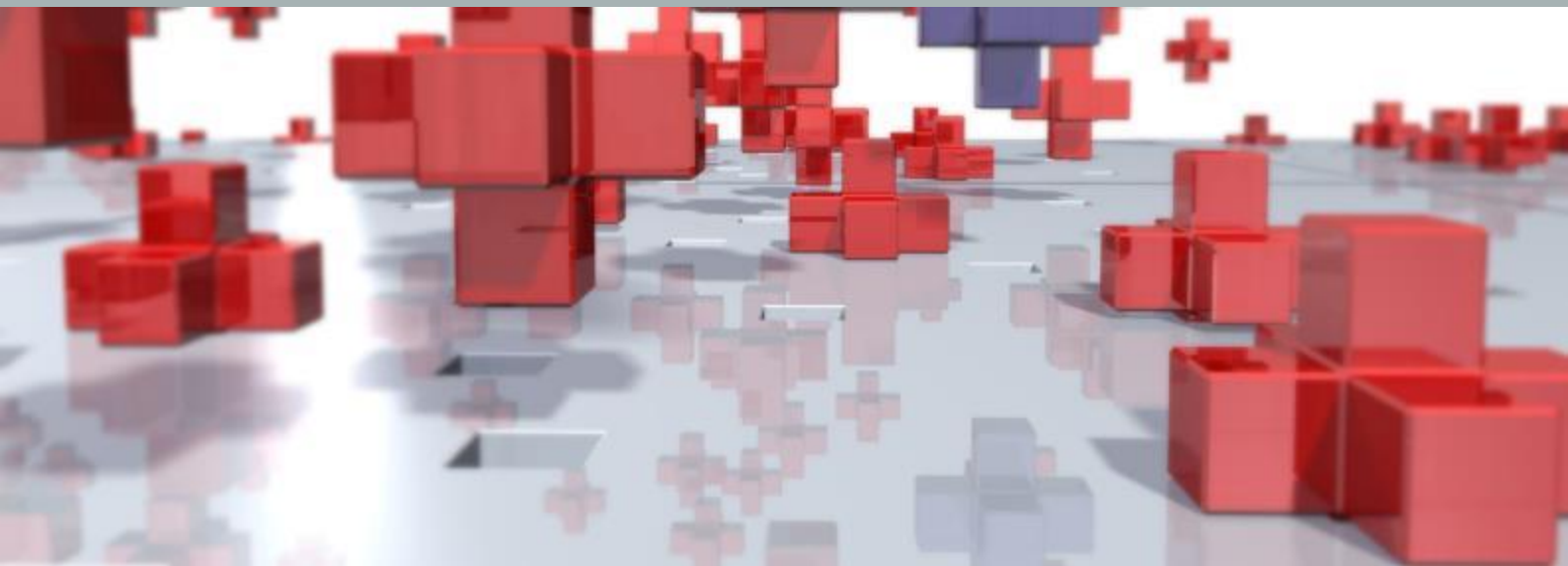


Ruimtelijke onderbouwing - Bouw twee
loodsen Nistelrodeseweg 13a te Uden

Gemeente Uden

Definitief



Ruimtelijke onderbouwing - Bouw twee loodsen Nistelrodeseweg 13a te Uden

Gemeente Uden

Definitief

Rapportnummer:	P00534_2
IMRO-nummer:	NL.IMRO.0856.276709Niste13A13B-VA01
Datum:	3 mei 2021
Opdrachtgever:	Verwijst BV
Projectteam BRO:	TS
Concept:	september 2018
Definitief:	april 2021, mei 2021
Bron foto kaft:	BRO

BRO
Hoofdvestiging
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	3
1.1 Algemeen	3
1.2 Aanleiding	3
1.3 Doel	3
1.4 Plangebied	4
1.5 Leeswijzer	5
2. PLANBESCHRIJVING	6
2.1 Leeswijzer	6
2.2 Bestaande situatie	6
2.3 Gewenste situatie	7
3. BELEIDSKADER	12
3.1 Rijksbeleid	12
3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	12
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	13
3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	13
3.2 Provinciaal beleid	14
3.3 Gemeentelijk beleid	16
4. OMGEVINGSASPECTEN	21
4.1 Flora en fauna	21
4.2 Cultuurhistorie en archeologie	21
4.3 Verkeer en parkeren	22
4.4 Besluit m.e.r.	23
4.5 Bodem	24
4.6 Geluid	27
4.7 Geur	28
4.8 Luchtkwaliteit	28
4.9 Externe veiligheid	28
4.10 Bedrijven en milieuzonering	32
4.11 Water	33
4.12 Conclusie	35

5. UITVOERBAARHEID	36
5.1 Economische uitvoerbaarheid	36
5.2 Vooroverleg	36
5.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	36

SEPARATE BIJLAGEN

Bijlage 1: Foto's plangebied
Bijlage 2: Tekeningen bestaande situatie
Bijlage 3: Tekeningen nieuwe situatie
Bijlage 4: Gevel en plattegrondtekeningen
Bijlage 5: Verticale details
Bijlage 6: Horizontale details
Bijlage 7: Landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering
Bijlage 8: Bezonningsstudie en schaduwwerking
Bijlage 9: Verkennend bodemonderzoek januari 2017
Bijlage 10: Verkennend bodem- en asbestonderzoek december 2017
Bijlage 11: Verkennend asbestonderzoek en nader bodemonderzoek 2018
Bijlage 12: Akoestisch onderzoek industrielawaai
Bijlage 13: Advies Brandweer
Bijlage 14: Infiltratiekratten
Bijlage 15: Formulier vooroverleg Provincie Noord-Brabant
Bijlage 16: Omgevingsdialoog

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van de bouw van twee loodsen heeft betrekking op de bestaande bedrijfslocatie aan de Nistelrodeseweg 13a te Uden. Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Omgeving Nistelrodeseweg' (vastgesteld op 24 oktober 2019). Het beoogde plan past niet binnen het vigerende bestemmingsplan ter plaatse. De reden hiervan is, het overschrijden van de maximale bouw- en goothoogtes en de grenzen van het bouwvlak. Om deze reden moet afgeweken worden van het bestemmingsplan middels een omgevingsvergunning. Onderhavige ruimtelijke onderbouwing maakt hiervan deel uit.

1.2 Aanleiding

Enige tijd geleden is een loods op de bedrijfslocatie aan de Nistelrodeseweg 13A verloren gegaan door brand. Vanaf dat moment lagen de bedrijfsactiviteiten op het terrein stil. Om deze activiteiten weer op te pakken wenst initiatiefnemer (J. Verwijst) twee nieuwe loodsen op te richten op de locatie van de voormalige loods. In het kader van het voornemen van initiatiefnemer is een aanvraag om omgevingsvergunning bij de gemeente Uden ingediend.

Uit het vigerende bestemmingsplan (zie paragraaf 3.3) blijkt dat voor gebouwen een goothoogte van 4,5 meter geldt en voor de bouwhoogte geldt 8 meter. Op 17 juni 2008 heeft de gemeente Uden vrijstelling (zie eveneens paragraaf 3.3) verleend van enkele bepalingen van het vigerende bestemmingsplan voor het aanpassen en uitbreiden van een autodemontagebedrijf. De vrijstelling had onder andere betrekking op de afwijkende goot- en nokhoogte van 6 en 10 meter. Omdat in onderhavig voornemen sprake is van een bouwhoogte van 8 meter (plat dak) wijkt deze bouwhoogte (hoger dan goothoogte, lager dan nokhoogte) af van hetgeen is bestemd dan wel is toegestaan op basis van de verleende ontheffing. Daarnaast overschrijdt de toekomstige bebouwing de maximale oppervlakte aan bebouwing op deze locatie met circa 600 m². De afgebrande loods had namelijk een oppervlakte van 1.400 m² terwijl de nieuwe loodsen een gezamenlijke oppervlakte hebben van circa 2.000 m². Onderhavige ruimtelijke onderbouwing is opgesteld om inzichtelijk te maken wat de haalbaarheid is van de ontwikkeling om vervolgens de ontwikkeling middels het verstrekken van een omgevingsvergunning voor de planologische afwijking en de bouw mogelijk te maken.

1.3 Doel

Met deze ruimtelijke onderbouwing en vervolgens de verstrekte omgevingsvergunning wordt de bouw van de twee loodsen, planologisch en juridisch mogelijk gemaakt. In deze ruimtelijke onderbouwing wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke en milieu-hygiënische effecten van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Uit de toelichting dient te blijken hoe het bouwplan zich verhoudt – zowel in negatieve als positieve zin – tot de aanwezige functies en waarden op de planlocatie en de directe omgeving ervan. In dit kader worden, behalve het ruimtelijk-planologische beleid en de stedenbouwkundige toets, alle ruimtelijke en milieukundige aspecten nader beschouwd.

Zoals in het verdere vervolg van deze ruimtelijke onderbouwing zal blijken, heeft het bouwplan geen negatieve ruimtelijk-fysieke, logistieke en milieuhygiënische gevolgen voor de planlocatie en de directe omgeving ervan.

1.4 Plangebied

De locatie is gelegen aan de Nistelrodeseweg 13A ten noordwesten van de bebouwde kern van Uden (kadastraal Uden, Q 383, 1337, 1652 en 1653) en heeft een totaal oppervlak van 10.750 m². Direct ten westen loopt de A50. Eén en ander is globaal weergegeven in onderstaande luchtfoto's. De begrenzing van het plangebied is weergegeven in figuur 1.2.



Figuur 1.1: Ligging plangebied op luchtfoto



Figuur 1.2: Begrenzing plangebied

1.5 Leeswijzer

In de volgende hoofdstukken wordt aandacht besteed aan de verschillende aspecten van de ruimtelijke onderbouwing. In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving gegeven van de bestaande situatie en het toekomstige plan. Het vigerende beleid wordt uiteengezet in hoofdstuk 3. Voor een uitgebreide beschrijving van de ruimtelijke aspecten wordt verwezen naar hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 gaat in op de milieuaspecten van het toekomstige plan. Hoofdstuk 6 voorziet in een uiteenzetting van de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. Tot slot worden in hoofdstuk 7 de te doorlopen ruimtelijke procedure behandeld.

2. PLANBESCHRIJVING

2.1 Leeswijzer

De voorliggende ruimtelijke onderbouwing geeft een toelichting op de voorgenomen bouw van de twee loodsen. Deze loodsen dienen als vervanging van de voorheen aanwezige bedrijfsloods. In dit hoofdstuk wordt eerst de bestaande situatie beschreven, gevolgd door een beschrijving van de gewenste situatie.

2.2 Bestaande situatie

Het plangebied is gelegen aan de Nistelrodeseweg in het buitengebied van Uden. De Nistelrodeseweg loopt voor een groot deel parallel aan de A50 en verbindt het dorp Nistelrode met Uden. Het plangebied ligt in een gebied met enkele andere bedrijven, doorsneden door de Nistelrodeseweg. Direct ten noorden en zuiden is bedrijfsbebouwing aanwezig en ten oosten is bedrijfsbebouwing aanwezig en tevens enkele (bedrijfs)woningen. De gemeente Uden heeft een masterplan opgesteld voor de regio Uden-Noord, waarbinnen het plangebied ligt. In dit masterplan zijn verschillende visiekaarten opgenomen die uiteindelijk leiden tot een eindbeeld voor Uden-Noord. In dit eindbeeld is het plangebied aangeduid als “hoogwaardige bedrijvigheid/(publieke/zakelijke) dienstverlening”. Verspreid over deze zone wil de gemeente groenstructuren realiseren en kijken naar de mogelijkheden voor zorg- en maatschappelijke functies.

Situatie voorafgaand aan de brand

Voordat de brand plaatsvond waarbij de bestaande loods verloren ging, was er sprake van onderstaande situatie.



Figuur 2.1: Situatie voorafgaand aan de brand

Ter plaatse van perceel Q1653 stond een loods (huisnummer 13A) met een “uitstulping” aan de west-zijde. Deze gehele loods is tijdens de brand verloren gegaan. De afgebrande loods had een oppervlakte van in totaal 1.400 m² (het grote deel had een oppervlakte van 1.200 m² (circa 20 m x 60 m) en de uitstulping was 200 m² groot (circa 13 m x 15 m)).

Voordat de voormalige loods verloren ging, vond ten behoeve van de aanwezige/bestaande autosloperij inpandig demontage plaats van voertuigen en vond opslag vóór en ná demontage uitpandig plaats.

Situatie na de brand

Zoals vermeld is de gehele loods verloren gegaan en het plangebied is nu braakliggend en niet in gebruik voor de bestemde doeleinden. Onderstaand is de plek te zien waar de loods stond.



Figuur 2.2: Foto's locatie voormalige loods

In de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing zijn foto's van het plangebied in de huidige situatie opgenomen. Daarnaast is een kaart opgenomen met het plangebied in de huidige situatie, waarop tevens de locaties waar de foto's zijn genomen op zijn aangegeven.

2.3 Gewenste situatie

In de toekomstige situatie worden twee loodsen (unit 1: 800 m² en unit 2: 1.200 m²) met een bouwhoogte van 8 meter opgericht die in gebruik worden genomen door de reeds bestaande en aanwezige autosloperij. De loodsen vervangen de enige tijd geleden afgebrande loods.

Middels de te verstrekken omgevingsvergunning kunnen twee nieuwe loodsen worden opgericht. De twee nieuwe loodsen hebben dezelfde functie als de voormalige loods. Opslag en tijdelijke stalling van voertuigen vóór en ná demontage zal voortaan uitsluitend inpandig plaatsvinden.

In navolgende schets zijn de twee loodsen te zien inclusief omliggend terrein met parkeerplaatsen en een draaicirkel voor voertuigen. Deze tekening is ook in de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen. De te bouwen loodsen dragen bij aan de hoogwaardige bedrijvigheid van het gebied. Daarnaast worden de gewenste loodsen op eigen terrein gerealiseerd en hebben daarmee geen negatieve invloed op de natuurwens of de realisering van andere functies rondom de bedrijven.



Verschil toekomstige situatie met situatie voorafgaand aan de brand

In onderstaande afbeelding is de afgebrande loods te zien (13A). Het grootste deel van de loods had een oppervlakte van 1.200 m² en de uitstulping was 200 m² groot. Op exact dezelfde locatie worden twee aaneengesloten loodsen opgericht zoals in bovenstaande afbeelding is getoond. De loods ter plaatse van de uitstulping wordt echter groter.

De nieuwe westelijk gelegen loods heeft een oppervlakte van 800 m² (20 m x 40 m) en de oostelijk gelegen loods heeft een oppervlakte van 1.200 m² (20 m x 60 m). In totaal bedraagt de gezamenlijke oppervlakte in de toekomstige situatie 2.000 m² en is hiermee 600 m² groter dan de loods die is afgebrand.

De extra vierkante meters op te richten loods zijn gelegen aan de westzijde van de grootste loods en zijn hiermee niet te zien vanaf de straatzijde. Dit is gelijk aan de situatie voorafgaand aan de brand toen (het gebied ter plaatse van) de uitstulping ook aan het zicht was onttrokken. De twee nieuwe loodsen zijn maximaal 8 meter hoog met een plat dak. Hiermee zijn ze lager qua bouwhoogte dan de afgebrande loods. Het aanzicht op de nieuwe loods is hiermee nagenoeg gelijk gezien vanaf de straatzijde en hiermee ruimtelijk passend in de omgeving van dit met name bedrijfsmatig bebouwde gebied.

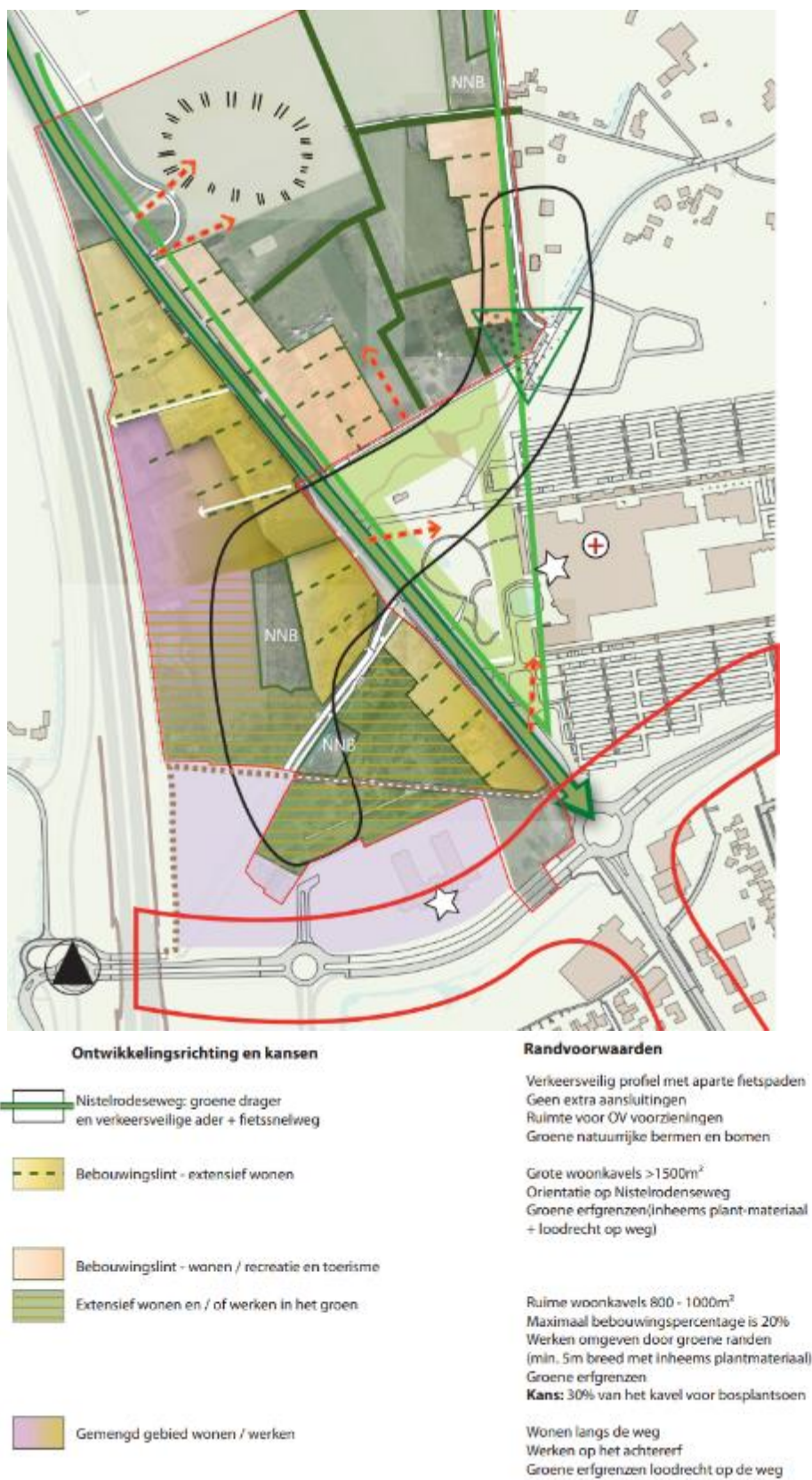
Ontwikkelrichting voor het bestemmingsplan Omgeving Nistelrodeseweg

In de Omgevingsvisie uit 2015 is het gebied aangeduid als Uden-Noord. Voor het toekomstperspectief van Uden-Noord wordt verwezen naar het Masterplan Uden-Noord 2012. Dit Masterplan is voor onderhavig plangebied vervangen door de, door de gemeenteraad op 25 oktober 2018 vastgestelde 'Ontwikkelrichting voor het bestemmingsplan Omgeving Nistelrodeseweg, waaraan de nota 'Uitgangspunten en visie voor het bestemmingsplan Omgeving Nistelrodeseweg' ten grondslag heeft gelegen. Met het besluit heeft de raad gekozen voor de 'Ontwikkelrichting wonen en werken'. Deze ontwikkelrichting geeft het beleidsmatige kader voor afweging van nieuwe initiatieven in dit gebied. Om de inhoud van het raadsbesluit goed te kunnen toepassen is een stedenbouwkundige Visie omgeving Nistelrodeseweg opgesteld, die als ruimtelijk toetsingskader voor de verschillende ontwikkelingen zal worden gehanteerd.

In de nota 'Uitgangspunten en visie voor het bestemmingsplan Omgeving Nistelrodeseweg' is onderscheid gemaakt tussen zes deelgebieden van Uden Noord. Onderhavig plangebied ligt in deelgebied 5. Hierover wordt het volgende beschreven:

Deelgebied 5 bestaat nu al uit een combinatie van wonen en bedrijven. Het type bedrijvigheid dat hier aanwezig is, gaat goed samen met wonen, zeker wanneer we dit gebied beschouwen als een gemengd gebied. Advies: Huidige gebruik handhaven en positief bestemmen, zolang het samen blijft gaan met de bestemming wonen.

Deelgebied 5 zal dus een mix moeten worden tussen wonen en werken. Onderhavig plan sluit hierbij aan, aangezien een eerdere bedrijfsbebouwing wordt herbouwd. De woonfuncties rondom het bedrijf blijven gehandhaafd. Het plan sluit daarom aan bij de uitgangspunten uit deelgebied 5 zoals beschreven in de nota 'Uitgangspunten en visie voor het bestemmingsplan Omgeving Nistelrodeseweg'. Wel gelden er nog enkele randvoorwaarden, waaronder de benodigde kwaliteitsverbetering. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij het 'Afwegingskader voor initiatieven omgeving Nistelrodeseweg'. Dit afwegingskader betreft een kaart met randvoorwaarden, zie figuur 2.6. In paragraaf 3.3.2. en bijlage 7 wordt hier aandacht aan besteedt. Het plan sluit aan bij de randvoorwaarden.



Figuur 2.6: Kaart Afwegingskader voor initiatieven omgeving Nistelrodeseweg

3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt het beleidskader dat relevant is voor het plan toegelicht en wordt het plan hieraan getoetst. Er is sprake van een doorwerking van beleid dat is vastgesteld op verschillende niveaus van bestuur.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Op 13 maart 2012 is door de minister van Infrastructuur en Milieu de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. Deze structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.

Het Rijk streeft ernaar om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te maken. Gestreefd wordt naar een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Dit doet het Rijk samen met andere overheden en met een Europese en mondiale blik. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Zo ontstaat er ruimte voor maatwerk en ontwikkelingen van burgers en bedrijven.

Deze structuurvisie speelt in op de volgende ontwikkelingen en uitdagingen:

- De toenemende ruimtelijke verschillen in Nederland.
- De toename van mobiliteit richting 2040.
- De concentratie van sectoren in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys.
- De aantrekkelijkheid van Nederland in de vorm van een ruimtelijke structuur met een netwerk van compacte steden in stedelijke regio's omringd door een onderscheidend open en natuurlijk landelijk gebied.
- De klimaatverandering, die ondermeer zorgt voor een stijgende zeespiegel.
- De groeiende vraag naar ruimte voor het opwekken en transporteren van elektriciteit en gas. Duurzame energiebronnen als wind, zon, biomassa en bodemenergie verdienen daarbij speciale aandacht.
- Het omvangrijke stelsel van regels en procedures.

Het beleid in de nieuwe Structuurvisie biedt de volgende oplossingen:

- Verstedelijkings- en landschapsbeleid laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten.
- Bij gebiedsontwikkeling wordt de daadwerkelijke vraag van bewoners, bedrijven en organisaties leidend.
- Met het programma 'Eenvoudig Beter' kapt het Rijk in het woud van procedures en brengt het eenheid in het stelsel van regels.

- Het Deltaprogramma biedt een basis voor de gezamenlijke overheden om te werken aan bescherming tegen overstromingen, aan schoon water, aan de beschikbaarheid van voldoende zoet water en aan klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.
- Er wordt meer ruimte geboden voor (de opwekking van) duurzame brandstoffen.
- Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang (mainports, brainport, greenports en de valleys) worden doorgezet.
- Om de bereikbaarheid te verbeteren, zet het Rijk in op investeren, innoveren en in stand houden. Het Rijk geeft prioriteit aan het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten voor de main-, brain- en greenports (inclusief achterlandverbindingen).
- Een verbetering van de bereikbaarheid door te letten op het samenspel tussen alle modaliteiten (weg, spoor en water) in samenhang met ruimtelijke ontwikkeling.

Het zijn bewoners, ondernemers, reizigers en verladers die Nederland sterk maken. Provincies en gemeenten krijgen de ruimte om maatwerk te leveren. In het mobiliteitssysteem komt de gebruiker centraal te staan. En het Rijk verbindt ruimtelijke ontwikkeling en mobiliteit met elkaar. Zo werkt het Rijk aan een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland.

Doorwerking plangebied

Aangezien onderhavig plan om twee loodsen op te richten geen nationaal belang raakt, wordt verwezen naar provinciaal en/of gemeentelijke belang voor een nadere afweging.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Voor de overzichtelijkheid van het beleid is gekozen voor het uitbrengen van één Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, ook wel de AMvB Ruimte genoemd. Daarbij wordt ingezet op nationale regels met betrekking tot onder andere zuinig ruimtegebruik, bescherming van kwetsbare gebieden en bescherming van het land tegen overstroming en wateroverlast. Doel is om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen. De inhoud van de AMvB Ruimte moet worden verwerkt in plannen van lagere overheden zoals structuurvisies en bestemmingsplannen van provincies en gemeenten.

Doorwerking plangebied

Onderhavig plan sluit aan bij de doelstellingen uit het hiervoor beschreven rijksbeleid om te komen tot de bevordering van krachtige dorpen en steden en duurzaam en zuinig ruimtegebruik. Het sluit aan bij de voorwaarden om ruimtelijke ontwikkelingen integraal te bezien en zorgvuldig om te gaan met het woon- en leefklimaat. Aspecten als bodem, externe veiligheid, archeologie en ruimtelijke kwaliteit vormen onderdeel van de planologische toets. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat het initiatief niet in strijd is met het rijksbeleid.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, is in artikel 1.1.1 Bro bepaald: *"De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of*

zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.” Uit de jurisprudentie komt naar voren dat het wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling van enige omvang moet zijn.¹

Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: “De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.” (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

Het betreft hier de herbouw van voormalige bedrijfsbebouwing op dezelfde locatie. De initiatiefnemer heeft een concreet bouwplan uitgewerkt als basis voor de ruimtelijke procedure en de bebouwing wordt na verkrijging van de vergunning op de bedrijfskavel worden gerealiseerd. Zoals gezegd, betreft het herbouw van bebouwing welke enige tijd geleden verloren is gegaan bij brand. Met de nieuwbouwloodsen kan de initiatiefnemer zijn bestaande bedrijfsactiviteiten hervatten dan wel efficiënter voortzetten. Hiermee is de actuele (regionale) behoefte aangetoond.

Daarnaast is van belang dat de behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden. In onderhavige situatie kan worden geconcludeerd dat voldaan wordt aan deze eis gezien het feit het reeds bebouwde bedrijfsgronden betreft, omringd door diverse bebouwde bedrijfskavels. Op de plaats waar tot voor kort een bedrijfsloods stond, vindt in onderhavig plan herbouw plaats.

Door de voorgenomen herbouw blijft de bebouwing en bedrijvigheid gelokaliseerd op de bestaande bedrijfslocatie en kan gebruik worden gemaakt van de ontsluitingsmogelijkheden op de omliggende infrastructuur die het bedrijf en de omliggende bedrijven biedt.

Doorwerking plangebied

Uit de bovenstaande toetsing blijkt dat met de ontwikkeling sprake is van zorgvuldig ruimtegebruik. De ontwikkeling voldoet aan de uitgangspunten van de ladder voor duurzame verstedelijking. Het beleid staat de ontwikkeling niet in de weg.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie ‘Kwaliteit van Brabant’

Provinciale Staten hebben op 14 december 2018 de Brabantse Omgevingsvisie ‘De kwaliteit van Brabant’ vastgesteld. De Brabantse Omgevingsvisie voegt daar ambities aan toe voor vier hoofdpogaven: de energietransitie, een klimaatproof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. Voor elk van deze opgaven geeft de omgevingsvisie aan wat de ambities op lange termijn zijn: wat is er nodig om Brabant in 2050 een gezonde, veilige en prettige leefomgeving te laten zijn?

¹ O.a. ABRS 1 juni 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:1503), ABRS 18 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:428) en ABRS 24 augustus 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2319).

Doorwerking plangebied

De beoogde ontwikkeling heeft geen invloed op de vier opgestelde ambities. Wel moet deze ontwikkeling in lijn zijn met de basisopgave waarin een veilige, gezonde leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit centraal staan. In hoofdstuk 4 wordt onderbouwd waarom de beoogde ontwikkeling geen negatieve invloed heeft op deze drie aspecten en waarom deze aspecten anderzijds geen belemmering vormen voor de ontwikkeling zelf. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat deze omgevingsvisie geen belemmering vormt voor onderhavig plan.

3.2.2 Interim omgevingsverordening

Op 25 oktober 2019 is de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant vastgesteld. De Interim omgevingsverordening betreft een samenvoeging van verschillende regelingen op provinciaal niveau met betrekking tot de fysieke leefomgeving. Dit betekent dat de regels betrekking hebben op milieu, natuur, ruimtelijke ordening, water, bodem en wegen. De Interim omgevingsverordening is daarbij een eerste stap op weg naar een definitieve omgevingsverordening, die op grond van de Omgevingswet wordt vastgesteld en die verplicht is voor provincies.

In de Interim omgevingsverordening is het plangebied aangeduid als landelijk gebied met de aanduiding 'verstedelijking afweegbaar'. Voor bestaande niet-agrarische bedrijvigheid in dit gebied is artikel 3.71 van belang. Hierin is het volgende opgenomen:

Een bestemmingsplan van toepassing op Landelijk gebied bevat regels voor een bestaande niet-agrarische functie die:

- a. de bestaande planologische gebruiksactiviteit vastleggen;*
- b. een toename van de gebruiksoppervlakte voor mestbewerking uitsluiten;*
- c. kunnen voorzien in een redelijke uitbreiding, als dat past binnen de gewenste ontwikkelingsrichting van het gebied waarbij de volgende aspecten zijn betrokken:*
 - 1. een gebiedsgerichte benadering welke activiteiten en functies passen in de omgeving;*
 - 2. welke effecten de mogelijke ontwikkeling heeft op andere aspecten, waaronder mobiliteit, agrarische ontwikkeling, leefbaarheid en leegstand elders;*
 - 3. hoe de uitbreiding bijdraagt aan het versterken van de omgevingskwaliteit, waaronder een bijdrage aan de sloop van overtollig en leegstaand vastgoed in het Landelijk Gebied.*

Doorwerking plangebied

Hieronder wordt ingegaan op de genoemde punten uit artikel 3.71 en de relatie van het plan hiermee.

- a) De bestaande planologische gebruiksactiviteit blijft in dit geval gehandhaafd.
- b) Er is geen sprake van mestbewerking of enige toename van het gebruiksoppervlak hiervoor. Dit onderdeel is dan ook niet van toepassing.
- c) Hieronder wordt puntsgewijs op dit onderdeel ingegaan:
 1. In dit geval is geen sprake van wijziging of toevoeging van activiteiten en functies. Onderhavige planlocatie betreft een perceel dat is gelegen tussen diverse reeds bebouwde percelen met voornamelijk bedrijfsbestemmingen. Zoals hiervoor reeds beschreven, is er sprake van herbouw van de afgebrande loods op dezelfde plek. Echter de twee nieuwe aaneengesloten loodsen zijn gezamenlijk 600 m² groter. Op de plek van de uitbreiding stond reeds een kleine "uitstulping van de hoofdloods" van 200 m²

groot en het gebied er direct omheen was in gebruik voor bedrijfswerkzaamheden behorende bij het autosloopbedrijf. In de toekomstige situatie vinden alle bedrijfswerkzaamheden uitsluitend inpandig plaats evenals de stalling en opslag van auto's. De nieuwe bebouwing krijgt een plat dak met een bouwhoogte van 8 meter terwijl de vigerende planologische situatie een nokhoogte van 10 meter (en een goothoogte van 6 meter) toestaat. Geconcludeerd kan worden dat het bebouwd oppervlak toeneemt. Daar staat tegenover dat alle werkzaamheden zoals demontage van auto's en de stalling en opslag hiertoe uitsluitend inpandig zullen plaatsvinden in loodsen. De functie sluit daarnaast aan op de gemeentelijke "Ontwikkelrichting voor het bestemmingsplan Omgeving Nistelrodeseweg" die de visie van dit gebied vastlegt (zie paragraaf 3.3). De toekomstige functie en bebouwing kan daarmee als passend in de omgeving worden gezien.

2. De invloed van het plan op de mobiliteit is beschreven in paragraaf 4.3. Er is slechts sprake van een beperkte toename aan bebouwing ten opzichte van wat reeds is toegestaan. Het plan heeft daarnaast geen invloed op agrarische ontwikkeling. Met het plan is sprake van herbouw (met beperkte uitbreiding) van de afgebrande loods op dezelfde plek. Hiermee wordt nieuwvestiging van het bedrijf elders binnen de gemeente voorkomen. Er is sprake van een concrete behoefte / een concreet bedrijf die gebruik maakt van de bedrijfsloods. Het plan heeft geen negatief effect op leegstand. De leefbaarheid van het plangebied en de directe omgeving blijft behouden. Dit is nader onderbouwd in hoofdstuk 4.
3. In dit geval is geen sprake van sloop van overtollig of leegstand vastgoed aangezien sprake is van herbouw (met beperkte uitbreiding) van de afgebrande loods op dezelfde plek. De omgevingskwaliteit wordt gewaarborgd door de landschappelijke inpassing die wordt gedaan. In paragraaf 3.3.2 wordt hier nader op ingegaan. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat de omgevingskwaliteit geborgd is. Gelet op de omvang van de loodsen, de perceelsgrootte, de omliggende bebouwing en het feit dat het herbouw betreft van bestaande bebouwing kan daarnaast geconcludeerd worden dat hier sprake is van bebouwing welke qua karakter, grootte en functie past in de omgeving. Uit de hoofdstukken 4 en 5 blijkt tevens dat zorgvuldig rekening is gehouden met zaken zoals bodemkwaliteit, waterhuishouding, archeologische waarden, ecologische en dergelijke.

Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling past binnen het beleid zoals vastgelegd in de Interim omgevingsverordening.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Uden 2015

Door de gemeenteraad is op 17 december 2015 de Omgevingsvisie Uden 2015 vastgesteld. In deze omgevingsvisie zijn doelstellingen voor de fysieke leefomgeving opgenomen voor de lange termijn en wordt aangegeven hoe deze te bereiken zijn.

De kernkwaliteiten die de gemeente nastreeft is een toekomstbestendig Uden, waarbij sprake is van een goed woon- en leefklimaat voor nu en in de toekomst. Om deze toekomstbestendigheid in de toe-

komst te kunnen waarborgen maakt uitbreiding en groei plaats voor transformatie en hergebruik. Hierbij is het van belang om open te staan voor de initiatieven van burgers en ondernemers en te kijken naar de kwaliteiten en potenties die Uden te bieden heeft.

Op de 'Visiekaart Omgevingsvisie uit de' Omgevingsvisie Uden 2015 is te zien dat het plangebied is gelegen in de regio 'Uden Noord'. In de Omgevingsvisie wordt hierover het volgende gezegd.

Waar hebben we mee te maken?

Door de nieuwe afrit van de A50 is er ook sprake van een nieuwe stadsentree en een snelle entree naar de Maas-horst. Hier ligt het nieuwe regionale ziekenhuis. De noordkant van Uden is een rommelige stadsrandzone.

Wat willen we bereiken?

- Een mooie entree van Uden;
- Een poort naar de Maashorst;
- Een regionale gezondheidslocatie;
- Tussenstop aan de A50;
- Mooie overgang tussen stad en platteland, een parkachtig gebied.

Hoe willen we dat bereiken?

We geven uitvoering aan het Masterplan Uden Noord. We stellen kwaliteitseisen aan bebouwing die de entree naar Uden markeren. Ontwikkelingen moeten bijdragen aan de overgang van rood naar groen. Als dat fysiek niet kan, dan kan een financiële bijdrage geleverd worden aan landschappen van allure. Ontwikkelingen moeten ook bijdragen bij aan de functionele structuur van het gebied.

Doorwerking plangebied

In de Omgevingsvisie uit 2015 is het gebied aangeduid als Uden-Noord. Voor het toekomstperspectief van Uden-Noord wordt verwezen naar het Masterplan Uden-Noord 2012. Dit Masterplan is voor onderhavig plangebied vervangen door de, door de gemeenteraad op 25 oktober 2018 vastgestelde 'Ontwikkelrichting voor het bestemmingsplan Omgeving Nistelrodeseweg, waaraan de nota 'Uitgangspunten en visie voor het bestemmingsplan Omgeving Nistelrodeseweg' ten grondslag heeft gelegen. Onderhavig plan voorziet in de herbouw van twee bedrijfsloodsen aan de Nistelrodeseweg 13a. De entree van Uden vanuit de A50 in Uden Noord loopt via de Rondweg en niet via de Nistelrodeseweg. De herbouw van de bedrijfspanden (die de maten van het oorspronkelijke bedrijfspand op deze locatie slechts beperkt overschrijden) op een perceel dat is afgeschermd middels groen van de openbare weg (en dus niet/nauwelijks zichtbaar is), zal geen invloed hebben op de ambities van de gemeente Uden met betrekking tot deze regio. Het plan is daarom ook in lijn met de uitgangspunten van de Omgevingsvisie van Uden.

3.3.2 Landschapsinvesteringsregeling Uden

In de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant zijn regels vastgelegd die de belangen van de provincie bij ruimtelijke ontwikkelingen moeten beschermen. Met deze regels moet bij de opstelling van bestemmingsplannen door alle gemeenten rekening worden gehouden. In artikel 2.2 van de Verordening Ruimte wordt verplicht gesteld dat ruimtelijke ontwikkelingen in het buitengebied bij moeten dragen aan de verbetering van de kwaliteit van het landschap. Deze zogenaamde landschapsinvesteringsregeling (LIR) is van toepassing op alle ontwikkelingen in het buitengebied die in strijd zijn met

het geldende bestemmingsplan, maar waaraan vanuit ruimtelijke overwegingen toch medewerking kan worden verleend.

Het plangebied is gelegen in het buitengebied van Uden. De gemeente Uden heeft een beleidsnota 'uitwerking landschapsinvesteringsregeling' opgesteld. Het doel van de landschapsinvesteringsregeling is:

- Invulling geven aan de provinciale Verordening ruimte en de bijbehorende handreiking;
- Regelgeving omzetten in kansen voor ontwikkelingsperspectief voor het buitengebied;
- Druk op financiële haalbaarheid van particulier initiatief zo veel mogelijk beperken;
- Een goede ruimtelijke ordening. Bij een goede ruimtelijke ordening moet altijd duidelijk zijn waar welke functie is, en waarom die functie nodig is (nut en noodzaak) en nu juist op die plek is gelegen.

In eerste instantie is het van belang om te bepalen in welke categorie de ontwikkeling valt.

Er zijn 3 categorieën:

- Categorie 1: voor ontwikkelingen die geen of een verwaarloosbare impact hebben ten opzichte van het huidige gebruik geldt geen landschappelijke tegenprestatie.
- Categorie 2: voor ontwikkelingen die een beperkte impact hebben ten opzichte van het huidige gebruik op de omgeving is een landschappelijke inpassing vereist.
- Categorie 3: voor ontwikkelingen met een aanzienlijke impact ten opzichte van het huidige gebruik is een landschappelijke investering vereist. Het gaat hier om minimaal 20% van de meerwaarde van de gronden (en niet de gebouwen).

Doorwerking plangebied

De landschappelijke inpassing, berekening kwaliteitsverbetering en de berekening van de investering in het landschap is opgenomen in bijlage 7 bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Uit het vigerende bestemmingsplan (zie paragraaf 3.3) blijkt dat voor gebouwen een goothoogte van 4,5 meter geldt en voor de bouwhoogte geldt 8 meter. Op 17 juni 2008 heeft de gemeente Uden vrijstelling (zie eveneens paragraaf 3.3) verleend van enkele bepalingen van het vigerende bestemmingsplan voor het aanpassen en uitbreiden van een autodemonstratiebedrijf. De vrijstelling had onder andere betrekking op de afwijkende goot- en nokhoogte van 6 en 10 meter. Omdat in onderhavig voornemen sprake is van een bouwhoogte van 8 meter (plat dak) wijkt deze bouwhoogte (hoger dan goothoogte, lager dan nokhoogte) af van hetgeen is bestemd dan wel is toegestaan op basis van de verleende ontheffing. Daarnaast overschrijdt de toekomstige bebouwing de maximale oppervlakte aan bebouwing op deze locatie met circa 600 m². De afgebrande loods had namelijk een oppervlakte van 1.400 m² terwijl de nieuwe loodsen een gezamenlijke oppervlakte hebben van circa 2.000 m². De voorgenomen ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt middels een bestemmingsplanafwijking. Hierbij moet worden voldaan aan de vereisten van de versterking van de landschappelijke kwaliteit (tegenprestatie) ex artikel 3.2 (kwaliteitsverbetering van het landschap van de Provinciale Verordening ruimte).

De omschakeling van een bedrijfsbestemming naar een bedrijfsbestemming met bouwvlak wordt in de regeling Kwaliteitsverbetering aangemerkt als een ontwikkeling in categorie 3. Voor voorliggend plan is dan ook een landschappelijke kwaliteitsverbetering vereist op basis van de waardevermeerdering van het perceel. Uit de berekening blijkt dat de waardevermeerdering in de nieuwe situatie ten opzichte van de bestaande situatie geïnvesteerd wordt in kwaliteitsverbetering op het eigen perceel.

[illegible]

3.3.3 Vigerende bestemmingsplan en vrijstelling bestemmingsplan

Hoewel voor het plangebied een bedrijfsbestemming is opgenomen, wijken de geplande loodsen af van de bouwregels. Het bouwvlak wordt overschreden. Ook de maximale goothoogte wordt overschreden. Er geldt namelijk een maximale goot- en nokhoogte van 6 en 10 meter. In onderhavige aanvraag is sprake van een bouwhoogte van 8 meter voor een toekomstig gebouw met plat dak. Deze bouwhoogte wijkt af van hetgeen is bestemd dan wel is toegestaan op basis van de verleende ontheffing met betrekking tot de goothoogte van 6 meter. De reeds vigerende nokhoogte van 10 meter wordt niet overschreden.

Hoofdstuk 3



Figuur 3.3: Uitsnede verbeelding 'omgeving Nistelrodeseweg'

4. OMGEVINGSASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de diverse relevante omgevingsaspecten aangehaald en wordt het plan hieraan getoetst.

4.1 Flora en fauna

Onderzoek in het kader van de Flora en Faunawet wordt veelal uitgevoerd voorafgaand aan ruimtelijke plannen. Dergelijk onderzoek maakt inzichtelijk in welke mate de ontwikkelingen de eventueel aanwezige (beschermde) dier- en plantensoorten (negatief) beïnvloeden.

De locatie ligt op een afstand van minstens 20 km van Natura 2000-gebieden. Het betreft een autodemontagebedrijf. De uitstoot van stikstof door een autodemontagebedrijf is zeer gering. Het bedrijf heeft 4 á 5 medewerkers die met de auto naar het werk komen. Op een drukke dag komen er 10 á 15 bezoekers met een personenauto. Circa 7 á 8 maal per week worden goederen afgeleverd of opgehaald per vrachtwagen. De uitstoot van stikstof als gevolg van deze verkeersbewegingen is zeer gering en op een dergelijke afstand van het Natura 2000-gebied niet relevant. Een berekening van de depositie op Natura 2000-gebieden is niet noodzakelijk. Tevens kan gesteld worden dat de verkeersbewegingen en activiteiten niet wijzigen ten opzichte van de bestaande planologische situatie (er is namelijk reeds een bedrijfsbestemming opgenomen). Het plangebied bestaat uit een bedrijfskavel welke intensief wordt gebruikt en waar tot enige tijd geleden een bedrijfsgebouw stond. Van enige ecologische waarde of geschikt habitat is geen sprake. Voorkomen dient te worden dat de ontwikkeling gaat verruigen en soorten zich alsnog kunnen vestigen. Daarom wordt aanbevolen de locatie regelmatig te onderhouden om vestiging van soorten te voorkomen. Doordat de ontwikkeling geheel plaatsvindt binnen een intensief gebruikt perceel (zonder habitat van enig ecologisch belang) en beperkt qua oppervlak en aard is, worden géén negatieve effecten beschermde flora en fauna verwacht.

Er kan worden geconcludeerd dat er geen risico bestaat met betrekking tot de aantasting/verstoring van (beschermde) dier- en plantensoorten. Ten aanzien van het aspect natuurbescherming worden op voorhand geen knelpunten verwacht en een vergunning op basis van de Natuurbeschermingswet is niet vereist.

4.2 Cultuurhistorie en archeologie

In 1992 is het Verdrag van Malta ondertekend en in 1995 is dit verdrag in werking getreden. Doelstelling van het Verdrag van Malta is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het archeologisch erfgoed meegewogen zoals alle andere belangen die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

De inhoud van het Verdrag van Malta is neergelegd in de Wet op de Archeologische Monumentenzorg die op 1 september 2007 van kracht is geworden en een wijziging van de Monumentenwet 1988 tot gevolg heeft gehad. Op grond van deze aangescherpte regelgeving stellen Rijk en provincie zich op het standpunt dat in het ruimtelijk beleid zorgvuldig met het archeologische erfgoed moet worden omgegaan. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient voorafgaand aan bodemingrepen

archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken.

De voorgenomen herbouw van de loodsen vindt plaats op dezelfde locatie als de voormalige bedrijfsbebouwing. Graafwerkzaamheden vinden derhalve plaats op de locatie waar eerder al bodemverstoring plaatsvond vanwege de vorige bebouwing. Aantasting van archeologische waarden is dan ook niet (meer) aan de orde.

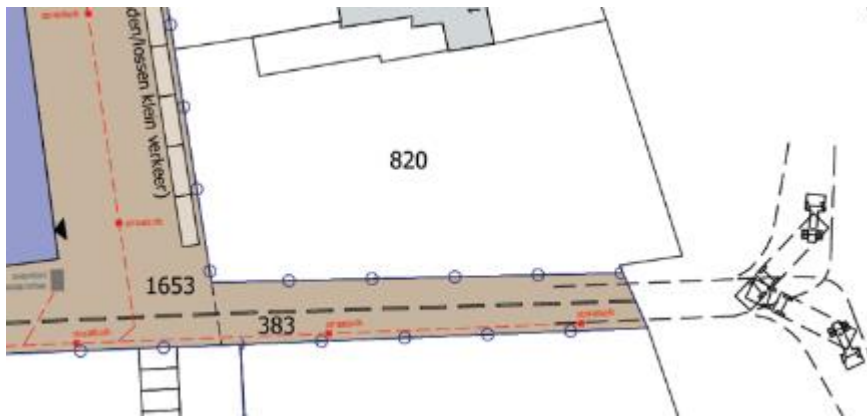
4.3 Verkeer en parkeren

Uitgangspunt bij de realisatie van nieuwbouw is dat wordt voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Normen hiertoe zijn opgenomen in de Nota Parkeernormen van de gemeente Uden van 2018, meer specifiek de normen vermeld in de tabel “Parkeernormen” in paragraaf 3.3 van de Nota.”. Onderhavig plan voorziet in de realisatie van twee loodsen, één van 800 m² en één van 1.200 m²: totaal 2.000 m². Voor het garagebedrijf geldt een parkeernorm van 2,5 pp/100 m² (in gebied 3). Voor de twee loodsen dienen dus 50 parkeerplaatsen gerealiseerd te worden. Zoals uit navolgende tekening blijkt, worden er 51 parkeerplaatsen gerealiseerd terwijl er op basis van de norm 50 noodzakelijk zijn. Hiermee wordt voldaan aan de parkeernormen. Een gedetailleerde tekening is opgenomen in de bijlagen.



Figuur 4.1: Ligging parkeerplekken

Tevens wordt op eigen terrein voldoende manoeuvreerruimte gecreëerd voor laden en lossen en de afwikkeling van vrachtwagens. De inrit om het terrein vanaf de straat te betreden, wordt aangelegd volgens de hiertoe geldende criteria en kunnen op basis van een positief besluit op een aanvraag om een omgevingsvergunning (aanlegvergunning) worden gerealiseerd.



Figuur 4.2: Entree vanaf Nistelrodeseweg

4.4 Besluit m.e.r.

De procedure van een milieueffectrapportage is bedoeld om de milieuaspecten in een vroeg stadium, integraal en compleet in de plan- en besluitvorming mee te nemen. Centraal staat in de procedure het milieueffectrapport waarin alle milieuaspecten voor minimaal één alternatief geanalyseerd en beoordeeld worden ten opzichte van de referentiesituatie. Een dergelijke procedure is van toepassing bij activiteiten waarvan vast staat dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden.

De te beoordelen activiteiten met bijbehorende drempelwaarden staan weergegeven in onderdeel C van het Besluit m.e.r. Naast de directe plicht tot een dergelijke procedure zijn in het Besluit m.e.r. ook activiteiten met bijbehorende drempelwaarden aangegeven waarvoor eerst moet worden beoordeeld of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze activiteiten en drempelwaarden staan benoemd in onderdeel D van het Besluit m.e.r. Voor deze activiteiten dient een zogenaamde m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden.

Zoals reeds is vastgesteld, ziet onderhavige onderbouwing toe op bebouwing (twee loodsen) welke vanwege de voorgenomen bouwhoogte van 8 meter niet past binnen het vigerende bestemmingsplan dan wel de verleende ontheffing. De bedrijfsactiviteiten wijzigen niet ten opzichte van hetgeen reeds is toegestaan. De verandering heeft ook geen betrekking op een toename van de opslagcapaciteit van autowrakken. Daarnaast betreft het een bedrijfslocatie waarbij alle bedrijfsactiviteiten plaatsvinden binnen de nieuwe loodsen. Dit is positieve afwijking van de voormalige situatie waarbij meer activiteiten uitpandig plaatsvonden.

Op 7 juli 2017 is het Besluit m.e.r. gewijzigd. De belangrijkste wijziging is de nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling. Voor elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde is, moet:

- door de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie worden opgesteld;
- het bevoegd gezag binnen 6 weken een m.e.r.-beoordelingsbesluit melden, deze hoeft niet te worden gepubliceerd in de Staatscourant;
- de initiatiefnemer van het (vormvrije) m.e.r.-beoordelingsbesluit dit bij de vergunningaanvraag toevoegen.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling moet altijd worden toegepast wanneer sprake is van een activiteit die is genoemd in onderdeel C of D van bijlage I van het Besluit m.e.r.. De vermelding dat de betreffende ondergrens niet wordt overschreden is onvoldoende als motivatie om geen m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

De bouw van de loods komt als activiteit echter niet voor in de C- en D-lijst van het Besluit milieueffectrapportage. Derhalve is de gewijzigde vormvrije m.e.r.-beoordeling niet van toepassing en hoeft de procedure hiertoe niet te worden doorlopen.

Verder blijkt uit de overige relevante milieuparagrafen van dit plan dat het niet gaat om 'belangrijke nadelige gevolgen'.

Geconcludeerd wordt dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu door de nieuwbouw uitgesloten kunnen worden. Er is dan ook geen aanleiding om een m.e.r.-beoordeling uit te voeren. Gezien de voorgenomen nieuwbouw, in relatie tot de omgeving, wordt tevens geconcludeerd dat er geen milieueffectrapport hoeft te worden opgesteld.

4.5 Bodem

Het doel van de bodemtoets bij ruimtelijke plannen is de bescherming van de bodem. Een bodemtoets moeten worden uitgevoerd om te kunnen beoordelen of de bodem geschikt is voor de geplande functie en of er sprake is van een eventuele saneringsnoodzaak. Bij een ruimtelijk plan dient rekening te worden gehouden met de bodemkwaliteit ter plaatse. De reden hiervoor is dat eventueel aanwezige bodemverontreiniging van groot belang kan zijn voor de keuze van bepaalde bestemmingen en/of voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Verkenkend bodemonderzoek januari 2017

Op 16 januari 2017 is door SGS Search Ingenieursbureau BV een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (projectnummer: 25.16.00487.1). De aanleiding voor de uitvoering van het bodemonderzoek is de brand die op het perceel heeft plaatsgevonden. Zoals aangegeven is een loods afgebrand, die op dezelfde plaats wordt herbouwd. In verband hiermee wordt het van belang geacht inzicht te verkrijgen in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem (grond en grondwater) op de locatie van de geplande herbouw. Op basis van de uitkomsten van het onderzoek hoeven er vanuit milieuhygiënisch oogpunt gezien geen beperkingen te worden gesteld aan het huidige c.q. toekomstig gebruik van de locatie.

Uit toetsing door de gemeente Uden is gebleken dat de bodem onvoldoende is onderzocht. Gezien de aanwezigheid van puin in de grond dient de bodem te worden onderzocht op de mogelijke aanwezigheid van asbest. Tevens dient het historisch bodemonderzoek aangevuld te worden alsmede het uitvoeren van aanvullend bodemonderzoek teneinde de nulsituatie vast te leggen. De conclusies van dit onderzoek worden hieronder kort weergegeven.

Bodemonderzoek december 2017

Locatie 1: 'nabij boring 1' (onderzoek januari 2017)

Uit de resultaten blijkt dat zintuiglijk geen asbest is aangetroffen. Analytisch is asbest aangetoond in een gehalte van 1,8 mg/kg d.s. De interventiewaarde of de waarde voor nader onderzoek (50 mg/ kg d.s.) wordt hierbij niet benaderd. Aanvullend of nader asbestonderzoek wordt op deze locatie niet noodzakelijk geacht.

Locatie 2: voormalige demontageruimte

De licht verhoogde gehalten in de grond zijn zeer gering en geven geen aanleiding tot vervolgonderzoek. In het grondwater is geen verhoogde concentratie voor de geanalyseerde parameters aangetoond. De eindsituatie van de bodemkwaliteit is voldoende vastgelegd.

Locatie 3: wasplaats met opslagruimte en oliewater-afscheider

Analytisch is in de grond een matig verhoogd gehalte aan minerale olie aangetroffen. De overige geanalyseerde parameters zijn niet in een verhoogd gehalte aangetroffen. Na uitsplitsen van het mengmonster is de matige verontreiniging niet reproduceerbaar gebleken.

In geen van de deelmonsters wordt een waarde aan minerale olie boven de detectiegrens gemeten. Vervolgonderzoek wordt niet noodzakelijk geacht. In het grondwater is geen verhoogde concentratie voor de geanalyseerde parameters aangetoond. De nulsituatie van de bodemkwaliteit is voldoende vastgelegd.

Locatie 4: locatie nieuwbouw stalling

De licht verhoogde gehalten in de grond en de licht verhoogde concentraties in het grondwater zijn zeer gering en geven geen aanleiding tot vervolgonderzoek. De bodemkwaliteit is in voldoende mate vastgelegd.

De aanwezige verharding van menggranulaat is niet onderzocht op de aanwezigheid van asbest. Op het zuidelijke gedeelte van deze locatie (boring 404 en 405) zijn bijmengingen van baksteen en beton aangetroffen in de grond. Aanbevolen wordt een verkennend asbestonderzoek volgens NEN 5707 op het zuidelijke gedeelte van de locatie en een verkennend asbestonderzoek volgens NEN 5897 uit te voeren ter plaatse van de verharding.

Locatie 5: olie-waterafscheider

De licht verhoogde gehalten in de grond zijn zeer gering en geven geen aanleiding tot vervolgonderzoek. In het grondwater is geen verhoogde concentratie voor de geanalyseerde parameters aangetoond. De bodemkwaliteit is voldoende vastgelegd en geeft geen aanleiding tot vervolgonderzoek. Naar aanleiding van de aangetroffen bodemvreemde bijmengingen van puin, baksteen en beton van onbekend herkomst dient een asbestonderzoek volgens de NEN 5707 en/of NEN 5897 te worden uitgevoerd.

Conclusies en aanbevelingen

Op basis van het uitgevoerde bodemonderzoek zijn ten hoogste licht verhoogde gehalten in de grond en licht verhoogde concentraties in het grondwater aanwezig. De milieuhygiënische bodemkwaliteit is

in voldoende mate vastgesteld. In het uitgevoerde asbestonderzoek is geen asbestgehalte boven de norm voor nader onderzoek aangetoond.

Op basis van onderhavig onderzoek dient een asbestonderzoek volgens de NEN 5707 en/of NEN 5897 te worden uitgevoerd ter plaatse van de verharding van menggranulaat en de aangetroffen bodemvreemde bijmengingen in de grond van het zuidelijke gedeelte van locatie 4 en locatie 5. Hierbij wordt aanbevolen dit met een graafmachine met overdruk uit te voeren en mogelijk te combineren met het verwijderen van de aanwezige betonverharding.

Verkennd asbestonderzoek en nader bodemonderzoek Nistelrodeseweg 13a te Uden

Door MILON bv te Schijndel is in april 2018 een verkennd asbestonderzoek en een nader bodemonderzoek uitgevoerd.

Op basis van de beschikbare informatie is de verharding van menggranulaat onderzocht volgens NEN 5897 en de grondverontreiniging met PAK is nader onderzocht waarbij deze volledig is ingekaderd. De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is verder afdoende bekend ter plaatse van de voorgenomen nieuwbouw.

Verkennd asbestonderzoek

Het menggranulaat dat als verhardingsmateriaal aanwezig is, heeft een oppervlakte van circa 270 m² en een dikte van 20 centimeter en is onderzocht op asbest volgens NEN 5897. Er zijn zintuiglijk geen bijzonderheden waargenomen en specifiek wordt opgemerkt dat er in het menggranulaat in zowel de grove als de fijne fractie geen asbestverdacht materiaal is waargenomen. Uit de resultaten van het laboratoriumonderzoek blijkt dat in het mengmonster van het menggranulaat geen asbestgehalte boven de detectielimiet is aangetoond. De helft van de interventiewaarde wordt niet overschreden waardoor een nader asbestonderzoek niet noodzakelijk is.

Nader bodemonderzoek

Tijdens de veldwerkzaamheden zijn in de grond zwakke tot sterke bijmengingen aangetroffen met puin, bakstenen en kolengruis. Er is geen asbestverdacht materiaal aangetroffen. Analytisch zijn in de grond van de geanalyseerde monsters geen verhoogde gehalten PAK aangetroffen. De omvang van de grondverontreiniging met PAK is afgeperkt. De totale omvang van de verontreinigde grond met concentraties boven de interventiewaarde wordt geschat op circa 75 m³. Gezien de omvang van de verontreiniging is sprake van een geval van ernstige verontreiniging. De verontreiniging is naar verwachting veroorzaakt voor 1987 door ophoging.

Conclusies en aanbevelingen

Het onderzoek heeft geleid tot een goed beeld van de bodemkwaliteit ter plaatse van de onderzoekslocatie. Aanvullend onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht. De aanwezige puinverharding is niet verontreinigd met asbest. De grondverontreiniging met PAK is afgeperkt en dient voorafgaand aan de voorgenomen bouw te worden gesaneerd.

Een sanering kan in het kader van het Besluit Uniforme Saneringen (BUS) worden uitgevoerd. Bij de uitvoering van de sanering dient rekening gehouden te worden dat de uitvoeringswerkzaamheden en de milieukundige begeleiding (processturing en verificatie) door onafhankelijke en erkende bedrijven uitgevoerd moet worden. De aannemer van de sanering dient erkend te zijn overeenkomstig BRL SIKB 7000 en protocol 7001. De milieukundige begeleiding dient onafhankelijk uitgevoerd te worden

overeenkomstig BRL SIKB 6000 en protocol 6001. Deze bodemsanering is tevens in de anterieure overeenkomst opgenomen in het kader van de economische uitvoerbaarheid van het plan.

4.6 Geluid

Ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen kan het noodzakelijk zijn om geluidonderzoek uit te voeren. Zoals reeds is vastgesteld, wijzigen de bedrijfsactiviteiten niet ten opzichte van hetgeen reeds is toegestaan en betreft het een bedrijfslocatie waarbij alle bedrijfsactiviteiten plaatsvinden binnen de nieuwe loodsen.

De bedrijfsactiviteiten van Autosloperij Verwijst blijven plaatsvinden in de dagperiode tussen 07.00 en 19.00 uur. Op het buitenterrein vindt alleen stalling van voertuigen en afvalstoffen plaats. De activiteiten buiten betreffen alleen het verplaatsen van voertuigen, de afvoer van afvalstoffen (door derden op te halen) en het parkeren door bezoekers. Hameren en slijpen vindt in pandig plaats. Een heftruck zal circa 1 a 2 uur op het buitenterrein worden ingezet om voertuigen te verplaatsen naar de werkplaats voor demontage. Deze activiteiten zijn vergelijkbaar met de bedrijfsactiviteiten van voor de brand. De capaciteit en intensiteit blijft onveranderd en er is geen sprake van meer voertuigbewegingen (aan- en afvoer).

Om de geluidbelasting vanwege de inrichting op de omgeving vast te stellen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is op 25 september 2017 door De Roever Omgevingsadvies uitgevoerd overeenkomstig de Handleiding meten en rekenen industrielawaai, 1999.

Na toetsing door bevoegd gezag zijn de opmerkingen op het onderzoek verwoord in de memo van 30 oktober 2017 door de Omgevingsdienst Brabant Noord. De opmerkingen (op één na) zijn verwerkt in het aangepaste akoestisch onderzoek van 19 december 2017.

In de memo wordt in de beoordeling van paragraaf 5.3 'Geluid', onder 1 gesteld dat Autodemontagebedrijf Verwijst een type C-inrichting is en dus milieuvergunningplichtig is. Dat is niet het geval. Voor de volgende handelingen met afvalstoffen hebben autodemontagebedrijven een omgevingsvergunning milieu nodig (categorie 28.10, onder 8° van Bijlage I Bor):

- het opslaan van meer dan 50 ton vrijkomende gevaarlijke vloeistoffen;
- het opslaan van meer dan 1.000 gedemonteerde airbags en gordelspanners;
- het ontsteken van mechanische airbags buiten het autowrak;
- het aftanken van vloeibare brandstofresten voor gebruik door derden;
- het aftappen van LPG uit gedemonteerde LPG-tanks;
- het demonteren van vrachtwagens.

Er vinden bij Autodemontagebedrijf Verwijst geen handelingen met afvalstoffen plaats waarvoor een omgevingsvergunning nodig is. Autodemontagebedrijf Verwijst is dus geen type C inrichting. Het akoestisch onderzoek hoeft dus niet getoetst te worden aan de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening.

Uit het onderzoek blijkt dat qua langtijdgemiddeld beoordelingsniveau en maximaal geluidniveau aan de richtwaarden uit stap 2 van de Handreiking Bedrijven en milieuzonering en de grenswaarden uit het Activiteitenbesluit wordt voldaan.

Ten aanzien van de indirecte hinder kan gesteld worden aan de richtwaarden uit stap 2 van de Handreiking Bedrijven en milieuzonering en de voorkeursgrenswaarde uit de schrikkelcirculaire van 29 februari 1996 wordt voldaan.

Gesteld kan worden dat sprake is van een acceptabel woon- en verblijfsklimaat ter plaatse van woningen in de omgeving en dat de gewenste inrichting inpasbaar is.

Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat het aspect geluid geen belemmering vormt voor de realisatie van het bouwplan.

4.7 Geur

Ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen kan het noodzakelijk zijn om geuronderzoek uit te voeren. Het betreft hier echter een bedrijfslocatie waarbij geen geurproducerende activiteiten worden uitgevoerd. Daarnaast wijzigen de bedrijfsactiviteiten niet ten opzichte van hetgeen reeds is toegestaan. Tevens vinden alle bedrijfsactiviteiten plaats binnen de nieuwe loodsen. Dit in positieve afwijking van de voormalige situatie waarbij meer activiteiten uitpandig plaatsvonden.

De bedrijfsactiviteiten worden aangemerkt als *Autosloperijen*: *b.o. > 1.000 m²* met een milieucategorie van 3.2, zie eveneens paragraaf 5.7. De bijbehorende richtafstand voor geur bedraagt 10 meter. De afstand vanaf de nieuwe loodsen tot aan de dichtstbijzijnde geurgevoelige bestemming (gemeten vanaf de rand van het bouwvlak) is circa 30 meter.

Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat het aspect geur geen belemmering vormt voor de realisatie van het bouwplan.

4.8 Luchtkwaliteit

Het wettelijk kader voor luchtkwaliteit ligt vast in titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Hierin is bepaald dat een project moet voldoen aan de grenswaarden, zoals genoemd in bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Daarnaast zijn bij titel 5.2 van de Wet milieubeheer de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) van belang.

Zoals reeds is vastgesteld, wijzigen de bedrijfsactiviteiten niet ten opzichte van hetgeen reeds is toegestaan en betreft het een bedrijfslocatie waarbij alle bedrijfsactiviteiten plaatsvinden binnen de nieuwe loodsen. Dit in positieve afwijking van de voormalige situatie waarbij meer activiteiten uitpandig plaatsvonden.

Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat het aspect lucht geen belemmering vormt voor de realisatie van het bouwplan.

4.9 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van risico's die mensen lopen door opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen in hun omgeving. Externe veiligheid kan betrekking hebben op inrichtingen of op transportroutes (wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen).

Voor inrichtingen vormt het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) het wettelijk kader. Voor transportroutes (weg, spoor en water) geldt het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Voor buisleidingen vormt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) het wettelijk kader.

Kernbegrippen

In de genoemde beleidskaders staan twee begrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico (PR)

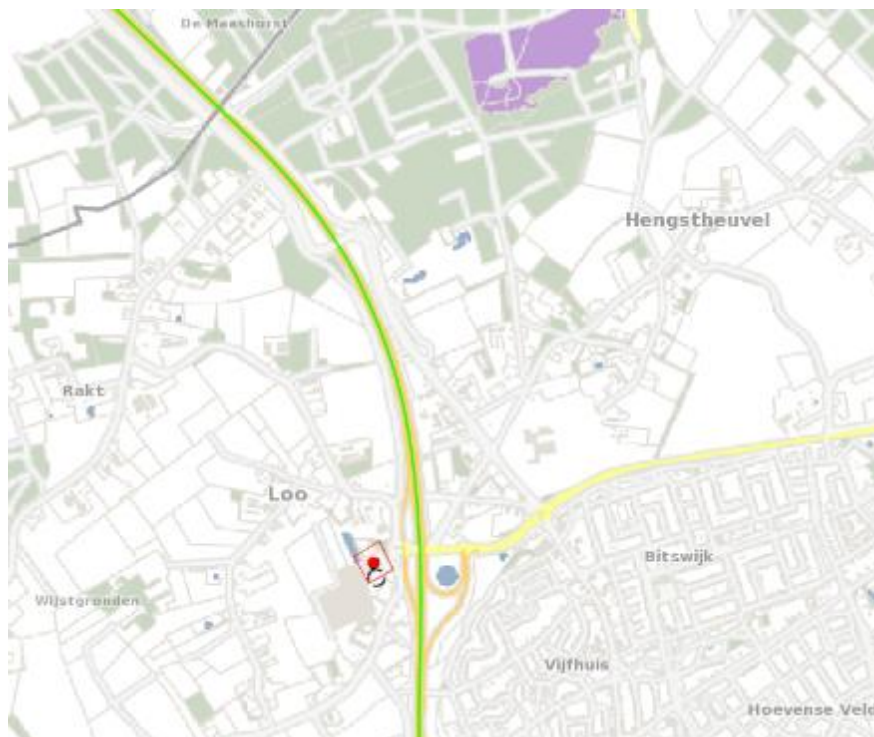
Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon, die onafgebroken en onbeschermd op een plaats nabij een risicobron verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met gevaarlijke stoffen. De norm voor het plaatsgebonden risico bedraagt 10^{-6} per jaar, oftewel een kans van één op een miljoen. Het plaatsgebonden risico wordt door middel van risicocontouren op een kaart weergegeven.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico is de kans dat een groep van tien of meer personen in de omgeving van een risicobron in één keer dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicobron. Het invloedsgebied wordt gevormd door de 1%-letaliteitsgrens van de risicobron; de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden.

Inventarisatie risicobronnen

Op basis van gegevens van de Risicokaart (www.risicokaart.nl) en de vigerende bestemmingsplannen zijn de risicobronnen geïnterpreteerd. De risicobronnen zijn weergegeven in figuur 4.3.



Figuur 4.3: Uitsnede risicokaart

Het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van de Rijksweg A50. Overige risicobronnen liggen op grote afstand van het plangebied, zoals de propaantank op de veehouderij aan de Looweg 10.

Plaatsgebonden risico (PR)

De aan te houden afstand voor het plaatsgebonden risico (PR 10-6) voor de Rijksweg A50 bedraagt ter hoogte van het plangebied 0 meter. Het plaatsgebonden risico vormt geen knelpunt.

Groepsrisico (GR)

De bestemmingswijziging heeft enkel betrekking op de maximale bouwhoogte. De bestemmingswijziging leidt niet tot een toename van het aantal personen dat zich (mogelijk) binnen het plangebied bevindt. De omvang en functie van het plangebied wijzigt niet. Enkel wordt een hogere bouwhoogte toegestaan. Aangezien er geen toename is van de mogelijke populatie binnen het plangebied, is geen sprake van een verandering van het groepsrisico.

Plasbrandaandachtsgebied

Verder is voor de Rijksweg A50 ter hoogte van het plangebied geen sprake van een plasbrandaandachtsgebied.

Verkeersveiligheid

Het plangebied wordt aan de oostzijde ontsloten op de Nistelrodeseweg door middel van een inrit. De inrit om het terrein vanaf de straat te betreden, wordt aangelegd volgens de hiertoe geldende criteria en kunnen op basis van een positief besluit op een aanvraag om een omgevingsvergunning (aanlegvergunning) worden gerealiseerd. In de huidige situatie is op deze locatie al een inrit aanwezig. Deze inrit wordt slechts breder gemaakt/aangepast. De verkeersveiligheid zal op dit punt niet aangetast worden. De inrit betreft dus een gemeentelijke weg.

Verantwoording groepsrisico

Gelet op de ligging van het plangebied binnen de 200 meter zone van de A50 moet een verantwoording van het groepsrisico plaatsvinden. Omdat de omvang en functie van het plangebied niet wijzigt, kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico. De Veiligheidsregio is hierbij om advies gevraagd, zie hierna.

Bestrijdbaarheid

De bestrijdbaarheid wordt op twee aspecten beoordeeld:

1. Is het rampscenario te bestrijden?

Voor het transport over de A50 zijn de volgende scenario's relevant: 1) een BLEVE (explosie) van een LPG-tankwagen, of 2) het ontstaan van een plasbrand bij uitstroming van een brandbare vloeistof als gevolg van een ongeval of het spontaan ontbranden van een tankauto. De kans op beide scenario's is erg klein. Om een plasbrand effectief te kunnen bestrijden moet schuim worden aangevoerd. Dit kost tijd. Een BLEVE is alleen te voorkomen door het effectief koelen van de tankwagen. Hiervoor zijn grote hoeveelheden bluswater noodzakelijk. De ter plaatse aanwezige waterleiding/brandkraan heeft hiervoor onvoldoende capaciteit. Dit is echter inherent aan een locatie nabij de Rijksweg A50.

2. Is de omgeving voldoende ingericht om bestrijding te faciliteren?

Rond het plangebied zijn voldoende aan- en afvoerroutes beschikbaar voor de inzet van hulpdiensten.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpdiensten. Het zelfredzame vermogen van personen is een belangrijke voorwaarde om grote calamiteiten bij een incident te voorkomen. De mogelijkheden voor zelfredzaamheid bestaan globaal uit schuilen en ontvluchting en zijn afhankelijk van het maatgevende scenario.

1. Mogelijkheden zelfredzaamheid

De mogelijkheden voor zelfredzaamheid zijn goed. Het initiatief voorziet in het oprichten van twee loodsen. Er zijn geen aanwijzingen dat niet -of verminderd- zelfredzame personen in het plangebied (zullen) verblijven.

2. Is het gebied voldoende ingericht om de zelfredzaamheid te kunnen faciliteren?

Behalve de vraag of zelfredzaamheid mogelijk is, zijn de fysieke eigenschappen van gebouwen en omgeving van invloed op de vraag of die zelfredzaamheid optimaal kan plaatsvinden.

Alarmering

In geval van een calamiteit kan NL-alert worden ingezet. NL-alert is een alarmmiddel van de overheid voor de mobiele telefoon. Hiermee kunnen mensen in de directe omgeving van een noodsituatie met een tekstbericht worden geïnformeerd. In het bericht staat specifiek wat er aan de hand is en wat je op dat moment het beste kunt doen (vluchten of schuilen).

Vluchten

Voor ontvluchting van het plangebied is een goede infrastructuur van belang waarbij van de bron af gevlucht kan worden. In de omgeving van het plangebied zijn voldoende wegen voorhanden om van de A50 af te vluchten.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling voldoet aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en aan de kaders die zijn vastgelegd in de beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Uden. Het plangebied ligt binnen de 200-meter zone van de rijksweg A50. Het groepsrisico is verantwoord en wordt aanvaardbaar geacht. De volgende overwegingen spelen daarbij een rol:

- het geringe groepsrisico, en
- de goede mogelijkheden binnen het plangebied voor de zelfredzaamheid van personen.

Beleidsvisie externe veiligheid gemeente Uden

In de beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Uden zijn aanvullende kaders gegeven voor de omgang met externe veiligheid. Het ruimtelijk plan past binnen deze kaders.

Conclusie

Ten aanzien van geen enkele risicobron is sprake van een knelpunt wat betreft plaatsgebonden risico of groepsrisico. Externe veiligheid vormt geen belemmering voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

Advies Veiligheidsregio

Onderhavige onderbouwing is voorgelegd aan Brandweer Brabant-Noord. Op hun vraag *Is het ramp-scenario te bestrijden?* is geantwoord dat de ter plaatse aanwezige waterleiding/brandkraan over onvoldoende capaciteit beschikt.

De conclusie dat er onvoldoende water ter beschikking is om een incident op de A50 te bestrijden is juist. Dit is echter het gevolg van het feit dat in algemeenheid langs snelwegen niet in bluswatervoorzieningen is voorzien.

De Veiligheidsregio ziet verder geen reden voor het maken van op- of aanmerkingen en onderschrijft één en ander.

Het oprichten van de loodsen heeft geen negatieve gevolgen voor de benodigde inzet van hulpverleningsdiensten.

Een nader advies is niet noodzakelijk.

4.10 Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijven op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige gebieden, zoals woonwijken. Om het begrip hanteerbaar te maken, is gebruik gemaakt van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) uit 2009. Bedrijven zijn opgenomen in een tabel die is ingedeeld in milieucategorieën, waarbij per bedrijf is aangegeven wat de afstand tot een rustige woonwijk dient te zijn (de zogenoemde afstandentabel). De richtafstanden gelden ten opzichte van een rustig buitengebied, maar kunnen, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstep worden verlaagd indien sprake is van het omgevingstype 'gemengd gebied'. De afstanden kunnen als basis worden gehanteerd, maar zijn indicatief. In het algemeen wordt door het aanbrengen van een zonering tussen bedrijvigheid en woonbouw de overlast ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden.

De bedrijfsactiviteiten worden aangemerkt als *Autosloperijen*: *b.o. > 1.000 m²* met een milieucategorie van 3.2 (SBI-code 5157-0).

Voor de omgeving van het plangebied wordt uitgegaan van een gemengd gebied, omdat direct naast woningen ook andere functies, zoals kleine bedrijvigheid voorkomen. Ook is er al een zekere mate van verstoring vanwege de Rijksweg A50.

Op basis van het inrichtingsplan zijn de milieubelastende activiteiten in beeld gebracht. De milieubelastende functies en de bijbehorende richtafstanden voor gemengd gebied zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Milieucomponent	Richtafstand (m) gemengd gebied
Geur	0
Stof	10
Geluid	50
Gevaar	10

De daadwerkelijke afstanden gemeten vanaf de grens van de bedrijfsbestemming tot aan de dichtstbijzijnde woningen (9B, 11 en 13) bedragen respectievelijk circa 12, 30 en 13 meter.

Hieruit blijkt dat niet wordt voldaan aan de richtafstand voor het aspect geluid. Volgens het stappenplan in hoofdstuk 4 van de handreiking Bedrijven en milieuzonering is een nader akoestisch onderzoek noodzakelijk om de werkelijke geluidbelasting door de gewenste inrichting mogelijk te maken en of er maatregelen noodzakelijk en mogelijk zijn om het planvoornemen mogelijk te maken.

Aan de richtafstanden behorende bij de overige aspecten (geur, stof en gevaar) wordt wel voldaan. Deze aspecten vormen geen knelpunt voor het planvoornemen.

Geluid

In het algemeen geldt dat voor een inrichting ten minste de voor die inrichting in aanmerking komende beste beschikbare technieken (BBT) moeten worden toegepast. Voor geluid geldt dat aan BBT wordt voldaan als voldaan wordt aan de te stellen geluidgrenswaarden. Voor de gewenste inrichting geldt verder onder meer:

- de werkzaamheden blijven beperkt tot de dagperiode;
- voor de voertuigen die het terrein bezoeken, zijn geen geluidreducerende maatregelen mogelijk, aangezien het materieel van derden betreft waarover het bedrijf geen zeggenschap heeft;
- voor de heftruck wordt gebruik gemaakt van nieuw materieel dat voldoet aan de recente eisen voor mobiele machines en daarmee aan de stand der techniek.

Verder geldt dat voldaan wordt aan de richtwaarden en de grenswaarden, zodat geen verdere geluidsreducerende maatregelen hoeven te worden getroffen.

In paragraaf 5.3 is al aangegeven dat een akoestisch onderzoek is uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat sprake is van een acceptabel woon- en verblijfsklimaat ter plaatse van woningen in de omgeving en dat de gewenste inrichting inpasbaar is. Er zijn wat betreft geluid geen knelpunten voor de gewenste bedrijfsvoering.

Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat het aspect milieuzonering geen belemmering vormt voor de realisatie van het bouwplan.

4.11 Water

In de waterparagraaf gaat het om het verantwoorden van de waterhuishoudelijke aspecten bij ruimtelijke plannen en besluiten. Met behulp van de waterparagraaf wordt gestreefd om het waterhuishoudkundig aspect in combinatie met het ruimtelijke beleid toe te passen op het beoogde plangebied.

Sinds 1 november 2003 is het wettelijk verplicht, in het kader van het Besluit Ruimtelijke Ordening, een watertoets te verrichten bij ruimtelijke plannen. In de toelichting bij ruimtelijke besluiten en plannen, waarop bovengenoemd besluit van toepassing is, is het noodzakelijk een beschrijving te geven van de manier waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. De leidraad van de watertoets is het doorlopen van de drietrapsstrategie voor de omgang met water: vasthouden, bergen, afvoeren. Ook waterkwaliteit, waterschaarste, verdroging en het tegengaan van verzilting kunnen relevante onderwerpen zijn waarmee rekening gehouden dient te worden. Afvoeren naar lokaal oppervlaktewater of naar een afvalwaterzuiveringsinstallatie (AWZI) is de minst gewenste optie.

Voor onderhavig plan is voorzien in hemelwaterberging op eigen terrein in kratten en een wadi. Deze voorzieningen met onderstaande uitwerking zijn opgenomen in een van de tekeningen behorende bij de aanvraag.

INFILTRATIE HEMELWATER GEBOUWEN

- oppervlakte hellend plat dak (= bebouwd oppervlak) : 2.000 m²
- infiltratie-eis gemeente: 1 m² dak = 0,06 m³ infiltrerend bergend vermogen
- 2.000 m² x 0,06 m³ = 120,00 m³ benodigd bergend vermogen

INFILTRATIE HEMELWATER BESTRATING

- oppervlakte hellend bestrating : 3.940 m²
- infiltratie-eis gemeente: 1 m² bestrating = 0,06 m³ infiltrerend bergend vermogen
- 3.940 m² x 0,06 m³ = 236 m³ benodigd bergend vermogen

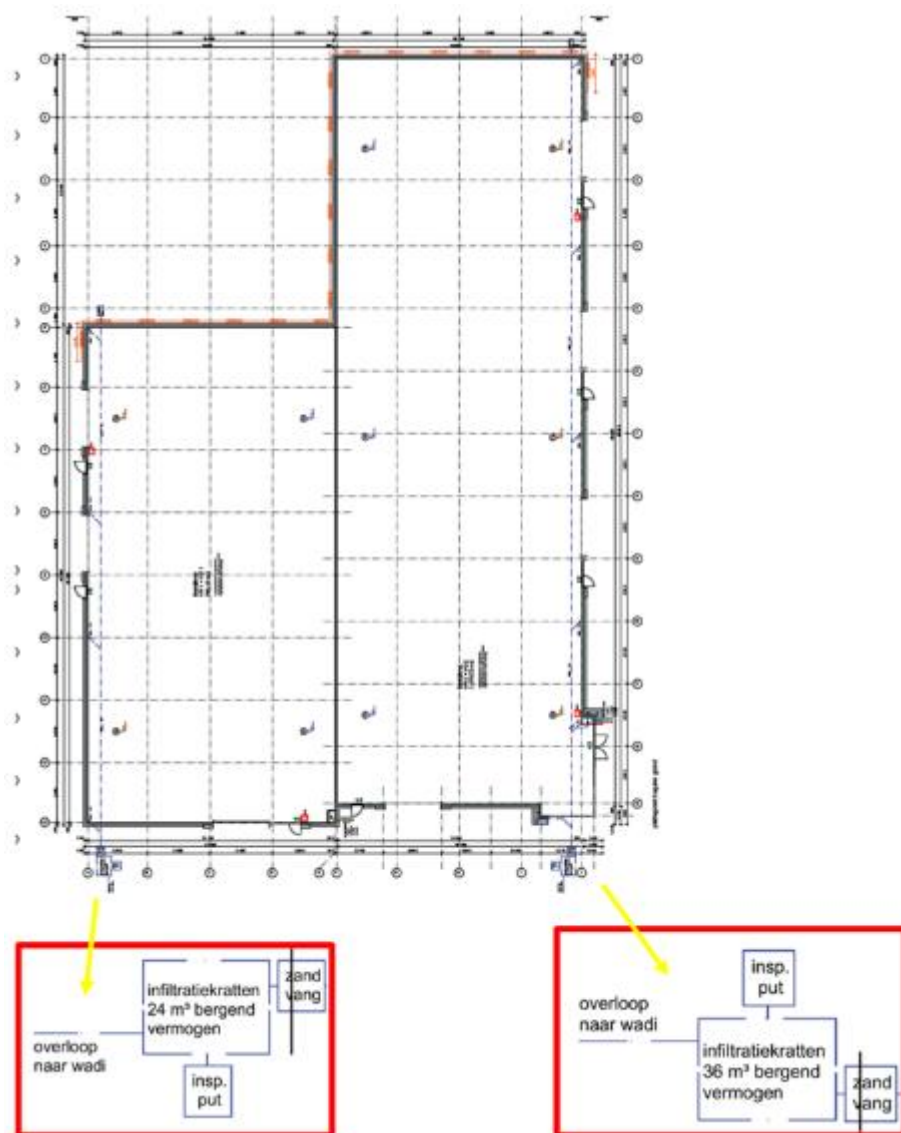
INFILTRATIE VOORZIENING

- 50% van het bergend vermogen benodigd voor het bedrijfsgebouw wordt opgevangen in infiltratiekratten
- 1 infiltratiekrat = (1,2 x 0,42 x 0,60) = 0,30 m³ bergend vermogen per krat
- benodigd bergend vermogen kratten = 60,00 m³ / 0,30 m³ = 200 kratten
- met een overstort naar de op het terrein gecreëerde wadi, dient de wadi te worden voorzien van 60 m³ extra capaciteit
- 100% van het bergend vermogen benodigd voor de bestrating wordt opgevangen in de op het terrein gecreëerde wadi, ofwel 236 m³ bergend vermogen
- de wadi krijgt een totaal bergend vermogen van (60 + 236) 296 m³

Voor de tekening(en) wordt verwezen naar de bijlagen. Hierop zijn de overstorten van de infiltratiekratten weergegeven en ook de aan te leggen wadi. Een productblad van de infiltratiekratten is in de bijlagen toegevoegd. De leidingen voeren het hemelwater af van de verharding en de overstort van de kratten naar de wadi.

De overloop van de kratten is gepositioneerd op de zuidelijke hoekpunten van de nieuw te bouwen loodsen (zie navolgende tekening). De exacte locatie van de kratten/grindkoffers wordt bepaald tijdens de aanleg en is afhankelijk van de belasting van het terrein. Mogelijk worden de kratten/koffers 4 of 6 diep aangelegd. Wellicht dat gekozen wordt voor een drainageleiding met daaronder grindkoffers. Uitgangspunt is dat de kratten/grindkoffers een bergend vermogen hebben van 24 respectievelijk 36 m³. Studio SBA heeft hiertoe overleg gevoerd met de gemeente Uden.

Op deze wijze wordt voldaan aan de uitgangspunten en eisen aangaande hydrologisch neutraal ontwikkelen.



Figuur 4.4: Infiltratiekratten

4.12 Conclusie

Op basis van alle onderzochte aspecten, kan worden geconcludeerd dat er geen belemmeringen bestaan met betrekking tot de ontwikkeling van onderhavig plangebied.

5. UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Alle kosten die verband houden met het opstellen van deze ruimtelijke onderbouwing, de realisatie van het bouwplan en de daaruit voortvloeiende uitvoeringskosten (zoals planschade) komen voor rekening van de initiatiefnemer. Er wordt een anterieure overeenkomst opgesteld, waarbij tevens de sanering van de verontreiniging (zoals blijkt uit het bodemonderzoek) is opgenomen.

5.2 Vooroverleg

In het kader van vooroverleg is onderhavig voornemen voorgelegd aan het Waterschap en de Provincie Noord-Brabant. Het waterschap heeft verzocht de waterparagraaf nader te specificeren hetgeen aanvullend is gebeurd. In het kader van het vooroverleg met de Provincie heeft de gemeente Uden het hiertoe bestaande digitale formulier ingevuld en ingediend. Hieruit blijkt dat de Provincie op basis van de betrokken ruimtelijke aspecten geen aanleiding ziet tot het maken van opmerkingen. Dit formulier is toegevoegd als bijlage.

5.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De procedure(s) zijn door de wetgever geregeld. Er is een landelijke voorziening waar in elektronische vorm de ruimtelijke visies, plannen, besluiten, verordeningen of algemene maatregelen van bestuur van gemeenten, provincies en Rijk, voor een ieder volledig toegankelijk en raadpleegbaar zijn.

Omgevingsdialoog

In maart 2019 is door initiatiefnemer een omgevingsdialoog gevoerd met belanghebbenden in de omgeving. Het bouwplan is voorgelegd aan de eigenaren/bewoners van de panden:

- Nistelrodeseweg 9
- Nistelrodeseweg 9a en 9b
- Nistelrodeseweg 11
- Nistelrodeseweg 13

In de bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing zijn de reacties van hen opgenomen. De eigenaren/bewoners geven alleen aan geen bezwaar te hebben tegen de bouw van de bedrijfsloodsen. De bewoner van de woning Nistelrodeseweg 11 geeft aan bezwaar te hebben tegen een verhoging van het pand met 2 meter. Hierdoor zou volgens de bewoner van de woning meer lichtverlies ontstaan. Om deze reden is in oktober 2020 het landschapsplan met de landschappelijke inpassen en kwaliteitsverbetering aangepast. Deze is op 16 oktober 2020 naar de bewoner van de woning Nistelrodeseweg 11 gestuurd en nader uitgelegd. Ook is een bezonningsstudie meegestuurd met de schaduwwerking van de bebouwing. Deze tekening is tevens opgenomen in bijlage 8 van deze ruimtelijke onderbouwing. Op 26 oktober 2020 heeft de bewoner van de woning Nistelrodeseweg 11 naar aanleiding van deze aanvullende tekeningen en onderbouwing, kenbaar gemaakt geen opmerkingen meer te hebben en in te stemmen met de aangepaste landschappelijke inpassing en ook de hoogte de toekomstige bebouwing.

Met dit initiatief is in principe sprake van een verlaging van het pand met 2 meter ten opzichte van de nokhoogte van het oorspronkelijke gebouw. De goothoogte wordt wel verhoogd. Er wordt niet verwacht dat er een toename van lichtverlies zal ontstaan. De loodsen worden aan de westzijde van de woning gerealiseerd. Bezonnig vanuit het zuiden zal dus behouden blijven. Daarnaast wordt de woning aan de Nistelrodeseweg omringd door groen, waardoor op veel plekken in de tuin de bezonnig of licht al beperkt is. De nieuwe loodsen worden goed landschappelijk ingepast, waardoor het zicht op de loodsen zo veel mogelijk wordt onttrokken.

Aangezien de overige belanghebbenden geen bezwaren/opmerkingen hebben op het bouwplan, heeft de omgevingsdialog niet voor verdere belemmeringen gezorgd voor onderhavig plan.

Zienswijzen

Het plan heeft gedurende 6 weken ter inzage gelegen voor zienswijzen. In deze periode is één zienswijze ingediend van de provincie Noord-Brabant. De zienswijze had voornamelijk betrekking op de paragraaf Interim omgevingsverordening van deze ruimtelijke onderbouwing. Het plan is hieraan getoetst en deze paragraaf is aangepast.

SEPARATE BIJLAGEN

Bijlage 1: Foto's plangebied

Bijlage 2: Tekeningen bestaande situatie

Bijlage 3: Tekeningen nieuwe situatie

Bijlage 4: Gevel en plattegrondtekeningen

Bijlage 5: Verticale details

Bijlage 6: Horizontale details

Bijlage 7: Landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering

Bijlage 8: Bezonningstudie en schaduwwerking

Bijlage 9: Verkennend bodemonderzoek januari 2017

Bijlage 10: Verkennend bodem- en asbestonderzoek december 2017

Bijlage 11: Verkennend asbestonderzoek en nader bodemonderzoek 2018

Bijlage 12: Akoestisch onderzoek industrielawaai

Bijlage 13: Advies Brandweer

Bijlage 14: Infiltratiekratten

Bijlage 15: Formulier vooroverleg Provincie Noord-Brabant

Bijlage 16: Omgevingsdialoog

