

Compositie 5 stedenbouw bv

Boschstraat 35 - 37

4811 GB Breda

telefoon 076 – 5225262

fax 076 – 5213812

email info@c5s.nl

internet www.c5s.nl

kvk Breda 20083802

Gemeente Gemert-Bakel

Bestemmingsplan

“Noord-Om”



Gemeente Gemert-Bakel

Bestemmingsplan

“Noord-Om”

Inhoud

1. Toelichting
2. Bestemmingsplanregels
3. Verbeelding

id. nr.: NL.IMRO.1652.BPnoordom-VA01

d.d. : 13-07-2015

Projectleider:	dhr. drs. M.C.M. Reijnaars
Projectmedewerker:	dhr. ing. T.A.B.M. de Kousemaeker
Status:	vastgesteld bestemmingsplan

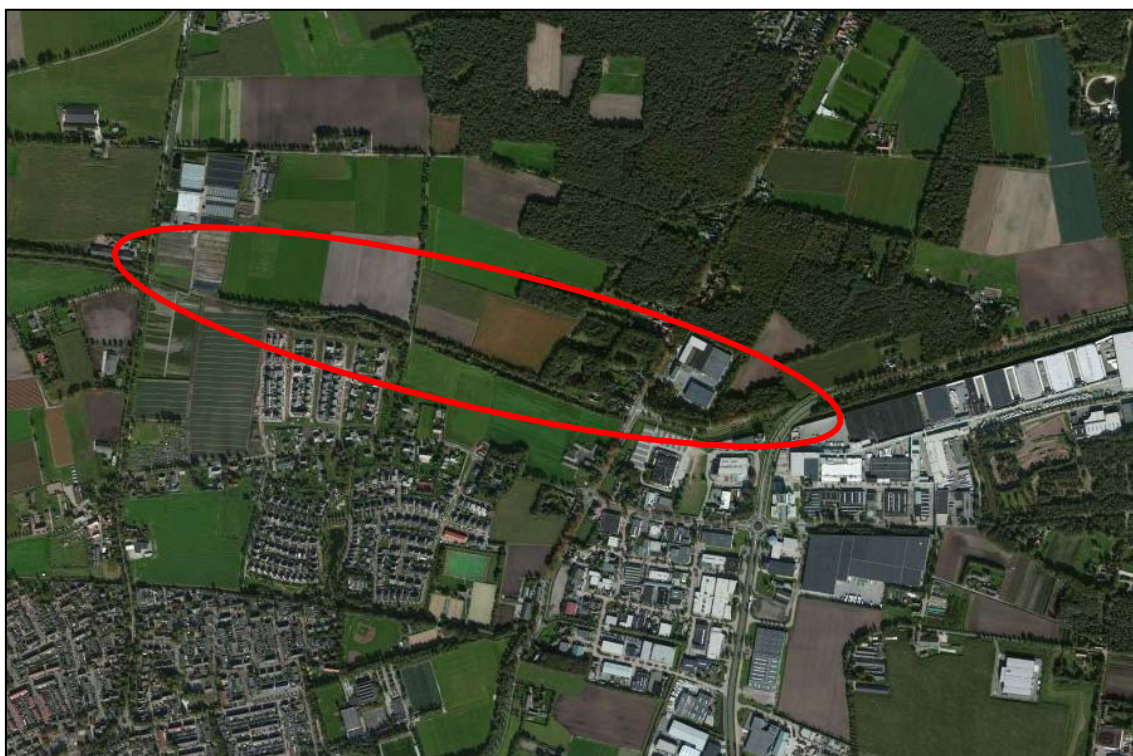
Toelichting

INHOUD

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding en doel	3
1.2	Leeswijzer	4
2	GEBIEDSBESCHRIJVING	5
2.1	Gemeente Gemert-Bakel	5
2.2	Gemert	5
2.3	Plangebied Noord-Om	5
3	PLANONTWIKKELING	7
3.1	Ontwerp van het tracé	7
3.2	Natuurcompensatie en landschappelijke inpassing	8
4	BELEIDSKADER	11
4.1	Inleiding	11
4.2	Rijksbeleid	11
4.3	Provinciaal beleid	14
4.4	Gemeentelijk beleid	24
5	PLANOLOGISCH RELEVANTE (MILIEU)ASPECTEN	27
5.1	Inleiding	27
5.2	Bodem	27
5.3	Akoestiek wegverkeerslawaaï	32
5.4	Flora en fauna	33
5.5	Water	35
5.6	Archeologie en cultuurhistorie	41
5.7	Bedrijven en milieuzonering	45
5.8	Externe veiligheid	45
5.9	Luchtkwaliteit	48
5.10	Kabels en leidingen	49
5.11	Ladder duurzame verstedelijking	50
5.12	Besluit m.e.r.	51
6	JURIDISCHE PLANTOELICHTING	53
6.1	Algemene opzet	53
6.2	Opbouw van het bestemmingsplan	53
6.3	Bestemmingsplanregels	53
7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	57
7.1	Inleiding	57
7.2	Financiële uitvoerbaarheid	57
8	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	59
8.1	Inleiding	59
8.2	Vooroverleg	59
8.3	Inspraak	59
8.4	Zienswijzen	59

Bijlagen

Bijlage 1	Rapportage compensatieplan natuur en landschap Noord-Om, november 2014
Bijlage 2	Rapportage historisch onderzoek explosieven, juli 2013
Bijlage 3	Rapportage verkennend (water)bodemonderzoek, november 2013
Bijlage 4	Rapportage akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï, maart 2015 en rapportage onderzoek geluidseffecten Oost- en Zuid-om, maart 2015
Bijlage 5	Rapportage onderzoek flora en fauna, juni 2013, rapportage veldonderzoek, november 2014, rapportage nader onderzoek huismus, mei 2015 en briefrapport nadere inspectie huismus, juni 2015
Bijlage 6	Rapportage watertoets, juni 2013
Bijlage 7	Rapportage verkennend onderzoek archeologie, juli 2013
Bijlage 8	Rapportage onderzoek luchtkwaliteit, maart 2015
Bijlage 9	Addendum MER Noord-Om, maart 2015
Bijlage 10	Overlegreacties ex artikel 3.1.1 Bro
Bijlage 11	Nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen, september 2015



Satellietfoto met globale weergave plangebied binnen de rode contour. Bron: Bing Maps, 2013.

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

De kwaliteit van het woon- en leefmilieu van de kern Gemert staat sterk onder druk vanwege het toenemende doorgaande verkeer dat op de route vanaf de Boekelseweg (N605) zijn weg zoekt door de kern via de Vondellaan, de Komweg en de West-Om naar de N272 richting Helmond.

Het toenemende doorgaande verkeer in de kern wordt veroorzaakt door de autonome mobiliteitsgroei en de opgewaardeerde status van de heringerichte Boekelseweg (N605) als regionale hoofdweg. Door deze verkeerstoename ontstaat een slechte doorstroming, met als gevolg een beperkte bereikbaarheid, een toename van de verkeersonveiligheid, slechte leefbaarheid en een knelpunt voor de verdere sociaal-economische ontwikkeling van de gemeente Gemert-Bakel en de kern Gemert in het bijzonder.

De verkeerstoename is onderkend in het verkeersmodel 3.0, zoals ontwikkeld door de Stadsregio Eindhoven (SRE). In dit model zijn de autonome mobiliteitsgroei en het effect van de regionale hoofdweg Boekelseweg verwerkt. Uit het model, tevens toegepast in de akoestische onderzoeken inzake wegverkeerslawaai en luchtkwaliteit welke verderop in deze toelichting aan bod komen, blijkt dat de komende jaren in een autonome situatie het verkeer op de doorgaande wegen in de kern Gemert, zijnde de Vondellaan, Komweg en West-om, toeneemt.

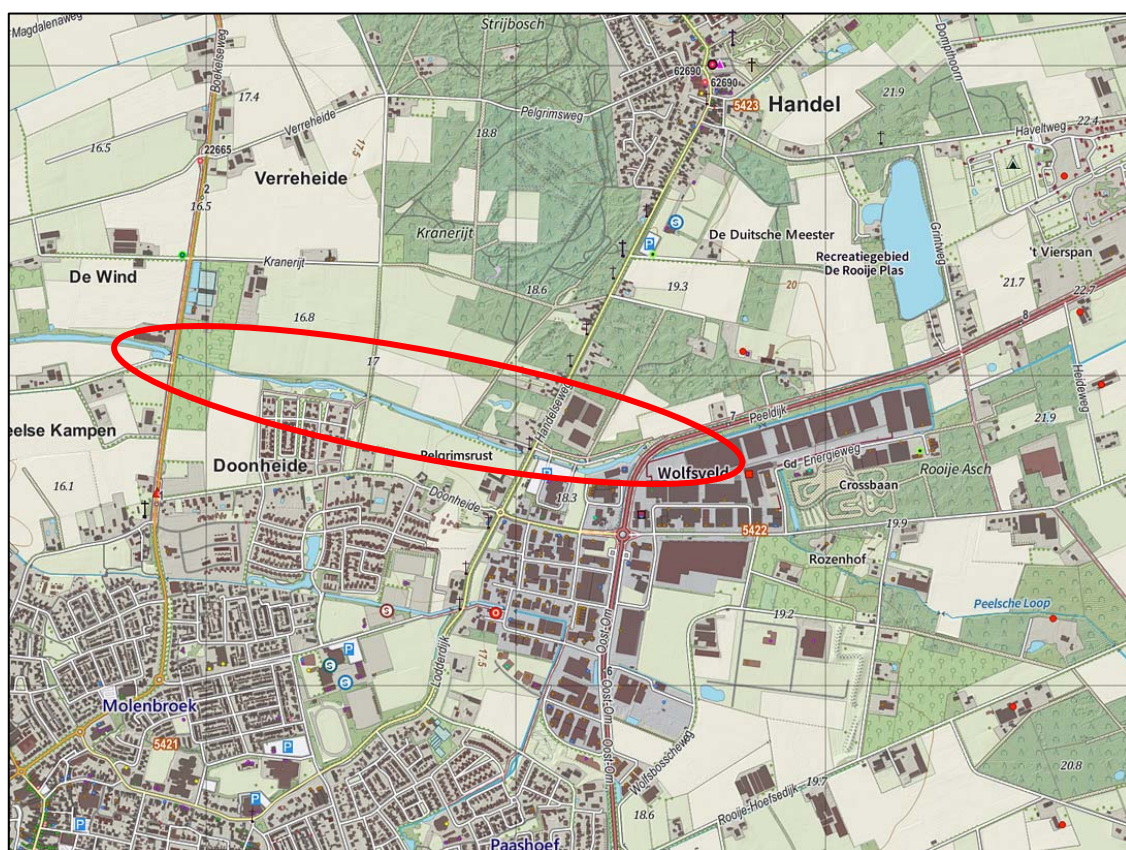
Om de doorstroming van het verkeer, de bereikbaarheid, de veiligheid en het woon- en leefmilieu in de kern te verbeteren, heeft de gemeente samen met de provincie Noord-Brabant derhalve de voorkeur uitgesproken een noordelijke randweg aan te leggen. Deze randweg, Noord-Om genaamd, moet samen met de Oost- en Zuid-Om de hoofdontsluitingsstructuur van Gemert gaan vormen. Met de aanleg van de Noord-Om wordt ook de wijkontsluitingsweg Doonheide ontlast, zodanig dat deze weg niet langer als sluiproute wordt gebruikt en verkeersonveilige situaties worden weggenomen. Uit het verkeersmodel blijkt dat met de aanleg van de Noord-Om er een tracé ontstaat tussen de noord-zuid lopende provinciale wegen N605 en de N272, waardoor de verkeersintensiteit op de doorgaande wegen in de kern afneemt.

Ter onderbouwing van de besluitvorming omtrent de aanleg van de randweg heeft de gemeente eerder een vrijwillige milieu-effect-rapportage-procedure (m.e.r.) met bijbehorend Milieueffectrapport (MER) doorlopen. Deze MER is samen met de voorkeursvariant van de randweg op 30 september 2010 door de gemeenteraad vastgesteld. Met het MER zijn de effecten beoordeeld van de autonome verkeerssituatie en diverse randwegvarianten ten noorden van de kern van Gemert. Met de keus voor de voorkeursvariant is een tracé voorzien van een nieuwe noordelijke randweg, waarbij de doorstroming van het verkeer, de veiligheid en het woon- en leefmilieu voor de kern van Gemert het best bij gebaat is. De keus voor de voorkeursvariant is met een addendum op het MER nogmaals bevestigd in februari 2015. Het addendum is als bijlage bij onderhavige toelichting gevoegd. Het hoofdrapport van het MER is digitaal beschikbaar via de gemeentelijke website.

Het realiseren van de Noord-Om is juridisch-planologisch niet mogelijk binnen de vigerende bestemmingsplannen. Derhalve is een nieuw bestemmingsplan benodigd. Onderhavig bestemmingsplan voorziet daarin.

1.2 Leeswijzer

In de navolgende hoofdstukken zal in hoofdstuk 2 eerst worden ingegaan op de gebiedskenmerken van het tracé. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 een omschrijving gegeven van de gewenste randweg, de landschappelijke inpassing en de natuurcompensatie. In hoofdstuk 4 wordt het relevante nationale, provinciale en gemeentelijke beleid voor het plan beschreven en getoetst. Hoofdstuk 5 behandelt de planologisch relevante uitvoeringsaspecten en hoofdstuk 6 omvat de juridische plantoelichting. Hoofdstuk 7 gaat in op de economische uitvoerbaarheid. Het laatste hoofdstuk geeft de maatschappelijke uitvoerbaarheid weer.



Topografische kaart met globale weergave plangebied binnen de rode contour.

Bron: Open Topo, 2014.

2 GEBIEDSBESCHRIJVING

2.1 Gemeente Gemert-Bakel

De gemeente Gemert-Bakel ligt aan de westrand van de Brabantse Peel. Het is een uitgestrekte plattelandsgemeente en is met een oppervlakte van circa 12.362 hectare één van de grootste gemeenten in de regio Eindhoven. De gemeente bestaat uit de kernen Gemert, Bakel, Elsendorp, Handel, Milheeze, De Mortel en De Rips en heeft 29.361 inwoners (1 mei 2014, CBS).

Het landschap van de gemeente wordt in hoofdzaak bepaald door twee geologische verschijnselen: de Peelrandbreuk en de Midden-Brabantse dekzandrug. De Peelrandbreuk is een nog actieve storing in de ondergrond, die vanuit Deurne tussen Milheeze en Bakel naar de kern Gemert richting Esdonk loopt. Aan de oostzijde bevindt zich de langzaam omhoogstuwende Peelhorst, aan de westzijde ligt de zakkende Centrale Slenk. De Peelrandbreuk gaat vergezeld met een zeer gevarieerd landschap. De oude route van Bakel naar Erp loopt parallel aan de Peelrandbreuk en de Centrale Slenk. De bebouwde kom van Gemert is een kraal in het snoer van occupatiegebieden op de Peelrandbreuk: Milheeze, Bakel, De Mortel, Gemert en Handel.

2.2 Gemert

Gemert is ontstaan op de grens van hoger en laaggelegen gronden. De hoge en droge gronden waren in gebruik voor akkerbouw, de lage en natte gronden voor veeteelt. De bebouwing in Gemert is begonnen als lintbebouwing langs de route Oudestraat - Binderseind - Ridderplein - Kerkstraat - Nieuwstraat - Kruiseind - Pandelaar. Aftakkingen op deze route ontstonden richting de dorpen Handel, Erp, Beek en Donk en Bakel. Het kasteel en de kerk vormden de dragers van de oude bebouwingsstructuur.

De ruimtelijke structuur van Gemert is A-centrisch. Het hart van de kern ligt aan de Westrand met de woongebieden hoofdzakelijk aan de noord- en oostzijde daarvan. De woongebieden zijn op te delen in wijken welke op hun beurt door de wijkontsluitingswegen opgedeeld worden in buurten. De diverse te onderscheiden buurten beschikken over een eigen identiteit. Wanneer echter op het schaalniveau van de hele bebouwde kom gekeken wordt is de ruimtelijke structuur van de wijken en buurten verrassend homogeen. Wel bestaan er onderlinge verschillen als gevolg van veranderende stedenbouwkundige inzichten in de loop van de jaren.

2.3 Plangebied Noord-Om

Het tracé van de nieuwe randweg is voorzien ten noorden van de bebouwde kom van Gemert, globaal tussen de Boekelseweg (N605) aan de westzijde en de Peeldijk (N272) aan de oostzijde. Parallel aan het tracé ligt de Ecologische Verbindingszone (EVZ) de Peelse Loop. Het plangebied wordt verder doorsneden door de Lieve Vrouwesteeg, de Peelse Loopweg en de Handelseweg.

Het westelijk deel van het plangebied bevindt zich vanaf de Boekelseweg door agrarisch gebied (akkers en weiland) en kruist het zandpad aan de Lieve Vrouwesteeg. De Peelse Loop, aan de zuidzijde van het tracé, is beeldbepalend in het gebied. Aan de westkant stroomt de beek met

beekbegeleidende beplantingen door het open landschap. Aan de oostkant volgt de beek de oude Peeldijk langs een bedrijventerrein. Kenmerkend is de zware wegbeplanting en oude bosopstand langs de oude Peeldijk. Het oostelijk deel van de planlocatie kruist met de Peelse Loopweg en Handelseweg en de aanliggende woonhuizen met siertuinen/erven, waarvan een deel zal dienen te worden geamoveerd en loopt via een zandpad richting de Peeldijk.

Ter hoogte van de Handelseweg bevinden zich bospercelen die onderdeel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

3 PLANONTWIKKELING

3.1 Ontwerp van het tracé

Door Witteveen en Bos is in maart 2011 een ontwerp gemaakt van de voorkeursvariant van de Noord-Om met bijbehorende voorzieningen. Op basis van dit ontwerp zijn met onderhavig bestemmingsplan de bestemmingen bepaald.

Voor het gehele tracé van de Noord-Om tussen de aansluitingen Boekelseweg en Oost-Om/Peeldijk geldt een rijsnelheid van 80km/h. Voor de beide delen van de Boekelseweg, de Handelseweg en de Peeldijk is eveneens een rijsnelheid aangehouden van 80km/h. Landbouwverkeer zal daarbij worden toegelaten. Voor het gehele dwarsprofiel van de Noord-Om is uitgegaan van het standaard dwarsprofiel behorende bij een gebiedsontsluitingsweg, met een 1 x 2 rijstrook ter breedte van 7,50 m, zijbermen van (netto) 4,05 m, inclusief 2,00 m brede halfverharding en zakgreppels van 0,50 m diep.

Deel west

Ter plaatse van het tracédeel tussen de Boekelseweg en de Handelseweg is binnen het dwarsprofiel rekening gehouden met een grondwal die dienst doet als geluidwerende voorziening, visuele afscherming en landschappelijke inpassing. Tevens is een zone met variabele breedte voor het beekherstelproject Peelse Loop voorzien.

Deel oost

Het principe dwarsprofiel voor het wegtracé tussen de Handelseweg en de Oost-Om/Peeldijk is tot aan de grondwal gelijk aan het dwarsprofiel in deel west. Achter de zakgreppel ligt in dit geval de projectgrens.

Op het tracé worden drie rotondes gerealiseerd:

Ronde Boekelseweg

De rotonde in de Boekelseweg, als verbinding tussen de beide delen van de Boekelseweg en de Noord-Om, wordt naast de bestaande rijbaan gesitueerd.

Ronde Handelseweg

De rotonde in de Handelseweg, als kruising van de Noord-Om met deze gemeentelijke weg, is in de as van de Handelseweg gesitueerd.

Ronde Peeldijk/Oost-om

Gekozen is voor een rotonde, waarbij de tracéring ingegeven is vanuit de ecologische en landschappelijke wens om de Noord-Om en de rotonde op dit punt zover mogelijk van de Peelse Loop af te leggen. Voor het integraal ontwerpen van de rotonde en Peelse Loop is de rotonde, en daarbij de aansluiting van de Noord-Om op de Peeldijk/Oost-Om, meer naar het westen verschoven, naar het punt waar de Peelse Loop momenteel met een duiker onder de Peeldijk/Oost-Om wordt geleid.

Ter hoogte van de Lievevrouwesteeg is een voet-/fietsbrug voorzien om de kern Gemert te verbinden met het buitengebied ten behoeve van dagrecreatief gebruik.

3.2 Natuurcompensatie en landschappelijke inpassing

Natuurcompensatie en landschappelijke inpassing randweg Noord-Om

De aanleg van de randweg zal bestaande landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten aantasten. De aantasting van natuurlijke kwaliteiten betreft onder meer de vernietigde, versnipperde en verstoorde delen van de ter plaatse van het voorziene tracé aanwezige EHS. Hiertoe is door Bureau Visser in november 2014 een natuurcompensatieplan opgesteld 'Compensatieplan natuur en landschap Noord-Om', waarbij een deel van de benodigde natuurcompensatie geïntegreerd wordt als onderdeel van de landschappelijke inpassing van de Noord-Om. Het natuurcompensatieplan is als bijlage 1 bij onderhavige toelichting toegevoegd.

Het deel van de natuurcompensatie à 1,7 hectare is voorzien in de zone van het westelijk deel van het tracé, tussen de Boekelseweg en de Handelseweg. In deze zone vindt tevens het beekherstelproject Peelse Loop plaats. Dit deel van het beekherstelproject betreft de gronden voor natuurcompensatie voor de Noord-Om alsmede de ruimte voor de kwaliteitsverbetering voor het landschap conform de provinciale Verordening ruimte 2014, uitgewerkt als landschappelijke inpassing van de randweg. Door Bureau Stoming is in samenwerking met het Waterschap Aa en Maas en de gemeente een landschapsplan gemaakt voor het gehele beekherstelproject Peelse Loop in de gemeente. Het tracé van de Noord-Om is gelegen in traject II en III van het landschapsplan.



Impressie traject tracé alsmede landschappelijke inpassing en natuurcompensatie Noord-om middels het beekherstelproject Peelse Loop. Het betreft hier traject II. Bron: Bureau Stoming, 2015.

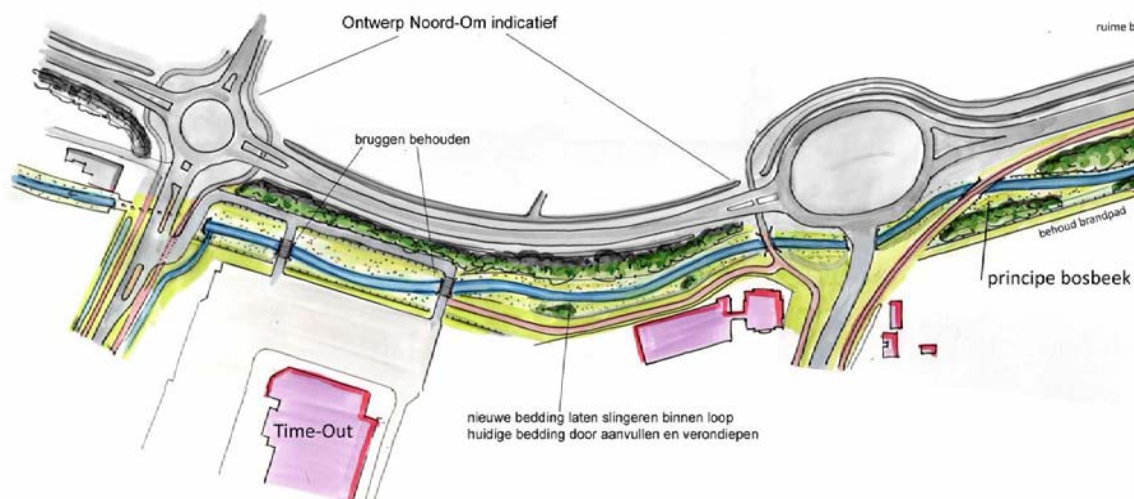
Traject II. Parallel aan de Noord-Om, grenzend aan de wijk Doonheide.

In het circa 1.200 meter lange traject tussen de Handelseweg en Boekelseweg wordt over een groot traject een nieuwe bedding gegraven in de zone tussen de nieuwe randweg en de noordelijke oever van de huidige bedding van de Peelse loop. De bestaande bedding, die op dit traject zeer breed is, blijft op dit traject ook behouden, maar wordt afgekoppeld van de Peelse Loop. Van noord naar zuid is de opbouw van het terrein als volgt:

- Grondwal begroeid met struiken en bomen. Deze grondwal fungeert ook als geluidwal richting de woonwijk Doonheide en overige nabij gelegen woningen;
- Groene zone tussen de grondwal en de nieuwe bedding van de Peelse Loop. Variabel in breedte, veelal tussen 10 meter en 40 meter breed. Begroeid met grazige vegetatie, lokaal met struweel en bosschages dat op natuurlijke wijze is gekiemd;
- In deze zone wordt een nieuw onverhard fietspad aangelegd dat van west naar oost door het gebied loopt. In het westen loopt het pad op de zuidelijke oever, om ter hoogte van de

wijk Doonheide naar de landstrook tussen de oude en nieuwe loop over te gaan en na de OLVsteeg naar de noordelijke oever. Het pad maakt daarbij gebruik van de nieuwe langzaamverkeersverbinding in de OLVsteeg.

- Nieuwe bedding van de Peelse Loop, circa 4 tot 5 meter breed;
- Groene zone variërend in breedte van circa 5 meter tot 15 meter breed. De vegetatie is grazig met een hoger aandeel aan struiken en bomen. De boswal op de noordelijke oever van de huidige bedding blijft grotendeels behouden waar ten behoeve van het doorzicht openingen worden gemaakt;
- In de zone tussen de nieuwe beekloop en de resterende bosvijvers komt een struinp pad te lopen;
- Oude bedding van de Peelse Loop blijft intact met op de zuidelijke oever de huidige Ecologische verbindingszone (EVZ). Dit gebied bestaat uit water met waterplanten en moerassige oevers.



Impressie traject tracé alsmede landschappelijke inpassing en natuurcompensatie Noord-om middels het beekherstelproject Peelse Loop. Het betreft hier traject III. Bron: Bureau Strooming, 2015.

Traject III. Stroomafwaarts van de rotonde tot aan de Handelseweg, langs het terrein van de Time Out

In het circa 300 meter lange traject tussen de nieuwe rotonde en de Handelseweg wordt de licht slingerende bedding van de Peelse Loop bovenstrooms van de rotonde doorgezet. Deels ligt de nieuwe loop op de plaats van de huidige loop, deels aan de noordkant ervan. Daar waar de nieuwe loop buiten de oude loop ligt, zal in de oever gegraven worden en zal de oude loop worden opgevuld. De hoogte na opvulling is circa 30 – 40 centimeter lager dan het omliggende maaiveld. Zo blijft het oude tracé wel zichtbaar en zal het ook een iets andere vegetatie krijgen, omdat de bodem wat langer vochtiger is. Bij hoge afvoer zal deze zone het eerst inunderen, waardoor overstrooming van de hogere oever wordt voorkomen.

De (na aanleg van de Noord-om) resterende bosschages op de noordelijke oever blijven staan en zorgen voor een afscherming tussen de nieuwe randweg en de Peelse Loop. Zowel de beek als de aangrenzende oevers worden natuurlijk beheerd. Op termijn is ook verdere bosontwikkeling mogelijk tot meer een bosbeek. De oevers van de beek zijn grazig tot

onbegroeid en worden niet vastgelegd. Lokaal zal wat erosie en sedimentatie optreden, waardoor het natuurlijke karakter van de beek wordt versterkt. Op de zuidelijke oever ligt een obstakelvrije zone ten behoeve van het onderhoud.

Uitbreiding Natuureducatiecentrum De Specht

Het andere deel van de natuurcompensatie à 2 hectare heeft reeds plaatsgevonden ter plaatse van het Natuureducatiecentrum De Specht te Handel. Hier is de boszoom uitgebreid, zijn landschappelijke singels aangelegd en is de wijst hersteld. Met onderhavig plan hebben de desbetreffende gronden een natuurbestemming gekregen, waarmee de natuurcompensatie juridisch-planologisch is verzekerd.

4 BELEIDSKADER

4.1 Inleiding

De gemeente Gemert-Bakel heeft te maken met de vigerende beleidskaders van de nationale en provinciale overheid. Deze kaders zijn van invloed op de inhoud van een bestemmingsplan. Het gemeentelijke ruimtelijke beleid, zoals vastgelegd in dit bestemmingsplan, dient zich te bewegen binnen de marges van deze beleidskaders. De voor de realisatie van de Noord-Om relevante beleidskaders worden hieronder kort beschreven.

4.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), 2012

Toetsingskader

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De aanleiding voor het opstellen van deze structuurvisie is gelegen in het feit dat er nieuwe politieke accenten zijn gelegd en doordat er veranderende omstandigheden zijn zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen. Dit laatste onder andere omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden. Deze structuurvisie geeft een integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. In de visie worden ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur sterker dan voorheen met elkaar verbonden. De structuurvisie vervangt alle voorgaande rijksnota's ten aanzien van ruimte en mobiliteit (waaronder de Nota Ruimte), behalve de Structuurvisie Nationaal Waterplan.

De hoofdlijn van de SVIR is dat het Rijk op het gebied van de ruimtelijke ordening terugtreedt en dat gemeenten en provincies op dit taakveld een meer prominente rol krijgen. In het SVIR staat centraal dat alleen nog een taak voor het Rijk is weggelegd wanneer sprake is van:

- a. een onderwerp dat nationale baten en / of lasten heeft en de doorzettingsmacht van gemeenten overstijgt (bv. mainports);
- b. een onderwerp waarvoor internationale verplichtingen zijn aangegaan (bv. werelderfgoederen);
- c. een onderwerp dat (provincie-) of landsgrens overschrijdend is, of een hoog afwentelingsrisico kent of reeds in beheer bij het rijk is (bv. infrastructuur).

Het Rijk heeft 13 onderwerpen benoemd waar het, aan de hand van de bovenstaande criteria, een taak voor zichzelf ziet weggelegd. Door het nemen van verantwoordelijkheid ten aanzien van deze onderwerpen stelt het Rijk zich voor de middellange termijn (2028) en lange termijn (2040) tot doel Nederland concurrerend, veilig en leefbaar te houden. De onderwerpen die een nationaal belang betreffen zijn het creëren van een internationaal bereikbaar vestigingsklimaat, ruimte bieden voor het hoofdnetwerk van (duurzame) energievoorziening en het vervoer van stoffen via buisleidingen en een efficiënt gebruik van de ondergrond. Daarnaast zijn ook het creëren van een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor- en vaarwegen, het beter benutten en in stand houden van het bestaande mobiliteitssysteem met bijbehorende hoofdinfrastructuur, het verbeteren van de milieukwaliteit, ruimte voor waterveiligheid en klimaatbestendige ontwikkeling, ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationaal unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten, ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten en ruimte voor militaire terreinen en activiteiten van nationaal belang. Tenslotte vindt het Rijk zorgvuldige afwegingen en transparante

besluitvorming bij ruimtelijke plannen belangrijk. Het beleid van het Rijk wordt geëffectueerd door het Barro en het Rarro.

Beoordeling

Onderhavig plan betreft de realisatie van een nieuwe randweg. Het plangebied is hoofdzakelijk gelegen op gronden met een agrarische karakter, maar sluit aan op het bestaand bebouwd gebied. De realisatie van de weg vormt echter geen onderwerp van nationaal belang. Wel past het binnen de algemene doelstellingen met betrekking tot concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.

Conclusie

De realisatie van de Noord-Om wordt niet belemmerd door het beleid uit de structuurvisie.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en Besluit en ministeriële regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, Rarro), 2011

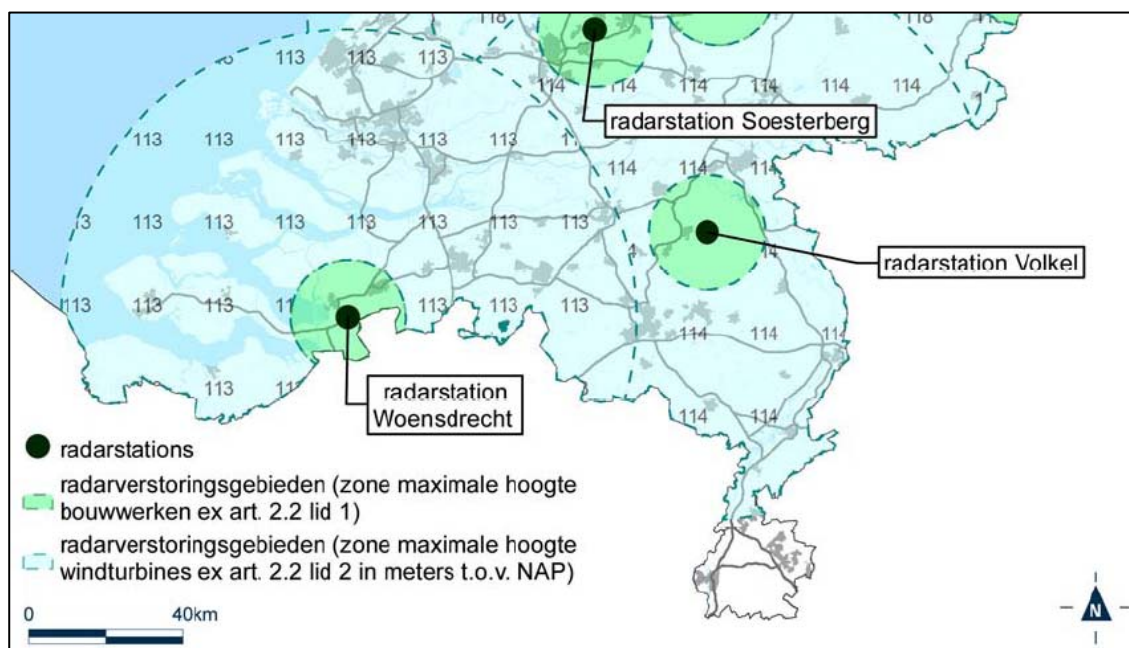
Toetsingskader

Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, op basis van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), twee besluiten waarmee dat mogelijk is. Deze twee besluiten zijn verschillend van aard (procesmatig versus beleidsmatig):

- Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het Bro stelt vanuit de rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden (o.a. nationaal belang 13 uit de SVIR). De in het Bro opgenomen 'ladder van duurzame verstedelijking' geldt per 1 oktober 2012. Op de procesmatige vereisten waaraan dit bestemmingsplan moet voldoen wordt teruggekomen in hoofdstuk 5, in dit hoofdstuk komen de planologische en milieuhygiënische uitvoerbaarheid aan bod.
- Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen. Het Barro is vastgesteld op 22 augustus 2011 en in werking getreden op 30 december 2011. Op 1 oktober 2012 is een wijziging van het Barro vastgesteld. Het kabinet heeft in de genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen, bv. voor defensie en waterveiligheid, de bevoegdheid om algemene regels te stellen moet worden ingezet. Het gaat daarbij om het beschermen van de nationale belangen. Deze algemene regels, vastgelegd in het Barro, werken zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Naar aanleiding van een advies van de Raad van State voorziet het Barro ook in een bij dit besluit behorende ministeriële regeling (Rarro). In deze regeling is de begrenzing opgenomen van de gebieden uit een aantal titels uit het Barro waarvoor een reservering of een vrijwaring geldt. De aanduiding van deze gebieden is opgenomen in het Barro.

Beoordeling

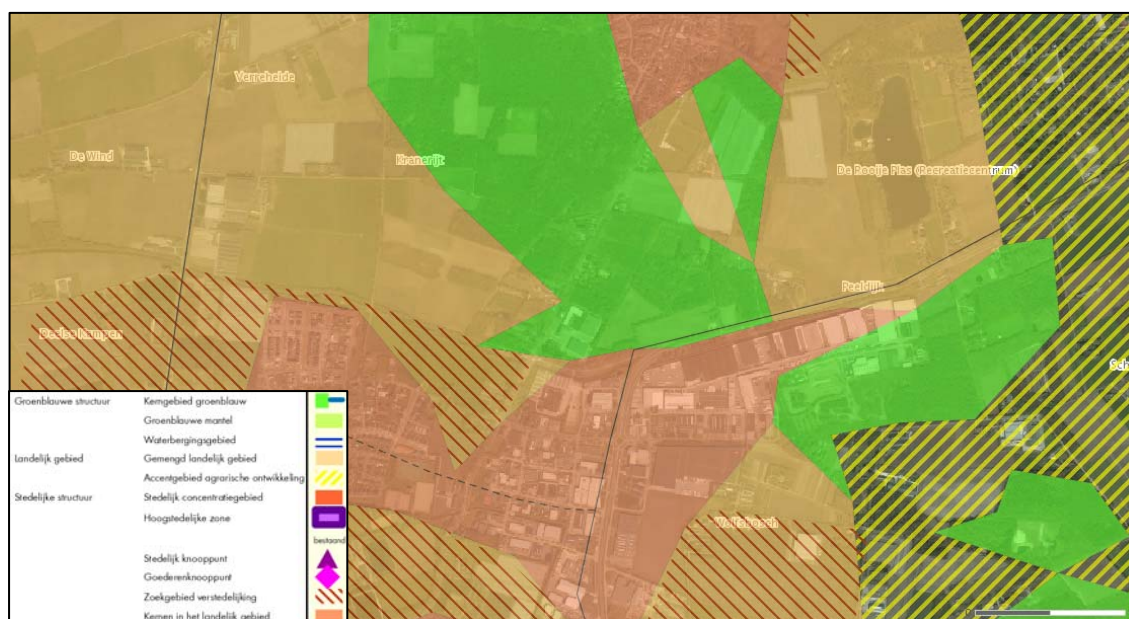
Ten aanzien van het onderhavige plangebied zijn er regels uit het Barro/Rarro van toepassing. Het betreft hier, gerelateerd aan militaire luchthaven Volkel, het radarverstoringsgebied. Bouwwerken binnen deze zone kunnen onaanvaardbare gevolgen hebben voor de werking van de radar. Het plangebied valt binnen het radarverstoringsgebied van deze luchthaven. Daarbinnen zijn geen objecten hoger dan 39 meter boven NAP toegestaan. Onderhavig plan zal geen hogere bouwwerken dan 39 meter mogelijk maken.



Uitsnede Bijlage 8.4 bij de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening. Bron: Staatscourant 2012, nr. 18324, 7 september 2012

Conclusie

Vanuit het Barro/Rarro zijn er geen belemmeringen om de Noord-Om te realiseren.



Uitsnede Structurenkaart SVRO – partiële herziening 2013, met weergave plangebied.

Bron: provincie Noord-Brabant, 2014.

4.3 Provinciaal beleid

Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) – partiële herziening 2014, 2014

De Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) is vastgesteld door Provinciale Staten op 1 oktober 2010 en geeft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). Belangrijke beleidslijnen in de SVRO zijn het principe van concentratie van verstedelijking, zorgvuldig ruimtegebruik, verantwoord omgaan met de natuurlijke basis, het streven naar robuuste en aaneengeschakelde natuurgebieden. Sinds de vaststelling in 2010 hebben Provinciale Staten diverse besluiten genomen die een verandering brengen in de provinciale rol en sturing, of van provinciaal beleid. Deze besluiten zijn vertaald in de partiële herziening van de structuurvisie in 2014, vastgesteld op 7 februari 2014 en in werking getreden op 19 maart 2014. Op onder andere de volgende onderdelen vindt bijsturing van het beleid plaats: transitie van stad en platteland, intrekken reconstructie- en gebiedsplannen, groenbeleid, samenhangend beleid voor de ondergrond en de transitie naar een zorgvuldige veehouderij. De, ongewijzigde, provinciale sturingsfilosofie is gebaseerd op vijf rollen: ontwikkelen, ordenen, beschermen, regionaal samenwerken en stimuleren. Twee rollen zijn met name van belang voor onderhavig plan: de ordenende en de beschermende rol.

Het plangebied van de Noord-Om is grotendeels gelegen in het gemengd landelijk gebied en deels in kernen in landelijk gebied en kerngebied groenblauw.

In het 'gemengde landelijke gebied' wordt een gemengde plattelandseconomie nagestreefd. In de gemengde plattelandseconomie is naast ruimte voor de land- en tuinbouw ook ruimte voor de ontwikkeling van niet-agrarische functies, zoals toerisme, recreatie, kleinschalige bedrijvigheid, zorgfuncties et cetera. Dit kan door verbreding van agrarische activiteiten maar ook als zelfstandige functie. Rondom steden, dorpen en natuur is er in de meeste gevallen feitelijk sprake van een gemengde plattelandseconomie.

Voor de gebieden die gelegen zijn in de 'kernen in het landelijke gebied' geldt met name het accent dat de provincie in het ruimtelijk beleid legt op zorgvuldig ruimtegebruik; de provincie wil de groei en de spreiding van het stedelijk ruimtebeslag afremmen.

Het ruimtelijke beleid voor gronden binnen het 'kerngebied groenblauw' is gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van de natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten. Er is geen ruimte voor (grootschalige of intensieve) ontwikkelingen die niet passen binnen de doelstellingen voor de EHS en beheer/herstel van de waterstructuren. Bestaande functies en bestaand gebruik binnen de groenblauwe kern worden gerespecteerd.

Beoordeling

Het plangebied is hoofdzakelijk gelegen in het gemengd landelijk gebied. De nieuwe randweg is benodigd om de ongewenste verkeerdrukke uit de kern van Gemert weg te nemen, de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid te bevorderen en te voorzien in de ontbrekende schakel voor de verkeersafwikkeling op regionaal niveau. De aanleg van de randweg wordt passend geacht binnen de provinciale structuurvisie.

Conclusie

De realisatie van de Noord-Om is passend binnen de provinciale structuurvisie.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP), 2006*Toetsingskader*

In het PVVP (2006) zijn de ambities en beleidsdoelstellingen voor verkeer en vervoer beschreven. Het PVVP vormt met de SVRO, het Provinciaal Milieuplan (PMP) 2012-2015 en het Provinciaal Waterhuishoudingsplan (PWP) in het provinciale beleid het strategische kader. De centrale uitdaging van het PVVP is Brabant bereikbaar te houden, zowel om economische redenen als om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te waarborgen. De inzet is het realiseren van een robuust en efficiënt verkeers- en vervoersysteem (weg, spoor, water, Hoogwaardig Openbaar Vervoer, buis, lucht) dat het personen- en goederenvervoer zoveel mogelijk faciliteert in samenhang met de ontwikkeling van hoogstedelijke zones gericht op het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor hoogstedelijke functies en voorzieningen.

In het Brabantse MIT (BMIT) zijn de projecten voor verkeer, vervoer en infrastructuur die de wegbeheerders provincie, gemeenten en rijk de komende vijf jaar samen willen aanpakken benoemd. De projecten verkeren in verschillende fases (probleemanalyse, verkennings-, planstudie- of realisatiefase).

Het BMIT 2013 - 2017 vormt het uitvoeringsprogramma van het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). Het BMIT 2013 - 2017 is ten opzichte van voorgaande jaren ingrijpend veranderd. Dit houdt in dat het niet meer wordt vastgesteld door Gedeputeerde Staten, omdat het geen onderdeel is van de begroting.

Beoordeling

De gewenste realisatie van de randweg Noord-Om sluit aan op de doelen uit het PVVP. De Provincie geeft hier verder invulling aan door de verkeersproblematiek te agenderen in het BMIT 2013 – 2017. De komproblematiek van Gemert is in het BMIT op de derde plaats van de prioriteitenlijst gekomen, waardoor de Provincie kan voorzien in de benodigde financiële bijdrage voor de realisatie van de randweg.

Conclusie

De realisatie van de randweg Noord-Om vormt een prioriteit in het uitvoeringsprogramma BMIT 2013 – 2017. Met onderhavig bestemmingsplan wordt voorzien in een passende juridisch-planologische basis.

Verordening ruimte Noord-Brabant 2014, 2014*Toetsingskader*

In de SVRO zijn de hoofdlijnen van het provinciale beleid voor de komende periode aangegeven. Daarin is voor de doelen en ambities die bereikt moeten worden per onderwerp aangegeven welke instrumenten de provincie wil inzetten. In een aantal gevallen is gekozen voor het instrument 'planologische verordening', bekend als Verordening ruimte. Op 7 februari 2014 is de Verordening ruimte 2014 vastgesteld door Provinciale Staten. Deze stelt regels aan onder meer de bundeling van stedelijke ontwikkeling, natuurontwikkeling, de ontwikkeling van intensieve veehouderijen, waterberging, cultuurhistorie en het agrarisch gebied. Een geactualiseerde versie van de Verordening ruimte 2014 is in werking getreden op 15 juli 2015.

In het navolgende zijn de relevante artikelen uit deze verordening met betrekking tot de aanleg van de randweg beoordeeld en getoetst.



Natuur en landschap

- Ecologische hoofdstructuur
- Zoekgebied voor ecologische verbindingzone
- Attentiegebied ehs
- Zoekgebied voor behoud en herstel watersystemen
- Groenblauwe mantel
- Beheergebied ehs

Uitsnede uit de kaart Natuur en landschap van de Verordening Ruimte 2014.

Bron: provincie Noord-Brabant.



Overige agrarische ontwikkeling en windturbines

- Teeltgebied Zundert
- Mogelijk doorgroeigebied glastuinbouw
- Vestigingsgebied glastuinbouw
- Agrarisch gebied
- Gebied Teeltondersteunende kassen toegestaan
- Zoekgebied voor windturbines

Uitsnede uit de kaart Overige agrarische ontwikkeling van de Verordening Ruimte 2014. Lichtbruin weergegeven is het 'agrarisch gebied'.

Bron: provincie Noord-Brabant.

Artikel 7.19 Regels voor wegen buiten bestaand stedelijk gebied

Toetsingskader

De realisatie van de nieuwe randweg Noord-Om vindt plaats buiten het bestaand stedelijk gebied. De verordening stelt voor de ontwikkeling van nieuwe wegen buiten het bestaand stedelijk gebied regels (artikel 7.19). Voorwaarden voor de aanleg van een weg zijn:

- a. een omschrijving van het gebied waarop het voorbereidend onderzoek was gericht;
- b. een beschrijving van de aard van het verkeerskundig probleem waarop dat voorbereidend onderzoek was gericht en van de aard van de ruimtelijk relevante ontwikkelingen in het gebied;
- c. een onderbouwing van de voorkeur voor het in het plan opgenomen tracé, mede aan de hand van het voorbereidend onderzoek bedoeld onder a en b;
- d. een beschrijving van het aantal te realiseren rijstroken;
- e. een beschrijving van de te treffen maatregelen, de inpassing van die maatregelen en de ligging in het terrein;
- f. een beschrijving van de te treffen voorzieningen, gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk, voor zover die voorzieningen rechtstreeks verband houden met de uitvoering van het werk.

Beoordeling

Voor de realisatie van de randweg moet worden getoetst aan de voorwaarden uit artikel 7.19 uit de verordening, zoals hierboven uiteengezet. Voor de randweg geldt het volgende:

- ad. a.: het tracé van de nieuwe randweg is als voorkeursvariant opgenomen in het MER 'MER Noord-Om, noordelijke rondweg kern Gemert', zoals vastgesteld door de raad op 30 september 2010.
- ad. b.: met het MER is inzichtelijk gemaakt hoe de Noord-Om enerzijds het woon- en leefmilieu in Gemert verbeterd en anderzijds hoe de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid verbeterd. Met de aanleg van de Noord-Om wordt ook beoogd de ontbrekende schakel voor de verkeersafwikkeling op regionaal niveau aan te leggen. Hier voorziet het MER eveneens in.
- ad. c.: door de gemeenteraad is op 30 september 2010 een besluit genomen ten aanzien van de voorkeursvariant en de voorlopige inrichting van het tracé. Deze variant en tracé zijn met onderhavig plan juridisch-planologisch vastgelegd.
- ad. d.: De Noord-Om wordt een provinciale weg met 1 rijstrook per rijrichting. De maximale snelheid op de Noord-Om wordt 80 km/u. Landbouwverkeer zal daarbij worden toegelaten. In het tracé komen per aansluiting met bestaande wegen rotondes.
- ad. e.: voor de realisatie van de Noord-Om is door Bureau Visser in november 2014 het 'Compensatieplan natuur en landschap Noord-Om' opgesteld. In dit plan is een beschrijving van de te treffen voorzieningen die verband houden met de nadelige gevolgen van de uitvoering van de weg opgenomen. Aanvullend is in het kader van het beekherstelproject Peelse Loop door Bureau Stroming in 2015 een landschapsplan gemaakt van de herinrichting van de beek. Het beekherstelproject draagt bij aan de landschappelijke inpassing als uitwerking van de bijdrage kwaliteitsverbetering van het landschap voor de Noord-Om. In onderhavige toelichting is in hoofdstuk 3 een planbeschrijving opgenomen betreffende het ontwerp van de randweg en de landschappelijke inpassing daarvan.
- ad. f.: voor de realisatie van de Noord-Om is het 'Compensatieplan natuur en landschap Noord-Om' door Bureau Visser in november 2014 opgesteld. In dit plan is een beschrijving van de te treffen voorzieningen die verband houden met de nadelige gevolgen van de uitvoering van de weg opgenomen.

Conclusie

De realisatie van de Noord-Om is passend binnen de regels van artikel 7.19 van de Verordening.

Artikel 5.1: Bescherming van de ecologische hoofdstructuur

Toetsingskader

Een ruimtelijk plan dat is gelegen in de ecologische hoofdstructuur strekt tot het behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden. Tevens stelt een ruimtelijk plan regels ter bescherming van de ecologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden en houdt daarbij rekening met de overige aanwezige waarden en kenmerken, waaronder de cultuurhistorische waarden en kenmerken.

Beoordeling

Delen van het plangebied voor de randweg zijn gelegen in de EHS. Het betreft hier enkele percelen aan weerszijden van de Handelseweg en horen bij de Handelse Bossen. De realisatie van de Noord-Om leidt tot vernietiging, versnippering en verstoring van de EHS. Hierdoor is

compensatie en een wijziging in de begrenzing van de EHS vereist, zoals opgenomen in de Verordening ruimte. In november 2014 is door Bureau Visser het benodigde 'Compensatieplan natuur en landschap Noord-Om' opgesteld. In het plan is de compensatieverplichting nader uitgewerkt. Hieronder volgt een korte toelichting daarop:

Vernietigd areaal EHS-bosgebied

Het Vernietigd Areaal betreft het gedeelte EHS-bosgebied waar het tracé Noord-Om overheen ligt. Daarnaast is er een klein gedeelte EHS-bosgebied waar door hermeandering de Peelse Loop overheen ligt. Dit is het geval nabij de hoek Peelse Loopweg – zandpad Oude Handelseweg. Het Vernietigd Areaal is berekend op 0,45 hectare bos. Inclusief de vereiste toeslag, bedraagt de compensatieverplichting 0,75 hectare. Hiervan is minimaal 0,45 hectare als nieuw bos te realiseren. Daarnaast is er sprake van 0,15 hectare Vernietigd Areaal EVZ ter hoogte van de rotonde met de Peeldijk. Dit wordt ook meegeteld in de compensatieverplichting.

Versnipperd areaal EHS-bosgebied

Het Versnipperd Areaal betreft het gedeelte EHS-bosgebied dat geen aansluiting meer heeft met het overige bosgebied (bosrestanten ten zuiden van het tracé). De bestaande bosrestanten ten noorden van het tracé (omgeving locatie Handelseweg 43) zijn niet meegerekend omdat deze bosjes in de huidige situatie al versnipperd zijn. Voor deze gronden heeft vanwege de versnippering een herbegrenzing van de EHS plaatsgevonden. De gronden rondom de gebouwen aan de Handelseweg 43 zijn na besluit van Gedeputeerde Staten op 9 oktober 2012 niet langer aangewezen als EHS, maar als agrarisch gebied. Dit besluit heeft plaatsgevonden in het kader van het Natuurbeheerplan 2013. Het Versnipperd Areaal is derhalve berekend op 0,70 hectare en 1:1 te compenseren.

Verstoord areaal EHS-bosgebied en EVZ Peelse Loop

Het Verstoord Areaal EHS betreft het gedeelte waarvan de natuurfunctie afneemt ten gevolge van wegverkeerslawaai en wegverlichting. Hiervoor is een verstoringszone van 80 meter aan weerskanten van de Noord-Om aangehouden. Voor vogels is deze zone aanzienlijk groter (gemiddeld tot de 42 dB(A) contour) maar voor andere diersoorten is de zone weer kleiner. Het Verstoord Areaal EHS is hiermee berekend op 1,70 hectare en voor 35% te compenseren wat neerkomt op 0,60 hectare compensatie (het Versnipperd Areaal dat binnen het Verstoord Areaal ligt is niet opnieuw meegerekend).

Bijna de gehele EVZ Peelse Loop ligt binnen de 80 meter verstoringszone. Het Verstoord Areaal EVZ Peelse Loop is, rekening houdend met het gedeelte nabij de bocht Peeldijk – Oost-Om dat al verstoord, berekend op 3,7 hectare en voor 35% te compenseren wat neerkomt op 1,30 hectare compensatie. Totaal 1,90 hectare compensatie.

Totale compensatieverplichting

De totale compensatieverplichting komt hiermee uit op 3,50 hectare waarvan minimaal 0,45 hectare is aan te planten als nieuw bos vanwege vernietiging daarvan.

Natuurcompensatie

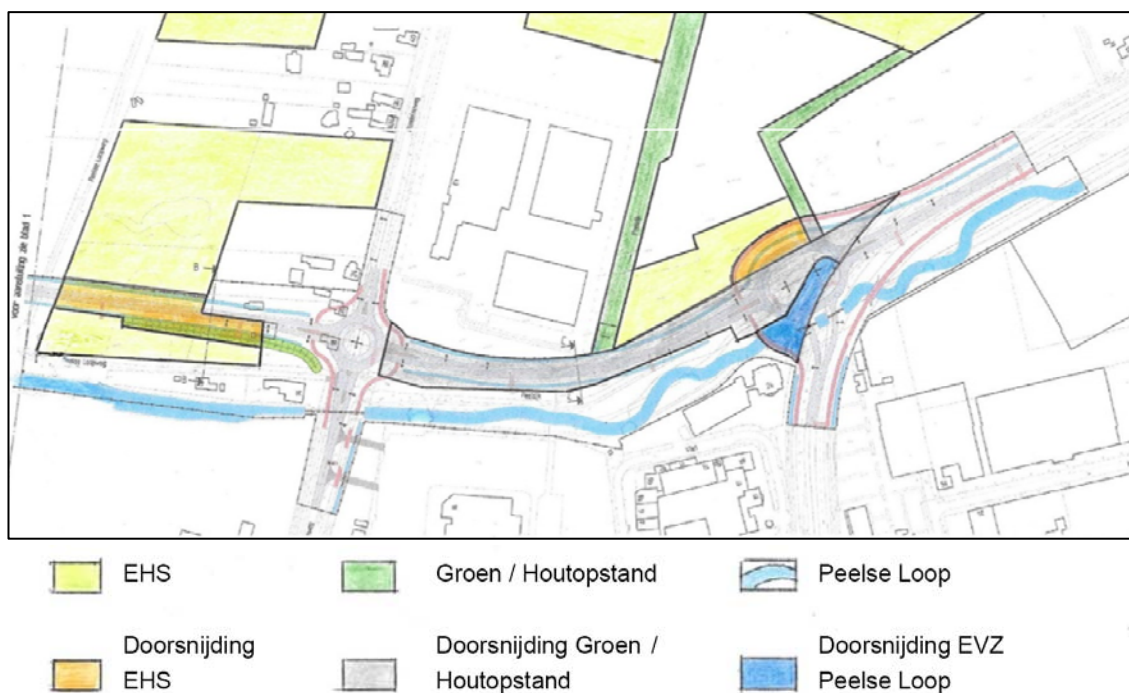
Een compensatieverplichting van 3,50 hectare is langs de Noord-Om niet volledig beschikbaar. Reden om een gedeelte van de natuurcompensatie elders te realiseren. Dit is mogelijk in de vorm van een uitbreiding voor het Natuureducatiecentrum De Specht te Handel. Ter plaatse is 2,0 hectare natuurterrein beschikbaar. In overleg met de provincie Noord-Brabant zijn de

compensatiegronden bij De Specht, bij wijze van uitzondering, al op voorhand ingericht als natuurcompensatie voor de Noord-om. Onderhavig bestemmingsplan voorziet dan ook in het juridisch-planologisch verankeren van de 2,0 hectare natuurcompensatie bij De Specht.

Resteert nog 1,50 hectare. Bij compensatie in het verstoord gebied langs de Noord-Om is rekening te houden met een toeslag van 3/2. Dit resulteert dus in een compensatieverplichting langs de Noord-Om van $1,50 \times 3/2 = 2,25$ hectare, waarvan minimaal 0,60 hectare aan nieuwe bosaanplant vanwege vernietiging daarvan. De voor natuurcompensatie te benutten zone tussen de Noord-Om en de Peelse Loop is circa 3,0 hectare groot, waardoor er sprake is van circa 0,75 hectare overcompensatie. Omdat ook 0,20 hectare natuurbos in het gebied van de Handelse bossen gerealiseerd wordt is de overcompensatie nog iets groter namelijk $0,75 + 0,2 = 0,95$ hectare. Dit biedt speling bij de nadere uitwerking (geluidswal, oprit voet/fietsbrug), zodat het plan altijd voldoet aan de vereiste compensatieverplichting. Door Bureau Strooming is een inrichtingsplan opgesteld met daarin opgenomen de nadere uitwerking van de landschappelijke inpassing van de Noord-Om, zijnde onderdeel van het beekherstelproject 'Peelse Loop'.

Conclusie

Concluderend kan worden gesteld dat de ecologische hoofdstructuur wordt aangetast. Om de negatieve effecten op de waarden en kenmerken van deze specifieke gebieden te compenseren wordt toepassing gegeven aan artikel 5.3 van de Verordening ruimte 2014.



Weergave doorsnijding EHS / EVZ Peelse Loop.

Bron: Compensatieplan natuur en landschap Noord-om, november 2014.

Artikel 5.3: Wijziging van de begrenzing op verzoek met toepassing nee-tenzij principe

Toetsingskader

Gedeputeerde Staten kunnen de begrenzing van de ecologische hoofdstructuur op verzoek van de gemeente wijzigen in geval van een ruimtelijke ontwikkeling met toepassing van het nee-tenzij principe. De wijziging in de begrenzing kan slechts plaatsvinden als aan randvoorwaarden wordt voldaan.

Beoordeling

De begrenzing van de ecologische hoofdstructuur dient te worden aangepast langs het tracé van de Noord-Om. Zie ook onderstaande afbeelding met in het oranje de gronden die doorsneden worden.

Om over te gaan tot deze herbegrenzing dient aan de volgende voorwaarden te worden getoetst:

1. er sprake is van een groot openbaar belang;
 - ✓ zoals beschreven in de inleiding van deze toelichting staat de kwaliteit van het woon- en leefmilieu van de kern Gemert sterk onder druk. Dit wordt veroorzaakt door het toenemende doorgaande verkeer dat op de route vanaf de Boekelseweg (N605) zijn weg zoekt door de kern via de Vondellaan, de Komweg en de West-Om naar de N272 richting Helmond. Uit het MER zoals door de raad vastgesteld op 30 september 2010 blijkt de noodzaak van een nieuwe randweg aan de noordzijde van de kern om de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te verbeteren. Hiermee is aangetoond dat de aanleg van een nieuwe randweg een groot openbaar belang betreft. Met het Addendum op het MER van maart 2015 is aangetoond dat het groot openbaar belang nog immer aanwezig is.
2. er voor de ontwikkeling geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten de ecologische hoofdstructuur;
 - ✓ om te voorzien in een optimaal tracé zijn met het MER diverse varianten bestudeerd. Alle varianten hebben als uitgangspunt een verbinding tussen de Boekelseweg (N605) en de Peeldijk (N272). Onoverkomelijk bij de bepaling van de varianten is de doorkruising van percelen die zijn aangeduid als ecologische hoofdstructuur. Uit het MER blijkt dat alle alternatieven een negatieve invloed op de aanwezige ecologische hoofdstructuur hebben. De aanleg van de Noord-Om biedt daarbij de beste mogelijkheden om het landschap zoveel mogelijk te besparen en invulling te geven aan een integrale landschappelijke inpassing, gecombineerd met natuurcompensatie.
3. er geen andere oplossingen voorhanden zijn waardoor de aantasting van ecologische hoofdstructuur wordt voorkomen;
 - ✓ met het gekozen tracé is het onoverkomelijk dat de ecologische hoofdstructuur wordt aangetast, aangezien gekozen wordt voor een efficiënte verbinding tussen de Boekelseweg (N605) en de Peeldijk (N272). Om de aantasting van de EHS te compenseren wordt er langs de Noord-Om 2,25 hectare benut voor natuurcompensatie, waarvan minimaal 0,45 hectare voor nieuwe bosaanplant. De voor natuurcompensatie te benutten zone tussen de Noord-Om en de Peelse Loop is circa 3,0 hectare groot,

waardoor er sprake is van circa 0,75 hectare overcompensatie. Omdat ook 0,20 hectare natuurbos in het gebied van de Handelse bossen gerealiseerd wordt is de overcompensatie nog iets groter namelijk $0,75 + 0,2 = 0,95$ hectare.

4. de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende, negatieve effecten worden gecompenseerd, waarbij wordt voldaan aan de regels inzake het compenseren als bedoeld in artikel 5.6 (compensatieregels).
- ✓ door Econsultancy is ten behoeve van de aanleg van de Noord-Om in juni 2013 onderzoek verricht naar de ecologische waarden in het plangebied. Naar aanleiding hiervan is door Econsultancy in 2014 nader veldonderzoek verricht. Uit het nader onderzoek blijkt dat er waardevolle soorten aanwezig zijn in de te slopen bebouwing en te kappen aanwezige bomenrijen. De bebouwing maakt echter geen onderdeel uit van de EHS. De te kappen bomenrijen zijn wel onderdeel van de EHS. Ter compensatie is door Bureau Visser in november 2014 een door de provincie goedgekeurd natuurcompensatieplan opgesteld. Dit compensatieplan is opgesteld conform de regels inzake het compenseren van verlies van ecologische waarden en kenmerken als bedoeld in artikel 5.6 van de Verordening ruimte. Het compensatieplan is als bijlage bij onderhavige toelichting opgenomen. Tevens is ontheffing aangevraagd bij het Ministerie als gevolg van het slopen van de bebouwing en het kappen van de bomenrijen. Door deze werkzaamheden worden namelijk de aanwezige vliegroutes van vleermuizen aangetast en dit betreft een overtreding van de Flora- en faunawet.

Conclusie

Er wordt voldaan aan de voorwaarden om de EHS te wijzigen.

Artikel 3.1: Zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit

Toetsingskader

Een ruimtelijk plan dat voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied moet bijdragen aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naast omgeving, in het bijzonder aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. De toelichting van een ruimtelijk plan dient hier een verantwoording over te bevatten.

Hierbij is bepaald dat uitbreiding van het op grond van het geldende bestemmingsplan toegestane ruimtebeslag slechts is toegestaan mits de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om de beoogde ruimtelijke ontwikkeling binnen dat toegestane ruimtebeslag te realiseren.

Beoordeling

In dit bestemmingsplan is rekening gehouden met de gevolgen van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling voor de gronden en de omgeving. Hierbij wordt in Hoofdstuk 5 van dit bestemmingsplan ingegaan op bodemkwaliteit, waterhuishouding, (archeologische) monumenten, cultuurhistorische waarden, ecologische, aardkundige en landschappelijke waarden. In Hoofdstuk 2 en 3 is verantwoord dat de randweg passend in de omgeving wordt gerealiseerd. Daarbij is ook toegelicht hoe de landschappelijke inpassing wordt gewaarborgd. Voor de uitwerking van de landschappelijke inpassing wordt verwezen naar het Compensatieplan natuur en landschap Noord-Om van Bureau Visser en het daarop volgende

landschapsplan voor het project 'Beekherstel Peelse Loop' van Bureau Strooming, waar de landschappelijke inpassing van de Noord-Om onderdeel van uitmaakt.

Conclusie

De realisatie van de Noord-Om voldoet aan de zorgplicht ruimtelijke kwaliteit.

Artikel 3.2: Kwaliteitsverbetering van het landschap

Toetsingskader

De Verordening ruimte stelt dat een ruimtelijke plan als bedoeld in artikel 3.1 een verantwoording dient te bevatten van de wijze waarop financieel, juridisch en feitelijk is verzekerd dat de realisering van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een aantoonbare en uitvoerbare fysieke verbetering van de aanwezige of potentiële kwaliteiten van bodem, water, natuur, landschap of cultuurhistorie of van extensieve recreatieve mogelijkheden van het gebied waarop de ontwikkeling haar werking heeft of van het gebied waarvan de gemeente voorgenomen ontwikkeling in hoofdlijnen heeft beschreven.

In 2011 is, in navolging en detaillering van artikel 3.2 van de Verordening ruimte 2014, de "Handreiking Kwaliteitsverbetering van het landschap, de rood-met-groen-koppeling" door de provincie Noord-Brabant opgesteld. In deze handreiking zijn methodieken uitgewerkt om invulling te geven aan het principe van kwaliteitsverbetering. Onderscheid wordt gemaakt in de methodiek 'maatwerk met menselijke expertise', de methodiek 'verrekening in euro's' en de methodiek 'verevening met oppervlaktes'. Het voldoen aan de handreiking is geen plicht, maar de handreiking wordt door de gemeente wel als leidraad gehanteerd.

Beoordeling

De realisatie van de randweg binnen het plangebied, maar buiten de gronden aangeduid als EHS (hiervoor geldt immers het natuurcompensatieplan van Bureau Visser), dient verantwoord te worden dusdanig dat sprake is van een kwaliteitsverbetering van het landschap om het verlies aan omgevingskwaliteit te beperken. De Noord-Om doorkruist de bestaande agrarische en natuurlijke landschapsstructuur die daardoor minder duidelijk wordt. De te realiseren grondwal langs de Noord-Om ter hoogte van de woonwijk Doonheide tast tevens de openheid van het landschap aan.

Door Bureau Visser zijn drie aanbevelingen gegeven voor de gewenste kwaliteitsverbetering voor de gronden die aangetast worden als gelegen buiten de EHS. Een eerste mogelijkheid om deze aantasting te beperken is het vormgeven van de grondwal, zodanig dat deze ook van betekenis is voor de inrichting van de Ecologische Verbindingszone Peelse Loop en de beleving van het gebied vanuit de woonwijk Doonheide. Een tweede mogelijkheid is het versterken van de landschapsstructuur met het aanbrengen van houtsingels haaks op de Noord-Om volgens historisch landschapspatroon. Een derde mogelijkheid is het bevorderen van het recreatief medegebruik van het plangebied.

Voor het project 'Beekherstel Peelse Loop' is door Bureau Strooming een landschapsplan gemaakt, met daarin de bovengenoemde aanbevelingen ten aanzien van kwaliteitsverbetering verwerkt. In dit plan zijn tevens de kwaliteitsverbetering en de noodzakelijke natuurcompensatie uitgewerkt. Het betreft hier derhalve één integraal ontwerp, waarin de twee wettelijke beleidsvereisten zijn verwerkt. Gekozen is voor de integrale opzet aangezien de Peelse Loop parallel aan de Noord-Om stroomt. In hoofdstuk 3 zijn de kwaliteitsverbetering middels

landschappelijke inpassing en de natuurcompensatie van de Noord-Om op basis van het landschapsplan nader toegelicht.

Voor de kwaliteitsverbetering van de Noord-Om is via de exploitatie een bijdrage gereserveerd, waarmee de realisatie van het landschapsplan van Bureau Stroming financieel wordt gewaarborgd. De juridische waarborging van het landschapsplan vindt plaats via de regels en de verbeelding. In dit juridisch bindende deel van het bestemmingsplan wordt het deel van het landschapsplan van Bureau Stroming, welk de gronden ten zuiden van de Noord-Om omvat, verankerd. Daarbij wordt vanuit de bestemmingsomschrijving een directe koppeling gemaakt met dit deel van het landschapsplan. In de regels is tevens opgenomen dat de landschappelijke inpassing overeenkomstig het landschapsplan moet worden gerealiseerd en als dusdanig in stand moet worden gehouden en worden beheerd.

Conclusie

Als gevolg van de realisatie van de Noord-Om is middels een landschapsplan invulling gegeven hoe een bijdrage geleverd wordt aan de kwaliteitsverbetering van het landschap. De aanleg van de landschappelijke inpassing van de randweg wordt daarbij met het bestemmingsplan juridisch-planologisch gewaarborgd en dient ook op deze wijze in stand te worden gehouden.

Waterbeheerplan 2010-2015, 2009

Toetsingskader

Het bestuur van het Waterschap Aa en Maas heeft op 13 november 2009 het Waterbeheerplan 2010 – 2015 vastgesteld. In het plan zijn diverse beleidsuitgangspunten voor het water opgenomen ter bevordering van de leefbaarheid van de regio. Eén van de uitgangspunten betreft 'natuurlijk en recreatief water'.

Natuurlijk en recreatief water

Sinds 2000 zijn er Europese normen voor de leefomgeving van planten en dieren in en rond het water. Deze zijn vastgelegd in de Kaderrichtlijn water. Op dit moment voldoet de leefomgeving niet. Dit komt vooral omdat het water niet goed is ingericht. Voor 2027 wordt daarom 200 kilometer beek herstelt. Om de verspreiding van planten en dieren te verbeteren, waardoor ze minder kwetsbaar zijn, worden natuurgebieden verbonden tot een Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De provincie heeft met het waterschap afgesproken dat uiterlijk in 2018 alle Ecologische verbindingszones (EVZ's) langs waterlopen in het beheergebied aangelegd moeten zijn. In totaal betreft het circa 370 km EVZ, waarvan inmiddels 117 km gerealiseerd is. Zowel voor beekherstel als voor de realisatie van EVZ worden gronden aangekocht. Bij een EVZ is het waterschap verantwoordelijk voor 10 meter direct langs de waterloop. Het waterschap richt het watersysteem natuurlijker in. Beekherstel en de aanleg van EVZ's krijgen prioriteit. In de planperiode herstellen we 30 kilometer beek. De expertise die het waterschap opbouwt moet leiden tot een hoger realisatietempo waarmee voor 2027 de KRW-doelstellingen worden gehaald. Samen met gemeenten en terreinbeheerders wordt 120 kilometer EVZ aangelegd.

Aan het eind van de planperiode zal circa tweederde deel van de doelstelling gerealiseerd zijn om natuurgebieden door EVZ's langs waterlopen te verbinden. Stuw en gemalen zijn voor vis obstakels in het watersysteem. In de planperiode worden circa 50 vispassages aangelegd. Bij beekherstel in natuurgebied worden ook stuwen verwijderd. Aanpassing van waterlopen voor

ander doelen worden benut om een flauwere, natuurlijke oever te maken. In stedelijk water worden de grootste knelpunten weggenomen in de kwaliteit van de leefomgeving en de beleving. Denk hierbij aan plagen en vissterfte. Dit wordt samen met gemeenten opgepakt en liefst gecombineerd met de aanpak van andere problemen.

Beoordeling

Met onderhavig bestemmingsplan wordt tevens een planologische basis geboden voor de uitvoering van het Beekherstelproject Peelse Loop. Dit project is een concrete uitwerking van het Waterbeheerplan en voldoet aan de gestelde beleidsuitgangspunten. Voor het project is door Bureau Stroming een ontwerp gemaakt waarin op detailniveau concrete doelstellingen zijn geformuleerd alsmede een uitwerking van de doelstellingen in figuurvorm is weergegeven. In onderhavig plangebied liggen de trajecten II en III zoals toegelicht in hoofdstuk 3.

Conclusie

Het project is passend binnen het waterbeheerplan.

4.4 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Plus Gemert-Bakel 2011-2021 “Duurzaam verbinden”, 2010

Toetsingskader

In de Structuurvisie Plus Gemert-Bakel 2011-2021 geeft de gemeente haar visie op de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente op de langere termijn. Geconstateerd wordt dat Gemert-Bakel qua mensen, middelen en ruimte een onderdeel vormt van de stadsregio Helmond- Eindhoven en Veghel-Uden. De stad ligt dichtbij en komt in reistijd en bereikbaarheid nog een stuk dichtbij met de infrastructurele ontwikkelingen. De weg is meer dan asfalt. Los van de maatschappelijke betekenis wordt er dagelijks veel heen en weer gereden naar de stad; naar het werk, naar de winkel, naar familie, vrienden, kennissen en om uit te gaan. Veel mensen uit de gemeente werken in de omliggende steden en omgekeerd; veel mensen van buiten de gemeente werken hier in de gemeente. Daarmee is de directe afhankelijkheid van de woonomgeving veranderd. In die zin zijn de mensen en is de gemeente meer stedelijk geworden. Deze veranderingen en ontwikkelingen vragen om nieuwe ruimtelijke, maatschappelijke en economische duurzame concepten, zonder de aandacht voor sociale samenhang en een landelijke uitstraling te verliezen. Deze uitstraling is namelijk een “unique sellingpoint” dat verder geëxploreerd kan worden.

Doelstelling van de Structuurvisie+ is het sturen van veranderingen in de juiste richting. De Structuurvisie+ is geen statisch eindbeeld, maar een beoordelingskader voor wensen en ontwikkelingen. Wat betreft de Noord-Om en omgeving vermeldt de Structuurvisie+:

- De aanleg van de Noord-Om tussen Gemert en Handel;
- Het ontwikkelen van de Peelse Loop als ecologische verbindingszone;
- Het verhogen van waterbodems en het verbreden van de waterprofielen;
- Het ruimtelijk en sociaal verbinden van de dorpen met het buitengebied;
- Beëindiging van de intensieve veehouderij in het oude cultuurlandschap en verduurzaming van de agrarische sector (kwalitatieve benadering);
- Herstel van historische wandelpaden in en om de dorpen en aandacht voor het vrij houden van “oude” routes;
- Handel wordt gestimuleerd een vitale religieuze trekpleister te worden;

- Een belangrijke trekpleister voor recreatie en toerisme is onder andere natuur educatiecentrum De Specht in Handel dat met een recente uitbreiding voorziet in een gedeelte van de natuurcompensatie voor de Noord-Om;
- Aanleg van een recreatieve route langs archeologische- en cultuurhistorische locaties.



Uitsnede uit de structuurvisiekaart van de Structuurvisie Plus Gemert – Bakel 2011 – 2021. Het plangebied is met het rode kader globaal aangegeven.

■	gemengde functies buitengebied
■	behoud en ontwikkeling natuur
■	primaair woon- en leefgebied
■	stedelijk gebied
■	ontwikkelen landbouw
■ ▨	(her)ontwikkelen recreatief gebied
■	bedrijven terrein
■	recreatief gebied
—	waterloop met natuurwaarde
—	infrastructuur
●	stedelijke ontwikkeling
●	uitbreiden bedrijventerrein
★	brede maatschappelijke voorziening
★	nieuwe brede maatschappelijke voorziening
■	bebouwingsconcentratie
★	ontwikkellocatie
○	centrum

Beoordeling

De realisatie van de randweg is een opgenomen uitvoeringsproject in de gemeentelijke structuurvisie. Op grond van de visie is er bestuurlijk een standpunt ingenomen om de randweg te realiseren. Onderhavig bestemmingsplan voorziet in de juridisch-planologische verankering.

Conclusie

De gewenste realisatie van de randweg is passend binnen de visie.



*Uitsnede uit de verbeelding van het vigerende bestemmingsplan "Buitengebied Gemert-Bakel 2010".
Bron: RO-online.*



*Uitsnede uit de verbeelding van het vigerende bestemmingsplan "Bedrijventerrein Wolfsveld 2010".
Bron: RO-online.*

Vigerend bestemmingsplannen

Momenteel vigeert voor een groot deel binnen het plangebied het bestemmingsplan "Buitengebied Gemert-Bakel 2010", vastgesteld door de gemeenteraad op 27 mei 2010, alsmede de herziening "Gemert-Bakel, herziening oktober 2010", vastgesteld door de gemeenteraad op 15 december 2010. Voor het deel tussen de Handelsweg en de Oost-om geldt het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Wolfsveld 2010", vastgesteld door de gemeenteraad op 23 september 2010. De realisatie van de randweg Noord-om is niet mogelijk binnen beide plannen. Met onderhavig plan wordt voorzien in een nieuw passend juridisch-planologisch kader.

5 PLANOLOGISCH RELEVANTE (MILIEU)ASPECTEN

5.1 Inleiding

Met betrekking tot een (ontwerp-)bestemmingsplan staat in artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht vermeld: 'bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen'. Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat rekening moet worden gehouden met de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek.

Daarnaast is bepaald dat, op basis van regelgeving uit het Barro, als procesvereiste dient te worden getoetst aan de 'ladder van duurzame verstedelijking'. Tenslotte moet ook worden getoetst aan het Besluit m.e.r..

Ten behoeve van de voorgenomen realisatie van de randweg Noord-Om is conform art. 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening onderzoek gepleegd naar een aantal uitvoeringsaspecten. Hieronder wordt verslag gedaan van de uitkomsten van het gepleegde onderzoek. De onderzoeksrapporten zijn als (separate) bijlagen gevoegd bij dit bestemmingsplan.

Achtereenvolgens worden behandeld:

- bodem;
- akoestiek wegverkeerslawaaï
- flora en fauna;
- water;
- archeologie en cultuurhistorie
- bedrijven en milieuzonering;
- externe veiligheid;
- luchtkwaliteit;
- kabels en leidingen.

Vervolgens wordt ingegaan op de toetsing aan de 'ladder duurzame verstedelijking' en de toetsing aan het Besluit m.e.r..

5.2 Bodem

Toetsingskader

Het landelijk beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. Met andere woorden, de bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico opleveren voor de gebruikers van de bodem. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit. Voor alle bestemmingen waar een functiewijziging of herinrichting wordt voorzien, dient de bodemkwaliteit door middel van een bodemonderzoek in beeld te worden gebracht. Indien op grond van historische informatie blijkt dat in het verleden bodembedreigende activiteiten hebben plaatsgevonden, dan dient een volledig verkennend bodemonderzoek te worden uitgevoerd. Op basis van de onderzoeksresultaten kan vervolgens worden nagegaan of er vervolgmaatregelen getroffen moeten worden, zoals een nader onderzoek of eventueel een (functiegericht) sanering.

Beoordeling

Voorafgaand aan een verkennend bodemonderzoek is een voortoets uitgevoerd naar de mogelijke aanwezigheid van conventionele explosieven. Het onderzoek is uitgevoerd door AVG Explosieven Opsporing Nederland in mei 2013. De rapportage van de voortoets is als bijlage 2 bij onderhavige toelichting opgenomen. Uit de voortoets komt naar voren dat er onvoldoende indicaties zijn dat er conventionele explosieven voorkomen in het plangebied. Het plangebied is derhalve niet verdacht en werkzaamheden (milieuonderzoeken en realisatie randweg) kunnen onder normale omstandigheden worden uitgevoerd.

Door Econsultancy is in mei en juni 2013 een verkennend (water)bodemonderzoek uitgevoerd in het plangebied. Het verkennend (water)bodemonderzoek heeft tot doel met een relatief geringe onderzoeksinspanning vast te stellen of op de onderzoekslocatie een grond-, grondwater- en/of waterbodemonverontreiniging aanwezig is, teneinde te bepalen of er milieuhygiënische belemmeringen zijn voor de aanleg van het nieuwe tracé ten behoeve van de Noord-Om. Het verkennend onderzoek asbest in bodem en puin (NEN 5707 en NEN 5897) heeft tot doel vast te stellen of er op de onderzoekslocatie sprake is van een (bodem)verontreiniging met asbest, dan wel sprake is van asbestverdachte verhardings-/fundatiematerialen.

Het rapport van het onderzoek is als bijlage 3 bij onderhavige toelichting toegevoegd. De conclusies van het onderzoek zijn verdeeld over een aantal deellocaties A tot en met D, het grondwater en de waterbodem.

Grootschalig onverdachte terreindelen (deellocatie A)

In het opgeboorde materiaal zijn met uitzondering van boring A50A zintuiglijk geen verontreinigingen waargenomen. Tijdens de veldwerkzaamheden zijn op het maaiveld van de onderzoekslocatie, alsmede in de bodem, geen asbestverdachte materialen aangetroffen. In de bovengrond zijn op één boring na geen verontreinigingen geconstateerd. Ter hoogte van boring A50A is een lichte verontreiniging met lood, zink en PAK aangetroffen. Deze verontreiniging houdt mogelijk verband met de resten puin, die in de ter plaatse van de boring aangetroffen zijn. In de ondergrond zijn geen verontreinigingen geconstateerd.

Bebouwde terreindelen (deellocatie B)

De aangetroffen laag puin (split) betreft een verhardingslaag naar de garage van het woonhuis. Zeer plaatselijk zijn in de bodem sporen baksteen aangetroffen. In het opgeboorde materiaal zijn verder zintuiglijk geen verontreinigingen waargenomen. Tijdens de veldwerkzaamheden zijn op het maaiveld van de onderzoekslocatie, alsmede in de bodem, geen asbestverdachte materialen aangetroffen. Plaatselijk zijn in de bovengrond lichte verontreinigingen met lood of PAK aangetroffen. In de ondergrond zijn geen verontreinigingen geconstateerd. De lichte verontreinigingen in de bovengrond zijn waarschijnlijk te relateren aan het historisch gebruik als woonpercelen aldaar.

Zand-/puinpaden (deellocatie C)

Dit deelgebied is te verdelen in 3 afzonderlijke deellocaties, waarvan de bevindingen in het veld en het laboratorium afzonderlijk zullen worden besproken.

Lieve Vrouwensteeg

Op het zuidelijk deel van de onderzoekslocatie is het pad voorzien van een halfverharding met puin. Centraal op de onderzoekslocatie veranderd deze halfverharding van puin naar baksteen. Ter plaatse van de halfverharding met puin is tijdens de maaiveldinspectie asbesthoudend plaatmateriaal op het maaiveld aangetroffen. Tijdens de veldwerkzaamheden zijn verder op het maaiveld van de onderzoekslocatie, alsmede in de opgeboorde en uitgezeefde materiaal, geen asbestverdachte materialen aangetroffen. In het mengmonster van de verdachte bovengrond is geen asbest aangetoond. Plaatselijk zijn in de bovengrond lichte verontreinigingen met minerale olie of PAK aangetroffen. In de ondergrond zijn geen verontreinigingen geconstateerd. De lichte verontreinigingen in de bovengrond zijn hoogstwaarschijnlijk te relateren aan de bijmengingen met puin en/of baksteen in de bodem.

Peelse Loopweg

Over het algemeen is het pad aan de westzijde voorzien van een halfverharding bestaande uit baksteen en puin. Richting de Handelseweg is ook gebroken asfalt (vermoedelijk teerhoudend) en grind aanwezig. Ter plaatse van westelijk deel van de weg is tijdens de maaiveldinspectie asbesthoudend plaatmateriaal op het maaiveld aangetroffen. Ter plaatse van gat CB05 is asbesthoudend plaatmateriaal in de halfverharding en onderliggende bodem aangetroffen. Verder is er tijdens de veldwerkzaamheden geen asbest(verdacht materiaal) meer aangetroffen. In het mengmonster van de halfverharding en het grondmengmonster van de onderliggende bodem waar asbest in is aangetroffen is analytisch (fractie <16mm) geen asbest meer aangetoond. Ook in de onderliggende (onverdachte) bodem (traject 0,5-1,0 m –mv) van het gehele pad is geen asbest aangetoond. In de zintuiglijk met baksteen of puin verdachte toplaag van de bodem zijn lichte verontreinigingen met PAK en (plaatselijk) lood aangetroffen. In de ondergrond zijn geen verontreinigingen aangetroffen.

Halfverhard fietspad Peeldijk

Het fietspad is bij de aansluiting op Oost-om zwak puin- of asfalthoudend. Op het maaiveld is asbesthoudend plaatmateriaal op het maaiveld aangetroffen. Tijdens de veldwerkzaamheden zijn verder op het maaiveld van de onderzoekslocatie, alsmede in de opgeboorde en uitgezeefde materiaal, geen asbestverdachte materialen aangetroffen. In het mengmonster van de verdachte bovengrond is geen asbest aangetoond. In de verdachte laag (bovengrond) zijn verder ook geen andere verontreinigingen geconstateerd.

Wegaansluitingen (deellocatie D)

Dit deelgebied is te verdelen in 3 afzonderlijke deellocaties, waarvan de bevindingen in het veld en het laboratorium afzonderlijk zullen worden besproken.

Boekelseweg (N605)

De Boekelseweg is voorzien van een cunetlaag die fungeert als een fundatie voor de op de locatie aanwezige verharding. Dit materiaal bestaat uit diverse bestanddelen zoals beton, baksteen en stenen (of grind). Tijdens de veldwerkzaamheden zijn op het maaiveld van de onderzoekslocatie, alsmede in de fundatie, geen asbestverdachte materialen aangetroffen. In de verdachte laag direct naast en onder weg zijn plaatselijk lichte verontreinigingen aangetroffen met lood, minerale olie en PAK. Deze verontreinigingen zijn hoogstwaarschijnlijk te relateren aan de aanwezigheid van de weg. De ondergrond bleek in eerste instantie plaatselijk sterk verontreinigd met PAK. Na het bekend worden van dit resultaat is het betreffende mengmonster uitgesplitst en zijn de monsters separaat geanalyseerd. Daaruit blijkt

een matige verontreiniging met PAK ter plaatse van boring DA08. Verder is de verdachte laag plaatselijk licht verontreinigd met PAK. De verontreiniging zijn hoogstwaarschijnlijk te relateren aan de aanwezigheid van de fundatielaag. In de onverdachte ondergrond en in de bovengrond nabij de fietspaden zijn geen verontreinigingen aangetoond. De grond direct onder de zinkassen verharding bij boring DA16 is niet verontreinigd met zwarte metalen.

Handelseweg/Oude Peeldijk

De Handelseweg en oude Peeldijk zijn voorzien van een cunetlaag die fungeert als een fundatie voor de op de locatie aanwezige verharding. Dit materiaal bestaat uit diverse bestanddelen zoals beton, baksteen en stenen (of grind). Tijdens de veldwerkzaamheden zijn op het maaiveld van de onderzoekslocatie, alsmede in de bodem, geen asbestverdachte materialen aangetroffen. In de verdachte laag van de bodem direct naast en onder de weg zijn lichte verontreinigingen met PAK, minerale olie, PCB en lood aangetoond. Deze lichte verontreinigingen zijn hoogstwaarschijnlijk te relateren aan de aanwezigheid van de weg. In de onverdachte ondergrond zijn geen verontreinigingen aangetoond.

Peeldijk (N277)

De Peeldijk is niet voorzien van een cunetlaag die fungeert als een fundatie voor de op de locatie aanwezige verharding. Ter plaatse van het zuidelijk deel van de Peeldijk is de bodem plaatselijk zwak tot matig baksteen-, puin-, beton- of glashoudend. Tijdens de veldwerkzaamheden zijn op het maaiveld van de onderzoekslocatie, alsmede in de bodem, geen asbestverdachte materialen aangetroffen. Het mengmonster samengesteld uit de zintuiglijk met baksteen, puin, beton en glas verontreinigde grondmonsters bleek matig verontreinigd met lood. Na het bekend worden van dit resultaat is het betreffende mengmonster uitgesplitst en zijn de monsters separaat geanalyseerd. Daaruit blijkt dat het zintuiglijk met baksteen en glas verontreinigde monster ter plaatse van boring DC18 matig verontreinigd is met lood. De verontreiniging is hoogstwaarschijnlijk te relateren aan de zintuiglijke bijmengingen. De verdachte laag direct naast en onder de weg is plaatselijk licht verontreinigd met PAK. Deze verontreinigingen zijn vermoedelijk te relateren aan de aanwezigheid van de weg. In de onverdachte ondergrond zijn geen verontreinigingen aangetoond.

Grondwater

Het grondwater is licht tot matig verontreinigd met zware metalen. Gezien het ontbreken van een bron voor deze verontreinigingen zijn deze hoogstwaarschijnlijk te relateren aan regionaal verhoogde achtergrondconcentraties van metalen in het grondwater.

Waterbodem

Peelse Loop (deellocatie WA)

De waterbodem bestaat voornamelijk uit een sliblaag met een dikte van 5 tot 40 cm. De waterbodem bestaat hieronder voornamelijk uit zwak tot matig siltig, matig grindig, matig fijn tot matig grof zand. In het opgeboorde materiaal zijn geen zintuiglijke verontreinigingen waargenomen. Het slib blijkt niet tot slechts beperkt toepasbaar te zijn (klasse Industrie of NT).

Zaksloot Boekelseweg westzijde (deellocatie WB)

De waterbodem bestaat voornamelijk uit matig siltig, matig grindig, matig tot sterk grof zand. De waterbodem is bovendien matig tot sterk humeus. Plaatselijk is de waterbodem matig grindig. De waterbodem is zwak tot sterk slibhoudend. Een sliblaag is echter niet aangetroffen. In het

opgeboorde materiaal zijn geen zintuiglijke verontreinigingen waargenomen. De waterbodem blijkt als schoon te kunnen worden geclassificeerd (klasse AW).

Zaksloot Oude Peeldijk noordzijde (deellocatie WC)

De waterbodem bestaat over het algemeen uit matig siltig, matig humeus, matig grindig, zeer fijn zand. De waterbodem is niet slibhoudend en er is geen sliblaag aangetroffen. In het opgeboorde materiaal zijn geen zintuiglijke verontreinigingen waargenomen. De waterbodem blijkt als beperkt toepasbaar te kunnen worden geclassificeerd (klasse Wonen/A of niet verspreidbaar).

Conclusie

In het kader van het verkennend bodemonderzoek is vastgesteld dat de halfverharde paden (deellocatie C) en de wegaansluitingen (deellocatie D) als verdachte deellocaties zijn aan te merken. Verder zijn in het vooronderzoek geen aanvullende bronnen voor verontreiniging of geregistreerde gevallen van bodemverontreiniging vastgesteld. Zodoende zijn de overige terreindelen (deellocatie A en B) als onverdacht onderzocht. Tijdens de werkzaamheden is ter plaatse van boring DA16 een zinkassen verharding aangetoond. De onderliggende bodem is echter niet verontreinigd.

Met betrekking tot de bodemkwaliteit (exclusief asbest) zijn de volgende belemmeringen aangetoond:

- ter plaatse van boring DA08 is onder de wegfundatie in de bodem een matig verhoogd gehalte aan PAK aangetoond;
- ter plaatse van boring DC18 is naast de weg in de ondergrond in een baksteenhoudende laag een matig verhoogd gehalte aan lood aangetoond;

Gezien de aard en mate van verontreiniging en de relatie tot de zintuiglijke waarnemingen, kan worden aangenomen dat het puntverontreinigingen betreffen en waarschijnlijk geen sprake zal zijn van ernstige bodemverontreiniging, anders dan de verwachte achtergrondkwaliteit van de wegberm (klasse Industrie). Voordat werkzaamheden plaatsvinden zal in beide gevallen een nader onderzoek benodigd zijn om voornoemde hypothese te bevestigen. In dat kader zijn alle relevante onderzoeksresultaten tevens indicatief getoetst aan het Besluit Bodemkwaliteit. Hieruit blijkt zoals beschreven dat de wegbermen, alsmede de bodem direct onder de fundatie separaat dienen te worden ontgraven en niet overal kunnen worden toegepast. Doorgaans kan hier indicatief van de kwaliteitklasse 'Industrie' worden uitgegaan. Bij werkzaamheden ter plaatse van de halfverharde paden (deellocatie C) wordt geadviseerd de halfverhardingen separaat te ontgraven (of eventueel af te dekken). Gezien de diverse zintuiglijke bijmengingen en de plaatselijke aanwezigheid van asbest (op het maaiveld en in de halfverharding) is er geen indicatieve bodemkwaliteitsklasse vastgesteld. De onverdachte ondergrond en de overige onverdachte terreindelen kunnen indicatief worden gekarakteriseerd als de bodemkwaliteitsklasse 'AW' (schoon). Op grond van het uitgevoerde verkennend (water)bodemonderzoek kan derhalve worden geconcludeerd dat het aspect bodem geen belemmeringen oplevert voor de voorgenomen planvorming, mits voor de voorgeschreven locaties nader onderzoek is uitgevoerd, voordat de werkzaamheden ten aanzien van de aanleg van de randweg worden verricht.

5.3 Akoestiek wegverkeerslawaai

Toetsingskader

Op basis van artikel 76 van de Wet geluidhinder (Wgh) dienen bij de vaststelling van een bestemmingsplan, wijzigingsplan of uitwerkingsplan als bedoeld in art. 3.6 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) de waarden als bedoeld in art. 82 t/m 85 van de Wgh in acht te worden genomen, indien dat plan gelegen is in een zone rondom een weg als bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh en (het betreffende onderdeel van) dat plan mogelijkheden biedt voor:

1. de realisatie van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en van geluidsgevoelige terreinen (functies zoals genoemd in art. 1 Wgh en art 1.2 Bgh – het Besluit geluidhinder zoals gewijzigd op 4 april 2012);
2. de aanleg van een nieuwe weg en/ of een reconstructie van een bestaande weg;
3. functiewijzigingen van een niet-geluidsgevoelige functie in een geluidsgevoelige functie (bijvoorbeeld via afwijkings- of wijzigingsbevoegdheid).

Artikel 74 lid 2 Wgh regelt dat indien de bovengenoemde ontwikkelingen zijn gelegen binnen een als 'woonerf' aangeduid gebied of in een zone nabij wegen waarvoor een maximum snelheidsregime van 30 km/u geldt, de betreffende waarden niet in acht hoeven te worden genomen.

Uit een akoestisch onderzoek moet blijken of, indien sprake is van een van de bovengenoemde ontwikkelingen binnen een zone als bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh, deze binnen de waarden valt zoals deze voor diverse typen ontwikkelingen is vastgelegd in de Wgh. De grenswaarde voor de toelaatbare etmaalwaarde van de equivalente geluidbelasting van wegen binnen zones langs wegen is voor woningen 48 dB. In bijzondere gevallen is een hogere waarde mogelijk; Burgemeester en Wethouders zijn binnen de grenzen van de gemeente en onder voorwaarden bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting.

Beoordeling

Door Econsultancy in samenwerking met Ulehake is in maart 2015 een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 4 bij onderhavige toelichting toegevoegd.

Uit het onderzoek komt naar voren dat op een zevental woningen, door de aanleg van de randweg Noord-Om, sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zonder dat rekening wordt gehouden met geluidwerende maatregelen.

De mogelijkheden om de geluidbelasting te reduceren met geluidwerende maatregelen is vervolgens onderzocht. Het onderzoek gaat uit van de variant waarbij twee geluidwallen van maximaal 2 meter hoog worden gerealiseerd (in werkelijkheid wordt de westelijke wal 3 meter hoog in verband met de landschappelijke inpassing en de afscherming van de wijk Doonheide). Bij toepassing van deze variant wordt nog bij vier woningen de voorkeursgrenswaarde overschreden en bedraagt de maximaal vast te stellen hogere waarde 56 dB. Een procedure ontheffing Hogere Waarden is derhalve benodigd. Deze wordt doorlopen parallel met de bestemmingsplanprocedure.

Conclusie

Het aspect akoestiek wegverkeerslawaaï vormt geen belemmering voor de aanwezige woningen in en rondom het plangebied, mits toepassing wordt gegeven aan de voorgeschreven geluidreducerende maatregelen en een hogere waarde voor vier woningen wordt toegekend. Hiervoor is een aparte procedure doorlopen, parallel aan de bestemmingsplanprocedure. Met onderhavig bestemmingsplan zijn de geluidreducerende maatregelen, zijnde een geluidwal, juridisch-planologisch vastgelegd.

Gevolgen verkeer Noord-Om op Zuid-om en Oost-om

Ter aanvulling op het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï is in maart 2015 door Ulehake onderzoek verricht naar de gevolgen van het wegverkeer over de Noord-Om in relatie tot de ontwikkeling van het wegverkeer over de Zuid-om en Oost-om. De rapportage van het onderzoek is tevens als bijlage 4 aan onderhavige toelichting gevoegd.

Zowel de Zuid-om als Oost-om liggen niet in de wettelijke onderzoekszone behorende bij de Noord-Om overeenkomstig de Wet geluidhinder, er geldt dus geen wettelijke onderzoeksplicht voor beide wegen met de komst van de Noord-Om. Echter als gevolg van de aanleg van de Noord-Om is er de wens ontstaan, onder meer bij omwonenden, om de geluidbelastingen op de woningen gelegen aan beide wegen in het kader van een goed woon- en leefklimaat in beeld te brengen. Uit de berekeningen blijkt dat het aantal woningen waar de geluidbelasting hoger is dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde toeneemt. Echter vindt er een verschuiving plaats in zwaarte qua geluidbelasting, waarbij de maximale geluidbelasting juist afneemt tot 58 dB. Daarnaast is in het kader van de Wet geluidhinder geen sprake van een zogenaamde reconstructiesituatie. Dit is een situatie waarbij de geluidbelasting tussen de autonome situatie en de toekomstige situatie met 2 dB of meer is toegenomen. Nu er geen sprake is van een reconstructiesituatie is er wettelijk gezien ook geen plicht tot het aanbrengen van geluidreducerende maatregelen.

5.4 Flora en fauna

Toetsingskader

De Nederlandse natuurwetgeving valt uiteen in gebiedsbescherming en soortbescherming. De gebiedsbescherming is geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet 1998 en omvat de beschermde natuurmonumenten alsmede de gebieden met de status Vogel- en/of de Habitatrichtlijngebied. Globaal kan gesteld worden dat de gebiedsbescherming gericht is op de bescherming van de waarden waarvoor een gebied is aangewezen. Deze bescherming is gebiedsspecifiek, maar kent wel de zogenaamde externe werking. Dat wil zeggen dat ook handelingen buiten het beschermde gebied niet mogen leiden tot verlies aan kwaliteit in het beschermde gebied.

Op 1 april 2002 is daarnaast de Flora- en faunawet in werking getreden. De soortbescherming is opgenomen in de Flora- en faunawet. Deze bescherming geldt overal in Nederland, ook in de beschermde gebieden. De soortbescherming kent geen externe werking. Projecten worden getoetst aan de directe invloed op beschermde waarden binnen de grenzen van het projectgebied. De wet regelt de bescherming van wilde dier- en plantsoorten. Ook omvat de wet de bescherming van Habitatrichtlijnsoorten buiten de aangewezen Natura 2000 gebieden.

Volgens de Flora- en faunawet mogen beschermde dier- en plantsoorten niet worden verwond, gevangen, opzettelijk worden verontrust of gedood. Voortplanting of vast rust- of verblijfplaatsen

mogen niet worden beschadigd, vernield of verstoord. Beschermde planten mogen op geen enkele wijze van hun groeiplaats worden verwijderd of vernield. Ook legt de wet de zorgplicht van de burger voor de flora en fauna vast. Er zijn vrijstellingsbepalingen, onder andere in verband met de jacht en de schadebestrijding. Afwijkingen van de verbodsbepalingen zijn mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Sinds 23 februari 2005 is het Vrijstellingsbesluit van kracht. Met dit besluit is geregeld dat voor algemeen voorkomende soorten een vrijstelling geldt bij ruimtelijke ingrepen en geen ontheffing aangevraagd hoeft te worden. Wel blijft de algemene zorgplicht van kracht.

Conform de Flora- en faunawet is de initiatiefnemer bij ruimtelijke ingrepen verplicht op de hoogte te zijn van mogelijke voorkomende beschermde natuurwaarden binnen het projectgebied. Vanuit de kennis dienen plannen en projecten getoetst te worden aan eventuele strijdigheid van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet.

Beoordeling

Door Econsultancy is in juni 2013 een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 5 bij onderhavige toelichting toegevoegd. De quickscan flora en fauna heeft als doel in te schatten of er in en rondom het plangebied planten- en diersoorten aanwezig of te verwachten zijn die volgens de Flora- en faunawet een beschermde status hebben en die mogelijk verstoring kunnen ondervinden door de aanleg van de Noord-Om. Tevens wordt beoordeeld of de voorgenomen ingreep invloed kan hebben op gebieden die volgens de Natuurbeschermingswet 1998 zijn beschermd, of deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Soortbescherming

Uit het onderzoek komt naar voren dat er aanwijzingen zijn dat in het plangebied broedvogels (Huismus en Sperwer) en vleermuizen (Dwergvleermuis) voorkomen. Ook bevinden zich in het plangebied te kappen bomen die holtes bevatten met jaarrond beschermde broedvogels volgens beschermingscategorie 5. Deze soorten zijn wettelijk beschermd volgende de Flora- en faunawet. Nader onderzoek naar de aanwezigheid van deze vogels en vleermuizen is noodzakelijk.

In en nabij het plangebied komen ook overige zoogdieren voor die in het kader van de Flora- en faunawet beschermd zijn. Het gaat om Eekhoorns en wellicht Steenmarters. Aanbevolen wordt om te werken met een ecologisch werkprotocol om schade aan nesten te voorkomen, waardoor een ontheffingsaanvraag niet noodzakelijk is.

De streng beschermde Alpenwatersalamander is eveneens waargenomen in de poel ten westen van de Handelseweg. De ingreep heeft geen betrekking op de poel, zodat het voortplantingsgebied van de soort niet wordt aangetast. Het te kappen bos vormt echter onderdeel van het landhabitat van de soort, zodat er voor deze ingreep maatregelen noodzakelijk zijn. Bij het werken volgens de gedragscode flora en fauna is een ontheffingsaanvraag niet noodzakelijk. Wel dienen maatregelen geformuleerd te worden in een ecologisch werkprotocol. Ook is in de Peelse Loop de Kleine Modderkruiper waargenomen. Ook hiervoor geldt dat bij de ingreep gewerkt kan worden met een ecologisch werkprotocol, zodat een ontheffingsaanvraag niet noodzakelijk is.

In het plangebied zijn geen wettelijk beschermde ongewervelde soorten (libellen, vlinders e.d.) waargenomen.

Ten aanzien van beschermde vaatplanten is de Wilde Gagel aangetroffen. Aangezien deze in het kader van natuurontwikkeling zijn aangeplant is een ontheffing bij het aantasten van groeiplaatsen niet noodzakelijk.

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt niet nabij een Natura 2000-gebied, maar behoort wel tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Hierdoor bestaat er een onderzoeksverplichting op de effecten van de ingreep op de kernkwaliteiten van het betreffende EHS-gebied. De wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS in de provincie Noord-Brabant zijn vastgelegd in het Natuurbeheerplan 2013. Doordat vaststaat dat delen van de EHS worden verwijderd en versnipperd raken met de aanleg van de weg enerzijds en de EHS wordt verstoord anderzijds vanwege de uitstraling van de weg is door Bureau Visser in 2014 een door de provincie Noord-Brabant goedgekeurd natuurcompensatieplan opgesteld.

Conclusie

Voor onderhavig plan is als gevolg van de wettelijk verplichte soortenbescherming nader ecologisch onderzoek benodigd. Door Econsultancy is in 2014 derhalve uitgebreid veldonderzoek verricht. De rapportage van dit onderzoek is als bijlage 5 toegevoegd. Uit het veldonderzoek komt naar voren dat er sprake is van verstoring van essentiële vliegroutes van de Gewone dwergvleermuis en Laatvlieger. Tevens zijn in de tuin van de te slopen woning Handelseweg 18 Huismussen waargenomen en is in het pand een jaarrond beschermd nest/verblijfplaats aanwezig. Bij de voorgenomen plannen is derhalve sprake van overtreding van de Flora- en faunawet ten aanzien van de vaste rust- en verblijfplaats van de Huismus alsmede essentiële vliegroutes voor Gewone dwergvleermuizen en Laatvliegers. Door de provincie Noord-Brabant is in mei 2015, in verband met de grondtransactie en de voorgenomen sloop, een extra onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 5 toegevoegd. Uit dit onderzoek blijkt dat ter plaatse niet langer Huismussen zijn waargenomen. Dit is nogmaals bevestigd in een veldbezoek in juni 2015. De briefrapportage van dit veldbezoek is eveneens als bijlage 5 toegevoegd.

In het kader van de beoogde plannen dienen ten aanzien van de aantasting van de vliegroutes van de vleermuizen adequate mitigerende maatregelen te worden opgenomen in een projectplan en dient tevens ontheffing bij het Ministerie van Economische Zaken aangevraagd te worden. De aanvraag van de ontheffing inclusief het projectplan is op 20 mei 2015 ingediend bij het Ministerie.

5.5 Water

Toetsingskader

De laatste jaren dient in ruimtelijke plannen steeds meer aandacht besteed te worden aan waterhuishoudkundige aspecten. Daarbij staan naast een duurzaam waterbeheer de integrale afweging en het creëren van maatwerk voorop. Water moet altijd bekeken worden in het licht van het watersysteem of stroomgebied waarin een stad of een dorp ligt. Een goede afstemming van waterbeleid en ruimtelijke ordening, ook in het direct aangrenzende gebied, is daarom noodzakelijk. De integratie van water in ruimtelijke plannen wordt landelijk ondersteund. In de Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw tussen rijk, provincies, Waterschappen en

gemeenten (d.d. 14 februari 2001) is overeengekomen dat vanaf de ondertekening van deze overeenkomst op alle voor de waterhuishouding relevante nieuwe ruimtelijke plannen een zogenaamde watertoets uitgevoerd dient te worden. Concreet betekent de invoering van de watertoets, dat een plan een zogenaamde waterparagraaf dient te bevatten, die keuzes ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd beschrijft. Daarin dient een wateradvies van de waterbeheerder te worden meegenomen. De watertoets is wettelijk verankerd in artikel 3.6 lid 1, sub b Bro.

Beleid provincie

Op regionaal niveau is de provincie verantwoordelijk voor het beleidsveld water. Vigerend is het Provinciale Waterplan 2010-2015. Het PWP is de structuurvisie voor het aspect water op grond van de Wet ruimtelijke ordening. Het plan bevat de verplichte onderdelen vanuit de Europese Kaderrichtlijn Water. Behalve dat het PWP de uitgangspunten aangeeft voor het waterbeleid van waterschappen en gemeenten, toetst de provincie aan de hand van dit plan ook of de plannen van de waterschappen passen in het provinciale beleid. Als algemene uitgangspunten zijn onder andere te noemen de scheiding van relatief schone en vuile waterstromen en het benutten van mogelijkheden voor infiltratie en/of conservering van hemelwater. Het onderhavige plangebied is niet gelegen in een van de in het PWP onderscheiden gebieden.

Beleid Waterschap

Het Waterschap Aa en Maas heeft, in overleg met de gemeenten in haar beheergebied, een aantal beleidsmatige uitgangsprincipes ten aanzien van het duurzaam omgaan met water opgesteld. Deze worden toegepast bij het toetsen van ruimtelijke ontwikkelingen, zoals ver- en nieuwbouwplannen. Deze uitgangspunten vormen het vertrekpunt van het overleg tussen initiatiefnemer en gemeente. De initiatiefnemer dient bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen hier invulling aan te geven.

In de beleidsnota 'Uitgangspunten Watertoets Aa en Maas' van 2007 zijn de principes beschreven die richtinggevend zijn bij de waterschapadvisering over ruimtelijke plannen. Deze principes zijn in het kort:

1. Gescheiden houden van vuil water en schoon hemelwater

Vuil water dient via (vuilwater)riolering afgevoerd te worden naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI). Regenwater dient in principe binnen het plangebied te worden vastgehouden en alleen, indien noodzakelijk, vertraagt afgevoerd te worden via het oppervlaktewater.

2. Doorlopen van de afwegingsstappen 'hergebruik – infiltratie – buffering – afvoer'

Problemen met water mogen in principe niet naar benedenstrooms gebieden afgewenteld worden. Hergebruik wil zeggen dat hemelwater in een zogenaamd grijswatersysteem gebruikt kan worden (bv. WC spoelwater) . Dit levert een besparing van het gebruik van drinkwater op.

De mogelijkheid tot infiltratie hangt af van de kwaliteit van het te infiltreren water, de grondwaterstand, de gewenste drooglegging, de ligging van het plangebied (kwelwater, intermediair of infiltratiegebied), de opbouw van de bodem (i.v.m. infiltratiecapaciteit) en eventueel door water te mobiliseren bodemverontreinigingen. Uitgangspunt is dat infiltratie plaatsvindt op particulier terrein (bij particuliere ontwikkeling) of op openbaar gemeentelijk terrein (nieuwe woonbuurten of bedrijventerreinen).

- Indien niet geïnfiltreerd kan worden wordt onderzocht of er ruimte is voor buffering. Soms kan dit op bestaand oppervlaktewater maar er kan ook gedacht worden aan voorzieningen

in de vorm van poelen, wadi's, sloten of vijvers, al dan niet in combinatie met groenvoorzieningen.

- Indien buffering van schoon regenwater niet mogelijk is, is afvoeren van regenwater naar het watersysteem buiten het plangebied de laatste optie. Dit kan uiteraard pas na grondig onderzoek ter plaatse en vaak moeten dan in het achterliggende oppervlaktewatersysteem compenserende maatregelen getroffen worden.

3. Hydrologisch neutraal ontwikkelen

Nieuwe ontwikkelingen moeten voldoen aan het principe hydrologisch neutraal ontwikkelen. Om te kunnen bepalen of een hydrologische ontwikkeling neutraal heeft plaats gevonden, moet er vergeleken worden met de oorspronkelijke situatie. (Bij uitbreidingswijken het oorspronkelijke agrarische gebied, bij inbreiding het onverharde oppervlak en bij vervangende nieuwbouw het verharde oppervlak)

De toetsingsaspecten zijn:

- Afvoer uit het gebied
- Oppervlaktewaterstanden
- Overlast (schade)
- Grondwateraanvulling
- Grondwaterstanden

De toetsing van de aspecten zal op drie niveaus plaats vinden, te weten:

- Toetsing op basis van de kengetallen (kleine plannen)
- Toetsing op basis van een bakjesmodel (bij grotere en complexere plannen)
- Toetsing met een (Geo)hydrologisch model (grote ontwikkelingen/plannen)

4. Water als kans

Hierbij wordt de stedenbouwkundige uitgenodigd om water in plangebieden positief te benaderen en hun creativiteit hierbij te gebruiken. Belangrijk is hier dat er bij voorkeur een toegevoegde waarde aan water wordt gegeven (hogere belevingswaarde). Te denken valt hier aan een combinatie aan groen, water en bebouwing/verharding. Het zichtbaar maken van water in het plan is een pré.

5. Meervoudig ruimtegebruik

Hydrologisch neutraal ontwikkelen maar ook de afwegingsstappen 'hergebruik – infiltratie – buffering – afvoer' impliceren een grotere ruimtevraag voor water dan voorheen het geval was. Door bij de inrichting van een plangebied ruimte voor verschillende functies te gebruiken, wordt er efficiënter omgegaan met de beschikbare ruimte. Het waterschap ziet hierin kansen om extra ruimte voor water te vinden.

6. Voorkomen van vervuiling

Het is verboden om vervuild water op oppervlaktewater te lozen en is het daarom wenselijk aan de bron maatregelen te nemen, zoals geen uitloogbare bouwmaterialen gebruiken en bestrating zo te kiezen dat het gebruik van bestrijdingsmiddelen geminimaliseerd wordt.

7. Wateroverlastvrij bestemmen.

Bij de locatiekeuze moet rekening worden gehouden met de mogelijke wateroverlast op die locatie. De kans op wateroverlast is beschreven aan de hand van werknormen uit het Nationaal Bestuursakkoord Water. Het heeft de voorkeur te bouwen op locaties waar die voldoet aan de

normen voor bebouwing. Als gekozen wordt voor bouwen op locaties met een hogere kans op inundatie, dienen mitigerende maatregelen genomen te worden.

8. Waterschapsbelangen

Nieuwe plannen mogen bestaande gebiedsfuncties niet in de weg zitten en dienen dus rekening te houden met ruimteclaims die het waterschap heeft:

- Ruimteclaims voor waterberging
- Ruimteclaims voor de aanleg van natte EVZ's en beekherstel
- Aanwezigheid en ligging watersysteem
- Aanwezigheid en ligging waterkeringen
- Aanwezigheid en ligging van infrastructuur en ruimteclaims t.b.v. de afvalwaterketen in beheer van het waterschap

Hydrologisch neutraal ontwikkelen

Waterschap Aa en Maas en De Dommel hebben gezamenlijk in de notitie 'Ontwikkelen met duurzaam wateroogmerk' (11 juli 2006) een definitie, randvoorwaarden en uitgangspunten gegeven voor Hydrologisch Neutraal Ontwikkelen. Om dit te implementeren in het watertoetsproces en de verschillende aspecten toetsbaar te maken is het "Toetsinstrumentarium Hydrologisch Neutraal Ontwikkelen" ontwikkeld. Doel van het toetsinstrumentarium is het bepalen van ondermeer de benodigde hemelwaterinfiltratie en -berging ten behoeve van het hydrologisch neutraal ontwikkelen van een (nieuw) projectgebied. Concreet betekent dit dat er binnen de grenzen van het plangebied voor gezorgd moet worden dat:

- de hemelwaterafvoer niet toeneemt (geen toename van de afvoercoëfficiënt);
- de waterstanden in het open water niet toenemen;
- de grondwateraanvulling gelijk blijft (voor een gemiddeld nat jaar);
- de waterstanden in de infiltratievoorziening en de open waterberging voldoen aan de eisen voor de gemiddelde situatie en de T=10+10%-situatie en aan het advies voor de T=100+10%-situatie.

Beleid gemeente Gemert-Bakel

Het Waterplan Gemert-Bakel vormt de basis voor het streven naar een duurzaam watersysteem binnen de gemeentegrens van Gemert-Bakel. Hierin is een achttal streefbeelden vastgelegd. Deze streefbeelden beschrijven de gewenste richting waarin ontwikkelingen zich dienen te begeven.

De benoemde streefbeelden zijn:

1. Water als (mede)ordenend principe. Bij toekomstige uitbreidingen moet rekening gehouden worden met de situering daarvan in het watersysteem. Water moet zonder allerlei technische maatregelen kunnen functioneren.
2. Water vasthouden. Waarbij het watersysteem de drietrapsstrategie volgt: overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms vasthouden in de bodem en in oppervlaktewater, water zonodig tijdelijk bergen in retentiegebieden langs de waterlopen, waarvoor ruimte moet worden gecreëerd, als de eerste twee punten niet of niet geheel haalbaar blijken, water afvoeren naar elders.
3. Waterkwaliteit.
4. Waterketen. De afvalwaterketen is optimaal ingericht zodat zo min mogelijk vermenging van schoon (hemel)water met afvalwater plaatsvindt.

5. Landschap, natuur en recreatie. Water is een belangrijke drager voor ecologische waarden voor ecologische waarden. Waterlopen met de functie waternatuur of ecologische verbindingzone dient optimaal als zodanig ingericht te worden.
6. Beperken van wateroverlast.
7. De belevingswaarde van water in de bebouwde omgeving. Water vormt een aantrekkelijk element in bebouwde gebieden.
8. Betrokkenheid. Door actieve voorlichting zijn alle inwoners zich goed bewust van het water in hun directe omgeving.

Beoordeling

Door Econsultancy is in juni 2013 een watertoets uitgevoerd, rekening houdend met bovenstaande beleidsaspecten. De rapportage behorende bij deze toets is als bijlage 6 bij onderhavige toelichting toegevoegd.

Locatiespecifiek onderzoek

Allereerst is de waterdoorlatendheid van de gronden in het plangebied bepaald. Uit het locatiespecifiek onderzoek blijkt dat de bodem binnen het plangebied, mede op basis van de textuur, geschikt geacht voor de infiltratie van hemelwater. Geadviseerd is om voor het dimensioneren van infiltratievoorzieningen een rekenwaarde te hanteren van 2 m/dag.

De maximale diepte van de onderzijde van een bergingsvoorziening geldt in het algemeen de GHG. Voor de locatie is deze bepaald op 0,80 m -mv.

Planuitwerking

Verhard oppervlak

De toekomstige verhardingen excl. de verhardingen ten zuiden van de Peelse Loop bedragen 2,2 ha. De oppervlakten zijn bepaald aan de hand van het schetsmodel "Noord-Om" d.d. 01-03-2013 en zijn bij benadering.

Randvoorwaarden en uitgangspunten

Het projectgebied is gelegen binnen het beheersgebied van waterschap Aa en Maas. Het waterschap heeft voor de watertoets enkele praktische vuistregels opgesteld. De belangrijkste randvoorwaarden

ten aanzien van de wateropgave zijn als volgt:

- streven naar 100% afkoppeling van het verharde oppervlak;
- niet afwentelen op anderen in ruimte en tijd;
- toepassen voorkeursvolgorde waterkwantiteit, (vasthouden, bergen en afvoeren);
- toepassen voorkeursvolgorde waterkwaliteit, (schoonhouden, scheiden, zuiveren);
- de wateropgave baseren op het definitief ontwerp. Voor de watertoets is vooralsnog uitgegaan van 2,2 ha verhard oppervlak;
- Hydrologisch Neutraal Ontwikkelen (HNO);
- infiltratie- en bergingsvoorzieningen in het plan dimensioneren conform HNO-tool op T=10 jaar + 10%;
- rekenwaarde infiltratiecapaciteit 2 m/dag;
- de maximale ledigingsduur van het systeem bij voorkeur gelijk of kleiner dan 24 uur;
- calamiteit T=100 jaar + 10% in beschouwing nemen (mag niet tot overlast leiden);
- leegloop voorziening maximaal 0,33 l/sec/ha;
- aanlegdiepte bergingsvoorzieningen boven de GHG.

Waterbergingsopgave

Uitgaande van het verhard oppervlak en de bergingsplicht conform de HNO-tool is de waterbergingsopgave als volgt:

- T = 10 jaar + 10%: 1.115 m³;
- T = 100 jaar + 10%: 411 m³.

Hemelwaterafvoersysteem

Hemelwater afkomstig van de verhardingen (weg en fietspaden) zal middels oppervlakkige afstroming aan maaiveld afwateren richting de aan weerszijde van de weg geplande bermsloten. Op de rotonden wordt hemelwater op conventionele wijze ingezameld en verbuisd getransporteerd richting de bermsloten.

Dimensionering

De randweg heeft een totale lengte van ± 1.500 m. Doordat de bermsloten aan weerszijde van de weg gelegen zijn, bedraagt de totale lengte 3.000 m. Om de wateropgave van 1.115 m³ + 411 m³ = 1.525 m³ (T = 100 jaar + 10 %) te kunnen bergen is per strekkende meter een berging benodigd van 0,50 m³ (1.525 m³ / 3.000 m). Uitgaande van een talud van 1:1, een bodembreedte van 0,5 m en een diepte van 0,5 m, kan per strekkende meter de vereiste wateropgave (0,5 m³) geborgen worden.

Lediging

Uitgaande van een situatie waarbij de bergingsvoorziening volledig is gevuld (1.525 m³), zal het circa 12 uur duren voordat deze leeg is. Hierbij is de volgende berekening aangehouden:

- Infiltratie oppervlak bodem: 1.500 m² (0,5 m x 3.000 m)
- Infiltratiecapaciteit: 1.500 m² x k-waarde van 2 m/dag = 3.000 m³/dag $\Rightarrow$ 125 m³/uur
- Leegloop duur: 12,2 uur (1.525 m³ : 125 m³/uur).

Calamiteit

Met bovenstaande dimensionering kan een bui met een intensiteit T = 100 jaar + 10% geborgen worden. In een situatie met een bui intensiteit groter dan T = 100 jaar +10% kan het overtollig water tot afstroming komen richting het achterland en de Peelse Loop.

Milieu

In het kader van het milieu wordt geadviseerd bij gladheidbestrijding zo min mogelijk zout te gebruiken en te kiezen voor alternatieven. Tevens wordt aangeraden het gebruik van gewasbeschermingsmiddelen achterwegen te laten en/of tot een minimum te beperken. Verontreiniging van het grondwater wordt voorkomen doordat run-off water in de Humeuze toplaag (bodempassage) van de bermsloten gezuiverd wordt.

Conclusie

Op grond van de watertoets kan worden geconcludeerd dat, in overeenstemming met het beleid, het plangebied voldoende ruimte bevat om het hemelwater als gevolg van de toename aan verhard oppervlak van het wegtracé op te vangen en te bergen, zodat er sprake is van een hydrologisch neutrale situatie.

5.6 Archeologie en cultuurhistorie

Cultuurhistorie

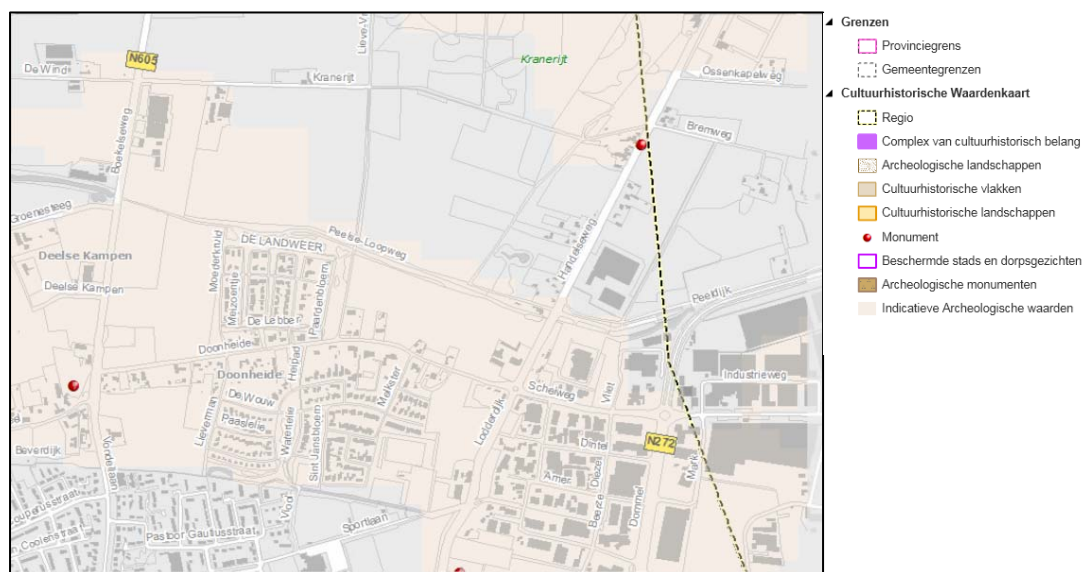
Toetsingskader

Per 1 januari 2012 is de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) in werking getreden. Als gevolg van de MoMo wijzigt de Bro (artikel 3.1.6, lid 2). Wat eerst voor alleen archeologie gold, geldt nu ook voor al het cultureel erfgoed.

In de toelichting van het bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. De opsteller en vaststeller van het bestemmingsplan is daarmee dus verplicht om breder te kijken dan alleen naar het facet archeologie. Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

Beleid provincie

In aanvulling op de Indicatie Kaart Archeologische Waarden (IKAW) hebben veel provincies een eigen verwachtingskaart vervaardigd, waarin veel lokale gebiedskennis is opgenomen. In de CHW-kaart van de provincie Noord-Brabant heeft de provincie het provinciaal 'belang aangeduid'. Dit belang bestaat uit 21 cultuurhistorische en 16 archeologische landschappen. In de 21 cultuurhistorische landschappen heeft de provincie verschillende cultuurhistorische vlakken gedefinieerd. Van al deze landschappen en vlakken zijn beknopte beschrijvingen gemaakt. De 16 archeologische landschappen hebben tot doel om het bodemarchief in de bewuste gebieden duurzaam en in samenhang te behouden. Ze brengen focus aan in de inzet van de provinciale middelen hiervoor. De archeologische landschappen werken niet rechtstreeks door naar derden, maar zijn zelfbindend voor de provincie. De provincie zet in op samenwerken en stimuleren, met name voor wat betreft de afstemming van het gemeentelijk archeologiebeleid.



Uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart met weergave plangebied.

Bron: provincie Noord-Brabant, 2013.

Beoordeling

Na raadpleging van de provinciale waardenkaart blijkt het plangebied niet in of in de directe nabijheid van een cultuurhistorisch landschap te liggen. Tevens komen geen cultuurhistorisch waardevolle elementen voor. Op grond van het vigerende bestemmingsplan “Gemert-Bakel Buitengebied 2010” zijn gronden ter plaatse van de aan te leggen rotonde bij de Peeldijk aangeduid met de dubbelbestemming ‘Waarde – Oude akker’. De lokale gemeentelijke cultuurhistoriekaart bevestigt, naast de provinciale waardenkaart, dat ter plaatse echter geen waarden als bolle en/of oude akkers aanwezig zijn. Onderhavig bestemmingsplan wordt derhalve niet belemmerd door de dubbelbestemming.

Conclusie

De realisatie van de Noord-Om wordt niet belemmerd door het aspect cultuurhistorie.

Archeologie

Toetsingskader

In Europees verband is het zogenaamde ‘Verdrag van Malta’ tot stand gekomen. Uitgangspunt van dit verdrag is het archeologisch erfgoed zo veel mogelijk te behouden. Waar dit niet mogelijk is, dient het bodemarchief met zorg ontsloten te worden. Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang vanaf het begin meewegen in de besluitvorming. Sinds 2007 kent Nederland de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz, gewijzigde Monumentenwet 1988). Op basis van deze wet zijn gemeenten verplicht een archeologisch beleid te voeren. Daarbij hoort ook dat de archeologische waarden en verwachtingen binnen de gemeente inzichtelijk gemaakt moeten worden. Verder stelt de Wamz 2007 dat gemeenten archeologieparagrafen moeten opnemen in bestemmingsplannen. Het doel hiervan is om het ‘bodemarchief’ zoveel mogelijk te beschermen. De archeologische resten in de bodem vormen een belangrijke bron van informatie over het verleden. In het bijzonder voor die perioden of aspecten van het verleden waarvan geen of weinig schriftelijke bronnen bewaard zijn gebleven of waarover niet of nauwelijks is geschreven.

Beleid provincie

In aanvulling op de Indicatie Kaart Archeologische Waarden (IKAW) hebben veel provincies een eigen verwachtingskaart vervaardigd, waarin veel lokale gebiedskennis is opgenomen. In de CHW-kaart van de provincie Noord-Brabant heeft de provincie het provinciaal ‘belang aangeduid’. Dit belang bestaat uit 21 cultuurhistorische en 16 archeologische landschappen. In de 21 cultuurhistorische landschappen heeft de provincie verschillende cultuurhistorische vlakken gedefinieerd. Van al deze landschappen en vlakken zijn beknopte beschrijvingen gemaakt. De 16 archeologische landschappen hebben tot doel om het bodemarchief in de bewuste gebieden duurzaam en in samenhang te behouden. Ze brengen focus aan in de inzet van de provinciale middelen hiervoor. De archeologische landschappen werken niet rechtstreeks door naar derden, maar zijn zelfbindend voor de provincie. De provincie zet in op samenwerken en stimuleren, met name voor wat betreft de afstemming van het gemeentelijk archeologiebeleid.

Beleid gemeente

Volgens de Archeologische beleidskaart van de gemeente Gemert-Bakel ligt het westelijk deel van het plangebied en in het midden en oosten van het plangebied de delen (wegen) ten zuiden van de Peelse Loop binnen een gebied met een middelhoge archeologische verwachting (categorie 5), waarbij eventueel aanwezige archeologische resten zijn afgedekt met een

eerddек en dus goed geconserveerd zijn. Binnen deze gebieden dient, bij planvorming en voorafgaand aan vergunningverlening bij bodemingrepen dieper dan 40 cm -mv en een verstoringsoppervlak groter dan 2.500 m², vroegtijdig een inventariserend archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

De rest van het plangebied (in het midden en oosten van het plangebied de delen ten noorden van de Peelse Loop en het uiterste oosten van het plangebied zowel ten noorden als ten zuiden van de Peelse Loop) heeft volgens de Archeologische beleidskaart een lage trefkans op de aanwezigheid van archeologische waarden (categorie 6). Binnen deze gebieden gelden geen archeologische voorschriften bij planvorming voor een aanlegvergunning.

Beoordeling

Door Econsultancy is in juli 2013 een verkennend archeologisch bureau- en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. De rapportage behorende bij deze toets is als bijlage 7 bij onderhavige toelichting toegevoegd.

Het archeologisch onderzoek is noodzakelijk om te bepalen wat de verwachtingswaarde is voor de aanwezigheid van archeologische waarden binnen het plangebied en of deze door de voorgenomen bodemingrepen kunnen worden aangetast. Daarom is het binnen het kader van de Wamz verplicht voorafgaand archeologisch onderzoek uit te voeren.

Doel van het bureauonderzoek is het verwerven van informatie, aan de hand van bestaande bronnen, over bekende en verwachte archeologische waarden, om daarmee een gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied op te stellen.

Het inventariserend veldonderzoek (IVO-overig, verkennende fase) heeft tot doel de in het bureauonderzoek opgestelde gespecificeerde archeologische verwachting aan te vullen en te toetsen, en is erop gericht om inzicht te krijgen in de geologische en bodemkundige opbouw binnen het plangebied. Tevens is het bedoeld om kansrijke zones te selecteren voor vervolgonderzoek en kansarme zones ervan uit te sluiten. Ook wordt gelet op het voorkomen van (diepe) verstoringen van het bodemprofiel. Indien de ondergrond tot grote diepte verstoord is, zullen eventueel aanwezige archeologische resten mogelijk verdwenen zijn. Met de resultaten van het archeologisch onderzoek kan worden vastgesteld of binnen het plangebied archeologische waarden aanwezig (kunnen) zijn en of vervolgonderzoek en/of planaanpassing noodzakelijk is.

Gespecificeerde archeologische verwachting

Volgens de opgestelde gespecificeerde archeologische verwachting is de kans op het voorkomen van archeologische resten in de (westelijke) gebieden met een hoge enkeerdgrond laag voor de perioden Laat-Paleolithicum en Mesolithicum, middelhoog voor de perioden Neolithicum – Romeinse tijd en hoog voor de perioden Middeleeuwen en Nieuwe tijd. De kans op het voorkomen van archeologische resten is in de (oostelijke) gebieden met een veldpodzolgrond laag voor alle perioden.

Resultaten inventariserend veldonderzoek

Op basis van het verkennend booronderzoek kan voor bijna het gehele door middel van boringen onderzochte gebied de middelhoge tot hoge verwachtingswaarde, zoals opgesteld in het bureauonderzoek, worden gehandhaafd. Uitsluitend ter plaatse van de voormalige

boomkwekerij in het westen van het plangebied (boring 10-12) en langs de Handelseweg in het oosten van het plangebied (boring 37 en 38) kan de archeologische verwachting naar aanleiding van de aangetroffen bodemverstoringen naar laag worden bijgesteld. De aangetroffen bodemverstoringen ten zuiden van de Peelse Loop (boring 25-28) kunnen een archeologische oorsprong hebben vanwege de daarlangs lopende voormalige landweer. De hoge verwachting voor archeologische resten uit de Nieuwe tijd blijft daarom staan voor dit deel van het plangebied (zie figuur 12 uit de rapportage).

Selectieadvies

Op grond van de resultaten van het bureau- en veldonderzoek adviseert Econsultancy om de delen van het plangebied die een lage archeologische verwachtingswaarde hebben vrij te geven (zie figuur 12 uit de rapportage).

Voor de delen van het plangebied met een middelhoge tot hoge verwachtingswaarde op basis van de resultaten van het bureau- en veldonderzoek adviseert Econsultancy om graafwerkzaamheden dieper dan de bouwvoor archeologisch te laten begeleiden tot op het archeologisch niveau.

Selectiebesluit gemeente Gemert-Bakel

De resultaten van de onderzoeken die direct ten zuiden van dit plangebied zijn uitgevoerd, gecombineerd met het uitgevoerde onderzoek van Econsultancy leidt tot het besluit dat ten behoeve van het voorgenomen plan van de gemeente om een nieuwe randweg ten noorden van Gemert aan te leggen, er een archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk is. De gemeente heeft besloten dat het uitvoeren van archeologisch vervolgonderzoek in de westelijke helft van het plangebied noodzakelijk is. Gezien de aard en omvang van de ingrepen en de technische omstandigheden (deels nog in gebruik zijnde openbare weg) kan aangesloten worden bij het advies van Econsultancy om het vervolgonderzoek vorm te geven middels een archeologische begeleiding (protocol proefsleuven). Mochten tijdens de begeleiding archeologische resten aangetroffen worden die behoren bij een behoudenswaardige vindplaats, dan dient in overleg met het bevoegd gezag en de opdrachtgever bepaald te worden hoe hiermee omgegaan moet worden (opties zijn: opgraven of streven naar behoud in situ middels planaanpassing). Eventuele archeologische waarden ter plaatse van de westelijke helft worden met onderhavig bestemmingsplan wel juridisch-planologisch geborgd door middel van een dubbelbestemming met omgevingsvergunningstelsel. Bij de vergunningverlening dient de archeologische begeleiding te zijn geregeld. Op voorhand zijn derhalve graafwerkzaamheden ter plaatse van de dubbelbestemming verboden. Ten aanzien van de oostelijke helft van het plangebied wordt het uitvoeren van een professioneel archeologisch vervolgonderzoek niet noodzakelijk geacht. Doch vanwege de nabijheid van de landweer en in het kader van het regelmatig toetsen van het gemeentelijke archeologiebeleid wordt besloten om in de oostelijke helft van het plangebied een inspectie door de lokale archeologievrijwilligers uit te laten voeren. Deze inspectie houdt in dat 's avonds het graafwerk en de taluds bekeken wordt. Mocht hierbij iets van archeologische waarden aangetroffen, dan wordt dit aan de gemeente gemeld (zie figuur 13 uit de rapportage).

Conclusie

Op grond van het uitgevoerde verkennend archeologisch onderzoek vormt het aspect, rekening houdend met het selectiebesluit, geen belemmering voor het juridisch-planologisch mogelijk maken van de Noord-Om.

5.7 Bedrijven en milieuzonering

Toetsingskader

Door het aanbrengen van een zone tussen bedrijvigheid en milieugevoelige bestemmingen (zoals woningbouw) kan de overlast ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden worden. Zonering is met name van toepassing bij nieuwbouw van woningen en andere gevoelige functies in de directe omgeving van een bedrijf en bij vestiging van een nieuw bedrijf in de directe omgeving van gevoelige bestemmingen. Op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en Milieuzonering 2009' (hierna: VNG-brochure) wordt onder milieugevoelige functies verstaan: woningen, woongebieden, ziekenhuizen, scholen en verblijfsrecreatie. Sommige functies kunnen zowel milieubelastend als milieugevoelig zijn (bijvoorbeeld ziekenhuizen en scholen).

Beoordeling

De aanleg van de Noord-Om heeft geen wettelijke basis om een belemmering te vormen voor bestaande (agrarische)bedrijven ten aanzien van het aspect milieuzonering.

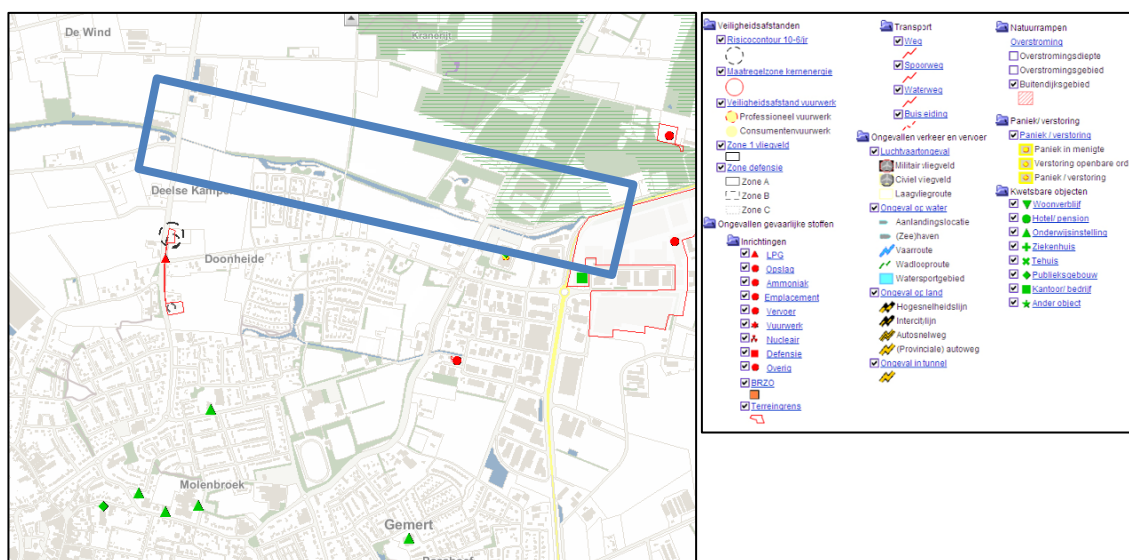
Conclusie

Het aspect vormt ten aanzien van de Noord-Om dan ook geen belemmering.

5.8 Externe veiligheid

Inleiding

Het transport, het gebruik, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke lading vrijkomt. Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als vuurwerk, LPG en munitie over weg, water en spoor en door buisleidingen. Een onderscheid dient te worden gemaakt tussen inrichtingen en transportroutes. Per type horen twee soorten risico's, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.



Uitsnede risicokaart externe veiligheid. Het plangebied is globaal blauw omkaderd.

Bron: provincie Noord-Brabant.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich permanent en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Hoe dichterbij de bron, hoe groter het plaatsgebonden risico. De grenswaarde die gehanteerd wordt voor het plaatsgebonden risico is gesteld op een kans van 1 op de miljoen per jaar voor nieuwe situaties;

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is de kans per jaar dat in één keer een groep van een bepaalde grootte dodelijk slachtoffer wordt van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Hoe meer mensen nabij de bron, hoe groter het groepsrisico.

Beleidsvisie externe veiligheid Gemert-Bakel

De gemeente heeft in haar Beleidsvisie externe veiligheid Gemert-Bakel uit 2012 het doel gesteld om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen, tot een aanvaardbaar minimum te beperken. De gemeente heeft als missie om als regisseur het huidige veiligheidsniveau en de veiligheidsbeleving te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Tevens is opgenomen dat het transport over de weg door de woonkernen zoveel mogelijk beperkt moet worden. Door de aanleg van de randweg Noord-om worden transporten met gevaarlijke stoffen uit de bebouwde kom verminderd. De transporten zullen over deze nieuwe weg gaan plaatsvinden. De populatie rondom deze weg is aanzienlijk minder dan in de bebouwde kom.

Inrichtingen en externe veiligheid*Toetsingskader*

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is gericht aan het bevoegd gezag inzake de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening en heeft onder meer tot doel om bij nieuwe situaties toetsing aan de risiconormen te waarborgen. In de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn o.a. standaardafstanden opgenomen waarbij wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico. Het Bevi is van toepassing op vergunningplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. In artikel 2, lid 1 van het Bevi is opgesomd wat wordt verstaan onder risicovolle bedrijven. In artikel 1 van het Bevi wordt toegelicht wat wordt verstaan onder (beperkt) kwetsbare objecten. Voor de toepassing van het Bevi, wordt een nieuw ruimtelijk besluit gezien als een nieuwe situatie.

Beoordeling

De aanleg van de nieuwe randweg Noord-om is in het kader van het Bevi niet relevant. Het Bevi en de bijbehorende toelichting beschouwen transportassen immers niet als (beperkt) kwetsbare objecten. Een overschrijding van de risiconormen vanuit inrichtingen is met de aanleg van de randweg dan ook niet aan de orde. Het aspect externe veiligheid is derhalve alleen van toepassing voor het onderdeel transportroutes.

Conclusie

De aanleg van de Noord-om wordt niet belemmerd door de bepalingen uit het Bevi.

Transport en externe veiligheid

Toetsingskader

Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, het water en de weg dient plaats te vinden aan de hand van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRvgs) peildatum d.d. 31 juli 2012, waarin grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en richtlijnen voor de toepassing van de rekenmethodiek en de verantwoording van het groepsrisico zijn opgenomen. Deze circulaire is per 1 april 2015 vervangen door het Besluit externe veiligheid transportroutes (Btev). Omdat het ontwerpbesluit voor 1 april 2015 is gepubliceerd, is het overgangsrecht van toepassing en dient de cRvgs nog te worden toegepast. In de praktijk brengt de nieuwe wetgeving (Bevt) geen veranderingen ten opzichte van de cRvgs met zich mee voor Noord-om.

Beoordeling

Door de Omgevingsdienst Zuidoost Brabant is in augustus 2015 een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) uitgevoerd om conform de circulaire en het Btev inzichtelijk te maken welke risico's de Noord-om met zich mee brengt in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het rapport van de QRA is als bijlage 3 bij de Nota van beantwoording zienswijzen (bijlage 11 bij deze toelichting) gevoegd.

Uit de uitgevoerde vrijwillige MER is naar voren gekomen dat de Noord-om een mogelijke risicobron voor externe veiligheid wordt. Over de Noord-om zullen namelijk vervoersstromen van gevaarlijke stoffen gaan plaatsvinden. Dit gebeurt op dit moment ook via de Oost-om en Zuid-om, als onderdeel van de provinciale weg N272. De transportassen spoor en water zijn niet aanwezig en hoeven derhalve niet beoordeeld te worden.

Gezien de aard van de N272 als ontsluitingsroute voor de relatief kleine kernen en de aard van de overige kernen en verbindingswegen mag er dan ook vanuit worden uitgegaan dat de hoeveelheid transport van gevaarlijke stoffen beperkt zal zijn. Die aanname wordt ook versterkt doordat er binnen de gemeente Gemert-Bakel geen wegen liggen die de primaire ontsluiting vormen tussen stedelijke regio's en/of grootschalige industriële gebieden. Verondersteld wordt dus dat alle vervoer van gevaarlijke stoffen rondom de kern van Gemert bestaat uit bestemmingsverkeer van en naar inrichtingen waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt. Prognoses en aantallen te verwachten transporten met gevaarlijke stoffen zijn in de MER aangegeven.

Om een goede beoordeling te kunnen maken is een kwantitatieve risico analyse gemaakt van de huidige en toekomstige situatie. Het PR en GR zijn berekend voor zowel de huidige als toekomstige situatie.

Beoordeling plaatsgebonden risico

Uit de QRA is gebleken dat er geen PR is berekend ter plaatse van alle ingevoerde wegen (Noord-Om, Boekelseweg en N272), aangezien er in en nabij het plangebied geen risicocontour 10^{-6} aanwezig is. Geconcludeerd kan worden dat het PR langs de wegen die deel uitmaken van de ontsluitingsstructuur van Gemert in de huidige en toekomstige situatie geen belemmering vormt voor langs deze wegen aanwezige personen en geprojecteerde ruimtelijke ontwikkelingen.

Beoordeling groepsrisico

Ten tweede is met de QRA inzichtelijk gemaakt of de realisatie van de randweg leidt tot een overschrijding van de oriënterende waarde (OW) van het GR en of er een relevante toename van het GR zal zijn ten gevolge van de nieuwe weg. Uit de berekeningen van het GR blijkt het volgende:

- Huidige situatie: $GR = 0,214 \times OW$;
- Toekomstige situatie: $GR = 0,223 \times OW$.

Op grond van deze resultaten kan worden geconcludeerd dat het groepsrisico in beide situaties ver onder de oriënterende waarde ligt. De toename van het groepsrisico is met de komst van de Noord-om en het vervoer van gevaarlijke stoffen ten behoeve van bestemmingsverkeer zeer beperkt. De realisatie van de Noord-om heeft tot gevolg dat de stroomrichting van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de bestaande ontsluitingsstructuur van Gemert wijzigt. De transportstroom van gevaarlijke stoffen voert ten opzichte van de huidige situatie niet meer door de dichte woongebieden aan weerszijden van de Vondellaan, de Sint Annastraat en de Lodderdijk. Door aanleg van de Noord-om zal het GR ter hoogte van de wijken aan weerszijden van deze straten, waar het transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, nagenoeg verdwijnen. Deze situatie is gelijk voor zowel het jaar 2017 als 2027.

Buisleidingen

Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen is opgenomen in het Besluit externe veiligheid buisleiding (Bevb). In en nabij het tracé van de randweg zijn geen buisleidingen aanwezig die relevant zijn in het kader van externe veiligheid. Een verdere beoordeling is derhalve niet nodig.

Conclusie

Er vindt geen transport van gevaarlijke stoffen over het spoor, water en door buisleidingen plaats in de omgeving van de nieuwe weg. Derhalve zijn deze aspecten niet relevant voor externe veiligheid. Op het gebied van externe veiligheid is alleen het transport van gevaarlijke stoffen over de nieuwe weg relevant. De aanleg van de Noord-om leidt niet tot een verandering van het PR. Het GR neemt zeer beperkt toe maar ligt ver onder de oriënterende waarde. De Veiligheidsregio Brabant Zuidoost heeft naar aanleiding van de QRA advies uitgebracht. Dit advies is tevens als bijlage 3 bij de Nota van beantwoording zienswijzen (bijlage 11 bij deze toelichting) gevoegd. De Veiligheidsregio stemt in met de QRA. Ze stelt dat de Noord-om leidt tot een verbetering vanuit veiligheidsoogpunt. Het is beter om het vervoer van gevaarlijke stoffen over een provinciale of rijksweg te laten plaatsvinden dan door de bebouwde kom. Een calamiteit binnen de bebouwde kom heeft namelijk een grotere impact op de omgeving. Ook vanuit zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid zijn er geen belemmeringen.

5.9 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een planologische procedure dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de wettelijke normen voor wat betreft luchtkwaliteit. Hierbij dient het effect op de luchtkwaliteit in de omgeving als gevolg van een nieuwe ontwikkeling, als ook de toetsing aan de 'Wet luchtkwaliteit' in beeld te worden gebracht.

De 'Wet luchtkwaliteit' is op 15 november 2007 in werking getreden (Stb. 2007, 434) en vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Met de 'Wet luchtkwaliteit' wordt de wijziging naar

hoofdstuk 5, onder titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) op het gebied van luchtkwaliteitseisen bedoeld. In Bijlage 2 van de Wm zijn wettelijke grenswaarden vastgelegd van onder andere de stoffen stikstofdioxide (NO^2), fijn stof (PM^{10}), benzeen (C^6C^6), zwaveldioxide (SO^2), lood (Pb) en koolmonoxide (CO).

Voor PM^{10} geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Het 24-uursgemiddelde van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mag maximaal 35 dagen per kalenderjaar worden overschreden. Voor NO^2 geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Het 24-uursgemiddelde van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mag maximaal 18 dagen per kalenderjaar worden overschreden.

De 'Wet luchtkwaliteit' voorziet onder meer in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het NSL-programma samen aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tot de normen, ook in gebieden waar nu de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Kort samengevat dienen projecten te worden beoordeeld op basis van de 'Wet luchtkwaliteit' c.q. artikel 5.16 van de Wet milieubeheer. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de 'Wet luchtkwaliteit' geen belemmering voor vergunningverlening als:

1. er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
2. een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
3. een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
4. een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat op 1 augustus 2009 in werking is getreden.

Beoordeling

Door Econsultancy is in samenwerking met Ulehake in maart 2015 onderzoek verricht naar de gevolgen van de luchtkwaliteit als gevolg van de aanleg van de Noord-Om. De rapportage van het onderzoek is als [bijlage 8](#) bij onderhavige toelichting gevoegd. Uit het onderzoek komt naar voren dat de aanleg van de Noord-Om en de daarmee te ontstane verkeersbewegingen niet leidt tot een overschrijding van de wettelijk toegestane grenswaarden NO^2 en PM^{10} .

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor het realiseren van de Noord-Om.

5.10 Kabels en leidingen

Toetsingskader

De hierna volgende leidingen zijn planologisch relevant, voor zover zij geen deel uitmaken van een inrichting zoals bedoeld in de Wet milieubeheer²:

- a. hoogspanningsverbindingen van 50 kV en hoger;

² 'Leidingen die deel uitmaken van een inrichting' zijn leidingen binnen de inrichtingsgrens die in beheer zijn van de drijver van de inrichting én leidingen die in beheer zijn van derden waarmee een product wordt geleverd aan de betreffende inrichting (Laatgenoemde leidingen hebben een zgn. functionele binding met de inrichting, zoals bedoeld in de Wet milieubeheer).

- b. buisleidingen voor transport van aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- c. buisleidingen voor transport van aardolieproducten met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- d. buisleidingen met een diameter van 400 mm of meer buiten de bebouwde kom;
- e. buisleidingen voor transport van andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten, die risico's met zich meebrengen voor mens en/of leefomgeving wanneer deze leidingen beschadigd raken³.

Beoordeling

In het plangebied bevinden zich geen planologisch relevante kabels en leidingen, zoals genoemd in bovenstaand toetsingskader.

Conclusie

Het aspect vormt geen belemmering voor het realiseren van de Noord-Om.

5.11 Ladder duurzame verstedelijking

Toetsingskader

Nationaal belang 13, zoals geformuleerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dit moet met behulp van de Ladder duurzame verstedelijking worden onderbouwd. Deze verplichte toetsing is vastgelegd in het Barro. Het Barro verwijst naar het Bro; geformuleerd is dat deze toetsing een procesvereiste is bij alle nieuwe ruimtelijke besluiten en plannen ten aanzien van bijvoorbeeld kantoorlocaties en woningbouwlocaties. Gemotiveerd dient te worden hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt ten aanzien van het ruimtegebruik.

De toetsing aan de Ladder duurzame verstedelijking werkt volgens drie stappen:

1. beoordeling door betrokken overheden of beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en gemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen;
2. indien er een vraag is aangetoond, beoordeling door betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;
3. indien herstructurering of transformatie binnen bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

Beoordeling

Het onderhavig plan betreft het mogelijk maken van een randweg, hiervoor is een infrastructureel besluit noodzakelijk. De toetsing aan de ladder duurzame verstedelijking is derhalve benodigd en vindt als volgt plaats:

1. Door de autonome mobiliteitsgroei en de opgewaardeerde status van de heringerichte Boekelseweg (N605) als regionale hoofdweg, blijkt dat de verkeersintensiteit in de kern Gemert toeneemt. Het gevolg is een beperkte bereikbaarheid, een toename van de

³ Onder zgn. 'leidingen voor andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten' worden in ieder geval leidingen verstaan voor transport van nafta, waterstof, koolstofdioxide, stikstof, zuurstof, ethyleen en propyleen.

verkeersonveiligheid, een verslechtering van de leefbaarheid en een knelpunt voor de verdere economische ontwikkeling van de gemeente Gemert-Bakel. Om deze problemen op te lossen is een verder ontwikkeling van de ontsluitingsstructuur rondom de kern Gemert middels de Noord-Om gewenst. Hiertoe is een MER opgesteld met daarin opgenomen de huidige situatie afgezet tegen verschillende varianten. Deze MER is vastgesteld door de raad op 30 september 2010. Aan de hand van het MER heeft een afweging van verschillende alternatieven plaatsgevonden en is een keus gemaakt om te komen tot een voorkeursalternatief. Met het Addendum MER Noord-Om uit februari 2015 is bevestigd dat het voorkeursalternatief uit het MER van 2010 in stand blijft. Dit alternatief is met onderhavig bestemmingsplan juridisch-planologisch verankerd.

2. De realisatie van de Noord-Om is niet mogelijk binnen het bestaand stedelijk gebied vanwege het ontbreken van passende ruimte voor de realisatie van nieuwe infrastructuur.
3. De Noord-Om betreft infrastructuur die zorgt voor een multimodale ontsluiting van de kern Gemert, verbetert de verkeersveiligheid en leefbaarheid en zorgt ook voor een verbetering van regionale verbindingen met omliggende kernen.

Conclusie

Gesteld kan worden dat met de aanleg van de Noord-Om wordt voldaan aan de 'ladder duurzame verstedelijking'.

5.12 Besluit m.e.r.

Toetsingskader

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. gewijzigd. De belangrijkste aanleidingen hiervoor zijn de modernisering van de m.e.r. wetgeving in 2010 en de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009 (HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 – Commissie vs. Nederland). Uit deze uitspraak volgt dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn om wel of geen m.e.r.-(beoordeling) uit te voeren. Ook als een project onder de drempelwaarde uit lijst C en D zit, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of nabij een kwetsbaar natuurgebied ligt. Gemeenten en provincies moeten daarom per 1 april van 2011 ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een MER nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Met andere woorden dan is het opstellen van een MER nodig.

Beoordeling noodzakelijkheid m.e.r.-beoordeling

Om te bepalen of een m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is dient bepaald te worden of de ontwikkeling de drempelwaarden uit lijst D van het Besluit m.e.r. overschrijdt, of de ontwikkeling in een kwetsbaar gebied ligt en of er belangrijke milieugevolgen zijn.

In het Besluit m.e.r. is in categorie D 1.1 in kolom 1 de wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg opgenomen. In het Besluit m.e.r. is in categorie D 1.2 in kolom 1 de wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken opgenomen, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde autosnelweg of autoweg, opgenomen.

De realisatie van de Noord-Om vormt geen onderdeel van de categorieën D 1.1 en D 1.2.. Van een m.e.r.-beoordelingsplicht is geen sprake. Wel is, ten behoeve tot het komen van het huidige voorkeursalternatief van de Noord-Om, een vrijwillige m.e.r.-procedure doorlopen. De bijbehorende MER is op 30 september 2010 vastgesteld. Met de MER heeft een afweging van verschillende alternatieven plaatsgevonden en is een keus gemaakt om te komen tot het voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief is met onderhavig bestemmingsplan juridisch-planologisch verankerd. De keus voor de voorkeursvariant is met een addendum van het MER nogmaals bevestigd in februari 2015.

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

Uit het onderhavige hoofdstuk, waaraan de resultaten van de toetsing juncto art. 3.1.6 Bro worden weergegeven, blijkt dat het plangebied ligt in of nabij een gebied dat beschermd wordt ten gevolge van de natuurwaarden. Het betreft de gronden die zijn aangeduid als Ecologische Hoofdstructuur, waar de Noord-Om in komt te liggen. Hiervoor is een compensatieplan opgesteld, waaruit blijkt dat de bestaande ecologische waarden voldoende worden gecompenseerd en niet tot een negatief blijvende aantasting te leiden.

Het plan ligt daarnaast zodanig ver verwijderd van een Vogel- of Habitatrichtlijngebied of Natura 2000-gebied dat van externe werking geen sprake kan zijn. Vanuit de Natuurbeschermingswet 1998 is een m.e.r.-beoordeling derhalve niet benodigd.

Het plangebied behoort niet tot een waterwinlocatie, waterwingebied of grondwaterbeschermingsgebied. Ook behoort het plangebied niet tot een gebied waarbinnen een Rijksmonument ligt of een Bèlvéderegebied. En is er geen sprake van een landschappelijk waardevol gebied. In dit hoofdstuk zijn tevens de verschillende milieueffecten beschouwd, zoals geluid en luchtkwaliteit. Hieruit blijkt dat er met de realisatie van de randweg inderdaad geen sprake zal zijn van nadelige milieugevolgen.

Conclusie

Zoals beschreven in de voorafgaande alinea's zijn er 'geen belangrijke nadelige milieugevolgen' te verwachten en daarom is het niet noodzakelijk een m.e.r.-beoordeling uit te voeren.

6 JURIDISCHE PLANTOELICHTING

6.1 Algemene opzet

Dit hoofdstuk bespreekt de wijze waarop het ruimtelijk en functioneel beleid voor het plangebied in het bestemmingsplan is vertaald. Bij het opstellen van de juridische regeling heeft het uitgangspunt centraal gestaan dat er een regeling geboden wordt die de ontwikkeling van het plangebied mogelijk maakt.

6.2 Opbouw van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan bestaat uit (bestemmings)planregels en een verbeelding, vergezeld van een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is zodanig opgesteld dat wordt aangesloten bij het vigerende bestemmingsplan.

De *verbeelding* heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding omvat de gronden die voor de ontwikkeling van het plan van belang zijn. De keuze van de bestemmingen en de situering van de bestemmingsvlakken is gebaseerd op de huidige ruimtelijke situatie en de gewenste functies. Voorts sluit de opzet van de verbeelding aan op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).

De *bestemmingsplanregels* regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden.

De bestemmingsplanregels bestaan uit vier hoofdstukken, te weten:

- inleidende regels;
- bestemmingsregels;
- algemene regels;
- overgangs- en slotregels.

In de *toelichting* wordt gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Ondanks het feit dat de toelichting geen onderdeel uitmaakt van het juridisch plangedeelte, fungeert de toelichting wel als interpretatiekader voor de uitleg van de regels, indien hierover interpretatieverschillen blijken te bestaan.

6.3 Bestemmingsplanregels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Begrippen

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Wijze van meten

In dit artikel wordt aangegeven hoe de hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Dit hoofdstuk omvat de op de afzonderlijke bestemming gerichte regels en omvat bij onderhavig bestemmingsplan de volgende artikelen:

Natuur

De bestemming 'Natuur' wordt toegekend aan de gronden die zijn aangewezen voor de compensatieverplichting als gevolg van het verwijderen van de Ecologische Hoofdstructuur ten behoeve van de aanleg van de Noord-Om. Binnen de bestemming tevens de landschappelijke inpassing voorzien als uitwerking van de bijdrage kwaliteitsverbetering van het landschap als verplichting uit de provinciale Verordening ruimte 2014. Tenslotte is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarbij de bestemming kan worden omgezet naar de bestemming 'Verkeer' ten behoeve van het verbeteren van de ontsluiting van de woningen Peelse Loopweg 4 en Handelseweg 14.

Verkeer

De bestemming is toegekend aan de gronden voor de verkeersvoorzieningen die nodig zijn voor de ontsluiting van de kern Gemert. Binnen de bestemming zijn tevens aanduidingen opgenomen ten behoeve van de realisatie van een zicht- en geluidwal ten noorden van de wijk Doonheide, alsmede ter hoogte van de twee te handhaven burgerwoningen aan de Handelseweg en Peelse Loopweg. De langzaamverkeerverbinding Lieve Vrouwesteeg is eveneens dusdanig aangeduid alsmede de onderdoorgang waar de Lieve Vrouwesteeg de Noord-Om kruist.

Wonen

Ter hoogte van de kruising van de Noord-Om met de Handelseweg staan twee burgerwoningen. Beide woningen, nrs. 14 en 4 worden gehandhaafd. De vigerende regeling uit het bestemmingsplan "Gemert-Bakel Buitengebied 2010", waarin beide woningen waren opgenomen, is overgenomen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Dit hoofdstuk omvat vier artikelen:

Anti-dubbeltelregel

De anti-dubbeltelregel is opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld. De formulering van de anti-dubbeltelregel wordt bindend voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening (3.2.4. Bro).

Algemene bouwregels

In dit artikel zijn algemene aanduidingsregels opgenomen ten aanzien van de Inner Horizontal and Conical Surface behorende bij de Vliegbasis Volkel.

Algemene gebruiksregels

Om te waarborgen dat de natuurcompensatie en de landschappelijke inpassing daadwerkelijk conform respectievelijk het natuurcompensatieplan en het landschapsplan worden aangelegd, is een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Traject II en III van het landschapsplan (dat tevens de natuurcompensatie omvat) dienen als dusdanig te zijn aangelegd voordat de weg door wegverkeer in gebruik wordt genomen. Indien dit niet het geval is, zal het gebruik van de randweg in strijd zijn met de regels.

Algemene aanduidingsregels

De Noord-Om doorkruist enkele percelen die volgens de Verordening ruimte 2014 als EHS zijn aangewezen. De opgenomen aanduiding geeft weer waar de EHS verdwijnt en waarvoor de herbegrenzingsprocedure wordt doorlopen.

Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is een aantal algemene afwijkingsregels opgenomen. Deze afwijkingen betreffen het overschrijden van de maatvoeringseisen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk omvat twee artikelen:

Overgangsrecht

Dit artikel betreft het overgangsrecht met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor wordt verkleind. Daarnaast zijn overgangsregels opgenomen ten aanzien van het bouwen. Een bouwwerk dat afwijkt van de bouwregels van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt, mag gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, of na een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd. De afwijking mag daarbij naar aard en omvang niet worden vergroot. Daarvan mag eenmalig bij een omgevingsvergunning worden afgeweken tot maximaal 10% van de inhoud van het bouwwerk. Het overgangsrecht is niet van toepassing op bouwwerken die reeds in strijd waren met het voorgaande geldende bestemmingsplan

Slotregel

De regels kunnen worden aangehaald onder de naam: Regels van het bestemmingsplan "Noord-om".

7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven. Indien het bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Er wordt nader ingegaan op de grondexploitatie en de koppeling met het exploitatieplan.

7.2 Financiële uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening maakt het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten wanneer de bouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in een bestemmingsplan, een wijziging van een bestemmingsplan of een afwijkingsbesluit. De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is staan in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening:

1. de bouw van één of meer woningen;
2. de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen;
3. de uitbreiding van een hoofdgebouw met ten minste 1.000 m² of met een of meer woningen;
4. de verbouwing van een of meer aangesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
5. de verbouwing van een of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies tenminste 1.500 m² bedraagt;
6. de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m².

Bovendien is een exploitatieplan nodig als locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningcategorieën) gesteld moeten worden en het bepalen van een tijdvak of fasering noodzakelijk is.

Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de exploitatiekosten over de gronden anderszins verzekerd is, er geen fasering of tijdvak behoeft te worden vastgelegd en geen locatie-eisen (aan openbare ruimte of woningbouwcategorieën) hoeven te worden vastgesteld. De Wet ruimtelijke ordening is gewijzigd, waardoor voor onbenutte bouwruimte die al opgenomen was in een bestemmingsplan dat nog op basis van de oude Wet op de Ruimtelijke Ordening is opgesteld en vastgesteld en bij de herziening van dat bestemmingsplan na 1 juli 2008 geen andere bestemmingsregeling is vastgesteld, geen exploitatieplan hoeft te worden vastgesteld.

Met onderhavig plan wordt de aanleg van de randweg Noord-Om juridisch-planologisch mogelijk gemaakt. De kosten voor de aanleg van de randweg met bijbehorende voorzieningen als geluidwal, landschappelijke inpassing en natuurontwikkeling worden gedragen door de gemeente en de provincie Noord-Brabant. Hiervoor is een uitvoeringsovereenkomst gesloten. De gemeente en de provincie hebben daarin tevens afspraken gemaakt omtrent de afhandeling van planschadeverzoeken. De economische uitvoerbaarheid van het plan is daarmee verzekerd.

8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1 Inleiding

De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen gemeente en verschillende instanties overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Bovendien is het noodzakelijk dat belanghebbenden de gelegenheid hebben om hun visie omtrent het plan te kunnen geven (afhankelijk van de gemeentelijke inspraakverordening). Pas daarna kan de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan van start gaan.

8.2 Vooroverleg

Het concept ontwerp bestemmingsplan is ex artikel 3.1.1 Bro voorgelegd aan de Provincie Noord-Brabant en het Waterschap Aa en Maas. Beide instanties hebben per brief gereageerd op het bestemmingsplan. Als bijlage zijn de reacties toegevoegd. Naar aanleiding van de reactie van de Provincie is het bestemmingsplan aangepast. Hierbij is een betere koppeling met de Verordening ruimte 2014 gemaakt, waarbij de herbegrenzing van de EHS is aangemerkt als wijziging van de begrenzing met toepassing van het nee-tenzij principe. Tevens is voor de gronden ter hoogte van de Noord-Om visueel/ruimtelijk en juridisch een beter onderscheid gemaakt tussen de gronden die ingezet worden als natuurcompensatie en die dienen als landschappelijke inpassing.

8.3 Inspraak

Het concept ontwerp bestemmingsplan is niet beschikbaar gesteld ten behoeve van inspraak. In het kader van inspraak en informatievoorziening richting belangstellenden en belanghebbenden zijn twee informatieavonden gehouden, respectievelijk op 18 februari 2014 en 12 maart 2015. Daarnaast zijn op 13 mei 2014 de belanghebbenden inzake het project Beekherstel Peelse Loop geïnformeerd. Het ontwerp van het beekherstel is ter hoogte van de Noord-Om met het tracé verweven. Tenslotte zijn ten behoeve van de tracébepaling middels de MER-procedure diverse inspraakmomenten geweest.

8.4 Zienswijzen

Het ontwerp bestemmingsplan “Noord-Om” heeft voor één ieder ter inzage gelegen met ingang van 30 maart 2015 tot en met 11 mei 2015. Gedurende deze periode kon één ieder een schriftelijke zienswijze over het ontwerp bestemmingsplan indienen bij de gemeenteraad van de gemeente Gemert-Bakel. Van de gelegenheid tot het indienen van een zienswijze is gebruik gemaakt door zeven personen. Eén zienswijze is pro forma ingediend en binnen de gestelde termijn van twee weken na 11 mei 2015 aangevuld. Naar aanleiding van het sluiten van overeenkomsten met de gemeente Gemert-Bakel hebben twee personen, waaronder de persoon die een pro forma zienswijze met aanvulling heeft ingediend, hun zienswijze ingetrokken. Deze zienswijzen zijn derhalve niet in deze nota opgenomen. In bijlage 11 van deze toelichting is een nota opgenomen met daarin de zienswijzen samengevat en beantwoord. Tevens is in de nota aangegeven welke wijzigingen, al dan niet ambtshalve, ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan zijn doorgevoerd in het vastgestelde bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is op 1 oktober 2015 gewijzigd vastgesteld.

