidende principes gelden. Bij elke ontwikkeling dient bekeken te worden hoe een bijdrage aan deze drie opgaves geleverd kan worden.

De voorgenomen ontwikkeling voorziet in het realiseren van een nieuw schoolgebouw waarin alle voorzieningen samen komen. Voor wat betreft onderwijs zijn er in de Omgevingsvisie Peel en Maas geen specifieke uitgangspunten of beleidsdoelen opgenomen. Wel wordt er aangegeven dat bij ontwikkelingen binnen de kernen niet alleen gekeken dient te worden naar nieuwe functies maar ook naar de gevolgen van de ontwikkeling op het sociale netwerk van het dorp. Dit voorziet indirect in het versterken van het sociale netwerk. Desondanks dat er geen specifieke uitgangspunten zijn gesteld ten behoeve van onderwijs is het aannemelijk dat onderhavig planvoornemen passend is binnen de Omgevingsvisie Peel en Maas. Daar het initiatief inzet op het versterken en verbeteren van onderwijs binnen de kern en het faciliteren van een passende en geschikte onderwijsvoorzieningen.

Tevens voorziet het plan ook in het toevoegen van groen waarmee de kwaliteit van de woon- en leefomgeving wordt verbeterd. Ruimte om te sporten, spelen en te bewegen wordt met dit plan concreet gemaakt, naast nieuwe ontmoetingsplekken in de wijk.

#### **4.3.2 Kaderstelling 'Ruimte en Economie' en 'Sociaal domein en Vitale gemeenschappen'**

In november 2017 is de notitie 'Waardeoriëntatie en kaderstelling' voor de thema's 'Ruimte en Economie' en 'Sociaal domein en Vitale gemeenschappen' vastgesteld. De gemeente Peel en Maas wil bijdragen aan het goede leven binnen de gemeente. Bij alles wat de gemeente doet is een drietal kernwaarden leidend, namelijk zelfsturing, duurzaamheid en diversiteit. Met deze kaderstelling vindt een herijking plaats van de programma's van de thema's ruimte en economie en de uitvoeringsafspraken.

De economische crisis heeft partijen (overheid, ondernemers, inwoners) geleerd naar mogelijkheden te zoeken. Het denken en doen niet te laten bepalen door automatismen en belemmerende regels, niet te stoppen bij overheidssturing maar juist mee te werken in interactie en partnerschap. De gemeenschap heeft behoefte aan ruimte om zelf initiatieven te ontwikkelen. De gemeente heeft in dat verband een faciliterende rol.

Middels expertgesprekken zijn richtinggevende waarden gedestilleerd:

- Van Individueel naar Samen;
- Van Omgevingskwantiteit naar Omgevingskwaliteit;
- Van Lineair naar Circulair;
- Van Gesloten naar Open;
- Van Consumenten naar Beleven;
- Van Beheersen naar Ruimte geven en vertrouwen;
- Van Overheidssturing naar Omgevingssturing.

Per 'waarde' zijn omgevingsdoelen vastgesteld om de waarden inhoud te geven. De waarden en bijbehorende omgevingsdoelen bepalen de richting voor de toekomstige Omgevingsvisie en geven tevens inhoud aan de programmadoelen van de gemeentelijke begroting.

Voor het thema 'Ruimte en Economie' en 'Sociaal domein en vitale gemeenschappen' betreft het o.a. programma's 1.1 'Vitale leefomgeving', 2.3 'Jeugd en Onderwijs', 3.2 'Onderwijshuisvesting' en 4.1 'Toekomstbestendige economie'. Voor onderhavige ontwikkeling zijn binnen deze thema's de navolgende programmadoelen relevant:

- *Waarde en kwaliteiten;*  
De voorgenomen ontwikkeling voorziet in het verbinden van functies en kwaliteiten. Daarnaast wordt er gericht ingezet op het realiseren van één centrale onderwijsvoorziening waarin diverse functies samen komen en duurzaamheid, dit alles in verbinding met de omgeving;
- *Opvoeden en groeien + Zelfredzaamheid*  
Met het realiseren van de nieuwe onderwijsvoorziening wordt ruimte geboden aan zowel basis- als speciaal basisonderwijs. Daarnaast krijgen ook de kinderopvangcentra (reguliere opvang en opvang met extra begeleiding) ruimte in het nieuwe gebouw. Een veelzijdige onderwijsvoorziening waar voor ieder kind een passende en juiste begeleiding gevonden kan worden. Dit draagt bij aan de kansen voor kinderen en het stimuleren van elk uniek perspectief op hun eigen tempo.
- *Fysieke leeromgeving*  
Er wordt een nieuwe passende en geschikte leeromgeving gecreëerd ter vervanging van de bestaande, verouderde, omgeving. Hiermee wordt een goede fysieke onderwijs infrastructuur gerealiseerd waarin scholen en kinderopvangcentra samengevoegd zijn.
- *Divers en toekomstbestendig*  
De voorgenomen ontwikkeling voorziet in het realiseren van een nieuwe passende en toekomstbestendige onderwijsvoorziening. Daarnaast wordt voorzien in een samenwerkingsverband tussen de diverse partijen die intrek nemen in het nieuwe onderwijsgebouw.

Gelet op bovenstaande kan concluderend gesteld onderhavige ontwikkeling passend is binnen de kaderstelling 'Ruimte en Economie' en 'Sociaal domein en Vitale gemeenschappen'.

## 5 RANDVOORWAARDEN/ RESULTATEN ONDERZOEKEN

Met de beoogde ontwikkeling dient rekening gehouden te worden met (milieu-)aspecten vanuit de omgeving en op de omgeving. Het onderzoek naar de milieuaspecten bodem, geluid, lucht, externe veiligheid en milieuzonering voor het projectgebied wordt in de navolgende paragrafen beschreven. Eveneens is gekeken naar de gevolgen van het initiatief voor de aspecten archeologie, leidingen en infrastructuur, natuur, flora en fauna, waterhuishouding en verkeer. De hieruit voortkomende bevindingen worden in onderstaande paragrafen toegelicht.

### 5.1 Milieuaspecten

#### 5.1.1 Bodem- en grondwaterkwaliteit

Bij de toetsing of een initiatief uitvoerbaar is moet worden nagegaan of er mogelijk sprake is van bodemverontreiniging. Bij functiewijzigingen en nieuwe ontwikkelingen dient daarom te worden bekeken of de bodemkwaliteit past binnen het toekomstige gebruik van de bodem en of deze optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd.

Voor deze locatie is een bodem en (indicatief) doorlatendheidsonderzoek<sup>1</sup> uitgevoerd. De onderzoeksresultaten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek. Wel wordt geadviseerd bij de aanleg van infiltratievoorzieningen deze niet aan te leggen in de sterk zandige leemlaag en/of de sterk zandige leemlaag ter plaatse en in de directe omgeving van de infiltratievoorziening te verwijderen.

De vastgestelde milieuhygiënische bodemkwaliteit vormt geen belemmering of beperking voor het gebruik van de onderzoekslocatie.

#### 5.1.2 Bedrijven en milieuzonering

Milieuzonering is het aanbrengen van een noodzakelijke ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de kwaliteit van de leefomgeving. Als hulpmiddel voor de inpassing van bedrijvigheid in haar fysieke omgeving of van gevoelige functies nabij bedrijven, heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), in samenwerking met de Ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Economische zaken, in 2009 een indicatieve bedrijvenlijst opgesteld.

Om een milieuzonering in een concrete situatie te kunnen uitwerken bevat de VNG-publicatie bouwstenen. De drie belangrijkste bouwstenen zijn:

1. De richtafstandenlijst;
2. Twee omgevingstypen;
3. Een lijst van toelaatbare activiteiten in gemengd gebied met het oog op functiemenging.

De belangrijkste bouwstenen voor milieuzonering zijn de twee richtafstandenlijsten die zijn opgenomen in bijlage I van de VNG-publicatie. Dit zijn afstanden ten opzichte van een rustige woonwijk (of een vergelijkbaar omgevingstype). In de bijlagen wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijke relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie.

Om tot een optimale invulling van de ruimte te komen worden diverse omgevingstypen onderscheiden. Het achterliggende idee is dat de gevoeligheid van een gebied mede afhankelijk is van het omgevingstype. De gevoeligheid van een gebied kan daarom aanleiding zijn om af te wijken van de standaardafstanden in de bedrijvenlijst die uitgaan van de ligging in een rustige woonwijk. Afhankelijk van het type gebied kan een correctie worden toegepast op de afstanden die zijn genoemd in de standaardlijst en wel per hinderaspect (geluid, stof, stank en dergelijke) dat in de lijst is genoemd.

---

<sup>1</sup> Bodem en (indicatief)doorlatendheidsonderzoek, HMB Groep (d.d. 13 november 2023, kenmerk: 2326001A)

De projectlocatie is te typeren met het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Rondom het projectgebied zijn overwegend woningen gelegen. Conform de VNG bedrijvenlijst geldt voor onderhavige activiteit, betreffende basisonderwijs (SBI-2008; Scholen voor basis- en algemeen voortgezet onderwijs 852, 8531) een richtafstand van 30 meter.

Onderhavige ontwikkeling voorziet in de herpositionering van de scholen. Beide scholen zijn reeds toegestaan op deze locatie en ook als dusdanig bestemd (Maatschappelijk). De voorgenomen ontwikkeling voorziet in het samenvoegen van deze scholen tot één centrale locatie te midden van de bestaande scholen. Er wordt dan ook geen nieuwe functie toegestaan. De beoogde nieuwe locatie ligt ten opzichte van de huidige scholen iets naar het oosten, enkele woningen zijn binnen deze 30 meter zone gelegen. Derhalve is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er geen sprake is van enige geluidshinder. (zie akoestisch onderzoek).

#### Conclusie

Milieuzonering vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van het initiatief.

### 5.1.3 Wegverkeerslawaaï

Een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, waarbij sprake is van de realisatie van een geluidsgevoelig object dient te worden getoetst aan de Wet geluidhinder. Per 1 januari 2007 is de Wijzigingswet Wet geluidhinder (modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase) in werking getreden. In deze wet wordt aangegeven hoe voor een gebied waar een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt, dient te worden omgegaan met geluidhinder als gevolg van wegverkeer en spoorwegen.

In de Wet geluidhinder (Wgv) is bepaald dat elke weg een geluidszone heeft (zie onderstaande tabel), met uitzondering van woonerven en wegen waar een maximumsnelheid van 30 km/u voor geldt. Bij een ruimtelijke ontwikkeling waarbij sprake is van de ontwikkeling van geluidsgevoelige objecten binnen een geluidszone, dient een onderzoek te worden uitgevoerd naar de geluidsbelasting op deze gebouwen of terreinen.

| Aantal rijstroken | Breedte van de geluidszone (in meters) |           |
|-------------------|----------------------------------------|-----------|
|                   | Buitenstedelijk                        | Stedelijk |
| 5 of meer         | 600                                    | 350       |
| 3 of 4            | 400                                    | 350       |
| 1 of 2            | 250                                    | 200       |

Scholen betreffen geluidsgevoelige objecten. Dit houdt in dat er moet worden aangetoond dat (weg)verkeerslawaaï ter plaatse geen negatieve effecten teweegbrengt voor de toekomstige gebruikers van de school. In feite mogen nieuwe geluidsgevoelige objecten niet worden gerealiseerd, wanneer er een geluidbelasting van wegverkeer optreedt van 48 dB of hoger, tenzij ontheffing is verleend door het College van burgemeester en wethouders (mogelijk tot maximaal 63 dB). Als een nog hogere geluidbelasting wordt ondervonden is woningbouw alleen mogelijk als de woningen worden uitgevoerd met een dove gevel op de gevel(s) waar de geluidbelasting meer bedraagt dan 63 dB.

In het kader van de ontwikkeling is een akoestisch onderzoek<sup>2</sup> uitgevoerd. Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan concluderend gesteld worden dat:

- In het kader van de Wet ruimtelijke ordening wordt geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling met inachtneming van hetgeen gesteld in hoofdstuk 5 (van het akoestische onderzoek) vanuit akoestisch oogpunt mogelijk is. Een acceptabel woon- en leefklimaat is zowel bij de school als in de omgeving ook voor de toekomst gewaarborgd. Bovendien doet de nieuw beoogde school geen inbreuk op de geluidruimte van omliggende bedrijven/instellingen.
- In het kader van het Wet milieubeheer / Activiteitenbesluit wordt geconcludeerd dat de nieuw beoogde school aan alle geldende geluideisen voldoet.

<sup>2</sup> Akoestisch onderzoek, HMB (kenmerk: 23291901N)

- In het kader van de Wet geluidhinder wordt geconcludeerd dat bij de nieuw beoogde school voor alle zoneplichtige geluidbronnen voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde. Er zijn dan ook geen aanvullende maatregelen nodig om te kunnen voldoen aan de eisen voor de binnenwaarde in de school of de daarin aanwezige bedgebieden.

Uit het onderzoek volgt dat de ontwikkeling vanuit akoestisch oogpunt met inachtneming van hetgeen gesteld in hoofdstuk 5 (van het akoestische onderzoek) alleszins inpasbaar is in de lokale omgeving. Aanvullende geluidreducerende maatregelen zijn niet noodzakelijk.

#### *Conclusie*

Het aspect geluid vormt derhalve geen belemmering in het kader van de voorgenomen ontwikkeling.

### **5.1.4 Luchtkwaliteit**

#### *Algemeen*

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden en sindsdien staan de hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- a. Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- b. Een project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. Een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- d. Een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

#### *Het Besluit NIBM*

Deze AMvB legt vast, wanneer een project niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. De achtergrond van het beginsel 'Niet in betekende mate' is dat de gevolgen van een ontwikkeling voor de luchtkwaliteit in een aantal gevallen (beschreven in de ministeriële Regeling NIBM) worden tenietgedaan door de ontwikkeling van bijvoorbeeld schonere motoren in het gehele land.

Op 1 augustus 2009 is het nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL) in werking getreden. Hierdoor dient bij plannen die de luchtkwaliteit beïnvloeden niet langer te worden uitgegaan van de normen uit de interimperiode. Nu het NSL in werking is getreden is een project NIBM, als aannemelijk is dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens wordt gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof ( $PM_{10}$ ) of stikstofdioxide ( $NO_2$ ). Dit komt overeen met 1,2 microgram/ $m^3$  voor zowel fijn stof en  $NO_2$ . Als de 3% grens voor  $PM_{10}$  of  $NO_2$  niet wordt overschreden, dan hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden.

Voor het initiatief is een mogelijke toename aan verkeer van belang in relatie tot de luchtkwaliteit. Het is echter aannemelijk dat er geen sprake is van een toename aan verkeersbewegingen. De functies die het beoogde nieuwe schoolgebouw betrekken zijn nu reeds op de locatie gevestigd. Deze worden enkel gecentreerd tot één centrale onderwijslocatie.

Het is dan ook aannemelijk dat gezien er geen toename van het aantal verkeersbewegingen ontstaat het initiatief in NIBM bijdraagt aan de luchtkwaliteit.

#### *Achtergrondwaarden*

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5.2 luchtkwaliteitseisen van de Wet milieubeheer (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). De Wlk bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en

stikstofoxiden, fijn stof, lood en koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in Nederland met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>2,5</sub> en PM<sub>10</sub>) van belang. De vigerende grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof zijn in de navolgende tabel weergegeven. De grenswaarden gelden voor de buitenlucht, met uitzondering van een werkplek in de zin van de Arbeidsomstandighedenwet en op plaatsen die niet toegankelijk zijn voor publiek en waar geen vaste bewoning is, zoals akkerland en de rijbaan en ontoegankelijke middenbermen van wegen.

Tabel 1. Stoffen voor het bepalen van de luchtkwaliteit met de jaargemiddelde grenswaarde

| Stof                               | Toetsing van                | Grenswaarde          |
|------------------------------------|-----------------------------|----------------------|
| Stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> ) | Jaargemiddelde concentratie | 40 µg/m <sup>3</sup> |
| Fijn stof (PM <sub>10</sub> )      | Jaargemiddelde concentratie | 40 µg/m <sup>3</sup> |
| Fijn stof (PM <sub>2,5</sub> )     | Jaargemiddelde concentratie | 25 µg/m <sup>3</sup> |

Rondom het projectgebied bevinden zich diverse wegen als emissiebronnen van luchtverontreinigende stoffen (uitlaatgassen van verkeer). Deze bronnen zijn opgenomen in de achtergrondconcentraties, zoals die door het RIVM jaarlijks in kaart worden gebracht. Normaal gesproken zijn er in het oosten en zuiden van Nederland geen knelpunten op het gebied van de luchtkwaliteit met betrekking tot fijn stof en stikstofdioxide te verwachten. De grootschalige concentratiekaart Nederland (GCN) geeft per km-vak de huidige achtergrondconcentraties weer.

Volgens de kaarten van het RIVM bedraagt de concentratie fijn stof (PM<sub>2,5</sub>) ter plaatse 8,6 µg/m<sup>3</sup>, de concentratie fijn stof (PM<sub>10</sub>) 16,1 µg/m<sup>3</sup> en de concentratie stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) 11,1 µg/m<sup>3</sup>. In de Wet milieubeheer is de jaargemiddelde grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> 25 µg/m<sup>3</sup>, terwijl de jaargemiddelde grenswaarde voor PM<sub>10</sub> 40 µg/m<sup>3</sup> bedraagt. Voor NO<sub>2</sub> bedraagt de jaargemiddelde grenswaarde eveneens 40 µg/m<sup>3</sup>.

#### Conclusie luchtkwaliteit

Gezien de bestaande concentraties is er geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde en wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 5.16 Wm lid I onder a. De voorgenomen ontwikkeling zal nagenoeg geen extra verkeer aantrekkende werking met zich meebrengen. Daarnaast draagt het initiatief niet in betekende mate bij aan de luchtkwaliteit, waarmee wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 5.16 Wm, lid I onder c. Uit bovenstaande kan worden geconcludeerd dat het initiatief niet bezwaarlijk is in het kader van de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer en dat aanvullend onderzoek niet noodzakelijk is.

#### 5.1.5 Geur

Geur kan hinder veroorzaken in de leefomgeving. Wanneer deze hinder inderdaad ondervonden wordt, kan dit zelfs invloed hebben op de gezondheid. Geurhinder dient daarom zoveel mogelijk beperkt te worden door regels te stellen aan de uitstoot van geuremissies en bepaalde afstanden aan te houden ten opzichte van geurgevoelige objecten. De Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) kent bescherming toe aan geurgevoelige objecten. Hierbij gaat het in het algemeen om gebied bestemd voor wonen en verblijf.

Bij het beoordelen van het aspect geur zijn twee vragen van belang:

1. Is en blijft er sprake van een goed woon- en leefklimaat binnen het projectgebied?
2. Worden omliggende agrarische bedrijven (veehouderijen) als gevolg van de bestemmingswijziging gehinderd in hun bedrijfsvoering?

#### Goed woon- en leefklimaat

De norm voor een geurgevoelig object, gelegen in de bebouwde kom, is door Wgv vastgesteld op 3 OU/m<sup>3</sup> (voorgrondbelasting). Dit betekent dat iedere individuele veehouder 3 OU/m<sup>3</sup> mag emitteren op een geurgevoelig object buiten de bebouwde kom. De geurbelasting op een geurgevoelig object kan uitsluitend berekend worden bij een veehouderij waar dieren met geuremissiefactoren worden gehouden (dit betreffen doorgaans de intensieve veehouderijen). Bij een veehouderij waar dieren zonder geuremissiefactoren worden gehouden geldt een minimale vaste van 25 meter (gevel stal) en 50 meter (emissiepunt stal).

De school zou mogelijk geurhinder kunnen ondervinden van (intensieve) veehouderijen in de omgeving. Binnen een straal van 1500 meter van het projectgebied bevinden zich echter geen (intensieve) veehouderijen. Geconcludeerd kan worden dat door de grote onderlinge afstanden tot (intensieve) veehouderijen dat ter plaatse sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor wat betreft geur.

#### *Effect voor veehouderijen in de omgeving*

Hierboven is gemotiveerd dat, om een aanvaardbaar woon- en leefklimaat te garanderen, de afstand tussen een grondgebonden veehouderij en een geurgevoelig object minimaal 50 meter dient te bedragen. Indien geurgevoelige objecten dichter dan 50 meter bij een veehouderij worden opgericht zullen deze geurgevoelige objecten de bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden binnen een agrarisch bouwvlak van betreffende veehouderij belemmeren. Het is dan namelijk niet toegestaan voor betreffende grondgebonden veehouderij emissiepunten te realiseren.

De afstand van de school tot de dichtstbijzijnde grondgebonden veehouderijen bedraagt in ieder geval (ruimschoots) meer dan 500 meter. Aan de minimale onderlinge afstand van 50 meter wordt dan ook ruimschoots voldaan. De ontwikkeling vormt dan ook geen belemmering voor de ontwikkelingsmogelijkheden van grondgebonden veehouderijen.

### **5.1.6 Externe veiligheid**

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met het aspect externe veiligheid. Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Omdat de gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen groot kunnen zijn, zijn de aanvaardbare risico's vastgelegd in diverse besluiten. De belangrijkste zijn:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb);
- Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

Binnen de beleidskaders voor deze drie typen risicobronnen staan altijd twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

#### *Plaatsgebonden risico (PR)*

Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10<sup>-6</sup> contour (welke als wettelijke harde norm fungeert) mogen geen kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10<sup>-6</sup> contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

#### *Groepsrisico (GR)*

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang (10 personen of meer). Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht. Dit houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag.

#### *Verantwoordingsplicht groepsrisico*

Met het invullen van de verantwoordingsplicht wordt antwoord gegeven op de vraag in hoeverre externe veiligheidsrisico's in het plangebied worden geaccepteerd en welke maatregelen getroffen zijn om het risico zoveel mogelijk te beperken. Het invullen van de verantwoordingsplicht is een taak van het bevoegd gezag (veelal bij de gemeente). Door de verantwoordingsplicht worden gemeenten gedwongen het externe veiligheidsaspect mee te laten wegen bij het maken van ruimtelijke keuzes.

Deze verantwoording is kwalitatief en bevat verschillende onderdelen die aan bod kunnen of moeten komen. Ook bestaat er een adviesplicht voor de regionale brandweer. In de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico zijn de onderdelen van de verantwoording nader uitgewerkt en toegelicht.

Tabel 2 Wanneer verantwoorden?

| Bron                                | Wanneer groepsrisico verantwoording?                                                         |
|-------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Inrichtingen (Bevi)                 | Altijd wanneer binnen invloedsgebied een ruimtelijk besluit wordt genomen                    |
| Buisleidingen (Bevb)                | Altijd wanneer binnen invloedsgebied een ruimtelijk besluit wordt genomen                    |
| Spoor-, Rijks- en waterwegen (Bevt) | Wanneer sprake is van toename van het groepsrisico of overschrijding van de oriëntatiewaarde |

Indien de verantwoordingsplicht niet juist is uitgewerkt terwijl dit wel verplicht is, kan dit tot vernietiging van het ruimtelijk besluit door de Raad van State leiden. Door het uitwerken van de verantwoordingsplicht neemt het bevoegd gezag de verantwoordelijkheid voor het 'restrisico' dat overblijft nadat de benodigde veiligheid verhogende maatregelen genomen zijn.

#### *Inventarisatie risicobronnen*

Door de provincie Limburg is een risicokaart samengesteld waarop de risico veroorzakende bedrijven en objecten zijn weergegeven. Op basis van de risicokaart bevinden er zich in de wijde omgeving geen risicovolle activiteiten.

#### *Conclusie*

Externe veiligheid vormt geen belemmering voor het initiatief.

## 5.2 Waterparagraaf

In deze paragraaf wordt beschreven op welke wijze het waterhuishoudkundig systeem in het projectgebied opgebouwd is en hoe rekening is gehouden met de (ruimtelijk) relevante aspecten van (duurzaam) waterbeheer. Een beknopte beschrijving van de kenmerken van het watersysteem kan het benodigde inzicht geven in het functioneren van dit systeem.

Het projectgebied ligt binnen het beheersgebied van Waterschap Limburg. In het kader van het beleid van zowel de gemeente Peel en Maas als het waterschap dient binnen het projectgebied een duurzaam waterhuishoudkundig systeem gerealiseerd te worden.

### 5.2.1 Beleidskader

Relevante beleidstukken op het gebied van water zijn het Waterbeheerplan 2022-2027 van het waterschap, de Omgevingsvisie Limburg, het Nationaal Waterplan, WB21, Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water. Belangrijkste gezamenlijke punt uit deze beleidsstukken is dat water een belangrijk sturend element is in de ruimtelijke ordening. Water legt een ruimteclaim op het landschap waaraan voldaan moet worden. De bekende drietrapsstrategieën zijn leidend:

- Vasthouden-bergen-afvoeren (waterkwantiteit);
- Voorkomen-scheiden-zuiveren (waterkwaliteit).

Tevens wordt thans gewerkt met de trits, hergebruik-bergen-infiltreren-afvoeren.

Daarnaast is de Beleidsbrief regenwater en riolering nog relevant. Hierin staat hoe het best omgegaan kan worden met het hemelwater en het afkoppelen daarvan. Ook hier gelden de drietrapsstrategieën. Het waterbeleid in de provinciale omgevingsvisie sluit aan op de Europese Kaderrichtlijn Water en het Nationaal Waterplan. Het provinciaal waterbeleid omvat de volgende strategische doelen:

- Herstel sponswerking: het voorkomen van wateroverlast en watertekort in het regionale watersysteem, anticiperend op veranderde klimatologische omstandigheden;
- Herstel van de natte natuur: het bereiken van ecologisch gezonde watersystemen en grondwaterafhankelijke natuur;
- Schoon water: het bereiken van een goede chemische kwaliteit voor water en sediment;

- Duurzame watervoorziening: het beschermen van water voor menselijke consumptie, zodanig dat voldoende water van de vereiste kwaliteit via eenvoudige zuiveringstechnieken beschikbaar is;
- Een veilige Maas: het streven naar een acceptabel risico voor overstromingen in het rivierbed van de Maas.

Conform de Provinciale Omgevingsvisie Limburg gelden er voor de projectlocatie geen waterkundige waarden.

#### *Bodemgesteldheid en grondwater*

Op de Bodemkaart van Nederland worden de gronden van het projectgebied aangeduid als hoge zwarte enkeerdgronden bestaande uit lemig fijn zand.

Conform de algemene gegevens van het Waterschap Limburg blijkt de omgeving van het projectgebied een goede bodemdoorlatendheid te hebben van 0,45-0,75 m/dag.

#### *Grondwaterbescherming*

Het projectgebied is niet gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied, zoals vastgelegd in de Provinciale Omgevingsvisie.

#### *Oppervlaktewater*

Op de leggerkaarten van Waterschap Limburg is te zien dat binnen het projectgebied geen oppervlaktewater ligt. Ook zijn er in de nabijheid van het plangebied geen watergangen van het waterschap gelegen.

#### *Afvalwater/ riolering*

Het nieuwe schoolgebouw zal worden aangesloten op het gemeentelijk rioleringsstelsel. De toename van belasting op het bestaande riool van het afvalwater zal gering zijn en wellicht zelf afnemen, daar de twee voormalige scholen afgesloten worden van het riool bij sloot. Er zijn derhalve geen aanpassingen noodzakelijk aan het bestaande riool.

#### *Water in relatie tot de ontwikkeling*

De gemeente Peel en Maas streeft naar het afkoppelen van hemelwater. Het hemelwater afkomstig van de nieuwe bebouwing dient dan ook op eigen terrein te worden opgevangen.

Voor het bufferen en infiltreren van het hemelwater eist het waterschap dat minimaal een bui van  $T=100$  kan worden geborgen. Hiervan wordt  $50\text{mm/m}^2$  opgevangen in het openbare gebied. Voor de berging op eigen terrein geldt dan een bergingscapaciteit van  $50\text{mm/m}^2$ .

Er zal een wadi gerealiseerd worden. De exacte dimensionering wordt uitgewerkt op de situatietekening. Uiteraard dient deze te voldoen aan de gestelde eisen conform beleid waterschap en gemeente.

## **5.3 Kabels en leidingen**

Grotere kabels en leidingen krijgen in een bestemmingsplan veelal een planologische beschermingszone door middel van een dubbelbestemming. Hiermee wordt de bedrijfszekerheid en de veiligheid van de betreffende leiding gewaarborgd.

Op basis van het vigerende bestemmingsplan is er geen sprake van een dergelijke dubbelbestemming in of in de nabijheid van het projectgebied.

Ook blijken kaarten van Gasunie, TenneT en Waterschapsbedrijf Limburg bevinden er zich in of in de nabijheid van het projectgebied geen belangrijke (ondergrondse) leidingen.

## **5.4 Natuur**

De Europese natuurwetgeving is in Nederland, op het gebied van soort- en gebiedsbescherming, uitgewerkt in de Wet natuurbescherming (Wnb). Deze wet heeft tot doel alle in Nederland in het wild voorkomende planten- en diersoorten en natuurgebieden waaronder Natura2000-gebieden te beschermen en in stand te houden.

#### Flora en fauna

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling dient er aangetoond te worden dat ter plaatse geen beschermde dier- of plantsoorten voorkomen. Derhalve is er een quickscan flora en fauna<sup>3</sup> uitgevoerd.

Op basis van de uitgevoerde quickscan flora en fauna kan concluderend gesteld worden dat er nader onderzoek uitgevoerd dient te worden naar mogelijke verblijfplaatsen en vliegroutes van vleermuizen in de bestaande bebouwing. Voor wat betreft de nieuwe bebouwing is er geen belemmering, daarnaast zal de kwaliteit van het foerageergebied met de beoogde toevoeging van groene structuren ter plaatste juist toenemen. Voor wat betreft overige dieren, vogels, insecten, reptielen e.d. kunnen negatieve effecten uitgesloten worden.

Naar aanleiding van bovenstaande conclusie is een nader onderzoek<sup>4</sup> naar vleermuizen uitgevoerd. Op basis van het uitgevoerde onderzoek kan concluderend gesteld worden dat de voorgenomen ontwikkeling mogelijk is vanuit de Omgevingswet indien de bomen die als vliegroute voor gewone dwergvleermuis fungeren behouden blijven. Indien gefaseerd gerod zal worden en er nieuwe bomen worden aangeplant (>7 meter) kan de vliegroute behouden blijven. Het aspect flora en fauna vormt derhalve geen belemmering in het kader van de voorgenomen ontwikkeling.

#### Natura2000

Het dichtstbijzijnde wettelijk beschermde natuurgebied, het Natura 2000-gebied Deurnsche Peel & Mariapeel, ligt op 6 kilometer afstand van het projectgebied.

In de Wnb is voorgeschreven dat voor alle activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op Natura 2000-gebieden een Wnb-vergunning vereist is. Over een afstand van 6 km of meer zijn negatieve effecten vanuit het projectgebied op de Natura2000-gebieden uit te sluiten, behoudens wat betreft verzuring en/of vermesting. Verzuring en vermesting zijn een van de mogelijk negatieve effecten van een initiatief op een Natura2000-gebied en kan een groot bereik hebben daar stikstof (in de vorm van NO<sub>x</sub> of NH<sub>3</sub>), welke verzuring en vermesting veroorzaakt, door de atmosfeer kan neerslaan in een Natura2000-gebied.

Voor ieder habitatype binnen een Natura2000-gebied dat gevoelig is voor verzuring en/of vermesting is een kritische depositiewaarde (KDW) vastgesteld. De KDW geeft de grens aan waarboven het risico bestaat dat de kwaliteit van het habitat significant wordt aangetast door de verzurende en/of vermestende invloed van atmosferische stikstofdepositie. Door middel van het rekeninstrument AERIUS Calculator wordt de stikstofdepositie op Natura2000-gebieden als gevolg een initiatief berekend.

#### Gebruiksfasen

Sinds 1 juli 2018 wordt nieuwe bebouwing niet meer voorzien van een gasaansluiting. Derhalve vindt de uitstoot vanuit de locatie uitsluitend plaats door verkeer van en naar de locatie.

In feite veranderd de verkeersgeneratie niet ten opzichte van de huidige situatie, daar de beoogde functies reeds op deze locatie actief zijn. Derhalve wordt gerekend met het aantal zoals ook opgenomen in het parkeeronderzoek.

|                        |                                        | <b>Norm</b>             |                         | <b>Totaal</b> |
|------------------------|----------------------------------------|-------------------------|-------------------------|---------------|
|                        |                                        | <i>Min</i>              | <i>Max</i>              |               |
| <i>OBS de Favoriet</i> | 14 klaslokalen/350 leerlingen          | -                       | -                       | 70*           |
| <i>SO Fontein</i>      | 6 klaslokalen/70 leerlingen            | -                       | -                       | 35*           |
| <i>Hoera</i>           | 320 m <sup>2</sup> bvo/80 kindplaatsen | 22,9/100 m <sup>2</sup> | 27,9/100 m <sup>2</sup> | 89,28         |

<sup>3</sup> Quickscan Flora en Fauna, Maasarend (d.d. september 2023)

<sup>4</sup> Onderzoek vleermuizen, Maasarend (d.d. september 2024)

|               |                                      |                            |                         |              |
|---------------|--------------------------------------|----------------------------|-------------------------|--------------|
| PSW Junior    | 32 m <sup>2</sup> bvo/8 kindplaatsen | 22,9/100<br>m <sup>2</sup> | 27,9/100 m <sup>2</sup> | 8,92         |
| <b>Totaal</b> |                                      |                            |                         | <b>198,2</b> |

\* Voor basisonderwijs zijn geen kengetallen in de CROW-publicatie opgenomen, aangezien deze aantallen afhankelijk zijn van de locatie en grootte van de school en de hoeveelheid kinderen die van en naar school gebracht worden. Gelet op de ligging van de school te midden van de kern is het aannemelijk dat het merendeel van de leerlingen van het (speciaal) basisonderwijs lopend of met de fiets naar school komen. Voor het basisonderwijs is derhalve gerekend met een percentage van 20% van de leerlingen welke met de auto van en naar school gebracht worden. Voor het speciaal onderwijs is uitgegaan van een 50%, daar deze leerlingen ook met speciaal taxivervoer naar school vervoerd worden.

Gezien de ligging van de school is het aannemelijk dat het merendeel van het verkeer vanuit de parkeerplaats in zuidelijke richting naar de Willem van Hornestraat rijdt. Derhalve is deze situatie ingevoerd in de AERIUS Calculator.

De stikstofemissie neemt door het initiatief toe met 4,2 kg NO<sub>x</sub> per jaar. Dit leidt op basis van AERIUS Calculator niet tot een toename van stikstofdepositie ter plaatse van de Natura2000-gebieden. Het initiatief leidt derhalve niet tot extra verzuring of vermesting in Natura2000-gebieden.

#### Bouwfase

Ook tijdens de bouwfase is er sprake van (tijdelijke) stikstofemissie, veroorzaakt door verkeer van en naar de bouwlocatie (vrachtwagens die bouwmaterialen komen leveren, vervoer bouwvakkers etc.) en het gebruik van mobiele werktuigen op de bouwlocatie (kraan, betonpomp etc.).

Voor de inzet van (mobiele) werktuigen is uitgegaan van kengetallen voor de bouw van scholen en de gegevens van de architect. De werkzaamheden worden uitgevoerd door machines, voorzien van AdBlue om het stikstofdioxide (NO<sub>x</sub>) uitstoot te verlagen.

| Werktuig                   | Bouwjaar | Brandstof | Vermogen (kW) | Belasting (%) | Liters diesel per uur* | Liters per jaar | AdBlue | Draaiuren |
|----------------------------|----------|-----------|---------------|---------------|------------------------|-----------------|--------|-----------|
| Betonmixer                 | 2014     | Diesel    | 200           | 50            | 22,38                  | 3.357           | 234    | 150       |
| Mobiele hijskraan          | 2015     | Diesel    | 100           | 50            | 14,02                  | 1.682           | 117    | 120       |
| Telescoopkraan             | 2011     | Diesel    | 200           | 50            | 20,40                  | 2.448           | 171    | 120       |
| Graafmachine               | 2014     | Diesel    | 110           | 60            | 33,09                  | 10.588          | 741    | 320       |
| Vrachtwagen                |          |           |               |               |                        | 537             | 0      |           |
| (smeren of gieten vloeren) | 2011     | Diesel    | 200           | -             | 22,38                  |                 |        | 24        |

Ten tijde van de bouw vinden ook verkeersbewegingen plaats, onder andere in de vorm van vrachtwagens en busjes. Dagelijks zal personeel (bouwvakkers) de bouwlocatie bezoeken om bouwwerkzaamheden aldaar te verrichten. Daarnaast kunnen ook nog overige bezoekers naar de locatie komen. Er is uitgegaan van 6 bedrijfsbusjes per etmaal.

Naar de locatie rijden ook diverse vrachtauto's voor het aan- en afvoeren van materialen. Er wordt uitgegaan dat op de drukste dag 4 vrachtwagens aanwezig zijn. Gezien de ligging van het plangebied is het aannemelijk dat verkeer dat gedurende de bouwfase de locatie aan doet, de locatie uitsluitend in zuidelijke richting verlaat.

De bouwfase leidt op basis van AERIUS Calculator niet tot een toename van stikstofdepositie ter plaatse van de Natura2000-gebieden. Er is derhalve geen merkbaar c.q. negatief effect voor wat betreft stikstofdepositie ter plaatse van de Natura2000-gebieden door het initiatief.

#### Sloofase

Zodra de bouw van de nieuwe onderwijsvoorziening is afgerond zullen de bestaande scholen gesloopt worden. Ook gedurende de sloofase kan er sprake zijn van (tijdelijke) stikstofemissie, veroorzaakt door verkeer van en naar de locatie en het gebruik van mobiele werktuigen op de slooflocatie.

Voor de inzet van (mobiele) werktuigen is uitgegaan van kengetallen voor sloop van bebouwing.

| <b>Werktuig</b>            | <b>Bouwjaar</b> | <b>Brandstof</b> | <b>Vermogen (kW)</b> | <b>Belasting (%)</b> | <b>Liters diesel per uur*</b> | <b>Liters per jaar</b> | <b>AdBlue</b> | <b>Draaiuren</b> |
|----------------------------|-----------------|------------------|----------------------|----------------------|-------------------------------|------------------------|---------------|------------------|
| <i>Graafmachine (mini)</i> | 2014            | Diesel           | 100                  | 60                   | 12,69                         | 1903,5                 | 133           | 150              |
| <i>Graafmachine</i>        | 2014            | Diesel           | 200                  | 60                   | 33,09                         | 3.970,8                | 277           | 120              |
| <i>Rupsgraafmachine</i>    | 2014            | Diesel           | 400                  | 40                   | 44,39                         | 8.878                  | 621           | 200              |
| <i>Laadschop</i>           | 2014            | Diesel           | 200                  | 40                   | 22,47                         | 3.370,5                | 235           | 150              |
| <i>Mobiele hijskraan</i>   | 2015            | Diesel           | 100                  | 50                   | 14,02                         | 2.103                  | 147           | 150              |

Ten tijde van bouw vinden ook verkeersbewegingen plaats, onder andere in de vorm van vrachtwagens en busjes. Dagelijks zal personeel (bouwvakkers) de bouwlocatie bezoeken om sloopwerkzaamheden aldaar te verrichten. Daarnaast kunnen ook nog overige bezoekers naar de locatie komen. Er is uitgegaan van 10 bedrijfsbusjes per etmaal.

Naar de locatie rijden ook diverse vrachtauto's voor het afvoeren van materialen. Er wordt uitgegaan dat op de drukste dag 12 vrachtwagens aanwezig zijn. Gezien de ligging van het plangebied is het aannemelijk dat verkeer dat gedurende de sloopfase de locatie aan doet, de locatie uitsluitend in zuidelijke richting verlaat.

Tijdens de sloopfase is sprake van een toename van 13,8 kg NO<sub>x</sub>. Dit leidt op basis van AERIUS Calculator niet tot een toename van stikstofdepositie ter plaatse van de Natura2000-gebieden. Er is derhalve geen merkbaar c.q. negatief effect voor wat betreft stikstofdepositie ter plaatse van de Natura2000-gebieden door het initiatief.

## 5.5 Archeologie en cultuurhistorie

Sinds 1 september 2007 is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg in werking getreden. De Wet op de Archeologische Monumentenzorg is de Nederlandse uitwerking van het Verdrag van Malta (1992). De wet is een raamwet die regelt hoe rijk, provincie en gemeente bij hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met het erfgoed in de bodem.

Om te kunnen voldoen aan het gestelde in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg dienen de gemeenten te beschikken over archeologiebeleid en een archeologische beleidskaart.

De gemeente Peel en Maas heeft voor haar grondgebied een archeologische beleidsadvieskaart ontwikkeld. Het projectgebied is conform de advieskaart gelegen in een gebied met een lage/onbekende archeologische verwachting. Een archeologisch onderzoek is derhalve niet benodigd.

## 5.6 Verkeer en parkeren

Ruimtelijke ontwikkelingen hebben in veel gevallen effect op het aantal verkeersbewegingen. Het is daarom van belang om te kijken welke veranderingen erop treden en of dit effect heeft op het wegverkeer en het parkeren.

### Verkeer

De nieuwe onderwijsvoorziening zal aan de westzijde ontsloten worden. Het is aannemelijk dat het merendeel van het autoverkeer de locatie in zuidelijke richting verlaat naar de Willem van Hornestraat en vanuit hun weg kan vervolgen. Fiets en voetverkeer kan zicht vanuit het projectgebied in alle richtingen verspreiden de woonwijken in. Gesteld kan worden dat de locatie op een goede manier naar alle richtingen wordt ontsloten.

In feite veranderd de verkeersgeneratie niet ten opzichte van de huidige situatie, daar de beoogde functies reeds op deze locatie actief zijn. Derhalve wordt gerekend met het aantal zoals ook opgenomen in het parkeeronderzoek.

|                        |                               | <b>Norm</b>             |                         | <b>Totaal</b> |
|------------------------|-------------------------------|-------------------------|-------------------------|---------------|
|                        |                               | <i>Min</i>              | <i>Max</i>              |               |
| <i>OBS de Favoriet</i> | 14 klaslokalen/350 leerlingen | -                       | -                       | 70*           |
| <i>SO Fontein</i>      | 6 klaslokalen/70 leerlingen   | -                       | -                       | 35*           |
| <i>Hoera</i>           | 320 m <sup>2</sup> bvo        | 22,9/100 m <sup>2</sup> | 27,9/100 m <sup>2</sup> | 89,28         |
| <i>PSW Junior</i>      | 32 m <sup>2</sup> bvo         | 22,9/100 m <sup>2</sup> | 27,9/100 m <sup>2</sup> | 8,92          |
| <b>Totaal</b>          |                               |                         |                         | <b>198,2</b>  |

\* Voor basisonderwijs zijn geen kengetallen in de CROW-publicatie opgenomen, aangezien deze aantallen afhankelijk zijn van de locatie en grootte van de school en de hoeveelheid kinderen die van en naar school gebracht worden. Gelet op de ligging van de school te midden van de kern is het aannemelijk dat het merendeel van de leerlingen van het (speciaal) basisonderwijs lopend of met de fiets naar school komen. Voor het basisonderwijs is derhalve gerekend met een percentage van 20% van de leerlingen welke met de auto van en naar school gebracht worden. Voor het speciaal onderwijs is uitgegaan van een 50%, daar deze leerlingen ook met speciaal taxivervoer naar school vervoerd worden.

Op basis van bovenstaande genereert de huidige en toekomstige situatie circa 198,2 verkeersbewegingen. Gezien het profiel van de omliggende wegen kunnen deze verkeersbewegingen goed verwerkt worden.

#### *Parkeren*

In het kader van de beoogde ontwikkeling is een parkeeradvies<sup>5</sup> opgesteld. Op basis van het parkeeradvies volgt de conclusie dat er 21 parkeerplaatsen voor personeel en 58 parkeerplaatsen voor het halen en brengen noodzakelijk zijn. Een totale parkeerbehoefte van 79 parkeerplaatsen.

De toekomstige parkeerbehoefte van KC de Riet is bedraagt 79 parkeerplaatsen. Uitgangspunt van het gemeentelijk parkeerbeleid is dat de parkeeropgave van een plan op eigen terrein wordt ingevuld. Voor het aanleggen van de parkeerplaatsen op eigen terrein moet relatief veel groen/park opgeofferd worden, terwijl 58 van de 79 parkeerplaatsen maar 2x10 minuten op een dag gebruikt worden.

Op eigen terrein worden circa 57 parkeerplaatsen gerealiseerd (aan de noordzijde van de bebouwing en aan de zuidzijde van de bebouwing).

Voor het invullen van (een deel van) de parkeerbehoefte van de basisscholen mag op grond van de parkeernormennota ook gebruik gemaakt worden van restcapaciteit in de openbare ruimte. De huidige parkeerbehoefte voor halen en brengen wordt immers nu ook in de openbare ruimte ingevuld. Met behulp van de uitkomsten van het parkeeronderzoek is hieronder de restcapaciteit in de openbare ruimte bepaald.

Op basis van het uitgevoerde onderzoek blijkt dat in de openbare ruimte een restcapaciteit bestaat van 23 parkeerplaatsen voor het halen en brengen. Derhalve kan worden voldaan aan de parkeervraag van 79 parkeerplaatsen.

Veel van de leerlingen, maar ook bezoekers, zullen met de fiets de locatie aan doen. Derhalve zijn er ruim 180 fietsparkeerplaatsen voorzien binnen het projectgebied.

<sup>5</sup> Parkeeradvies, Stiphout (d.d. 15 november 2023)



Afbeelding 7 Impressie parkeersituatie

## 6 UITVOERBAARHEID

### 6.1 Economische uitvoerbaarheid

De gemeente is initiatiefnemer van het plan in samenwerking met het schoolbestuur. De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats op gemeente-eigendom en zullen conform Wet Primair Onderwijs na realisatie deels in juridisch eigendom overgedragen worden aan de schoolbesturen.

Alle financiële gevolgen verbonden aan het project worden gedekt uit een door de gemeenteraad afgegeven krediet. Gezien het voorgaande wordt het plan financieel uitvoerbaar geacht.

### 6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

#### *Omgevingsdialoog*

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling zijn diverse gesprekken met de omgeving gevoerd, middels brief zijn de omwonende meermaals op de hoogte gebracht van de voortgang van de plannen. Daarnaast is ook een inloopbijeenkomst georganiseerd voor omwonende om over de plannen van gedachte te kunnen wisselen. Een verslag hiervan is bijgevoegd als bijlage.

#### *Vooroverleg*

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is vooroverleg gevoerd met de betrokken instanties. In dit geval Provincie Limburg. Ze zijn geven aan: *De beoordeling van de vergunning geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Indien u de vergunning op deze wijze voortzet, zal er geen aanleiding zijn om in de verdere procedure van de vergunning een zienswijze in te dienen. Wel merk ik het volgende op: Indien er ten gevolge van deze ruimtelijke ontwikkeling negatieve effecten op beschermde soorten (i.c. vleermuizen) optreden, dient er voor dit plan een omgevingsvergunning flora- en fauna-activiteit te worden aangevraagd.*

## 7 PROCEDURE

Voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan dient de uitgebreide procedure zoals beschreven in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) te worden gevolgd.

Voor de uitgebreide procedure geldt afdeling 3.4 van de Awb. De Wabo geeft hierop enkele aanvullingen. Dit zijn onder andere:

- Aanvraag, ontwerpbesluit en/of het definitieve besluit moeten op grond van zowel de Wabo als het Besluit omgevingsrecht (Bor) in bepaalde specifieke gevallen aan specifieke personen of instanties worden toegestuurd. Te denken valt aan het orgaan dat de verklaring van geen bedenkingen afgeeft, de Inspectie, een ander bestuursorgaan dan het aangewezen bevoegd gezag, etc.
- Iedereen kan zienswijzen op het ontwerpbesluit indienen (art. 3.12 lid 5 Wabo).
- De beslistermijn van zes maanden begint te lopen op de dag ná de dag van ontvangst van de aanvraag (art. 3.12 lid 7 Wabo).
- De beslistermijn van zes maanden mag éénmaal verlengd worden, met ten hoogste zes weken (art. 3.12 lid 8 Wabo).
- Indien er sprake is van een geval als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, onder 3°, van de Wabo (de toestemming uit de Wabo die in de plaats komt van het projectbesluit) wordt de kennisgeving van het ontwerpbesluit en de mededeling van het definitieve besluit in de gemeentelijke website geplaatst en gezonden aan de eigenaar van en eventuele beperkt gerechtigden op de in het ontwerpbesluit begrepen gronden, voor zover dat nodig is met het oog op de toepassing van artikel 85 van de onteigeningswet (art. 3.12 lid 2 Wabo jo. art. 6.14 lid 2 Regeling omgevingsrecht). De mededeling van het definitieve besluit wordt tevens langs elektronische weg gedaan en beschikbaar gesteld (art. 6.14 Bor jo. Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2008).

# BIJLAGE 1

# Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:  
[www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers](http://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers)*



### Contactgegevens

Rechtspersoon  
Inrichtingslocatie

Bureau Leefomgeving  
Schoutenring,  
5981DS Panningen

### Activiteit

Omschrijving  
Toelichting

KC de Riet  
Gebruiksfase

### Berekening

AERIUS kenmerk  
Datum berekening  
Rekenconfiguratie

Ryb16hdaAnNW  
29 november 2023, 15:23  
Wnb-rekengrid

### Totale emissie

Situatie 1 - Beoogd

| Rekenjaar | Emissie NH <sub>3</sub> | Emissie NO <sub>x</sub> |
|-----------|-------------------------|-------------------------|
| 2023      | 0,2 kg/j                | 4,2 kg/j                |

### Resultaten

Situatie 1 - Beoogd  
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)  
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)  
Grootste toename  
Grootste afname

| Hoogste bijdrage | Hexagon | Gebied |
|------------------|---------|--------|
| -                |         |        |
| -                |         |        |
| -                |         |        |
| -                |         |        |
| -                |         |        |



Situatie 1 (Beoogd), rekenjaar 2023

Emissiebronnen

Emissie NH<sub>3</sub>

Emissie NO<sub>x</sub>

 Verkeersnetwerk

0,2 kg/j

4,2 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- |                                                                                     |                                  |                                                                                     |                                                  |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|
|  | Habitatrichtlijn                 |  | Grootste toename (projectberekening)             |
|  | Vogelrichtlijn                   |  | Grootste afname (projectberekening)              |
|  | Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn |  | Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  | Niet bepaald                     |                                                                                     |                                                  |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1"  
(Beoogd) incl. saldering e/o referentie

|        | Berekend (ha<br>gekarteed) | Hoogste totale<br>depositie (mol<br>N/ha/jr) | Met toename<br>(ha gekarteed) | Grootste<br>toename (mol<br>N/ha/jr) | Met afname (ha<br>gekarteed) | Grootste afname<br>(mol N/ha/jr) |
|--------|----------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| Totaal | -                          | -                                            | -                             | -                                    | -                            | -                                |

## Situatie 1, Rekenjaar 2023

### 1 Wegverkeer | Weg

|                           |                               |                    |        |                 |          |
|---------------------------|-------------------------------|--------------------|--------|-----------------|----------|
| Naam                      | Verkeer                       | Links              | Rechts | NO <sub>x</sub> | 4,2 kg/j |
| Locatie                   | X:196653,72 Y:370546,84       | -                  | -      | NO <sub>2</sub> | 0,7 kg/j |
| Lengte                    | 184,51 m                      | -                  | -      | NH <sub>3</sub> | 0,2 kg/j |
| Wegtype                   | Binnen bebouwde kom (normaal) | Afstand tot de weg | -      | -               |          |
| Rijrichting               | Beide richtingen              |                    |        |                 |          |
| Tunnelfactor              | 1                             |                    |        |                 |          |
| Type hoogteligging        | Normaal                       |                    |        |                 |          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | 0 m                           |                    |        |                 |          |

| Verkeer                   | Max. snelheid           | Aantal voertuigbewegingen | In file |
|---------------------------|-------------------------|---------------------------|---------|
| Licht verkeer             | Voorgeschreven factoren | 198,2 /etmaal             | 0,0 %   |
| Middelzwaar vrachtverkeer | Voorgeschreven factoren | 0,0 /etmaal               | 0,0 %   |
| Zwaar vrachtverkeer       | Voorgeschreven factoren | 0,0 /etmaal               | 0,0 %   |
| Busverkeer                | Voorgeschreven factoren | 0,0 /etmaal               | 0,0 %   |

### Disclaimer

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

### Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2023.0.1\_20231106\_3125d8b3c1

Database versie 2023.0.1\_3125d8b3c1\_calculator\_nl\_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/>

# Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.*



Contactgegevens

Rechtspersoon  
Inrichtingslocatie

Bureau Leefomgeving  
Schoutenring,  
5981DS Panningen

Activiteit

Omschrijving  
Toelichting

KC de Riet  
Sloopfase

Berekening

AERIUS kenmerk  
Datum berekening  
Rekenconfiguratie

RsWeoiKTVAyM  
10 juli 2024, 15:19  
OwN2000-rekengrid

Totale emissie

Situatie 1 - Beoogd

Rekenjaar  
2023

Emissie NH<sub>3</sub>  
5,0 kg/j

Emissie NO<sub>x</sub>  
28,1 kg/j

Resultaten

Situatie 1 - Beoogd

Hoogste bijdrage

Hexagon

Gebied

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)

-

Gekarteerd oppervlak met afname (ha)

-

Grootste toename

-

Grootste afname

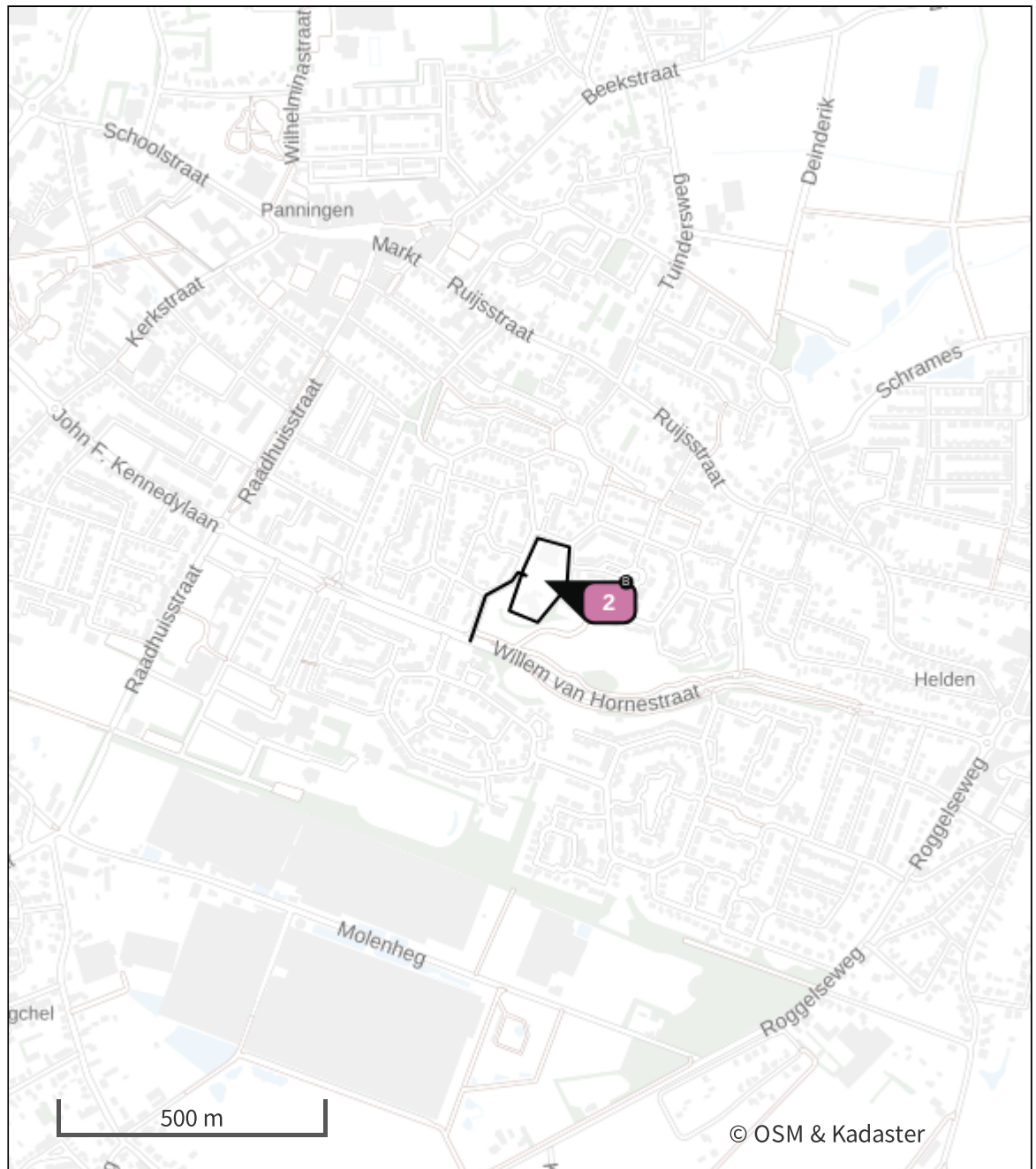
-



Situatie 1 (Beoogd), rekenjaar 2023

| Emissiebronnen                                                                    |                                                                           | Emissie NH <sub>3</sub> | Emissie NO <sub>x</sub> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 2                                                                                 | Mobiele werktuigen   Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning   Slooplocatie | 4,9 kg/j                | 21,3 kg/j               |
|  | Verkeersnetwerk                                                           | 96,9 g/j                | 6,8 kg/j                |

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- |                                                                                                                     |                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Habitatrictlijn                 |  Grootste toename (projectberekening)             |
|  Vogelrichtlijn                  |  Grootste afname (projectberekening)              |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald                    |                                                                                                                                      |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1"  
(Beoogd) incl. saldering e/o referentie

|        | Berekend (ha<br>gekarteed) | Hoogste totale<br>depositie (mol<br>N/ha/jr) | Met toename<br>(ha gekarteed) | Grootste<br>toename (mol<br>N/ha/jr) | Met afname (ha<br>gekarteed) | Grootste afname<br>(mol N/ha/jr) |
|--------|----------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| Totaal | -                          | -                                            | -                             | -                                    | -                            | -                                |

## Situatie 1, Rekenjaar 2023

### 1 Wegverkeer | Weg

|                           |                               |                    |        |                 |                          |
|---------------------------|-------------------------------|--------------------|--------|-----------------|--------------------------|
| Naam                      | Verkeer                       | Links              | Rechts | NO <sub>x</sub> | 6,8 kg/j                 |
| Locatie                   | X:196653,72 Y:370546,84       | Type scherm        | -      | -               | NO <sub>2</sub> 1,6 kg/j |
| Lengte                    | 184,51 m                      | Hoogte             | -      | -               | NH <sub>3</sub> 96,9 g/j |
| Wegtype                   | Binnen bebouwde kom (normaal) | Afstand tot de weg | -      | -               |                          |
| Rijrichting               | Beide richtingen              |                    |        |                 |                          |
| Tunnelfactor              | 1                             |                    |        |                 |                          |
| Type hoogteligging        | Normaal                       |                    |        |                 |                          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | 0 m                           |                    |        |                 |                          |

| Verkeer                  | Max. snelheid           | Aantal voertuigbewegingen | In file |
|--------------------------|-------------------------|---------------------------|---------|
| Licht verkeer            | Voorgeschreven factoren | 0,0 /etmaal               | 0,0 %   |
| Middelwaar vrachtverkeer | Voorgeschreven factoren | 10,0 /etmaal              | 0,0 %   |
| Zwaar vrachtverkeer      | Voorgeschreven factoren | 12,0 /etmaal              | 0,0 %   |
| Busverkeer               | Voorgeschreven factoren | 0,0 /etmaal               | 0,0 %   |

### 2 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

|             |                            |                 |           |
|-------------|----------------------------|-----------------|-----------|
| Naam        | Slooplocatie               | NO <sub>x</sub> | 21,3 kg/j |
| Locatie     | X:196762,78<br>Y:370574,43 | NH <sub>3</sub> | 4,9 kg/j  |
| Oppervlakte | 1,13 ha                    |                 |           |

| Naam              | Stageklasse                                     | Brandstof-verbruik | Draaiuren | AdBlue verbruik | Stof            | Emissie  |
|-------------------|-------------------------------------------------|--------------------|-----------|-----------------|-----------------|----------|
| Graafmachine mini | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja | 1903 l/j           | 150 u/j   | 133 l/j         | NO <sub>x</sub> | 2,4 kg/j |
|                   |                                                 |                    |           |                 | NH <sub>3</sub> | 0,5 kg/j |
| Mobiele hijskraan | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja | 2103 l/j           | 150 u/j   | 147 l/j         | NO <sub>x</sub> | 2,5 kg/j |
|                   |                                                 |                    |           |                 | NH <sub>3</sub> | 0,5 kg/j |
| Graafmachine      | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja | 3970 l/j           | 120 u/j   | 277 l/j         | NO <sub>x</sub> | 4,2 kg/j |
|                   |                                                 |                    |           |                 | NH <sub>3</sub> | 1,0 kg/j |
| Rupsgraafmachine  | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja | 8878 l/j           | 200 u/j   | 621 l/j         | NO <sub>x</sub> | 8,3 kg/j |
|                   |                                                 |                    |           |                 | NH <sub>3</sub> | 2,1 kg/j |
| Laadschop         | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja | 3370 l/j           | 150 u/j   | 235 l/j         | NO <sub>x</sub> | 3,9 kg/j |
|                   |                                                 |                    |           |                 | NH <sub>3</sub> | 0,8 kg/j |

## Disclaimer

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



### Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2023.2.1\_20240702\_c9370194cb

Database versie 2023.2.1\_c9370194cb\_calculator\_nl\_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

# Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.*



Contactgegevens

Rechtspersoon  
Inrichtingslocatie

Bureau Leefomgeving  
Schoutenring,  
5981DS Panningen

Activiteit

Omschrijving  
Toelichting

KC de Riet  
Bouwfase

Berekening

AERIUS kenmerk  
Datum berekening  
Rekenconfiguratie

RU**p**KAGBCKYK1  
10 juli 2024, 15:15  
OwN2000-rekengrid

Totale emissie

Situatie 1 - Beoogd

Rekenjaar  
2023

Emissie NH<sub>3</sub>  
4,6 kg/j

Emissie NO<sub>x</sub>  
43,7 kg/j

Resultaten

Situatie 1 - Beoogd

Hoogste bijdrage

Hexagon

Gebied

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)

-

Gekarteerd oppervlak met afname (ha)

-

Grootste toename

-

Grootste afname

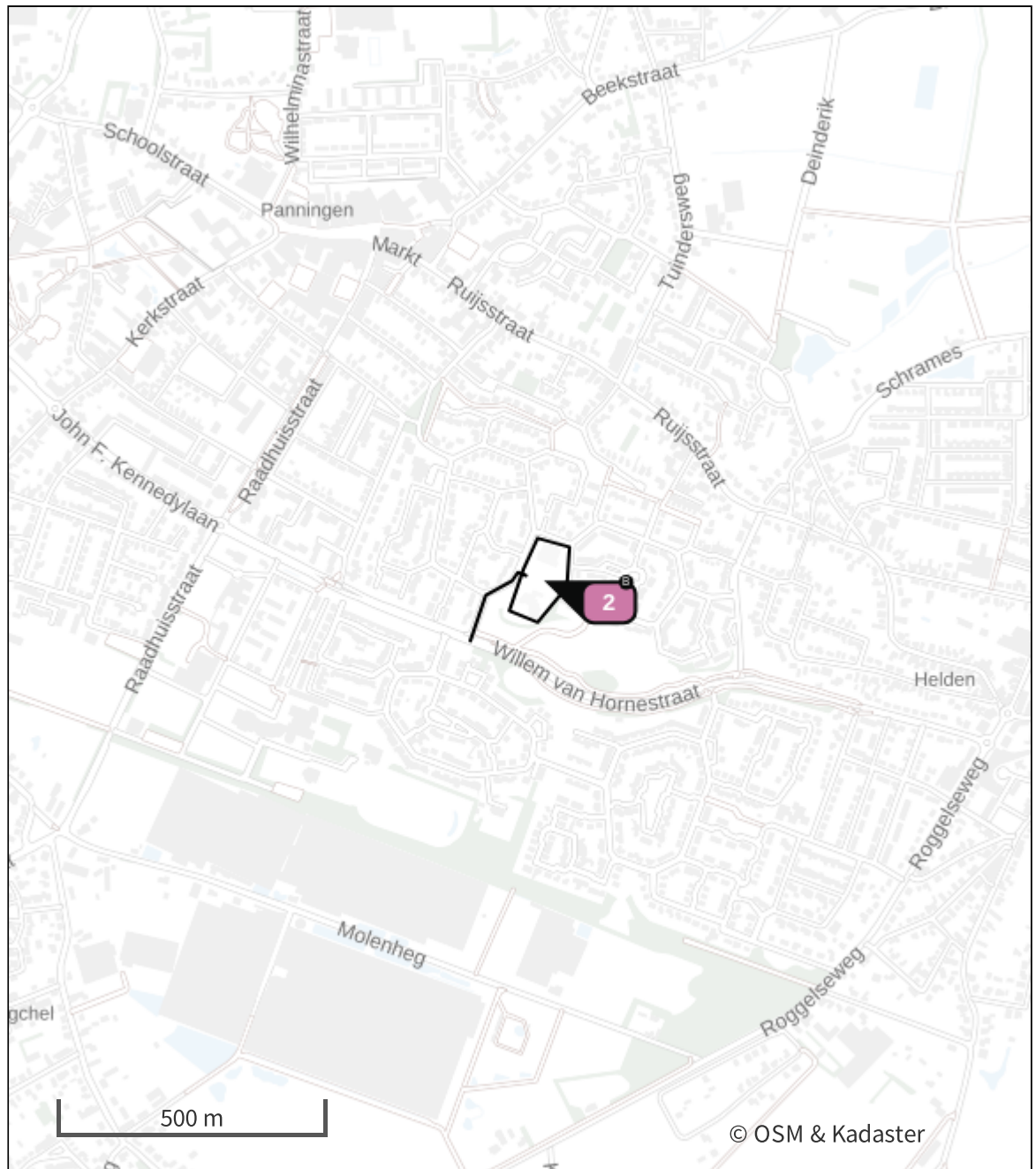
-



Situatie 1 (Beoogd), rekenjaar 2023

| Emissiebronnen                                                                    |                                                                             | Emissie NH <sub>3</sub> | Emissie NO <sub>x</sub> |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 2                                                                                 | Mobiele werktuigen   Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning  <br>Bouwlocatie | 4,5 kg/j                | 36,9 kg/j               |
|  | Verkeersnetwerk                                                             | 96,9 g/j                | 6,8 kg/j                |

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- |                                                                                                                     |                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Habitatrictlijn                 |  Grootste toename (projectberekening)             |
|  Vogelrichtlijn                  |  Grootste afname (projectberekening)              |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald                    |                                                                                                                                      |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Situatie 1"  
(Beoogd) incl. saldering e/o referentie

|        | Berekend (ha<br>gekarteed) | Hoogste totale<br>depositie (mol<br>N/ha/jr) | Met toename<br>(ha gekarteed) | Grootste<br>toename (mol<br>N/ha/jr) | Met afname (ha<br>gekarteed) | Grootste afname<br>(mol N/ha/jr) |
|--------|----------------------------|----------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------------|
| Totaal | -                          | -                                            | -                             | -                                    | -                            | -                                |

## Situatie 1, Rekenjaar 2023

### 1 Wegverkeer | Weg

| Naam                      | Verkeer                       | Links                     | Rechts  | NO <sub>x</sub> | 6,8 kg/j                 |
|---------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------|-----------------|--------------------------|
| Locatie                   | X:196653,72 Y:370546,84       | Type scherm               | -       | -               | NO <sub>2</sub> 1,6 kg/j |
| Lengte                    | 184,51 m                      | Hoogte                    | -       | -               | NH <sub>3</sub> 96,9 g/j |
| Wegtype                   | Binnen bebouwde kom (normaal) | Afstand tot de weg        | -       | -               |                          |
| Rijrichting               | Beide richtingen              |                           |         |                 |                          |
| Tunnelfactor              | 1                             |                           |         |                 |                          |
| Type hoogteligging        | Normaal                       |                           |         |                 |                          |
| Weghoogte t.o.v. maaiveld | 0 m                           |                           |         |                 |                          |
| Verkeer                   | Max. snelheid                 | Aantal voertuigbewegingen | In file |                 |                          |
| Licht verkeer             | Voorgeschreven factoren       | 0,0 /etmaal               | 0,0 %   |                 |                          |
| Middelwaar vrachtverkeer  | Voorgeschreven factoren       | 10,0 /etmaal              | 0,0 %   |                 |                          |
| Zwaar vrachtverkeer       | Voorgeschreven factoren       | 12,0 /etmaal              | 0,0 %   |                 |                          |
| Busverkeer                | Voorgeschreven factoren       | 0,0 /etmaal               | 0,0 %   |                 |                          |

### 2 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

|                             |                                                 |                        |                 |                    |                 |           |
|-----------------------------|-------------------------------------------------|------------------------|-----------------|--------------------|-----------------|-----------|
| Naam                        | Bouwlocatie                                     |                        | NO <sub>x</sub> |                    | 36,9 kg/j       |           |
| Locatie                     | X:196762,78                                     |                        | NH <sub>3</sub> |                    | 4,5 kg/j        |           |
|                             | Y:370574,43                                     |                        |                 |                    |                 |           |
| Oppervlakte                 | 1,13 ha                                         |                        |                 |                    |                 |           |
| Naam                        | Stageklasse                                     | Brandstof-<br>verbruik | Draaiuren       | AdBlue<br>verbruik | Stof            | Emissie   |
| Betonmixer                  | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja | 3357 l/j               | 150 u/j         | 234 l/j            | NO <sub>x</sub> | 3,9 kg/j  |
|                             |                                                 |                        |                 |                    | NH <sub>3</sub> | 0,8 kg/j  |
| Mobiele hijskraan           | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja | 1682 l/j               | 120 u/j         | 117 l/j            | NO <sub>x</sub> | 2,3 kg/j  |
|                             |                                                 |                        |                 |                    | NH <sub>3</sub> | 0,4 kg/j  |
| Graafmachine                | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja | 10588 l/j              | 320 u/j         | 741 l/j            | NO <sub>x</sub> | 10,1 kg/j |
|                             |                                                 |                        |                 |                    | NH <sub>3</sub> | 2,5 kg/j  |
| Telescoopkraan              | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja | 2448 l/j               | 120 u/j         | 171 l/j            | NO <sub>x</sub> | 2,7 kg/j  |
|                             |                                                 |                        |                 |                    | NH <sub>3</sub> | 0,6 kg/j  |
| Vrachtwagen (smeren/gieten) | Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja | 537 l/j                | 24 u/j          | 0 l/j              | NO <sub>x</sub> | 17,8 kg/j |
|                             |                                                 |                        |                 |                    | NH <sub>3</sub> | 0,1 kg/j  |

### Disclaimer

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



### Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2023.2.1\_20240702\_c9370194cb

Database versie 2023.2.1\_c9370194cb\_calculator\_nl\_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>