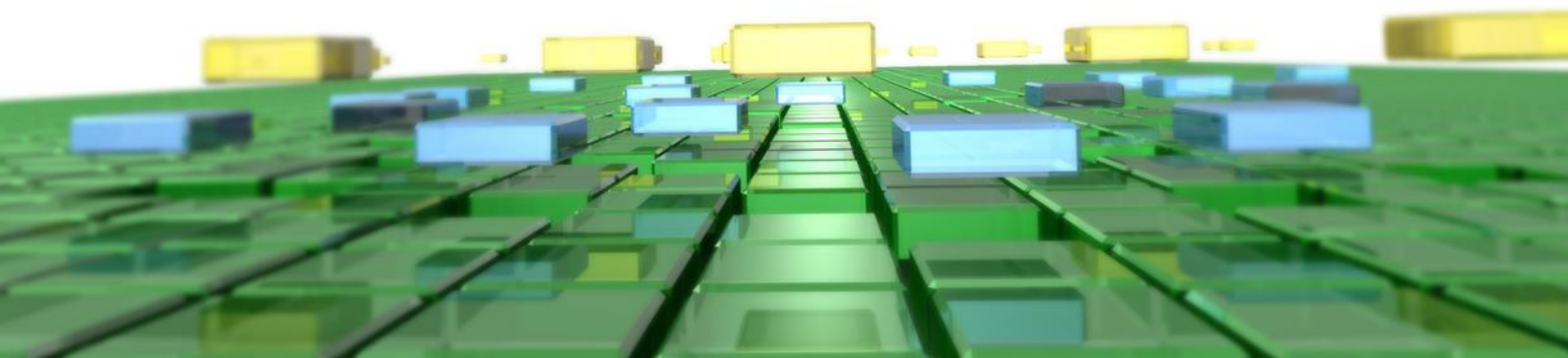


# Ruimtelijke onderbouwing “supermarkt Jumbo te Oirschot”

Gemeente Oirschot



# Ruimtelijke onderbouwing “supermarkt Jumbo te Oirschot”

## Gemeente Oirschot

Rapportnummer: 211X08119.087074\_1

Datum: 11 juli 2017

Contactpersoon opdrachtgever: Jumbo Supermarkten

Projectteam BRO: Pascal Hendriks, Niels van Benthem

Trefwoorden: --

Bron foto kaft: BRO, Abstract

Beknopte inhoud: --

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

## Inhoudsopgave

pagina

|                                                            |           |
|------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. INLEIDING</b>                                        | <b>4</b>  |
| 1.1 Aanleiding                                             | 4         |
| 1.2 Ligging en begrenzing projectgebied                    | 4         |
| 1.3 Vigerend bestemmingsplan                               | 6         |
| 1.4 Leeswijzer                                             | 7         |
| <br>                                                       |           |
| <b>2. PROJECTBESCHRIJVING</b>                              | <b>8</b>  |
| 2.1 Ontstaansgeschiedenis Oirschot                         | 8         |
| 2.2 Huidige situatie                                       | 8         |
| 2.3 Toekomstige situatie                                   | 11        |
| 2.3.1 Projectbeschrijving                                  | 11        |
| 2.3.2 Effectenanalyse                                      | 15        |
| <br>                                                       |           |
| <b>3. BELEIDSKADER</b>                                     | <b>18</b> |
| 3.1 Rijksbeleid                                            | 18        |
| 3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)       | 18        |
| 3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) | 19        |
| 3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking                 | 20        |
| 3.2 Provinciaal beleid                                     | 22        |
| 3.2.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening                  | 22        |
| 3.2.2 Verordening Ruimte                                   | 24        |
| 3.3 Gemeentelijk beleid                                    | 26        |
| 3.3.1 StructuurvisiePlus                                   | 26        |
| 3.3.2 Detailhandelsvisie Kaders Oirschot, 2015             | 28        |
| 3.3.3 Toekomstvisie Oirschot 2030 (2011)                   | 29        |
| <br>                                                       |           |
| <b>4. MILIEU- EN OMGEVINGASPECTEN</b>                      | <b>30</b> |
| 4.1 Algemeen                                               | 30        |
| 4.2 Besluit milieueffectrapportage                         | 30        |
| 4.2.1 Algemeen                                             | 30        |
| 4.2.2 Onderzoek                                            | 30        |
| 4.2.3 Conclusie                                            | 32        |
| 4.3 Geluid (Wet geluidhinder)                              | 32        |
| 4.3.1 Algemeen                                             | 32        |
| 4.3.2 Onderzoek                                            | 32        |
| 4.3.3 Conclusie                                            | 32        |
| 4.4 Luchtkwaliteit                                         | 32        |

|                                      |           |
|--------------------------------------|-----------|
| 4.4.1 Algemeen                       | 32        |
| 4.4.2 Onderzoek                      | 33        |
| 4.4.3 Conclusie                      | 34        |
| 4.5 Externe veiligheid               | 34        |
| 4.5.1 Algemeen                       | 34        |
| 4.5.2 Onderzoek                      | 35        |
| 4.5.3 Conclusie                      | 36        |
| 4.6 Bodem                            | 37        |
| 4.6.1 Algemeen                       | 37        |
| 4.6.2 Onderzoek                      | 37        |
| 4.6.3 Conclusie                      | 37        |
| 4.7 Water                            | 38        |
| 4.7.1 Algemeen                       | 38        |
| 4.7.2 Onderzoek                      | 38        |
| 4.7.3 Conclusie                      | 39        |
| 4.8 Flora en fauna                   | 39        |
| 4.8.1 Natuurwetgeving & Planologie   | 39        |
| 4.8.2 Onderzoek                      | 40        |
| 4.8.3 Conclusie                      | 41        |
| 4.9 Cultuurhistorie en archeologie   | 42        |
| 4.9.1 Cultuurhistorie                | 42        |
| 4.9.2 Archeologie                    | 43        |
| 4.10 Verkeer en parkeren             | 43        |
| 4.10.1 Algemeen                      | 43        |
| 4.10.2 Verkeersgeneratie             | 44        |
| 4.10.3 Parkeren                      | 44        |
| 4.10.4 Ontsluiting                   | 47        |
| 4.11 Bedrijven en milieuzonering     | 47        |
| 4.11.1 Algemeen                      | 47        |
| 4.11.2 Onderzoek                     | 48        |
| 4.11.3 Conclusie                     | 49        |
| <b>5. UITVOERBAARHEID</b>            | <b>50</b> |
| 5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid | 50        |
| 5.1.1 Uitgebreide Wabo-procedure     | 50        |
| 5.1.2 Beroep en hoger beroep         | 50        |
| 5.2 Economische uitvoerbaarheid      | 50        |
| 5.2.1 Kostenverhaal                  | 50        |
| 5.2.2 Financiële haalbaarheid        | 51        |

## **SEPARATE BIJLAGEN**

Bijlage 1: Ruimtelijk-functionele effectenanalyse

Bijlage 2: Verkennend bodemonderzoek

Bijlage 3: Waterparagraaf

Bijlage 4: Quickscan Flora en Fauna

Bijlage 5: Archeologisch bureau- en verkennend veldonderzoek

Bijlage 6: Akoestisch onderzoek

# 1. INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

Aan De Loop 28 te Oirschot is de supermarkt Jumbo gevestigd. De Jumbo is voornemens haar supermarkt in Oirschot uit te breiden. Deze uitbreiding bestaat uit een vergroting van het winkelvloeroppervlak met circa 190 m<sup>2</sup>, het realiseren van een nieuw en ruimer magazijn met bijbehorende voorzieningen, een extra kantoorruimte, een pick-up-point en het toevoegen van enkele parkeerplaatsen. Om deze uitbreiding mogelijk te kunnen maken worden het bestaande magazijn en de voormalige woning met bijgebouw aan de Harnasweg 2 gesloopt.

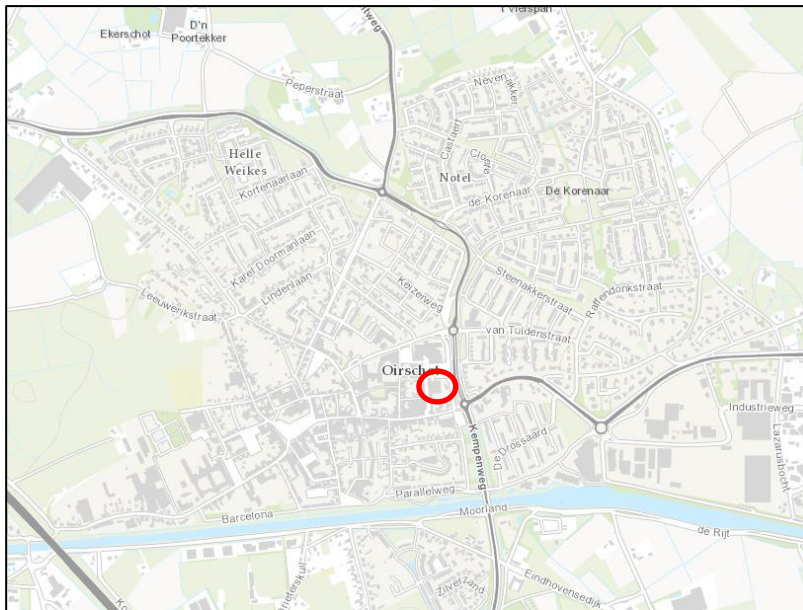
Het doel van de uitbreiding is om richting consument een ruimere supermarkt met een groter assortiment te kunnen presenteren. Voor de supermarkt is het daarnaast ook van belang om te kunnen beschikken over een ruimer magazijn en meer kantoorruimte. Het huidige magazijn en de huidige kantoorruimte worden momenteel als (te) beperkt ervaren.

De gewenste uitbreiding van de supermarkt is niet in overeenstemming met het ter plaatse geldende bestemmingsplan. Teneinde deze ontwikkeling mogelijk te kunnen maken wordt op basis van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) afgeweken van het geldende bestemmingsplan.

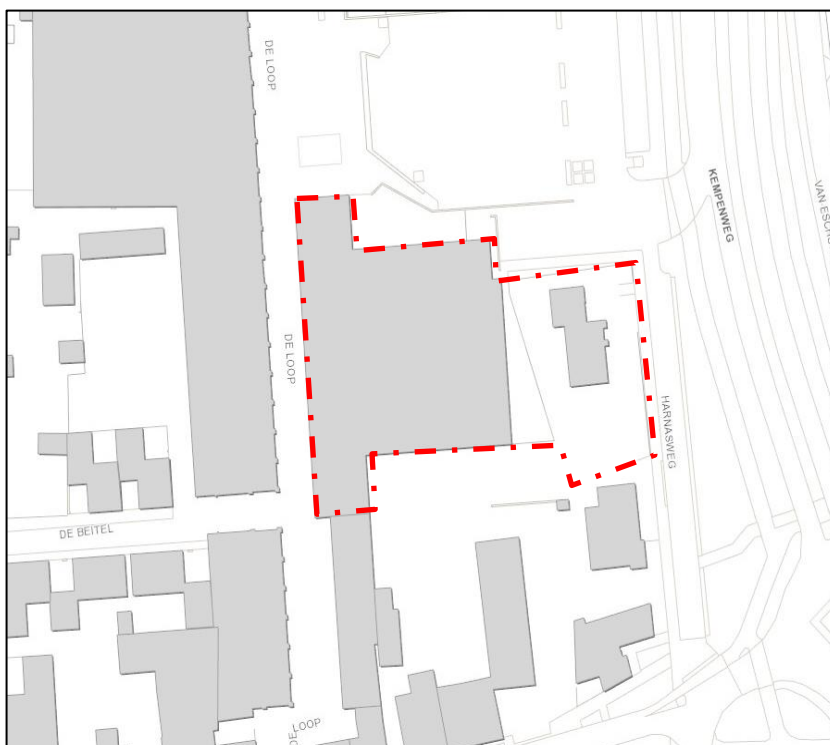
Een dergelijke afwijking van het bestemmingsplan dient vergezeld te gaan van een ruimtelijke onderbouwing waarin wordt gemotiveerd dat het besluit tot afwijking van het bestemmingsplan in overeenstemming is met een 'goede ruimtelijke ordening'. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing toont aan dat het concrete project in overeenstemming is met een 'goede ruimtelijke ordening' en vanuit ruimtelijk en planologisch oogpunt verantwoord is.

## 1.2 Ligging en begrenzing projectgebied

Het projectgebied ligt in de bebouwde kom van de kern Oirschot en omvat de percelen De Loop 28 en de Harnasweg 2. Kadastraal is het projectgebied bekend als gemeente Oirschot, sectie F, nummers 5062 en 8030. Aan de westzijde grenst het projectgebied aan De Loop, aan de noordzijde aan een parkeerterrein, aan de oostzijde aan de Harnasweg en aan de zuidzijde aan het perceel Harnasweg 1 en Rijkessluisstraat 56. In afbeelding 1.1 wordt de ligging van het projectgebied in de kern Oirschot weergegeven. Afbeelding 1.2 zoomt nader in op het projectgebied en geeft tevens de globale begrenzing weer.



Afbeelding 1.1: Ligging projectgebied in de kern Oirschot (Bron: ArcGIS)



Afbeelding 1.2: Ligging en begrenzing projectgebied aan De Loop 28/ Harnasweg 2 (Bron: ArcGIS)

### 1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het geldend bestemmingsplan ter plaatse van het projectgebied betreft het bestemmingsplan “Centrum Oirschot”. Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de gemeenteraad van Oirschot op 30 september 2008. Op basis van dit bestemmingsplan zijn de gronden in het projectgebied bestemd als ‘Centrum’, ‘Verkeer – Verblijf’ en ‘Tuin’. De huidige supermarkt is voorzien van de aanduiding ‘supermarkt – 1’, ‘wonen niet toegestaan’ en ‘Rijksmonument’. Daarnaast is een beperkt deel van het projectgebied, het deel achter de supermarkt, aangeduid als ‘Historisch stedenbouwkundig waardevol gebied’. Voor het huidige magazijn is in 2013 een omgevingsvergunning verleend op basis waarvan dit magazijn tijdelijk mag worden geplaatst voor een periode van 5 jaar.

In afbeelding 1.3 is een uitsnede opgenomen van de verbeelding van het geldende bestemmingsplan. Het projectgebied wordt hierin weergegeven middels een rode stippellijn.



Afbeelding 1.3: Uitsnede verbeelding geldend bestemmingsplan “Centrum Oirschot” (Bron: Ruimtelijkeplannen.nl)

Gronden met de bestemming ‘Centrum’ en de aanduiding ‘supermarkt -1’ zijn bedoeld voor een supermarkt met een maximale verkoopvloeroppervlakte/ netto vloeroppervlakte van 1.300 m<sup>2</sup>. Omdat de supermarkt als gevolg van de in deze onderbouwing beschreven ontwikkeling een groter maximale verkoopvloeroppervlakte/ netto vloeroppervlakte krijgt, maakt ook de huidige supermarkt onderdeel uit van het projectgebied.

Naast een supermarkt zijn binnen het gehele bestemmingsvlak ‘Centrum’ onder meer detailhandel, dienstverlenende voorzieningen, bedrijven, kantoren met een baliefunctie, galerieën en tentoonstellingsruimten en maatschappelijke functies toegestaan. Ter plaatse van de supermarkt is de functie

wonen niet toegestaan. De aanduiding 'Rijksmonument' is gelegd over de gehele supermarkt, echter maakt maar een beperkt deel van de supermarkt daadwerkelijk onderdeel uit van het monument (zie ook paragraaf 4.9.1). De toegestane goot- en bouwhoogte ter plaatse van de supermarkt varieert van 3 tot 9 meter.

Op het perceel Harnasweg 2 zijn, met uitzondering van een supermarkt, tevens de hiervoor genoemde functies toegestaan. Daarnaast is binnen de bestemming 'Centrum' aangegeven dat (bedrijfs)woningen zijn toegestaan voor zover deze ten tijde van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan aanwezig waren. Hier was in het geval van het perceel Harnasweg 2 sprake van. De toegestane goot- en bouwhoogte op het perceel bedraagt respectievelijk 6 en 9 meter.

De bestemming 'Tuin' is bedoeld voor met name tuinen. De bestemming 'Verkeer – Verblijf' is onder meer bedoeld voor wegen met maximaal 2 rijstroken, voet- en rijwielpaden, parkeervoorzieningen en groenvoorzieningen.

Tot slot is de aanduiding 'Historisch stedenbouwkundig waardevol gebied' nog van toepassing op het perceel Harnasweg 2 en de locatie waar momenteel het magazijn tijdelijk is geplaatst. Gronden met deze aanduiding zijn tevens bedoeld voor de instandhouding, bescherming en herstel van de binnen het historisch stedenbouwkundig waardevol gebied voorkomende cultuurhistorische waarden.

De in deze onderbouwing beschreven ontwikkeling is niet in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan. Zo wordt onder meer gebouwd binnen bestemmingen die geen detailhandel in de vorm van een supermarkt toestaan en is de binnen de geldende bestemming opgenomen maximaal toegestane verkoopvloeroppervlakte/ netto vloeroppervlakte niet toereikend.

Teneinde de ontwikkeling mogelijk te kunnen maken wordt middels een projectafwijakingsbesluit (art. 2.12, , lid 1, sub a, onder 3 Wabo) afgeweken van het geldende bestemmingsplan.

## **1.4 Leeswijzer**

Deze ruimtelijke onderbouwing is opgebouwd uit een aantal hoofdstukken en enkele (separate) bijlagen. De opbouw van de hoofdstukken is zodanig dat er sprake is van een logische volgorde in vraagstelling (wat, waarom, waar, hoe, etc.).

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de planbeschrijving. Hierbij wordt zowel de huidige als de toekomstige situatie in het projectgebied beschreven. In hoofdstuk 3 wordt het beleidskader dat van belang is voor de voorgestane ontwikkeling uiteengezet. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 de uitvoerbaarheid van de ruimtelijke onderbouwing aangetoond. Vanuit de verschillende van invloed zijnde milieu- en omgevingsaspecten wordt in dit hoofdstuk beschreven waarom voorliggende ruimtelijke onderbouwing uitgevoerd kan worden. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 ingegaan op de maatschappelijke- en economische uitvoerbaarheid van het afwijakingsbesluit.

## 2. PROJECTBESCHRIJVING

### 2.1 Ontstaansgeschiedenis Oirschot<sup>1</sup>

Oirschot werd in 1106 reeds vermeld. Van oorsprong is het dorp een baannederzetting; een voormalige hoofdplaats van het kwartier Kempenland van de Meierij van 's-Hertogenbosch. Het oorspronkelijke plein van de nederzetting was het Vrijthof met de Romaanse kerk (omstreeks 1100). De Markt met de Petrusbandenkerk (circa 1500) is pas ontstaan na de dorpsbranden in 1462, 1566 en 1623 waarbij, door een verbod op herbouw, de huidige pleinwanden ontstonden. Hiermee is het Vrijthof een nevenpleintje van de Markt geworden en lijkt de Markt het oude centrale middelpunt van de kern Oirschot te zijn. Oorspronkelijk was de Markt een met bomen begroeid grasveld. Hierop werd door boeren en handelaren uit de wijde omgeving handel gedreven. De Markt wordt bereikt via in tracé gebogen straten (Koestraat, Nieuwstraat, Sint-Odulphustraat, Rijkessluisstraat, Molenstraat), welke deels onderling zijn verbonden door smalle stegen.

De zone rondom de historische kom bestaat uit de uitwaaiierende radiaalwegen (o.a. Rijkessluisstraat, Koestraat – Den Heuvel, Molenstraat, St. Jorisstraat, Oude Grintweg, Nieuwstraat en Gasthuisstraat), van oorsprong agrarische bebouwingslinten, die vanuit de Markt in alle richtingen voeren met daartussen gelegen nieuwere bebouwing. In de loop der eeuwen is in eerste aanleg aan deze landwegen gebouwd en ontstond er lintvormige bebouwing met daartussenin de agrarische gronden.

Daaropvolgend konden de, door het scheidende effect van de landwegen, ertussen gelegen gronden zich op geheel eigen wijze ontwikkelen. Kenmerkend voor Oirschot was het relatief grote aantal meubelfabrieken die beginnend aan de straat, uitbreiding vonden op de binnenterreinen. Tegenwoordig zijn deze radiaalwegen belangrijke structurerende elementen tussen de uitbreidingswijken ten noorden en oosten van het centrum. Deze wegen hebben veelal ook een belangrijke ontsluitingsfunctie.

Het gedeelte van de huidige supermarkt aan De Loop 28 met de sheddaken, heeft onderdeel uitgemaakt van een voormalig fabriekscomplex (meubelfabriek) gelegen achter de woning aan de Rijkessluisstraat 50-52. Dit gedeelte is aangewezen als onderdeel van het Rijksmonument aan de Rijkessluisstraat 50-52.

### 2.2 Huidige situatie

Het projectgebied is in de huidige situatie voor een groot deel bebouwd. Deze bebouwing bestaat uit de supermarkt zelf, het tijdelijk geplaatste magazijn en de woning met bijgebouw aan de Harnasweg 2. De voormalige fabriekshal met sheddaken aan De Loop maken onderdeel uit van het Rijksmonument. Deze kenmerkende en karakteristieke bebouwing, hierin is tevens de toegang tot de supermarkt aanwezig, geven de supermarkt aan de zijde van De Loop een bijzondere uitstraling. De overige bebouwing die ten dienste staat van de supermarkt betreft geen bijzondere of karakteristieke bebouwing.

---

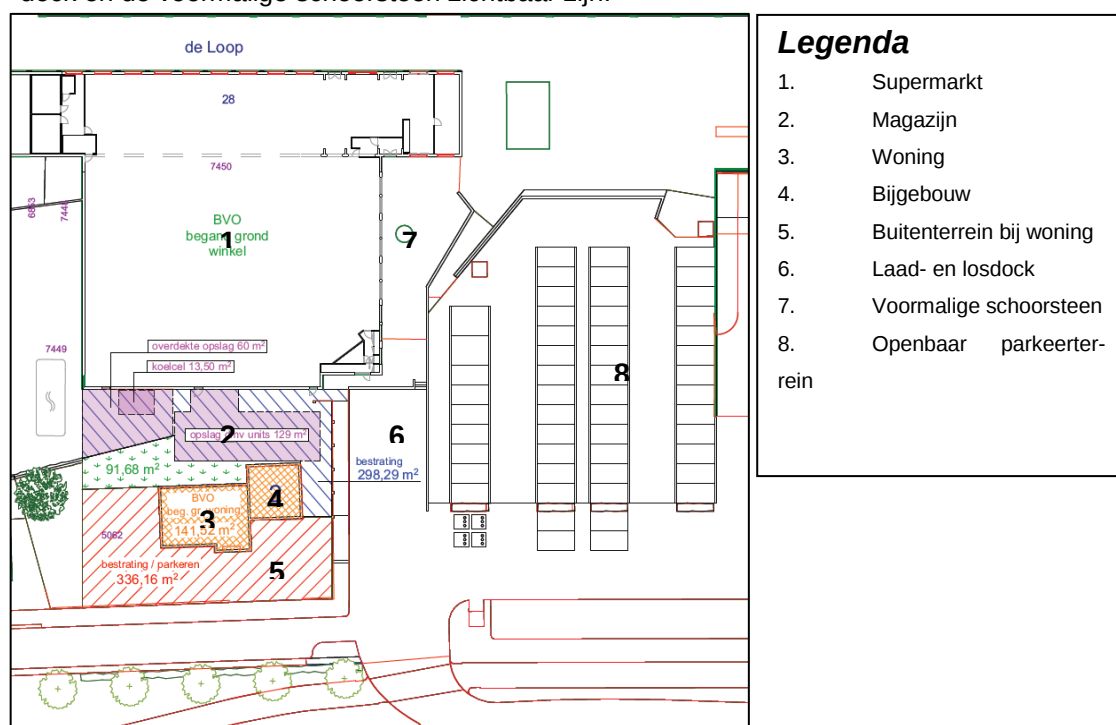
<sup>1</sup> Bron: Bestemmingsplan "Centrum Oirschot" -

Deze bebouwing bestaat grotendeels uit één bouwlaag en op de noordoostelijke hoek uit twee bouwlagen.

Het voormalig woonhuis aan de Harnasweg 2 is momenteel al in gebruik bij de supermarkt. Dit gebouw bestaat uit twee bouwlagen met een kap. Het aangebouwde bijgebouw bestaat uit één bouwlaag en eveneens een kap. Het buitenterrein bij de woning is tegenwoordig in gebruik als parkeerterrein.

Naast het perceel Harnasweg 2 bevindt zich de laad- en losdock van de supermarkt. Aangrenzend hieraan bevindt zich een openbaar parkeerterrein. Direct ten noorden van de supermarkt, aangrenzend aan het projectgebied, bevindt zich een schoorsteen die voorheen onderdeel uitmaakte van het fabriekscomplex.

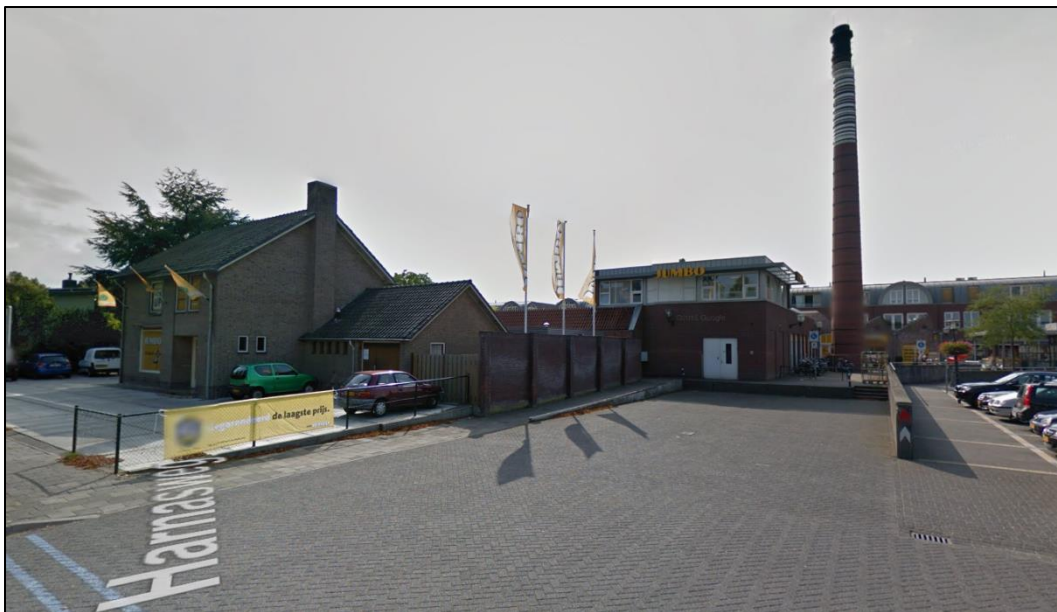
In afbeelding 2.1 wordt een overzicht gegeven van de bestaande situatie in het projectgebied. In afbeelding 2.2 is een luchtfoto opgenomen van het projectgebied en de nabije omgeving. Op deze luchtfoto zijn de sheddaken duidelijk zichtbaar. Verder is in afbeelding 2.3 een streetview-afbeelding opgenomen waarop het voormalig woonhuis met bijgebouw, een deel van de supermarkt, de laad- en losdock en de voormalige schoorsteen zichtbaar zijn.



Afbeelding 2.1: Overzichtskartaal bestaande situatie projectgebied (Bron: André van de Ven Architecten)



Afbeelding 2.2: Luchtfoto projectgebied (Bron: Bing Maps)



Afbeelding 2.3: Streetview-afbeelding projectgebied (Bron: Google Streetview)

## 2.3 Toekomstige situatie

### 2.3.1 Projectbeschrijving

Het projectvoornemen voorziet niet in wijzigingen aan het als Rijksmonument aangewezen gedeelte van de supermarkt. De wijzigingen waarin het project voorziet vinden plaats aansluitend aan de achterzijde van de supermarkt, ter plaatse van het huidige magazijn en het woonperceel aan de Harnasweg 2. Deze wijziging of uitbreiding heeft tot doel om richting consument een ruimere supermarkt met een groter assortiment te kunnen presenteren. Voor de supermarkt is het daarnaast ook van belang om te kunnen beschikken over een ruimer magazijn en meer kantoorruimte. Het huidige magazijn en de huidige kantoorruimte worden momenteel als (te) beperkt ervaren.

Concreet bestaat het projectvoornemen uit het direct aangrenzend aan de bestaande winkel uitbreiden van het netto winkelvloeroppervlak met circa 190 m<sup>2</sup> en het realiseren van een nieuw en ruimer magazijn met een netto vloeroppervlak van circa 217 m<sup>2</sup>. Binnen in het magazijn wordt het pick-up-point gerealiseerd. Uitsluitend voor het personeel is dit pick-up-point toegankelijk vanuit het magazijn. Klanten kunnen kort parkeren voor het pick-up-point waarna het personeel de boodschappen naar de auto brengen.

Het laden en lossen ten behoeve van de supermarkt wijzigt niet. Via de bestaande laad- en losdock blijft dit plaatsvinden. Ter hoogte van de achterzijde van de laad- en losdock wordt in het nieuwe magazijn een laaddeur geplaatst.

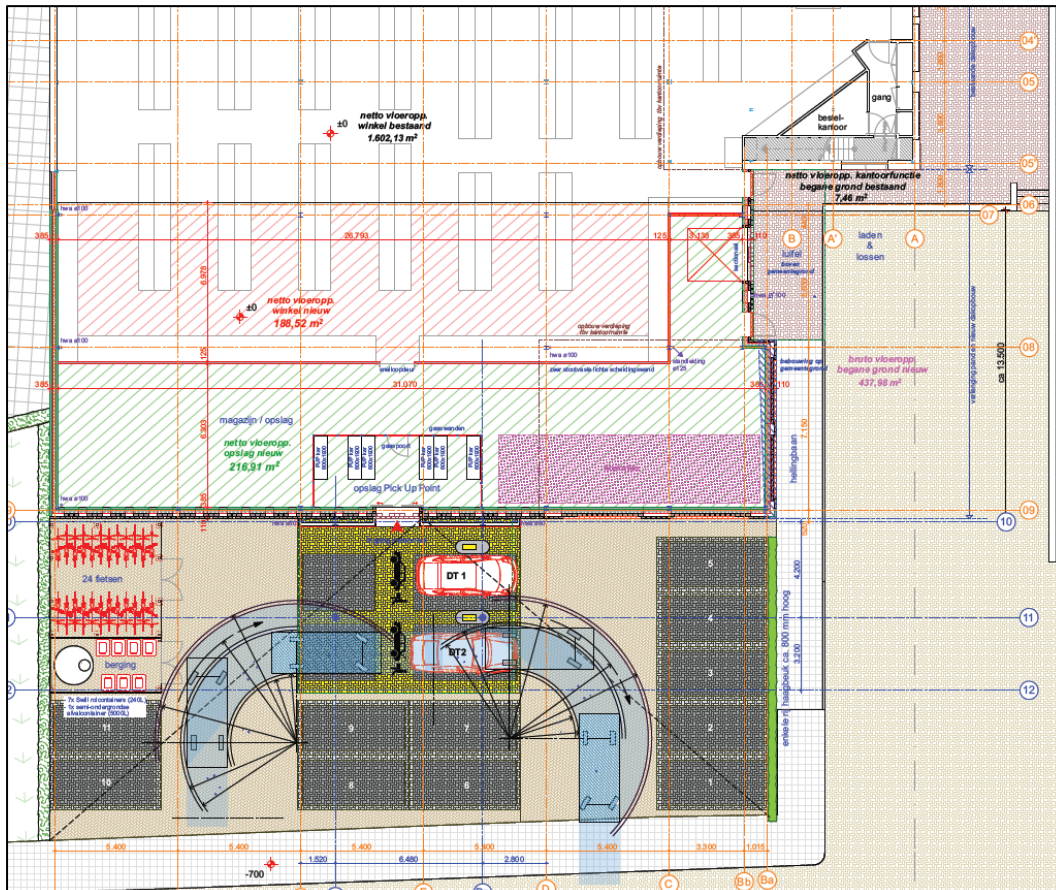
Boven op een deel van de uitbreiding, op de verdieping, wordt een nieuwe kantoorruimte gerealiseerd. Deze ruimte krijgt een netto oppervlakte van circa 90 m<sup>2</sup>. Via een gang en een wachtruimte/garderobe wordt de kantoorruimte verbonden met de bestaande ruimten op de al bestaande verdiepingvloer. Deze verdieping wordt net als de bestaande verdieping uitgevoerd in één bouwlaag.

Aan de zijde van de Harnasweg worden in totaal 11 nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd die specifiek ten dienste staan van de supermarkt. Daarnaast worden nog 2 parkeerplaatsen gerealiseerd voor bezoekers van het pick-up-point die wachten totdat de boodschappen in de auto worden gezet en daarachter 2 wachtplaatsen voor de bezoekers die wachten totdat zij bij het pick-up-point aan de beurt zijn. Op dit terrein wordt daarnaast voorzien in ruimte voor containers en fietsparkeerplaatsen. Het gemotoriseerd verkeer dat gebruik maakt van deze parkeerplaats kan deze via de Kempenweg oprijden. Het afrijdende verkeer wordt afgewikkeld via de ontsluiting van het bestaande parkeerterrein, via de St. Jorisstraat.

De gebouwen worden hoofdzakelijk opgetrokken uit metselwerk. Direct aansluitend aan het bestaande pand wordt het gebouw opgetrokken uit paars/bruin metselwerk. Het laatste gedeelte, globaal het gedeelte waarin het magazijn wordt gerealiseerd, bestaat uit warm rood metselwerk. Door deze afwisseling in materiaalkleur ontstaat een stedenbouwkundig meer gevarieerd beeld en geen eentonig gekleurde harde wand.

In afbeelding 2.4 is een plattegrondtekening opgenomen van de nieuwe situatie op het perceel aan de Harnasweg 2. In afbeelding 2.5 is een tekening opgenomen van de nieuwe situatie op de verdieping ter plaatse van de uitbreiding.

In de afbeelding 2.6 tot en met 2.10 zijn enkele impressiebeelden opgenomen van de nieuwe situatie. Benadrukt wordt dat het hier impressies betreft die uitsluitend bedoeld zijn om een beeld te geven van het beoogde bouwplan en de kwaliteit hiervan. Het daadwerkelijke ontwerp kan hier op onderdelen van afwijken.

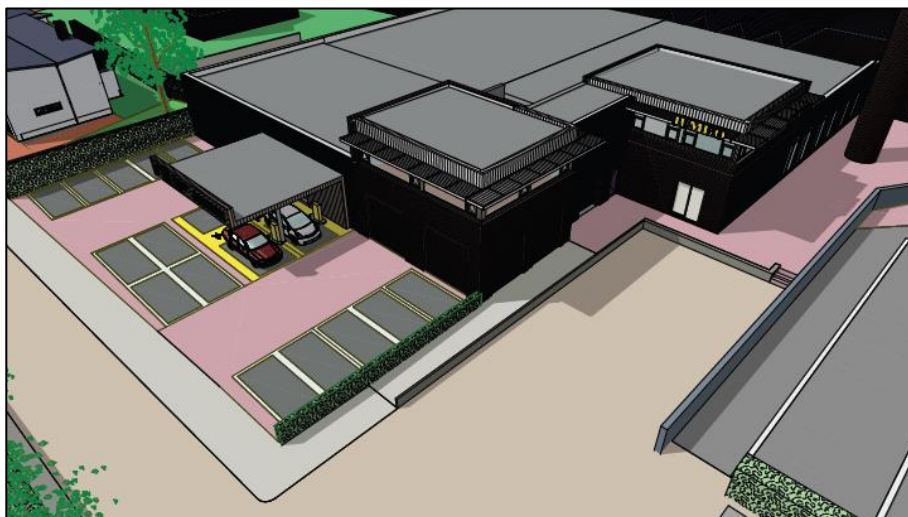


Afbeelding 2.4: Plattegrond nieuwe situatie begane grond (Bron: André van de Ven Architecten)





Afbeelding 2.7: Impressie aanzicht rechtsvoor vanaf de Harnasweg (Bron: André van de Ven Architecten)



Afbeelding 2.8: Projectie in vogelvlucht rechtsvoor (Bron: André van de Ven Architecten)



Afbeelding 2.9: Projectie in vogelvlucht linksvoor (Bron: André van de Ven Architecten)

### 2.3.2 Effectenanalyse

In verband met de beoogde uitbreiding van een supermarkt en het realiseren van een pick-up-point is de Ladder voor Duurzame Verstedelijking doorlopen en zijn de effecten van de beoogde ontwikkeling geanalyseerd. De bevindingen hiervan zijn opgenomen in een ruimtelijk-functionele effectenanalyse welke is opgenomen als bijlage<sup>2</sup>. Voor de conclusies ten aanzien van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking wordt verwezen naar paragraaf 3.1.3. Hierna wordt uitsluitend ingegaan op de effecten van de ontwikkeling voor het gevestigd aanbod, de detailhandelsstructuur en de consumentenverzorging.

#### Effect winkeluuitbreiding op gevestigd aanbod

Door de beperkte uitbreiding van ca. 190 m<sup>2</sup> wvo wordt in theorie dezelfde omzet uitgesmeerd over een ruimer aantal meters. Verwacht wordt dat de vloerproductiviteit licht zal dalen, waardoor er een beperkt negatief omzeteffect verwacht op het reeds gevestigd aanbod van maximaal ca. -3%. Omdat de werkelijke uitbreiding zeer beperkt is en met name gericht op een ruimere winkelindeling is het werkelijke omzeteffect naar verwachting kleiner.

#### Effect PUP op gevestigd aanbod

De online bestedingen blijven groeien, zoals ook blijkt uit de analyse van de trends en ontwikkelingen en de beleidsstukken. Hieruit blijkt ook dat het nog onduidelijk is in hoeverre een afhaalpunt in een bestaande winkel een negatieve impact heeft op een centrum. Desondanks is in dit deel een indicatieve berekening gemaakt van het te verwachten omzeteffect van het PUP op het reeds gevestigd aanbod.

BRO hanteert hier de volgende uitgangspunten om het omzeteffect voor het reeds gevestigd aanbod zo goed en compleet mogelijk te analyseren. Deze uitgangspunten zijn afkomstig uit eerder onderzoek, aangeleverde informatie van Jumbo en inschatting op basis van ervaring.

- BRO schat in dat het beoogde drive through PUP ca. 100 tot 500 bezoekers per week zal trekken in de opstartfase. Dit aantal kan in de volwassenfase over een periode van ongeveer 3 jaar, uitgroeien tot 1.000<sup>3</sup>.
- Het gemiddeld bonbedrag van een supermarkt-PUP ligt tussen de € 50,- en € 75,-. Hier is gerekend met een gemiddeld bonbedrag van ca. € 62,50.
- Dit betekent dat het PUP op jaarbasis ca. € 330.000,- tot € 1,6 mln. zal omzetten in de opstartfase. Dit bedrag kan in de volwassenfase toenemen tot ca. € 3,3 mln.
- Voor het berekenen van het omzeteffect voor het reeds gevestigd aanbod verwacht BRO dat ca. 50% van de omzet afkomstig is vanuit de reguliere Jumbo-supermarkt en het bestaande in store PUP. Ca. 25% zal afkomstig zijn van andere aanbieders in de gemeente en tot slot zal ca. 25% afkomstig zijn van klanten binnen en buiten de gemeente die nu al online bestellen en de woon-werk forenzen.
- Voor de berekening van het omzeteffect op het bestaande winkelaanbod is de tweede groep relevant, omdat hier de afvloeiing plaatsvindt. De omzet die het PUP aan zich bindt ten koste van het

<sup>2</sup> BRO, Oirschot, Ruimtelijk-functionele effectenanalyse Pick up Point Jumbo-supermarkt, d.d. 28 april 2016

<sup>3</sup> Albert Heijn pickup point Bedrijventerrein Noordschil Gemeente Baarn, BRO 2013

reeds gevestigd aanbod bedraagt afgerond ca. € 83.000 tot ca. € 410.000 in de startfase en ca. € 830.000 in de volwassen fase.

- De totaalomzet van de dagelijkse sector (exclusief de Jumbo-supermarkt) bedraagt momenteel ca. € 34,4 mln. (berekend op basis van de huidige vloerproductiviteit).

Uitgaande van deze uitgangspunten bedraagt het berekende omzeteffect op het reeds gevestigd aanbod ca. -1% in de opstartfase. In de volwassenfase zou dit percentage kunnen oplopen tot max. -2,4 %. Het daadwerkelijke toekomstige omzeteffect is echter sterk afhankelijk van de toekomstige populariteit van drive through PUP's. Het grootste deel van het beperkte omzeteffect zal zich concentreren bij de supermarkten en zich spreiden over meerdere aanbieders. Tot slot is hier nogmaals benadrukt dat het om een indicatieve berekening gaat. De cijfermatige uitkomsten moeten dan ook als schatting en niet als exacte realiteit worden opgevat.

### **Effecten op de detailhandelsstructuur en consumentenverzorging**

De beperkte winkeluitbreiding in combinatie met het PUP zal naar verwachting zorgen voor een omzeteffect van -4%. In de volwassen fase van het PUP kan dit omzeteffect groeien naar maximaal -5%, maar dit is echter sterk afhankelijk van de toekomstige populariteit van het PUP. Mocht dit effect al optreden dan zal het effect zich spreiden over een aantal jaren en over meerdere aanbieders. Opgemerkt moet worden dat het beoogd initiatief ook vooral een uitbreiding van het magazijn en nauwelijks van de winkel zelf omvat.

Met name de omzeteffecten van het afhaalpunt en daaraan gekoppeld de effecten op de detailhandelsstructuur en de consumentenverzorging van Oirschot zijn lastig in te schatten. Dit komt omdat nog veel onbekend is over de verschillende soorten afhaalpunten, zoals uitgelegd in de trends en ontwikkelingen (zie paragraaf 3.2 van de als bijlage opgenomen ruimtelijk-functionele effectenanalyse). Zo is het lokale succes van een PUP sterk afhankelijk van de inspanning van de supermarkt-exploitant en het aantal afhaalpunten dat in de toekomst gerealiseerd zal worden in de regio. Het is ook nog onbekend welk aandeel van de consument in de toekomst een drive through PUP verkiest boven de reguliere supermarkt en het reeds bestaande in store PUP. Daarbij zijn er wisselende voorspellingen over het succes van afhaalpunten. Ondanks deze onzekerheden heeft BRO getracht met een indicatieve berekening het omzeteffect in te kaderen.

Verwacht wordt niet dat het initiatief (beperkte supermarktitbreiding in combinatie met PUP) onaanvaardbare omzeteffecten tot gevolg zal hebben en dat er zaken zullen verdwijnen als gevolg van de ontwikkeling of dat er leegstand zal ontstaan. Mochten er zaken verdwijnen dan zal dit meer toe te rekenen zijn aan autonome ontwikkelingen en niet aan de realisatie van het beoogde initiatief. Het berekende omzeteffect is dusdanig beperkt en gespreid over meerdere jaren, dat het valt binnen de marges van het ondernemersrisico. Het beoogd initiatief heeft daarmee naar verwachting geen negatieve effecten op de detailhandelsstructuur en de consumentenverzorging. Van duurzame ontwrichting en een onaanvaardbare aantasting van het woon-, leef- en ondernemersklimaat is dan ook geen sprake. Integendeel, de consument in Oirschot beschikt na realisatie over een nieuw kanaal om zijn of haar boodschappen te doen. Het afhaalpunt is complementair aan het huidige winkelaanbod en is een verbetering van de consumentenverzorging. Bovendien heeft de hedendaagse consument een groei-

ende behoefte aan gemak en comfort. Een drive through PUP grenzend aan een bestaand centraal winkelgebied voorziet hier in. Indien in Oirschot geen afhaalpunten worden gerealiseerd bestaat de kans dat er in de toekomst omzet zal afvloeien naar PUP's in de regio.

## 3. BELEIDSKADER

### 3.1 Rijksbeleid

#### 3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte<sup>4</sup> staan de plannen van de Rijksoverheid voor ruimte en mobiliteit. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Om dit te kunnen bewerkstelligen laat het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan de decentrale overheden (provincie en gemeenten) en komt de gebruiker centraal te staan. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Tevens werkt het Rijk aan een eenvoudigere regelgeving. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Uit bovenstaande drie doelen zijn de nationale belangen naar voren gekomen. Voor de regio Brabant zijn de volgende opgaven van nationaal belang:

- het verbeteren van het vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost-Nederland;
- versterking van de primaire waterkeringen;
- deelprogramma's Veiligheid, Zoetwater en Nieuwbouw en herstructurering van het Deltaprogramma;
- EHS inclusief Natura 2000-gebieden;
- buisleidingennetwerk ruimtelijk mogelijk maken;
- onderzoek naar goederenvervoer over het spoor;
- hoofdenergienetwerk (380 KV) over de grens;
- voorkeursgebieden grootschalige windenergie Westelijk Noord-Brabant.

#### Doorwerking projectgebied

Eén van de nationale belangen zoals genoemd in de SVIR luidt: *ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten*. Wat betreft dit nationale belang wordt opgemerkt dat aan het als Rijksmonument aangemerkte deel van de supermarkt geen wijzigingen zijn voorzien. Van enige aantasting van de cultuurhistorische waarden van het monumen-

---

<sup>4</sup> Vastgesteld op 13 maart 2012.

tale voormalige fabriekspand met sheddaken is dan ook geen sprake. In paragraaf 4.9.1 wordt hier nader op ingegaan.

Voor het overige zijn er geen nationale belangen die in dit kader van belang zijn. Geconcludeerd wordt dan ook dat dit project niet in strijd is met het rijksbeleid zoals verwoord in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

### **3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)**

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft richtlijnen voor de inhoud van bestemmingsplannen voor zover het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang. Deze vorm van normstelling sluit aan op de vroegere pkb's met concrete beleidsbeslissingen en beslissingen van wezenlijk belang die ook van betekenis waren voor de lagere overheden.

In de SVIR is vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet door de Rijksoverheid. Het gaat onder meer om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote Rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische Hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied. In het SVIR wordt bepaald welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Barro bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken.

De normering uit het Barro werkt zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Bij besluitvorming over bestemmingsplannen moeten de regels worden gerespecteerd. Het merendeel van de regels legt beperkingen op, daarin is een gradatie te onderkennen. Deze zijn geformuleerd als een 'ja-mits', een 'ja, voor zover', een 'nee-tenzij', een 'nee-als' of een stringente 'nee' bepaling.

#### **Doorwerking projectgebied**

Het project maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk waarmee nationale belangen gemoeid zijn die juridisch zijn verankerd in het Barro. Het Barro heeft dan ook geen invloed op de in deze onderbouwing beschreven ontwikkeling.

### 3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Per 1 oktober 2012 is in artikel 3.1.6 Bro een lid 2 ingevoegd waarin een motiveringsplicht is opgenomen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen in bestemmingsplannen. Op grond van artikel 5.20 van het Bro is artikel 3.1.6 van het Bro van overeenkomstige toepassing op een omgevingsvergunning die wordt verleend op basis van artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 Wabo.

In de toelichting van het bestemmingsplan of in een ruimtelijke onderbouwing dient op basis van artikel 3.1.6 Bro een verantwoording plaats te vinden aan de hand van een drietal opeenvolgende treden (de “ladder duurzame verstedelijking”).

De eerste trede in deze ladder is een beschrijving dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Hierbij kan het gaan om zowel kwantitatieve als kwalitatieve aspecten.<sup>5</sup> De beide vervolgstappen uit de genoemde ladder hebben betrekking op vraag of de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied ingepast kan worden en als dat niet mogelijk is op andere locaties, die vooral goed ontsloten moeten zijn. In figuur 3.1 wordt het processchema van de Ladder voor duurzame verstedelijking weergegeven.



Afbeelding 3.1: Ladder voor duurzame verstedelijking (Bron: Ministerie van Infrastructuur en Milieu)

#### Doorwerking projectgebied

Zoals in paragraaf 2.3.2 al aangegeven is, is in het kader van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking een ruimtelijk-functionele effectenanalyse<sup>6</sup> uitgevoerd waarbij tevens de treden van de Ladder doorlopen zijn. De conclusie van deze analyse ten aanzien van de Ladder voor duurzame verstedelijking is hierna weergegeven. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de onderzoeksrapportage welke als bijlage is opgenomen.

<sup>5</sup> Bron: Nota van Toelichting bij het besluit, p. 49-51 (Staatsblad 2012, 388).

<sup>6</sup> BRO, Oirschot, Ruimtelijk-functionele effectenanalyse Pick-up Point Jumbo-supermarkt, d.d. 29 januari 2016

### *Trede 1: Actuele regionale behoefte*

Geconcludeerd wordt dat met de realisatie van een drive through PUP en beperkte winkeluitbreiding wordt voorzien in een actuele regionale behoefte. Deze behoefte is met name kwalitatief van aard. Bovendien past het initiatief binnen de geldende beleidskaders.

In kwalitatieve zin is er absoluut sprake van een actuele regionale behoefte, aangezien het initiatief naadloos aansluit op actuele trends en ontwikkelingen in koopgedrag van consumenten. Consumenten hebben namelijk een toenemende behoefte aan gemak en comfort bij het doen van boodschappen. Door de beperkte uitbreiding van de bestaande supermarkt kan de consument een ruimere, meer comfortabele winkelbeleving geboden worden. De optimalisatie van het bestaande 'in store' PUP als afzetkanaal naar een 'drive through' PUP betekent ook een verbetering in service, gemak en snelheid voor de klant.

In kwantitatieve zin blijkt, uit de benadering van het economisch functioneren van het huidige en toekomstige Oirschotse winkelaanbod, dat een stabilisatie in het functioneren optreedt. Dat wil zeggen dat er door de stabilisatie van het aantal inwoners en het verwachte gelijk blijven van koopstromen en bestedingen geen eenduidige theoretische distributieve ruimte is, maar ook dat er geen verslechtering van het functioneren van het winkelaanbod op zal treden. Opgemerkt dient te worden deze berekening slechts indicatief is en niet normatief. In dit verband is het ook van belang aan te geven dat aan kwalitatieve aspecten bij winkelontwikkelingen vaak meer waarde gehecht dient te worden dan aan de kwantitatieve distributieve mogelijkheden. Het, in het kader van structuurverbeteringen, meer realiseren dan de berekende distributieve uitbreidingsruimte hoeft niet erg te zijn, vooropgesteld dat de effecten per saldo positief zijn. Met de beoogde vergroting van de Jumbo-supermarkt en de realisatie van een drive through PUP is dat het geval. Door een ruimere indeling van de winkel, een verbetering van de winkelbeleving en de optimalisatie van een aanbodkanaal betekent het initiatief namelijk een verbetering van de consumentenverzorging en keuzemogelijkheden voor de consument, terwijl de effecten op het functioneren van het overige winkelaanbod zeer beperkt zullen zijn.

Het beoogd initiatief past ook binnen de beleidsmatige kaders, zowel die op provinciaal, regionaal als lokaal niveau. In het beleid is opgenomen dat nieuwe detailhandelsinitiatieven de bestaande identiteit, positionering en profilering van winkelgebieden dienen te versterken en de aantrekkelijkheid dienen te vergroten. Voor de consument toegankelijke internetafhaalpunten kunnen bestaande winkelgebieden versterken en worden daarom zoveel mogelijk in of aansluitend aan deze gebieden gesitueerd. Het beoogde initiatief sluit hierop aan. Er is sprake van een complementaire versterking van het centrale winkelgebied van Oirschot. Gemeente Oirschot wil bovendien inzetten op de kwaliteit van wonen en van leven door passende voorzieningen aan te bieden die inspelen op de behoefte van jonge gezinnen en kenniswerkers. Het beoogd initiatief kan hieraan bijdragen. Afhaalpunten zijn namelijk met name populair onder jonge gezinnen, tweeverdieners en woon-werk forenzen; precies de doelgroepen die de gemeente wil aantrekken.

### *Trede 2: Binnen bestaand stedelijk gebied; Aandacht voor leegstand en transformatie*

Het beoogd initiatief wordt ingepast binnen bestaand stedelijk gebied. De uitbreiding en realisatie van het drive through PUP vinden namelijk plaats binnen het kernwinkelgebied van Oirschot. Daarbij is er aandacht voor leegstand en transformatie. Een nu leegstaande woning wordt ten behoeve van de realisatie van het plan gesloopt en getransformeerd.

BRO verwacht niet dat als gevolg van dit initiatief er zaken zullen verdwijnen en er leegstand zal ontstaan. Mochten er wel zaken verdwijnen dan zal dit meer toe te rekenen zijn aan autonome ontwikkelingen, zoals reguliere bedrijfsbeëindiging, en niet aan de realisatie van het beoogde initiatief. Er worden dus geen onaanvaardbare omzetteffecten op het reeds gevestigd aanbod verwacht, geen toename van de leegstand en daarmee geen structurele negatieve effecten op het woon-, leef- en ondernemersklimaat. Bovendien is juist sprake van een versterking van de detailhandelsstructuur en de consumentenverzorging.

Geconcludeerd wordt dat de aangetoonde regionale behoefte (trede 1) door transformatie wordt ingepast binnen stedelijk gebied.

*Derde trede: Niet binnen bestaand stedelijk gebied*

Deze trede is niet van toepassing aangezien de planlocatie in het stedelijk gebied ligt.

*Conclusie*

Gelet op het bepaalde in de ruimtelijk-functionele effectenanalyse wordt geconcludeerd dat het project voldoet aan artikel 3.1.6, lid 2 Bro (Ladder voor Duurzame Verstedelijking).

## **3.2 Provinciaal beleid**

### **3.2.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening**

In de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening benoemt de provincie haar provinciale ruimtelijke belangen en de wijze waarop zij deze behartigt. De structuurvisie is opgebouwd uit een 'Deel A Visie en sturing', waarin de ruimtelijke visie, de belangen en de sturingsfilosofie is opgenomen. De ruimtelijke visie is uitgewerkt in dertien provinciale ruimtelijke belangen.

1. Regionale contrasten;
2. Een multifunctioneel landelijk gebied;
3. Een robuust en veerkrachtig water- en natuursysteem;
4. Een betere waterveiligheid door preventie;
5. Koppeling van waterberging en droogtebestrijding;
6. Ruimte voor duurzame energie;
7. Concentratie van verstedelijking;
8. Sterk stedelijk netwerk: BrabantStad;
9. Groene geleidingszones tussen steden;
10. Goed bereikbare recreatieve voorzieningen;
11. Economische kennisclusters;
12. (Inter)nationale bereikbaarheid;
13. Beleefbaarheid stad en land vanaf de hoofdinfrastructuur.

De wijze waarop de provincie deze ruimtelijke belangen behartigt, is uitgewerkt in vier manieren van sturen: regionaal samenwerken, ontwikkelen, beschermen en stimuleren.



lijke ontwikkelingen het eigen karakter van de kernen en de relatie met het landschap kunnen versterken. De stedelijke ontwikkelingen passen qua maat en schaal bij de kern.

### **Doorwerking projectgebied**

Met de uitbreiding van de supermarkt wordt voorzien in een beperkt aantal extra m<sup>2</sup> winkelvloeroppervlak, een ruimer en nieuw magazijn, een pick-up-point en een extra kantoorruimte. De uitbreiding is met name bedoeld om de huidige klanten beter van dienst te kunnen zijn. Hierbij moet gedacht worden aan het aanbieden van een ruimere winkel met een groter assortiment.

Zoals uit de ruimtelijk-functionele effectenanalyse (zie bijlage) blijkt gaat de Oirschotse consument er met de ontwikkeling op vooruit. Vanuit kwalitatief oogpunt krijgt de consument de beschikking over een ruimer opgezette Jumbo-supermarkt en een extra aankoopkanaal, zonder dat dit leidt tot leegstandseffecten en negatieve effecten op het woon-, leef- en ondernemersklimaat. Er is dus juist sprake van een versterking van de detailhandelsstructuur en de consumentenverzorging en niet van duurzame ontwrichting.

Geconcludeerd wordt dat de ontwikkeling zoals beschreven in deze onderbouwing kleinschalig van aard is passend is qua maat en schaal bij de kern Oirschot.

### **3.2.2 Verordening Ruimte**

De Verordening Ruimte 2014 is per 14 maart 2014 in werking getreden. In de verordening staan onderwerpen uit de provinciale structuurvisie, waarbij is aangegeven welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. De verordening bestaat uit kaartmateriaal en regels waarmee gemeenten rekening moeten houden bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De Verordening bevat regels voor:

- bevordering van ruimtelijke kwaliteit;
- stedelijke ontwikkeling;
- ecologische hoofdstructuur;
- water;
- groenblauwe mantel;
- aardkunde en cultuurhistorie;
- agrarisch gebied;
- intensieve veehouderij;
- glastuinbouw;
- niet-agrarische ruimtelijke ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied;
- regionaal ruimtelijk overleg;
- bevoegdheden van Gedeputeerde Staten.

De volgende artikelen uit de Verordening Ruimte zijn van toepassing op de voorgestane ontwikkelingen binnen het projectgebied.

### **Artikel 3.1 Zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit**

De toelichting bij een bestemmingsplan dat voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling bevat een verantwoording:

1. Het plan dient bij te dragen aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving, waaronder in ieder geval een goede landschappelijke inpasbaarheid.
2. Er dient toepassing gegeven te worden aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. Dit houdt in ieder geval in dat uitbreiding van het op grond van het geldende bestemmingsplan toegestane ruimtebeslag slechts is toegestaan mits de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om de beoogde ruimtelijke ontwikkeling binnen dat toegestane ruimtebeslag te doen plaatsvinden.
3. Ten behoeve van het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit waaruit blijkt dat rekening is gehouden met de naaste omgeving (bodemkwaliteit, waterhuishouding, monumenten, cultuurhistorische waarden, ecologische waarden, aardkundige waarden en de landschappelijke waarden) en de omvang van de ontwikkeling/ bebouwing passend is in de omgeving en zorg wordt gedragen voor een goede verkeersafwikkeling.
4. Daarnaast dient bij een stedelijke ontwikkeling toepassing te worden gegeven aan artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening; de ladder voor duurzame verstedelijking.

### **Artikel 4.2 Stedelijke ontwikkeling**

Een bestemmingsplan dat voorziet in een stedelijke ontwikkeling is uitsluitend gelegen in bestaand stedelijk gebied.

### **Artikel 4.8 Detailhandelslocaties**

1. Een bestemmingsplan gelegen in bestaand stedelijk gebied kan voorzien in een ontwikkeling of een uitbreiding van een detailhandelslocatie tenzij deze ontwikkeling of uitbreiding leidt tot een bovenregionale detailhandelslocatie.
2. Onder een bovenregionale detailhandelslocatie als bedoeld in het eerste lid, wordt begrepen een detailhandelslocatie waarbij:
  - a. uit onderzoek blijkt dat ten minste 20% van de bezoekers afkomstig is buiten een straal van 35 kilometer vanaf de beoogde detailhandelslocatie; of
  - b. het te verwachten aantal bezoekers ten minste 2.500.000 per jaar bedraagt.
3. De toelichting bij een bestemmingsplan dat voorziet in een ontwikkeling of een uitbreiding van een detailhandelslocatie bevat een verantwoording over de wijze waarop de afspraken die daarover zijn gemaakt in het regionaal ruimtelijk overleg bedoeld in artikel 37.4, onder b, worden nagekomen.

### **Doorwerking projectgebied**

#### *Artikel 3.1 Zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit*

Voor wat betreft de verantwoording dat het plan bijdraagt aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit wordt opgemerkt dat er sprake is van een meer optimalere benutting van binnenstedelijk gelegen gronden. De huidige bestemmingen zijn niet toereikend om de beoogde ontwikkeling te kunnen realiseren. Uitbreiding op de aangrenzende gronden is daarom de meest voor

de hand liggende optie, dit temeer omdat het aangrenzende woonperceel al eigendom is van de eigenaar van supermarkt en de woning niet meer bewoond wordt.

De uitbreiding van de supermarkt wordt zorgvuldig en met oog voor de omgeving vormgegeven. De uitbreiding is qua maat en schaal passend in het stedenbouwkundig geheel van bebouwing. Vanwege de ligging in binnenstedelijk gebied is het landschappelijk inpassen niet aan de orde, wel wordt ter begrenzing van het nieuwe parkeerterrein een beukenhaag aangeplant.

Voor wat betreft de aspecten bodemkwaliteit, waterhuishouding, monumenten, cultuurhistorische waarden, ecologische waarden, aardkundige waarden en de landschappelijke waarden wordt verwezen naar het volgende hoofdstuk.

Voor de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking wordt verwezen naar paragraaf 3.1.3. Gezien het voorgaande is de voorgestane ontwikkeling in lijn met artikel 3.1 van de Verordening ruimte 2014.

#### *Artikel 4.2 Stedelijke ontwikkeling*

Het projectgebied ligt binnen gronden die op de kaarten behorende bij de Verordening Ruimte als 'Bestaand stedelijk gebied; kern in landelijk gebied' zijn aangeduid. De voorgestane ontwikkeling is zodoende in overeenstemming met artikel 4.2 van de Verordening ruimte 2014.

#### *Artikel 4.8 Detailhandelslocaties*

De uitbreiding van de supermarkt Jumbo is beperkt van aard en omhelst een uitbreiding qua winkelvloeroppervlak van slechts circa 190 m<sup>2</sup>. Deze uitbreiding heeft niet tot gevolg dat een bovenregionale detailhandelslocatie ontstaat. Lid 1 en 2 van dit artikel behoeven dan ook geen nadere onderbouwing.

Wat betreft lid 3 wordt opgemerkt dat sprake is van een lokale detailhandelsontwikkeling waarmee geen regionale belangen gemoeid zijn. Deze uitbreiding heeft op regionaal niveau geen negatieve effecten.

De in het regionaal ruimtelijk overleg gemaakte afspraken hadden geen betrekking op dergelijk kleinschalige uitbreidingen als waar dit project in voorziet. Ook lid 3 behoeft derhalve geen nadere toelichting.

### **3.3 Gemeentelijk beleid**

#### **3.3.1 StructuurvisiePlus**

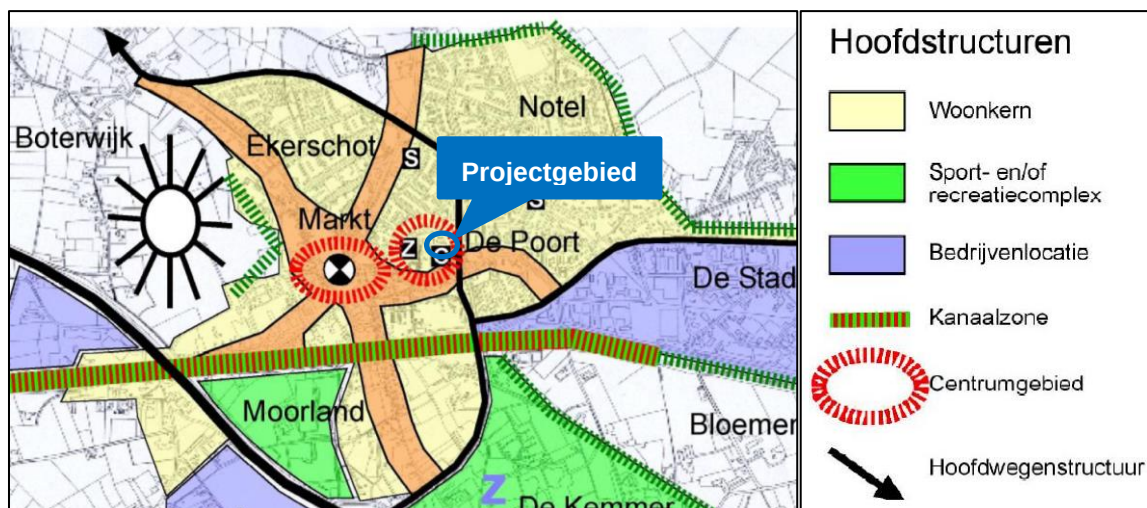
##### **Algemeen**

De StructuurvisiePlus is in september 2004 vastgesteld door de gemeenteraad. In de StructuurvisiePlus zijn de ruimtelijke kwaliteiten, voortvloeiend uit de analyse van de bestaande situatie van de

grondlaag, de infrastructuur en het occupatiepatroon, van de hele gemeente in beeld gebracht. Het resultaat van deze analyse is vastgelegd in de “Duurzame Ruimtelijke Structuur” (DRS) van Oirschot.

### Nota Duurzame Ruimtelijke Structuur

Op basis van de structurenkaart wordt het projectgebied gerekend tot het centrumgebied. In afbeelding 3.3 wordt dit weergegeven op de structuurkaart van de kern Oirschot.



Afbeelding 3.3: Uitsnede structuurkaart kern Oirschot (Bron: Gemeente Oirschot)

In de structuurvisie wordt het project De Poort nog genoemd als herstructureringslocatie waar bedrijvigheid wordt vervangen door onder andere centrumfuncties. Dit project, de supermarkt Jumbo maakt onderdeel uit van de locatie waar dit project betrekking op had, is inmiddels uitgevoerd en de eerder genoemde centrumfuncties zijn inmiddels gerealiseerd.

Met name in de kern Oirschot is het beleid voortdurend en planmatig gericht op behoud en herstel van de historische dorpskern e.o. Het projectgebied wordt niet gerekend tot de historische dorpskern maar grenst hier wel direct aan.

### Nota programma

Naast de structuren zijn de programmatische behoeften in de gemeente, hoeveel en wat voor soort woningen, hoeveel hectare bedrijfsterrein voor wat voor soort bedrijven etc., bekeken. Het resultaat is het programma dat de gemeente wil realiseren.

### Voorzieningen

In de Nota programma wordt specifiek aangegeven dat het winkelloppervlak in Oirschot in vergelijking met woonkernen van een zelfde grootte iets minder dan gemiddeld is. Het boodschappencentrum De Poort, waartoe ook de supermarkt Jumbo wordt gerekend, is gerealiseerd om het winkelcentrum op niveau te brengen en om te komen tot een versterking van de detailhandelsstructuur in de kern.

### **Nota confrontatie**

Tot slot wordt gekeken of het programma kan worden ingepast in de Duurzame Ruimtelijke Structuur, ervan uitgaande dat de DRS zo mogelijk wordt versterkt, maar er in elk geval geen afbreuk aan wordt gedaan. Hieruit volgt de na te streven ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Oirschot, als basis voor verdere acties.

### *Voorzieningen*

Wat betreft de voorzieningenstructuur in Oirschot wordt aangegeven dat het voorzieningencentrum met het plan De Poort een belangrijke structuurversterking heeft ondergaan. Bijzondere aandacht vraagt nog het verdergaand opwaarderen van de Rijksluisstraat als winkelstraat. Deze vormt de schakel tussen het “boodschappencentrum” De Poort en het historische centrum, waar het accent ligt op ateliers, antiekwinkels, het wat duurdere winkelsegment en pleisterplaats (horeca) voor routegebonden recreatievormen.

### **Doorwerking projectgebied**

Het projectgebied maakt onderdeel uit van het centrumgebied en is binnen dit gebied gelegen in het in het verleden geherstructureerde gebied De Poort. Deze herstructurering is inmiddels al geruime tijd afgerond en het “boodschappencentrum” heeft ook in de praktijk een belangrijke bijdrage geleverd aan de versterking van het voorzieningenniveau en de –structuur in Oirschot. In de structuurvisie wordt niet concreet aangegeven of er verder nog ruimte wordt geboden aan uitbreidingen van detailhandelslocaties ter versterking van het voorzieningenniveau- en de structuur. Zoals echter uit de ruimtelijk-functionele effectenanalyse (zie bijlage) is gebleken, gaat de Oirschotse consument er met de ontwikkeling op vooruit, zonder dat dit leidt tot leegstandseffecten en negatieve effecten op het woon-, leef- en ondernemersklimaat. Er is dus juist sprake van een versterking van de detailhandelsstructuur en de consumentenverzorging en niet van duurzame ontwrichting.

### **3.3.2 Detailhandelsvisie Kaders Oirschot, 2015**

De gemeente Oirschot heeft meegewerkt aan het opstellen van de Regionale Detailhandelsvisie van Metropool Regio Eindhoven (MRE), de detailhandelsvisie Stedelijk Gebied Eindhoven (SGE) en het voorstel regionale uitvoeringsagenda detailhandel. De regionale visie biedt een kader en vraagt om nadere uitwerking en lokale verankering. De gemeente Oirschot heeft de uitgangspunten voor de detailhandelsvisie vastgelegd in de Detailhandelsvisie Kaders voor Oirschot.

De uitgangspunten zijn als volgt:

- Oirschot is onderdeel van de regio en is gebaat bij heldere kaders t.b.v. een toekomstbestendig voorzieningenniveau. De leegstand en toenemende internetverkoop zijn ook een Oirschots probleem.
- Vastleggen van kaders in de bestemmingsplannen versterkt de huidige ruimtelijk economische structuur.
- Ook in Oirschot is concentratie van winkels gewenst om het geheel te versterken.

### **Doorwerking projectgebied**

De beoogde ontwikkeling is passend binnen de kaders van de “Detailhandelsvisie Kaders Oirschot 2015”. Er is met het initiatief sprake van een complementaire versterking van het centrale winkelgebied van Oirschot. Hierbij is opgemerkt dat supermarkten middels drive through PUP’s ook de online georiënteerde consument beter kunnen bedienen en zodoende koopkracht aan zich weet te binden, waardoor de supermarkt toekomstbestendig blijft. In dit licht zijn PUP’s gelegen in bestaande winkelconcentratiegebieden, (zoals beoogd initiatief) wenselijker dan op solitair perifeer gelegen locaties.

### **3.3.3 Toekomstvisie Oirschot 2030 (2011)**

Oirschot kijkt deels naar de invloed van diverse ontwikkelingen in de regio Eindhoven, waartoe Oirschot behoort. Cruciaal hierin is de ontwikkeling van werkgelegenheid en de kracht van Eindhoven als onderwijsstad. Oirschot moet een aantrekkelijke vestigingsplaats zijn voor jonge gezinnen en kenniswerkers die op Eindhoven zijn georiënteerd.

Hierdoor is het van belang te voorzien in hun behoeften en eisen. Zoals voldoende (kwantitatief en kwalitatief) onderwijsaanbod, kinderopvang, een OV-verbinding met Eindhoven, et cetera. Oirschot wil meer onderdeel uitmaken van de ambitie Brainport 2020. Dit betekent dat Oirschot uit willen groeien tot een proeftuin van de meest geavanceerde technologische ontwikkelingen op het terrein van het nieuwe werken, bouwnijverheid (gekenmerkt door innovatie en duurzaamheid) en de bereikbaarheid van voorzieningen.

### **Doorwerking projectgebied**

De gemeente zet in op het verbeteren van de kwaliteit van wonen en van leven door passende voorzieningen aan te bieden die inspelen op de behoefte van jonge gezinnen en kenniswerkers. Met name deze meer online georiënteerde doelgroepen vragen om steeds meer om snelheid en comfort bij het winkelen. Met de uitbreiding van de supermarkt kan worden voorzien in meer comfort doordat de winkel ruimer van opzet wordt en een breder assortiment aangeboden kan worden. Middels een PUP kan worden voorzien in de wens van jonge gezinnen en kenniswerkers online te kunnen winkelen en na bijvoorbeeld werktijd de boodschappen snel af te kunnen halen. Gelet hierop wordt gesteld dat de beoogde ontwikkeling in overeenstemming is met de “Toekomstvisie Oirschot 2030”.

## **4. MILIEU- EN OMGEVINGASPECTEN**

### **4.1 Algemeen**

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuwe ontwikkeling ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij dient te worden onderzocht welke milieuhygiënische- en omgevingsaspecten daarbij een rol spelen. In dit hoofdstuk worden de verschillende voor dit project relevante milieu- en omgevingsaspecten behandeld.

### **4.2 Besluit milieueffectrapportage**

#### **4.2.1 Algemeen**

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. gewijzigd. De belangrijkste aanleidingen hiervoor zijn de modernisering van de m.e.r. wetgeving in 2010 en de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009.<sup>7</sup> Uit deze uitspraak volgt dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn om wel of geen m.e.r.-beoordeling uit te voeren. Ook als een project onder de drempelwaarde uit lijst C en D zit, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of nabij een kwetsbaar natuurgebied ligt.

Gemeenten en provincies moeten daarom per 1 april van 2011 ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een MER nodig is.

Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Met andere woorden dan is het opstellen van een MER nodig.

#### **4.2.2 Onderzoek**

Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is, dient bepaald te worden of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst D van het Besluit m.e.r. overschrijdt, of de ontwikkeling negatieve effecten kan hebben op een gevoelig gebied en of er belangrijke milieugevolgen zijn.

---

<sup>7</sup> HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 (Commissie tegen Nederland).

### Drempelwaarden Lijst D

Een omgevingsvergunning waarmee wordt afgeweken van het bestemmingsplan (artikel 2.12, lid 1, sub a, onder 3 Wabo) wordt niet expliciet genoemd in kolom 4 van lijst C of D. In artikel 1 onder e van de bijlage van het Besluit m.e.r. wordt deze omgevingsvergunning echter gelijk gesteld aan een bestemmingsplan indien een bestemmingsplan wordt genoemd in kolom 4.

De ontwikkeling waarin wordt voorzien kan geschaard worden onder D11.2; *De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen*. Hierbij wordt in kolom 4 het bestemmingsplan genoemd waardoor dit project m.e.r.-beoordelingsplichtig is indien de volgende drempelwaarden worden overschreden:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer.

Het projectgebied heeft een aanzienlijk kleinere oppervlakte dan 100 hectare, de ontwikkeling voorziet niet in woningbouw en er is sprake van een aanzienlijk kleinere bedrijfsvloeroppervlakte dan 200.000 m<sup>2</sup>. Van een m.e.r.-beoordelingsplicht op basis van een overschrijding van de drempelwaarden is dan ook geen sprake.

### Gevoelig gebied

In onderdeel A van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is bepaald wat verstaan wordt onder een gevoelig gebied. Als gevoelig gebied zijn gebieden aangewezen die beschermd worden op basis van de natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en waterwingebieden.

Uit de navolgende paragrafen van de toelichting volgt dat het projectgebied niet ligt in of nabij een gebied dat beschermd wordt vanuit de natuurwaarden. Het plan ligt op circa 4,6 kilometer van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Kempenland-West. Overige Natura 2000-gebieden bevinden zich op ruimere een afstand van het projectgebied. Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling en de afstand tot deze beschermde gebieden zal van negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden geen sprake zijn. Andere beschermde natuurgebieden zoals de EHS zijn gelegen op een afstand van meer dan 300 meter van het projectgebied. Van een externe werking van de ontwikkeling op deze gebieden is eveneens geen sprake.

Het projectgebied behoort niet tot een waterwinlocatie, waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied. Ook behoort het projectgebied niet tot een Bèlvéderegebied en is eveneens is geen sprake van een landschappelijk waardevol gebied. Wel is binnen het projectgebied sprake van een onderdeel dat is aangewezen als rijksmonument, te weten het deel van de supermarkt met de sheddaken. Dit gedeelte blijft echter ongewijzigd waardoor negatieve effecten op de cultuurhistorische waarde van dit gebouwdeel op voorhand kunnen worden uitgesloten. Reden om dit deel onderdeel te laten zijn van het projectgebied ligt in het feit dat in het geldend bestemmingsplan bepaald is dat de verkoopvloeroppervlakte/ netto vloeroppervlakte maximaal 1.300 m<sup>2</sup> mag bedragen. Deze oppervlakte wordt door de uitbreiding overschreden.

### **Milieugevolgen**

In het vervolg van dit hoofdstuk worden de verschillende milieueffecten beschouwd, zoals bodem en luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat er geen sprake zal zijn van nadelige milieugevolgen.

#### **4.2.3 Conclusie**

Het Besluit milieueffectrapportage vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

## **4.3 Geluid (Wet geluidhinder)**

### **4.3.1 Algemeen**

In de Wet geluidhinder (Wgh) is vastgesteld dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd bij de voorbereiding van de vaststelling van een bestemmingsplan of het nemen van een omgevingsvergunning indien het project een geluidsgevoelig object mogelijk maakt binnen de wettelijke geluidszone van een weg of spoorweg. Het akoestisch onderzoek moet uitwijzen of de wettelijke voorkeursgrenswaarde bij geluidsgevoelige objecten wordt overschreden en zo ja, welke maatregelen nodig zijn om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen.

### **4.3.2 Onderzoek**

De ontwikkeling zoals beschreven in deze onderbouwing voorziet niet in de toevoeging van een geluidsgevoelig object of nieuwe geluidsbron als bedoeld in de Wet geluidhinder.

#### **4.3.3 Conclusie**

De Wet geluidhinder vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

## **4.4 Luchtkwaliteit**

### **4.4.1 Algemeen**

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Bij de start van nieuwe bouwprojecten moet onderzocht worden of het effect van een nieuw initiatief relevant is voor de luchtkwaliteit. Een nieuw initiatief is niet relevant als aannemelijk kan worden gemaakt dat de luchtkwaliteit “niet in betekenende mate” aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur ‘Niet in betekenende mate’ (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels vastgelegd zijn die betrekking hebben op het begrip NIBM.

In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven.

Naast het besluit en regeling NIBM dient er getoetst te worden aan het 'Besluit gevoelige bestemmingen'. Dit besluit is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze 'gevoelige bestemmingen' zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen en ziekenhuizen/ klinieken zijn geen gevoelige bestemmingen.

#### **4.4.2 Onderzoek**

Het project voorziet in de uitbreiding van een supermarkt. Een dergelijke ontwikkeling wordt niet genoemd in de lijst met categorieën van gevallen in de Regeling NIBM.

##### **NIBM-tool**

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in samenwerking met het Kenniscentrum InfoMil een specifieke rekentool ontwikkeld voor ruimtelijke en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit als gevolg van een toename in het aantal verkeersbewegingen. Met deze rekentool kan worden berekend of een plan (niet) in betekende mate bijdraagt (NIBM) aan de concentratie van een stof in de buitenlucht.

Als basis voor de rekentool zijn de berekeningen in paragraaf 4.10 inzake de verkeersgeneratie gehanteerd. Uit deze berekeningen blijkt dat met de concrete ontwikkeling sprake is van een theoretische toename van 330 verkeersbewegingen. Dit betreft een theoretische toename, in werkelijkheid zal dit aantal naar verwachting aanzienlijk lager uitvallen. Dit omdat niet verwacht wordt dat de uitbreiding van de supermarkt veel extra klanten zal aantrekken, de uitbreiding heeft met name tot doel om de huidige klanten beter van dienst te kunnen zijn en om de beschikking te krijgen over voldoende magazijn- en kantoorruimte.

Van extra vrachtverkeer zal naar verwachting geen sprake zijn. In tabel 4.1 is de rekentool weergegeven.

### Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

|                                                                                                      |      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| Jaar van planrealisatie                                                                              | 2017 |
| Extra verkeer als gevolg van het plan                                                                |      |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)                                                         | 330  |
| Aandeel vrachtverkeer                                                                                | 0,0% |
| Maximale bijdrage extra verkeer                                                                      |      |
| NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>                                                                 | 0,28 |
| PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>                                                                | 0,05 |
| Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                           | 1,2  |
| <b>Conclusie</b>                                                                                     |      |
| <b>De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate;<br/>geen nader onderzoek nodig</b> |      |

Tabel 4.1: NIBM-rekentool (Bron: Ministerie van IenE/ Kenniscentrum)

Zoals blijkt uit de rekentool draagt de bijdrage van het extra verkeer 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging. Nader onderzoek is voor dit aspect dan ook niet noodzakelijk.

#### 4.4.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het project.

## 4.5 Externe veiligheid

### 4.5.1 Algemeen

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. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen<sup>8</sup> vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het projectgebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

#### Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.).

<sup>8</sup> Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen, Staatscourant d.d. 4 augustus 2004. Deze Circulaire is gebaseerd op de Risico Normering Vervoer gevaarlijke stoffen en het Bevi en sluit zoveel als mogelijk aan op het Bevi.

## Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als *ijkpunt* in de verantwoording (géén norm).

Voor elke verandering van het groepsrisico (af- of toename) in het invloedsgebied moet verantwoording worden afgelegd, over de wijze waarop de toelaatbaarheid van deze verandering in de besluitvorming is betrokken. Samen met de hoogte van het groepsrisico moeten andere kwalitatieve aspecten worden meegewogen in de beoordeling van het groepsrisico. Onder deze aspecten vallen zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid. Onderdeel van deze verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

## (Beperkt) kwetsbare objecten

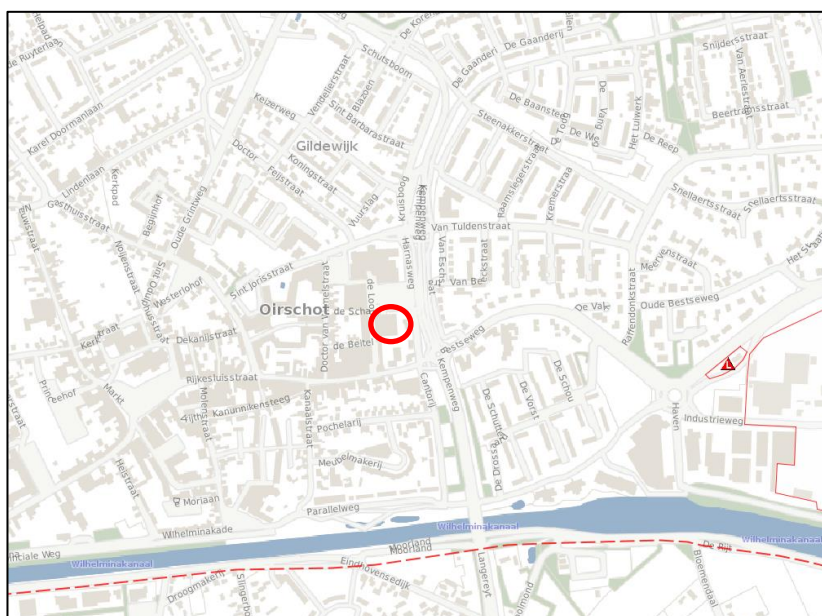
Er moet getoetst worden aan het Bevi en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. (Beperkt) kwetsbare objecten zijn o.a. woningen, scholen, ziekenhuizen, hotels, restaurants<sup>9</sup>.

## Risicovolle activiteiten

In het kader van het plan moet bekeken worden of er in of in de nabijheid van het plan sprake is van risicovolle activiteiten (zoals Bevi-bedrijven, BRZO-bedrijven en transportroutes) of dat risicovolle activiteiten worden toegestaan.

### 4.5.2 Onderzoek

In de volgende afbeelding is een uitsnede van de Risicokaart opgenomen met daarin weergegeven het projectgebied.



Afbeelding 4.1: Uitsnede Risicokaart (Bron: Risicokaart.nl)

### ***Risicovolle inrichtingen***

Volgens de Risicokaart zijn er binnen een straal van 500 meter geen risicovolle bedrijven aanwezig. Op ruimere afstand zijn wel enkele risicovolle bedrijven aanwezig, dit betreffen een tankstation aan de Bestseweg 30 op een afstand van circa 515 meter en een inrichting aan de Industrieweg waar een bovengrondse propaantank aanwezig is. Doordat beide risicovolle bedrijven op de uitsnede van de risicokaart worden weergegeven wordt hier volledigheidshalve op ingegaan.

### **Tankstation Bestseweg 30**

Het tankstation heeft de beschikking over een LPG-installatie. De plaatsgebonden risicocontouren behorende bij het LPG-vulpunt (110 meter), het LPG-reservoir (25 meter) en de LPG-afleverinstallatie (15 meter) liggen allen ruim buiten het projectgebied. Het invloedsgebied voor het groepsrisico bedraagt bij LPG-installaties 150 meter. Het projectgebied is gelegen op een afstand van ruim 500 meter van het tankstation en bevindt zich derhalve ruimschoots buiten het invloedsgebied voor het groepsrisico. Een nadere verantwoording in verband met het groepsrisico is dan ook niet noodzakelijk.

### **Risicovolle inrichting Industrieweg 4**

Het bedrijf aan de Industrieweg 4 heeft de beschikking over een bovengrondse propaantank. Het betreft hier een inrichting die valt onder de werkingssfeer van het Activiteitenbesluit. Afhankelijk van de hoeveelheid bevoorradingen van de tank geldt in dit geval een veiligheidsafstand van maximaal 20 meter. Hiermee komt de veiligheidsafstand niet buiten de grens van de inrichting. Het projectgebied is gelegen op een afstand van bijna 500 meter vanuit de grens van deze inrichting waardoor geen sprake is van belemmeringen.

### ***Buisleidingen***

Op een afstand van circa 380 meter van het projectgebied loopt een buisleiding waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De betreffende leiding kent geen plaatsgebonden risicocontour buiten de leiding. Eveneens is het projectgebied niet gelegen binnen het invloedsgebied voor het groepsrisico van deze leiding. Een (beperkte) verantwoording van het groepsrisico is dan ook niet noodzakelijk.

### ***Transportroutes gevaarlijke stoffen***

Er bevinden zich geen transportroutes van gevaarlijke stoffen in de directe omgeving van het projectgebied.

### **4.5.3 Conclusie**

Voor wat betreft externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor de voorgestane ontwikkeling.

## 4.6 Bodem

### 4.6.1 Algemeen

Volgens artikel 3.1.6 van het Besluit op de ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan onderzoek te worden verricht naar de bodemgesteldheid in het projectgebied. Er dient bepaald te worden of de aanwezige bodemkwaliteit past bij het toekomstige gebruik van die bodem en of deze aspecten optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd.

### 4.6.2 Onderzoek

#### Algemeen

Lycens B.V. heeft ter plaatse van de uitbreidingslocatie een verkennend bodemonderzoek<sup>10</sup> verricht. Een samenvatting van de resultaten en de conclusie van dit onderzoek wordt hierna weergegeven. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de onderzoeksrapportage welke als bijlage is opgenomen.

#### Resultaten verkennend bodemonderzoek

##### *Resultaten grond*

Chemisch-analytisch is in de zintuiglijk met puin en ijzer verontreinigde bovengrond een licht verhoogd gehalte PCB aangetoond. In de zintuiglijk met puin en kolengruis verontreinigde bovengrond zijn licht verhoogde gehalten aan zink, PAK en PCB aangetoond. De verhoogde gehalten zijn vermoedelijk te relateren aan de waargenomen bodemvreemde bijmengingen. De gemeten gehalten overschrijden de achtergrondwaarden in geringe mate en vormen geen belemmering voor de geplande herinrichting van de locatie en de geplande aanvraag van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

##### *Resultaten grondwater*

Chemisch-analytisch is in het grondwater een licht verhoogde concentratie aan barium aangetoond. De gemeten concentratie overschrijdt de streefwaarden in geringe mate en vormt geen belemmering voor de geplande herinrichting van de locatie en de geplande aanvraag van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Aangezien met betrekking tot de licht verhoogde concentratie aan barium geen antropogene bron bekend is, is barium vermoedelijk van nature in een verhoogde concentratie in het grondwater aanwezig.

### 4.6.3 Conclusie

Uit de resultaten van het verkennend bodemonderzoek kan worden geconcludeerd dat er milieuhygiënisch gezien geen belemmeringen zijn voor de geplande herinrichting van de locatie en de geplande aanvraag van een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen.

---

<sup>10</sup> Lycens B.V., Verkennend bodemonderzoek De Loop 28 te Oirschot, d.d. 25 januari 2016

## 4.7 Water

### 4.7.1 Algemeen

Nederland is groot geworden door het leven met en de strijd tegen het water. In de 20<sup>e</sup> eeuw is, doordat er te weinig rekening is gehouden met het waterbelang, veel ruimte aan het water onttrokken en veel afvalwater direct geloosd op oppervlaktewater. Om de toekomst van Nederland veilig te stellen is het nodig om te anticiperen op klimaatsveranderingen en bij de ruimtelijke planvorming goed rekening te houden met water. De waterbeheerder heeft de taak, kennis en kunde om daar zorg voor te dragen. Daarom is het belangrijk om hem vroegtijdig te betrekken bij de planvorming.

Het vroegtijdig betrekken van de waterbeheerder en het meewegen van het waterbelang is, door middel van de Watertoets, sinds 1 november 2003 wettelijk vastgelegd.

### 4.7.2 Onderzoek

#### Algemeen

Door Aeres Milieu is een waterparagraaf<sup>11</sup> opgesteld. Onderdelen uit de waterparagraaf zijn hierna - samengevat- weergegeven. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de als bijlage opgenomen waterparagraaf.

#### Waterparagraaf

Momenteel is het plangebied reeds grotendeels verhard. Uit de onderstaande tabel is af te leiden dat het verhard oppervlak in totaal ongeveer gelijk blijft met de huidige situatie.

| Bruto (verharde) oppervlakten                            | Huidige situatie [m <sup>2</sup> ]             | Toekomstige situatie [m <sup>2</sup> ] |
|----------------------------------------------------------|------------------------------------------------|----------------------------------------|
| <b>Totaal oppervlakte, circa</b>                         | <b>960</b>                                     | <b>960</b>                             |
| <i>Dak oppervlakte, circa</i>                            | Woning 141,5<br>Magazijn 129<br>Overkapping 60 | Magazijn/winkel 438                    |
| <i>Overig verhard oppervlak (wegen, parkeren), circa</i> | 538,5                                          | 430                                    |
| <i>Onverharde oppervlakte, circa</i>                     | 91                                             | 92                                     |
| <b>Totaal verhard oppervlak</b>                          | <b>869</b>                                     | <b>868</b>                             |

Het bevoegd gezag stelt dat ontwikkelingen hydrologisch neutraal ontwikkeld dienen worden. Uit de tabel is af te leiden dat het verhard oppervlak in totaal ongeveer gelijk blijft met de huidige situatie. Het bevoegd gezag stelt dat ontwikkelingen hydrologisch neutraal ontwikkeld dienen worden.

Omdat de toename van het verhard oppervlak kleiner dan 2.000 m<sup>2</sup> is, is vanuit de Algemene Regel geen verplichting tot de aanleg van een compenserende voorziening. Er is geen watervergunning vereist voor het planvoornemen. Wel is geadviseerd om de locatie hydrologisch neutraal te ontwikkelen.

Gezien de ontwikkeling in het centrum zijn er beperkte mogelijkheden tot verwerking van hemelwater ter plaatse. Het hemelwater van de toekomstige ontwikkeling wordt in ieder geval afgekoppeld. Alle

<sup>11</sup> Aeres Milieu, Waterparagraaf Herontwikkeling Jumbo Oirschot, d.d. 28 juni 2017

afgekoppelde neerslag kan via bovengrondse lijnafwatering (geulen), molgoten, infiltratieriolen of traditioneel afvoermateriaal naar het gemeentelijk rioolstelsel onder de Harnasweg aangeleverd worden.

Als het gemeentelijk stelsel in de toekomst gescheiden worden, kan hier eenvoudig op aangesloten worden. De gemeente kan bijkomende voorwaarden stellen aan de aanlevering van hemelwater op het rioolstelsel. Eventueel kan in het leidingstelsel onder het parkeerterrein extra hemelwaterberging aangelegd worden. Bij de bouwaanvraag dient dit afgestemd te worden met de gemeente.

Voor zover bekend en aangegeven door de opdrachtgever zal het terrein ter plaatse niet worden verlaagd of opgehoogd, behoudens de realisatie van de bebouwing en de benodigde voorzieningen. Uit zorg voor een goede kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater dient bij de bouw afgezien te worden van het gebruik van uitlogende bouwmaterialen.

Bij het stedenbouwkundig ontwerp dient rekening gehouden te worden met de afstroming van het hemelwater van de gebouwen weg. Geadviseerd is om het vloerpeil gelijk te houden met de bestaande bebouwing of minimaal 10 cm boven het straatniveau.

Bij de definitieve stedenbouwkundige uitwerking dient een herberekening uitgevoerd te worden voor de uiteindelijk aanwezige verharde oppervlakken. Gezien het verharde oppervlak dat reeds is aangesloten op het gemeentelijk stelsel, is geen wateroverlast te verwachten door de ontwikkeling.

#### **4.7.3 Conclusie**

Gezien het bepaalde in de waterparagraaf wordt geconcludeerd dat het aspect water geen belemmering vormt voor de planvorming.

## **4.8 Flora en fauna**

### **4.8.1 Natuurwetgeving & Planologie**

De bescherming van de natuur is per 1 januari 2017 in Nederland vastgelegd in de Wet Natuurbescherming (Wnb). Deze wet vormt voor wat betreft soortenbescherming en gebiedsbescherming een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

#### ***Gebiedsbescherming vanuit de Wet Natuurbescherming***

De Wet Natuurbescherming, heeft voor wat betreft gebiedsbescherming betrekking op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden en de Beschermde natuurmonumenten. De Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijk significant effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied (of Beschermde natuurmonument) zijn vergunningsplichtig.

### ***Gebiedsbescherming vanuit Provinciaal beleid***

De provinciale groenstructuur bestaande uit het Brabants Natuurnetwerk (voormalig EHS) en Groenblauwe Mantel is ruimtelijk vastgelegd in de hernieuwde Verordening Ruimte 2014. Het Brabants Natuurnetwerk is een robuust netwerk van natuurgebieden en tussenliggende verbindingzones. Dit netwerk bestaat uit bestaande natuurgebieden, nieuw aan te leggen natuur en verbindingzones tussen de gebieden. Ook de beheergebieden voor agrarisch natuurbeheer behoren tot het Brabants Natuurnetwerk. De feitelijke beleidsmatige gebiedsbescherming vindt plaats middels de uitwerking van het provinciaal beleid in de gemeentelijke bestemmingsplannen.

### ***Soortenbescherming vanuit de Wet Natuurbescherming***

Soortenbescherming vanuit de Wet Natuurbescherming, heeft betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, een aantal vissen, libellen en vlin-  
ders, enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten en een aantal vaat-  
planten.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet onder de Wet Natuurbescherming vanaf 1 januari 2017 bij ruimtelijke ontwikkelingen naast de zorgplicht ook rekening gehouden worden met juridisch zwaarder beschermde soorten uit 'bijlage A en B' van de Wet Natuurbescherming, de door de betreffende provincie gekozen soorten uit het besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten, de soorten uit Bijlage IV van de Habitatrichtlijn, de soorten uit Bijlage 1 en 2 Verdrag van Bern, en Bijlage 1 verdrag van Bonn, en met alle in Europa inheemse vogels (Vogelrichtlijn).

## **4.8.2 Onderzoek**

### **Algemeen**

In verband met de ontwikkeling is door BRO een quickscan Flora en Fauna<sup>12</sup> uitgevoerd. De conclusies uit deze quickscan zijn in deze paragraaf verwerkt. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de onderzoeksrapportage welke als bijlage is opgenomen.

### ***Gebiedsbescherming vanuit Wet natuurbescherming***

De dichtstbijzijnde wettelijke beschermde natuurgebieden zijn de Natura-2000 gebieden Kempenland-West op 4,6 km afstand en Kampina & Oisterwijkse vennen op 5,4 km afstand. Gezien de afstand en de aard van de ontwikkelingen zijn negatieve effecten op deze Natura-2000 gebieden op voorhand uitgesloten. In de planvorming hoeft verder geen rekening gehouden te worden met de Natuurbeschermingswet.

### ***Gebiedsbescherming vanuit Provinciaal beleid***

Op 300 meter ten zuiden van het plangebied bevindt zich het Wilhelminakanaal, dat aangeduid is als ecologische verbindingzone en behoud en herstel watersystemen. Het plangebied ligt geheel buiten het Brabants Natuurnetwerk, de Groenblauwe Mantel of het attentiegebied ecologische hoofdstructuur. Aangezien het plangebied buiten het Natuurnetwerk ligt worden negatieve effecten uitgesloten.

---

<sup>12</sup> BRO, Quickscan Flora en Fauna ruimtelijke onderbouwing Jumbo, Oirschot, d.d. 27 januari 2016

In de planvorming hoeft verder geen rekening gehouden te worden met planologisch beschermde gebieden.

#### ***Soortenbescherming vanuit de Wet Natuurbescherming***

- Het plangebied vormt mogelijk geschikt leefgebied voor een enkele algemeen beschermde grondgebonden zoogdiersoort zoals huisspitsmuis (tabel 1). Voor de genoemde soorten van tabel 1 geldt een algemene vrijstelling van de Wnb bij ruimtelijke ontwikkelingen. Wel geldt hiervoor de algemene zorgplicht.
- Tijdens het veldbezoek zijn er rond het plangebied geen vogels waargenomen. Naar verwachting komen vogelsoorten zoals kauw en merel voor rond het plangebied. Merel kan eventueel tot broeden komen in de aanwezige groenstrook. Tijdens de werkzaamheden wordt de groenstrook verwijderd. Hierdoor kan er verstoring van broedende vogels plaatsvinden. Door werkzaamheden hier buiten de broedperiode (als broedseizoen kan de periode tussen half maart en half juli globaal worden aangehouden) uit te voeren dan wel te starten, zijn negatieve effecten vrijwel geheel uit te sluiten. Indien op een locatie geen broedende of nestelende vogels aanwezig zijn, mogen ook tijdens het broedseizoen werkzaamheden worden uitgevoerd. Door inspectie voor aanvang van werkzaamheden op aanwezige legfels of nestjongen en indien deze aanwezig zijn, de werkzaamheden uit te stellen tot nadat de jongen zijn uitgevlogen, worden negatieve effecten voor vogels uitgesloten.
- Binnen het plangebied zijn enkele broedende vogels te verwachten in de opgaande vegetatie aan de rand van het plangebied. De nesten van vogelsoorten zijn uitsluitend beschermd gedurende de periode dat deze nesten in gebruik zijn, dat wil zeggen de broed- en nestperiode. Het is in de praktijk niet mogelijk om een ontheffing te verkrijgen voor het verwijderen of verstoren van deze nesten in deze periode. Voor de binnen het plangebied voorkomende vogelsoorten kan de periode tussen half maart en half juli worden aangehouden als broedseizoen. Door het uitvoeren van werkzaamheden buiten de broedperiode uit te voeren en/of door inspectie voor aanvang van werkzaamheden op de aanwezigheid van broedende vogels, kunnen negatieve effecten voorkomen worden.
- Binnen het plangebied zijn geen zwaardere beschermde soorten vaatplanten, grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, vogels, vissen, amfibieën, reptielen en overige ongewervelden (zoals bijv. zeldzame dagvlinders en libellen) te verwachten. Negatieve effecten voor deze soortgroepen zijn op voorhand uitgesloten met inachtneming van de zorgplicht.
- In het kader van de algemene zorgplicht is het noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor aanwezige individuen. Dit houdt in dat al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het doden van individuen te voorkomen. Er zijn in dit geval echter geen specifieke maatregelen nodig.
- 

#### **4.8.3 Conclusie**

Gelet op de conclusies uit de quickscan wordt geconcludeerd dat de Wet natuurbescherming en het provinciaal natuurbeleid geen belemmering vormen voor het project.

## 4.9 Cultuurhistorie en archeologie

### 4.9.1 Cultuurhistorie

#### **Algemeen**

Per 1 juli 2011 is de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) in werking getreden. Als gevolg van de MoMo is de Bro per 1 januari 2012 (artikel 3.1.6, lid 2) gewijzigd. Hierdoor dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

#### **Onderzoek en conclusie**

##### *Algemeen*

Op de themakaart 'cultuurhistorie' van de Verordening Ruimte 2014 van de provincie Noord-Brabant zijn voor het projectgebied geen specifieke te beschermen waarden opgenomen. Zoals eerder al is aangegeven maakt een deel van de huidige supermarkt, het gedeelte met de sheddaken, onderdeel uit van een voormalig fabriekscomplex dat is aangemerkt als Rijksmonument. Hierna wordt de waardering van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed voor het gehele complex weergegeven.

##### *Waardering*

Het complex is van algemeen belang. Het heeft cultuurhistorisch belang als voorbeeld van de sociaal-economische ontwikkeling van de meubelnijverheid in de negentiende en twintigste eeuw en als staalkaart van de typologische ontwikkeling van de gebouwen voor de meubelindustrie tussen 1860 en 1920. Het is architectuurhistorisch van belang vanwege de stijl en de ornamentiek en als voorbeeld van de toegepaste combinatie van bouwelementen. Het is tevens van belang vanwege de gaafheid van het ex- en interieur. Het is zeldzaam omdat uiteenlopende gebouwen binnen het complex bewaard zijn gebleven.

De wijzigingen waarin met het project wordt voorzien vinden allen plaats direct grenzend aan de achterzijde van de bestaande supermarkt. Aan de voormalige fabriekshal met sheddaken, het rijksmonumentale deel, wijzigt niets. Dit blijft net als in de huidige situatie behouden. De uitbreiding van de supermarkt vindt ook niet direct aangrenzend aan deze voormalige fabriekshal plaats maar aangrenzend aan het later aangebouwde en niet monumentale deel van de supermarkt.

De beoogde uitbreiding past qua maat- en schaal in de omgeving en sluit goed aan bij de bestaande aangrenzende bebouwing van de supermarkt. De uitbreiding van de supermarkt heeft niet tot gevolg dat er sprake is van een aantasting van de cultuurhistorische waarden van het Rijksmonument

##### *Conclusie*

Gezien het vorenstaande wordt geconcludeerd dat het aspect cultuurhistorie geen belemmering vormt voor het project.

## 4.9.2 Archeologie

### Algemeen

In Europees verband is het zogenaamde 'Verdrag van Malta' tot stand gekomen. Uitgangspunt van dit verdrag is het archeologisch erfgoed zo veel mogelijk te behouden. Waar dit niet mogelijk is, dient het bodemarchief met zorg ontsloten te worden. Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang vanaf het begin meewegen in de besluitvorming.

### Onderzoek en conclusie

#### *Algemeen*

Het projectgebied ligt op basis van de archeologische waarden- en verwachtingenkaart van de gemeente Oirschot deels in een zone met een hoge verwachting (zuidelijk deel) en deels in een gebied dat als 'verstoord' is aangeduid. In verband met de ligging van het projectgebied in een zone met een hoge archeologische verwachtingswaarde is archeologisch onderzoek uitgevoerd<sup>13</sup>. Een korte samenvatting en de conclusie van dit onderzoek worden hierna weergegeven. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar de onderzoeksrapportage welke als bijlage is opgenomen.

#### *Conclusie archeologisch onderzoek*

Op basis van het uitgevoerde booronderzoek kan worden gesteld dat de verwachte hoge zwarte en-keerdgronden zoals beschreven in het bureauonderzoek niet langer aanwezig zijn. In plaats hiervan is een AC profiel aangetroffen, waarbij de moderne toplaag direct gelegen is op de natuurlijke ondergrond en het tussenliggende bodemprofiel is verstoord en in de toplaag is opgenomen. De aanwezigheid van brokken zand in de bovenste 10 tot 15 centimeter van de C-Horizont duidt erop dat ook ten minste de bovenste 10 -15 cm van de natuurlijke ondergrond verstoord is. De top van de 'schone' C-Horizont is gelegen op een diepte 150 – 160 cm onder maaiveld, hetgeen geldt als de verstoringsdiepte binnen het plangebied. Indien archeologische resten binnen het plangebied aanwezig zijn, zullen deze door de bodemverstoringen niet langer *in situ* voorkomen. Met deze reden kan de archeologische verwachting uit het verwachtingsmodel voor alle perioden naar laag worden bijgesteld.

Verder archeologisch onderzoek wordt op basis van het uitgevoerde onderzoek niet noodzakelijk geacht.

## 4.10 Verkeer en parkeren

### 4.10.1 Algemeen

Relevant in dit kader is het extra verkeer dat als gevolg van het project wordt gegenereerd. Voor het bepalen van deze verkeersgeneratie wordt gebruik gemaakt van de CROW-uitgave 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'(publicatie 317, oktober 2012). Deze kencijfers zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. De kencijfers zijn landelijk (en juridisch) geaccep-

---

<sup>13</sup> Aeres Milieu, Archeologisch bureau- en verkennend veldonderzoek, door middel van boringen Harnasweg (ong.) te Oirschot, 25 januari 2016

teerd en worden gezien als de meest betrouwbare gegevens met betrekking tot het bepalen van de verkeergeneratie en het benodigde aantal parkeerplaatsen.

Qua uitgangspunten wordt wat betreft de gemeente Oirschot uitgegaan van een stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk'<sup>14</sup>. Wat betreft de stedelijke zone wordt uitgegaan van 'centrum'.

In de CROW-uitgave worden diverse soorten supermarkten genoemd. Een Jumbo kan gezien worden als een 'fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)'. Voor wat betreft het kantoor wordt uitgegaan van een 'kantoor (zonder baliefunctie)'.

#### 4.10.2 Verkeersgeneratie

Voor wat betreft de verkeersgeneratie wordt zekerheidshalve uitgegaan van de gemiddelde verkeersgeneratie als gevolg van de uitbreiding. Op basis van dit uitgangspunt en de in 4.10.1 genoemde uitgangspunten geldt voor een supermarkt een gemiddelde verkeersgeneratie van 73,8 verkeersbewegingen per 100 m<sup>2</sup> bvo. De ontwikkeling voorziet, inclusief het magazijn en het pick-up-point, in een uitbreiding van de supermarkt met circa 438 m<sup>2</sup> bvo.

Daarnaast wordt een kantoorruimte toegevoegd met een bruto oppervlakte van circa 113 m<sup>2</sup> bvo (netto oppervlakte is circa 90 m<sup>2</sup>). Het betreft in dit geval een kantoor zonder baliefunctie. Hiervoor geldt een gemiddelde verkeersgeneratie van 6,3 verkeersbewegingen per 100 m<sup>2</sup> bvo kantoor.

| <b>Functie</b>                        | <b>Verkeersgeneratie per eenheid</b> | <b>Aantal eenheden</b>       | <b>Verkeersgeneratie</b>      |
|---------------------------------------|--------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|
| Supermarkt                            | 73,8 per 100 m <sup>2</sup> bvo      | 4,38 (± 438 m <sup>2</sup> ) | ± 323 verkeersbewegingen      |
| Kantoor                               | 6,3 per 100 m <sup>2</sup> bvo       | 1,13 (± 113m <sup>2</sup> )  | ± 7 verkeersbewegingen        |
| <b>Totale extra verkeersgeneratie</b> |                                      |                              | <b>330 verkeersbewegingen</b> |

Tabel 4.2: Extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling

Zoals blijkt uit de tabel 4.2 is afgerond sprake van afgerond 330 extra verkeersbewegingen per etmaal als gevolg van het project. Opgemerkt wordt dat dit een theoretische aanname betreft. De verwachting is niet zozeer dat de uitbreiding van de supermarkt veel extra klanten zal aantrekken, de uitbreiding heeft met name tot doel om de huidige klanten beter van dienst te kunnen zijn en om de beschikking te krijgen over voldoende magazijn- en kantoorruimte.

#### 4.10.3 Parkeren

##### **Parkeerbehoefte**

Zoals in het voorgaande ook is aangegeven wordt niet verwacht dat de uitbreiding van de supermarkt veel extra klanten zal trekken. Het doel van de uitbreiding is met name om de huidige klanten beter van dienst te kunnen zijn door een ruimere winkel met een groter assortiment aan te kunnen bieden. Daarnaast heeft de uitbreiding tot doel om de beschikking te krijgen over voldoende magazijn- en

<sup>14</sup> CBS Statline

kantoorruimte. Redelijkheidshalve kan dan ook volstaan worden met de minimale parkeernorm. Voor een kantoor zonder balie geldt een minimale parkeernorm van 1,6 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo.

Op basis van de eerder in paragraaf 4.10.1 genoemde uitgangspunten geldt een minimale parkeernorm van 2,6 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo en een maximale parkeernorm van 4,6 parkeerplaatsen per 100 m<sup>2</sup> bvo voor de supermarkt. Dit is de bandbreedte. Veelal wordt bij nieuwe ontwikkelingen het gemiddelde gehanteerd.

De parkeerbehoefte die het pick-up-point genereert is echter een andere dan de parkeerbehoefte die waarvoor de eerder genoemde parkeernorm geldt. Qua oppervlakte wordt het pick-up-point echter wel meegerekend in de parkeerbehoefte van de supermarkt, het pick-up-point maakt immers ook onderdeel uit van de supermarkt. Voor de supermarkt geldt een gemiddelde parkeernorm van 3,6 parkeerplaatsen.

| <i><b>Functie</b></i>               | <i><b>Parkeerbehoefte per eenheid</b></i> | <i><b>Aantal eenheden</b></i> | <i><b>Parkeerbehoefte</b></i> |
|-------------------------------------|-------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Supermarkt                          | 3,6 per 100 m <sup>2</sup> bvo            | 4,38 (± 438 m <sup>2</sup> )  | ± 15,8 parkeerplaatsen        |
| Kantoor                             | 1,6 per 100 m <sup>2</sup> bvo            | 1,13 (± 113 m <sup>2</sup> )  | ± 1,8 parkeerplaatsen         |
| <b>Totale extra parkeerbehoefte</b> |                                           |                               | <b>17,6 parkeerplaatsen</b>   |

Tabel 4.3: Extra parkeerbehoefte als gevolg van de ontwikkeling

Zoals blijkt uit de tabel 4.3 is er sprake van een parkeerbehoefte van afgerond 18 parkeerplaatsen als gevolg van de ontwikkeling. Hierbij wordt opgemerkt dat in de CROW-uitgave geen rekening is gehouden met de grotere doorstroming van een parkeerplaats bij een pick-up-point in vergelijking tot een reguliere parkeerplaats.

### ***Gecombineerd gebruik parkeerplaatsen***

Een combi-berekening houdt in dat rekening wordt gehouden met variërende aanwezigheidspercentages, afhankelijk van gebruiksfunctie en tijd. Een dergelijke berekening is zinvol als de aanwezigheid van gebruiksfuncties sterk verdeeld wordt over de dag. In dit geval is daarom een combi-berekening uitgevoerd. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals genoemd in de CROW-uitgave. In de volgende tabel is de combi-berekening opgenomen.

| <b>Aanwezigheidspercentages</b>                          |                                               |                               |                              |                             |                          |                             |                               |                              |                            |  |
|----------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|-------------------------------|------------------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------------|-------------------------------|------------------------------|----------------------------|--|
| <i><b>Functie</b></i>                                    | <i><b>Benodigd aantal parkeerplaatsen</b></i> | <i><b>Werkdag ochtend</b></i> | <i><b>Werkdag middag</b></i> | <i><b>Werkdag avond</b></i> | <i><b>Koop avond</b></i> | <i><b>Werkdag nacht</b></i> | <i><b>Zaterdag middag</b></i> | <i><b>Zaterdag avond</b></i> | <i><b>Zondag avond</b></i> |  |
| Supermarkt                                               | 15,8 p.p.                                     | 30%                           | 60%                          | 40%                         | 80%                      | 0%                          | 100%                          | 40%                          | 0%                         |  |
| Kantoor                                                  | 1,8 p.p.                                      | 100%                          | 100%                         | 5%                          | 5%                       | 0%                          | 0%                            | 0%                           | 0%                         |  |
| <b>Gecombineerde parkeerbehoefte (p.p.)<sup>15</sup></b> |                                               | <b>7</b>                      | <b>11</b>                    | <b>6</b>                    | <b>13</b>                | <b>0</b>                    | <b>16</b>                     | <b>0</b>                     | <b>0</b>                   |  |

<sup>15</sup> Afgerond op hele getallen.

Zoals blijkt uit de tabel is de parkeerbehoefte op de zaterdagmiddag maatgevend. De parkeerbehoefte bedraagt op dat moment afgerond 16 parkeerplaatsen.

### ***Te realiseren parkeervoorzieningen afgezet tegen de parkeerbehoefte***

Op het perceel Harnasweg 2 worden in de nieuwe situatie 11 parkeerplaatsen aangelegd die ten dienste staan van de bezoekers van de supermarkt. Daarnaast worden nog 2 parkeerplaatsen gerealiseerd voor bezoekers van het pick-up-point die wachten totdat de boodschappen in de auto worden gezet en daarachter 2 wachtplaatsen voor de bezoekers die wachten totdat zij bij het pick-up-point aan de beurt zijn. Verder wordt op het terrein tevens voorzien in 24 fietsparkeerplaatsen voor het personeel. Het vorenstaande leidt derhalve tot het volgende beeld wat betreft parkeren:

- 11 parkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers supermarkt;
- 2 parkeerplaatsen voor bezoekers die aan de beurt zijn bij het pick-up-point;
- 2 wachtplaatsen voor bezoekers die wachten totdat zij aan de beurt zijn bij het pick-up-point;
- 24 fietsparkeerplaatsen voor personeel.

Indien de 'wachtparkeerplaatsen' worden meegerekend, dan worden er in totaal 15 parkeerplaatsen ten behoeve van de bezoekers die met een auto de supermarkt bezoeken gerealiseerd. Hiermee lijkt net niet voldaan te worden aan de parkeerbehoefte van afgerond 16 parkeerplaatsen op de maatgevende zaterdagmiddag. De doorstroming van de parkeerplaatsen bij een pick-up-point ligt echter vele malen hoger dan de doorstroming op een reguliere parkeerplaats, hier is in de berekende parkeerbehoefte geen rekening mee gehouden. De verblijfsduur op een parkeerplaats voor een pick-up-point bedraagt 6 tot 12 minuten (zo blijkt uit metingen). Dit betreft de verblijfsduur vanaf het moment dat men de auto parkeert op de wachtplaats of de pick-up-pointparkeerplaats.

Uit onderzoek<sup>16</sup> blijkt dat het gemiddelde supermarktbezoek 27 minuten duurt. Zonder hierbij rekening te houden met de looptijd richting auto, het inpakken van de boodschappen, het uitrijden van de parkeerplaats en het eventueel nog doen van een andere boodschap, wordt derhalve uitgegaan van een gemiddelde verblijfsduur per parkeerplaats van 27 minuten. De daadwerkelijke gemiddelde verblijfsduur zal waarschijnlijk dus nog hoger liggen.

Indien de gemiddelde verblijfsduur van 27 minuten wordt afgezet tegen de gemiddelde verblijfsduur van een pick-up-point (9 minuten) dan blijkt dat de doorstroming van een pick-up-point gemiddeld 3 keer zo hoog ligt. In theorie betekent dit dat 1 parkeerplaats ten behoeve van een pick-up-point gelijk staat aan 3 reguliere parkeerplaatsen. Theoretisch voorziet het project dan ook met in totaal 4 pick-up-pointplaatsen (inclusief de wachtplaatsen) in 12 reguliere parkeerplaatsen. Dit inclusief de 11 geplande reguliere parkeerplaatsen betekent in theorie dat er, uitgaande van een gemiddeld supermarktbezoek van 27 minuten, 23 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Hiermee wordt dan ook ruimschoots voldaan aan de berekende parkeerbehoefte.

Aanvullend wordt hierbij opgemerkt dat pick-up-points in opkomst zijn en dat steeds meer mensen hier gebruik van maken, dit blijkt ook wel uit de in bijlage 1 opgenomen ruimtelijke-functionele effectenanalyse. Dit betekent dat er naar de toekomst toe minder parkeerplaatsen nodig zijn voor bezoekers die ook daadwerkelijk de boodschappen zelf halen in de supermarkt. Gelet op het vorenstaande wordt

---

<sup>16</sup> Consumententrends 2013, juni 2013

derhalve gesteld dat in voldoende mate op eigen terrein wordt voorzien in de parkeerbehoefte die als gevolg van de ontwikkeling wordt gegenereerd.

#### **4.10.4 Ontsluiting**

De nieuwe parkeerplaats wordt ontsloten via de Harnasweg. Hierbij worden de huidige paaltjes bij de inrit van de Kempenweg op de Harnasweg verplaatst in zuidelijke richting zodat het autoverkeer dat gebruik maakt van het nieuwe parkeerterrein niet kan ontsluiten richting de Rijkesluisstraat. Dit verkeer kan in de toekomstige situatie, net als de bestaande parkeerplaats in de huidige situatie, ontsluiten via de Harnasweg op de Sint Jorisstraat. De Harnasweg betreft een éénrichtingsweg richting de Sint-Jorisstraat, van elkaar kruisend verkeer is dan ook geen sprake waardoor qua doorstroming op deze weg geen belemmeringen te verwachten zijn.

De ontsluiting van de Harnasweg op de Sint-Jorisstraat functioneert in de huidige situatie goed en kan het verkeer voldoende snel verwerken. De verwachting is dat deze ontsluiting ook met de theoretisch berekende extra aantallen verkeersbewegingen het verkeer voldoende snel kan ontsluiten en goed blijft functioneren.

### **4.11 Bedrijven en milieuzonering**

#### **4.11.1 Algemeen**

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Om te komen tot een verantwoorde, ruimtelijk relevante toetsing in milieuhygiënisch opzicht van bedrijfsvestigingen, wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde milieuzonering. Hieronder wordt verstaan het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen anderzijds milieugevoelige functies als wonen en recreëren. Daarnaast is de milieuwetgeving van toepassing.

Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde Lijst van Bedrijven<sup>17</sup>. Hierin wordt per bedrijfsoort aangegeven van welke milieu-invloed (in de vorm van geur, stof, geluid en gevaar) kan worden uitgaan en welke afstand hierbij (minimaal) in acht genomen moet worden. Hierbij onderscheidt de VNG diverse omgevingstypen. Het achterliggende idee is dat de gevoeligheid van een gebied voor bepaalde hinder afhankelijk is van het omgevingstype. De door de VNG aangegeven afstanden hebben betrekking op een rustige woonwijk. Indien sprake is van een gemengd gebied kunnen de voor een rustige woonwijk geldende adviesafstanden, dit geldt niet voor het aspect gevaar, met één afstandsstap worden verkleind.

De mate van milieuhinder bepaalt in welke van de zes milieucategorieën een bedrijfsoort is ingedeeld. Daarbij omvat categorie 1 de lichtste en categorie 6 de zwaarste vormen van bedrijvigheid. In principe is bedrijvigheid behorende tot de categorie 1 goed te mengen met de functie wonen, dit geldt in de meeste gevallen ook voor de categorie 2-bedrijven. Het is wenselijk om de bedrijvigheid in de

---

<sup>17</sup> Bedrijven en milieuzonering, VNG 2009.

categorie 3 te clusteren en een zonering in acht te nemen. Vanaf categorie 4 is menging met milieu-gevoelige functies niet mogelijk.

#### **4.11.2 Onderzoek**

##### **Gebiedstypering**

De omgeving van het projectgebied kenmerkt zich als een gebied waar een diversiteit aan functies aanwezig is. Het betreft een centrumgebied waarbij naast woningen diverse detailhandelsvoorzieningen (zoals bijvoorbeeld de supermarkt) en parkeervoorzieningen ten behoeve van de winkels aanwezig zijn. Van het omgevingstype 'rustige woonwijk, een omgevingstype dat zich hoofdzakelijk kenmerkt door woningen, is dan ook geen sprake. In dit geval kan derhalve worden uitgegaan van het omgevingstype 'gemengd gebied'.

##### **Invloed nieuwe functies op de omgeving**

Een supermarkt (het magazijn en het pick-up-point maken hier deel van uit) en een kantoorruimte worden op basis van de Staat van Bedrijfsactiviteiten (bijlage 1 van de VNG-handreiking 'Bedrijven en milieuzonering') ingedeeld in de categorie 1. Op basis van het omgevingstype 'gemengd gebied' geldt voor bedrijven in de categorie 1 een richtafstand van 0 meter. Dit betekent dat in dit geval voldaan wordt aan de richtafstand. Daarnaast wijzigt de activiteit die de meeste overlast kan geven, het laden en lossen, met dit project niet. Het is dan ook te verwachten dat de ontwikkeling geen gevolgen zal hebben voor het woon- en leefklimaat ter plaatse van omliggende milieugevoelige objecten.

##### *Akoestisch onderzoek*

In verband met de uitbreiding en het extra verkeer dat hiermee wordt gegenereerd is een akoestisch onderzoek<sup>18</sup> uitgevoerd. Dit onderzoek heeft alleen betrekking op de geluidbelasting ten gevolge van de vervoersbewegingen op de gevel van de nabijgelegen woning aan de Harnasstraat 1.

De conclusie van dit onderzoek wordt hierna weergegeven. Voor de gehanteerde uitgangspunten of een nadere toelichting op de conclusie wordt verwezen naar de onderzoeksrapportage welke als bijlage is opgenomen.

##### Activiteitenbesluit

De langtijdgemiddelde optredende gevelbelastingen ten gevolge van het rijden over het parkeerterrein en het parkeren van de auto's nabij het pick-up point bedragen maximaal 46 dB(A) in de dagperiode en 44 dB(A) in de avondperiode. Er wordt daarmee voldaan aan de maximaal toelaatbare etmaalwaarde van 50 dB(A) conform het Activiteitenbesluit.

De maximale niveaus hebben betrekking op het laden en lossen bij de supermarkt. Conform artikel 2.17 van het Activiteitenbesluit hoeven de maximale niveaus ten gevolge van laad- en losactiviteiten in de dagperiode niet te worden getoetst. De piekgeluiden ten gevolge van het parkeren moeten echter

---

<sup>18</sup> K+ Adviesgroep, Akoestisch onderzoek geluidsuitstraling "Jumbo Pick-up point aan De Loop te Oirschot, d.d. 16 februari 2017

in de avondperiode wel worden getoetst. De piekniveaus daarvan bedragen 64 dB(A). Dit voldoet aan de geluideisen.

Er wordt voldaan aan de geluideisen uit het Activiteitenbesluit.

#### Indirecte hinder

De auto's die het pick-up point en de supermarkt bezoeken, rijden vanuit het noorden van de Kempenweg het terrein op. Zij verlaten het terrein ook weer in noordelijke richting. Hierdoor is bij de zuidelijk gelegen woning Harnasweg 1 ook geen sprake van indirecte hinder ten gevolge van bezoekers. Daarom is de indirecte hinder verder niet beschouwd.

#### **Invloed omgeving op de nieuwe functies**

De ontwikkeling voorziet in de uitbreiding van de supermarkt (winkelruimte en magazijn) en de realisatie van een pick-up-point. Dit betreffen geen milieugevoelige functies waardoor van enige milieuhinder op deze functies geen sprake is.

#### **4.11.3 Conclusie**

Er zijn vanuit bedrijven en milieuzonering geen belemmeringen voor de voorgestane ontwikkeling.

## **5. UITVOERBAARHEID**

### **5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

De procedure voor het verlenen van een omgevingsvergunning is door de wetgever geregeld. Voor de omgevingsvergunning, waarbij sprake is van strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan, is de te volgen procedure opgenomen in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). De procedure voor deze zogenaamde 'uitgebreide Wabo-procedure' (artikel 3.10 Wabo) betreft afdeling 3:4 Algemene wet bestuursrecht.

#### **5.1.1 Uitgebreide Wabo-procedure**

In het kader van de uitgebreide Wabo-procedure wordt het ontwerpbesluit met bijbehorende stukken ter visie gelegd voor een periode van zes weken. Gedurende deze periode kan een ieder zijn zienswijzen kenbaar maken tegen het besluit.

#### **5.1.2 Beroep en hoger beroep**

Na het verlenen van de vergunning kan beroep worden ingesteld bij de rechtbank tegen de verleende vergunning. Tot slot kan hoger beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

### **5.2 Economische uitvoerbaarheid**

#### **5.2.1 Kostenverhaal**

Uitgangspunt voor de beoogde ontwikkelingen is dat deze voor de overheid budgetneutraal worden ontwikkeld. Op grond van artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) in samenhang met artikel 6.12 lid 4 Wro is de overheid verplicht om de kosten te verhalen in de gevallen die zijn aangewezen in het Besluit ruimtelijke ordening. Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is kostenverhaal verplicht in geval van:

- de bouw van één of meer woningen en andere hoofdgebouwen;
- de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m<sup>2</sup> bruto-vloeroppervlakte of met één of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m<sup>2</sup> bruto-vloeroppervlakte bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m<sup>2</sup> brutovloeroppervlakte.

Als sprake is van een bouwplan en kostenverhaal dus verplicht is, moet gelijktijdig met het besluit een exploitatieplan vastgesteld worden. De overheid is echter niet in alle gevallen verplicht een exploitatieplan vast te stellen. Op grond van artikel 6.12 lid 2 Wro kan de overheid besluiten geen exploitatieplan vast te stellen als aan de cumulatieve bepalingen van artikel 6.12, lid 2 sub a, b en c Wro is voldaan.

Met onderhavige ruimtelijke onderbouwing wordt geen bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Bro mogelijk gemaakt waardoor vaststelling van een exploitatieplan niet verplicht is. Wel wordt met de ontwikkelende eigenaar van de gronden die binnen het projectgebied gelegen zijn, een anterieure overeenkomst gesloten. In de anterieure overeenkomst is het verhaal van kosten op afdoende wijze vastgelegd.

### **5.2.2 Financiële haalbaarheid**

De initiatiefnemer beschikt over voldoende middelen om de voorgestane ontwikkeling te kunnen realiseren. De ontwikkeling leidt tot een waardevermeerdering van de grond. De kosten die initiatiefnemer maakt zijn een investering ten einde de waardevermeerdering te kunnen realiseren. Wanneer de kosten en opbrengsten naast elkaar worden gelegd, is er sprake van een positief saldo. Er zijn geen onvoorziene hoge kosten te verwachten. Ook is er geen sprake van onzekere financiële bijdragen van anderen. De financieel-economische haalbaarheid is hiermee in voldoende mate aangetoond. De haalbaarheid van de gehele grondexploitatie is kostendekkend.

## **SEPARATE BIJLAGEN**

**Bijlage 1: Ruimtelijk-functionele effectenanalyse**

**Bijlage 2: Verkennend bodemonderzoek**

**Bijlage 3: Waterparagraaf**

**Bijlage 4: Quickscan Flora en Fauna**

**Bijlage 5: Archeologisch bureau- en verkennend veldonderzoek**

**Bijlage 6: Akoestisch onderzoek**



