Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Bestemmingsplan Rotonde Odiliapeel

Toelichting

Documenttitel: Bestemmingsplan Rotonde Odiliapeel
Toelichting

Status: Definitief ontwerp

Datum: 9-3-2017

Projectnaam:
Projectnummer: BE3653-101-100

Opdrachtgever: Provincie Noord Brabant

Referentie:
Auteur(s): Ing. Katrijn Klok

Collegiale toets: Msc. Eve Phillips-Jackson

Datum/paraaf toets:

Vrijgegeven door: Rudie van Kruisbergen

Datum/paraaf vrijgave:

Rotonde Odiliapeel

Inhoudsopgave

Toelichting 5

Hoofdstuk 1 Inleiding 7
1.1 Aanleiding en doel 7
1.2 Ligging en begrenzing plangebied 7
1.3 Vigerende plannen 8
1.4 Leeswijzer 8

Hoofdstuk 2 Huidige situatie 9
2.1 Historie 9
2.2 Ruimtelijke structuur 9
2.3 Functionele inrichting 9

Hoofdstuk 3 Beleidskader 11
3.1 Rijksbeleid 11
3.2 Provinciaal beleid 12
3.3 Regionaal beleid 13
3.4 Gemeentelijk beleid 13

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving 17
4.1 Doelstellingen en uitgangspunten 17
4.2 Ontwikkelingen 18

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten 19
5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.) 19
5.2 Bedrijven en milieuzonering 19
5.3 Verkeer 19
5.4 Luchtkwaliteit 20
5.5 Geluidhinder 21
5.6 Geurhinder 22
5.7 Externe veiligheid 22
5.8 Bodemkwaliteit 24
5.9 Water 25
5.10 Ecologie 26
5.11 Archeologie en cultuurhistorie 29

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet 33
6.1 Standaard en plansystematiek 33
6.2 Toelichting op de regels 33

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid 35
7.1 Economische uitvoerbaarheid 35
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 35

Bijlagen

Bijlage 1 Verkeerskundige verkenning

Bijlage 2 Trade-off Matrix

Bijlage 3 Onderzoek luchtkwaliteit

Bijlage 4 **Onderzoek geluidhinder**

Bijlage 5 **Externe veiligheid**

Bijlage 6 **Advies brandweer**

Bijlage 7 **Bodem- en verhardingsonderzoek**

Bijlage 8 **Watertoets**

Bijlage 9 **Quickscan ecologie**

Bijlage 10 **Dassencompensatieplan**

Bijlage 11 **Besluit Wet natuurbescherming**

Bijlage 12 **Archeologisch bureauonderzoek**

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

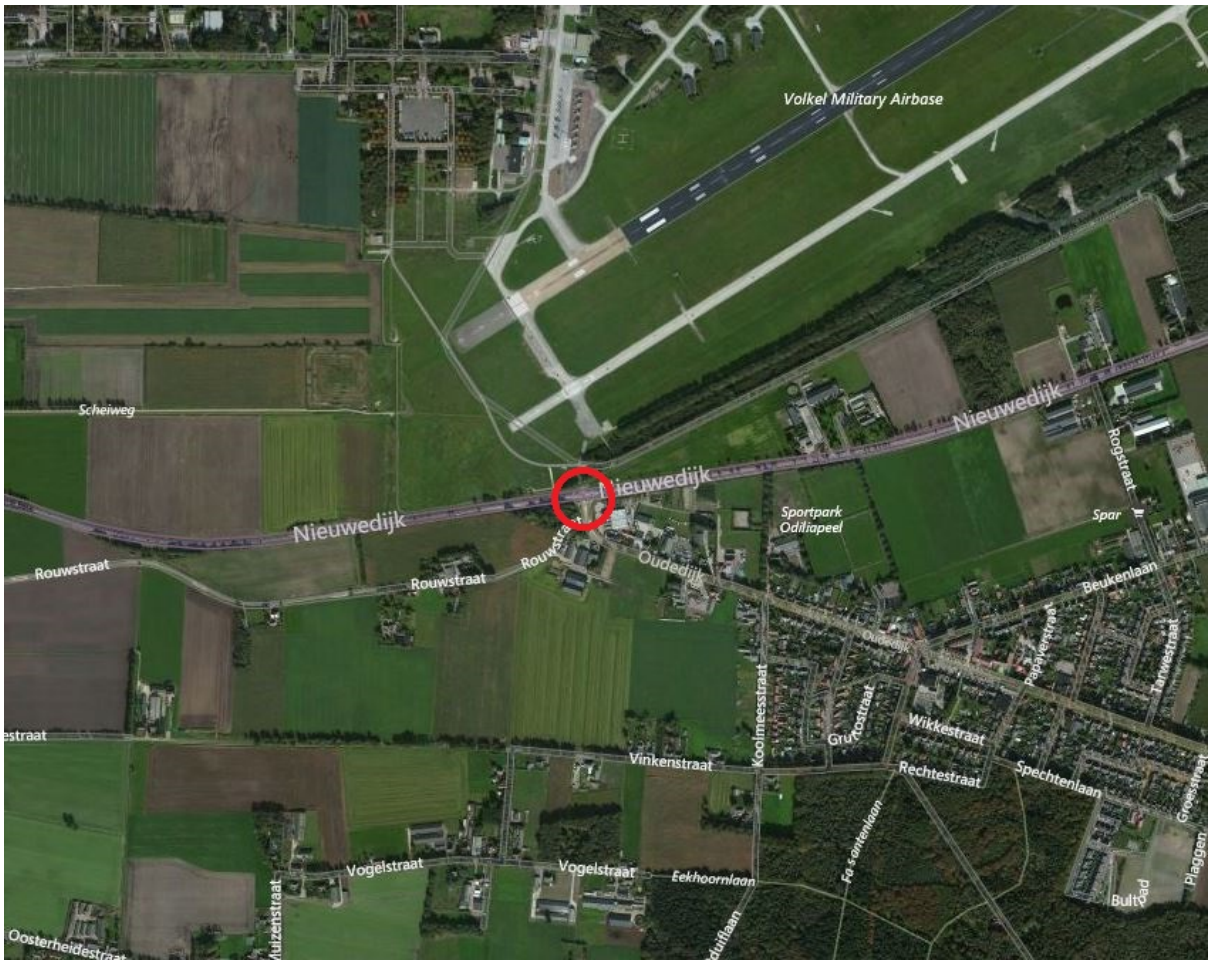
1.1 Aanleiding en doel

Uit monitoringsgegevens en een eerdere verkenning blijkt dat het kruispunt Oudedijk/Nieuwedijk (N264) in Odiliapeel, een relatief gevaarlijk kruispunt is. De ongevallen die er plaats vinden zijn vooral kop-staart botsingen. Recentelijk (mei 2015) heeft een dodelijk ongeluk plaatsgevonden.
In 2014 is een planstudie verricht naar de oplossing voor de stagnatie van de verkeersafwikkeling vanuit Odiliapeel. Het eindresultaat van de planstudie is het principeplan voor een turborotonde. De turborotonde heeft primair tot doel de verkeersveiligheid ter plaatse van het kruispunt Oudedijk/Nieuwedijk (N264) in Odiliapeel te vergroten.

De realisatie van een turborotonde past niet binnen het vigerende bestemmingsplan, waardoor een herziening van het bestaande bestemmingsplan benodigd is. Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie van de turborotonde op kruispunt Oudedijk/Nieuwedijk (N264) planologisch mogelijk.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De locatie van de turborotonde is gelegen op de Nieuwedijk (N264) ter hoogte van het bosje ten westen van de Oudedijk en ten noorden van de Rouwstraat. De turborotonde wordt gerealiseerd op gronden die in eigendom zijn van de provincie Noord Brabant en gemeente Uden, met uitzondering van een smalle strook grond aan de noordzijde van het gebied. Over de aankoop van deze strook grond wordt nader ingegeaan in paragraaf 7.1. In onderstaande figuur is het plangebied weergegeven.



Figuur 1: Ligging plangebied

1.3 Vigerende plannen

Bestemmingsplan 'Buitengebied Uden 2014'
Op 20 februari 2014 heeft de gemeenteraad van Uden het bestemmingsplan 'Buitengebied Uden 2014' vastgesteld (verder ook wel 'Moederplan' genoemd).

Partiële herziening buitengebied 2016
Momenteel (december 2016) is een partiële herziening van het bestemmingsplan 'Buitengebied Uden 2014' opgesteld. Dit plan heeft van 29 juli tot en met 8 september 2016 ter inzage gelegen. Ten tijde van het schrijven van dit bestemmingsplan is de Partiële herziening buitengebied 2016 nog niet vastgesteld.

Voorliggend bestemmingsplan Rotonde Odiliapeel is opgesteld in afstemming met de Partiële herziening en het moederplan. De planregels uit voorliggend bestemmingsplan sluiten zodoende aan op de planregels uit de omliggende bestemmingsplannen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van de toelichting wordt de huidige situatie in het plangebied beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het beleidskader van het Rijk, de Provincie Noord Brabant en Gemeente Uden uiteen gezet. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de doelstelling en uitgangspunten van de voorgenomen ontwikkeling. Hoofdstuk 5 belicht de omgevingsaspecten die voor dit plangebied relevant zijn. Hoofdstuk 6 beschrijft de juridische opzet waarbij de plankaart en planregels worden besproken. Tot slot volgt in hoofdstuk 7 een beschrijving van de uitvoerbaarheid van het plan, de resultaten van inspraak en overleg.

Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Historie

Het plangebied omvat reeds sinds ca. 1900 de kruising van de doorgaande weg en de weg naar Odiliapeel. Vanaf 1998 ligt het kruispunt op de plaats waar deze momenteel gesitueerd is. In het hoofdstuk Archeologie en cultuurhistorie is de ontwikkeling van het plangebied gevisualiseerd.

2.2 Ruimtelijke structuur

De N264 vormt een herkenbare rechtlijnige structuur binnen het plangebied. Deze structuur wordt in het landschap niet benadrukt door het toepassen van laanbeplanting. In het plangebied zijn geen bijzondere structuren aanwezig.

2.3 Functionele inrichting

Het plangebied betreft een kruising van de N264 en de Oudedijk. Deze kruising verbindt de kern Odiliapeel met de doorgaande weg van Uden naar Gennep. Op het kruispunt is daarnaast een uitrit aangesloten van de militaire luchthaven Volkel. Deze uitrit wordt gebruikt voor de verplaatsing van groot materieel en als toegang naar evenementen op de vliegbasis zoals de Luchtmachtdagen. Met de ontsluiting van omliggende bedrijven is bij het ontwerp van de nieuwe verkeerskundige situatie rekening gehouden.



Figuur 2: huidige verkeerskundige situatie kruising Oudedijk/Nieuwedijk (N264)

Hoofdstuk 3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het ruimtelijk relevante beleid voor het plangebied. Het betreft hier zowel integraal ruimtelijk beleid (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en Verordening ruimte) als ruimtelijk facet- en sectorbeleid op verschillende beleidsniveaus.
Het rijksbeleid werkt via het provinciaal beleid door naar het gemeentelijk niveau. Per beleidsdocument is kort ingegaan op het doel en de status, alsmede op de ruimtelijke doorwerking.

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuuren Ruimte
In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Daarin beschrijft het kabinet in welke infrastructuurprojecten het wil investeren. De Rijksoverheid richt zich daarnaast op:

- rijksverantwoordelijkheden voor basisnormen op het gebied van milieu, leefomgeving, (water-)veiligheid en het beschermen van unieke ruimtelijke waarden;
- rijksbelangen inzake (inter-)nationale hoofdnetten voor mobiliteit en energie;
- rijksbeleid voor ruimtelijke voorwaarden die bijdragen aan versterking van de economische structuur.

Voor de investering van het Rijk in infrastructuurprojecten vormt verkeersveiligheid op het regionale/lokale wegennet geen specifiek speerpunt. Regionale en lokale overheden krijgen vanuit de structuurvisie ruimte voor de invulling van kleinschalige regionale infrastructurele projecten. Lokale verbetering van de verkeersveiligheid door de aanleg van een turborotonde past daarom binnen het Rijksbeleid.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening
In de Structuurvisie Infrastructuur (SVIR) en Ruimte heeft de Rijksoverheid de nationale belangen omschreven waarvoor het Rijk zelf verantwoordelijkheid draagt. Een goede doorwerking van deze nationale belangen wordt juridisch geborgd via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

De nationale belangen betreffen onder meer onderwerpen op het gebied van de hoofdinfrastructuur (reserveringen rond hoofdwegen en hoofdspoorwegen, vrijwaring rond rijksvaarwegen en hoofdbuisleidingen), de elektriciteitsvoorziening, het vereenvoudigde regime van de ecologische hoofdstructuur en waterveiligheid (bescherming van primaire waterkeringen en bouwbeperkingen in het IJsselmeergebied).

In de nationale belangen is regionale/lokale verbetering van de verkeersveiligheid niet als speerpunt opgenomen door het Rijk. Vanuit het Barro zijn er daarom geen regels gesteld aan de aanleg van de turborotonde nabij Odiliapeel.

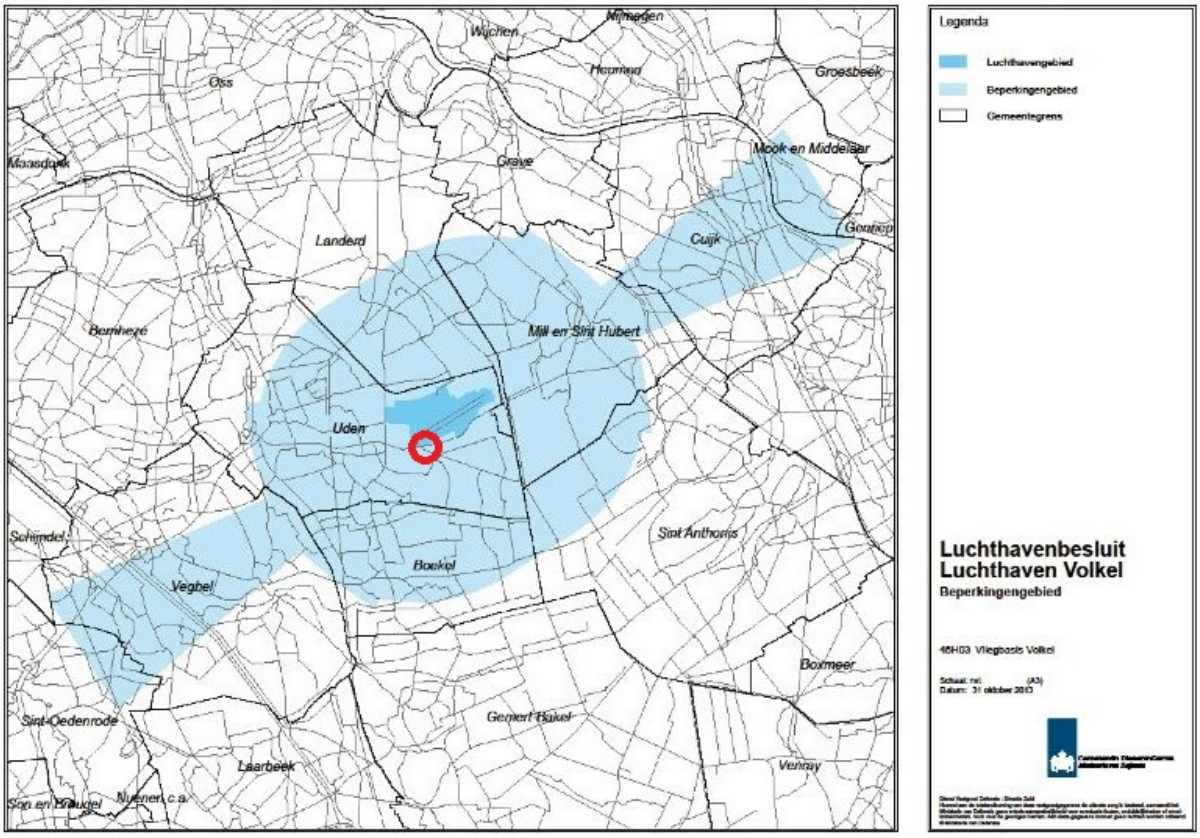
Aan de rand van het plangebied is de militaire vliegbasis Volkel gelegen. Vanuit het Barro dienen beperkingen rond militaire luchthavens te worden opgenomen in het bestemmingsplan. Speciale zones rond Volkel zijn verder uitgewerkt in het Luchthavenbesluit Volkel.

Luchthavenbesluit Volkel
Aan de noordzijde van het plangebied ligt de vliegbasis Volkel. De luchtvaart op Volkel betreft vliegtuigbewegingen door de militaire luchtvaart en in zeer beperkte mate niet-commerciële burgerluchtvaart. De militaire luchthaven Volkel (de vliegbasis Volkel) is op de huidige locatie door de Minister van Defensie aangewezen bij besluit van 1 juni 1960 (Staatscourant 112). De vliegbasis zelf valt buiten het plangebied. Het besluit heeft wel betrekking op het plangebied van de turborotonde Odiliapeel.

Op 4 september 2015 is een nieuw Luchthavenbesluit genomen. In dit besluit worden het terrein van de luchthaven (het Luchthavengebied) en het gebied buiten de luchthaven vastgelegd (het Beperkingengebied). De beperkingen zijn vastgelegd in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer, internationaal vastgelegd in de NATO Standardization Agreement nr. 3759 inzake NATO Supplement to ICAO DOC 8168-OPS/611, Volume II, for the preparation of instrument approach

and departure Procedures – AATCP-1(B).

De locatie voor de turborotonde Odiliapeel valt binnen het beperkingengebied, zie onderstaande figuur.



Figuur 3: Beperkingen gebied rondom luchthaven Volkel

De beperkingen hebben betrekking op de maximale bouwhoogten. Voor deze bouwhoogten wordt verwezen naar artikel 16 van het Besluit militaire luchthavens. De bepaling heeft geen betrekking op reeds bestaande gebouwen of gebouwen waarvoor de bouwvergunning reeds is verleend. Bestemmingsplannen waarin mogelijkheden zijn vastgelegd voor bouwwerken met een hoogte die hoger is dan de maximaal toelaatbare hoogte, worden eveneens gerespecteerd. Nieuwe strijdigheden kunnen echter niet worden toegestaan.

Gelet op het feit dat dit bestemmingsplan geen bouwwerken of gebouwen toelaat met bouwhoogten die in strijd zijn met de bepalingen in het Besluit militaire luchthavens is dit bestemmingsplan in overeenstemming met dit besluit.

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie ruimtelijke ordening 2014
Op 19 maart 2014 is de Structuurvisie ruimtelijke ordening 2014 in werking getreden. In deze structuurvisie geeft de provincie het ruimtelijk beleid weer voor 2025 met een doorkijk naar 2040.

De ruimtelijke visie van de provincie bestaat op hoofdlijnen uit een robuust en veerkrachtig natuur- en watersysteem. Met aandacht voor hoogwaterbescherming, droogte, biodiversiteit. Een multifunctioneel landelijk gebied, waar de functies landbouw, recreatie en natuur in relatie tot elkaar ruimte krijgen. Met aandacht voor cultuurhistorische waarden en de leefbaarheid van kleine kernen. En een gevarieerd en aantrekkelijk stedelijk gebied, met sterke steden, groene geledingszones en uitloopgebieden (intensieve recreatie, stadslandbouw). Met aandacht voor sterke regionale economische clusters, (inter) nationale bereikbaarheid, knooppuntontwikkeling (zowel in de centra als aan de randen van de steden). De uit deze visie voortvloeiende 14 ruimtelijke belangen zijn verwoord in twee principes:
1. Ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid; nieuwe ontwikkelingen moeten bijdragen aan de kracht en identiteit van Noord-Brabant, en

2. Vestigings- en leefklimaat en gezondheid; ruimtelijke keuzes moeten bijdragen aan het vestigings- en leefklimaat van Noord-Brabant.

Deze structuurvisie 2014 is een actualisatie van de visie die in 2010 werd vastgesteld. Belangrijke beleidswijzigingen hebben betrekking op de realisatie van natuur en de transitie naar zorgvuldige veehouderij in Brabant. Voor het plangebied wordt specifiek aandacht besteed aan zorgvuldige veehouderij vanwege de hoge veedichtheid in het gebied. De actualisatie heeft geen directe gevolgen voor gemeentelijke bestemmingsplannen, maar werkt wel door in de Verordening ruimte 2014 (zie hierna).

Verordening ruimte 2014
De Structuurvisie ruimtelijke ordening 2014 is uitgewerkt in de Verordening ruimte 2014. In de verordening staan de regels waarmee gemeenten rekening moeten houden bij het ontwikkelen van bestemmingsplannen. Met deze regels borgt de Provincie dat de plannen bijdragen aan de zorg voor het behoud en bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het plangebied en de naastgelegen omgeving. De toelichting van bestemmingsplannen dient daarom een verantwoording te bevatten van de gevolgen van het plan voor het plangebied en naaste omgeving, de omvang van de ruimtelijke ontwikkeling en de effecten van het plan op het milieu en de volksgezondheid. Aanvullend is voor ruimtelijke ontwikkelingen buiten het stedelijk gebied opgenomen dat deze met een fysieke verbetering van de aanwezige of potentiële ruimtelijke kwaliteiten gepaard dienen te gaan. In voorliggend plan zijn deze aspecten nader onderzocht en uitgewerkt.

De locatie is gelegen binnen de aanduiding 'gemengd landelijk gebied'. Deze aanduiding richt zich vornamelijk op agrarische bedrijven, maar omvat ook specifieke bepalingen voor wegen. Bestemmingsplannen die voorzien in de aanleg of wijziging van een provinciale of gemeentelijke weg (art. 7.19), zijn verplicht een beschrijving van vastgestelde aspecten te omvatten. Het gaat hierbij onder andere om een beschrijving van; het verkeerskundig probleem, de te trefffen maatregelen en de te treffen voorzieningen ter beperking of compensatie van nadelige gevolgen van het werk. Deze punten zijn uitgewerkt in voorliggend bestemmingsplan. De aanduiding 'bestaand stedelijk gebied, kern in landelijk gebied' heeft gedeeltelijk betrekking op het plangebied. Deze aanduiding omvat regels ten behoeve van verantwoorde uitbreiding van woningen en bedrijven. De regels zijn niet van toepassing op de voorgenomen ontwikkeling.

Het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan 2016-2020
In het verkeersveiligheidsplan geeft de Provincie een toelichting op haar ambitie van nul verkeersdoden. Aan deze ambitie wordt invulling gegeven met drie peilers; verkeerseducatie, aanpak fysieke knelpunten en handhaving bij overtreding van de verkeersregels (door de politie). Met dit bestemmingsplan wordt fysiek een verkeersknelpunt aangepakt ter verbetering van de verkeersveiligheid. Dit sluit aan bij de ambitie van de Provincie voor vermindering van het aantal verkeersslachtoffers naar nul.

Geconcludeerd kan worden dat voorliggend bestemmingsplan past binnen het provinciale beleid.

3.3 Regionaal beleid

Waterbeheerplan 2016-2020
In het Waterbeheerplan stelt het waterschap haar doelen vast met betrekking tot waterveiligheid en waterkwaliteit. Op gebied van waterkwantiteit past het waterschap het principe vasthouden, bergen en afvoeren toe. Met dit principe kan een robuust en toekomstbestendig watersysteem worden gegarandeerd.

Voor de inrichting van de turborotonde is een watertoets uitgevoerd, zoals beschreven in paragraaf 5.9 Water. Maatregelen die uit deze watertoets voortvloeien zijn in lijn met het Waterbeheerplan 2016-2020. Geconcludeerd kan worden dat voorliggend bestemmingsplan past binnen het regionale beleid.

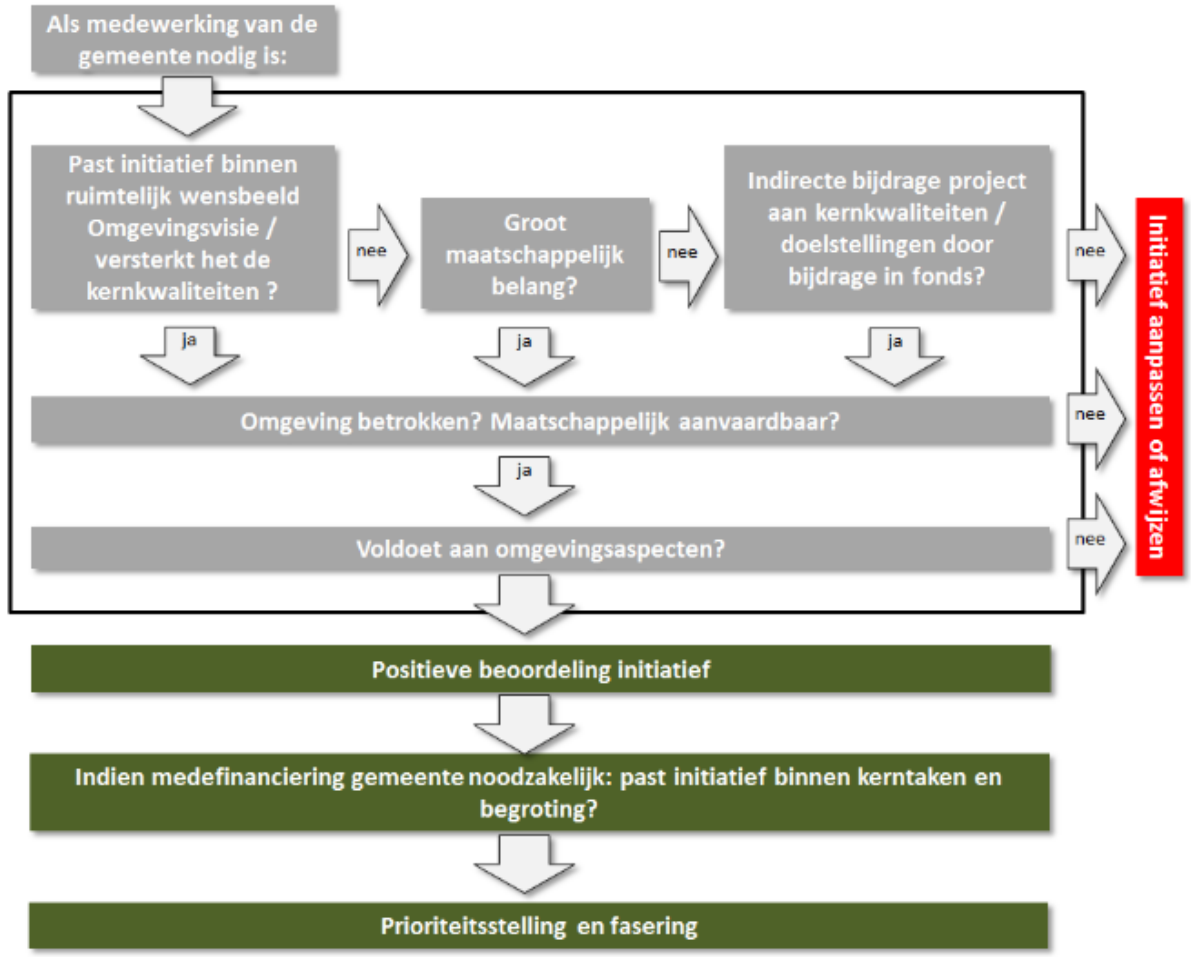
3.4 Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie Uden 2015

Op 17 december 2015 heeft de gemeenteraad de Omgevingsvisie Uden 2015 vastgesteld. De Omgevingsvisie is tevens een structuurvisie in de zin van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

In de Omgevingsvisie wordt het buitengebied in drie verschillende zones onderverdeeld:
- buitengebied met accent op natuur en recreatie (gebied ten noorden van Uden);
- gemengd agrarisch gebied (gebied ten zuiden van Uden);
- primair agrarisch gebied (gebied rond Odiliapeel).

In de Omgevingsvisie heeft de gemeente een stroomschema opgenomen voor nieuwe initiatieven. Uit dit schema is af te leiden of een voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling in principe mogelijk is, zie figuur 4.



Figuur 4: Stroomschema nieuwe initiatieven gemeente Uden

Het voorliggend bestemmingsplan heeft alleen betrekking op de bestemmingen verkeer en groen, welke binnen de zone 'agrarisch buitengebied' geen specifieke rol vervullen. De ontwikkeling versterkt daarom niet de specifieke kernkwaliteiten van het gebied en is geen onderdeel van het ruimtelijk wensbeeld van de gemeente. Wel voorziet de ontwikkeling in verbetering van de verkeersveiligheid ter plaatse. Gezien de onveilige stituatie en het dodelijk ongeluk kan deze ontwikkeling als groot maatschappelijk belang worden aangemerkt. Volgens bovenstaand stroomschema uit de Omgevingsvisie dient te worden getoetst of de ontwikkeling maatschappelijk aanvaardbaar is en of deze voldoet aan de omgevingsaspecten, zijnde voor deze locatie het Luchthavenbesluit toegelicht in paragraaf 3.1. Deze aspecten komen verderop aan bod in voorliggend bestemmingsplan.

In de Omgevingsvisie zijn geen verdere bepalingen opgenomen met betrekking tot verkeer of verkeersveiligheid. Hiervoor is het gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan geraadpleegd.

Gemeentelijk Verkeer en Veroer Plan Uden 2015-2030
Het gemeentelijk verkeer en vervoer plan Uden beschrijft de gemeentelijke ambitie per verkeersstroom en sluit op het gebied van verkeersveiligheid aan bij de ambitie van de Provincie om het aantal

verkeersdoden te verminderen naar nul. Gemeente Uden levert een bijdrage aan de verkeersveiligheid door het scheiden van langzaam en snel verkeer. Ter plaatse van het voorgenomen projectgebied voorziet de gemeente de aanleg van een parallelweg om de bereikbaarheid voor landbouwverkeer te garanderen. Het verkeersknelpunt wordt niet specifiek benoemd binnen het gemeentelijk plan, maar het project voorziet wel in de invulling van de ambitie voor vermindering van het aantal verkeersslachtoffers naaar nul.

Geconcludeerd kan worden dat voorliggend bestemmingsplan aansluit bij het lokale beleid.

Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

Voor de totstandkoming van voorliggend bestemmingsplan zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd, waarvan de resultaten op hoofdlijnen in dit bestemmingsplan zijn verwoord in hoofdstuk 5. De volgende rapportages, behorende bij dit plan, zijn als separate bijlagen opgenomen:
Bijlage 1 Verkeerskundige verkenning
Bijlage 2 Trade-off Matrix
Bijlage 3 Onderzoek luchtkwaliteit
Bijlage 4 Onderzoek geluidhinder
Bijlage 5 Externe veiligheid
Bijlage 6 Advies brandweer
Bijlage 7 Bodem- en verhardingsonderzoek
Bijlage 8 Watertoets
Bijlage 9 Quickscan ecologie
Bijlage 12 Archeologisch bureauonderzoek

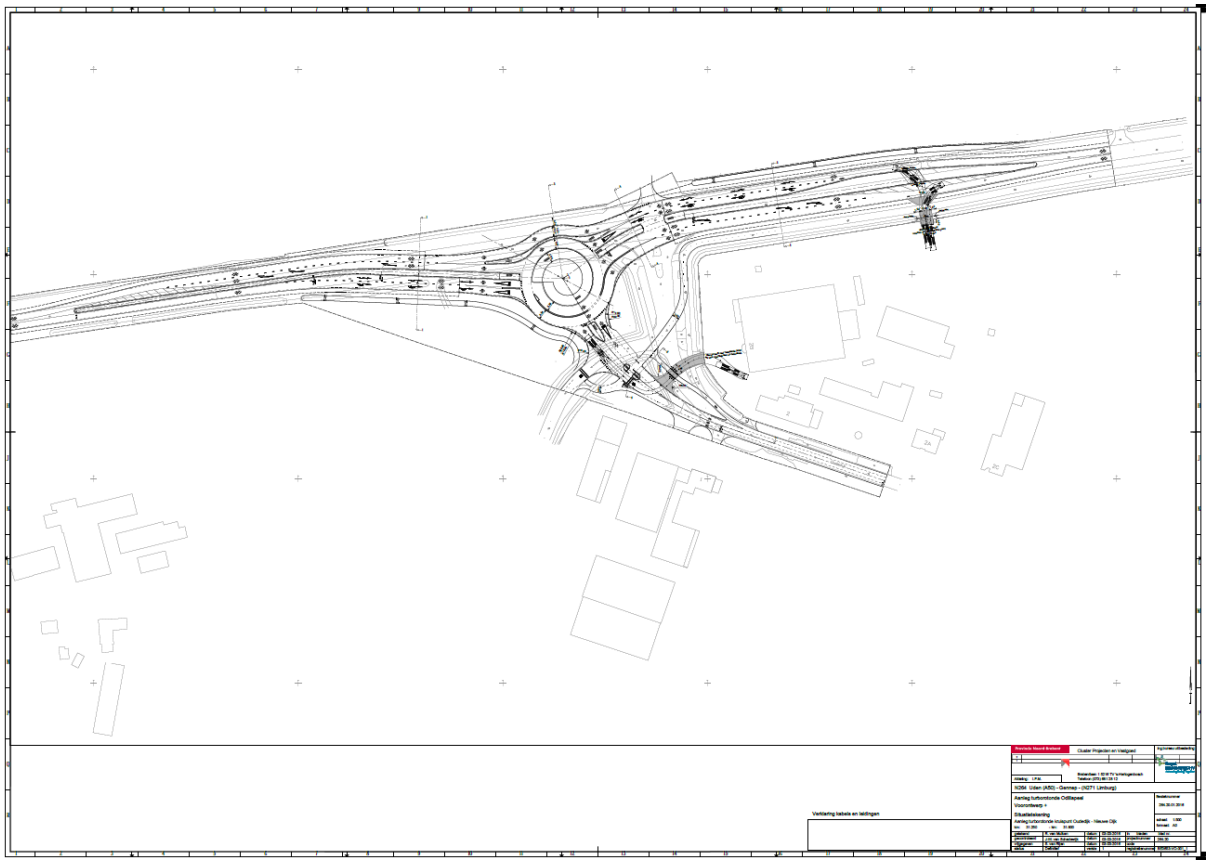
Deze onderzoeken zijn toegelicht in het hoofdstuk Omgevingsaspecten.

4.1 Doelstellingen en uitgangspunten

Zoals reeds in de inleiding omschreven vormt het kruispunt N264 met de Oudedijk een onoverzichtelijk en onveilige kruising. Met de aanleg van een turborotonde wordt de verkeersonveilige situatie verholpen. Het aantal rijstroken neemt niet toe ten opzichte van de huidige verkeerssituatie.

Niet alleen wordt de afwikkeling van het kruisend gemotoriseerd verkeer verbeterd, ook de fietsveiligheid wordt geoptimaliseerd. Voor het fietsverkeer wordt een nieuwe oversteek gerealiseerd waarmee fietsers vanaf twee richtingen en in twee etappes de Oudedijk kunnen kruisen.

Net buiten het plangebied, tussen de Oudedijk en de N264 is het tuincentrum 'De Zwaan' gelegen. Met voorliggend bestemmingsplan wordt de bestaande uitrit voor dit bedrijf aangepast aan de nieuwe situatie. De uitrit wordt breder en iets doorgetrokken richting het dubbelzijdig fietspad langs de N264. Dit is met het tuincentrum overeen gekomen. Vrachtwagenchauffeurs krijgen hier door de mogelijkheid om buiten het (erg krappe) eigen terrein van het tuincentrum te keren. In onderstaande figuur is het ontwerpplan opgenomen.



Figuur 5: ontwerp turborotonde Odiliapeel

4.2 Ontwikkelingen

De gemeente Uden werkt momenteel een plan uit voor de eventuele aanleg van een parallelweg langs de zuidzijde van de N264. In dit plan is rekening gehouden met de aansluiting van de mogelijk toekomstige parallelweg op de kruising Oudedijk/Nieuwedijk.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Algemene beoordeling milieueffecten (m.e.r.)

Wettelijk kader
Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een bestemmingsplan dat kaderstellend is voor of een besluit neemt over projecten met grote milieugevolgen een milieueffectrapportage te doorlopen. Onderdeel C van de bijlage Besluit m.e.r. geeft de omvang van dergelijke projecten. Van andere projecten moet het bevoegd gezag beoordelen of deze projecten belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Deze projecten staan in onderdeel D van de bijlage Besluit m.e.r.

Resultaten
De aanleg van een turborotonde is niet opgenomen in bijlage C en D van het Besluit m.e.r., waardoor deze ruimtelijke ontwikkeling niet m.e.r.-plichtig is. Derhalve is voor voorliggend bestemmingsplan geen m.e.r.-studie verricht.

5.2 Bedrijven en milieuzonering

Beleidsmatig kader
Bedrijfsactiviteiten kunnen hinder voor de (woon-)omgeving veroorzaken door lawaai, onaangename geuren, stof, trillingen, verkeers- en parkeeroverlast. Daarom is het nodig om bedrijfsactiviteiten (of andere functies die het leefmilieu belasten) op een aanvaardbare afstand van woningen of andere hindergevoelige functies te situeren, al dan niet gecombineerd met het treffen van speciale maatregelen. Voor de milieuzonering in dit plan is gebruik gemaakt van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering (VNG, 2009).

Resultaten
Binnen het plangebied zijn geen bedrijfsbestemmingen opgenomen. Tevens zijn binnen de plangrenzen geen geluidsgevoelige objecten gelegen. Bedrijven en milieuzonering vormt daarom geen belemmering voor voorliggend plan.

5.3 Verkeer

Inleiding
In het belang van een goede ruimtelijke ordening moet sprake zijn van een aanvaardbare afwikkeling van alle soorten verkeer. Bij ruimtelijke planning dienen verkeerskundige aspecten afgewogen te worden, omdat deze van grote invloed zijn op de het doelmatig functioneren van verschillende functies. Wanneer nieuwe ontwikkelingen worden gepland, is het van belang te onderzoeken welke effecten dit heeft op de verkeerskundige situatie om zo nodig passende maatregelen te kunnen nemen.

Onderzoek
Voor de kruising N264 en de Oudedijk is een verkeerskundige verkenning uitgevoerd of een rotonde of een met verkeerslichten geregeld kruispunt een goede oplossing zou zijn om de verkeerssituatie te verbeteren. Dit is uitgewerkt in het rapport 'Analyse oplossingsrichtingen Odiliapeel' met kenmerk NBA290/Wrd/004, opgesteld door Goudappel Coffeng in november 2014. Hierin kwam de rotonde als beste oplossing naar voren. Deze rapportage is opgenomen in Bijlage 1 Verkeerskundige verkenning. Royal HaskoningDHV heeft vervolgens in een Trade-Off Matrix vier varianten uitgewerkt, waarvan twee varianten een rotonde omvatten. De matrix is opgenomen in Bijlage 2 Trade-off Matrix.

Resultaten
Uit de Trade-Off Matrix komt de turborotonde waarbij de militaire luchthaven Volkel met een uitrit constructie aan de N264 ten oosten van de rotonde wordt gekoppeld als voorkeursvariant naar voren. Deze variant waarborgt voldoende verkeersdoorstroming over de turborotonde en vormt de meest veilige oplossing met betrekking tot verkeersveiligheid. Deze variant vormt de basis van voorliggend

bestemmingsplan.

5.4 Luchtkwaliteit

Wettelijk kader
Het aspect luchtkwaliteit wordt bij de besluitvorming van ruimtelijke plannen betrokken. In dat kader wordt een plan of ontwikkeling getoetst aan de voorschriften van titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm). Centraal daarbij staat artikel 5.16, eerste lid, van de wet.
Daarnaast moet het plan voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, op grond van het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is altijd van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen, ook wanneer besluiten op grond van artikel 5.16, eerste lid, van de Wm niet beoordeeld hoeven te worden.
Tot slot heeft het bevoegd gezag volgens Algemene wet bestuursrecht (Awb) als taak om belangen op een evenwichtige wijze af te wegen (art. 3.4) en besluiten deugdelijk te onderbouwen (art. 3.46).

Luchtkwaliteitseisen
Op basis van artikel 5.16 Wm kan een bestemmingsplan worden vastgesteld indien:
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, niet leiden tot het overschrijden van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarde, die behoort bij de Wet milieubeheer, hoofdstuk 5, titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen, of
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, leiden tot een verbetering per saldo van de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof dan wel, bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, de luchtkwaliteit per saldo verbetert door een samenhangende maatregel of een optredend effect, of
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 van de Wet milieubeheer een grenswaarde is opgenomen of
- het project is genoemd of beschreven dan wel past binnen een programma van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Ruimtelijk-economische besluiten die "niet in betekenende mate" bijdragen aan de concentraties in de buitenlucht van stoffen waarvoor bijlage 2 van de Wet milieubeheer een grenswaarde bevat, worden niet langer, zoals voorheen, individueel getoetst aan die grenswaarden. Als gevolg daarvan kunnen tal van kleinere projecten doorgang vinden, ook in situaties waar nog niet aan de grenswaarden wordt voldaan. De effecten van deze projecten op de luchtkwaliteit worden verdisconteerd in de trendmatige ontwikkeling van de luchtkwaliteit, zoals beschreven in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Bij besluitvorming is het dus van belang om te bepalen of een initiatief "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit. In de algemene maatregel van bestuur "Niet in betekenende mate" (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Het begrip "niet in betekenende mate" is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO2 en PM10. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. De aanleg van een turborotonde is niet opgenomen op deze lijst. Daarom heeft een luchtkwaliteitsonderzoek plaats gevonden.

Onderzoek
In februari – maart 2016 heeft Royal HaskoningDHV een onderzoek uitgevoerd naar het effect van de aanleg van de turborotonde op het kruispunt van de N264 en Oudedijk te Odiliapeel op de luchtkwaliteit. De resultaten van dit onderzoek zijn verwoord in de memo ‘Turborotonde Odiliapeel luchtkwaliteit’, met kenmerk: N004_T&P_BE3653-101, opgesteld door: Royal HaskoningDHV, d.d. 22 maart 2016. Deze notitie is opgenomen in Bijlage 3 Onderzoek luchtkwaliteit.

De concentraties zijn berekend op alle nabijgelegen rekenpunten uit de NSL-Monitoringstool. De berekende concentraties zijn opgenomen in de onderstaande tabel. De resultaten voor PM10 zijn exclusief zeezoutcorrectie.

Tabel 1: Berkenede concentraties luchtkwaliteit NSL-monitoringstool

Concentratie	NO_2 Jaargemiddeld [µg/m^3]		PM_{10} Jaargemiddeld [µg/m^3]		$PM_{2,5}$ Jaargemiddeld [µg/m^3]	
	Autonoom 2018	Plan 2018	Autonoom 2018	Plan 2018	Autonoom 2018	Plan 2018
Grenswaarde	40		40 (maximaal 35x)		25	
Maximaal op rekenpunten	20,7	20,8	24,2 (14x)	24,2 (14x)	13,9	14,0

N.B. Tussen haken het aantal overschrijdingen van de van de 24-uurgemiddelde grenswaarde voor PM_{10}.

De tabel laat zien dat er in de plansituatie geen overschrijdingen plaatsvinden van de geldende grenswaarden zoals opgenomen voor luchtkwaliteit uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer. De hoogste concentraties doen zich in de huidige-, autonome- en plansituatie voor langs de rondweg Volkel.

Conclusie
Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de realisatie van de turborotonde bij Odiliapeel, op de N264 (rondweg Volkel en de Nieuwedijk) in 2018 niet zal leiden tot overschrijdingen van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Door dalende emissiefactoren van het wegverkeer en dalende achtergrondconcentraties zullen de jaargemiddelde concentraties in de toekomst dalen, waardoor ook in de verdere toekomst geen overschrijdingen van de grenswaarde worden verwacht. Het plan voldoet hiermee op grond van art. 5.16. lid 1 sub a aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Op het gebied van luchtkwaliteit zijn er daarom geen belemmeringen om de rotonde te realiseren.

5.5 Geluidhinder

Wettelijk kader
De Wet geluidhinder (Wgh) biedt een toetsingskader voor het geluidsniveau op de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. De wet kent een ondergrens, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Wanneer de geluidbelasting lager is dan deze waarde, zijn de voorwaarden die de Wet geluidhinder stelt aan het realiseren van geluidsgevoelige bestemmingen niet van toepassing. Daarnaast is er in de wet een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidsgevoelige bestemmingen in principe niet mogelijk. Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidsgevoelige bestemmingen aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk. Dit wordt een 'hogere waarde' genoemd ('hoger' in de zin van hoger dan de voorkeursgrenswaarde) en wordt via een formele procedure vastgelegd.
Daarnaast moet het plan voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, op grond van het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is altijd van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen, ook wanneer besluiten op grond van artikel 5.16, eerste lid, van de Wm niet beoordeeld hoeven te worden.

Onderzoek
Vanwege de voorgenomen aanleg van de turborotonde vinden er wijzigingen plaats aan de N264 (Rondweg Volkel / Nieuwedijk), Oudedijk en Rouwstraat. Deze wijzigingen dienen getoetst te worden aan de regelgeving en de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Hiertoe heeft Royal HaskoningDHV een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn verwoord in het rapport ‘Akoestisch onderzoek Turborotonde N264 Odiliapeel’, met kenmerk: R005_T&P_BE3653, opgesteld door: Royal HaskoningDHV, d.d. 22 maart 2016. Dit rapport is opgenomen in Bijlage 4 Onderzoek geluidhinder.

Het doel van het akoestisch onderzoek is te bepalen of vanwege fysieke wijzigingen (door het aanleggen van een turborotonde) aan de N264 (Nieuwedijk, Rondweg Volkel), Oudedijk en Rouwstraat leiden tot

een toename van de geluidsbelasting en een “reconstructiesituatie” zoals omschreven in de Wet geluidhinder (Wgh).

Resultaten
Conform de Wet geluidhinder is getoetst of vanwege de wijzigingen aan delen van de N264 (Rondweg Volkel / Nieuwedijk), Oudedijk en Rouwstraat leiden tot een toename van de geluidsbelasting en een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder.
Uit de resultaten van het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting bij de woningen in de toekomstige situatie minder dan 1,5 dB toeneemt ten opzichte van de grenswaarde. In dit geval is er geen sprake van reconstructie volgens de Wet geluidhinder.

De voorgenomen ingreep omvat enkel de wijziging van een bestaande verkeerskundige situatie. Deze wijziging dient ten behoeve van de vergroting van de verkeersveiligheid, niet ter afwikkeling van een grotere verkeersbelasting. De verwachting is dan ook dat de verkeersstroom niet zal toenemen naar en op de kruising. Van daarmee gepaard gaande extra geluidsbelasting is daarom geen sprake. Op gebied van geluid zijn daarom geen gevolgen te verwachten voor het woon- en leefklimaat van omwonenden. De Wet geluidhinder stelt vanwege de wijzigingen aan de wegen geen aanvullende eisen, waardoor het aspect geluid geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.6 Geurhinder

Wettelijk kader
Geur kan in de leefomgeving hinder veroorzaken en brengt om die reden ook gezondheidsrisico's met zich mee. Bij geur van bedrijven gaat het om de geur uitstoot (emissie) van bedrijven die zich verspreidt via de lucht en een geurbelasting veroorzaakt op de woon- en leefomgeving. Onder geurbelasting (of ‘immissie') verstaan we de hoeveelheid geur, uitgedrukt in *odour units per kubieke meter lucht*, die op een geurgevoelig object zoals een woning ‘terecht' komt. Deze hoeveelheid kan worden gemeten of berekend.

Resultaten
Binnen het plangebied zijn geen bedrijven of geurgevoelige objecten zoals woningen gelegen.
Geurhinder vormt daarom geen relevant aspect voor dit project en is daarom niet nader onderzocht.

5.7 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's voor de omgeving vanwege het gebruik, de productie, opslag en het vervoer van gevaarlijkse stoffen. In het geval van een wijziging nabij of in de omgeving van een risicobron dient een afweging te worden gemaakt over externe veiligheid door toetsing aan het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). In de volgende AMvB's en circulaires zijn risiconormen opgenomen die vanuit oogpunt van externe veiligheid relevant zijn bij het vaststellen van een bestemmingsplan:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) In dit besluit zijn de risiconormen voor risicovolle inrichtingen weergegeven ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.
- Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). In dit besluit zijn de risiconormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en binnenwater opgenomen ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). In het Bevb zijn de risiconormen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen opgenomen ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.
- Vuurwerkbesluit. In dit besluit zijn voor de opslag van consumentenvuurwerk en professioneel vuurwerk veiligheidsafstanden vastgesteld.
- Circulaire opslag ontplofbare stoffen voor civiel gebruik. In deze circulaire zijn veiligheidszones (A-, B- of C-zone) vastgesteld voor de opslag van ontplofbare stoffen voor civiel gebruik. Binnen deze veiligheidszones worden de aanwezigheid van activiteiten en/ of objecten uitgesloten. Het

Activiteitenbesluit milieubeheer: In dit besluit zijn veiligheidsafstanden opgenomen die moeten worden aangehouden ten opzichte van (beperkt) kwetsbare objecten. Veiligheidsafstanden zijn vastgesteld voor onder andere opslagtanks met propaan/propeen, aardgastankstations en gasdrukmeet- en regelstations.

Beleidsvisie externe veiligheid gemeente Uden 2011
In de beleidsvisie externe veiligheid geeft de gemeente Uden haar visie op de beheersing van de risico's met betrekking tot externe veiligheid. In dit beleid is aanvullend op de nationale wetgeving opgenomen dat objecten voor minder zelfredzame personen niet zijn toegestaan binnen een zone van 30 meter van een transportas (weg). Deze zone wordt aangeduid als de "plasbrandzone".

Onderzoek
Binnen het plangebied zijn geen risicovolle bedrijven gelegen en buisleidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen gelegen. De weg N264 (Nieuwedijk) is op de Risicokaart Nederland aangeduid als provinciale weg voor het transport van gevaarlijke stoffen. In het kader van het Bevt dient daarom het plaatsgebonden risico en het groepsrisico te worden bepaald.

Toetsing plaatsgebondenrisico
Voor het bepalen van de hoogte van het plaatsgebonden risico van de N264 zijn de vuistregels uit de HART (Handleiding risicoanalyse transportroutes) toegepast. Om deze te kunnen toepassen is inzicht nodig in transporten brandbare stoffen (stofcategorie GF3) over de N264. Op basis van telgegevens (jaarintensiteiten vervoer gevaarlijke stoffen over de weg website Rijkswaterstaat) blijkt dat over de N264 195 transporten brandbare gassen per jaar plaatsvinden in 2009. Na 2009 zijn geen nieuwe tellingen verricht voor de N264. Conform de landelijke groeipercentages voor het vervoer van gevaarlijke stoffen geldt voor de brandbare gassen een groeipercentage van 0%.
Daarmee is het aantal transporten brandbare gassen over de N264 in zowel de huidige als autonome situatie 195 per jaar. Tevens zal de turboronde niet leiden tot een verandering in de transporten gevaarlijke stoffen over de weg. Dit betekent dat ook de in toekomstige situatie de transporten gelijk zijn aan de huidige en autonome situatie.

Voor een weg buiten de bebouwde kom (zoals de N264) geldt als vuistregel dat er geen 10^{-6} per jaar PR-contour (hierna plaatsgebonden risicocontour) aanwezig is als het aantal tankauto's van de stofcategorie GF3 lager is dan 500. Over de N264 worden 195 tankauto's vervoerd. Dit betekent dat de N264 geen plaatsgebonden risicocontour heeft en daarmee vormt het plaatsgebonden risico van de N264 geen belemmering voor de ontwikkeling van de turborotonde.

Toetsing groepsrisico
Huidige situatie
De vuistregels voor het groepsrisico maken onderscheid tussen een weg met eenzijdige bebouwing of tweezijdige bebouwing. Vanuit worst case is uitgegaan van tweezijdige bebouwing buiten de bebouwde kom met 195 transporten brandbare gassen per jaar. Uit toetsing aan de vuistregels blijkt dat bij bebouwing op 10 meter afstand van de N264 het groepsrisico kleiner dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde is als het aantal personen per hectare 60 of kleiner is binnen 200 meter aan weerszijden van de route. De omgeving van de N264 ter hoogte van de te ontwikkelen rotonde is voornamelijk agrarisch gebied en kleinschalige bedrijvigheid. De verwachting is dat deze bestemmingen niet leiden tot een personendichtheid van meer dan 60 personen per hectare binnen 200 meter aan weerzijden van de weg. Hieruit kan worden geconcludeerd dat in de huidige situatie het groepsrisico van de N264 kleiner is dan 0,1 keer de oriëntatiewaarde.

Autonome situatie
In de autonome situatie is het aantal transporten brandbare gassen gelijk aan de huidige situatie. Verder blijkt dat binnen de 200 meter aan weerzijden van de weg geen ruimtelijke ontwikkelingen voorzien zijn. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat het groepsrisico van de N264 in de autonome situatie gelijk is aan de huidige situatie.

Toekomstige situatie
In de toekomstige situatie zal het aantal transporten brandbare gassen ten gevolge van het plan (de turborotonde) niet wijzigingen ten opzichte van de huidige en autonome situatie. Verder blijkt dat binnen

de 200 meter aan weerzijden van de N264 geen ruimtelijke ontwikkelingen voorzien zijn ten gevolge van het plan. Op basis hiervan kan worden geconcludeerd dat het groepsrisico van de N264 in de toekomstige situatie gelijk is aan de huidige en autonome situatie.

Verantwoording groepsrisico
Aangezien het groepsrisico van de N264 onder de 0,1 keer de oriëntatiewaarde blijft, dient op basis van het Bevt enkel ingegaan te worden op de mogelijkheden voor de rampenbestrijding en de zelfredzaamheid (beperkte verantwoording).

Zelfredzaamheid
De bevolking in het buitengebied bestaat, volgens de toelichting uit het moederplan, grotendeels uit zeer zelfredzame personen. Binnen en rondom het plangebied zijn geen bijzondere objecten (zoals een kinderdagverblijf) aanwezig. Deze objecten zijn niet toegestaan binnen dit bestemmingsplan. De zelfredzaamheid van de bevolking binnen het plangebied blijft hierdoor gewaarborgd.

Rampenbestreiding
In aanvulling op het GR is advies gevraagd aan de brandweer regio Brabant Noord. Het advies is opgenomen in Bijlage 6. Hierin geeft de brandweer aan dat de aanleg van de turborotonde geen negatieve invloed heeft op de mogelijkheden t.a.v. zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid binnen het invloedsgebied van de weg. Hierdoor kan worden aangesloten op de toelichting uit het moederplan betreffende zelfredzaamheid en rampenbestrijding.

In de verbeelding behordende bij dit bestemmingsplan wordt voor de N264 een contour, de zogenaamde plasbrandzone, opgenomen van 30 meter aan weerszijden van de weg ter aansluiting bij het beleid op gebied van externe veiligheid van gemeente Uden.

Conclusie
De aanleg van een turborotonde verandert de situatie met betrekking tot externe veiligheid niet. Op basis van de vuistregels uit HART blijkt dat er geen PR 10^{-6} contour aanwezig is. Het groepsrisico zal ter plaatse van de geplande turborotonde niet de oriëntatiewaarde overschrijden, gezien de lage bevolkingsdichtheid in het buitengebied. Op basis van het opgevraagde advies van de brandweer kan worden vastgesteld dat de turborontonde geen negatieve invloed heeft op de mogelijkheden t.a.v. zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid binnen het invloedsgebied van de weg. Externe veiligheid vormt daarom geen belemmering voor de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling.

In navolging van het beleid van de gemeente Uden m.b.t. externe veiligheid wordt een plasbrandzone van 30 meter aan weerszijden van de N264 opgenomen op de verbeelding en in de regels. Objecten voor minder zelfredzame personen zijn binnen deze zone niet toegestaan.

5.8 Bodemkwaliteit

Wettelijk kader/inleiding
In verband met de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dient onderzoek verricht te worden naar de (te verwachten) bodemkwaliteit in het plangebied door het raadplegen van beschikbare bodemgegevens. Een nieuwe bestemming mag pas worden toegekend als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Daar waar sprake is van consoliderend bestemmen van bestaande situaties kan een diepgaand inzicht in de bodemsituatie vooraf achterwege blijven, tenzij een redelijk vermoeden moet bestaan van een saneringssituatie.

Bij bouwactiviteiten is ook in het kader van de omgevingsvergunning onderzoek naar de kwaliteit van de bodem benodigd. Het bouwen is alleen toelaatbaar als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel. Daarom dient bij iedere nieuwe bouwactiviteit de bodemkwaliteit door middel van onderzoek in beeld te worden gebracht. De bodemonderzoeken voor eventuele nieuwe (vervangende) bouwactiviteiten mogen niet te oud zijn en moeten een vastgestelde informatiekwaliteit bieden. Indien aan die voorwaarden niet kan worden voldaan, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de bodem niet geschikt is voor het beoogde doel, dient vóór aanvang van de

bouwwerkzaamheden een bodemsanering te worden uitgevoerd om de bodem wel geschikt te maken, of dient de omgevingsvergunning te worden geweigerd.

Onderzoek
In opdracht van Royal HaskoningDHV heeft Lankelma Geotechniek Zuid B.V.in december 2015 een verhardings- en bodemonderzoek, met opdrachtnummer 67476, uitgevoerd op de kruising van de Oudedijk/Nieuwedijk (N264) te Odiliapeel. Dit onderzoek is opgenomen in Bijlage 7 Bodem- en verhardingsonderzoek.

Het doel van het onderzoek is door middel van een steekproef, de kwaliteit van de beton- en asfaltverharding en de onderliggende bodemlagen en naastgelegen (water)bodem vast te stellen. Het onderzoek heeft tot doel:
- Uit te sluiten of er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging;
- Het verkrijgen van een indicatie van de hergebruiksmogelijkheden (indicatief) van de vrijkomende materialen (verharding, fundering en grond);
- Vaststellen of en welke veiligheidsmaatregelen genomen moeten worden;
- Vaststellen van de aan-/afwezigheid van asbesthoudende krimpscheurinleiders in de naden van de betonverharding;
- Vaststellen van de aan-/afwezigheid van teerhoudend asfalt.

Resultaten
Uit de resultaten van het verkennend bodemonderzoek blijkt dat er geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging binnen het plangebied. In de bermen zijn plaatselijk licht verhoogde gehaltes aan PAK aangetroffen en direct onder de wegfunderingslagen verhoogde gehalten van kobalt en/of PCB, PAK en minerale olie. Deze grond is gekwalificeerd als klasse Achtergrondwaarde of Industrie. De diepere ondergrond onder de N264 is gekwalificeerd als klasse Achtergrondwaarde.

Het bodemmateriaal in de bermsloten is onderzocht als waterbodem en is op basis van het minerale olie gehalte indicatief geclassificeerd als klasse A voor toepassing in watergangen met vergelijkbare kwaliteit of op het aangrenzend perceel. Bij toepassing als landbodem wordt het materiaal als klasse Industrie aangemerkt.

Uit de bodemfunctieklassenkaart van de gemeente Uden blijkt dat N264 en de Oudedijk de bodemfunctieklasse ‘Industrie’ hebben gekregen. Op de locatie zijn geen asbestverdachte materialen aangetroffen.

De asfaltverharding van de Rouwstraat, het noordelijke deel van de Oudedijk en ter plaatse van de inrit voor de crashtenders is niet teerhoudend. De asfaltverharding van het zuidelijke deel van de Oudedijk en het westelijke deel van de N264 is teerhoudend.

De betonverharding is op basis van de samenstelling en het uitlooggedrag geschikt voor hergebruik. In de 5 krimpnaden die zijn onderzocht zijn geen asbesthoudende krimpinleiders aangetroffen.

Conclusie
Op de locatie is geen sprake van een ernstige bodemverontreiniging met bijbehorende risico's voor de gezondheid en omgeving. Het aspect bodem vormt daarom geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.9 Water

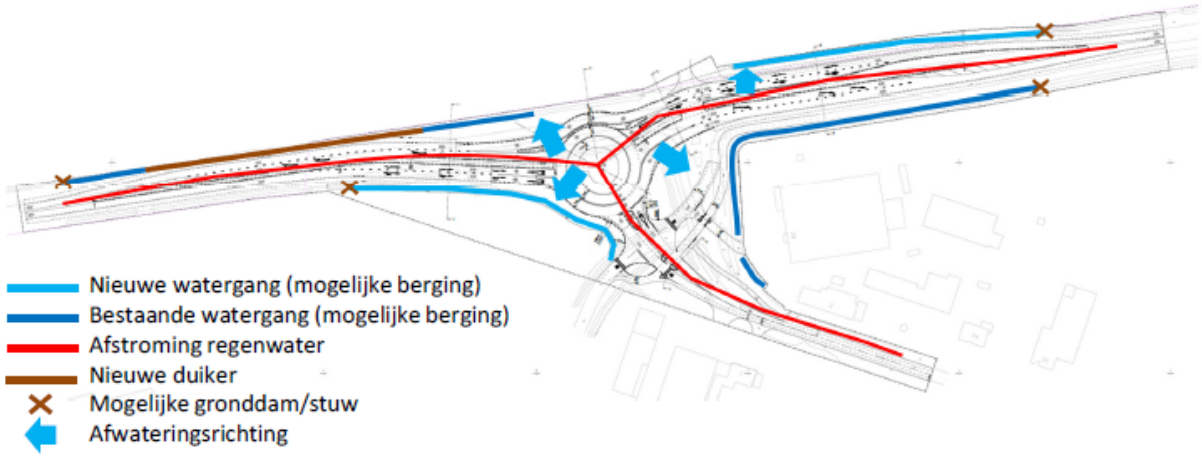
Wettelijk kader / inleiding
In Nederland heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de watertoets. De watertoets houdt in dat bij het maken van ruimtelijke plannen al in een vroeg stadium bekeken moet worden wat de gevolgen zijn voor water en de ruimtelijke ordening. De watertoets is een proces waarbij overleg wordt gevoerd met de waterbeheerder. De waterbeheerder stelt in dit proces de kaders vast en geeft een wateradvies voor verschillende waterhuishoudkundige aspecten. De watertoets resulteert uiteindelijk in een waterparagraaf, die in de toelichting van het ruimtelijke plan wordt opgenomen.

Onderzoek
Ter invulling van de waterparagraaf van het bestemmingsplan Rotonde Odiliapeel heeft Royal HaskoningDHV een watertoets verricht. De resultaten uit deze toets zijn vastgelegd in de rapportage 'Watertoets Turborotonde Odiliapeel' d.d. 5 oktober 2016 met kenmerk R007_T&P_BE3653. Deze rapportage is opgenomen in Bijlage 8 Watertoets.

Resultaten
In het beleid van waterschap Aa en Maas is vastgelegd dat voor de afvoer van het hemelwater het uitgangspunt 'hydrologisch neutraal ontwikkelen' geldt. Dit houdt in dat het hemelwater dat op daken en verhardingen valt, niet versneld mag worden afgevoerd naar het oppervlaktewater en/of riolering. Bij een toename aan verhard oppervlak zullen er compenserende maatregelen getroffen dienen te worden. De aanleg van een turborotonde ter plaatse van de kruising N264 en de Oude Dijk resulteert in een toename van 2.553m2 verhard oppervlak. Op basis van de beleidsregels van waterschap de Aa en Maas zijn er voor dit plan compenserende maatregelen nodig van 60mm (600m3/ha) per toename verhard oppervlak, waardoor 153m3 extra waterberging nodig is.

Deze benodigde compensatie kan gevonden worden in de bestaande- en nieuwe C-watergangen. Om ervoor te zorgen dat er water geborgen- en niet direct afgevoerd wordt op het bestaande watersysteem, wordt voorgesteld om de bestaande- en nieuwe C-watergangen af te dammen met bijvoorbeeld een gronddam of een simpele stuw. Door de gronddammen/stuwen te voorzien van een vertraagde afvoer naar het aanliggende watersysteem kunnen de bergende watergangen geheel leeglopen. Met het waterschap is afgesproken om voor deze vertraagde afvoer een afvoer aan te houden van 2l/s/ha.

In onderstaand figuur is een overzicht opgenomen met de bergingsmogelijkheden op de locatie.



Figuur 6: Bergingsmogelijkheden in bestaande- en nieuwe watergangen binnen het plangebied

Conclusie
Door de aanleg van nieuwe watergangen en het vertraagd afvoeren van hemelwater door de bestaande en nieuw aan te leggen C-watergangen af te dammen wordt de vereiste bergingscapaciteit van 153m3 gewaarborgd. Het aanbrengen van extra verharding door aanleg van een turborotonde heeft daarmee geen effect op de waterhuishouding voor de omgeving. Hiermee past de ontwikkeling binnen het 'hydrologisch neutraal ontwikkelen' beleid van het waterschap Aa en Maas.

5.10 Ecologie

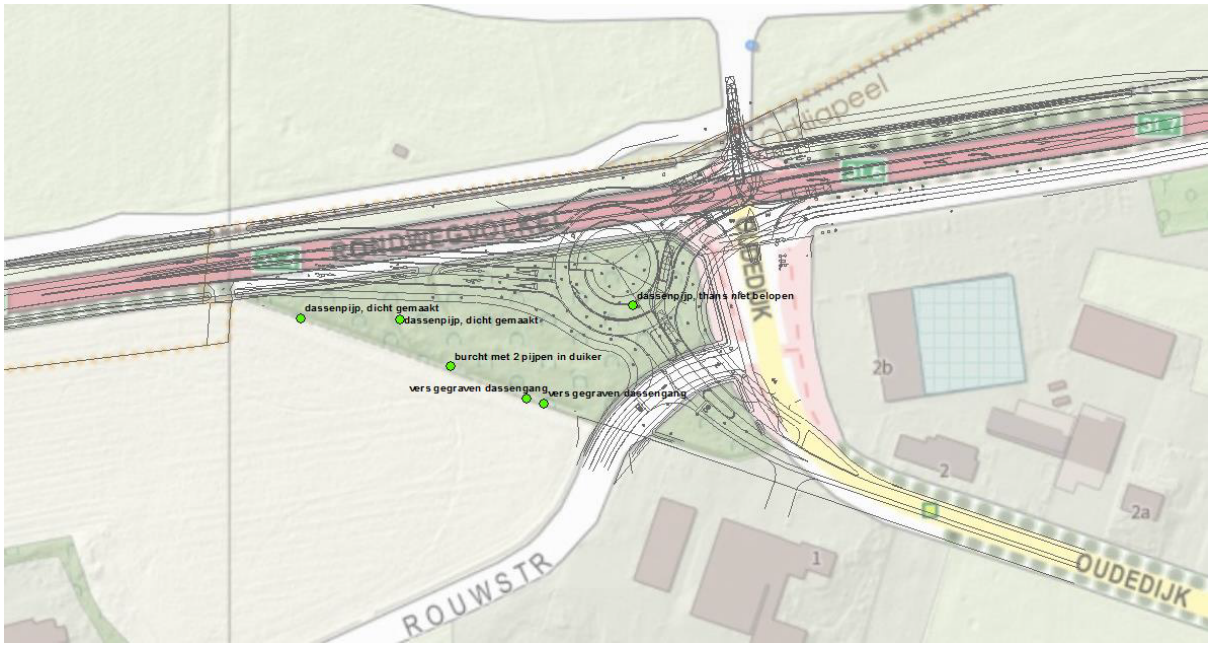
Wettelijk kader
De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. Voorheen was de soortenbescherming in Nederland geregeld in de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998. Sinds 1 januari 2017 zijn de Natuurbeschermingswet, Flora- en faunawet en de Boswet opgegaan in één nieuwe wet: de Wet natuurbescherming.

Wet natuurbescherming
De Wet natuurbescherming heeft tot doel in het wild voorkomende planten- en diersoorten in stand te houden en te beschermen. De wet kent daardoor zowel verbodsbepalingen, gebiedsbescherming als een algemene zorgplicht. De zorgplicht geldt te allen tijde voor alle in het wild levende dieren en planten en hun leefomgeving. De verbodsbepalingen zijn gebaseerd op het 'nee, tenzij'-principe. Alle schadelijke handelingen ten aanzien van beschermde planten- en diersoorten zijn in principe verboden, maar er kan worden afgeweken van de verbodsbepalingen middels ontheffingen. Door middel van gebiedsbescherming wordt een beschermingskader geboden voor de flora en fauna binnen aangewezen beschermde gebieden. Hieronder vallen de speciale beschermingszones volgens de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, gebieden die deel uitmaken van het natuurnetwerk Nederland (NNN, voormalige EHS), beschermde natuurmonumenten en staatsnatuurmonumenten.

Situatie plangebied
Binnen het plangebied is een klein groenvlak gelegen waarop een stukje loofbos is gesitueerd. Dit groenvlak maakt geen onderdeel uit van het Natuurnetwerk Brabant of specifieke natuurtypen zoals opgenomen in het Natuurbeheerplan van de Provincie Noord Brabant. Voor de realisatie van de turborotonde zal een gedeelte van het groenvlak worden ingenomen.

Onderzoek
In december 2015 heeft RHDHV een quickscan natuur uitgevoerd. Deze quickscan is verricht in het kader van de destijds vigerende natuurwetgeving. De resultaten van deze quickscan zijn beschreven in het rapport ‘Quick scan natuurwaarden rotonde kruising N264-Oudedijk' met referentie: R003_T&P_BE3653-101-102', d.d. 19 februari 2016. Zie Bijlage 9 Quickscan ecologie.

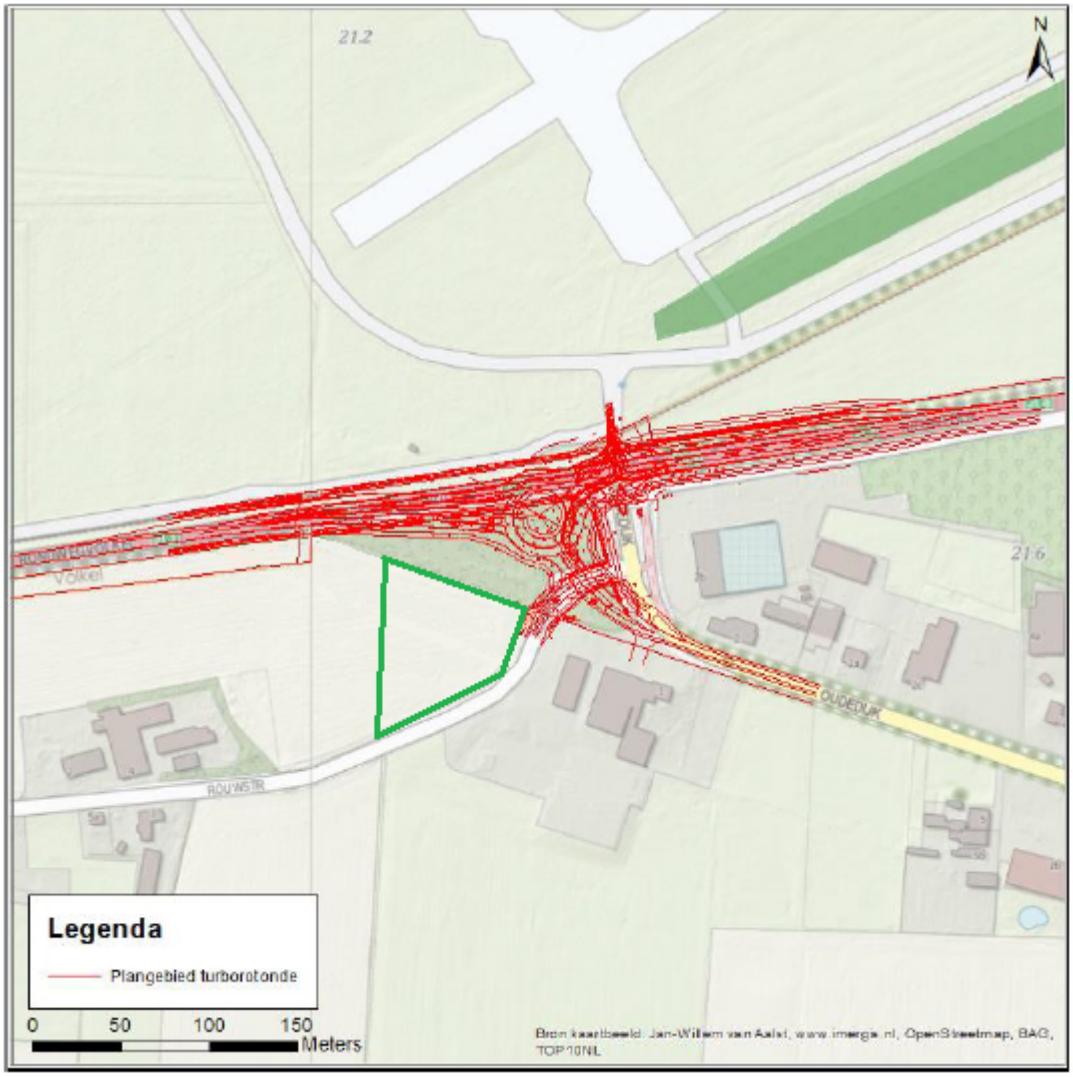
Resultaten
Uit de resultaten van de quickscan blijkt dat ter plaatse van de geprojecteerde turborotonde een toegang/vluchtroute van een dassenburcht aanwezig is. Voor vernietigen/compenseren van de toegang van de dassenburcht was op grond van de Flora- en faunawet een ontheffing van de verbodsbepalingen nodig. Hiervoor is de ontheffingsaanvraag voorzien van een projectplan (dassencompensatieplan). Deze notitie met voorgestelde compenserende en mitigerende maatregelen voor de das is opgenomen in Bijlage 10.
Naast de das is het plangebied van belang voor algemene broedvogels met niet-jaarrond beschermde nesten en mogelijk als jachtgebied van vleermuizen. In onderstaande figuur zijn de aangetroffen sporen van de aanwezige dassen(familie) weergeven.



Figuur 7: Situering van de aangetroffen graafsporen (pijpen, burchten) in het veld, in totaal 6 stuks op 21 januari 2016.

De voorgenomen werkzaamheden hebben geen negatieve effecten op N2000 gebieden of gebieden aangewezen als NNN.

De aanleg van de rotonde is wel een meldingsplichtige activiteit in het kader van de Boswet. Voor de aanleg van de rotonde zal een klein areaal loofbos moeten wijken. Dit te kappen areaal dient volledig gecompenseerd te worden. Vanwege de compensatieplicht (120% van het te vernietigen areaal) uit de Flora- en faunawet voor het leefgebied van de das, is het compensatiegebied groter dan het te kappen areaal bos. Hiermee is direct invulling gegeven aan de 1-op-1 compensatieplicht uit de Boswet. In onderstaande figuur is een mogelijke plaats van compensatie opgenomen. Dit gebied is tevens opgenomen in de verbeelding behorende bij dit bestemmingsplan en daarbij bestemd als 'groen' met specifieke gebiedsaanduiding 'dassenleefgebied'.



Figuur 8: Locatie compensatie foerageergebied.

Conclusie
Voor de in het gebied aanwezige das is een ontheffing van verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet benodigd, met inbegrip van een pakket mitigerende en compenserende maatregelen. Deze ontheffing is reeds aangevraagd en afgestemd met het bevoegd gezag. Met de overgang van de natuurwetgeving naar de Wet natuurbescherming op 1 januari 2017, is de aanvraag aan deze nieuwe Wet natuurbescherming getoetst. Uit deze toetsing blijkt dat de verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming niet worden overtreden. Een ontheffing is derhalve niet benodigd. De in het compensatieplan voorgestelde maatregelen voorkomen in voldoende mate mogelijke aantasting van de foerageergebieden of aantasting van de functionaliteit van de voortplantings- of rustplaatsen van de das. Het besluit van de Provincie is opgenomen in Bijlage 11.

Tijdens de uitvoering dient zoveel mogelijk buiten de kwetsbare periodes van beschermde soorten te worden gewerkt, conform een op maat gesneden ecologisch werkprotocol in lijn met een geldige goedgekeurde gedragscode, bijvoorbeeld de gedragscode Provinciale Infrastructuur. In het kader van de voorheen geldende Boswet en Flora- en faunawet wordt 120% van het te vernietigen areaal gecompenseerd. Het compensatiegebied opgenomen in de verbeelding voldoet aan deze eis en is bestemd als 'groen' met specifieke aanduiding 'dassenleefgebied'.

Rekening gehouden met voorgenoemde maatregelen vormt het aspect ecologie geen belemmering voor de aanleg van de turborotonde Odiliapeel.

5.11 Archeologie en cultuurhistorie

Erfgoedwet
Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Deze wet bundelt meerdere wetten en regelingen op gebied van behoud en beheer van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1998. Het deel van de Monumentenwet dat betrekking heeft op de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet welke naar verwachting in 2019 in werking treedt. Tot die tijd valt dit onderdeel binnen de overgangsregeling van de Erfgoedwet. Hierin staat dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening dient te worden gehouden met de in de grond aanwezige danwel te verwachten monumenten.

Erfgoedverordening Gemeente Uden 2010
Op grond van artikel 3.16 van de Erfgoedwet (voorheen Monumentenwet) kan een gemeente een erfgoedverordening vaststellen voor het beheer en behoud van cultureel erfgoed binnen de gemeentegrenzen. Gemeente Uden heeft daarvoor de Erfgoedverordening 2010 vastgesteld. In deze verordening wordt onderscheid gemaakt tussen monumenten en archeologische terreinen, welke zijn aangewezen op archeologische kaarten. Handelingen welke de bodem dieper dan 40 cm verstoren in een archeologisch monument of verwachtingsgebied zijn bij deze verordening verboden. Uitzondering hierop vormen ingrepen <100 m2, ingrepen waarbij gewerkt wordt volgens voorschriften gesteld door het College of gebieden waar op grond van een ruimtelijk plan voorschriften zijn opgenomen met betrekking tot archeologie. Daarnaast kan een archeologisch rapport met het bevoegd gezag worden overlegd ter afwijking op het verbod.

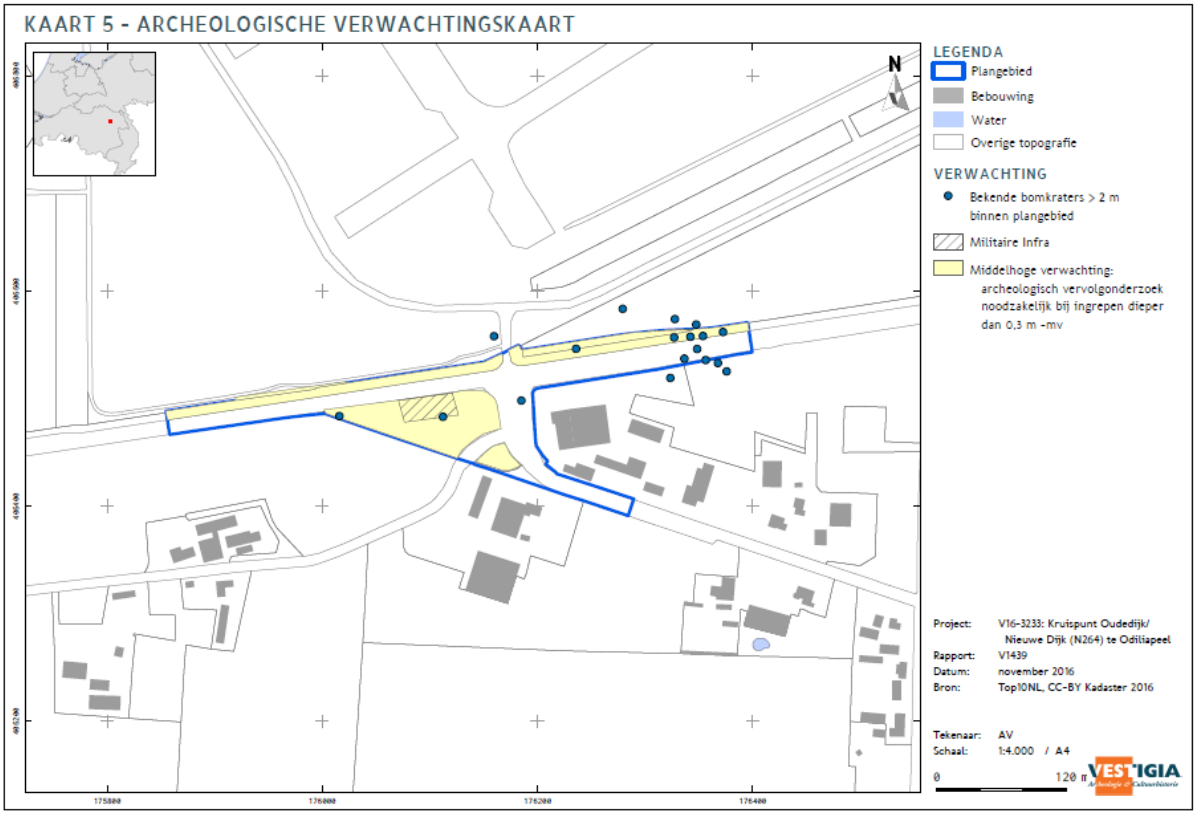
In het moederplan en in de Partiële herziening zijn voor het buitengebied specifieke voorschriften opgenomen met betrekking tot archeologie in de vorm van de dubbelbestemming 'waarde-archeologie'. Op het plangebied is in het vigerend bestemmingsplan geen dubbelbestemming voor archeologie opgenomen, waardoor geen specifieke voorschriften vanuit ruimtelijke plannen voor archeologie gelden op de locatie. Voor de voorgenomen ingreep gelden daarom de bepalingen uit de Erfgoedverordening Gemeente Uden 2010. De werkzaamheden voor de turborotonde roeren het maaiveld dieper dan 40 cm (bijvoorbeeld de aanleg van watergangen) en zijn daardoor onderzoeksplichtig. Ter waarborging van archeologie in voorliggend bestemmingsplan is daarom een bureauonderzoek door een geacrediteerd archeologisch onderzoeksbureau verricht.

Onderzoek
In november 2016 heeft Vestigia Archeologie & Cultuurhistorie een archeologisch bureauonderzoek verricht naar de locatie. De resultaten van dit bureauonderzoek zijn vastgelegd in het rapport 'Archeologisch vooronderzoek ten behoeve van de reconstructie van het kruispunt Oudedijk/Nieuwe Dijk (N264) te Odiliapeel, gemeente Uden', 17 november 2016 met rapportnummer V16-3233. Deze rapportage is opgenomen in Bijlage 12.

Resultaten
Uit het archeologisch bureauonderzoek blijkt dat rond het plangebied vanaf eind 18de eeuw ontginningen hebben plaatsgevonden tot in de eerste helft van de 20ste eeuw. In de tweede wereldoorlog hebben daarnaast verschillende bombardementen in het plangebied plaatsgevonden. Ondanks deze verstoringen kunnen door lokale variaties in het natuurlijke reliëf nog delen van het bodemarchief onverstoord zijn. Enkel ter plaatse van de huidige infrastructuur Oudedijk en Nieuwedijk zijn geen archeologische resten meer te verwachten vanwege de bodemverstoringen voor aanleg van het cunet. Voor het gebied m.u.v. de huidige infrastructuur geldt daarom een middelhoge verwachting voor archeologische waarden

(vuursteenvindplaatsen en nederzettingsresten) uit het Laat Paleolithicum tot de Midden IJzertijd .

Uit het explosieven onderzoek blijkt dat binnen het plangebied militaire infra heeft gestaan. Mogelijk zijn hiervan nog resten in de bodem aanwezig. Daarom wordt voor het centrale deel van het plangebied een middelhoge archeologische waarde toegekend voor archeologie betreffende de Tweede Wereldoorlog.



Figuur 9: Archeologische verwachtingskaart voor het plangebied

Conclusie
Vestigia Archeologie & Cultuurhistorie adviseert bodemingrepen dieper dan 0,3 m-maaiveld vooraf te laten gaan aan archeologisch vooronderzoek. Voorgesteld wordt om voor de aanleg van de turborotoonde inventariserend veldonderzoek in de vorm van verkennend booronderzoek de bodemkwaliteit in kaart te brengen om de archeologische verwachting voor waarden uit het Laat Paleolithicum tot de Midden Ijzertijd te toetsen.

Voor de opsporing van mogelijke archeologische resten uit de Tweede Wereldoorlog wordt een verkennend booronderzoek als ongeschikte methodiek aangewezen. Ter plaatse van de voormalige ligging van deze infra, gebaseerd op luchtfoto's, wordt onderzoek in de vorm van proefsleuven geadviseerd.

Advies Gemeente Uden
Het advies van Vestigia wordt niet opgevolgd. Gezien de ontginningsgeschiedenis en de ontwikkeling van de weg na WO II, is de kans op intacte en behoudenswaardige archeologie in de bodem onder en in de directe omgeving van de weg immers gering. Wel zal een archeologische inspectie worden uitgevoerd ten tijde van het uitgraven van de oostelijke bermsloot ten noorden van de N264. Deze sloot wordt aangelegd buiten het bestaande cunet en zou informatie kunnen geven over de mate waarin de bodem in het gebied dat bij het vliegveld gehoord heeft nog intact is. De inspectie kan worden uitgevoerd door een professioneel archeoloog, maar bijvoorbeeld ook door de Heemkundekring Uden, dat ruime kennis en ervaring heeft en wellicht bereid is om hier energie in te steken. Van de bevindingen zal een kort verslag worden gemaakt.

Het voorkomen van archeologische waarden binnen het plangebied kan dus niet worden uitgesloten. Aan de gebieden met een middelhoge archeologische verwachting is daarom de dubbelbestemming

'Waarde - Archeologie' toegekend. De bestemmingsregels voor deze dubbelbestemming zijn zoals gesteld in paragraaf 6.2 afgestemd op het moederplan en de Partiële herziening Buitengebied 2016.

Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

6.1 Standaard en plansystematiek

Standaard
Dit bestemmingsplan is opgesteld en ingericht conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012).

6.2 Toelichting op de regels

Deze paragraaf bevat een beschrijving van de bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven. Daarnaast wordt in deze paragraaf ingegaan op de overige regels uit het bestemmingsplan. Conform SVBP2012 zijn de regels onderverdeeld in vier hoofdstukken.

Hoofdstuk1 Inleidende regels

Artikel 1: Begrippen (Artikel 1)
In dit artikel is een aantal begrippen verklaard die genoemd worden in de planregels. Dit artikel voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen.

Artikel 2: Wijze van meten (Artikel 2)
In dit artikel is bepaald hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moeten worden. Evenals de begripsbepalingen voorkomen de bepalingen inzake de wijze van meten interpretatieverschillen bij de toepassing van de planregels.

Hoofdstuk2 Bestemmingsregels
De bestemmingsregels binnen de plangenzen zijn opgesteld in overeenstemming met de regels uit de Partiële herziening Buitengebied 2016 en het moederplan. Hierdoor wordt uniformiteit in regelgeving voor het buitengebied gewaarborgd.

groen-landschapselement (Artikel 3)
De verschillende landschapselementen zijn op de verbeelding specifiek bestemd tot ‘Groen-Landschapselement’. Door middel van deze bestemmingen is verzekerd dat de functies van Landschapselementen gehandhaafd blijven en/of zich verder kunnen ontwikkelen. Ook het behoud landschappelijke en natuurwaarden is, door middel van deze bestemming, gewaarborgd. landschapselementen zijn begrensd op basis van luchtfoto’s, topografische gegevens en de bestaande bos- en natuurgebieden (uit het NNN).

Verkeer (Artikel 4)
De bestemming ‘Verkeer’ (V) betreft de in het plangebied aanwezige (verharde) wegen.

Gebiedsaanduidingen (binnen meerdere bestemmingen)
Binnen het plangebied komen, verspreid over meerdere bestemmingen, nog verschillende gebiedsaanduidingen voor waaronder Ke-zone, funnel, zones externe veiligheid, vrijwaringszone-radar en overige zones. Deze gebiedsaanduidingen zijn opgenomen naar aanleiding van de nabij gelegen militaire luchthaven Volkel, met uitzondering van de aanduiding 'overige zone - leefgebied dassen'. Deze aanduiding is opgenomen naar aanleiding van de aangetoonde aanwezigheid van de das in dit gebied, zoals omschreven in paragraaf 5.10 Ecologie.

Hoofdstuk3 Algemene regels
Anti-dubbeltelregel (Artikel 6)
Deze bepaling wordt in elk bestemmingsplan opgenomen om te voorkomen dat in feite meer kan worden gebouwd dan in het bestemmingsplan bedoeld is. Dit kan zich voordoen bij woningbouw wanneer (onderdelen van) bouwpercelen van eigenaar wisselen. In een dergelijk geval worden de nieuw verworven gronden niet meegeteld bij de berekening van de bouwmogelijkheden als dat al voor een in het verleden

verleende bouwvergunning gebeurd is.

Algemene bouwregels (Artikel 7)
In dit artikel is een aantal algemene regels opgenomen die gelden voor meerdere bestemmingen. Zo geldt voor bestaande bouwwerken dat deze, voor zover deze in strijd is met een in het bestemmingsplan voorgeschreven maximum dan wel minimum hoogte, mag worden gehandhaafd, veranderd en/of vernieuwd, doch niet worden vergroot of anderszins gesitueerd.

Algemene aanduidingsregels (Artikel 9)
De luchtvaartverkeerszones (funnels) zijn als aanduiding op de verbeelding aangegeven. Op basis van deze aanduiding zijn beperkingen gesteld aan de hoogte van de bebouwing vanwege het luchtvaartverkeer rondom militaire luchthaven Volkel.
Het dassenleefgebied is tevens als aanduiding op de verbeelding aangegeven. Op basis van deze aanduiding zijn beperkingen opgenomen voor werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden voor bescherming van het dassenleefgebied.

Algemene afwijkingsregels (Artikel 10)
Deze bevoegdheid geeft de mogelijkheden om kleine afwijkingen te realiseren. Het gaat hier om het oprichten van antenne-installaties het overschrijden van in de planregels voorgeschreven maatvoeringen en ondergeschikte afwijkingen ten gevolge van maatveranderingen.

Algemene wijzigingsregels (Artikel 11)
In dit artikel zijn regels opgenomen omtrent de wijziging van aanduidingen zoals genoemd in de bestemmingsomschrijving te verwijderen.

Overige regels (Artikel 12)
In dit artikel is onder andere geregeld dat voor zover in deze regels wordt verwezen naar andere regelgeving, de andere regelgeving geldt zoals die luidt dan wel van kracht is op het moment van tervisielegging van het ontwerp van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk4 Overgangs- en slotregels
Overgangsrecht (Artikel 13)
In dit artikel staan de regels van overgangsrecht die op grond van het Besluit ruimtelijke ordening in elk bestemmingsplan verplicht moeten worden opgenomen. Op de peildatum, te weten de datum van inwerkingtreding van het nieuwe plan, mag bebouwing of gebruik in strijd met het nieuwe plan onder bepaalde voorwaarden worden voortgezet of gewijzigd.

Slotregel (Artikel 14)
In de slotregel staat op welke wijze de regels van het bestemmingsplan Rotonde Odiliapeel kunnen worden aangehaald.

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Voor de voorgenomen ontwikkeling wordt geen exploitatie plan opgesteld, omdat er geen sprake is van een bouwplan als bedoeld in art. 6.2.1 van de Besluit ruimtelijke ordening.

Aan de noordzijde van het plangebied bevindt zich een smalle strook welke door de provincie aangekocht wordt voor de realisatie van het plan. De provincie Noord Brabant heeft voor het verbeteren van de infrastructuur binnen de provincie budgetten gereserveerd in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Hiermee kan onder andere de aanleg van de turborotonde Odiliapeel en het aan te kopen perceelgedeelte worden gefinancierd ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Met de eigenaren van de percelen aangemerkt als compensatiegebied in het kader van de Boswet en de Flora- en faunawet worden momenteel gesprekken gevoerd over het in gebruik nemen danwel aankopen van de betreffende percelen. Bij vaststelling van voorliggend bestemmingsplan wordt deze parafgraaf aangevuld met de gemaakte afspraken.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De voorgenomen ontwikkeling van de aanleg van een turborotonde ter plaatse van de kruising Nieuwedijk (N264) en Oudedijk is reeds in het planvormingstraject afgestemd met de bewoners van Odiliapeel. In september 2014 zijn de resultaten van een eerste planstudie gepresenteerd aan de Dorpsraad. Naar aanleiding van de reacties van de raad heeft in oktober 2014 bestuurlijk overleg plaats gevonden tussen de Provincie, Gemeente Uden en Vliegbasis Volkel. Daarbij is besloten de planstudie met verschillende varianten uit te breiden. De resultaten van deze aangevulde planstudie zijn in februari 2015 opnieuw aan de Dorpsraad gepresenteerd, waarbij de dubbelstrooks-turborotonde als voorkeursvariant wordt aangemerkt. Op 29 juni 2016 heeft een inloopavond plaatsgevonden in Terra Victa te Odiliapeel waarbij de Provincie de plannen heeft gepresenteerd en bezoekers de ruimte kregen om vragen te stellen.

Voor voorliggend bestemmingsplan heeft vooroverleg plaatsgevonden met het Ministerie van Defensie, Waterschap Aa en Maas, Provincie Noord Brabant en de regionale Brandweer. Opmerkingen op het concept ontwerp bestemmingsplan, uitsluitend ontvangen van het Ministerie van Defensie, zijn verwerkt in voorliggend ontwerp bestemmingsplan.

Voor het vaststellen van het bestemmingsplan ‘Rotonde Odiliapeel’ wordt de procedure van de Wet ruimtelijke ordening doorlopen. Voorliggend bestemmingplan heeft daarom van 29 december 2016 tot 8 februari 2017 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn geen zienswijzen ingebracht.

Op 20 april 2017 ligt het plan ter vaststelling voor in de raadsvergadering van de gemeente Uden.