bestemmingsplan

Snelfietsroute Veghel, deel Mariaheide

Gemeente: Meierijstad

Opdrachtgever: Gemeente Meierijstad

Organisatie	Telefoon	Documentnummer
wsp	+31 (0)88 910 20 00	SLM010616

Adres	Datum	Versie
Gaetano Martinolaan 50 6229 GS Maastricht	25 januari 2022	NL.IMRO.1948.PAR000BP0012022M-VG01

Colofon

Rapporthistorie

Voorontwerp	3 december 2020
Ontwerp	25 januari 2022
Vastgesteld	15 december 2022
Onherroepelijk	nvt

Contactgegevens

Autorisatie

Documentnummer	Versie	Status
SLM010616	NL.IMRO.1948.PAR000BP0012022M-VG01	vastgesteld

Opgesteld door	Functie	Datum	Paraaf
R. Bouman	Adviseur Stedelijke Ontwikkeling	19 januari 2022	
Geverifieerd door	**Functie**	**Datum**	**Paraaf**
R. Gerardts	Senior Planoloog	25 januari 2022	
Akkoord projectleider	**Functie**	**Datum**	**Paraaf**
R. Gerardts	Senior Planoloog		

Inhoudsopgave

Toelichting 2

Hoofdstuk 1 Inleiding 5

1.1 Aanleiding en doelstelling 5
1.2 Ligging plangebied en begrenzing plangebied 8
1.3 Geldende bestemmingsplannen 9
1.4 De bij het plan behorende stukken 9
1.5 Opzet van de toelichting: leeswijzer 10

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving 11

2.1 Bestaande situatie deel Mariaheide 11
2.2 Nieuwe situatie deel Mariaheide 11

Hoofdstuk 3 Beleid 14

3.1 Rijksbeleid 14
3.2 Provinciaal/regionaal beleid 18
3.3 Gemeentelijk beleid 22

Hoofdstuk 4 Planologische en milieutechnische aspecten 24

4.1 Luchtkwaliteit 24
4.2 Bodemkwaliteit 25
4.3 Geluid 26
4.4 Ecologie 26
4.5 Externe veiligheid 30
4.6 Bedrijven en milieuzonering 31
4.7 Geur 31
4.8 Archeologie en cultuurhistorie 31
4.9 Conventionele explosieven 33
4.10 Waterparagraaf 33
4.11 Parkeren 35
4.12 Kabels en leidingen 36
4.13 Milieueffectrapportage 36

Hoofdstuk 5 Wijze van bestemmen 37

5.1 Algemene juridische opzet 37
5.2 Bestemmingsregels 37
5.3 Overige regeling 38
5.4 Overgangs- en slotregels 38

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid 39

6.1 Economische uitvoerbaarheid 39
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 39

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doelstelling

Om de bereikbaarheid van de regio Uden & Meierijstad te vergroten, wordt een snelfietsroute aangelegd tussen het centrum van Uden en Bedrijventerrein De Dubbelen in Veghel. Een snelfietsroute is een snelle, directe, comfortabele en veilige route die zorgt voor een korte reistijd én kortere reistijdbeleving. Dat maakt de fiets tot een aantrekkelijk alternatief voor auto en openbaar vervoer. De provincie Noord-Brabant en de gemeenten Meierijstad en Uden willen met de snelfietsroute Veghel-Uden bereiken dat steeds meer mensen de overstap maken van de auto naar de fiets. Dit zorgt voor een betere bereikbaarheid, omdat de wegen tussen Veghel en Uden in de spits vollopen en stimuleert de gezondheid en het milieu. Over veelal bestaande (fiets)paden en wegen zullen fietspaden en fietsstraten worden bestemd en als zodanig worden gerealiseerd.

De snelfietsroute loopt vanaf de centrumring in Uden naar de fietsbrug over de N264, langs de Corridor, verder langs de oude spoorverbinding het 'Duits Lijntje'. De route loopt verder naar het centrum van Veghel en daarna via de verplaatste fietsbrug over de Zuid-Willemsvaart naar bedrijventerrein de Dubbelen. De fietsbrug wordt verplaatst om bedrijventerrein De Dubbelen in Veghel beter bereikbaar te maken. De route (zoals aangegeven in de onderstaande afbeelding met daarin weergegeven ook de hieronder nader toegelichte onderverdeling in drie bestemmingsplannen) wordt comfortabeler en veiliger door de aanleg van nieuwe fietspaden en verbetering van bestaande paden.



Afbeelding - Tracé snelfietsroute

Het project aanleg snelfietsroute Uden-Veghel kan worden opgeknipt in 3 delen, namelijk:

1. Deel Mariaheide
   (op de onderstaande afbeelding in blauw aangegeven)

a. Fietsstraat Nieuwe Veldenweg (samen met de gemeente Uden)
b. Vrijliggende fietspad tussen Nieuwe Veldenweg en Udenseweg
c. Ongelijkvloerse fietskruising (in de vorm van een tunnel) of gelijkvloerse fietskruising (bij de rotonde aan de Udenseweg en Het Ven)
d. Verbinding tussen (on)gelijkvloerse fietskruising met rotonde Het Ven



Afbeelding - deelgebied Mariaheide

2. Deel Woongebied Veghel
(op de onderstaande afbeelding in groen aangegeven)

a. Fietsstraten Moerven, Rietven, Spoorven inclusief parkeeroplossing en herinrichting vrijliggende fietspaden tussen fietsstraten Moerven,Rietven, Spoorven en verbreden fietspad Spoorven
b. Fietsoversteek Vorstenbosscheweg
c. Verbreden en aanbrengen rode deklaag bestaand fietspad Geerbosch
d. Fietsstraat Geerbosch inclusief parkeeroplossing
e. Aanbrengen rode deklaag fietspad tussen Geerbosch en B.Schrevensingel
f. Fietsstraat Burgemeester Schrevensingel inclusief parkeeroplossing
g. Fietsbrug over Aa
h. Verbreden en aanbrengen rode deklaag bestaand fietspad tussen Anbrug en De Amert



Afbeelding - deelgebied Woongebied Veghel

3. Deel Bedrijventerrein
   (op de onderstaande afbeelding in geel aangegeven)

a. Aanpassen kruising Amert-Gazellepad
b. Verbreden en aanbrengen rode deklaag bestaand fietspad tussen De Amert en noordelijk Landhoofd brug Zuid-Willemsvaart
c. Verplaatsen Gazellebrug naar het Duits Lijntje inclusief verwijderen bestaand talud (separaat via DC traject)
d. Aanleg fietspad De Dubbelen tussen Zuid-Willemsvaart en Grootdonkweg
e. Aanleg fietspad De Dubbelen tussen Duits Lijntje en Edisonweg



Afbeelding - deelgebied Bedrijventerrein

Het tracé wordt ook in drie aparte bestemmingsplannen vastgelegd:

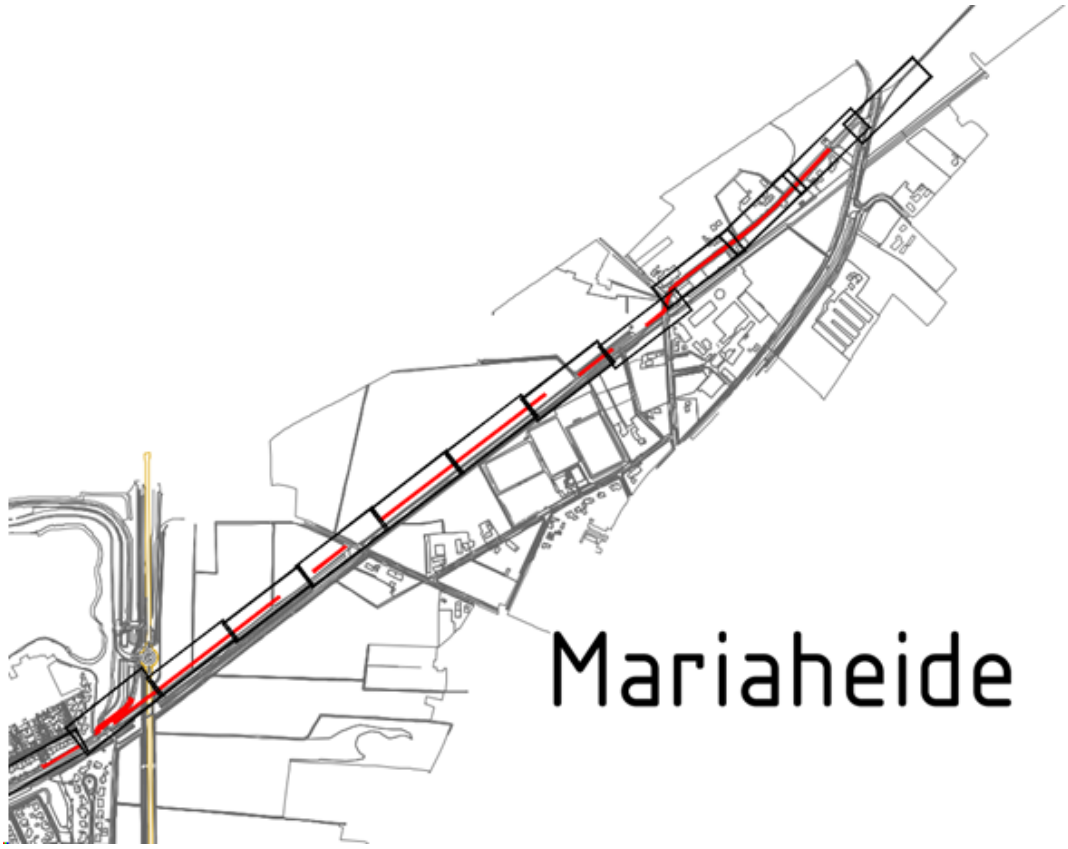
1. bestemmingsplan Snelfietsroute Veghel, deel Mariaheide;
2. bestemmingsplan Snelfietsroute Veghel, woongebied Veghel;
3. bestemmingsplan Snelfietsroute Veghel, deel bedrijventerrein

Het voorliggende bestemmingsplan ziet op het tracé dat start in de nabijheid van de autosnelweg A50 op de Hondsrogstraat en via de Nieuwe Veldenweg aan de noordzijde van Mariaheide parallel aan het tracé van het Duitse lijntje richting de Udenseweg loopt waar het tracé, achter de nieuwe tunnel die onder de Udenseweg door gaat, eindigt.

Een indicatie van hoe de ontwerpen van dit deeltracé eruit zien, is opgenomen in de bijlagen 1, 2, 3, 4. Op deze tekeningen zijn zowel de nieuwe inrichting van de Snelfietsroute als de kruisingen en de groene inpassing weergegeven voor het plangebied van dit bestemmingsplan.

1.2 Ligging plangebied en begrenzing plangebied

De snelfietsroute loopt (van oost naar west gezien) van de bebouwde kom Uden, langs Mariaheide, door de bebouwde kom van Veghel en vervolgens richting Eerde tot aan de snelweg A50.
Het plangebied van dit bestemmingsplan geldt voor het deel van de snelfietsroute dat start aan de Nieuwe Veldenweg in Mariaheide en loopt richting de bebouwde kom van Veghel, tot achter de tunnel onder de Udenseweg of de gelijkvloerse kruising met de Udenseweg, zoals hieronder globaal aangegeven en in paragraaf 1.1 nader is toegelicht.



Figuur 1-1 globale ligging plangebied (bron: DO)

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Op het tracé van de geplande snelfietsroute gelden diverse bestemmingsplannen:

1. **Bestemmingsplan buitengebied, gemeente Veghel**
   vastgesteld 22-10-2015
   bestemmingen: Verkeer, Groen-Landschapselement, Verkeer-Snelweg en Verkeer-Spoorweg

2. **Bestemmingsplan Veghel-Noord, gemeente Veghel**
   vastgesteld 25-07-2013
   bestemmingen: Groen, water en Verkeer

3. **Bestemmingsplan Koolenkampen-Iepenlaan, gemeente Veghel**
   vastgesteld 03-04-2009
   bestemming: Verkeer-Railverkeer en Groen

4. **Bestemmingsplan Vijverwijk-Burgemeester De Kuijperlaan, gemeente Veghel**
   vastgesteld 21-01-2010
   bestemmingen: Groen en Verkeer en verblijf

5. **Bestemmingsplan Bedrijventerrein Veghel-West, gemeente Veghel**
   vastgesteld 18-04-2013
   bestemming: Verkeer

6. **Bestemmingsplan De Dubbelen, gemeente Meierijstad**
   vastgesteld 18-04-2013
   bestemmingen: Water-Vaarweg, Verkeer-Spoorweg en Natuur.

De snelfietsroute past niet, of niet geheel, binnen de geldende bestemmingsplannen. Voor de duidelijkheid en volledigheid wordt daarom voor het gehele tracé een nieuw bestemmingsplan vastgesteld. Vanwege het uiteenlopende karakter van deelgebieden wordt de snelfietsroute binnen de gemeente Meierijstad onderverdeeld in 3 bestemmingsplannen.
Daarmee wordt het juiste planologische kader opgesteld om de snelfietsroute te kunnen realiseren.

1.4 De bij het plan behorende stukken

Het bestemmingsplan 'Snelfietsroute Veghel, deel Mariaheide' met identificatienummer NL.IMRO.1948.PAR000BP0012022M-VG01 bestaat, naast deze toelichting, uit de volgende stukken:

- Verbeelding
- Planregels.

De **Verbeelding** en de **Planregels** vormen samen het juridisch bindende plan en kunnen enkel in samenhang met elkaar 'gelezen' worden.
Op de verbeelding zijn de bestemmingen van de in het plangebied begrepen gronden aangegeven. Aan deze bestemmingen zijn regels om de uitgangspunten van het plan zeker te stellen.

De **Toelichting** is niet juridisch bindend, maar is niettemin een belangrijk document bij het bestemmingsplan. De toelichting geeft aan wat de beweegredenen en achtergronden zijn die aan het plan ten grondslag liggen en doet verslag van het onderzoek dat aan het bestemmingsplan vooraf is gegaan.

Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

1.5 Opzet van de toelichting: leeswijzer

De toelichting is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 Planbeschrijving staat stil bij de huidige en toekomstige situatie van het plangebied.
- In Hoofdstuk 3 Beleid is een beknopt overzicht opgenomen van de belangrijkste beleidsvisies van andere overheden die relevant zijn voor het plangebied;
- de gevolgen of effecten op de planologische- en milieutechnische aspecten worden in Hoofdstuk 4 Planologische en milieutechnische aspecten beschreven;
- in Hoofdstuk 5 Wijze van bestemmen worden de gehanteerde bestemmingen met bijbehorende regeling beschreven;
- Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid, heeft betrekking op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan;

Van belang om te weten is dat een groot deel van deze toelichting betrekking heeft op het gehele tracé, van de deelgebieden 1, 2 en 3. De uitgevoerde onderzoeken hebben bijvoorbeeld betrekking op het gehele tracé. Daar waar dat nodig is, wordt specifiek op het desbetreffende deeltracé ingegaan.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie deel Mariaheide

Het tracé van de snelfietsroute start in de nabijheid van de autosnelweg A50 op de Hondsrogstraat en vervolgt zijn weg via de Nieuwe Veldenweg aan de noordzijde van Mariaheide. Van daaruit loopt de route parallel langs het tracé van het Duitse lijntje richting de Udenseweg aan de komrand van Veghel, waar het tracé achter de nieuwe tunnel die onder de Udenseweg door gaat eindigt. Op onderstaande afbeeldingen is een impressie van de huidige situatie te zien.



Figuur 2-1 foto's huidige situatie plangebied deel Mariaheide.

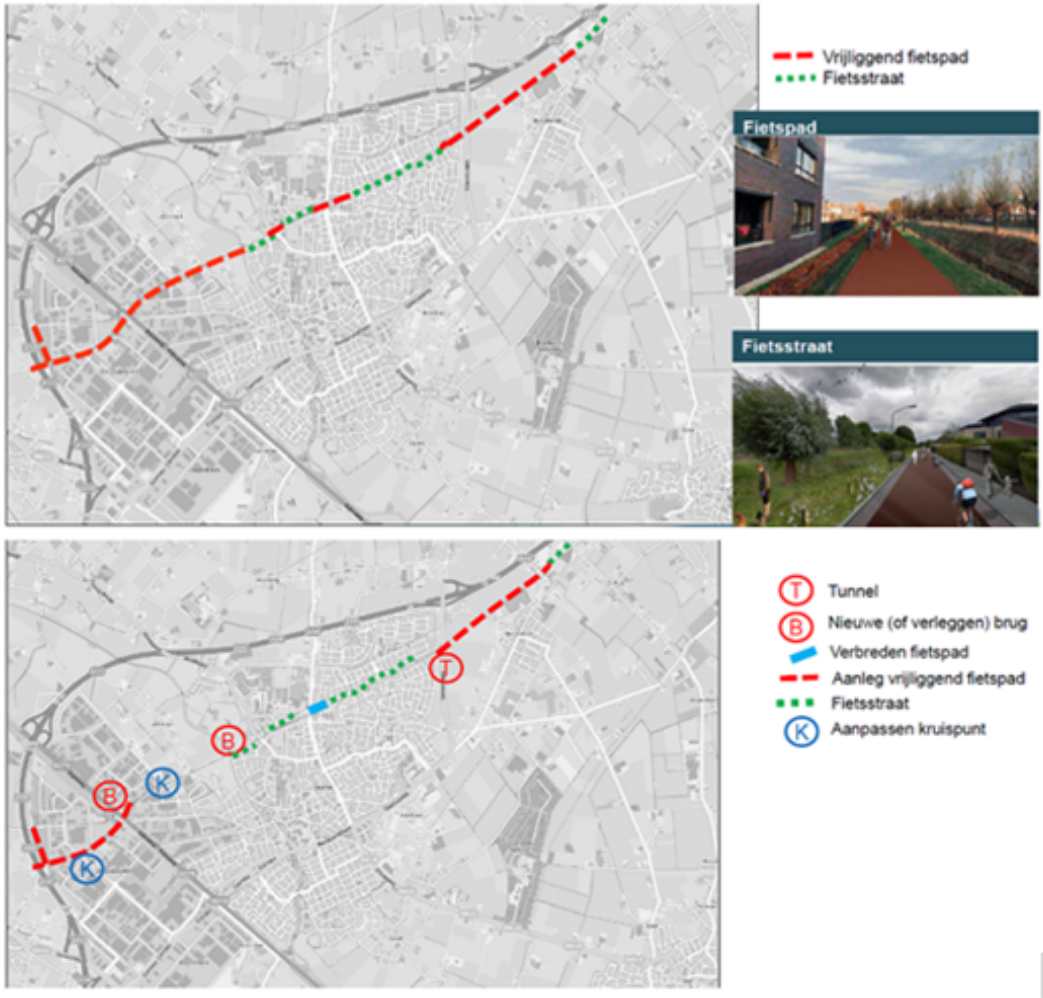
2.2 Nieuwe situatie deel Mariaheide

In de nieuwe situatie worden voor het meest oostelijke deel van het tracé de bestaande wegen waarover nu gemengd auto- en fietsverkeer plaatsvindt, veranderd in zogenaamde 'fietsstraten'. Een fietsstraat is een straat die als fietsroute is ingericht, maar waar ook motorvoertuigen zijn toegestaan. Motorvoertuigen zijn er echter ondergeschikt aan de fiets, oftewel, zoals vaak op verkeersborden staat vermeld, ‘te gast’. Over het algemeen zijn fietsstraten te herkennen aan het rode asfalt en zijn ze ingericht als erftoegangsweg, wat betekent dat er een snelheidslimiet geldt van 30 km/u. Bovendien geeft een verkeersbord aan het begin van de straat aan dat fietsers er prioriteit hebben. Tussen de percelen Nieuwe Veldenweg 14 en Nieuwe Veldenweg 12a verlaat het tracé de bestaande weg en loopt parallel aan het Duitse Lijntje als een vrijliggend fietspad tot aan de Udenseweg.

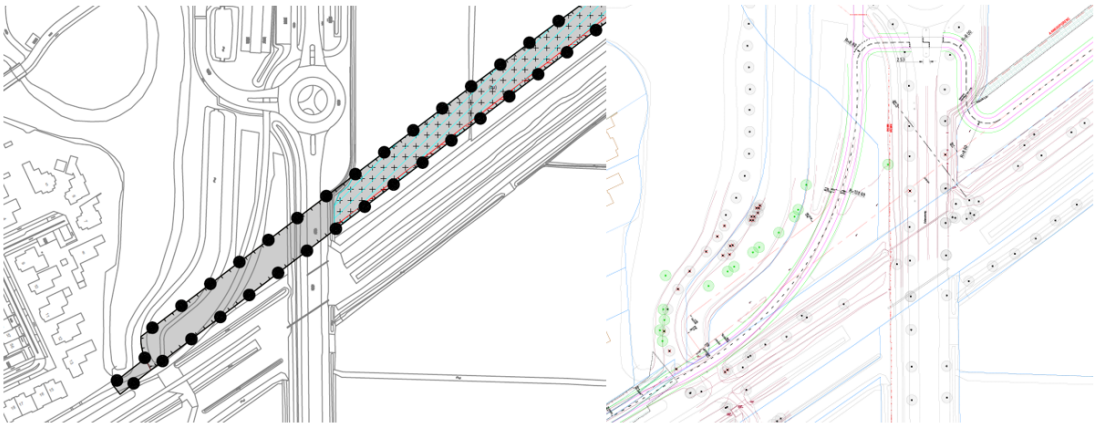
Fietsstraten hebben (nog) geen juridische status. Doordat de inrichting en vormgeving niet in

een wet zijn verankerd, mogen wegbeheerders zelf bepalen hoe zij de fietsstraat inrichten. Voor weggebruikers is dan ook niet altijd duidelijk dat er sprake is van een fietsstraat en welk gedrag zij van de verkeersdeelnemers kunnen verwachten.

Over een groot deel van dit plangebied wordt ten behoeven van de snelfietsroute verharding aangebracht. Hiervoor worden wijzigingen en compensaties aan het watersysteem aangebracht.
Tevens moeten op een aantal locaties in Mariaheide het profiel verbreed worden van bestaande infrastructuur of voorzieningen zoals parkeerplaatsen aangelegd dienen te worden, is het voor de realisatie van de snelfietsroute op een aantal locaties noodzakelijk om bestaande waterlopen te wijzigen. Ter plaatse van de Udensweg zal de snelfietsroute middels een tunnel onder de weg worden doorgeleid of middels een gelijksvloerse kruising, bij de rotonde Udenseweg en Het Ven, de Udenseweg kruisen. Daarnaast wordt het tracé op een aantal locaties opnieuw groen ingericht.



Figuur 2-2 tracé en uitvoering snelfietsroute



Figuur 2-3 links het tracé met een tunnel en rechts het tracé met een gelijksvloerse kruising

Landschap en ruimtelijke kwaliteit
De landschappelijke aspecten van het gehele tracé in relatie tot de omgeving zijn in de landschapsvisie 'Duits Lijntje' (hierna Landschapsvisie) opgenomen (zie Bijlage 18).
Het doel is een aantrekkelijke route tot stand te brengen.

Thema's voor deze (landschaps-)kunst zijn onder meer natuur en landschap, toerisme en recreatie, cultuurhistorie, duurzaamheid en energie. Deze Landschapsvisie geldt als basis voor kunst langs de Snelfietsroute.

In het onderzoek naar het gewenste tracé voor de Snelfietsroute is de meerwaarde van de route in relatie tot landschap, ecologie en recreatie verkend. In de visie 'Duits Lijntje verbindt' is dit voor een deel van het tracé uitgewerkt. Inmiddels is het gehele tracé vastgesteld en spelen meerdere aspecten bij de ontwikkeling van de Landschapsvisie een rol. Dit gaat ondermeer om de koppeling en ontsluiting van waardevolle parels, zoals een natuurtuin, cultuurhistorisch waardevolle bebouwing en enkele oorspronkelijk onderdelen van het Duits Lijntje. Ook zijn verbindingen of ommetjes in de directe omgeving van het tracé uitgewerkt. De Landschapsvisie is tot stand komen in samenwerking met verschillende betrokkenen, onder andere de kunstcommissie, bewoners, de verschillende gemeentelijke afdelingen en anderen. Met het volgen van de uitgangspunten uit de landschapsvisie wordt tevens een verbinding, en daarmee versterking en waarborging, van de 3 lagen uit de lagenbenadering gemaakt. Allereerst worden de natuurlijke waarden versterkt door de verbeterde ecologische verbindingen. Dit wordt gecombineerd met infrastructurele verbeteringen waarmee verschillende bezoekdoelen (centrum Uden, centrum Veghel, bedrijventerreinen en natuurgebieden) op deze wijze goed onderling verbonden. Dit zorgt tevens voor een verbetering van het woon- en leefklimaat, waarbij het terugdringen van autobewegingen nog voor een aanvullende versterking van dit geheel zorgt. Door deze combinatie van functies is er sprake van zorgvuldig ruimtegebruik op en rondom het trace van de snelfietsroute. Door de verbeterde verbindingen tussen diverse bezoekdoelen werkt dit effect in een veel groter gebied door en heeft het een positief effect op de regio.

Met de realisatie van de Snelfietsroute Meierijstad wordt er een ruimtelijke kwaliteitsimpuls gegeven. Hiermee wordt een integrale ruimtelijke kwaliteitsbijdrage gerealiseerd.

Hoofdstuk 3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) komt voort uit de Omgevingswet, die naar verwachting in 2022 in werking treedt. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen we in gebieden komen tot betere, meer geïntegreerde keuzes. De NOVI is op 15 september 2020 vastgesteld.

Vier prioriteiten

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
   Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering, zoals zeespiegelstijging, hogere rivierafvoeren, wateroverlast en langere perioden van droogte. Nederland is in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust. Dit vraagt maatregelen in de leefomgeving, bijvoorbeeld voldoende groen en ruimte voor wateropslag in onze steden. Voordeel is dat daarmee tegelijk de leefomgevingskwaliteit verbeterd wordt en het kansen biedt voor natuur.

   In 2050 heeft Nederland een duurzame energievoorziening. Dit vraagt ruimte, onder meer voor windmolens en zonnepanelen. Wind op zee heeft de voorkeur, maar ook op land zijn windmolens nodig. Door deze zoveel mogelijk te clusteren, voorkomen we versnippering over het landschap en benutten we de ruimte zo efficiënt mogelijk. Voorwaarde is steeds dat bewoners echt goed betrokken zijn en invloed hebben op het gebruik, en waar dat kan meeprofiteren in de opbrengsten.
   De aanleg van zonneparken in het landschap moeten we zoveel mogelijk beperken. Het Rijk plaatst bij voorkeur eerst zoveel mogelijk zonnepanelen op daken en gevels. Het Rijk zet zich in voor het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenergiesysteem op nationale schaal.

2. *Duurzaam economisch groeipotentieel*
   Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Daarmee kan ons land zijn positie handhaven in de top vijf van meest concurrerende landen ter wereld. Dit vraagt goede verbindingen via weg, spoor, lucht, water en digitale netwerken en een nauwe samenwerking met onze internationale partners, zowel met onze directe buren als met andere landen in Europa en over de wereld, ook op defensieterrein. We zetten in op een sterk en innovatief vestigingsklimaat met een goede *quality of life*: een leefomgeving die de inwoners volop voorzieningen biedt op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen.
   Belangrijk is wel dat onze economie toekomstbestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam, en circulair. We zetten in op het gebruik van duurzame energiebronnen en op verandering van productieprocessen, zodat we niet langer afhankelijk zijn van eindige, fossiele bronnen.

3. *Sterke en gezonde steden en regio's*
   Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Dit vraagt optimale afstemming op en investeringen in mobiliteit.

Tegelijk willen we de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in steden en dorpen verbeteren. Schonere lucht, voldoende groen en water en genoeg publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen (wandelen, fietsen, sporten, spelen), ontspannen en samenkomen. Daarbij hoort een uitstekende bereikbaarheid en toegankelijkheid, ook voor mensen met een handicap. We zorgen dat de leefomgevingskwaliteit en – veiligheid verder toeneemt. Dit betekent dat voorafgaand aan de keuze van nieuwe verstedelijkingslocaties helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid daar stelt en welke extra maatregelen nodig zijn wanneer er voor deze locaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid in steden en regio's geborgd. Niet alleen groei heeft onze aandacht. Ook in gebieden met bevolkingsdaling versterken we de vitaliteit en leefbaarheid.

4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied
   Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. Dit levert ook een noodzakelijke positieve bijdrage aan het verbeteren van de biodiversiteit. Bodemdaling moet worden aangepakt. Verhoging van het waterpeil is in bepaalde veenweidegebieden op termijn noodzakelijk. Met de betrokken regio's en gebruikers wordt afgesproken waar en hoe dit zorgvuldig zal gebeuren. In alle gevallen zetten we in op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het Nederlandse landschap. Dit vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering, bijvoorbeeld door wildgroei van distributiecentra, is ongewenst en wordt tegengegaan.

Afwegingsprincipes
De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI zoeken we naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte;
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

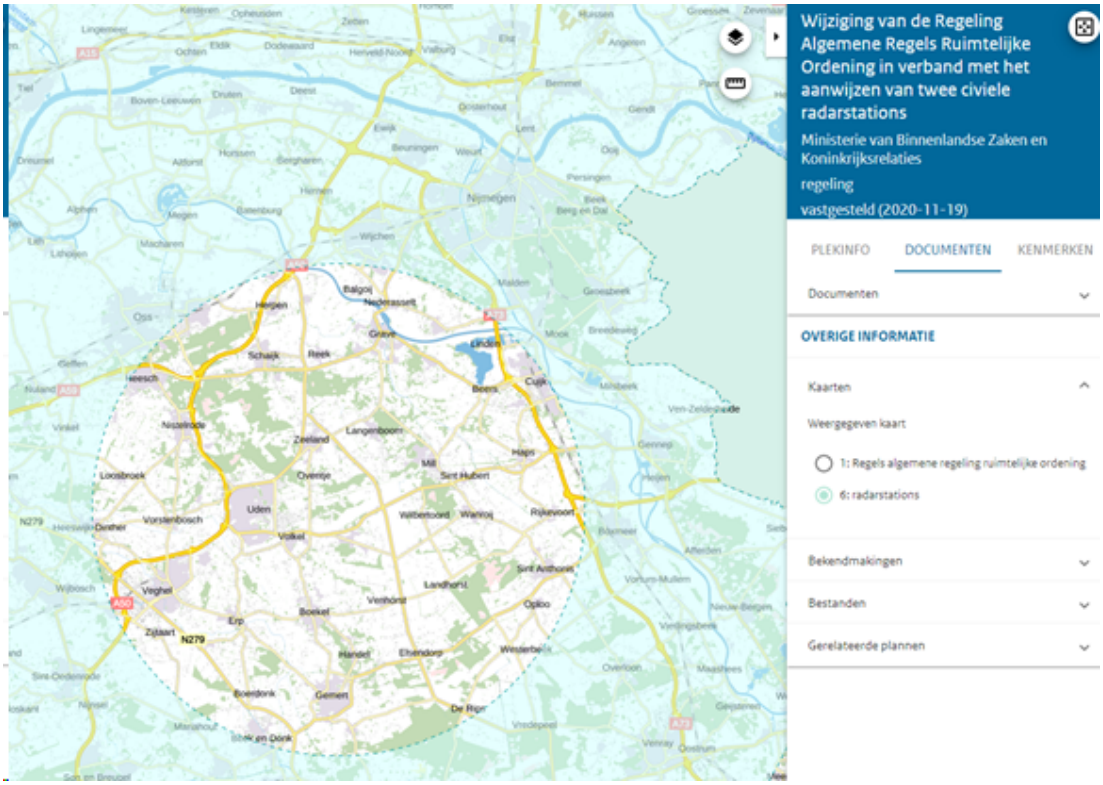
Conclusie
De juridische borging van de nationale belangen is vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (zie paragraaf 3.1.2).

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)
In het Besluit geeft het Rijk de algemene regels aan, waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen. In samenhang met het beleid dat is aangegeven in de Structuurvisie, zijn deze regels vooral gericht op het veiligstellen van de nationale belangen waarvoor, gelet op de belangen, beperkingen gelden voor de ruimtelijke besluitvorming op lokaal niveau. In het Barro zijn momenteel veertien projecten van nationaal belang beschreven:

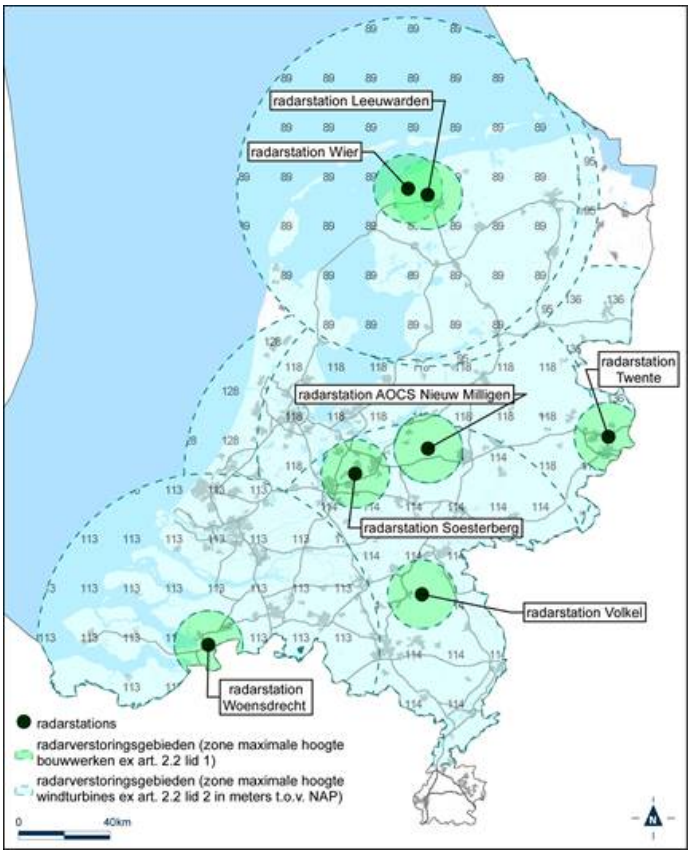
1. Rijksvaarwegen
2. Mainport ontwikkeling Rotterdam;
3. Kustfundament;

4. Grote rivieren;
5. Waddenzee en Waddengebied;
6. Defensie;
7. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
8. Elektriciteitsvoorziening;
9. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
10. Ecologische hoofdstructuur;
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.
14. Ruimtereservering parallelle Kaagbaan

Bij het Barro zijn kaarten opgenomen welke de genoemde projecten in beeld brengen. Het plangebied van het voorliggend bestemmingsplan is conform de vigerende versie van het Rarro gelegen binnen het Radarverstoringsgebied Volkel.



Defensie
Ten oosten van de gemeente Meierijstad, in de gemeente Uden, ligt militair luchtvaartterrein 'Volkel'. Het radarverstoringsgebied van vliegbasis Volkel (met een straal van 15 kilometer) ligt over het grondgebied van de gemeente Meierijstad.



Afbeelding - Bijlage 8.4. bij de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening

Binnen het radarverstoringsgebied is een maximale hoogte opgenomen voor bouwwerken. De in artikel 2.4 van de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro) opgenomen maximale hoogtebeperking start op een hoogte 49 meter (hoogte van de radarinstallatie) en loopt op met een hoek van 0,25º tot een hoogte van 114 meter op een afstand van 15 kilometer van de installatie. De hoogte van de bebouwing die mogelijk gemaakt wordt binnen het plangebied blijft daar ruimschoots onder, er worden dus geen rijksbelangen geschaad.

Conclusie
Het onderhavige plan is niet in strijd met enig nationaal belang uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, artikel 3.1.6) is de verplichting opgenomen om in het geval van nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing. Het doel dat hiermee wordt beoogd is het stimuleren van zuinig en zorgvuldig ruimtegebruik en het bewerkstelligen van een goede ruimtelijke ordening, onder meer door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden, het bevorderen van vraaggerichte programmering en het voorkomen van overprogrammering. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten nagestreefd.
In dit geval, de fietsroute volgt bestaande fietspaden en wegen, is geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en is een Laddertoets niet aan de orde.

3.1.4 Conclusie

De beoogde ontwikkeling is niet in strijd met het Rijksbeleid.

3.2 Provinciaal/regionaal beleid

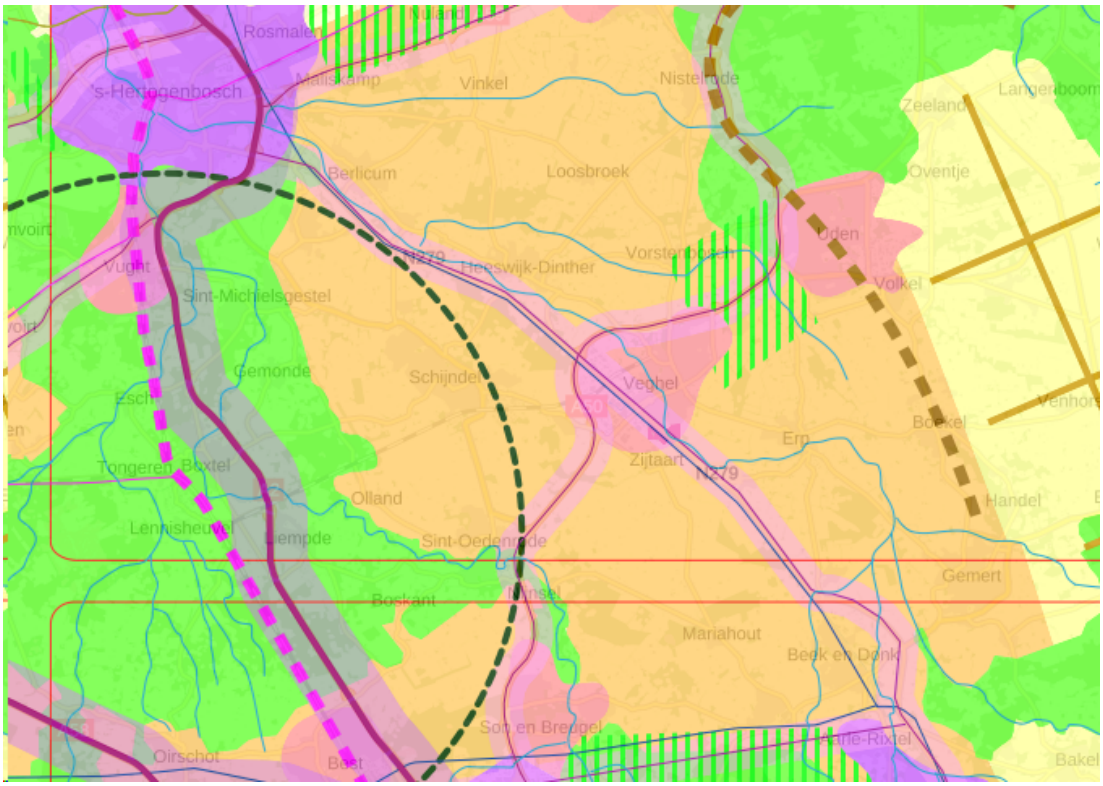
3.2.1 Omgevingsvisie

De provincie wil alvast gaan werken volgens de uitgangspunten van de nieuwe Omgevingswet. Daarom is in december 2018 de Brabantse Omgevingsvisie vastgesteld De Brabantse Omgevingsvisie is een samenhangende visie op de fysieke leefomgeving. De Omgevingsvisie bevat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren. Dat gaat om ambities op gebied van de energietransitie, een klimaatproof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie.
Met name aan de doelstellingen op het gebied van de slimme netwerkstad en de concurrerende en duurzame economie biedt de snelfietsroute een bijdrage aan de provinciale doelstellingen. De Omgevingsvisie geeft ook aan op welke nieuwe manieren de provincie met betrokkenen wil samenwerken aan omgevingsvraagstukken en welke waarden daarbij centraal staan. Die visie is zelfbindend, dat wil zeggen dat een overheidslaag zich aan haar eigen visie moet houden. Een overheid kan de keuzes uit de Omgevingsvisie vastleggen in regels, de Omgevingsverordening. Aan die regels moeten overheden, bedrijven en burgers zich houden.

3.2.2 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening

De Structuurvisie Ruimtelijke ordening van 2010 geeft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). Op 7 februari 2014 hebben de Provinciale Staten de Structuurvisie 2010, partiële herziening 2014 vastgesteld. Hierin is een aantal wijzigingen opgenomen ten aanzien van de Structuurvisie uit 2010. De ruimtelijke belangen en keuzes zijn in vier ruimtelijke structuren geordend. Binnen deze structuren worden de belangrijkste maatschappelijke ontwikkelingen opgevangen. Samen vormen deze structuren de provinciale ruimtelijke structuur. De structuren geven een hoofdkoers aan: een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief voor een combinatie van functies. Maar ook waar functies worden uitgesloten of welke randvoorwaarden de provincie aan functies stelt. Binnen de structuren is ruimte voor regionaal maatwerk. De vier structuren zijn:

- de groenblauwe structuur;
- de infrastructuur;
- het landelijk gebied;
- de stedelijke structuur.



Stedelijk concentratiegebied
Thema: verstedelijking
Gebiedsbegrenzing: indicatief

Mozaieklandschap
Thema: landschap, natuur
Gebiedsbegrenzing: indicatief

Geledingszone
Thema: landschap, natuur
Gebiedsbegrenzing: indicatief

Figuur 3-2: visiekaart Structuurvisie

Het plangebied ligt binnen het Stedelijke concentratiegebied en de Geledingszone.

3.2.3 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant

Als het vanuit het beleid van de provincie nodig is om regels op te nemen voor ruimtelijke ontwikkelingen, dan staan die in de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant (vastgesteld op 25 oktober 2019). De gemeente moet rekening houden met deze instructieregels bij het ontwikkelen van bestemmingsplannen.
Per onderwerp zijn in de verordening gebieden tot op perceelniveau begrensd op een kaart. Hierdoor is duidelijk voor welke gebieden de regels gelden.
De verordening is beleidsneutraal, dat wil zeggen dat de onderwerpen die in de verordening staan, uit de provinciale omgevingsvisie en structuurvisie komen. Daarin staat wat de provincie van belang vindt en hoe de provincie die belangen wil realiseren. De verordening is daarbij een van de manieren om die provinciale belangen veilig te stellen.
Belangrijke onderwerpen in de verordening zijn:

- omgevingskwaliteit;

- stedelijke ontwikkelingen;
- duurzame energie;
- natuurgebieden en andere gebieden met waarden;
- agrarische ontwikkelingen (zie: BZV en stalderen);
- overige ontwikkelingen in het buitengebied.

Voor sommige onderwerpen zijn in de verordening regels opgenomen die rechtstreeks doorwerken naar de vergunningverlening bij gemeenten.

Van belang voor het tracé van de snelfietsroute is met name het onderwerp Natuurgebieden en andere gebieden met waarden.



Figuur 3-3 uitsnede kaartbeeld Interimomgevingsverordening

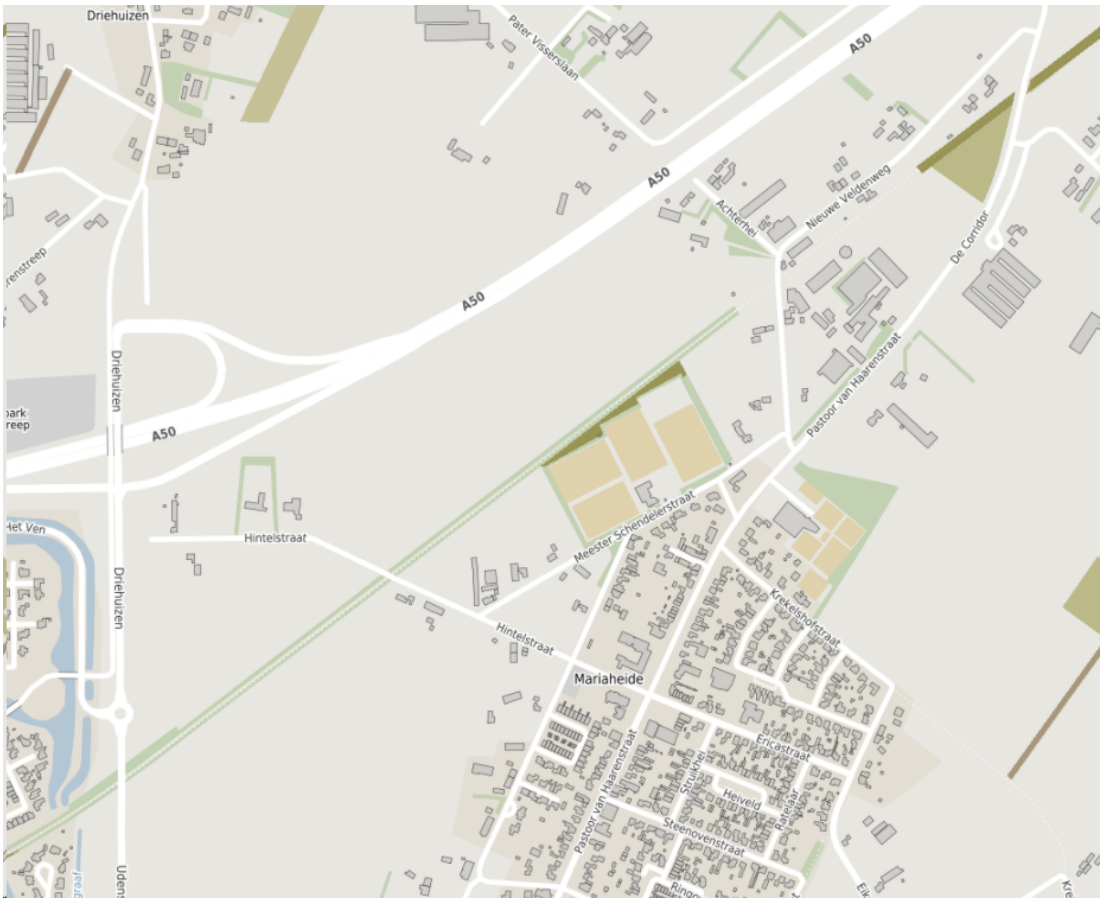
In artikel 3.15 van de Interimomgevingsverordening is bepaald dat een bestemmingsplan dat van toepassing is op het Natuur Netwerk Brabant (verder NNB) strekt tot behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken. Deze waarden zijn in de vorm van natuurbeheertypen vastgelegd op de beheertypenkaart en de ambitiekaart van het natuurbeheerplan.

Het tracé grenst op delen aan het Natuur Netwerk Brabant - ecologische verbindingszone. Hier en daar wordt ook NNB geraakt of doorsneden. Het gaat om acht locaties op het hele traject in de gemeente Meierijstad waarvoor conform artikel 3.16 en artikel 3.22 van de Interim Omgevingsverordening compensatie aan de orde zou kunnen zijn, als en voor zo ver de ontwikkeling een aantasting van de ecologische waarden en kenmerken van het Natuur Netwerk Brabant tot gevolg heeft.

Onderstaand is een fragment uit de digitale kaart behorende bij het Natuurbeheerplan Brabant opgenomen.



NB/EVZ (ecologische verbindingszones)
Naam:Gemeente Meierijstad, Duits Lijntje, Veghel
Prioriteit:Gerealiseerd met restopgave
N16.04 Vochtig bos met productie
Beheertype: N16.04 Vochtig bos met productie
ambitie-beheertype 1:
ambitie-beheertype 2:
ambitie-beheertype 3:
ambitie-beheertype 4:



Figuur 3-5 uitsnede kaart Natuurbeheerplan Noord Brabant

Uit de ecologische Quickscan (Bijlage 11) en het 'Advies compensatie natuur NNB' (Bijlage 16) blijkt dat binnen het plangebied geen aantastingen plaatsvinden van de NNB. Compensatie is derhalve niet aan de orde.

De landschappelijke aspecten van het gehele tracé in relatie tot de omgeving zijn in de landschapsvisie 'Duits Lijntje' (hierna Landschapsvisie) opgenomen (zie Bijlage 18).
Het doel is een aantrekkelijke route tot stand te brengen. In het onderzoek naar het gewenste tracé voor de Snelfietsroute is de meerwaarde van de route in relatie tot landschap, ecologie en recreatie verkend. In de visie 'Duits Lijntje verbindt' is dit voor een deel van het tracé uitgewerkt. Inmiddels is het gehele tracé vastgesteld en spelen meerdere aspecten bij de ontwikkeling van de Landschapsvisie een rol. Gedacht wordt aan de koppeling en ontsluiting van waardevolle parels, zoals een natuurtuin, cultuurhistorisch waardevolle bebouwing en enkele oorspronkelijk onderdelen van het Duits Lijntje. Ook zijn verbindingen of ommetjes in de directe omgeving van het tracé gewenst.

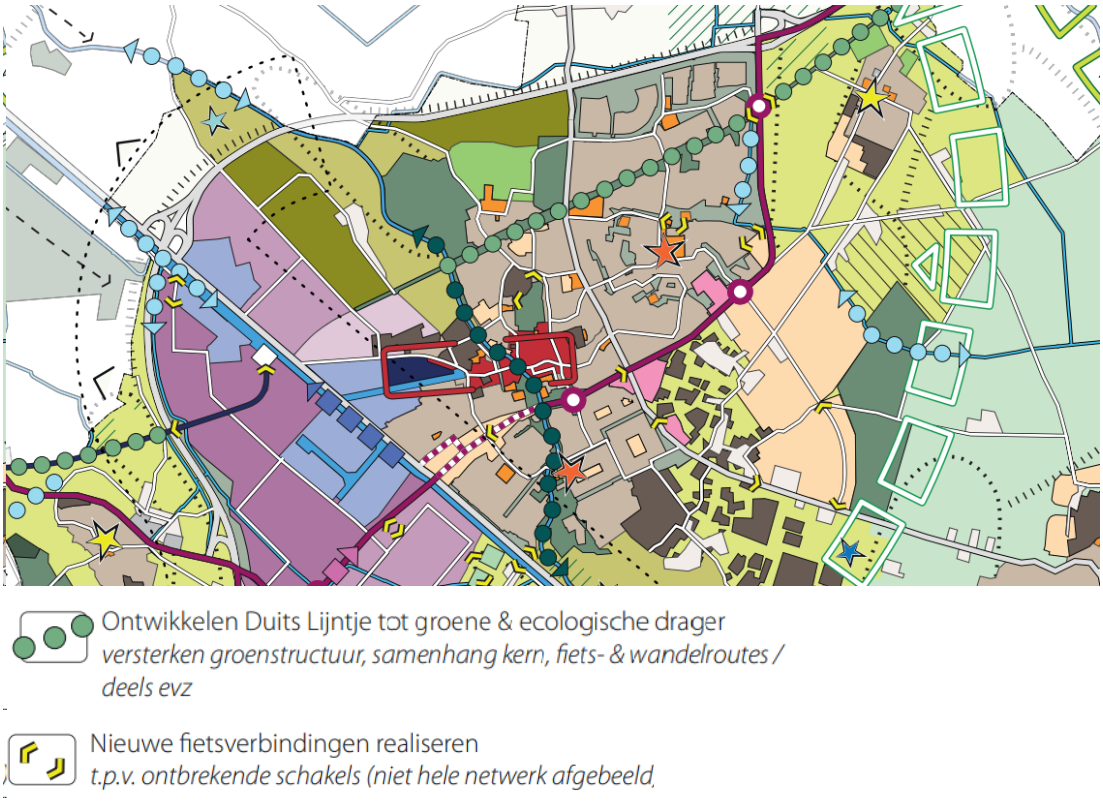
Gelet hierop voldoet het voorliggend bestemmingsplan aan de eisen van de Interim

Omgevingsverordening.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Veghel 2030: Menu voor de toekomst (2013)

In de Structuurvisie Veghel 2030 worden de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen voor de lange termijn (op hoofdlijnen) vastgelegd. Veghel doet dat voor de periode tot 2030 en voor het hele grondgebied van de gemeente.



Figuur 3-6 uitsnede visiekaart structuurvisie Veghel 2030 met legenda

Veghel kent een uitgebreid fietsnetwerk, bestaande uit regionale, lokale en specifiek recreatieve fietsroutes. Versterking van dit fietsnetwerk is van belang om veilige routes voor de schoolgaande jeugd te bieden, om het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer en sociale verkeer te bevorderen en om de recreatieve waarden van het buitengebied beter toegankelijk te maken. Doorgaande en liefst vrijliggende verbindingen zijn voor zo'n fietsnetwerk van groot belang. Met name aan de zuidrand van de kern Veghel en bij de toegangen van de Veghelse bedrijventerreinen ontbreken nog schakels in een dergelijk netwerk. In het recent vastgestelde Fietsplan Veghel zijn voorstellen gedaan voor de invulling van deze ontbrekende schakels. De meest in het oog springende voorstellen zijn het versterken van de fietsverbinding langs het oostelijke deel van het Duits Lijntje, door het realiseren van nieuwe aantakkingen richting Mariaheide en Eerde, een nieuwe directe fietsverbinding vanaf Zijtaart richting Veghel en een nieuwe verbinding vanaf Boerdonk naar Gemert. Ook zijn maatregelen opgenomen om de herkenbaarheid van de bestaande fietsroutes te verbeteren. De verbinding Uden - Veghel langs het Duits Lijntje is geïnventariseerd als een beloftevolle snelfietsroute.

Duits Lijntje

De spoorlijn Boxtel – Wesel, ook wel het Duits lijntje genoemd, is de voormalige spoorlijn die

het Duitse Wesel verbond met Boxtel, Gennep, Uden, Veghel, Schijndel en Boxtel. De spoorlijn is niet meer ingebruik. Er is onderzocht of reactivering van deze spoorlijn voor goederenvervoer haalbaar is, maar dat blijkt niet het geval te zijn. Het Duits Lijntje biedt mogelijkheden voor het ontwikkelen van een groene verbinding door stedelijk gebied. Daarbij wordt ook ingezet op het handhaven van het spoor als industrieel erfgoed.

De monumentale spoorweginstallatie aan het Duits Lijntje op de hoek van de Populierenlaan en de Vorstenbosscheweg (buiten het plangebied van De Dubbelen) is door SIEMei (Stichting Industrieel Erfgoed Meierij) gerestaureerd.
Het tracé van de snelfietsroute volgt het Duits lijntje en zorgt voor het opvullen van een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk maar laat de cultuurhistorisch waardevolle elementen in tact. De aanleg past binnen het gemeentelijk beleid.

Conclusie
Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Structuurvisie Veghel 2030.

3.3.2 Duurzaamheid

De concrete doelstellingen op het gebied van duurzaamheid voor de gemeente Meierijstad zijn vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma voor de duurzaamheidsvisie. Hierin staat centraal dat duurzaamheid geen afzonderlijk beleidsveld meer is binnen de gemeente, maar integraal terug moet komen in de werkzaamheden en projecten van de gemeente. Daarnaast zijn er in dit uitvoeringsprogramma een aantal concrete maatregelen opgenomen waarvan het reduceren van vervoersbewegingen en stimuleren van zero-emissie vervoer er één is. Met het realiseren van de Snelfietsroute zet de gemeente in op het stimuleren van het fietsverkeer en het aansluiten op provinciale snelfietsroutes. In het kader van de snelfietsroute heeft de provincie ook uitgesproken dat het haar doelstelling is om het aantal fietsverplaatsingen binnen de provincie uit te laten groeien tot 28 tot 30% van de totale mobiliteit om op die manier de filedruk te verminderen, de gezondheid te bevorderen en een bijdrage te leveren aan een beter milieu. Het realiseren van onderhavige snelfietsroute levert daaraan een belangrijke bijdrage.

Conclusie
Het realiseren van de snelfietsroute levert een significante bijdrage aan het bereiken van de gemeentelijke doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en specifiek het verduurzamen van het verkeer en vervoer.

3.3.3 Conclusie

Het bestemmingsplan Snelfietsroute Veghel, deel Mariaheide past binnen de kaders van het rijksbeleid, provinciale beleid en het gemeentelijke beleid.

Hoofdstuk 4 Planologische en milieutechnische aspecten

Het milieubeleid is primair bedoeld om een optimale leefomgeving te realiseren. Dit kan er soms toe leiden dat beperkingen worden opgelegd aan gewenste ruimtelijke ontwikkelingen. In onderstaande worden de conclusies voor de verschillende aspecten beschreven, maar alleen als en voor zover deze aspecten relevant zijn voor de beoogde ontwikkeling.

4.1 Luchtkwaliteit

4.1.1 Niet in betekenende mate

Bij de besluitvorming in het kader van een ruimtelijke plan dient het bevoegd gezag de luchtkwaliteitsaspecten die samenhangen met het plan in acht te nemen. Dit betekent dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit die samenhangen met de nieuwe functies getoetst dienen te worden aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. Ingevolge de systematiek van deze wet vormen de luchtkwaliteitseisen in ieder geval geen belemmering voor een ontwikkeling indien deze niet in betekenende mate (hierna NIBM) bijdraagt aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Dit is het geval indien aan één van de volgende voorwaarden is voldaan:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt - al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt “niet in betekenende mate” bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, hetgeen inhoudt dat door het project de luchtkwaliteit met minder dan 3% verslechtert;
- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

De 3%-grens van een project dat 'niet in betekenende mate bijdraagt', is ook omgezet in een getalsmatige grens. Als deze getalsmatige grens (hieronder) niet wordt overschreden, wordt deze 3%-grens gerespecteerd.

- kantoorlocaties:
  100.000 m^2 bruto vloeroppervlak bij 1 ontsluitingsweg, 200.000 m^2 bruto vloeroppervlak bij 2 ontsluitingswegen. (voorschrift 3A.1);
- woningbouw:
  1.500 woningen netto bij 1 ontsluitingsweg, 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen (voorschrift 3A.2).

De aanleg of het gebruik van een fietspad valt niet onder één van deze functies. De aanleg van het fietspad zorgt hooguit voor een tijdelijke toename van emissies naar de lucht, vanwege het gebruik van materieel. Het gebruik van het fietspad zorgt niet voor een verslechtering van de luchtkwaliteit; integendeel, het gebruik moet juist leiden tot een vermindering van de verslechtering van de luchtkwaliteit, omdat dit zorgt voor een vermindering van het autoverkeer.

Conclusie
Op grond van artikel 5.16 lid 1 onder c. Wm jo. artikel 5.16 lid 4 Wm jo. artikel 4 lid 1 Besluit niet in betekenende mate jo. bijlage 4a voorschrift 3A.2, draagt het fietspad niet in betekenende mate bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

4.2 Bodemkwaliteit

4.2.1 Algemeen

In het kader van een nieuw bestemmingsplan moet worden aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken) is voor de nieuwe functie. Dit vloeit voort uit artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De bodemkwaliteit kan namelijk van invloed zijn op de beoogde functie van het plangebied.

Er is een milieuhygiënisch (water)bodemonderzoek, verhardingsonderzoek en asbestonderzoek uitgevoerd voor het tracé van de snelfietsroute, waarin ook enkele kunstwerken (tunnel, bruggen e.d.) worden aangelegd of gewijzigd. In verband hiermee is inzicht in de milieuhygiënische kwaliteit van de (water)bodem, de teerhoudendheid van het plaatselijk aanwezige asfalt en het eventuele voorkomen van asbest op de locatie vereist.

4.2.2 Verkennend Bodemonderzoek

In het kader van het bestemmingsplan is bodemonderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 5).
Uit het onderzoek blijkt dat voor de boven- en ondergrond ter plaatse van de SFR Veghel binnen het deelplan Mariaheide niet tot licht verontreinigd is. Tevens is het grondwater slechts plaatselijk licht verontreinigd.

4.2.3 Verkennend onderzoek asbest in grond

Deellocatie Q. Asbest kavelpad naar agrarisch perceel (ten westen Nieuwe Veldenweg). Geconcludeerd kan worden dat er op het kavelpad een plaatselijke halfverharding met grind aanwezig is (<50% grind) en dat er op het maaiveld, in de grove fractie (grind) en in de fijne fractie (grond) geen asbest is aangetoond. De onderzoekslocatie is voldoende onderzocht. Het onderzoek geeft geen aanleiding tot het nemen van maatregelen en/of het uitvoeren van nader onderzoek.

4.2.4 Asfaltonderzoek

Het aanwezige asfalt ter plaatse van het gehele tracé van de SFR is onderzocht. Uit de PAK-markertesten en PAK analyses blijkt dat een deel van het asfalt als teerhoudend beschouwd dient te worden. Dit betreft:

- Het asfalt ter plaatse van de Nieuwe Veldenweg tot de Hondsrogstraat (circa 598 ton teerhoudend asfalt op basis van hele asfaltlaag);
- Het asfalt ter plaatse van de Hintelstraat (circa 80 ton teerhoudend asfalt op basis van hele asfaltlaag).

Bij de globale berekening van de tonnages van de teerhoudende lagen is geen rekening gehouden met mogelijke freesdiktes/freesmarges e.d. Het overige asfalt kan als niet teerhoudend beschouwd worden.

Aanbevolen wordt om het teervrije asfalt warm in asfaltmengsels her te verwerken dan wel af te voeren naar een erkend verwerker als niet teerhoudend asfalt. Het teerhoudend asfalt dient te worden afgevoerd naar een erkend verwerker.

Als het (gebroken) asfalt zal worden hergebruikt als een niet-vormgegeven bouwstof (b.v. fundatiemateriaal) is het uitgevoerde onderzoek ontoereikend en moet een partijkeuring niet-vormgegeven bouwstof uitgevoerd worden.

4.2.5 Aanbevelingen/aandachtspunten

In het kader van de voorgenomen werkzaamheden voor het aanleggen van de SFR Veghel zijn er voor het deelgebied Mariaheide geen punten extra aandacht/onderzoek behoeven.

Overige opmerkingen:

- Opgemerkt wordt dat er spoorballast aanwezig is ter plaatse van het voormalige Duits Lijntje (spoorbaan). Dit ballast materiaal is op basis van visuele waarnemingen niet asbestverdacht en is daarom niet verder onderzocht.
- Afhankelijk van de locatie van afzet dient de vrijkomende grond mogelijk aanvullend middels een partijkeuring conform de richtlijnen uit het Besluit bodem kwaliteit onderzocht te worden teneinde de hergebruikmogelijkheden van de vrijkomende grond te bepalen.

Conclusie
Als rekening wordt gehouden met de aanbevelingen uit het bodemonderzoek binnen het voorliggend plangebied, vormt het aspect bodem (inclusief waterbodem) geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.3 Geluid

Met voorliggend bestemmingsplan wordt geen nieuwe geluidsgevoelige functie mogelijk gemaakt. Anderzijds is een fietspad in het kader van de Wet geluidhinder geen geluidsbron. Hierdoor hoeft er geen akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd voor voorliggend plan.

Conclusie
Het voorliggend plan heeft geen negatieve gevolgen voor de geluidbelasting op de omgeving en daarmee geen belemmering vormt voor dit bestemmingsplan.

4.4 Ecologie

4.4.1 Gebiedsbescherming

De meest relevante Natura2000-gebieden voor dit project, te weten ‘Vlijmens Ven Moerputten & Bossche Broek’, ‘Kampina & Oisterwijkse Vennen’ en ‘Deurnsche Peel & Mariapeel’, bevinden zich op respectievelijk circa 15 km, circa 16 km en circa 24 km van het plangebied. Invloed van geluid en licht als gevolg van activiteiten in het plangebied zullen, vanwege deze afstand, geen rol spelen. Voor stikstofdepositie ligt die mogelijk anders. Om er zeker van te zijn dat er, ondanks de afstand, geen toename van stikstofdepositie optreedt op een relevant Natura2000-gebied is een stikstofberekening uitgevoerd (zie Bijlage 15). Deze is alleen uitgevoerd voor de realisatiefase.

Voor de gebruiksfase van de snelfietsroute moet worden geconcludeerd dat de gebruiksfase van de snelfietsroute niet zal leiden tot een toename van stikstofdepositie op relevante nabijgelegen Natura 2000-gebieden omdat maar beperkt gemotoriseerd verkeer op de snelfietsroute is toegestaan. Dit beperkt gemotoriseerd verkeer zal op de fietspaden/-stroken voornamelijk bestaan uit brommer- en scooterverkeer dat nu op nabijgelegen (reguliere) wegen rijdt. Daarnaast zullen op de fietsstraten alleen voertuigen rijden die nu ook gebruik maken van de huidige (reguliere) wegen (bestemmingsverkeer). Feitelijk heeft de aanleg van de Snelfietsroute ook tot doel om een aantal verkeersbewegingen van autogebruik naar fietsgebruik te wijzigen, met daarmee dus een afname van het aantal gemotoriseerde verkeersbewegingen tot gevolg.

Wet stikstofreductie

Op 1 juli 2021 is de Wet stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden. Hiermee is de Wet natuurbescherming gewijzigd en is een vrijstelling van de vergunningplicht voor bouw- en aanlegwerkzaamheden opgenomen in artikel 2.9a van de Wet natuurbescherming. Deze

vrijstelling geldt voor alle projecten die in de gebruiksfase geen tot weinig stikstofemissie veroorzaken en heeft betrekking op de bouw van woningen, utiliteitsgebouwen en andere bouwwerken (waaronder bruggen) inclusief de daarmee gepaard gaande vervoersbewegingen, waarmee deze wijziging dus ook betrekking heeft op de voorgenomen ontwikkeling in dit bestemmingsplan en de realisatiefase dus niet nader onderzocht hoeft te worden.

Berekende uitstoot in realisatiefase
De totale emissie als gevolg van het voorziene aanlegproces is berekend op 297 kg NOx. Dit is slechts 23 % van de maximaal toegestane emissie. Het voorziene aanlegproces zal dus in geen geval leiden tot een toename van stikstofdepositie in nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

Conclusie
Voor het gebruik van de Snelfietsroute door Veghel is geconcludeerd zowel dat dit niet zal leiden tot een toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden. Ten aanzien van de realisatiefase valt dit project onder de vrijstellingen zoals opgenomen in de Wet Stikstofreductie. Desondanks is tevens berekend dat de stikstofdepositie ook in deze fase onder de voorheen vigerende drempel blijft.

De Wet natuurbescherming vormt derhalve geen belemmering vanuit het aspect stikstofdepositie.

Beschermde gebieden en ecologische verbindingszone
Het tracé doorkruist enkele percelen of gebieden, die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Brabant. Er vindt een tijdelijke verstoring plaats van het aanwezige bos en door de verharding treedt een gering verlies op van biotoop, waaronder geschikte habitats voor graafwespen en zandbijen. Anderzijds worden sterk overgroeide delen van he traject ontdaan van de aanwezige bramenruigte en door de hier aanwezige vegetatie te vervangen door bijvoorbeeld besdragende struiken, kan een meerwaarde worden bereikt voor de genoemde beheertypen.

De groene zone ter plaatse van het tracé over het bedrijventerrein de Dubbelen moet worden behouden en versterkt. De aanleg van het fietspad moet hier zorgvuldig gebeuren en mag niet leiden tot verlies van opgaande begroeiing lans de nieuwe verharding. Dit speelt echter niet in het voorliggend bestemmingplan.

Het is van belang de ecologische verbindingsfunctie van de oude spoorlijn te continueren door langs de verharding in te zetten op ecologisch bermbeheer, waarbinnen verschraling een belangrijke beheercomponent vormt. Idealiter ontstaat een schraalgraslandvegetatie, waarbinnen delen met heide. Ook daarvoor is van belang dat er voldoende openheid of gecreëerd wordt, met name door bomen die erg dicht op het tracé staan te vervangen door struiken. Het is van belang een structuurrijke mantel en zoom te creëren op de tracédelen die door bosgebied lopen, zoals hiervoor al genoemd. Bestaande schrale plekken moeten in stand gehouden worden en waar mogelijk uitgebreid, bijvoorbeeld door bewust open zandige plekken te make. Hierdoor ontstaan ook weer nieuwe biotopen voor insecten, waaronder graafwespen en zandbijen.

Als de ontwikkeling een aantasting van de ecologische waarden en kenmerken van het Natuur Netwerk Brabant tot gevolg heeft, is conform artikel 3.16 en artikel 3.22 van de Interim Omgevingsverordening compensatie van natuur aan de orde.
In dit kader is een inventarisatie uitgevoerd naar de aanwezige natuurwaarden en een beoordeling gemaakt in hoeverre werkelijk een noodzaak tot compensatie aan de orde is.
Op acht locaties langs het traject waar het ontwerp van de snelfietsroute samenvalt of aangrenzend is aan gronden die conform de 'Interim Omgevingsverordening' van de provincie Noord-Brabant zijn aangemerkt als 'ecologische verbindingszone' en/of 'Natuur Netwerk Brabant' (NNB).

Om te bepalen of en wat er eventueel gecompenseerd moet worden, vormt de eerste stap het inventariseren van de huidige aanwezige natuurwaarden. Dit gebeurt enerzijds middels een

bureaustudie, waar op basis van de kaartviewer (geraadpleegd in juni 2020) van de Provincie Noord-Brabant is onderzocht welke huidige natuurbeheertype aanwezig zijn op de locaties en welke ambities voor natuurbeheertypen op de locaties zijn voorgenomen.

Anderzijds zijn de natuurwaarden geïnventariseerd in het veld. Tijdens een gezamenlijk veldbezoek van een ecoloog van Lievense en een projectmanager van de gemeente Meierijstad zijn alle locaties bezocht. Op elke locatie afzonderlijk is bekeken hoe de toekomstige ligging van de SFR zich verhoudt tot de aanwezige ecologische verbindingszone en de aangewezen natuurbeheertypen. Voor elke locatie is een inschatting gemaakt in hoeverre hier natuur verdwijnt of in hoeverre de kwaliteit van de natuurbeheertypen en ecologische verbindingszone vermindert. Het advies dat naar aanleiding van dit inventariserend onderzoek is opgesteld is als Bijlage 16 bij deze toelichting gevoegd.

De beoordeling heeft uitsluitend plaatsgevonden ten aanzien van de overlap van de toekomstige ontwikkeling met de NNB/EVZ. Daarnaast is een 'nee, tenzij toets' uitgevoerd in het kader van de NNB. Deze is opgenomen in Bijlage 14. Uit deze toets is gebleken dat er, met name ook door de gekozen wijze van inrichten, geen significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNB of EVZ gronden optreedt bij de voorgenomen aanleg van de Snelfietsroute.

Bevindingen onderzoek
Zowel in de huidige alsook in de toekomstige situatie bevindt de fietsroute zich grotendeels parallel aan de ecologische verbindingszone (EVZ) het Duits Lijntje. Dit met als verschil dat het in de toekomstige situatie een snelfietsroute (SFR) betreft. Hiermee wordt de route voor fietser efficiënter en daarmee ook ruimer (ca. 1,5 meter ten opzichte van huidige situatie) en rechtlijniger. In het advies (Bijlage 16) zijn per locatie de bevindingen beschreven van het uitgevoerde onderzoek.

Conclusie
Uit het aanvullend inventariserend onderzoek kan worden geconcludeerd dat voor alle acht locaties wordt voldaan aan het behoud van de aanwezige natuurwaarden. Tevens blijkt uit de 'Nee, tenzij toets' dat de wezenlijke kenmerken en waarden van de NNB/EVZ gronden niet significant negatief beïnvloed worden. Derhalve is compensatie in het kader van artikel 3.16 en artikel 3.22 van de Interim Omgevingsverordening niet aan de orde. Hiermee is de duurzame instandhouding van de ecologische verbindingszone gegarandeerd en is sprake van een goede ruimtelijke ordening. Het onderdeel Flora en Fauna vormt derhalve geen belemmering voor het project en het voorliggend bestemmingsplan.
Eventuele andere compenserende maatregelen maken geen deel uit van dit bestemmingsplan en zullen indien noodzakelijk middels een ontheffing Wnb van de Provincie worden geregeld.

4.4.2 Soortenbescherming
Op grond van de Wet natuurbescherming is het verboden bepaalde beschermde planten- en diersoorten te verstoren. In dit geval kunnen de bouw en het gebruik leiden tot verstoring. Er is een quickscan flora en fauna uitgevoerd (zie Bijlage 11) in 2019 op basis van het schetsontwerp. Naar aanleiding van het definitieve ontwerp van de Snelfietsroute is een actualisatie van deze Quick Scan uitgevoerd om te bepalen of de kans bestaat dat beschermde soorten in het plangebied voorkomen, deze actualisatie is opgenomen in Bijlage 12.

In het geval de kans aanwezig is, is nader onderzoek nodig om vast te stellen of de beschermde soorten ook daadwerkelijk aanwezig zijn en of er risico bestaat op verstoring. Op basis van het bureauonderzoek en het oriënterend veldbezoek, uitgevoerd in het kader van de quickscan, kunnen de volgende conclusies worden getrokken ten aanzien van relevante soorten:

Algemene, licht beschermde soorten (landzoogdieren)
Voor algemene, maar wel beschermde soorten, te weten soorten die op de Vrijstellingslijst van

de Provincie Noord-Brabant staan, geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen. Voor alle soorten, inclusief de bedoelde algemene soorten, geldt evenwel altijd de zorgplicht ex art. 1.11 van de Wet natuurbescherming. Dit artikel is van toepassing op zowel beschermde als onbeschermde dier- en plantensoorten, ongeacht vrijstelling of ontheffing. De zorgplicht houdt in dat, zoveel als redelijkerwijs mogelijk is, schade aan plant voorkomen wordt. In het onderhavige geval betekent dit dat bij graafwerkzaamheden in de rooiwerkzaamheden in delen met bos voorzichtig te werk moet worden gegaan en in een richting moet worden gewerkt, zodat in de bodem aanwezige dieren (muizen) tijdig kunnen ontsnappen.

Vleermuizen
Het gehele gebied van het projectgebied is van betekenis als foerageergebied en vliegroute voor vleermuizen. Omdat alleen overdag werkzaamheden plaatsvinden en vleermuizen 's nachts actief zijn, zijn verstorende effecten tijdens de werkzaamheden afwezig. Langs opgaande beplanting kunnen in bomen verblijvende vleermuizen worden verstoord, onder bomen mag geen materieel gestald worden. Wat de verstoring door licht betreft, langs de delen die nog nu donker zijn dient verlichting zo beperkt mogelijk te worden gehouden en amberkleurig licht toe te passen.

Indien verblijfplaatsen verloren gaan door het kappen van bomen met holtes die in gebruik zijn , dienen deze gecompenseerd te worden. Hiervoor is nog nader onderzoek nodig. Indien essentiële vliegroutes verloren gaan, dient hiervoor eveneens compensatie plaats te vinden. Hiervoor is nog nader onderzoek nodig.

In het ontwerp is afdoende ruimte om vliegroute en foerageergebied functies te mitigeren. Dit kan wel invloed hebben op het verlichting en beplantingsplan. Er zijn ook afdoende bomen in de omgeving aanwezig om een uitgebreid kastenplan op te stellen noodzakelijk om de effecten op de staat va instandhouding te kunnen mitigeren bij het verlies van vleermuisverblijfplaatsen in boomholten. Er zijn dus ruimschoots mogelijkheden om de vliegroute en het foerageergebied in tact te laten; op basis daarvan is het de verwachting dat uit nader onderzoek zal blijken dat negatieve effecten voorkomen kunnen en zullen worden.

Grondgebonden zoogdieren

Er zijn diverse waarnemingen van grondgebonden zoogdieren binnen het onderzoeksgebied. Het terrein biedt geschikte habitats voor algemeen voorkomende soorten, met name diverse muizensoorten, haas, konijn en ree en ook voor kleine marterachtigen zoals de bunzing. Omdat het tracé deels door stedelijk gebied loopt, is ook de steenmarter te verwachten. Verder loopt het tracé mogelijk door actueel dassenleefgebied. Het Duits lijntje zal mogelijk deel uitmaken van de migratieroute van de das, al zijn hierover geen nadere gegevens beschikbaar.

Mitigerende maatregelen betreffen met name het plaatselijk beperken van de verlichting. Ook kan de begroeiing in de oeverzones van de te schonen watergangen in tact gelaten worden, zodat er voldoende dekking blijft voor dassen, steenmarter en kleine marterachtigen die hier migreren. Indien vaste rust- en verblijfplaatsen van kleine marters vernietigd worden, dient compensatie plaats te vinden. Hiervoor is nog nader onderzoek nodig.

Er is in het plangebied afdoende ruimte om leefgebied en verblijfplaats mitigatie en compensatie te voorzien.

Broedvogels
Indien verstorende werkzaamheden in het broedseizoen (15 maart tot 15 juli) nodig zijn, mogen deze alleen in overleg met een ter zake deskundige ecoloog plaatsvinden, die de aanwezige bomen en houtopstanden binnen de verstoringszone controleert op het voorkomen van nesten van vogels. Indien nesten aangetroffen worden, dienen werkzaamheden te worden uitgesteld tot na 15 juli. Vooralsnog zijn mitigerende maatregelen voor vogels niet nodig, omdat geen werkzaamheden in het broedseizoen zijn gepland.

Indien jaarrond beschermde nesten (bijvoorbeeld roek, buizerd) aanwezig zijn in de nader te onderzoeken bomen op traject G, dient hiervoor compensatie plaats te vinden

Amfibieën en reptielen
Om vestiging van rugstreeppadden te voorkomen bij graafwerkzaamheden, voor zover deze plaatsvinden in het eerste kwartaal van 2022, dienen kuilen en plasjes zo snel mogelijk te worden opgeruimd. Het schonen van watergangen mag niet plaatsvinden tussen 1 april en 15 juni, om te voorkomen dat voortplantingsplaatsen van amfibieën worden verstoord of vernietigd. Voor reptielen (hazelworm en levendbarende hagedis) geldt dat op het Duits lijntje waar verharding wordt toegepast mogelijk leefgebied verloren gaat c.q. wordt aangetast. Hiervoor is nog nader onderzoek nodig.

Er is binnen het plangebied afdoende ruimte om in de benodigde compensatie en mitigatie maatregelen te kunnen voorzien.

Vaatplanten
Uit de gegevens van de NDFF en de veldbezoeken blijkt dat op en op het tracé van de SFR, met name waar het Duits lijntje wordt verhard, een enkele bijzondere soort voorkomt, maar het gaat niet om actueel beschermde soorten. Het voorkomen van beschermde soorten is zeer onwaarschijnlijk, tijdens de veldbezoeken die in een gunstige periode voor het waarnemen van flora zijn uitgevoerd, zijn geen beschermde soorten aangetroffen.

Niettemin is het van belang zorgvuldig met vaatplanten om te gaan, ook met het oog op dagvlinders en bijen. Negatieve gevolgen kunnen worden voorkomen door zorgvuldig met de aanwezige zaadbank om te gaan. Bij graafwerkzaamheden dient de bovengrond apart te worden gezet en niet vermengd met de ondergrond. De bovengrond moet na gereedkomen van het pad weer bovenop de ondergrond worden teruggezet.

Insecten

Het Duits lijntje bevat allerlei ‘microstructuren’, die voor diverse soorten graafwespen en zandbijen geschikt zijn als nestplaats. Er zijn geen beschermde soorten bij betrokken, maar wel geldt ook voor deze soorten dat de zorgplicht in acht moet worden genomen. Het verwijderen van vegetatie dient buiten de voortplantingsperiode (mei t/m september) plaats te vinden. De maatregelen genoemd onder ‘vaatplanten’, met name het in tact laten van de zaadbank, gelden ook voor insecten als geschikte maatregelen, aangezien deze gericht zijn op overleving van waardplanten.

Oplegnotitie actualisatie Quickscan Flora en Fauna

Aanvullend op de actualisatie van de Quickscan Flora en Fauna is een oplegnotitie gemaakt waarin geduid is wat de optimalisaties van het ontwerp van de Snelfietsroute voor gevolg hebben voor de bevindingen die gedaan zijn in de Quickscan. De oplegnotitie is opgenomen in Bijlage 13.

Conclusie
In het plangebied zijn een aantal relevante en beschermde soorten aangetroffen. Op basis van de geïnventariseerde mitigerende maatregelen wordt geconcludeerd dat een eventuele ontheffing te verkrijgen is. Ten aanzien van de vleermuis dient hier nog nader onderzoek naar plaats te vinden, maar ook ten aanzien van deze soort wordt geconcludeerd dat er in het plangebied voldoende ruimte en mogelijkheden zijn om hier afdoende mitigerende maatregelen te treffen. Op basis hiervan is het de verwachting dat er met de voorgenomen mitigerende maatregelen voldaan kan worden aan de Wet Natuurbescherming.

4.5 Externe veiligheid

Dit bestemmingsplan maakt het aanleggen van een snelfietsroute mogelijk. Omdat het hier gaat om personen buitenshuis op de openbare weg is externe veiligheid niet van toepassing.

Conclusie
Externe veiligheid hoeft niet te getoetst en vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.6 Bedrijven en milieuzonering

Bij milieuzonering is er sprake van een interne en externe werking. Indien door middel van een plan nieuwe functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat de nieuwe functie in het plangebied geen hinder ondervindt van bestaande functies in de omgeving (interne werking).

Anderzijds dient te worden aangetoond dat functies in de directe omgeving van het plangebied niet negatief worden beïnvloed door de ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt (externe werking). Een fietspad is geen milieubelastende functie voor de omgeving. Een snelfietsroute zal niet zorgen voor extra geluid, geur, gevaar en stof. Er is dan ook geen sprake van een aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden. Anderzijds is een fietspad ook geen milieugevoelige functie, waardoor geen beoordeling hoeft plaats te vinden over de effecten van omliggende functies op het fietspad.

Conclusie
Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt daarmee geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.7 Geur

Met voorliggend plan wordt geen nieuwe geurgevoelige functie mogelijk gemaakt. Anderzijds is een fietspad geen geurbron. Hierdoor hoeft er geen geuronderzoek te worden uitgevoerd voor voorliggend plan.

Conclusie
Het voorliggend plan heeft geen negatieve gevolgen voor de geurbelasting op de omgeving en vormt daarmee geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.8 Archeologie en cultuurhistorie

4.8.1 Algemeen

Op basis van het Besluit ruimtelijke ordening dient in de toelichting bij elk ruimtelijk plan een beschrijving te worden gegeven van de aanwezige cultuurhistorische en archeologische waarden van het plangebied.

4.8.2 Cultuurhistorie

Duits lijntje
Door het ontwikkelen van de snelfietsroute te koppelen aan het Duits lijntje, ontstaan mogelijkheden om dit spoor meer zichtbaar en kenbaar te maken als industrieel erfgoed en als waardevol cultuurhistorisch element.

4.8.3 Archeologie

Op grond van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz) zijn de belangrijkste bevoegdheden aangaande de archeologie bij de gemeente neergelegd. De gemeenteraad is op grond van de Monumentenwet verplicht bij de vaststelling van ruimtelijke plannen rekening te houden met de in de grond aanwezige of te verwachten archeologische waarden.

De gemeente heeft in verband met de verplichting tot het inzichtelijk maken van de archeologische waarden binnen de gemeente een archeologische waardenkaart en beleidsadvieskaart laten opstellen.

Archeologisch onderzoek

In het kader van het bestemmingsplan is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 6) om een gespecificeerde archeologische verwachting te kunnen opstellen.

Uit het onderzoek blijkt het volgende. Aangezien de Snelfietsroute zoals het er nu uitziet voor het grootste gedeelte wordt aangelegd op en binnen bestaande infrastructuur, wordt daar geen verder archeologisch onderzoek geadviseerd. In het gedeelte waar sprake is van een geheel nieuw fietspad - het gedeelte vanaf de weg Driehuizen/Udenseweg naar het oosten (naar Uden) - is echter sprake van een lage verwachting; behalve voor een deel rond de Achterheide - Nieuwe Veldenweg, dat een middelhoge verwachting heeft meegekregen. Maar daar is dan weer sprake van aanleg op bestaande infrastructuur. Daarom wordt het niet noodzakelijk geacht voor het fietspad zelf nu nader onderzoek uit te voeren.

De gemeente Meijerijstad heeft de conclusies uit het onderzoek overgenomen en aangevuld met de nuancering dat er wijzigingen aan het tracé en/of de kunstwerken worden aangebracht, dit aanleiding kan zijn om het bureauonderzoek uit te breiden (selectieadvies, Bijlage 7). Dit geldt ook voor grondwerkzaamheden die op het moment van het beoordelen van het onderzoek (augustus 2019) nog niet bekend waren.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie en archeologie, onder het gestelde voorbehoud, vormen geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.9 Conventionele explosieven

Door de aanleg van de snelfietsroute wordt de bodem geroerd. In de bodem kunnen nog resten van explosieven aanwezig zijn, afkomstig uit bijvoorbeeld de tweede wereldoorlog. Om veilig te kunnen werken, is een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke aanwezigheid van conventionele explosieven (zie Bijlage 8, Bijlage 9 en Bijlage 10).

Uit het onderzoek blijkt dat het gehele plangebied wordt verdacht op de aanwezigheid van (verschoten) geschutmunitie van verschillende kalibers. Dergelijke munitie kan worden aangetroffen tot een diepte van 1,5 meter onder maaiveld (of: 7,10+NAP). Verder geldt een achtergrondrisico in het gehele gebied in verband met achtergelaten geschutmunitie, klein-kalibermunitie, hand- en geweergranaten en munitie voor granaatwapens en achtergelaten wapens en toebehoren.

Nabij de spoorbrug over de Zuid-Willemsvaart zijn in het verleden verschillende geschutopstellingen aangelegd,. Hier kan achtergelaten munitie worden aangetroffen tot 2,5 m onder maaiveld (of: 6,10+NAP).

Nabij de spoorbrug over de Aa zijn in het verleden ook wapenopstellingen en/of schuttersputten aangelegd. Hier kunnen ook verschillende soorten explosieven zijn achtergebleven, tot een diepte van 2,5 m onder maaiveld (of: 6,10+NAP).

Het advies is om voorafgaand aan werkzaamheden binnen verdacht gebied een Projectleiderssamenvatting CE (PLS-CE) of een Projectgebonden Ricisoanalyse (PRA) uit te voeren.

Conclusie
Het plangebied is verdacht op de aanwezigheid van verschillende soorten explosieven. Voorafgaand aan de fysieke werkzaamheden wordt hier verder naar gekeken. De beoogde ontwikkeling is daarom uitvoerbaar.

4.10 Waterparagraaf

4.10.1 Algemeen

In het kader van een ruimtelijke ontwikkeling is het noodzakelijk een beschrijving te geven van de manier waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen op een evenwichtige wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten.
In dit kader is vooral van belang of er een relevante toename van verharding optreedt en of het hemelwater dat daarop terecht komt op een goede wijze wordt afgevoerd, dan wel geborgen, binnen het projectgebied. De toets omvat het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de in ruimtelijke plannen voorkomende waterhuishoudkundige aspecten.

4.10.2 De Watertoets

De snelfietsroute wordt grotendeels over bestaande verharding aangelegd. De toevoeging van verharding is beperkt. Daarbij wordt de route zo aangelegd dat rekening wordt gehouden met de afvoer van hemelwater.

In de Memo Waterhuishouding (Bijlage 17) is exact uitgewerkt hoeveel verharding toegevoegd wordt door realisatie van de Snelfietsroute. De hierin uitgewerkte compensatie is ook opgenomen in het definitieve ontwerp (tekeningenset CA190022.004-DO-SIT-T04, blad 1 t/m 14)

Een toename in verharding zal zorgen voor een versnelde afstroming van regenwater en daarmee een verhoogde piekbelasting van het watersysteem in het gebied. Omdat water niet kan indringen in de bodem waar dit voorheen wel kon, zal dit water versneld afstromen (bv. via verharding of via een rioleringsstelsel). Dit zorgt voor een piekbelasting op het oppervlaktewatersysteem. Om wateroverlast te voorkomen dient een toename in verharding daarom gecompenseerd te worden.

Het project ligt binnen het beheersgebied van het waterschap Aa en Maas, welke via de Keur en bijbehorende uitvoeringsregels regels stelt aan de verhardingstoename en bijbehorende compensatie:

- Voor toenames kleiner dan 2.000 m2, voor groene daken en voor afkoppelplannen tot 10.000m2 geld een vrijstelling tot compensatie;
- Voor toenames tussen de 2.000m2 en 10.000m2 geld de algemene rekenregel watercompensatie door toename verharding;
- Voor toenames groter dan 10.000m2 is maatwerk vereist en geldt beleidsregel 13: Afvoer door toename en afkoppelen van verhard oppervlak.

Planspecifiek

De toename van verharding is bepaald op 16.500m2. Omdat dit boven de 10.000m2 ligt is er maatwerk vereist en is er contact opgenomen met het waterschap Aa en Maas om het concept DO ontwerp door te spreken. In het concept DO is een greppel ingepast om in de compensatie te voorzien.
Als reactie op dit concept DO heeft het waterschap aangegeven dat de algemene rekenregel voor watercompensatie gevolgd mag worden:

- Benodigde compensatie (in m3) = Toename verhard oppervlak (in m2) * Gevoeligheidsfactor * 0,06 (in m)

Als benodigde gevoeligheidsfactor moet op advies van het waterschap factor 1 aangehouden worden omdat het maaiveld vrij laag ligt in vergelijking met andere gedeelten van het beheersgebied, omdat de compensatie relatief dicht bij bebouwing ligt en het over een grote lengte is uitgesmeerd.

Compensatieplicht en invulling

In de toekomstige situatie is er een verhardingstoename van 16.500 m2 verspreid over de volledige lengte van het fietspad. Volgens de algemene rekenregel van het waterschap komt dit neer op een compensatieplicht van:

- 16.500*1*0.06= 990 m3.

Voor de uitwerking van de locatie van de watercompensatie is er zoveel mogelijk gekeken naar de bestaande afwateringsmethode. Indien mogelijk wordt de bestaande afwateringsmethode gehandhaafd (bestaand = nieuw), of waar bestaand via kolken afwatert, met een watergang ernaast is er gekozen voor vrije afwatering. Bij stukken met een bestaande watergang dient deze opgeschoven/aangepast te worden om plaats te bieden voor het in te passen profiel. Op

de stukken nieuw fietspad, wordt een greppel voorzien (mits deze nog niet aanwezig is in bestaand terrein).

Deze watercompensatie greppel bestaat uit twee delen:

- 150m (zuid van Hintelstraat tot aan tunnel) + 510m (noord van Hintelstraat) = 660m greppel. Deze is weergegeven op blad 11 t/m 13.

De inhoud van de zuidelijke greppel is bepaald op 198m3, uitgaande van 80% vulling van de greppel. Voor de noordelijke greppel is de inhoud bepaald op 877m3 bij 80% vulling. Gecombineerd is de inhoud van de greppel 1075m3, terwijl er volgens de rekenregel 990m3 benodigd is. Met de aanleg van de greppels wordt dus voorzien in de gestelde compensatieopgave. De greppels worden gecompartimenteerd door middel van een schot met een doorlaat (gat). Afhankelijk van het bodemverloop zijn één of meerdere schotten opgenomen in het ontwerp (bij hoogteverschil van 10 cm).

Conclusie
Door aanleg van de snelfietsrouten zijn wijzigen van het watersysteem noodzakelijk. Met de uitvoering van de voorgeschreven compensatieverplichtingen is de capaciteit van de waterhuishouding voldoende aangepast zodat het hemelwater niet tot wateroverlast zal leiden. Voor het wijzigen van het watersysteem is een watervergunning noodzakelijk. Deze zal separaat en buiten dit bestemmingsplan om worden geregeld.

4.11 Parkeren

Als gevolg van de omvorming van bestaande wegen in woonkernen tot fietsstraat, vervallen enkele bestaande parkeerplaatsen. Dit is in het deelgebied Mariaheide het geval op de Nieuwe Veldenweg. De parkeerplaatse die vervallen zullen dus elders in de straat terug worden gebracht. Er is onderzoek gedaan naar het vereiste aantal parkeerplaatsen en de ruimte hiervoor in de nieuwe situatie. Uit het onderzoek blijkt dat er aanvullende parkeerplaatsen nodig zijn, in totaal ca. 36, verdeeld over delen van het tracé.

Parkeerplaatsen per straat:

- Nieuwe Veldenweg: hier zullen 4 parkeerplaatsen terug worden gebracht/gerealiseerd.

Conclusie
Hiermee is vormt het aspect parkeren geen belemmering voor het project en het voorliggend bestemmingsplan.

4.12 Kabels en leidingen

Planologische relevante leidingen zijn leidingen die bescherming in het bestemmingsplan behoeven. Dit zijn bijvoorbeeld rioolwaterpersleidingen met een grote diameter en waterleidingen met een regionale functie. Op deze leidingen zijn geen veiligheidsafstanden van toepassing, maar wordt wel rekening gehouden met een zakelijk rechtstrook van de leidingen. Door binnen deze strook een bouwverbod op te nemen, wordt beschadiging van de leiding voorkomen.
Binnen het plangebied Mariaheide is een rioolpersleiding aanwezig nabij de komgrens van Mariaheide ter plaatse van de Nieuwe Veldenweg. Het rioolwater afkomstig uit de gemeente Veghel wordt met uitzondering van Boerdonk e.o. via rioolpersleidingen afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie Dinther. Het rioolwater afkomstig uit Boerdonk wordt via een rioolpersleiding in zuidelijke richting afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie Aarle-Rixtel.
Voor de aanleg van de snelfietsroute zullen gronden geëgaliseerd worden. Diepere graafwerkzaamheden zullen niet worden uitgevoerd waardoor de aanleg geen nadelige invloed heeft op de aanwezige rioolpersleiding.

Conclusie
Het aspect kabels en leidingen vormt daarom geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.13 Milieueffectrapportage

In de bijlage bij het Besluit m.e.r. zijn activiteiten met drempelwaarden opgenomen op basis waarvan de noodzaak van het wel of niet opstellen van een m.e.r.-beoordeling (onderdeel D) of meteen een milieueffectrapportage (onderdeel C) wordt bepaald. In onderdeel C is aangegeven bij welke activiteiten waarschijnlijk sprake is van belangrijke nadelige milieugevolgen. Hiervoor geldt een directe verplichting voor het doorlopen van de m.e.r.-procedure. Onderdeel D bevat activiteiten waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een m.e.r-procedure nodig. De opgenomen drempelwaarden zijn gebaseerd op algemene kenmerken van een activiteit en een globale aanname dat bij gevallen onder de drempelwaarde geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden.

Het Besluit m.e.r. (artikel 2, vijfde lid onder b.) schrijft ook bij activiteiten onder de drempelwaarde voor dat een milieu-effectbeoordeling nodig is, waarbij wordt verwezen naar de Europese richtlijn milieueffectrapportage. Ook onder de drempelwaarde zijn nadelige effecten namelijk niet bij voorbaat uit te sluiten. Dit is de zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling.

De vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt gedaan aan de hand van drie hoofdcriteria die zijn opgenomen in bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn. Deze drie hoofdcriteria zijn:

- de kenmerken van het project, onder andere omvang en cumulatie:
- de plaats van het project, de kenmerken van het plangebied in relatie met kwetsbaarheid van de omgeving;
- Kenmerken van de potentiële effecten, mogelijke effecten van de activiteit, onder andere bereik, waarschijnlijkheid en omkeerbaarheid.

De aanleg van de snelfietsroute, zowel binnen het deel Mariaheide als de andere twee delen, is geen activiteit die voorkomt op de lijst in bijlage II bij het Besluit m.e.r.

Conclusie
De activiteit komt niet voor op bijlage II bij het Besluit m.e.r.; een (vormvrije) m.e.r.-beoordeling is niet aan de orde.

Hoofdstuk 5 Wijze van bestemmen

5.1 Algemene juridische opzet

In dit hoofdstuk worden, de van het bestemmingsplan deel uitmakende regels van een nadere toelichting voorzien. De regels geven inhoud aan de aangegeven bestemming. Ze geven aan waarvoor de gronden en opstallen gebruikt mogen worden en of en hoe er gebouwd mag worden.

De regels zijn ingedeeld in vier hoofdstukken, conform de systematiek in de SVBP2012, versie 1.3.1 (Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen 2012), te weten:

1. **Inleidende regels**
   Dit hoofdstuk bevat twee artikelen. In artikel 1 zijn de begrippen omschreven die worden gehanteerd in het plan en die een eenduidige omschrijving behoeven. In artikel 2 is bepaald hoe de diverse maten, als bouwhoogte, goothoogte, inhoud en oppervlakte van bouwwerken worden gemeten.

2. **Bestemmingsregels**
   In dit hoofdstuk worden regels gegeven voor de binnen het plangebied toegestane functies. Per bestemming zijn de de toegelaten gebruiksvormen van de gronden aangegeven. In beginsel is iedere vorm van bebouwing, die past binnen de desbetreffende bestemming tot een bepaalde omvang rechtstreeks (dus zonder eventuele afwijkingsvergunningen of wijzigingen) toegestaan.
   Als wordt voldaan aan de voorgeschreven maatvoering (bebouwingspercentage, bouwhoogte en dergelijke) en wordt gebouwd op de aangegeven plaats, kan hiervoor in de regel zonder meer omgevingsvergunning worden verleend.
   In het geval van bijbehorende bouwwerken (voorheen: aanbouwen, uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen) kan in bepaalde gevallen zonder omgevingsvergunning worden gebouwd (zie artikel 2 en 3, Bijlage II van het Besluit omgevingsrecht).

3. **Algemene regels**
   Hier zijn onder andere bepalingen ten aanzien van strijdig gebruik van gronden en bouwwerken opgenomen.

4. **Overgangs- en slotregels**
   Dit hoofdstuk bevat de overgangsregels en de slotregel.
   Het overgangsrecht dient om bouwwerken en gebruiksvormen, die in het verleden legaal zijn gerealiseerd maar nu afwijken van het nieuwe plan, (voorlopig) gehandhaafd respectievelijk voortgezet mogen worden. Zolang voldaan wordt aan de overgangsregels, worden deze bouwwerken en gebruiksvormen gedoogd.
   In de slotregel is bepaald wat de officiële naam van het plan is.

5.2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Agrarisch met waarden

Deze bestemming geldt ter plaatse van de vigerende bestemming 'Agrarisch met waarden'.
In dit plan worden op deze gronden greppels ten behoeve van watercompensatie gerealiseerd vanwege de realisatie van de snelfietsroute. Het uitvoeren van deze werken en werkzaamheden zijn in de betreffende artikelen uitgezonderd van de Omgevingsvergunningplicht.

Artikel 4 Verkeer
Deze bestemming geldt voor delen van het plangebied, waar, als gevolg van de aanleg van fietspad/fietsstraat, aangrenzende wegen en groen moeten worden aangepast.

Ter plaatse van de aanduiding 'tunnel' wordt de realisatie van een ongelijkvloerse kruising/ tunnel onder de Udenseweg mogelijk wordt gemaakt.

Artikel 5 Leiding - Riool
Deze bestemming geldt ter plaatse van de vigerende bestemming 'Leiding - Riool'.
In dit plan worden op deze gronden greppels ten behoeve van watercompensatie gerealiseerd vanwege de realisatie van de snelfietsroute. Het uitvoeren van deze werken en werkzaamheden zijn in de betreffende artikelen uitgezonderd van de Omgevingsvergunningplicht.

Artikel 6 Waarde - Archeologie 3 en Artikel 7 Waarde - Archeologie 4
Deze dubbelbestemmingen zijn opgenomen ten behoeve de archeologische waarden in het plangebied. In de dubbelbestemmingen zijn een omgevingsvergunningenstelsel opgenomen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden die van invloed kunnen zijn op de aanwezige waarden.

5.3 Overige regeling

- **anti-dubbeltelregel**: deze regel is opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het overgebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.
- **algemene bouwregels**: hier zijn algemene regels ten aanzien van het ondergronds bouwen opgenomen met bijbehorende maatvoering.
- **algemene gebruiksregels:** in deze regels is opgenomen welke vormen van gebruik in ieder geval als strijdig gebruik worden beschouwd.
- **algemene aanduidingsregels**: hier zijn regels opgenomen, die van toepassing zijn ter plaatse van enkele in het plan opgenomen gebiedsaanduidingen. Deze aanduidingen zijn bestemmingsoverschrijdend en kunnen dus van toepassing zijn binnen meerdere bestemmingen. Deze aanduidingen zijn:
  1. de aanduiding ‘vrijwaringszone – radar’: deze stelt een beperking aan de maximale hoogte van bouwwerken in een straal van 15 kilometer rondom de radarantenne van Volkel (10.1);
  2. de aanduiding 'Wro-zone zoekgebied voor ecologische verbindingszone': deze zijn mede bedoeld voor de verwezenlijking en het behoud en beheer van een ecologische verbindingszone (10.2).
- **algemene afwijkingsregels**: deze regels geven het bevoegd gezag de bevoegdheid om met een omgevingsvergunning af te wijken van de regels van dit bestemmingsplan ten behoeve van nietingrijpende gebruiks- en/of bouwactiviteiten. De criteria, die bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.
- **algemene wijzigingsregels**: deze regels geven het bevoegd gezag de bevoegdheid om bestemmingen te wijzigen ten behoeve van kleine overschrijdingen van bestemmingsgrenzen. De criteria, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn daarbij aangegeven.
- **overige regels**: dit artikel geeft aan dat overtreding van de algemene gebruiksregels een strafbaar feit is (economisch delict).

5.4 Overgangs- en slotregels

Hieronder zijn het overgangsrecht en de slotregel opgenomen. Deze laatste regel geeft aan op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van het bepaalde in artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening is de gemeenteraad verplicht bij de vaststelling van een ruimtelijk plan een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. In het bestemmingsplan 'Snelfietsroute Veghel, deel Mariaheide' zijn geen bouwplannen als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening voorzien.

De gemeente is initiatiefnemer voor de snelfietsroute. De financiering is geregeld.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1 Participatie

Participatie heeft op verschillende manieren plaatsgevonden conform de afspraken met de raad. De interne specialisten (bijvoorbeeld thema's verkeer, economie, waterhuishouding, groen, toerisme en recreatie) zijn hierin betrokken. De uitwerking van de plannen naar definitief ontwerp heeft in samenspraak met de bewoners en belanghebbenden plaatsgevonden (najaar 2019, voorjaar 2020). De inspraakavonden zijn over het algemeen positief ontvangen en waar mogelijk is rekening gehouden met de wensen van bewoners. Vooral in de straten waar woonstraten worden omgebouwd naar fietsstraten is geprobeerd de wensen van bewoners te vertalen in het ontwerp.

6.2.2 Communicatie

In februari 2022 volgt een digitale nieuwsbrief waarin de stand van zaken van de snelfietsroute, de aanpak en de planologische procedures opgenomen wordt. Alle geïnteresseerden die zich eerder aangemeld hebben voor deze nieuwsbrief, ontvangen deze.

6.2.3 Vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro

In het kader van het vooroverleg zijn door de Omgevingsdienst Brabant Noord, de Gasunie, het Waterschap AA & Maas en de Provincie Noord-Brabant opmerkingen op het plan gemaakt. Deze opmerkingen en de verwerking hiervan zijn opgenomen in de 'nota van vooroverleg en inspraak (Bijlage 19).

6.2.4 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan ‘Snelfietsroute Veghel, deel Mariaheide’ is op 16 februari 2022 gepubliceerd in het gemeenteblad Meierijstad en op www.officielebekendmakingen.nl.

In de periode van donderdag 17 februari 2022 tot donderdag 31 maart 2022 heeft het ontwerp bestemmingsplan ter voldoening aan artikel 3.8 van de Wet op de ruimtelijke ordening voor een ieder ter inzage gelegen. Daarnaast is het ontwerpbestemmingsplan via www.ruimtelijkeplannen.nl digitaal raadpleegbaar geweest.

Gedurende de genoemde termijn van zes weken kon een ieder naar keuze schriftelijk of mondeling een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan kenbaar maken aan de gemeenteraad van Meierijstad.

Naar aanleiding van het ontwerp bestemmingsplan zijn 4 zienswijzen ingediend. Een samenvatting van en reactie op deze zienswijzen is opgenomen in Bijlage 20.