Ontwerpbestemmingsplan

Broekhovenseweg
(Zeven Fonteinen – Volmolen) 2022

Gemeente Bergeijk

anteagroup

Ontwerpbestemmingsplan

Broekhovenseweg
(Zeven Fonteinen – Volmolen) 2022

Gemeente Bergeijk

Toelichting

Regels

Verbeelding

Datum:
26 augustus 2022

Projectgegevens:
TOE08-0465175-01C
REG08-0465175-01C
TEK01-0465175-01A

Identificatienummer:
NL.IMRO.1724.BPUfzv0094-ONTW

Datum vrijgave	Opsteller(s)	Projectleider	Vrijgave
26-08-2022	MB	CS	MB

Vestiging Oosterhout
Beneluxweg 125
4904 SJ Oosterhout
T: (0162) 48 75 00
www.anteagroup.nl

Inhoud

1	**Inleiding**	**1**
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Het plangebied	1
1.3	Geldend bestemmingsplan	2
1.4	Bij het plan behorende stukken	2
1.5	Leeswijzer	2
2	**Planbeschrijving**	**3**
2.1	Nieuwe verbinding Grenscorridor N69 en Gebiedsimpuls	3
2.2	Integraal gebiedsplan Grenscorridor N69	3
2.3	Gebiedsbeschrijving	5
2.4	Projectbeschrijving	5
2.5	Ruimtelijke inpasbaarheid	6
2.6	Vertaling in het bestemmingsplan	7
3	**Beleidskader**	**9**
3.1	Nationaal beleid	9
3.2	Provinciaal beleid	10
3.3	Gemeentelijk beleid	16
4	**Milieuhygiënische en planologische aspecten**	**19**
4.1	M.e.r.-beoordeling	19
4.2	Bodem	19
4.3	Water	20
4.4	Natuur	23
4.5	Geluid	25
4.6	Luchtkwaliteit	26
4.7	Bedrijfshinder	27
4.8	Externe veiligheid	27
4.9	Archeologie en cultuurhistorie	28
4.10	Kabels en leidingen	31
5	**Het bestemmingsplan**	**33**
5.1	Plansystematiek	33
5.2	Opzet van de regels	33
5.3	De bestemmingen	34
6	**Uitvoerbaarheid**	**35**
6.1	Financiële uitvoerbaarheid	35
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35

Bijlagen:

Bijlage 1: Verkennend bodemonderzoek fietspaden Bergeijk e.o., Antea Group, 3 juni 2019
Bijlage 2: Quickscan natuurwetgeving voor de aanleg van een fietspad in Bergeijk, Faunaconsult, 17 mei 2019
Bijlage 3: Akoestisch onderzoek fysieke wijziging Broekhovenseweg, Antea Group, 7 mei 2021
Bijlage 4: Bureauonderzoek fietspaden Bergeijk, Antea Group Archeologie, 25 februari 2019
Bijlage 5: Advies Archeologische Monumentenzorg 2018 – 172, Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant, 29 oktober 2018
Bijlage 6: Nota vooroverleg

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Aan de westzijde van Valkenswaard is een nieuwe verbindingsweg aangelegd tussen Valkenswaard-Zuid en de A67 bij Veldhoven. Vanwege de aanleg van deze weg worden in de regio Grenscorridor N69 maatregelen uitgevoerd om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te verbeteren. Eén van deze maatregelen is de aanleg van een fietsverbinding tussen Westerhoven, Riethoven en de Volmolen. In het Integraal gebiedsplan Grenscorridor N69 is een voorstel opgenomen dat bestaat uit de aanleg van:

- een fietspad langs de Heuvel en Dorpsstraat, tussen de N397 en Riethoven;
- een fietspad langs de Schoolstraat, tussen Riethoven en de Kapelstraat;
- een fietspad langs de Broekhovenseweg, tussen de Wilgerijs en de Volmolen.

In 2021 zijn bestemmingsplannen vastgesteld die de aanleg van een fietspad mogelijk maken langs de Heuvel en Dorpsstraat (bestemmingsplan 'Fietspad Heuvel – Dorpsstraat', vastgesteld op 22 april 2021) en langs de Broekhovenseweg (bestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020', vastgesteld op 28 januari 2021). Bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020' heeft de raad, mede naar aanleiding van zienswijzen van omwonenden, besloten om de gronden tussen de Zeven Fonteinen en de Volmolen uit het plangebied te laten. Hier was de aanleg van een fietspad voorzien aan de noordzijde van de rijbaan, terwijl het fietspad op de rest van het tracé aan de zuidzijde van de Broekhovenseweg ligt. De raad heeft een motie aangenomen die het college opdraagt om te onderzoeken of het mogelijk is om het fietspad ook voor het oostelijk deel van de Broekhovenseweg aan de zuidzijde van de rijbaan te situeren, zodat er geen extra fietsoversteek nodig is. De raad heeft daarbij als voorwaarde gesteld dat sprake moet zijn van een minimaal gelijkwaardige veiligheid.

Uit een nieuw inrichtingsvoorstel blijkt dat het mogelijk is om het fietspad tussen de Zeven Fonteinen en de Volmolen te realiseren aan de zuidzijde van de rijbaan. Om voldoende ruimte te maken, moet de rijbaan van de Broekhovenseweg naar het noorden worden verlegd. Hiermee is sprake van een (minimaal) gelijkwaardige veiligheid. Voor fietsers is de situatie zelfs veiliger, aangezien geen oversteek hoeft te worden gemaakt ter hoogte van de Zeven Fonteinen. Voorliggend bestemmingsplan 'Broekhovenseweg (Zeven Fonteinen – Volmolen) 2022' is opgesteld om de aanleg van een vrijliggend fietspad tussen de Zeven Fonteinen en de Volmolen mogelijk te maken, inclusief de daarvoor noodzakelijke verschuiving van de rijbaan. De nieuwe ligging van de weg past niet binnen de verkeersbestemming van het geldende bestemmingsplan, maar valt gedeeltelijk binnen de bestemming 'Bos'. Herziening van het bestemmingsplan is daarom nodig om de gewenste aanpassing van de Broekhovenseweg mogelijk te maken.

1.2 Het plangebied

Het plangebied van dit bestemmingsplan omvat het deel van de Broekhovenseweg tussen de kruising met de Zeven Fonteinen en de kruising met de Volmolen. Aan de westzijde sluit het plangebied aan op het plangebied van het bestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020', zodat het fietspad aan de zuidzijde van de weg kan worden doorgetrokken. Aan de oostzijde valt de plangrens samen met de gemeentegrens met Veldhoven. De zuidelijke grens van het plangebied valt samen met de grens van de bestemming 'Verkeer' uit het geldende bestemmingsplan en met de perceelsgrenzen van de woonpercelen Broekhovenseweg 32-33-34. Aan de noordzijde ligt de plangrens ter hoogte van de watergang die langs de nieuwe rijbaan wordt aangelegd.

1.3 Geldend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan 'Buitengebied 2011', dat op 7 juli 2011 is vastgesteld door de gemeenteraad. Het bestemmingsplan 'Buitengebied 2011' is partieel herzien door vaststelling van de bestemmingsplannen 'Herziening Buitengebied Bergeijk 2014' (vastgesteld op 1 juli 2014) en '2e herziening Buitengebied Bergeijk 2017' (vastgesteld op 1 juni 2017).

De gronden binnen het plangebied hebben deels de bestemming 'Verkeer' en deels de bestemming 'Bos'. Voor de uiterste zuidwestelijke hoek van het plangebied geldt de bestemming 'Agrarisch met waarden – Natuur- en landschapswaarden 1'. In dit bestemmingsplan krijgen alle gronden binnen het plangebied de bestemming 'Verkeer'.

1.4 Bij het plan behorende stukken

Dit bestemmingsplan bestaat uit drie delen:
- een verbeelding, waarop onder meer de bestemmingen in het plangebied zijn weergegeven;
- regels, waarin de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de op de verbeelding weergegeven bestemmingen zijn opgenomen;
- een toelichting, waarin het initiatief is beschreven, de gemaakte keuzes zijn gemotiveerd en het plan is getoetst aan het geldende beleid en de relevante milieuaspecten.

De verbeelding en regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting is niet juridisch bindend, maar bevat een beschrijving van de keuzes die zijn gemaakt om tot een bestemmingsregeling te komen.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat de planbeschrijving. In dat hoofdstuk wordt ingegaan op de relatie met de gebiedsimpuls Grenscorridor N69, op de bestaande situatie in het plangebied en op de aanleg van het fietspad en de verschuiving van de rijbaan. In hoofdstuk 3 wordt het initiatief getoetst aan het relevante beleid op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau. Hoofstuk 4 beschrijft de relevante milieuhygiënische en planologische aspecten en hoofdstuk 5 bevat de juridische toelichting. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het initiatief.

2 Planbeschrijving

2.1 Nieuwe verbinding Grenscorridor N69 en Gebiedsimpuls

De N69 tussen Valkenswaard Zuid en de A2/N2 ten noorden van Aalst is in de afgelopen decennia overbelast geraakt, wat heeft geleid tot leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen in de regio Grenscorridor N69. Om deze problematiek op te lossen is een nieuwe wegverbinding aangelegd, die langs de westzijde van Valkenswaard loopt (oostelijk van Westerhoven en Riethoven) en ter hoogte van Veldhoven-West aansluit op de A67. Het provinciale inpassingsplan 'Nieuwe verbinding Grenscorridor N69', dat aanleg van de nieuwe weg mogelijk maakt, is door een uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 13 juni 2018 onherroepelijk geworden. Inmiddels is de nieuwe weg in gebruik genomen.

Maatregelen in regio Grenscorridor N69

Onderdeel van de aanleg van de nieuwe verbindingsweg is een pakket aan maatregelen in de regio Grenscorridor N69, bestaande uit:

- Nulplusmaatregelen: verkeerskundige maatregelen die tot doel hebben om de doorstroming op lokale wegen te verbeteren en met sluipverkeerwerende maatregelen te bevorderen dat de juiste verkeersstroom sneller op de juiste route komt. Dit pakket bevat tevens maatregelen ter bevordering van het gebruik van de fiets en van (hoogwaardig) openbaar vervoer.
- Gebiedsimpuls: maatregelen die tot doel hebben een ruimtelijke kwaliteitsverbetering te realiseren in de regio. De gebiedsimpuls richt zich niet op verkeerskundige maatregelen, maar op maatregelen op het gebied van landbouw, natuur, landschap, water en recreatie.

In de gemeente Bergeijk hebben de nulplusmaatregelen geleid tot maatregelen om sluipverkeer te weren en verkeer de juiste routes te laten volgen. De aanleg van een fietsverbinding tussen Westerhoven, Riethoven en de Volmolen vloeit voort uit de gebiedsimpuls. Gelijktijdig met de aanleg van de fietsverbinding worden nulplusmaatregelen uitgevoerd die grenzen aan het fietspad.

De nulplusmaatregelen en de maatregelen die onderdeel zijn van de gebiedsimpuls zijn aanvullend op de mitigerende en compenserende maatregelen die noodzakelijk zijn in verband met de aanleg van de nieuwe verbinding. Omdat de maatregelen geen voorwaarde zijn voor het realiseren van de nieuwe verbindingsweg, maken ze geen deel uit van het provinciaal inpassingsplan 'Nieuwe Verbinding Grenscorridor N69', maar zijn ze buiten het plangebied van dat plan gehouden. Het is aan de afzonderlijke gemeenten om de nulplusmaatregelen en de maatregelen die voortvloeien uit de gebiedsimpuls – voor zover noodzakelijk – juridisch-planologisch mogelijk te maken.

Gebiedsimpuls

In de gebiedsimpuls gaat het om méér dan alleen verkeer. De bedoeling is dat aan de hele regio Grenscorridor N69 een ruimtelijke kwaliteitsimpuls wordt gegeven. Hiertoe is een integraal gebiedsplan opgesteld, waarin naast gebiedsimpuls- en landbouwkundige maatregelen ook de realisatie van Natuur Netwerk Brabant en de wateropgaven van Waterschap De Dommel zijn opgenomen. Daarnaast hebben de partners in de regio een aantal innovatieve projecten benoemd en beschreven. Onderdeel van de gebiedsimpuls is de verbetering van de recreatieve routes (het wandel- en fietspadennetwerk) in de regio.

2.2 Integraal gebiedsplan Grenscorridor N69

Het Integraal gebiedsplan Grenscorridor N69 (november 2014) is een plan op planstudieniveau waarin een integraal pakket aan kwaliteitsverbeterende maatregelen in de regio Grenscorridor N69 is opgenomen. Vanaf 2012 zijn voorstellen gedaan en uitgewerkt om in de hele regio maatregelen te treffen.

Op basis van een analyse van de kwaliteiten en kansen van het gebied is een ambitiekaart opgesteld. De cultuurhistorische landschapseenheden (beekdalen, essen, jonge heideontginningen en heide-/boscomplexen) vormen de fysieke basis van de kaart. Vanuit de kenmerken van deze gebieden is aangegeven wat de samenhangende mogelijkheden en kansen zijn voor landbouw, water, natuur, recreatie en landschap.

Op een ontwerpkaart is vervolgens een integraal ruimtelijk toekomstbeeld van de deelgebieden weergegeven bij realisatie van de gebiedsimpuls. Op deze kaart zijn onder meer de bestaande en nieuwe landschapselementen, de bestaande en nieuwe natuur en de netwerken aan (recreatieve) fiets- en wandelroutes weergegeven. De routes zijn uitgewerkt in een netwerkkaart.

Netwerkkaart

De netwerkkaart geeft een overzicht van de (recreatieve) routes in het gebied, waarbij een onderscheid is gemaakt in bestaande routes en nieuwe/aangepaste routes, als onderdeel van de voorstellen in de ontwerpkaart. Het gaat om wandelroutes, fietsroutes, ATB-routes en ruiterroutes. De nieuw aangeduide routes omvatten bestaande paden/wegen die op onderdelen worden aangepast (bijvoorbeeld qua verharding) of aangevuld (missing links). In de netwerkkaart zijn ook twee nieuwe utilitaire fietsroutes opgenomen: de route Stevertsebaan tussen Steensel en Broekhoven en de route Westerhoven-Riethoven-Volmolen.

Uitvoeringspakket fietsverbinding Westerhoven-Riethoven-Volmolen

Aanleg van de fietsroute Westerhoven-Riethoven-Volmolen is als één van de uitvoeringspakketten (uitvoeringspakket H) opgenomen in het integraal gebiedsplan. In de bijlage bij het integraal gebiedsplan is inzichtelijk gemaakt waar ingrepen nodig zijn om een volwaardige fietsroute te realiseren. Onderdeel van de route zijn de aanleg van een fietspad langs de Heuvel/Dorpsstraat (tussen Riethoven en Westerhoven), langs de Schoolstraat (tussen Riethoven en de Kapelstraat) en langs de Broekhovenseweg (tussen de Wilgerijs en de Volmolen).

Aanleg utilitair fietspad Westerhoven-Riethoven-Volmolen (bron: Uitvoeringspakket H uit het integraal gebiedsplan Grenscorridor N69)

Dit bestemmingsplan ziet op een deel van de fietsverbinding Westerhoven-Riethoven-Volmolen, namelijk op de aanleg van een vrijliggend fietspad langs het oostelijk deel van de Broekhovenseweg. Voor de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Heuvel/Dorpsstraat en langs het westelijke deel van de Broekhovenseweg zijn inmiddels bestemmingsplannen vastgesteld. Voor de Schoolstraat is gekozen voor een andere oplossing, namelijk het verschuiven van de grens van de bebouwde kom en herinrichting van het wegprofiel. Deze maatregelen passen binnen het geldende bestemmingsplan, zodat het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor de Schoolstraat niet nodig is.

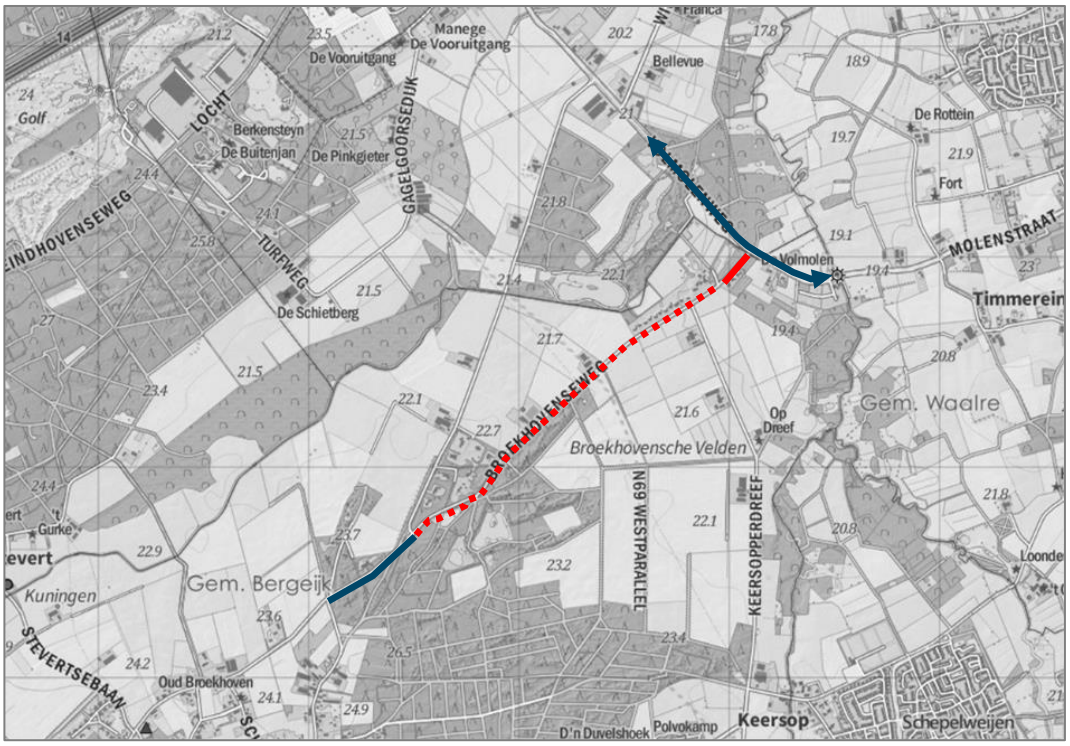
2.3 Gebiedsbeschrijving

Dit bestemmingsplan maakt de aanleg van een vrijliggend fietspad mogelijk langs het oostelijk deel van de Broekhovensweg, tussen de kruising met de Zeven Fonteinen en de kruising met de Volmolen. Aan de zuidzijde van de weg liggen de woonpercelen Broekhovenseweg 32-33-34 en een bosperceel. Ook aan de noordzijde van de weg ligt een bosperceel. Fietsers maken nu gebruik van fietssuggestiestroken op de rijbaan van de weg. De Broekhovenseweg sluit aan op de Volmolenweg (die in noordwestelijke richting naar Veldhoven en Eindhoven loopt) en de Volmolen (die in zuidoostelijke richting naar Waalre en Valkenswaard loopt). Langs de Volmolenweg en Volmolen liggen aan weerszijden vrijliggende fietspaden.

2.4 Projectbeschrijving

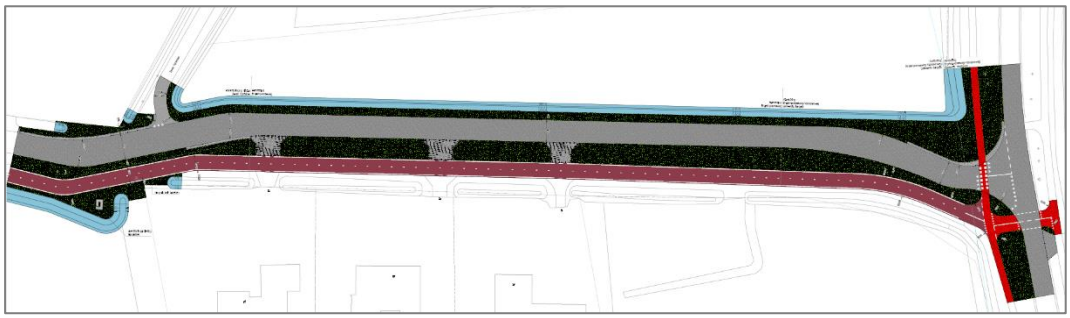
Met de aanleg van een vrijliggend tweerichtingen-fietspad langs de Broekhovenseweg wordt voorzien in de realisering van een missende schakel voor utilitair en recreatief fietsverkeer in het buitengebied van Bergeijk. Aanleg van het fietspad vloeit voort uit de Gebiedsimpuls N69 en is een onderdeel van de fietsverbinding Bergeijk - Stedelijk gebied, die in de gemeentelijke fietsambitie is aangewezen als één van de fietsverbindingen waaraan prioriteit wordt gegeven (zie paragraaf 3.3.3).

Het fietspad sluit aan op het bestaande vrijliggende fietspad tussen de Kapelstraat en de Wilgerijs en op het vrijliggende fietspad dat onderdeel is van de aanleg van de kruising van de Broekhovenseweg met de nieuwe N69 (verdiepte ligging N69 en viaduct Broekhovenseweg). Hierdoor ontstaat een volledig vrijliggende fietsverbinding tussen de Kapelstraat in het westen en de Volmolen in het oosten.



Overzicht fietsroute Broekhovenseweg tussen Kapelstraat en Volmolen:
- *in blauw de bestaande delen van de route (vrijliggend fietspad)*
- *in rood de nieuwe delen van de route (doorgetrokken lijn: opgenomen in dit bestemmingsplan, onderbroken lijn: opgenomen in het provinciaal inpassingsplan 'Nieuwe Verbinding Grenscorridor N69' of in het bestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020')*

Het vrijliggende fietspad is uitgewerkt in inrichtingstekeningen, waarop de ligging van het fietspad en de aansluiting op de bestaande wegen/fietspaden zijn vormgegeven. In de oorspronkelijke plannen lag het fietspad voor het grootste deel aan de zuidzijde van de rijbaan, maar stak het ter hoogte van de Zeven Fonteinen over naar de noordzijde van de weg. Aan de zuidzijde van de weg is hier op dit moment namelijk onvoldoende ruimte voor de inpassing van een fietspad met (berm)sloten tussen de rijbaan en de woonpercelen Broekhovenseweg 32-33-34. Mede naar aanleiding van zienswijzen van omwonenden tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020' is deze keuze heroverwogen. Uit een alternatievenstudie is gebleken dat het uitvoerbaar is om de rijbaan van de Broekhovenseweg naar het noorden op te schuiven, zodat aan de zuidzijde ruimte ontstaat voor de inpassing van een 4 meter breed tweerichtingen-fietspad. Het fietspad komt dan ter plaatse van de huidige rijbaan te liggen.



Inrichtingstekening nieuwe situatie Broekhovenseweg met fietspad

De aanpassingen van de rijbaan en de inpassing van het fietspad zijn uitgewerkt in een concrete inrichtingstekening. In de rijbaan van de Broekhovenseweg wordt ter hoogte van de kruising met de Zeven Fonteinen een knik gemaakt, zodat de wegas circa 9 meter naar het noorden verschuift. Om de verschuiving van de rijbaan mogelijk te maken, wordt een smalle strook bos aan de noordzijde van de weg gekapt. De aanwezige watergang wordt verlegd naar de noordzijde van de nieuwe rijbaan. De Zeven Fonteinen wordt ter hoogte van de kruising afgebogen, zodat deze loodrecht op de Broekhovenseweg aansluit. De rijbaan van de Broekhovenseweg krijgt een breedte van 5,5 meter in de rechtstand en 6,5 meter in de knik.

Ten zuiden van de rijbaan is een 5 meter brede groene berm voorzien met ten zuiden daarvan het 4 meter brede tweerichtingen-fietspad. Doordat het fietspad op de plek van de huidige rijbaan komt te liggen, kunnen de bomen en watergangen aan de zuidzijde van de weg behouden blijven. De inritten van de woningen Broekhovenseweg 32-33-34 blijven ook op dezelfde plek liggen. In het verlengde van de bestaande inritten worden in de groene tussenberm opstelplaatsen voor auto's aangelegd. Door de breedte van deze berm (5 meter) is hier voldoende ruimte voor het opstellen van een auto zonder het fietsverkeer te hinderen.

2.5 Ruimtelijke inpasbaarheid

Door de verschuiving van de rijbaan van de Broekhovenseweg ontstaat ruimte om het nieuwe fietspad aan de zuidzijde van de rijbaan te leggen. Hierdoor hoeven fietsers vanaf de kruising met de Kapelstraat tot de kruising met de Volmolen de Broekhovenseweg niet over te steken. Daarmee is sprake van een verkeersveilige en comfortabele fietsverbinding, waarbij conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer zoveel mogelijk worden vermeden. Door de verschuiving van de rijbaan is sprake van ruimtebeslag in het bosperceel ten noorden van de Broekhovenseweg. Het rooien van bomen in een smalle strook gronden (circa 10 meter breed) is onontkoombaar. Gelet op het belang van een verkeersveilige fietsverbinding is deze beperkte aantasting van het landschap verantwoord. Bovendien wordt het verlies aan natuur gecompenseerd door op andere locaties in het buitengebied, nabij de Beekloop, nieuwe natuur te realiseren (zie ook paragraaf 3.2.3).

2.6 Vertaling in het bestemmingsplan

Het doel van dit bestemmingsplan is de aanleg van het fietspad en de aanpassing van de Broekhovenseweg mogelijk te maken op de gronden tussen de Zeven Fonteinen en de Volmolen. Om deze ingrepen mogelijk te maken, zijn de gronden binnen het plangebied bestemd als 'Verkeer'. Deze bestemming maakt voorzieningen voor verkeer en verblijf mogelijk, zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor langzaam verkeer. De groene berm tussen het fietspad en de rijbaan, de (te verplaatsen) watergang aan de noordzijde van de rijbaan en de groene berm met watergangen aan de zuidzijde van het fietspad zijn meegenomen in de verkeersbestemming, zodat nog enige flexibiliteit bestaat bij de verdere uitwerking.

3 Beleidskader

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is op 11 september 2020 vastgesteld door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. De NOVI geeft richting aan de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in Nederland tot 2050. De ruimte in Nederland is schaars en het maken van keuzes is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat Nederland over 30 jaar nog steeds een prettig, veilig en gezond land is om in te wonen, te werken en te recreëren. Het Rijk benadrukt dat gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk samen verantwoordelijk zijn voor de fysieke leefomgeving en streeft ernaar om opgaven als één overheid samen met de samenleving op te pakken. De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties en met meer regie vanuit het Rijk. Grote en complexe opgaven zoals klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw zullen Nederland in de komende jaren flink veranderen. De NOVI biedt een perspectief om deze opgaven op te pakken met oog voor de omgevingskwaliteit: het samenspel van ruimtelijke kwaliteit én milieukwaliteit. Daarbij wordt telkens uitgegaan van de specifieke kenmerken en kwaliteiten van gebieden.

Sommige belangen overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en worden als nationaal belang gezien. In het NOVI zijn 21 nationale belangen benoemd. De NOVI richt zich op de ontwikkelingen waar meerdere nationale belangen en opgaven bij elkaar komen en waar keuzes moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen. Waar de opgaven vragen om een integrale benadering, komen deze samen in vier prioriteiten:
1. ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
2. duurzaam economisch groeipotentieel;
3. sterke en gezonde steden en regio's;
4. toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Om richting te geven aan het afwegingsproces en de omgevingsinclusieve benadering worden in het nationale omgevingsbeleid drie afwegingsprincipes gehanteerd:
1. combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. afwentelen wordt voorkomen.

Op basis van de vier prioriteiten en de drie afwegingsprincipes zijn in de NOVI beleidskeuzes gemaakt. Daarbij is ook aangegeven welke beleidskeuzes zullen worden uitgewerkt in programma's. De NOVI is een visie op nationaal niveau en doet geen concrete uitspraken die van belang zijn voor dit bestemmingsplan.

3.1.2 Besluit en Regeling algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en de bijbehorende regeling (Rarro) vormen de juridische vertaling van het rijksbeleid en bevatten regels ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen en bestemmingsplannen, zodat ze doorwerken tot het niveau van de lokale besluitvorming. Voor het plangebied gelden op grond van het Barro en de Rarro geen bijzondere regelingen waar rekening mee moet worden gehouden.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is de ladder voor duurzame verstedelijking als motiveringseis opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening. Doel van de ladder is het stimuleren van zuinig ruimtegebruik, door te komen tot een optimale benutting van de ruimte in het stedelijk gebied en het voorkomen van leegstand. De ladder beoogt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken. Per 1 juli 2017 luidt de ladder, zoals opgenomen in artikel 3.1.6, tweede lid van het Besluit ruimtelijke ordening, als volgt:

> *De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.*

Een stedelijke ontwikkeling is volgens artikel 1.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening gedefinieerd als een 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. De aanleg van een fietspad en de aanpassing van een weg vallen niet onder dit begrip en zijn dus geen stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening. De ladder voor duurzame verstedelijking is daarom niet van toepassing op dit bestemmingsplan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening

In 2010 hebben Provinciale Staten de Structuurvisie ruimtelijke ordening (Svro) vastgesteld. De Svro is in 2014 partieel herzien, waarbij onder andere het gewijzigde beleid op het gebied van natuur (realisering van het Natuur Netwerk Brabant) en veehouderij (transitie naar een zorgvuldige veehouderij) zijn verwerkt. De Svro bevat de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025, met een doorkijk naar 2040. De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie Noord-Brabant en vormt de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. Eén van deze instrumenten is de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant, waarin de kaderstellende elementen uit de Svro zijn vertaald in concrete regels die van toepassing zijn op (gemeentelijke) bestemmingsplannen.

Algemeen

De Svro gaat in op de ruimtelijke kwaliteiten van de provincie Noord-Brabant. Mens, markt en milieu zijn binnen de provincie in evenwicht. Daarom kiest de provincie in haar ruimtelijk beleid tot 2025 voor de verdere ontwikkeling van gevarieerde en aantrekkelijke woon-, werk- en leefmilieus en voor een kennisinnovatieve economie met als basis een klimaatbestendig en duurzaam Brabant. Het principe van behoud en ontwikkeling van het landschap is in de structuurvisie de 'rode' draad die de ruimtelijke ontwikkelingen stuurt. De provincie wil het contrastrijke Brabantse landschap herkenbaar houden en verder versterken. Daarom wordt ingezet op de ontwikkeling van robuuste landschappen, een beleefbaar landschap vanaf het hoofdwegennet en behoud en versterking van aanwezige landschapskwaliteiten. Binnen de stedelijke structuur worden twee ontwikkelingsperspectieven onderscheiden:

- Stedelijk concentratiegebied (stedelijke regio's): in het stedelijk concentratiegebied, inclusief de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, wordt de bovenlokale verstedelijkingsbehoefte opgevangen. Enerzijds om de steden voldoende draagvlak te geven voor hun functie als economische en culturele motor, anderzijds om het dichtslibben van het landelijk gebied tegen te gaan.

- Overig stedelijk gebied (landelijke regio's): het overig stedelijk gebied, met de bijbehorende zoekgebieden voor verstedelijking, voorziet in de opvang van de lokale verstedelijkingsbehoefte. Ontwikkelingen voor wonen, werken en voorzieningen zijn in dit gebied gericht op de eigen behoefte.

De gemeente Bergeijk ligt volgens de Svro niet in het stedelijk concentratiegebied, maar maakt deel uit van een landelijke regio.

Infrastructuur

De Svro benoemt en beschrijft de ambities voor vier ruimtelijke structuren: de infrastructuur, het landelijk gebied, de groenblauwe mantel en de stedelijke structuur. Op het gebied van infrastructuur zijn de belangrijkste ambities het bevorderen van de (inter)nationale bereikbaarheid en het beter verknopen van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast is bij de aanleg van nieuwe infrastructuur een goede inpassing in het landschap van belang. Investeringen in bereikbaarheid worden daarom gekoppeld aan verbeteringen in het omliggende (landelijke) gebied.

Provinciale gebiedsontwikkeling Grenscorridor N69

In de Svro heeft de provincie negen provinciale gebiedsontwikkelingen benoemd waarvoor de provincie de rol van gebiedsregisseur en (mede-)ontwikkelaar op zich neemt en haar ontwikkelingsgerichte instrumenten inzet. Eén van deze gebiedsontwikkelingen is de Grenscorridor N69, waarvoor inmiddels een onherroepelijk provinciaal inpassingsplan geldt. In samenhang met de aanleg van de nieuwe verbinding tussen Valkenswaard-Zuid en de A67 worden in de regio Grenscorridor N69 diverse kwaliteitsverbeterende maatregelen uitgevoerd, waaronder de aanleg van de fietsverbinding Westerhoven-Riethoven-Volmolen. In paragraaf 2.1 en 2.2 is hier aandacht aan besteed.

3.2.2 Omgevingsvisie Noord-Brabant

Provinciale Staten hebben op 14 december 2018 de Brabantse Omgevingsvisie vastgesteld. De omgevingsvisie is opgesteld volgens de uitgangspunten van de nieuwe Omgevingswet (die naar verwachting in 2023 in werking treedt) en beschrijft de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren. De provincie streeft in de omgevingsvisie naar het creëren van meerwaarde. Het handelen van de provincie is daarom gericht op het verknopen en verweven van opgaven en het zoeken naar synergie. Daarbij vindt de provincie het belangrijk om vanuit meerdere richtingen naar een ontwikkeling te kijken:

- Een 'diepe' manier van kijken: niet alleen kijken naar effecten op de bovenste laag in het hier en nu, maar de dynamiek en randvoorwaarden betrekken die de onderste lagen meegeven. Kijken op verschillende schaalniveaus en actief benutten van de factor tijd. Hierbij ook kijken naar het verleden, de geschiedenis van de lagen op een plek.
- Een 'ronde' manier van kijken: niet sectoraal kijken, maar combineren van opgaven en kansen zodat ontwikkelingen optimaal bijdragen aan een circulair, sterk en sociaal Brabant, waarin alle Brabanders zich prettig voelen. Kijken vanuit een gebiedsgerichte insteek, naar een balans tussen people, planet en profit.
- Een 'brede' manier van kijken: niet kijken vanuit één gezichtspunt, maar het betrekken van veel partijen, met al hun gezichtspunten, meningen, wensen, ideeën en belangen.

In de omgevingsvisie zijn één basisopgave en vier hoofdopgaven benoemd. De basisopgave is het werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit. De vier hoofdopgaven zijn:

- werken aan de Brabantse energietransitie;
- werken aan een klimaatproof Brabant;
- werken aan Brabant als slimme netwerkstad;
- werken aan een concurrerende, duurzame economie.

De omgevingsvisie gaat over de hele fysieke leefomgeving, heeft een integraal karakter en bevat geen sectorale beleidsdoelen.

Concrete doelen voor bijvoorbeeld natuur, water, veiligheid, milieu, mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit staan nog in de bestaande plannen van de provincie, bijvoorbeeld in de Svro en het provinciale verkeers- en vervoersplan. De provincie is bezig met het afstemmen van het sectorale beleid op de omgevingsvisie. Dit betekent dat aan de hand van de drie manieren van kijken wordt beoordeeld welke waarden moeten worden beschermd en hoe beleid kan worden vormgegeven. Het (sectorale) beleid wordt verder uitgewerkt in programma's en in de provinciale omgevingsverordening.

De aanleg van de fietsverbinding Westerhoven-Riethoven-Volmolen past binnen de Brabantse Omgevingsvisie. Het project is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Grenscorridor N69, één van de negen gebiedsontwikkelingen uit de Svro. Aanleg van de fietsverbinding past binnen de ambities en opgaven zoals door de provincie benoemd in de Brabantse Omgevingsvisie. De combinatie van de aanleg van een nieuwe weg met kwaliteitsverbeterende maatregelen in de hele regio Grenscorridor N69 is een voorbeeld van het creëren van meerwaarde bij een ontwikkeling.

3.2.3 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant

Provinciale Staten hebben op 25 oktober 2019 de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant vastgesteld. De Interim omgevingsverordening is in werking getreden op 5 november 2019 en bevat regels voor de fysieke leefomgeving. De regels hebben betrekking op ruimtelijke ordening, milieu, natuur, water, bodem en wegen. De Interim omgevingsverordening heeft de Verordening ruimte Noord-Brabant, de Provinciale milieuverordening, de Verordening natuurbescherming, de Verordening water, de Verordening ontgrondingen en de Verordening wegen vervangen. De Interim omgevingsverordening is beleidsneutraal van karakter. Dat betekent dat de regels uit de voorheen geldende verordeningen zijn gehandhaafd met het daarbij horende beschermingsniveau, en dat er in beginsel geen beleidswijzigingen zijn doorgevoerd. Er zijn alleen inhoudelijke wijzigingen doorgevoerd als die rechtstreeks voortvloeien uit vastgesteld beleid, bijvoorbeeld uit de Omgevingsvisie Noord-Brabant.

Rechtstreeks werkende regels voor burgers en bedrijven

In hoofdstuk 2 van de Interim omgevingsverordening staan rechtstreeks werkende regels voor burgers en bedrijven. Er gelden onder andere rechtstreeks werkende regels voor activiteiten in grondwaterbeschermingsgebieden en stiltegebieden, voor activiteiten rond provinciale wegen, voor ontgrondingen en voor handelingen die te maken hebben met bepaalde beschermde dier- en plantensoorten. Ook voor het kappen van houtopstanden buiten de bebouwde kom en voor veehouderijen gelden rechtstreeks werkende regels.

Instructieregels voor gemeenten

In hoofdstuk 3 van de Interim omgevingsverordening zijn instructieregels voor gemeenten opgenomen. De instructieregels zijn overgenomen uit de Verordening ruimte Noord-Brabant en gelden voor bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen waarmee van het bestemmingsplan wordt afgeweken. De regels zijn een doorvertaling van het provinciaal beleid uit de Structuurvisie ruimtelijke ordening en de Omgevingsvisie Noord-Brabant.

Werkingsgebieden binnen het plangebied

Alle regels van de Interim omgevingsverordening zijn gekoppeld aan werkingsgebieden die op de kaart van de verordening zijn weergegeven. Voor de toepassing van de regels in hoofdstuk 3 van de verordening is Brabant onderverdeeld in drie werkingsgebieden: het Natuur Netwerk Brabant (NNB), het stedelijk gebied en het landelijk gebied. Binnen het landelijk gebied wordt nader onderscheid gemaakt in de werkingsgebieden gemengd landelijk gebied en groenblauwe mantel. Daarnaast gelden voor een groot aantal regels specifieke werkingsgebieden, bijvoorbeeld voor de gebieden waar verstedelijking afweegbaar is, voor de ecologische verbindingszones en voor de gebieden waar extra beperkingen gelden voor veehouderijen.

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt volledig binnen het landelijk gebied (groenblauwe mantel). De bospercelen aan de noord- en zuidzijde van de Broekhovenseweg zijn onderdeel uit van het NNB. In het kader van het ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020' heeft herbegrenzing van het NNB plaatsgevonden, waardoor de strook bosgronden die binnen het plangebied van dit bestemmingsplan valt, niet langer onderdeel is van het NNB maar van het landelijk gebied. Het plangebied valt binnen het werkingsgebied voor de attentiezone waterhuishouding. In het geldende bestemmingsplan is hier een beschermende regeling aan gekoppeld via de dubbelbestemming 'Waterstaat – Attentiegebied Natuur Netwerk Brabant'. Deze dubbelbestemming is overgenomen in dit bestemmingsplan.

Aanleg fietspad in het landelijk gebied

De Interim omgevingsverordening bevat geen specifieke regels voor de aanleg van fietspaden in het landelijk gebied. Wel zijn in artikel 3.46 regels opgenomen die gelden in het geval van de aanleg of wijziging van een gemeentelijke of provinciale weg.

Artikel 3.46 verkeersdoeleinden

Lid 1

Een bestemmingsplan van toepassing op landelijk gebied kan voorzien in de nieuwe aanleg of wijziging van een gemeentelijke of provinciale weg, inclusief de bouw van daartoe behorende kunstwerken.

Lid 2

Het bestemmingsplan bevat een onderbouwing:

a. waarom de aanleg van de weg nodig is gelet op het verkeerskundige probleem of de ontwikkelingen die plaatsvinden;

De aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Broekhovenseweg vloeit voort uit de Gebiedsimpuls Grenscorridor N69. De Gebiedsimpuls voorziet in maatregelen in de hele regio Grenscorridor N69 met als doel een ruimtelijke kwaliteitsverbetering van het totale gebied. Er is op dit moment geen sprake van een comfortabele en verkeersveilige verbinding voor fietsers (zowel utilitair als recreatief) tussen Westerhoven, Riethoven en de Volmolen. Fietser maken op grote delen van de huidige route gebruik van de rijbaan, wat – mede gelet op de beperkte breedte van de wegen – tot verkeersonveilige situaties leidt. Aanleg van (vrijliggende) fietspaden is gewenst om zodoende het fietsverkeer tussen de dorpen in de gemeente Bergeijk en de omliggende kernen (Eindhoven, Veldhoven, Waalre, Valkenswaard) te faciliteren en te stimuleren. Aanleg van een fietspad langs de Broekhovenseweg is hiervan onderdeel. Voor het deel van de Broekhovenseweg tussen de Zeven Fonteinen en de Volmolen is verlegging van de rijbaan nodig om het fietspad door te kunnen trekken langs de zuidzijde van de weg.

b. van de keuze van het tracé gelet op de verrichte onderzoeken;

De Broekhovenseweg wordt nu ook al gebruikt door (utilitair en recreatief) fietsverkeer. De gekozen ligging van het fietspad is uit ruimtelijk oogpunt logisch. Door het fietspad ook in het plangebied van dit bestemmingsplan aan de zuidzijde van de rijbaan te leggen, ontstaat een verkeersveilige en comfortabele langzaam verkeersverbinding langs het hele traject van de Broekhovenseweg, van de Kapelstraat tot de Volmolen.

c. van de maatregelen voor de inpassing van de weg waarbij de ontwikkeling in samenhang wordt bezien met zijn omgeving om een grotere kwaliteitswinst voor meerdere ruimtelijke functies, waaronder natuur en landschap, te bereiken;

Verwezen wordt naar paragraaf 2.4 en 2.5 van deze toelichting. Er is gekozen voor de aanleg van een fietspad parallel aan de Broekhovenseweg, zodat nieuwe doorsnijdingen van het landschap worden voorkomen. De rijbaan van de Broekhovenseweg wordt tussen de Zeven Fonteinen en de Volmolen naar het noorden verlegd om ruimte voor het nieuwe fietspad te maken. Het totale wegprofiel (rijbanen, berm en fietspad) wordt breder dan in de huidige situatie, waardoor er een smalle strook bos moet worden gekapt om de ontwikkeling mogelijk te maken. Het resterende deel van het bosperceel blijft behouden, zodat de landschappelijke context van de weg niet wezenlijk verandert. Aanvullende maatregelen voor inpassing zijn daarom niet noodzakelijk.

d. van de noodzaak voor een aan de weg gerelateerde voorziening.

Er is geen sprake van een aan de weg gerelateerde voorziening, maar van de aanleg van een bij de weg behorend fietspad en verlegging van de rijbaan.

Lid 3

Dit artikel is van overeenkomstige toepassing op de bouw of aanleg van een parkeervoorziening.

Er is geen sprake van de aanleg van een parkeervoorziening.

Lid 4

In geval van samenloop met een ander werkingsgebied geldt dat het bestemmingsplan rekening houdt met de opgenomen regels.

Het plangebied is aangewezen als ‘attentiezone waterhuishouding’. Binnen dit werkingsgebied gelden de regels van artikel 3.26 van de Interim omgevingsverordening. De regels van artikel 3.26 zijn erop gericht om functies en activiteiten die een negatief effect hebben op de hydrologische instandhoudingsdoelstellingen van het Natuur Netwerk Brabant uit te sluiten. Zoals aangegeven in paragraaf 4.3 van deze toelichting wordt het waterhuishoudkundig systeem ter plaatse op hoofdlijnen niet gewijzigd en vindt de wegaanpassing (inclusief aanleg van het fietspad) hydrologisch neutraal plaats, waarbij het hemelwater afkomstig van de weg en het fietspad ter plaatse wordt geborgen in bestaande en te verleggen watergangen. De dubbelbestemming ‘Waterstaat – Attentiegebied Natuur Netwerk Brabant’ met de daarin opgenomen beschermende regeling is overgenomen uit het geldende bestemmingsplan.

Het plangebied ligt binnen het werkingsgebied ‘groenblauwe mantel’. Op grond van artikel 3.32 van de Interim omgevingsverordening dient een bestemmingsplan dat een ontwikkeling mogelijk maakt in de groenblauwe mantel te borgen dat de ontwikkeling gepaard gaat met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken van het gebied. In dit geval vindt geen wezenlijke aantasting van landschappelijke en natuurlijke waarden plaats. De huidige weg ligt volgens de Iov ook al binnen de ‘groenblauwe mantel’ en er is slechts sprake van een beperkte verschuiving van de rijbaan en de aanleg van een vrijliggend fietspad. Er wordt een smalle strook bos gekapt, maar hiermee worden de waarden niet wezenlijk aangetast, aangezien het bosperceel voor het overgrote deel behouden blijft. Bovendien maakten deze gronden eerder deel uit van het NNB en hebben Gedeputeerde Staten besloten tot herbegrenzing, waarbij het NNB elders (nabij de Beekloop) is gecompenseerd. Er is gelet hierop geen reden om nu extra maatregelen te treffen. Bovendien komt groen terug in het wegprofiel, onder andere in de tussenberm tussen de rijbaan en het fietspad.

Herbegrenzing Natuur Netwerk Brabant

Het bosperceel aan de noordzijde van de Broekhovenseweg maakte eerder deel uit van het Natuur Netwerk Brabant. Op grond van het ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020' is aan Gedeputeerde Staten verzocht om herbegrenzing van het NNB. Omdat in dat ontwerpbestemmingsplan ook het tracé tussen de Zeven Fonteinen en de Volmolen was opgenomen (met een fietspad aan de noordzijde van de rijbaan) is ook daar om herbegrenzing van het NNB verzocht. Gedeputeerde Staten hebben op 18 januari 2021 ingestemd met de herbegrenzing, zodat de gronden vanaf die datum niet langer onderdeel zijn van het NNB, maar van het landelijk gebied.

Compensatie

De op grond van de Interim omgevingsverordening noodzakelijke fysieke compensatie vindt plaats op drie percelen in de nabijheid van de Beekloop, kadastraal bekend als D663 (gedeeltelijk), D713 en D714. Deze percelen tezamen hebben een omvang van circa 1,3 hectare. Hiermee is sprake van een forse overcompensatie voor het verlies aan NNB. De berekende compensatieopgave voor het volledige fietspad langs de Broekhovenseweg was namelijk 7.546 m². De compensatie-percelen zijn in het bestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020' al bestemd als 'Natuur' en hoeven daarom niet te worden opgenomen in het plangebied van dit bestemmingsplan.

De hoofdlijnen voor de herinrichting van het gebied rond de Beekloop zijn vastgelegd in het Projectplan herinrichting Beekloop. De uitgangspunten uit het projectplan zijn voor de drie compensatiepercelen geconcretiseerd in natuurdoeltypen. Op de percelen D713 en D714 wordt, in aansluiting op de naastgelegen gronden, het natuurdoeltype glanshaverhooiland (N12.03) gerealiseerd, in combinatie met twee houtwallen (L01.02). Op het perceel D663 wordt beekbegeleidend bos (N14.01) gerealiseerd. Om de compensatie te borgen is in de regels van de bestemming 'Verkeer' een voorwaardelijke verplichting opgenomen. De voorwaardelijke verplichting bepaalt dat gebruik van de gronden voor verkeersdoeleinden slechts is toegestaan indien de compensatiepercelen die zijn aangewezen in de Memo 'onderbouwing natuurdoeltypen compensatiepercelen', uiterlijk drie jaar na onherroepelijk worden van het bestemmingsplan zijn ingericht als natuur overeenkomstig deze memo. De memo met de onderbouwing van de natuurdoeltypen is als bijlage aan de planregels toegevoegd.

3.2.4 Bescherming van houtopstanden

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. De Wet natuurbescherming heeft de Flora- en Faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet vervangen. De provincie Noord-Brabant, die bevoegd gezag is voor veel onderdelen van de Wet natuurbescherming, heeft in de Interim omgevingsverordening regels opgenomen voor natuurbescherming. De Interim omgevingsverordening bevat regels voor soortbescherming, voor de bescherming van Natura 2000-gebieden en voor de bescherming van bossen of andere houtopstanden. De gevolgen van dit bestemmingsplan voor beschermde soorten en Natura 2000-gebieden zijn onderzocht door middel van flora- en faunaonderzoek (zie paragraaf 4.4). Hierna wordt ingegaan op de bescherming van bossen en andere houtopstanden.

Hoofdstuk 4 van de Wet natuurbescherming bevat regels voor houtopstanden, hout en houtproducten. Artikel 4.2 bepaalt dat het niet is toegestaan om houtopstanden buiten de bebouwde kom groter dan 10 are (1.000 m^2) of bestaande uit rijbeplanting van minimaal 20 bomen te vellen zonder voorafgaande melding bij Gedeputeerde Staten. Indien houtopstanden worden geveld, moeten de gronden binnen drie jaar na het vellen worden herbeplant of dient - na ontheffing van Gedeputeerde Staten - op een andere locatie herbeplanting plaats te vinden. Het doel hiervan is het areaal bos en houtopstanden te beschermen. Provinciale Staten kunnen bij verordening geheel of gedeeltelijk vrijstelling verlenen van de herplantplicht. In de Interim omgevingsverordening zijn in paragraaf 2.6.3 regels opgenomen voor de bescherming van houtopstanden.

In artikel 2.62 van de verordening is bepaald dat het verbod om houtopstanden te vellen en de herplantplicht niet gelden voor 'houtopstanden in verband met het realiseren van een werk overeenkomstig een onherroepelijk bestemmingsplan of provinciaal inpassingsplan waarvoor reeds een planologische compensatie is vereist'. Het doel van deze regeling is dubbele compensatie te voorkomen, doordat zowel voor het verlies van NNB als voor het verlies van bosareaal moet worden gecompenseerd. In dit geval is ten behoeve van de herbegrenzing van het NNB al voorzien in planologische compensatie (zie paragraaf 3.2.3). Op grond van de Interim omgevingsverordening is (extra) compensatie voor het verlies aan bosareaal daarom niet aan de orde.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Bergeijk

De gemeenteraad heeft op 24 februari 2022 de Omgevingsvisie Bergeijk vastgesteld. In de omgevingsvisie is aangegeven wat de gemeente belangrijk vindt in de fysieke leefomgeving en wordt richting gegeven aan de toekomstige ontwikkeling van de gemeente. De omgevingsvisie gaat in op de ambities, doelen en de samenhang tussen de onderdelen van de leefomgeving. In de omgevingsvisie zijn de kernkwaliteiten van de gemeente beschreven. De gemeente Bergeijk is een groene plattelandsgemeente in de oostelijke Kempen en hoort tot de Brainportregio. De kernkwaliteiten die dit met zich meebrengt zijn verder uitgewerkt in het groene karakter ('tussen bossen, beken en boerenland'), het sociale karakter ('een sterke verbondenheid') en het economische karakter ('Kempische maakindustrie').

Voor de komende jaren zijn in de omgevingsvisie drie centrale opgaven onderscheiden. Per opgave is een koers bepaald. De centrale opgaven zijn leefbare dorpen, vitaal buitengebied en een sterke economische structuur. Onderdeel van de koers voor de sterke economische structuur is het behoud van de bereikbaarheid en de verbetering van de fietsbereikbaarheid. Voor de fietsbereikbaarheid is het voornemen om veilige, snelle verbindingen te creëren. De ambitie is om 'missing links' aan te vullen en bestaande fietsverbindingen die onderdeel uitmaken van de fietsambitie op te waarderen (zie ook paragraaf 3.3.2). Eén van die verbindingen is de verbinding Bergeijk – Stedelijk gebied, waar het fietspad langs de Broekhovenseweg deel van uitmaakt.

Relevantie voor het bestemmingsplan

Aanleg van een fietspad langs de Broekhovenseweg past in de Omgevingsvisie Bergeijk. De visie benoemt de fietsverbinding Bergeijk – Stedelijk gebied, waar het fietspad langs de Broekhovenseweg deel van uitmaakt, expliciet als een te realiseren fietsverbinding.

3.3.2 Gemeentelijke Visie Mobiliteit en Fietsambitie

De Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2015-2018 is op 24 september 2015 vastgesteld door de gemeenteraad en is de opvolger van het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan 2009-2015. In de raadsvergadering van 22 november 2018 heeft de gemeenteraad ingestemd met de actualisatie van de Gemeentelijke Visie Mobiliteit, waarmee de Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2019–2022 is vastgesteld. In de Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2019–2022 is hoog ingezet op het thema fiets. Er wordt gestreefd naar het verbreden van de huidige fietsverbindingen, het verbeteren van het fietscomfort en het realiseren van nieuwe fietsverbindingen.

Fietsambitie

Naast de voorgenomen realisatie van de fietspaden uit de Gebiedsimpuls van de N69 heeft de gemeenteraad ingestemd met de Fietsambitie. Hiermee wordt de komende jaren ingezet op het realiseren van verschillende fietspaden/fietsverbindingen in de gemeente Bergeijk. Behalve een belangrijk vervoersmiddel voor de schoolgaande jeugd is de fiets ook een steeds beter alternatief voor het woon-werkverkeer. Met goede fietsverbindingen van kern tot kern en van Bergeijk naar het stedelijk gebied wil de gemeente de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van Bergeijk vergroten. Daarnaast is fietsen duurzaam en goed voor de gezondheid.

De gemeente Bergeijk heeft de afgelopen jaren, maar zal ook de komende tijd, flink investeren in de realisatie van de fietsambitie. De gemeenteraad heeft in 2019 zes fietsverbindingen prioriteit gegeven:

- fietsverbinding Bergeijk – Stedelijk gebied
- fietsverbinding Eersel – Bergeijk
- fietsverbinding Luyksgestel – Weebosch
- fietsverbinding Walik – Steensel
- fietsverbinding Kempervennen – Westerhoven
- fietsverbinding Witrijt – Eersel

Fietsverbinding Bergeijk – Stedelijk gebied

Het fietspad langs de Broekhovenseweg is onderdeel van de fietsverbinding Bergeijk – Stedelijk gebied. In 2021 hebben de Kempengemeenten Bergeijk, Bladel, Eersel en Reusel- de Mierden gezamenlijk met de gemeente Veldhoven een voorlopig ontwerp uitgewerkt voor de fietsverbindingen Reusel – Stedelijk gebied en Bergeijk – Stedelijk gebied. Voor gemeente Bergeijk betreft dit een vrijliggend fietspad aan de westzijde van de Eikenstraat, een fietsstraat ter hoogte van de Hobbel en Broekhovenseweg (binnen de bebouwde kom) en een vrijliggend fietspad aan de zuidzijde van de Broekhovenseweg. In de komende jaren worden deze voorlopige ontwerpen in samenspraak met aanwonenden, grondeigenaren en overige belanghebbenden verder uitgewerkt naar een definitief ontwerp. Enkele onderdelen ten behoeve van de fietsverbinding Bergeijk – Stedelijk gebied zijn al verder in het proces, waaronder het vrijliggende fietspad langs de Broekhovenseweg.

Relevantie voor het bestemmingsplan

Aanleg van een fietspad langs de Broekhovenseweg past naadloos in het beleid zoals opgenomen in de Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2019-2022. Het fietspad is onderdeel van de fietsverbinding Bergeijk – Stedelijk gebied: één van fietsverbindingen waaraan de gemeenteraad prioriteit heeft gegeven. Door aanleg van het fietspad is sprake van een verbetering van de verkeersveiligheid, het fietscomfort en de bereikbaarheid en wordt fietsverkeer gestimuleerd.

4 Milieuhygiënische en planologische aspecten

4.1 M.e.r.-beoordeling

4.1.1 Algemeen

Bepaalde activiteiten kunnen belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, waardoor het opstellen van een milieueffectrapportage (m.e.r.) of het verrichten van een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is. In het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd welke activiteiten m.e.r-plichtig zijn en voor welke activiteiten een m.e.r-beoordeling moet worden verricht:

- in onderdeel C van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen ten aanzien waarvan een m.e.r. verplicht is;
- in onderdeel D van de bijlage zijn de activiteiten, plannen en besluiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-beoordeling moet worden uitgevoerd.

Voor alle activiteiten zijn drempelwaarden opgenomen. Als een activiteit voorkomt in kolom 1 van de C- of D-lijst en de drempelwaarden uit kolom 2 worden overschreden, is een m.e.r. (onderdeel C) of een m.e.r.-beoordeling (onderdeel D) verplicht. Voor activiteiten die genoemd worden in onderdeel D, maar waarbij de drempelwaarde niet wordt overschreden, geldt de verplichting om na te gaan of tóch een m.e.r.-beoordeling (of een m.e.r.) moet worden uitgevoerd. Het bevoegd gezag moet in zo'n geval nagaan of er sprake is van omstandigheden die - ondanks dat de drempelwaarden niet worden overschreden - aanleiding geven voor het verrichten van een m.e.r.(beoordeling). De motivering moet zijn gebaseerd op een toets die qua inhoud aansluit bij de verplichte m.e.r.-beoordeling. Voor deze toets wordt veelal de term 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' gehanteerd.

4.1.2 Toetsing

De aanleg van een fietspad komt niet voor op de C- of D-lijst van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. De lijsten kennen wel een categorie voor de uitbreiding van wegen (categorie C1.3 en categorie D1.2), maar die categorie ziet uitsluitend op de wijziging of uitbreiding van wegen bestaande uit vier of meer rijstroken, of op de verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken. Dit bestemmingsplan ziet op de aanleg van een fietspad en de verlegging van (een klein deel van) een weg met twee rijstroken. Deze activiteiten vallen niet onder een categorie die is opgenomen in de C- of D-lijst, zodat het opstellen van een m.e.r. of een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling niet noodzakelijk is.

4.2 Bodem

4.2.1 Algemeen

Voor iedere functie- of bestemmingswijziging, al dan niet naar een gevoelige functie, dient onderzoek te worden verricht naar de bodemkwaliteit. De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem moet geschikt zijn voor het voorgenomen gebruik. De gemeente Bergeijk heeft in juli 2014 een bodemkwaliteitskaart (inclusief onderbouwing/toelichting) en een bodemfunctieklassenkaart vastgesteld. De bodemkwaliteitskaart wordt onder meer gehanteerd als bewijsmiddel bij ruimtelijke ontwikkelingen (bestemmingsplanherzieningen en omgevingsvergunningen). Hierbij geldt dat de locatie waar een ruimtelijke ontwikkeling is gepland, niet verdacht mag zijn en/of niet negatief mag zijn beïnvloed door een puntbron. Dit moet worden vastgesteld door minimaal het uitvoeren van een (historisch) vooronderzoek.

4.2.2 Toetsing

In het plangebied is een verkennend bodemonderzoek verricht om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem vast te stellen.[1] De onderzoeksrapportage is als bijlage opgenomen. Het onderzoek is verricht voor gronden langs de Heuvel/Dorpsstraat (traject A in het onderzoek), voor gronden langs de Schoolstraat (traject B), voor gronden nabij de kruising Broekhovenseweg/Kapelstraat (traject C) en voor gronden langs de Broekhovenseweg (traject D). Tijdens het vooronderzoek zijn geen aanwijzingen gevonden voor de aanwezigheid van (voormalige) bodembedreigende activiteiten in het onderzoeksgebied. Ook wordt niet verwacht dat de activiteiten op de omliggende percelen de bodemkwaliteit negatief hebben beïnvloed. Op basis van het vooronderzoek is daarom uitgegaan van een onverdachte lijnvormige locatie. Omdat de trajecten A, B en C geen deel uitmaken van dit bestemmingsplan wordt hierna specifiek ingegaan op de resultaten voor traject D, en dan met name op de resultaten ter plaatse van de boringen D32, D33, D34 en D35, die in het plangebied van dit bestemmingsplan zijn gezet.

Op traject D zijn 35 boringen geplaatst. Uit de profielbeschrijvingen blijkt dat de bodem tot de maximaal geboorde diepte van 1 m-mv hoofdzakelijk uit zand bestaat. Lokaal wordt in de ondergrond leem aangetroffen. Bij het uitvoeren van het veldonderzoek zijn geen waarnemingen gedaan die duiden op bodemverontreiniging. Zintuiglijk zijn er geen bodemvreemde materialen aangetroffen. Analytisch zijn er maximaal licht verhoogde gehalten aan PAK en/of minerale olie aangetoond. Deze verhogingen zijn echter niet aangetroffen in het mengmonster waarvan de boringen D32, D33, D34 en D35 deel uitmaken. Er is daarom geen aanleiding voor het uitvoeren van een aanvullend of nader onderzoek. Uit het onderzoek blijkt dat er geen milieuhygiënische belemmering is voor werkzaamheden in het onderzochte gebied.

Het verkennend bodemonderzoek heeft zich niet gericht op de huidige rijbaan van de Broekhovenseweg, maar uitsluitend op de gronden ten noorden daarvan. De gronden ter plaatse van de huidige weg hebben nu al een verkeersbestemming en die bestemming wijzigt niet door de vaststelling van dit nieuwe bestemmingsplan. Voor dit bestemmingsplan is bodemonderzoek op deze gronden daarom niet noodzakelijk. Indien werkzaamheden plaatsvinden ter plaatse van de huidige rijbaan, dient in het kader van de uitvoering van die werkzaamheden te worden onderzocht wat de kwaliteit van de bodem ter plaatse is.

4.3 Water

4.3.1 Algemeen

Bij iedere ruimtelijke ontwikkeling is het verplicht om een waterparagraaf op te stellen, waarin de resultaten van de watertoets worden opgenomen. In de waterparagraaf wordt verwoord hoe er in het plan rekening is gehouden met het aspect water, in relatie tot het waterbeleid en de waterhuishouding.

4.3.2 Beleid en regelgeving Waterschap De Dommel

Het plangebied valt onder het beheer van Waterschap De Dommel. Het beleid van het waterschap is gericht op het zo lang mogelijk vasthouden van gebiedseigen water, gecombineerd met het zoveel mogelijk scheiden van schoon en verontreinigd water. Het beleid is opgenomen in het Waterbeheerplan 2016-2021 'Waardevol Water'. Het waterbeheerplan beschrijft de doelen en inspanningen van het waterschap binnen de planperiode. Omdat de wateropgaven feitelijk niet veranderd zijn, zijn de thema's in het waterbeheerplan hetzelfde als de thema's in het waterbeheerplan 2010-2015. De vijf waterthema's zijn:

- Droge voeten: voorkomen van wateroverlast in het beheergebied, onder meer door het aanleggen van waterbergingsgebieden en het op orde brengen van regionale keringen.

[1] Verkennend bodemonderzoek Fietspaden Bergeijk e.o., Antea Group, 3 juni 2019

- Voldoende water: voor zowel de natuur als de landbouw is het van belang dat er niet te veel en niet te weinig water is. Daarom reguleert het waterschap het grond- en oppervlaktewater.
- Natuurlijk water: zorgen voor flora en fauna in en rond beken en sloten door deze waterlopen goed in te richten en te beheren.
- Schoon water: zuiveren van afvalwater en vervuiling van oppervlaktewater aanpakken en voorkomen.
- Mooi water: stimuleren dat mensen de waarde van water beleven, door onder meer recreatief gebruik.

Bij nieuwe ontwikkelingen is het uitvoeren van een watertoets verplicht. Het Waterschap heeft de Handreiking Watertoets 2015 opgesteld, waarin is aangegeven welke onderdelen deel kunnen uitmaken van de waterparagraaf. Voor de verwerking van hemelwater hanteert het waterschap een voorkeursvolgorde: hergebruik - vasthouden/infiltreren - bergen en afvoeren - afvoeren naar oppervlaktewater - afvoeren naar de riolering.

De regels omtrent de waterhuishuishouding zijn opgenomen in de Keur 2015. Samen met de legger vormt de Keur het juridisch instrumentarium van het Waterschap. In de Keur zijn onder andere regels opgenomen met betrekking tot compensatiemaatregelen in het geval van een toename van het verhard oppervlak. Daarnaast zijn in de Keur gebods- en verbodsregelingen opgenomen die betrekking hebben op handelingen in en rond watergangen en waterkeringen die zijn opgenomen op de legger.

Regels voor toename van verhard oppervlak

In het geval van een toename van het verhard oppervlak dient te worden voldaan aan de regels die het waterschap hieraan stelt. Op grond van artikel 3.6 van de Keur van het waterschap is het verboden om zonder vergunning neerslag door toename van het verhard oppervlak of door afkoppeling van bestaand verhard oppervlak tot afvoer naar een oppervlaktewaterlichaam te laten komen. In de 'Algemene regels Keur Waterschap De Dommel 2015' is in artikel 15 een vrijstelling van dit verbod opgenomen: er is geen vergunning nodig als de toename van het verhard oppervlak maximaal 500 m^2 bedraagt, als minder dan 10.000 m^2 bestaand verhard oppervlak wordt afgekoppeld of als de toename van het verhard oppervlak tussen de 500 en 10.000 m^2 bedraagt en compenserende maatregelen zijn getroffen in de vorm van een bergings-/infiltratievoorziening. Bij een toename van het verhard oppervlak van meer dan 10.000 m^2 is een vergunning benodigd en geldt de 'Beleidsregel afvoer hemelwater door toename en afkoppelen van verhard oppervlak' (artikel 13 van de 'Beleidsregels voor waterkering, waterkwantiteit en grondwater Keur waterschap De Dommel 2015').

4.3.3 Beleid gemeente Bergeijk

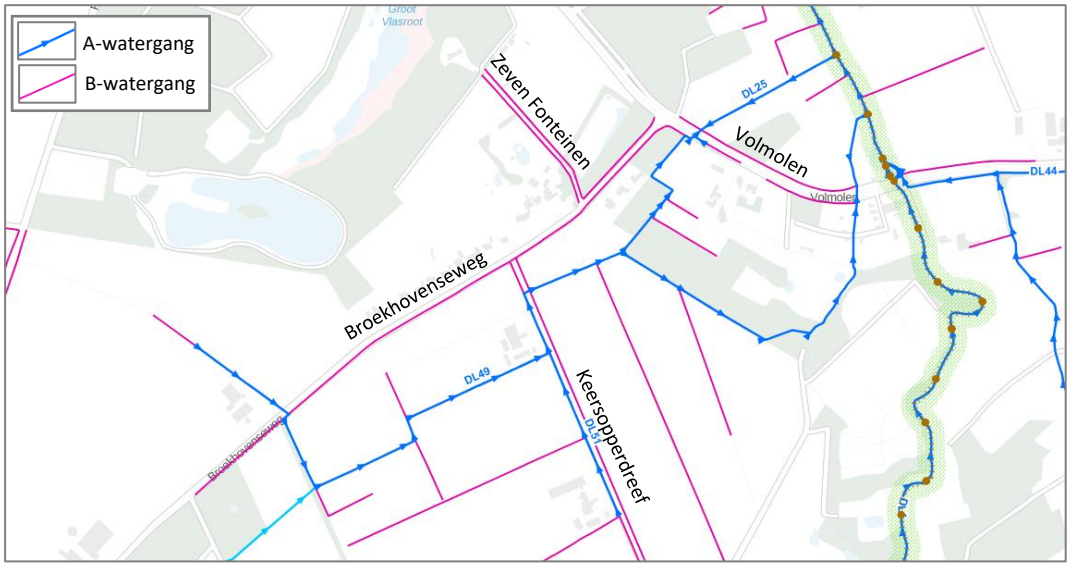
Het beleid van de gemeente Bergeijk sluit aan op het landelijke en provinciale beleid en op het beleid van Waterschap De Dommel. Het belangrijkste uitgangspunt is dat nieuwe ontwikkelingen geen belemmering mogen vormen voor het vasthouden, bergen en afvoeren van water in het deelstroomgebied. Daarnaast is het van belang dat bij inpassing wordt voorkomen dat afwenteling op andere delen van het deelstroomgebied plaatsvindt. Nieuwe rioolstelsels van enige omvang dienen als (verbeterd) gescheiden stelsel te worden uitgevoerd. Verder dient bij nieuwe ontwikkelingen hemelwater, afkomstig van 'schoon' afvoerend oppervlak, waar mogelijk, te worden geïnfiltreerd. Hiervoor is een afkoppelkansenkaart bij de gemeente aanwezig.

4.3.4 Toetsing

Locatiestudie

In de huidige situatie zijn de gronden ten noorden van de rijbaan van de Broekhovenseweg onverhard en in gebruik als bos. Het fietspad wordt gerealiseerd op de plaats van de huidige rijbaan en dus op gronden die in de huidige situatie al verhard zijn.

De rijbaan van de Broekhovenseweg watert in de huidige situatie af naar de bermen, waarin zowel aan de noord- als de zuidzijde een B-watergang aanwezig is. B-watergangen hebben geen beschermingszone en worden onderhouden door de eigenaren van de aanliggende gronden. Blijkens de kaartbank van de provincie Noord-Brabant varieert de GHG in het plangebied tussen de 20 en 60 centimeter onder maaiveld. De bodemopbouw van het plangebied bestaat volgens de provinciale kaarten uit zandgronden. Het plangebied is aangemerkt als kwelgebied.



Uitsnede legger Waterschap De Dommel

Nieuwe waterhuishoudkundige situatie

Binnen het plangebied wordt de rijbaan van de Broekhovenseweg over een lengte van circa 200 meter verschoven en wordt over dezelfde afstand een fietspad aangelegd op de plaats van de huidige rijbaan. De rijbaan wordt 5,5 meter breed. De toename van verharding bedraagt daarmee circa 5,5 x 200 = 1.100 m^2. De benodigde compensatie kan worden berekend door de toename van het verhard oppervlak te vermenigvuldigen met een waterschijf van 60 mm (0,06 meter) en met een gevoeligheidsfactor voor het betreffende gebied. De gevoeligheidsfactor in het plangebied bedraagt 1. De compensatieopgave per strekkende meter kan dus als volgt worden berekend: 5,5 x 1 x 0,06 = 0,33 m^3 per m^1. In totaal bedraagt de compensatieopgave circa 200 x 0,33 = 66 m^3. Als ook de verharding ter plaatse van het fietspad (de huidige rijbaan) wordt meegenomen, bedraagt de totale wateropgave (5 + 4,5) x 200 x 0,06 = 114 m^3.

Voor de afwatering is, overeenkomstig het beleid van waterschap en gemeente, gekozen voor infiltratie en berging ter plaatse, waar mogelijk met gebruikmaking van het watersysteem dat langs de bestaande weg ligt. De B-watergang aan de zuidzijde van de huidige rijbaan blijft behouden. De B-watergang aan de noordzijde van de rijbaan wordt verlegd naar de noordzijde van de nieuwe rijbaan van de Broekhovenseweg. De rijbaan watert gedeeltelijk af op deze nieuwe watergang en gedeeltelijk op de berm tussen rijbaan en fietspad. Om problemen bij hevige regenval in de vorm van afstroming over het fietspad te voorkomen, wordt onderzocht in hoeverre het mogelijk is om de berm hol af te werken. Gelet op de beperkte breedte van de rijbaan (en daarmee de beperkte hoeveelheid op te vangen water) kan hiermee op relatief eenvoudige wijze worden voorzien in een voorziening die voorkomt dat het water bij hevige regenval afstroomt over het fietspad.

De bestaande en nieuwe watergangen langs het oostelijk deel van de Broekhovenseweg staan in verbinding met het oppervlaktewatersysteem. Het water vanuit deze watergangen wordt – voor zover het niet ter plaatse infiltreert – afgevoerd naar De Dommel. De watergangen behouden na verplaatsing hun verbinding met de watergangen in de omgeving, zodat het oppervlaktewatersysteem op dezelfde manier blijft functioneren als in de huidige situatie.

Gelet op de beperkte toename van het verhard oppervlak, in combinatie met het gegeven dat zowel de Broekhovenseweg als de overige gronden binnen het plangebied nu ook al oppervlakkig afwateren op de bestaande watergangen, is geen sprake van een wezenlijke verandering van het waterhuishoudkundig systeem. Om versnelde afvoer van water te voorkomen worden, in overleg met het waterschap, de volgende maatregelen getroffen:

- De duikers die in de B-watergangen liggen worden hoger aangelegd dan de bodem van de watergang. Hierdoor ontstaat waterberging in de B-watergangen en kan het afstromende water van rijbaan en fietspad ter plaatse worden geborgen.
- De B-watergangen worden verbreed om op die manier een grotere waterbergingscapaciteit te realiseren.

Deze maatregelen worden zodanig uitgevoerd dat er voldoende waterberging wordt gecreëerd om het hemelwater van het extra verhard oppervlak te bergen. Voor de verlegging van de B-watergangen is een watervergunning benodigd. Het waterschap beoordeelt in het kader van de vergunningverlening of de maatregelen voldoen aan de gemaakte afspraken.

Dimensionering (zak)sloten en watergangen

De Broekhovenseweg krijgt een rijbaanbreedte van 5,5 meter en het fietspad een breedte van 4 meter. Uitgaande van een maatgevende bui van 60 mm bedraagt de totale afwatering per strekkende meter (5,5 + 4) x 0,06 = 0,57 m^3. Dit water wordt opgevangen in de bestaande watergangen aan de zuidzijde van de weg, de nieuwe (te verleggen) watergang aan de noordzijde van de weg en in de berm tussen de rijbaan en het fietspad. Binnen het wegprofiel is voldoende ruimte om in waterberging te voorzien. Gelet op de goede werking van het huidige watersysteem en de maatregelen die worden getroffen om water in de B-watergangen te kunnen bergen (verhoogde aanleg duikers en verbreding van de watergangen) kan het water afkomstig van rijbaan en fietspad prima ter plaatse worden geborgen en vertraagd worde afgevoerd via de (bestaande en te verleggen) watergangen. De nadere uitwerking en dimensionering zal met het waterschap worden afgestemd.

4.4 Natuur

4.4.1 Algemeen

De wet- en regelgeving op het gebied van natuur kent twee sporen: een gebiedsgericht en een soortgericht spoor. In de Wet natuurbescherming is zowel de bescherming van soorten als de bescherming van Natura 2000-gebieden geregeld. Daarnaast zijn gronden die deel uitmaken van het Natuur Netwerk Nederland (in Noord-Brabant bekend onder de naam Natuur Netwerk Brabant) planologisch beschermd via het provinciaal beleid. In paragraaf 3.2.3 van deze toelichting is reeds ingegaan op de ligging van het plangebied in relatie tot het NNB. Hierna wordt ingegaan op de uitvoerbaarheid van het plan in het licht van de Wet natuurbescherming.

4.4.2 Toetsing

In het plangebied is een quickscan flora en fauna uitgevoerd om de uitvoerbaarheid van het initiatief in relatie tot de natuurwetgeving te beoordelen.[2] De onderzoeksrapportage is als bijlage opgenomen. Het onderzoek heeft zich niet alleen gericht op het fietspad langs de Broekhovenseweg, maar ook op de Heuvel/Dorpsstraat en delen van de Schoolstraat. Omdat dit bestemmingsplan uitsluitend betrekking heeft op het fietspad langs het oostelijk deel van de Broekhovenseweg, wordt hierna zoveel mogelijk specifiek op dat deel van het onderzoek ingegaan.

Het onderzoeksgebied langs de Broekhovenseweg bestaat grotendeels uit droge bermen op zandgrond, die in de meeste gevallen zijn begroeid met soorten als biggenkruid, braam, vlasbekje, bijvoet, zandraket, grote brandnetel, veldzuring, Jacobskruiskruid en vogelwikke.

[2] Quickscan natuurwetgeving voor de aanleg van een fietspad in Bergeijk, Faunaconsult, 17 mei 2019

Daarnaast zijn er her en der locaties waar laanbomen (meestal ruwe berk) staan en zijn delen ingericht als akker of als voortuin. Op een aantal locaties is bosvegetatie aanwezig. Het gaat onder meer om het deel van de Broekhovenseweg dat binnen het plangebied van dit bestemmingsplan ligt. Hier is aan de noordzijde van de weg een bosje aanwezig waar ruwe berk en zwarte els codomineren in de boomlaag. Bramen vormen de ondergroei en is een ijzerrijk beekje met mannagras en liesgras aanwezig.

Natura 2000-gebieden

Het Natura 2000-gebied 'Leenderbos, Groote Heide & De Plateux' ligt op circa 330 meter ten noordoosten van het plangebied. Het Natura 2000-gebied Kempenland-West bevindt zich op ruim 9 kilometer van het plangebied. Overige Natura 2000-gebieden liggen op meer dan 10 kilometer afstand. Het verwijderen van de huidige vegetatie, de verlegging van de rijbaan en de aanleg van de weg zal leiden tot wat stikstofuitstoot. In de gebruiksfase is geen sprake van extra stikstofuitstoot. Ten gevolge van de aanleg van het fietspad (en de verlegging van de rijbaan) neemt het aantal motorvoertuigen op de Broekhovenseweg namelijk niet toe, zodat ook de stikstofemissie niet toeneemt.

Er is dus alleen in de aanlegfase sprake van een beperkte (extra) stikstofuitstoot ten gevolge van sloop-, bouw- en aanlegwerkzaamheden. Op 1 juli 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering in werking is getreden. Deze wet voorziet in een vrijstelling voor activiteiten van de bouwsector, zoals slopen, bouwen en aanleggen: deze activiteiten mogen worden uitgevoerd zonder Wet natuurbescherming-vergunning. Het verrichten van een onderzoek naar stikstofdepositie of het aanvragen van een Wnb-vergunning is dus niet noodzakelijk.

Natuur Netwerk Brabant

Een deel van het plangebied lag voorheen in het Natuurnetwerk Brabant (NNB). Gedeputeerde Staten hebben op 18 januari 2021 ingestemd met herbegrenzing van het NNB, zodat de gronden vanaf die datum niet langer deel uitmaken van het NNB. Gelet op de beperkte impact van de werkzaamheden (aanleg fietspad en verlegging rijbaan met enkele meters) is geen sprake van negatieve effecten op het resterende deel van het NNB. Uit akoestisch onderzoek (zie paragraaf 4.5.2) is gebleken dat de geluidbelasting in de plansituatie (2031) afneemt ten opzichte van de geluidbelasting in de huidige situatie (2021). Er is dus geen sprake van extra (akoestische) verstoring van NNB-gronden.

Vogels en zoogdieren

In het onderzoeksgebied zijn enkele holle berken (laanbomen) aanwezig. Tijdens het veldbezoek werden deze allemaal met behulp van een boomcamera en lange ladder geïnspecteerd. In één boom bevond zich een nest met 5 jonge spreeuwen. De holten in de overige bomen bleken zeer ondiep of meestal niet omhoog te lopen vanaf de opening (dit is noodzakelijk voor vleermuisverblijven). Slechts één boom heeft een diepe holte die vanaf de opening omhoog loopt, deze holte kon niet volledig worden geïnspecteerd. Omdat het hier een enkele holle boom betreft, kan echter worden aangenomen dat deze geen functie heeft als vleermuizenverblijf (deze bevinden zich doorgaans in groepjes holle bomen, waarbij er gedurende het seizoen door de vleermuizen regelmatig wordt gewisseld van boom). Vleermuisverblijven zijn dus afwezig.

Het ligt voor de hand dat de laanbomen en plaatsen waar de bestaande weg aan een bosrand grenst fungeren als vaste vliegroute of als foerageergebied van vleermuizen. Omdat er overal aan de overzijde van de weg of in de directe nabijheid van het onderzoeksgebied opgaande beplanting aanwezig is, is er overal echter voldoende alternatieve geleiding en foerageergebied aanwezig. In die zin is er dus geen sprake van een aantasting van een vaste rust- en verblijfplaats, zoals bedoeld in de Wet natuurbescherming. Indien er buitenverlichting op de bosranden wordt gericht, kan dit wel een verstoring van vleermuizen opleveren.

Behalve het spreeuwennest werden tijdens het veldbezoek geen vogelnesten aangetroffen, maar het is mogelijk dat kleine zangvogelnesten later in het broedseizoen aanwezig zijn. Roofvogelnesten, andere jaarrond beschermde vogelnesten of eekhoornnesten zijn echter nergens aangetroffen. Jaarrond beschermde vogelnesten zijn in het onderzoeksgebied afwezig. Als de werkzaamheden tijdens het broedseizoen worden uitgevoerd, kunnen broedende vogels worden verstoord (hun jongen kunnen hierdoor te lang worden achtergelaten en eieren kunnen te lang niet worden bebroed) of vernietigd. Ook kan het leiden tot sterfte van eieren en jonge vogels. Vanwege het gebrek aan voldoende dekking is het zo goed als uitgesloten dat er kleine marterachtigen in het plangebied aanwezig zijn. Dassenburchten, dassenlatrines, dassenwissels en snuitputjes van dassen zijn in het plangebied afwezig. In het plangebied leven mogelijk wel enkele algemene zoogdieren zoals de veldmuis.

Planten en overige soorten

In het onderzoeksgebied zijn alleen algemene, niet beschermde planten waargenomen. In het onderzoeksgebied zijn een waterhoudende greppel en een stroompje aanwezig. De waterhoudende greppel bevat normaliter geen water en is daarom ongeschikt als voortplantingswater voor amfibieën. Het stroompje is tijdens het veldbezoek bemonsterd met een steeknet van 70 cm breed en daarbij werden enkele tiendoornige stekelbaarzen en een bruine kikker gevangen (en weer losgelaten). Wegens de aanwezigheid van vis is het niet te verwachten dat meer bijzondere amfibieënsoorten het stroompje als voortplantingswater zullen gebruiken. Reptielen en andere soorten, die beschermd zijn onder de Wet natuurbescherming, zijn niet te verwachten in het plangebied.

Conclusies en aanbevelingen

- Algemeen voorkomende grondgebonden zoogdieren en amfibieën:
  In het plangebied komen mogelijk zoogdieren voor, die onder de Wet natuurbescherming zijn beschermd. Het gaat om algemeen voorkomende soorten (zogenaamde A-soorten), waarvoor in Noord-Brabant een vrijstelling geldt in geval van ruimtelijke ontwikkeling en beheer en onderhoud. Dit houdt in dat deze soorten verstoord mogen worden zonder dat daar vooraf een ontheffing voor is verkregen. Wel geldt altijd de zorgplicht (artikel 1.11 van de Wet natuurbescherming). De zorgplicht houdt in dat nadelige gevolgen voor dieren en planten altijd zoveel mogelijk moeten worden voorkomen. Om aan de algemene zorgplicht te voldoen, moeten dieren die tijdens de werkzaamheden worden aangetroffen, zo snel mogelijk naar een aangrenzende locatie buiten het plangebied worden verplaatst.

- Vogels:
  Vernietiging en verstoring van vogelnesten is te vermijden door het verwijderen van de vegetatie buiten de periode 15 maart – 15 juli (het broedseizoen van de meeste vogels) uit te voeren.

- Vleermuizen:
  Bij laanbomen en op de plaatsen waar het fietspad in/naast het bos wordt aangelegd zijn geen aantastingen van een eventuele vaste vliegroute en/of foerageergebied voor vleermuizen te verwachten. Om verstoring van vleermuizen te voorkomen, mag er tot op een afstand van 10 meter van bomen alleen vleermuisvriendelijke buitenverlichting worden geplaatst: van de bomen af omlaag gerichte straatverlichting of amberkleurige UV-vrije led armaturen.

4.5 Geluid

4.5.1 Algemeen

Geluidhinder kan ontstaan vanwege verschillende activiteiten, waaronder wegverkeer, railverkeer en bedrijfsactiviteiten. De Wet geluidhinder, de Wet milieubeheer, het Activiteitenbesluit milieubeheer en het Bouwbesluit geven normen voor de geluidbelasting op geluidgevoelige objecten (zoals woningen) en de minimale geluidwering die moet worden toegepast.

De Wet geluidhinder bepaalt dat een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd als een bestemmingsplan een geluidgevoelig object mogelijk maakt binnen de geluidzone van een bestaande geluidbron (een weg, een spoorlijn of een geluidgezoneerd bedrijventerrein) of als het plan een nieuwe geluidsbron vallend onder de werkingssfeer van de Wet geluidhinder mogelijk maakt.

4.5.2 Toetsing

Dit bestemmingsplan maakt de aanleg van een vrijliggend fietspad en de verschuiving van de rijbaan van de Broekhovenseweg mogelijk. De Broekhovenseweg is een 60 km/h-weg en valt dus onder het regime van de Wet geluidhinder. Er is een akoestisch onderzoek verricht om te bepalen wat het akoestisch effect is van de verschuiving van de rijbaan van de Broekhovenseweg en van de aanpassingen aan de Volmolen/Volmolenweg op nabijgelegen geluidgevoelige bestemmingen.[3] De onderzoeksrapportage is als bijlage opgenomen.

Voor het onderzoek is gebruikgemaakt van verkeersgegevens voor het jaar 2021 en 2031. De verkeersgegevens laten een afname van de verkeersintensiteit op de betrokken wegen zien, wat samenhangt met openstelling van de nieuwe weg Westparallel. Uit de rekenresultaten blijkt dat er géén sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er is zelfs sprake van een afname van de geluidbelasting. De afname varieert tussen 1 en 5 dB en is te verklaren door de afname van het verkeer. Uit akoestisch oogpunt zijn er geen belemmeringen voor de beoogde wijzigingen aan de Broekhovenseweg, de Volmolen en de Volmolenweg.

4.6 Luchtkwaliteit

4.6.1 Algemeen

Hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen) bevat de regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen voor diverse verontreinigende stoffen, waaronder stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is vastgelegd dat bestuursorganen bevoegdheden (zoals het vaststellen van een bestemmingsplan) mogen uitoefenen wanneer sprake is van één of meer van de volgende gevallen:

a. er is geen sprake van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden;
b. de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht verbetert of blijft ten minste gelijk;
c. het plan draagt ‘niet in betekenende mate’ bij aan de concentratie van de desbetreffende stoffen in de buitenlucht;
d. de ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Niet in betekenende mate

Een nadere uitwerking van de regelgeving met betrekking tot het begrip ‘niet in betekende mate’ is vastgelegd in het ‘Besluit niet in betekende mate’ en de ‘Regeling niet in betekenende mate’. Als regel geldt dat projecten die minder dan 3% van de grenswaarde voor NO_2 en PM_{10} bijdragen (3% van 40 µg/m^3 ofwel 1,2 µg/m^3) als ‘niet in betekenende mate’ kunnen worden aangemerkt. Voor deze projecten kan een toetsing aan de grenswaarden dus achterwege blijven. In de Regeling zijn categorieën van gevallen benoemd die in ieder geval als ‘niet in betekenende mate’ worden aangemerkt.

Besluit gevoelige bestemmingen

In aanvulling op de Wet milieubeheer en het ‘Besluit niet in betekenende mate’ geldt het Besluit gevoelige bestemmingen. Het Besluit gevoelige bestemmingen richt zich op de bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijnstof en stikstofdioxide:

[3] Akoestisch onderzoek fysieke wijziging Broekhovenseweg, Antea Group, 7 mei 2021

met name kinderen en ouderen. Indien een 'gevoelige bestemming' (zoals een school, kinderdagverblijf of verzorgingstehuis) wordt gerealiseerd binnen de onderzoekszone van een rijksweg (300 meter vanaf de rand van de weg) of een provinciale weg (50 meter vanaf de rand van de weg) is altijd – ook als het initiatief 'niet in betekenende mate' bijdraagt – een toetsing aan de grenswaarden nodig. Als blijkt dat er geen sprake is van een (dreigende) overschrijding van grenswaarden, mogen de 'gevoelige objecten' worden gerealiseerd binnen de onderzoekszone.

4.6.2 Toetsing

Dit bestemmingsplan maakt de aanleg van een vrijliggend fietspad en de verlegging van de rijbaan van de Broekhovenseweg mogelijk. Zoals blijkt uit de verkeersgegevens die zijn gehanteerd in het akoestisch onderzoek, is sprake van een afname van het verkeer op de Broekhovenseweg, wat het gevolg is van openstelling van de Westparallel. De verkeersintensiteit op de Broekhovenseweg neemt af van circa 4.500 mvt/etmaal tot circa 2.800 mvt/etmaal. Er is daarom geen sprake van een toename van fijnstof- of stikstofdioxide-uitstoot en dus ook niet van een verhoging van de concentratie van deze stoffen. Daarmee wordt voldaan aan artikel 5.16, lid b van de Wet milieubeheer. De luchtkwaliteitseisen leveren geen belemmeringen op voor dit bestemmingsplan.

4.7 Bedrijfshinder

4.7.1 Algemeen

Bedrijven kunnen hinder veroorzaken voor hun omgeving, bijvoorbeeld in de vorm van geluidhinder, geurhinder of stofhinder. Als in een bestemmingsplan nieuwe bedrijfsactiviteiten worden toegestaan of als een nieuw gevoelig object wordt toegelaten in de omgeving van bestaande bedrijven moet worden getoetst of er sprake is van belemmeringen.

4.7.2 Toetsing

Een fietspad (en het langzaam verkeer dat van het fietspad gebruik maakt) is niet gevoelig voor de milieuhinder van bedrijven. Nader onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

4.8 Externe veiligheid

4.8.1 Algemeen

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten is verbonden voor niet bij die activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport. Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen. Het veiligheidsbeleid in Nederland is gebaseerd op een tweetal begrippen, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat één persoon, die onafgebroken en onbeschermd op een plaats langs een transportroute of nabij een inrichting verblijft, komt te overlijden als gevolg van een incident met het vervoer, de opslag en/of de handeling van gevaarlijke stoffen. Daarbij geldt dat de omvang van het risico bepaald wordt door de afstand, waarbij geldt: hoe groter de afstand, des te kleiner het risico. De risico's worden weergegeven in PR-risicocontouren.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is de kans per jaar dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van een transportroute of een inrichting waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een ongeval. In tegenstelling tot het plaatsgebonden risico geldt voor het groepsrisico geen grenswaarde maar een oriëntatiewaarde.

Deze oriëntatiewaarde kan gezien worden als een streefwaarde en heeft geen juridische status. Het overschrijden van de oriëntatiewaarde is mogelijk mits dit in de besluitvorming door het bevoegd gezag wordt gemotiveerd.

Risicobronnen

Risicobronnen kunnen worden onderscheiden in risicovolle inrichtingen (waaronder lpg-tankstations), vervoer van gevaarlijke stoffen en buisleidingen. Om voldoende ruimte te scheppen tussen een risicobron en objecten die risico lopen (kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten) moeten vaak afstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen. Het beoordelingskader voor risicovolle inrichtingen wordt gevormd door het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), waarin de Basisnetten voor weg, spoor en water zijn vastgelegd. Voor buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

4.8.2 Toetsing

Een fietspad is geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object als bedoeld in de externe veiligheidswetgeving. Verkeersdeelnemers (in de auto, op de fiets, te voet of anderszins) worden niet betrokken bij de toetsing van externe veiligheid of in de berekeningen van het groepsrisico. Omdat een fietspad in het kader van externe veiligheid geen bescherming behoeft, is verdere toetsing niet noodzakelijk.

4.9 Archeologie en cultuurhistorie

4.9.1 Algemeen

Het grondgebied van Bergeijk kent een rijke historie, waardoor veel cultuurhistorisch en archeologisch waardevolle elementen aanwezig zijn. Naast een rijk archeologisch bodemarchief zijn onder andere de historische lintstructuren, de opbouw van het landschap en de aanwezigheid van monumentale en beeldbepalende gebouwen van cultuurhistorische betekenis. Gemeenten zijn grotendeels verantwoordelijk voor het behoud van het archeologisch en cultuurhistorisch erfgoed. Om inzicht te krijgen in de aanwezige en te verwachten cultuurhistorische waarden is door de Kempengemeenten en A2-gemeenten een gezamenlijk erfgoedplan opgesteld. Het erfgoedplan bevat een uitgebreide inventarisatie van de archeologische en cultuurhistorische (verwachtings)waarden binnen het grondgebied van de betrokken gemeenten en een aanzet voor een integraal cultuurhistorisch beleid. De Erfgoedverordening gemeente Bergeijk 2016 is op 22 december 2016 vastgesteld.

Erfgoedkaart

De erfgoedkaart behorende bij het erfgoedplan bestaat uit drie delen: een inventarisatiekaart (die op zijn beurt is onderverdeeld in kaarten betreffende het archeologisch, historisch en fysisch landschap en een verstoringenkaart), verwachtingen- en waardenkaarten voor archeologie en cultuurhistorie en beleidskaarten voor archeologie en cultuurhistorie. Op de beleidskaarten zijn de inventarisatie en waardering van archeologische en cultuurhistorische elementen samengebracht en geconcretiseerd. De beleidskaarten vormen de basis voor het gemeentelijk beleid op het gebied van cultuurhistorie en kunnen worden vertaald in bestemmingsplannen.

Archeologische beleidskaart

Op de archeologische beleidskaart, die deel uitmaakt van de erfgoedverordening, zijn de archeologische (verwachtings)waarden voor het hele gemeentelijk grondgebied in beeld gebracht. Op basis van een analyse van landschappelijke, bodemkundige en archeologische informatie is een vlakdekkende kaart opgesteld. Binnen het grondgebied van de gemeente Bergeijk is een aantal terreinen met een monumentale status aanwezig en bevinden zich diverse gebieden van archeologische waarde.

Daarnaast kunnen vier archeologische verwachtingszones worden onderscheiden. Ook kunnen gebieden worden aangemerkt waarvoor geen archeologische verwachting geldt.

Op de beleidskaart wordt onderscheid gemaakt in 7 categorieën:
- categorie 1: archeologisch monument;
- categorie 2: gebied van archeologische waarde;
- categorie 3: gebied met hoge verwachting (historische kernen en linten);
- categorie 4: gebied met hoge verwachting;
- categorie 5: gebied met middelhoge verwachting;
- categorie 6: gebied met lage verwachting;
- categorie 7: gebied zonder archeologische verwachting.

Voor elke categorie zijn ondergrenzen vastgesteld. Voor bodemingrepen die groter zijn dan een bepaalde oppervlakte (variërend van 100 tot 25.000 m^2) en dieper reiken dan een bepaalde diepte onder maaiveld (0,30, 0,40 of 0,50 meter) is archeologisch onderzoek verplicht. Binnen het plangebied komen categorie 4 (gebied met hoge verwachting), categorie 6 (gebied met lage verwachting) en categorie 7 (gebied zonder archeologische verwachting) voor.

4.9.2 Toetsing archeologie

Archeologisch bureauonderzoek en selectieadvies

Omdat in het plangebied op grond van het gemeentelijk archeologiebeleid verschillende archeologische verwachtingswaarden voorkomen, is archeologisch bureauonderzoek verricht.[4] De onderzoeksrapportage is als bijlage bij deze toelichting opgenomen. Het onderzoek had niet slechts betrekking op de Broekhovenseweg, maar ook op gronden langs de Heuvel/Dorpsstraat en de Schoolstraat. Uit het bureauonderzoek blijkt dat voor het plangebied een brede archeologische verwachting geldt, gebaseerd op onderzoeken uit de omgeving en de bekende informatie over de geomorfologie en hoogteligging. Het feit dat het merendeel van het onderzoeksgebied zich bevindt op hooggelegen dekzandwelvingen leidt tot de verwachting dat het een gunstige verblijfsplaats is geweest in het verleden. Dit wordt bevestigd door vondsten in de omgeving uit de periodes laatpaleolithicum tot en met late middeleeuwen/nieuwe tijd. Er kunnen op voorhand geen perioden worden uitgesloten. Er kunnen in het onderzoeksgebied archeologische resten worden aangetroffen uit de steentijd tot en met de middeleeuwen/nieuwe tijd, afhankelijk van de precieze bodemopbouw. De aanwezigheid van archeologische sporen is sterk afhankelijk van het feit of de bodemopbouw in het onderzoeksgebied verstoord is geraakt door bebouwing of andere grondwerkzaamheden. Dit kan niet worden bepaald door een bureauonderzoek alleen. Daarom wordt geadviseerd om in het onderzoeksgebied een verkennend booronderzoek uit te voeren om de mate van intactheid van de bodemopbouw en de aanwezigheid van archeologisch relevante lagen dan wel niveaus te bepalen. Op die manier kan een onderbouwd advies worden gegeven over de impact van de herinrichting van het plangebied en de noodzakelijke archeologische onderzoeken die daarvoor moeten worden uitgevoerd. Dit betreft een selectieadvies.

Toetsing archeologisch onderzoek en selectiebesluit

De rapportage van het bureauonderzoek is voor advies voorgelegd aan de Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant (ODZOB). De ODZOB heeft op 29 oktober 2018 advies uitgebracht, dat als bijlage bij deze toelichting is opgenomen.[5] Omdat met het bureauonderzoek de archeologische verwachtingswaarde nog niet in voldoende mate is aangetoond adviseert de ODZOB – net als het bureauonderzoek – archeologisch vervolgonderzoek.

---

4 Bureauonderzoek fietspaden Bergeijk, Antea Group Archeologie, 25 februari 2019

5 Advies Archeologische Monumentenzorg 2018 – 172, Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant, 29 oktober 2018

Omdat er geen aanwijzingen zijn voor grootschalige en diepe verstoringen en voor de aanleg van het fietspad vermoedelijk gegraven zal worden tot in het archeologische niveau, zal een verkennend booronderzoek naar oordeel van de ODZOB vermoedelijk geen nieuwe gegevens opleveren met betrekking tot de archeologische verwachtingswaarden in het plangebied. Daarom wordt geadviseerd om in die delen van het plangebied waar bodemingrepen dieper dan 30 cm gepland zijn, de werkzaamheden archeologisch te begeleiden. Het doel van dit onderzoek is om grip te krijgen op mogelijk aanwezige archeologische waarden. Het proefsleuvenonderzoek (variant archeologische begeleiding) dient plaats te vinden aan de hand van een door het bevoegd gezag goedgekeurd programma van eisen en uitgevoerd te worden door een archeologisch bedrijf gecertificeerd voor het uitvoeren van archeologische opgravingen. Het archeologisch onderzoek wordt uitgevoerd door middel van het volgen van de graafmachine. Er dient op aanwijzing van de archeoloog in de sleuven een leesbaar vlak en vooral ook bodemprofielen te worden aangelegd met als doel eventuele archeologische resten te identificeren, te inventariseren en te documenteren, waarbij voldoende tijd wordt geboden voor het uitvoeren van het archeologisch onderzoek. Omdat het onderzoeksgebied redelijk omvangrijk is, is geadviseerd om in het op te stellen Programma van Eisen gemotiveerde keuzes te maken over delen van het traject die intensief en extensief begeleid worden.

Bescherming via dubbelbestemming

Op dit moment is niet duidelijk hoe het fietspad exact wordt aangelegd en hoe diep de bodemverstoring zal zijn. Dit is mede afhankelijk van de gekozen funderingswijze en van de mogelijkheden om gebruik te maken van de huidige rijbaan van de Broekhovenseweg. Daarom zijn in dit bestemmingsplan dubbelbestemmingen opgenomen ter bescherming van de mogelijk aanwezige archeologische waarden. De dubbelbestemmingen zijn gebaseerd op de gemeentelijke archeologische beleidskaart. Ter bescherming van de archeologische waarden is in de dubbelbestemmingen een omgevingsvergunningenstelsel voor werken en werkzaamheden opgenomen. De dubbelbestemmingen maken het onder meer mogelijk om - als blijkt dat de ondergrens voor grondroerende werkzaamheden op (delen van) het traject wordt overschreden - archeologische begeleiding als voorwaarde aan de omgevingsvergunning te verbinden. In het plangebied komen de dubbelbestemmingen ‘Waarde – Archeologie 4.1’ (hoge verwachtingswaarde) en ‘Waarde – Archeologie 6’ (lage verwachtingswaarde) voor. Het grootste deel van het plangebied – waaronder de huidige rijbaan van de Broekhovenseweg en de gronden ten noorden daarvan – vallen volgens de beleidskaart in een gebied zonder archeologische verwachting (categorie 7) en hebben dus geen dubbelbestemming.

4.9.3 Toetsing cultuurhistorie

Op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Brabant is de Broekhovenseweg aangeduid als historisch geografische lijn van redelijk hoge waarde. Het tracé van deze weg is op topografische kaarten van rond 1900 al duidelijk herkenbaar. Wel is het landschap sinds die periode ingrijpend gewijzigd. De Broekhovenseweg liep rond 1900 nog door een grootschalig heidegebied en loopt nu door een afwisseling van bossen en agrarische gronden. Verder zijn op de cultuurhistorische waardenkaart geen waardevolle elementen aangeduid in het plangebied. De gemeentelijke cultuurhistorische waardenkaart geeft een vergelijkbaar beeld. De Broekhovenseweg is op deze kaart aangemerkt als lijn van redelijk hoge waarde. Aan de uiterste oostzijde ligt de weg in het ensemble van de Dommel en de Keersop.

De aanleg van een vrijliggend fietspad parallel aan de weg leidt niet tot een aantasting van cultuurhistorische waarden. Ook de (beperkte) verschuiving van de rijbaan is uit cultuurhistorisch oogpunt niet bezwaarlijk. Hoewel een deel van tracé iets verschuift, blijft de ligging van de weg in hoofdlijnen hetzelfde. Er is bovendien geen sprake van een aantasting van het cultuurhistorische ensemble rond de Dommel en de Keersop. Er zijn uit oogpunt van cultuurhistorie daarom geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

4.10 Kabels en leidingen

4.10.1 Algemeen

In de ondergrond ligt een groot aantal kabels en leidingen. Een deel van deze leidingen is planologisch relevant, gelet op de externe veiligheidsrisico's (bijvoorbeeld bij gasleidingen en brandstofleidingen, gereguleerd via het Besluit externe veiligheid buisleidingen) of het belang van de leidingen voor de aan- en afvoer van drinkwater of rioolwater (grotere waterleidingen en rioolpersleidingen). Ook hoogspanningslijnen vergen planologische bescherming.

4.10.2 Toetsing

In het plangebied van dit bestemmingsplan liggen geen kabels en leidingen die planologische bescherming behoeven.

5 Het bestemmingsplan

5.1 Plansystematiek

Dit bestemmingsplan heeft tot doel om de aanleg van een vrijliggend fietspad mogelijk te maken langs het oostelijk deel van de Broekhovenseweg, in het buitengebied van Bergeijk. Om aanleg van een fietspad aan de zuidzijde van de weg mogelijk te maken, wordt de rijbaan met circa 9 meter in noordelijke richting verschoven. Voor de systematiek en inhoud van het bestemmingsplan is aangesloten bij het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied 2011', inclusief de partiële herzieningen van 2014 en 2017. Dit betekent dat het nieuwe wegprofiel, met inbegrip van de watergangen aan weerszijden van de weg en met inbegrip van de groene berm tussen fietspad en rijstrook, is bestemd als 'Verkeer'. Relevante dubbelbestemmingen (zoals de dubbelbestemmingen 'Waterstaat – Attentiegebied Natuur Netwerk Brabant' en de dubbelbestemmingen voor archeologie) zijn overgenomen uit het huidige bestemmingsplan.

5.2 Opzet van de regels

Overeenkomstig de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012) zijn de regels van dit bestemmingsplan onderverdeeld in vier hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. In hoofdstuk 2 zijn de bestemmingsregels opgenomen. Hoofdstuk 3 en 4 bevatten de algemene regels respectievelijk de overgangs- en slotregels. Hierna wordt de inhoud van de regels per hoofdstuk kort toegelicht. In paragraaf 5.3 wordt ingegaan op de bestemmingen die in dit bestemmingsplan zijn opgenomen.

Hoofdstuk 1 - Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. In het artikel 1 zijn de begrippen opgenomen die van belang zijn voor de toepassing van de planregels. Artikel 2 betreft de wijze van meten, waarin is aangegeven hoe bij de toepassing van de regels wordt gemeten.

Hoofdstuk 2 - Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn regels gegeven voor de in het plangebied voorkomende bestemmingen. Per bestemming is het toegestane gebruik van de gronden geregeld in de bestemmingsomschrijving en, indien nodig, in de specifieke gebruiksregels. Daarnaast zijn per bestemming bouwregels gegeven voor de bebouwing die mag worden opgericht.

Hoofdstuk 3 - Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat een aantal algemene regels:

- Een anti-dubbeltelregel: hierin is bepaald dat grond die is meegerekend bij het toestaan van een bouwplan, niet nogmaals kan worden meegerekend bij de beoordeling van een volgend bouwplan.
- Algemene bouwregels: hierin is een regel opgenomen die bepaalt dat, indien de maatvoering van bestaande, legaal opgerichte, bouwwerken afwijkt van wat in het bestemmingsplan is toegestaan, de afwijkende maatvoering mag worden gehandhaafd.
- Algemene gebruiksregels: hierin is aangegeven welk gebruik in ieder geval als strijdig gebruik wordt aangemerkt.
- Algemene afwijkingsregels: in de algemene afwijkingsregels is bepaald in welke gevallen het bevoegd gezag een omgevingsvergunning voor het afwijken kan verlenen.
- Overige regels: in de overige regels is geregeld dat waar in de planregels wordt verwezen naar andere wettelijke regelingen, geduid wordt op de regelingen zoals die luiden op het tijdstip van het terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast is in de overige regels een parkeerregeling opgenomen.

Hoofdstuk 4 - Overgangs- en slotregels

Hoofdstuk 4 bevat twee artikelen. In het eerste artikel is het overgangsrecht opgenomen, zoals dat ingevolge het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Het tweede artikel bevat de slotregel, waarin is aangegeven hoe de regels kunnen worden aangehaald.

5.3 De bestemmingen

In dit bestemmingsplan komen de volgende bestemmingen voor:

Verkeer

De Broekhovenseweg is – inclusief het vrijliggende fietspad, de watergangen aan weerszijden van de weg en de groene berm tussen fietspad en rijbaan – bestemd als 'Verkeer'. De gronden met de bestemming 'Verkeer' zijn bestemd voor voorzieningen voor verkeer en verblijf, waaronder wegen, bermen en paden. Daarnaast zijn groenvoorzieningen (waaronder wegbeplanting), water en waterhuishoudkundige voorzieningen en nutsvoorzieningen toegestaan.

Binnen de bestemming 'Verkeer' mogen geen gebouwen worden gebouwd. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde bedraagt maximaal 4 meter. Daarnaast zijn vergunningvrije bouwwerken toegestaan, waaronder bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van verkeersregeling en verlichting. Omdat dergelijke bouwwerken vergunningvrij zijn, hoeft er in het bestemmingsplan geen regeling voor te worden opgenomen.

Waarde – Archeologie (dubbelbestemmingen)

Overeenkomstig het gemeentelijk erfgoedplan zijn verschillende dubbelbestemmingen opgenomen ter bescherming van de archeologische (verwachtings)waarden. Dit bestemmingsplan kent twee dubbelbestemmingen: 'Waarde - Archeologie 4.1' en 'Waarde - Archeologie 6'. De systematiek van elke dubbelbestemming is hetzelfde, alleen de ondergrenzen zijn verschillend.

Ter bescherming van de archeologische waarden kunnen burgemeesters en wethouders, als daar op basis van een archeologisch onderzoek aanleiding toe bestaat, voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen. Dit kan in de vorm van het treffen van technische maatregelen, het doen van een opgraving of archeologische begeleiding van werkzaamheden. Daarnaast is een omgevingsvergunningenstelsel voor werken en werkzaamheden opgenomen. Per dubbelbestemming gelden ondergrenzen voor wat betreft de oppervlakte en diepte van de verstoring. Voor verstoringen met een beperkt oppervlak of een beperkte verstoringsdiepte is archeologisch onderzoek niet noodzakelijk. De ondergrenzen variëren, overeenkomstig het erfgoedplan, per dubbelbestemming.

Waterstaat – Attentiegebied Natuur Netwerk Brabant (dubbelbestemming)

De gronden die in de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant zijn aangeduid als attentiezone waterhuishouding zijn in dit bestemmingsplan voorzien van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Attentiegebied Natuur Netwerk Brabant'. De gronden met deze dubbelbestemming zijn mede bestemd voor het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van de hydrologische waarden van de gronden. Ter bescherming van deze waarden is een omgevingsvergunningenstelsel voor werken en werkzaamheden opgenomen.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Financiële uitvoerbaarheid

6.1.1 Kostenverhaal

Als in een bestemmingsplan een bouwplan, zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, mogelijk wordt gemaakt, dient conform artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Het opstellen van een exploitatieplan is niet noodzakelijk als het kostenverhaal anderszins is verzekerd, bijvoorbeeld door het sluiten van een anterieure overeenkomst met grondeigenaren of ontwikkelende partijen. Het aanleggen van een fietspad en het verleggen van de rijbaan van een weg zijn geen bouwplannen zoals bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening. Het opstellen van een exploitatieplan of het sluiten van anterieure overeenkomsten is daarom niet aan de orde.

6.1.2 Financiële haalbaarheid

Het fietspad wordt aangelegd in opdracht van de gemeente Bergeijk. In de gemeentelijke begroting is rekening gehouden met de aanleg van het fietspad en met de verschuiving van de rijbaan. Het bestemmingsplan is financieel uitvoerbaar.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Voorgeschiedenis

Het bestemmingsplan 'Broekhovenseweg (Zeven Fonteinen – Volmolen) 2022' is niet het eerste bestemmingsplan waarin het deel van de Broekhovenseweg tussen de Zeven Fonteinen en de Volmolen is opgenomen. Eerder was dit deel van het vrijliggende fietspad al opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan 'Fietspaden Westerhoven – Riethoven 2019' en in het ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020'. De keuze om de rijbaan van de Broekhovenseweg naar het noorden te verschuiven, zodat aan de zuidzijde ruimte komt voor een vrijliggend fietspad, is mede het gevolg van inspraakreacties en zienswijzen die tegen deze eerdere bestemmingsplannen zijn ingediend. Hierna wordt daarom kort ingegaan op deze bestemmingsplannen.

Voorontwerpbestemmingsplan 'Fietspaden Westerhoven – Riethoven 2019'

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Fietspaden Westerhoven – Riethoven 2019' heeft met ingang van 11 april 2019 gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegen. In het voorontwerpbestemmingsplan was niet alleen de aanleg van een fietspad langs de Broekhovenseweg mogelijk gemaakt, maar ook de aanleg van een fietspad langs de Heuvel/Dorpsstraat (tussen de N397 en Riethoven) en langs de Schoolstraat (tussen Riethoven en de Kapelstraat). De inspraakreacties die tegen het voorontwerpbestemmingsplan zijn ingediend, hebben aanleiding gegeven tot een splitsing van het voorontwerpbestemmingsplan in twee ontwerpbestemmingsplannen. Het fietspad langs de Heuvel/Dorpsstraat is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad Heuvel – Dorpsstraat', dat is vastgesteld op 22 april 2021. Voor de aanleg van een fietsverbinding tussen Riethoven en de Volmolen heeft naar aanleiding van de ingediende inspraakreacties eerst een alternatievenonderzoek plaatsgevonden. Het fietspad langs de Broekhovenseweg is vervolgens opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020'.

Ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020'

In het ontwerpbestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020' was het hele tracé van het nieuwe fietspad langs de Broekhovenseweg opgenomen, van de Wilgerijs in het westen tot de Volmolen in het oosten. Het ontwerpbestemmingsplan heeft overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 1 oktober 2020 voor een periode van zes weken ter inzage gelegen.

Tijdens de periode van terinzagelegging zijn drie zienswijzen ontvangen. De zienswijzen richtten zich onder andere tegen het deel van het fietspad tussen de Zeven Fonteinen en de Volmolen. In het ontwerpbestemmingsplan was hier de aanleg van een fietspad aan de noordzijde van de rijbaan voorzien, waardoor fietsers ter hoogte van de Zeven Fonteinen de Broekhovenseweg moesten oversteken. In hun zienswijzen hebben een aantal omwonenden ervoor gepleit om het fietspad ook op dit deel van de Broekhovenseweg aan de zuidzijde van de rijbaan te situeren. De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van het bestemmingsplan 'Fietspad Broekhovenseweg 2020' op 28 januari 2021 besloten om dit deel van het fietspad buiten het plangebied te laten en heeft een motie aangenomen waarin het college is opgedragen om voor het tracédeel tussen de Zeven Fonteinen en de Volmolen verder te onderzoeken of situering van een fietspad aan de zuidzijde mogelijk is.

Nader onderzoek fietspad zuidzijde rijbaan en voorkeur voor fietspad aan de zuidzijde

Naar aanleiding van de motie van de gemeenteraad is een nadere studie gedaan naar de mogelijkheden om de rijbaan van de Broekhovenseweg naar de noordzijde te verschuiven, zodat aan de zuidzijde ruimte ontstaat voor het doortrekken van het fietspad. Uit een nieuw inrichtingsvoorstel is gebleken dat het mogelijk is om de rijbaan te verschuiven en het fietspad aan de zuidzijde van de rijbaan te realiseren. Ten aanzien van verkeersveiligheid liggen de varianten met een fietspad aan de noordzijde en een fietspad aan de zuidzijde dicht bij elkaar. Omdat een fietsoversteek verdwijnt, is de variant met een fietspad aan de zuidzijde voor de fietser zelfs verkeersveiliger. De gemeenteraad is op 18 mei 2021 geïnformeerd over dit alternatief, waarbij een voorkeur is uitgesproken voor een fietspad aan de zuidzijde van de rijbaan. In dit bestemmingsplan is deze variant daarom mogelijk gemaakt.

6.2.2 Procedure bestemmingsplan

Vooroverleg

Het concept ontwerpbestemmingsplan 'Broekhovenseweg (Zeven Fonteinen – Volmolen) 2022' is overeenkomstig artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening in vooroverleg gestuurd naar de betrokken instanties. Er zijn vooroverlegreacties ontvangen van de provincie Noord-Brabant en Waterschap De Dommel. De vooroverlegreacties zijn samengevat en beantwoord in een nota vooroverleg, die als bijlage bij deze toelichting is opgenomen. In de nota is per vooroverlegreactie aangegeven welke aanpassingen in het plan zijn gedaan naar aanleiding van de reactie.

6.2.3 Verdere procedure

Het ontwerpbestemmingsplan 'Broekhovenseweg (Zeven Fonteinen – Volmolen) 2022' doorloopt de procedure van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening. Het plan wordt in het kader van die procedure gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd, waarbij de mogelijkheid wordt geboden tot het indienen van een zienswijze. Na afloop van de periode van terinzagelegging worden de zienswijzen beoordeeld en wordt het plan ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.