



20140507C.R01f

Verlengde Noordlaan, Odiliapeel
Gemeente Uden
Ontwerp-bestemmingsplan

datum: 14 november 2016

Opdrachtgever: Gemeente Uden
Postbus 83
5400 AB Uden
telefoon : 14 0413
contactpersoon: De heer H. Bouquet

Contactpersoon SPAingenieurs: Mevrouw ing. N. Jacobs



Klinkenbergerweg 30a
6711 MK Ede
0318 614 383

|
|
|

Oostelijk Bolwerk 9
4531 GP Terneuzen
0115 649 680

|
|
|

www.SPAingenieurs.nl
info@SPAingenieurs.nl

INHOUD	Blz.
1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Doel	5
1.3 Kadastrale informatie	6
1.4 Vigerende bestemmingsplannen	7
1.5 Leeswijzer	8
2. Situatie	9
2.1 Bestaande situatie	9
2.2 Beoogde situatie	11
3. Ruimtelijk beleid	13
3.1 Nationaal niveau	13
3.2 Provinciaal beleid	16
3.3 Bescherming Ecologische Hoofdstructuur	23
3.4 Gemeentelijk beleid	26
4. Milieu	29
4.1 Milieuzonering	29
4.2 Geluid	29
4.3 Luchtkwaliteit	30
4.4 Geur	30
4.5 Externe veiligheid	31
4.6 Bodem	33
4.7 Water	33
4.8 Verkeersintensiteit	37
4.9 Natuur	37
4.10 Archeologie	41
4.11 Vliegbasis Volkel	42
4.12 Explosievenonderzoek	43
5. Juridische planbeschrijving	44
5.1 Algemeen	44
5.2 Planregels	44
6. Uitvoerbaarheid	47
6.1 Economische uitvoerbaarheid	47
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	47

Bijlagen: 1 t/m 14

- 1 : Rapportage akoestisch onderzoek 20140507A.R01
- 2 : Onderbouwing luchtkwaliteit 20140507B.R01
- 3 : Verkennend bodemonderzoek Econsultancy
- 4 : HNO-tool
- 5 : Samenvatting online watertoets
- 6 : Quicksan flora en fauna
- 7 : Archeologisch bureauonderzoek en verkennend booronderzoek
- 8 : Situatietekening
- 9 : Rapportage detectieonderzoek
- 10 : Verkeersstudie kruising Verlengde Noordlaan N264
- 11 : Bomeneffectrapportage Econsultancy 2015
- 12 : Effectenonderzoek EHS Econsultancy 2015
- 13 : Externe veiligheid Verlengde Noordlaan
- 14 : Compensatieplan Das Verlengde Noordlaan Odiliapeel 2016

1. INLEIDING

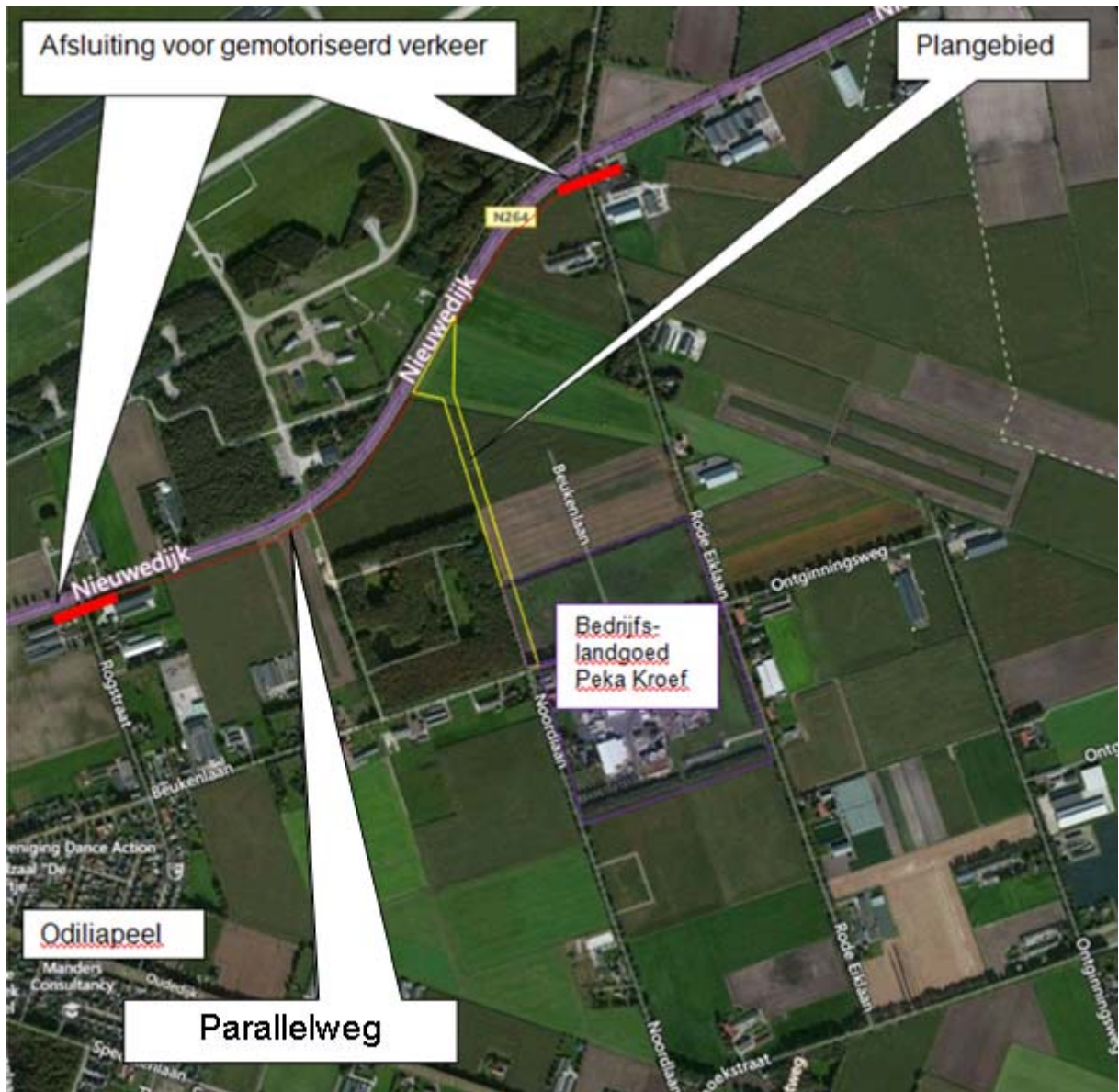
1.1 Aanleiding

De gemeente Uden wil in het buitengebied van de gemeente, nabij Odiliapeel, de Noordlaan verlengen vanaf de kruising met de Beukenlaan tot aan de N264. Met deze aanleg, in samenhang met het voor gemotoriseerd verkeer afsluiten van de aansluitingen van de N264 met de Rogstraat en Rode Eiklaan, zal de verkeersveiligheid verbeteren op de N264 en de verkeersintensiteit op de Rogstraat, en de Rode Eiklaan afnemen. Verder zijn de ontwikkelingen bij het bedrijf Peka Kroef bv (verder genoemd Peka Kroef), gelegen aan de Beukenlaan 62, mede aanleiding voor de voorgenomen verbetering aan de verkeersstructuur.

De aansluitingen van de Rogstraat en Rode Eiklaan op de N264 zijn momenteel nog zodanig vormgegeven dat dit kan leiden tot gevaarlijke situaties en stremmingen op de N264. Deze aansluitingen komen derhalve te vervallen. Tussen de Rogstraat en Rode Eiklaan wordt een parallelweg langs de N264 aangelegd. Deze maatregelen zijn op basis van het geldende bestemmingsplan reeds mogelijk. Daarbij komt dat de Noordlaan in geringe mate geschikt is dan wel beperkt geschikt te maken is voor het afwikkelen van met name vrachtverkeersbewegingen van en naar het bedrijf Peka Kroef. De ontwikkelingen bij het bedrijf Peka Kroef leiden in de nabije toekomst tot een toename van het verkeer op de Noordlaan. Voor het gemeentebestuur was dit aanleiding te zoeken naar een verbetering van de bereikbaarheid, de infrastructuur en de leefbaarheid ter plaatse. De nieuw beoogde verkeersontsluiting is zo gekozen dat eventuele hinder wordt geminimaliseerd, de verkeersveiligheid verbetert en tegelijkertijd de bereikbaarheid verbetert van het bedrijf Peka Kroef.

Vanwege het plan zijn er in overleg met de provincie Noord-Brabant en de Stichting Das & Boom maatregelen voorgenomen ter bescherming van de dassenpopulatie van "De Peelsche Heide". De maatregelen ter bescherming van de dassenpopulatie maken onderdeel uit van het ontwerp van de nieuwe weg.

De aanleg van de Verlengde Noordlaan is op basis van de vigerende bestemmingsplannen niet toegestaan.



Figuur 1. Globale ligging van de beoogde nieuwe ontsluiting, de afsluitmaatregelen en de voorkeursroute vrachtverkeer voor het bedrijf van Peka Kroef.

1.2 Doel

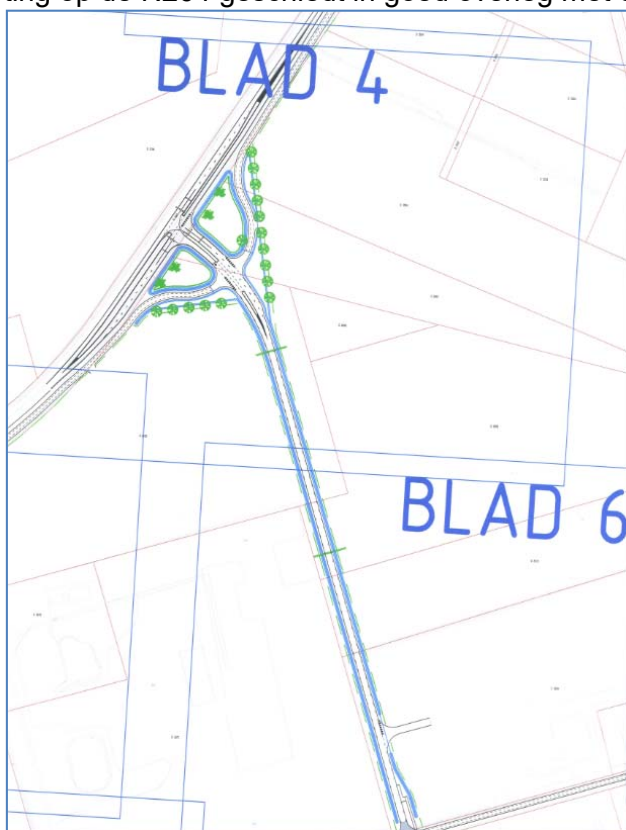
Het doel van dit bestemmingsplan is het verkrijgen van een passende juridische grondslag voor het kunnen realiseren en gebruiken van de beoogde nieuwe verkeersontsluiting, de Verlengde Noordlaan, gelegen tussen de Beukenlaan en de N264.

1.3 Kadastrale informatie

De beoogde Verlengde Noordlaan heeft betrekking (delen van) op de kadastrale percelen van de gemeente Uden, sectie D delen van de volgende gronden:

Perceelnummer	Omschrijving
2287	Beukenlaan
3569	Bos (behorend bij het bedrijf Peka Kroef)
3570	Agrarisch onbebouwd
2958	Agrarisch onbebouwd
2955	Agrarisch onbebouwd
2957	Agrarisch onbebouwd
3555	Agrarisch onbebouwd (uitsluitend ingeval van uitgebreide variant)
2960	Provinciale weg N264

Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 2,5 ha. De gemeente Uden heeft de betreffende delen van de agrarische gronden en van het bedrijf Peka Kroef verworven. De aansluiting op de N264 geschiedt in goed overleg met de provincie Brabant.



Figuur 2. Ontwerp tracé Verlengde Noordlaan

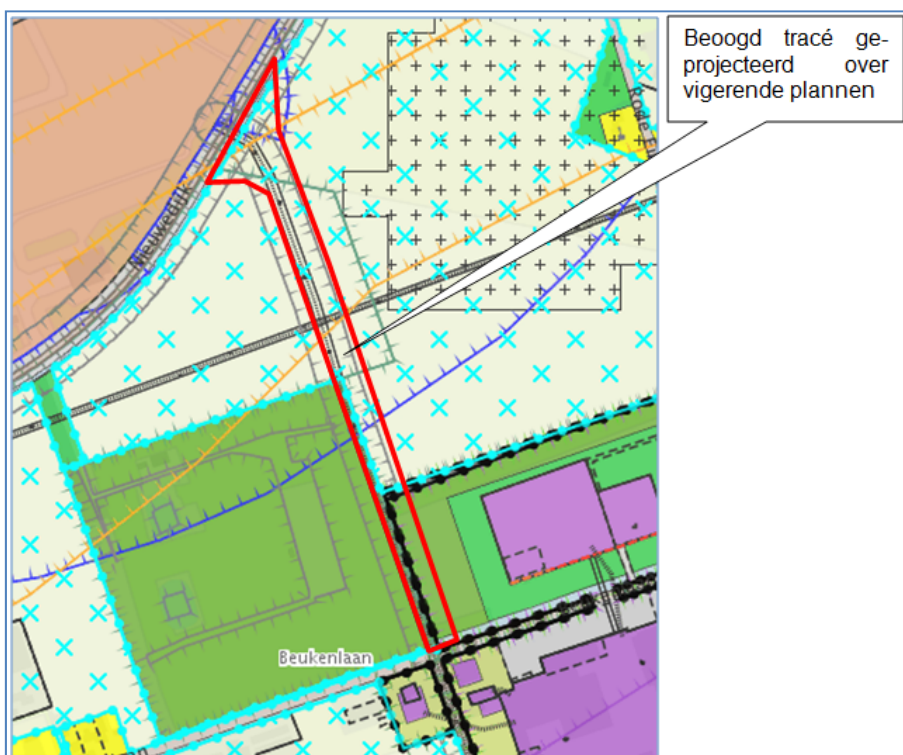
1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het noordelijk deel van het plangebied geldt het bestemmingsplan Buitengebied 2014 (vastgesteld 20 februari 2014). Op 1 april 2014 heeft de provincie een reactieve aanwijzing gegeven voor wat betreft enkele regels voor vrijkomende agrarische bebouwing, hetgeen voor onderhavig plan niet relevant is. Voor de gronden, waarop de Verlengde Noordlaan is beoogd, vigeren de volgende bestemmingen:

1. Agrarisch
2. Verkeer
3. Dubbelbestemming Leiding – Brandstof
4. Dubbelbestemming Leiding – Water

Aanvullend zijn plaatselijk de volgende gebiedsaanduidingen opgenomen:

- a. Geluidzone 35 - 40 Ke
- b. Geluidzone 40 - 45 Ke
- c. Other "100% letaliteitcontour"
- d. Other "deelgebied agrarisch"
- e. Other "natuurnetwerk Nederland"
- f. Reconstructiewetzone – extensiveringsgebied
- g. Reconstructiewetzone – landbouwontwikkelingsgebied
- h. Veiligheidszone munitie B
- i. Veiligheidszone munitie C
- j. Vrijwaringszone Radar



Figuur 3. Globale projectie nieuwe ontsluiting over vigerende plannen (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Voor het zuidelijk deel van de beoogde Verlengde Noordlaan geldt het bestemmingsplan Peka Kroef, vastgesteld 2 mei 2014. Voor de grond geldt de bestemming:

1. Bos

Deze bestemming Bos is daarbij met een voorwaardelijke verplichting gekoppeld aan het bijbehorende Landschapsinrichtingsplan, een inspanningsverplichting die verband houdt met de landschapscompensatie voor de realisatie van het bedrijf van Peka Kroef.

Aanvullend zijn de gebiedsaanduidingen opgenomen:

- a. luchtvaartverkeerzone
- b. vrijwaringzone Radar

De primaire bestemmingen Agrarisch en Bos, zoals deze gelden op grond van het genoemde bestemmingsplannen, staan de aanleg en het gebruik van de nieuwe verkeersontsluiting niet toe. Voor het kunnen toestaan hiervan is dan ook een bestemmingsplanherziening nodig.

Vanwege de aanleg van de weg op gronden met de bestemming Groen, die bedoeld waren als onderdeel van het Landschapsinrichtingsplan, is compensatie nodig. Dit zal plaatsvinden door 1 op 1 compensatie in de directe nabijheid van het plangebied.

De leidingbeheerders van de brandstofleiding en waterleiding worden betrokken bij de planvorming en met de belangen van deze leidingen wordt in het plan rekening gehouden. Ook waar het gaat om de geldende gebiedsaanduidingen blijven deze onverminderd van kracht door deze opnieuw in de regels en op de verbeelding op te nemen.

1.5 Leeswijzer

De toelichting van dit bestemmingsplan is als volgt opgebouwd: Hoofdstuk 2 bevat een beschrijving van de bestaande situatie van de ruimere en directe omgeving van het plangebied en beschrijft in 2.2 de beoogde situatie van het plan en bijbehorende maatregelen. In hoofdstuk 3 wordt het bestemmingsplan getoetst aan het relevante beleidskader van de overheden. De uitvoeringsaspecten, waaronder milieu en water, worden in hoofdstuk 4 behandeld. In hoofdstuk 5 volgt de juridische planbeschrijving met een toelichting op de regels en de verbeelding. Hoofdstuk 6 bevat een toelichting op de economische uitvoerbaarheid en de resultaten van de planprocedure met inbegrip van inspraak en overleg.

2. SITUATIE

2.1 Bestaande situatie

Landschappelijke context

De wijde omgeving van het plangebied, inclusief de kern Odiliapeel, liggen in een gebied dat behoort tot de relatief jonge veenontginning (20^e eeuw) van de Peel. Dit is nog herkenbaar in het landschap door de rechte lijnige verkavelingstructuur en het rasterpatroon van wegen. Het buitengebied kent een in hoofdzaak agrarisch gebruik en in deze omgeving relatief veel veehouderijen.

De wegen in het buitengebied volgen het rasterpatroon van het landschap en worden gekenmerkt door laanbeplanting. Verspreid zijn agrarische bouwvlakken en enkele solitaire woningen aanwezig. Bijzondere elementen in de omgeving zijn de regionale verbindingen die gevormd worden door de Nieuwedijk N264 en de Middenpeelweg N277. Verder zijn de vliegbasis Volkel en het bedrijfslandgoed Peka Kroef uitzonderlijk qua aard en omvang en zo ook het bosperceel "Peelsche Heide". Binnen het doorgaans halfopen mozaïekpatroon van het landschappelijk raamwerk vormen dit relatief grote besloten eenheden.

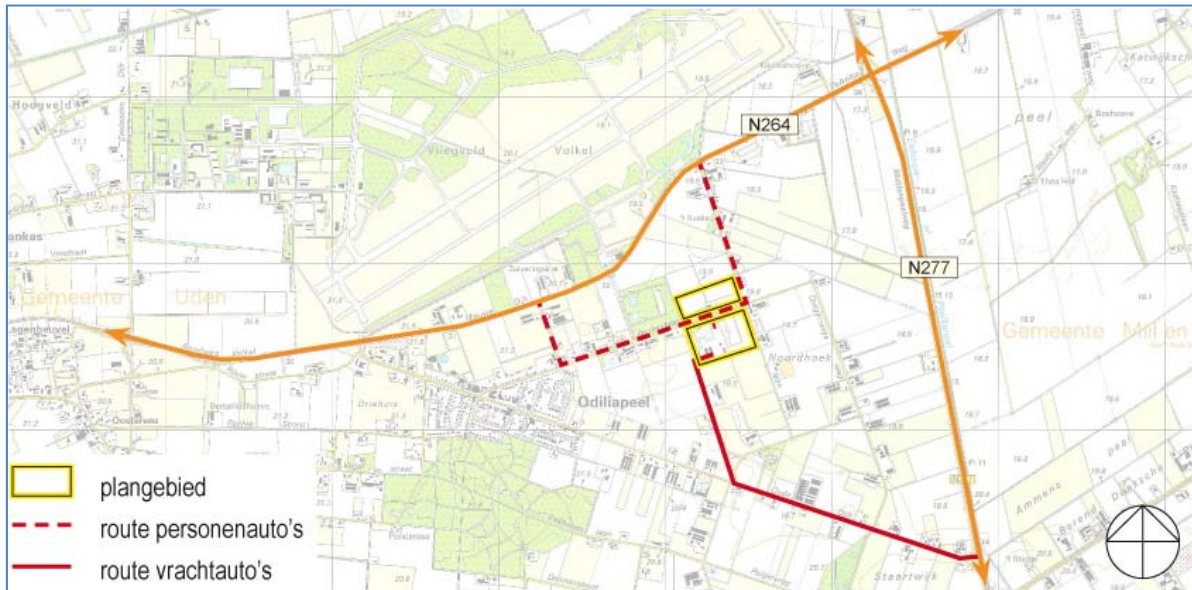
De kern Odiliapeel is ontstaan bij de kruising van de oude ontginningsassen Oudedijk met de Beukenlaan. De bebouwingsdichtheid neemt vanaf de kern naar het buitengebied geleidelijk af.

Verkeer

De N264 vormt de regionale verbinding tussen de A50 en A73 en ontsluit een aantal relatief dynamische gebieden zoals Uden en haar industrieterreinen, vliegbasis Volkel, kern Volkel, Recreatiepark Hemelrijk, de kern Odiliapeel en het bedrijf Peka Kroef. Verder zijn de oude ontginningsassen Oudedijk en Beukenlaan en de Noordlaan, Rogstraat en Rode Eiklaan nog belangrijke ontsluitingsroutes voor het gemotoriseerde verkeer. Voor de regio is verder de N277 (Middenpeelweg) een belangrijke ontsluitingsroute.

De wegprofielen van de wegen in het buitengebied zijn, met uitzondering van de provinciale wegen, vanwege de relatief smalle rijbanen en de laanbeplanting beperkt geschikt voor intensieve verkeersstromen. Op deze wegen is er geen sprake van een fysieke scheiding van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer en de passeerbaarheid van voertuigen, met name vrachtwagens, is gering.

Het bedrijf van Peka Kroef genereert voor buitenwegen een bovengemiddelde hoeveelheid vrachtverkeer. Over de routing van het vrachtverkeer zijn afspraken gemaakt en deze verloopt in hoofdzaak via de hierop aangepaste Noordlaan, zie figuur 4.



Figuur 4. Routing vrachtverkeer en personenverkeer vanwege Peka Kroef (bron: bestemmingsplan Peka Kroef)

Het terrein van Peka Kroef wordt voor het vrachtverkeer zoals vermeld met name ontsloten via de Noordlaan en beperkt via de Rode Eiklaan. Voor personenauto's en langzaam verkeer geldt geen voorkeursroute en deze volgen naast de route voor het vrachtverkeer ook de route via de Rogstraat en Rode Eiklaan. Daarbij wordt opgemerkt dat de aansluitingen van de Rogstraat en Rode Eiklaan op de N264 zodanig zijn vormgegeven dat dit kan leiden tot gevaarlijke situaties en stremmingen op de N264. Dit vormde tevens aanleiding voor het gemeentebestuur om de infrastructuur te willen verbeteren.

Leefgebied Das

In het bosgebied "Peelsche Heide" zijn een tweetal dassenburchten bekend. De dassen, een beschermde soort in het kader van de Flora- en faunawet, bewegen zich ook voort op de gronden die hieromheen zijn gelegen. Niet alleen om te foerageren, maar ook om te migreren naar burchten ten noorden (Trentse bossen) en zuiden (Bosgebied Odiliapeel) van bosgebied Peelsche Heide. De gemeente wil dan ook tevens compenserende en mitigerende maatregelen nemen ter bescherming van de das en verbetering van hun leefgebied. De maatregelen dienen een negatief effect op de das te voorkomen en het leefgebied van de das te versterken. Hiervoor is een compensatie/mitigatieplan opgesteld door de Stichting Das & Boom, dat met name is gericht op de planologische en overige verstoringsvormen (o.a. door de aanleg van de weg en verlichting van de weg). Het compensatie/mitigatieplan heeft als doel de maatregelen in kaart te brengen die noodzakelijk en (op termijn) mogelijk zijn om verstoring van dassen in de directe omgeving van de nieuwe weg te voorkomen en meer algemeen de kwaliteit van het leefgebied van de das te verbeteren. In het compensatie/mitigatieplan worden ondermeer de maatregelen beschreven die het voedselgebied van de dassen veilig bereikbaar houden en de migratiemogelijkheden in noordelijke en zuidelijke richting verbeteren en/of veiliger maken. In het compensatie/mitigatieplan komen onder andere de volgende zaken aan bod:

- dassentunnels onder wegen
- dassenrasters langs wegen

- geleidingsgroen naar tunnels en/of foerageergebied
- verbetering bestaande en aanleg kleinschalige landschapselementen
- hakhoutbeheer
- wegnemen bestaande barrières voor de das en aanbrengen van barrières voor de mens langs wandelpaden ter bescherming van de das
- afstelling straatverlichting en gebruik tijdelijke bouwverlichting
- restricties t.a.v. het uitvoeren van versturende werkzaamheden tijdens de aanleg van de weg.

Op basis van het compensatie/mitigatieplan wordt de benodigde ontheffing op grond van de Flora- en faunawet aangevraagd (zie verder paragraaf 4.9 in deze toelichting).

2.2 Beoogde situatie

Afsluiten van de Rogstraat en de Rode Eiklaan voor gemotoriseerd verkeer N264

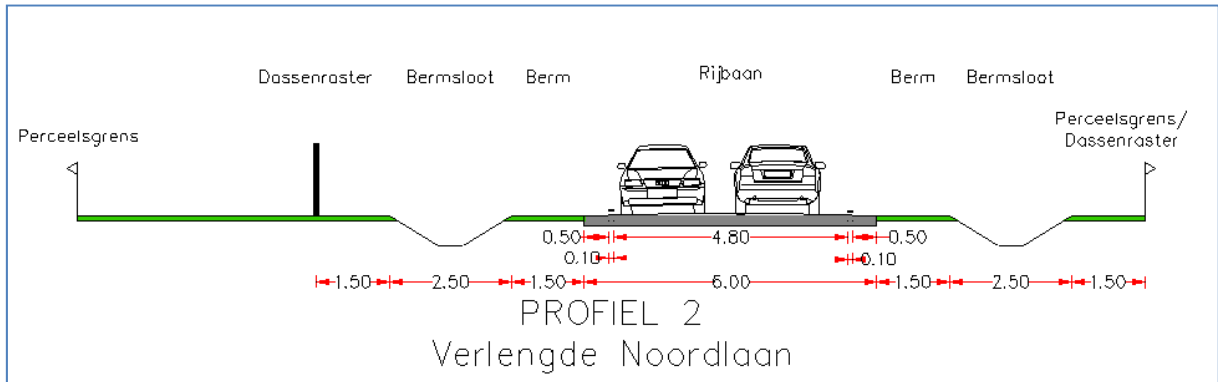
Het aantal motorvoertuigen in de Rogstraat en de Rode Eiklaan zal hierdoor naar verwachting aanzienlijk afnemen en daarmee de hinder in de vorm van geluid, trilling en emissie en de kans op fysieke aantasting van de laanbeplanting ter plaatse. Eventueel sluipverkeer of oneigenlijk gebruik van deze wegen als routing voor vrachtwagens wordt hiermee fysiek onmogelijk gemaakt. De stremmingen of gevaarlijke situaties door het afslaan en oprijden van verkeer van en naar de N264 zijn met deze maatregelen eveneens verleden tijd.

Voor enkele eigenaren en bewoners van de percelen aan de Rogstraat en de Rode Eiklaan verbetert op deze wijze de leefbaarheid aanzienlijk. Dat geldt ook voor de Noordlaan, omdat de routing voor het vrachtverkeer naar Peka Kroef met het plan wijzigt (zie verder).

De afsluiting leidt voor enkele percelen tot een enigszins langere route voor het gemotoriseerde verkeer naar de N264. De beëindiging van de Rogstraat en de Rode Eiklaan wordt zodanig vormgegeven dat gebruik wordt gemaakt van nieuw aan te leggen parallelwegen langs de N264 tot aan de Verlengde Noordlaan en de bewegwijzering zal worden aangepast. Voor deze maatregelen is overigens geen aanpassing van het bestemmingsplan nodig.

Het beoogde tracé

De betreffende gronden zijn in gebruik als weide en akker. Met de aanleg van het tracé wordt een nieuwe verbinding bewerkstelligd tussen de Beukenlaan en de N264. Deze wordt vormgegeven op een wijze waarbij vrachtverkeer goed kan passeren en met een veilige aansluiting op de N264, zodat stremmingen en gevaarlijke situatie worden voorkomen. Het beoogde wegprofiel is in onderstaande figuren weergegeven.



Figuur 5. Profiel Verlengde Noordlaan, kijkrichting noord.

Met de verlenging van de Noordlaan ontstaat er onder andere voor het bedrijf Peka Kroef een gunstige mogelijkheid om het bedrijf hierop te laten uitwegen. Het bedrijf zal voor vrachtverkeer rechtstreeks op de nieuwe infrastructuur aansluiten. In de toekomst zal 95% van het vrachtverkeer van en naar het bedrijf Peka Kroef in noordelijke richting via deze Verlengde Noordlaan rijden. De vanwege dit bedrijf heersende verkeersdruk op de Noordlaan en in mindere mate Beukenlaan en de Rode Eiklaan, neemt hiermee aanzienlijk af.

Aangezien het beoogde tracé zich niet bevindt in de directe nabijheid van woningen en bedrijfswoningen, zal het verkeer over dit nieuwe tracé nauwelijks leiden tot hinder in de vorm van geur, geluid, emissie en trillingen bij woningen. De milieueffecten zijn nader onderzocht en beschreven in hoofdstuk 4 van deze bestemmingsplantoelichting.

Langs en kruisend met het tracé zijn respectievelijk rasters en faunatunnels beoogd om het aantal dodelijke slachtoffers vanwege het verkeer bij de dassen te beperken en de verkeersveiligheid vanwege overstekend wild niet in het geding te brengen.

Dergelijke voorzieningen worden overigens ook beoogd langs de provinciale weg N264. In de regels van dit bestemmingsplan worden onder andere deze maatregelen geborgd via het mitigatieplan.

Verder zijn langs de weg watergangen voorzien voor een verbeterde waterhuishoudkundige situatie. Nabij de aansluiting met de N264 is nieuwe beplanting voorzien in de vorm van enkele bomen.

De gemeente is voornemens langs de Beukenlaan een vrijliggend fietspad te realiseren. Dit houdt echter geen direct verband met het plangebied.

3. RUIMTELIJK BELEID

In dit hoofdstuk wordt het relevante vigerende ruimtelijke ordeningbeleid en -recht ten aanzien van het plangebied toegelicht. Achtereenvolgens komt aan de orde het beleid op:

- nationaal niveau (paragraaf 3.1)
- provinciaal niveau (paragraaf 3.2)
- gemeentelijk niveau (paragraaf 3.3)

3.1 Nationaal niveau

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 13 maart 2012)

De SVIR geeft een integraal kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In deze structuurvisie worden de ambities van het Rijk tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028 geschetst.

Ontwikkelingen

- De ruimtelijke verschillen in Nederland nemen toe. De bevolkingsgroei stabiliseert. Het westen behoudt groei. In de helft van de gemeenten treedt krimp op.
- De mobiliteit blijft toenemen.
- De economie raakt steeds meer internationaal verweven. Onze kansen in het internationale speelveld liggen in de sectoren logistiek, high-tech, creatieve industrie, energie, chemie, voedsel en tuinbouw.
- De Nederlandse ruimtelijke structuur is een uniek netwerk van compacte steden in stedelijke regio's omringd door landelijk gebied.
- De klimaatverandering leidt tot extreme weersomstandigheden.
- De vraag naar elektriciteit en gas blijft groeien. Duurzame energiebronnen als wind, zon, biomassa en bodemenergie verdienen aandacht.
- Het complexe stelsel van regels zet een rem op de ontwikkelingen.

Oplossingen

- Het Rijk richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie en natuur. Ook waterveiligheid en milieukwaliteit horen daarbij evenals de bescherming van ons werelderfgoed. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten.
- Het roer moet om in gebiedsontwikkeling. De daadwerkelijke vraag van bewoners, bedrijven en organisaties wordt leidend.
- Het Rijk gaat snoeien in het woud van procedures en brengt eenheid in het stelsel van de regels.
- Voor het water is het Deltaprogramma leidend.
- De overgang naar meer duurzame brandstoffen vraagt ruimte; onder meer voor groot-schalige windparken, voor andere vormen van duurzame energie zijn decentrale overheden aan zet.
- Het Rijk zet de beperkte middelen in in de regio's Amsterdam, Rotterdam en Eindhoven. Gebiedsontwikkelingen van nationaal belang worden doorgezet zoals de Amsterdam-Zuidas, Schiphol-Almere, Eindhoven-Brainport Avenue en Rotterdam-Zuid.

- Ten behoeve van de bereikbaarheid krijgen de ergste knelpunten en de stedelijke regio's rond de main-, brain- en greenports voorrang.
- Het zijn bewoners, ondernemers, reizigers en verladers die Nederland sterk maken. Provincies en gemeenten krijgen de ruimte om zelf maatwerk te leveren.

Algemene conclusie

De in de Nota Ruimte opgenomen trend om aan de provincies en gemeenten ruimte te laten inzake de ruimtelijke ontwikkelingen, wordt versterkt in de SVIR. Echter, er zal minder geld van het Rijk beschikbaar zijn voor provinciale en gemeentelijke projecten.

Conclusie voor het plangebied

De voorgenomen doortrekking van de Noordlaan is niet in strijd met het beleid in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De verbetering van de verkeersstructuur, -veiligheid en de leefbaarheid is voor onderhavige ontwikkeling leidend.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (30 december 2011 en gewijzigd 1 oktober 2012)

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) worden nationale ruimtelijke belangen juridisch geborgd. Een deel van het Barro is gebaseerd op eerdere pkb's en beleidsnota's die in de SVIR zijn herbevestigd. Het gaat daarbij om de volgende onderdelen:

- project Mainportontwikkeling Rotterdam;
- kustfundament;
- grote rivieren;
- waddenzee en waddengebied;
- defensie, en op termijn;
- erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
- de SVIR, het Nationaal Waterplan en het derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening.

Het gaat hier om de volgende onderwerpen:

- Rijksvaarwegen;
- hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- elektriciteitsvoorziening;
- buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- ecologische hoofdstructuur;
- primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Artikel 2.6.9 van het Barro voorziet op radarverstoringengebieden. Het Barro handelt voort over onder meer om het kustfundament van de Friese Wadden, buisleidingen van nationaal belang, een ontheffingsmogelijkheid en erfgoed van uitzonderlijke universele waarde. Daarnaast schrijft het Barro voor dat van de ladder duurzame verstedelijking moet worden uitgegaan. De aanleg van een nieuwe weg in het buitengebied betreft geen nieuwe stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in het Barro.

Voor buisleidingen geldt sinds november 2012 de Structuurvisie Buisleidingen 2012-2035, waarin de tracés voor bundeling van hoofdroutes voor buisleidingen op kaart is gezet. Dit tracé ligt op relatief korte afstand van het plangebied, namelijk bij de Middenpeelweg. Desalniettemin verandert dit voor het aspect externe veiligheid vooralsnog niets.

Conclusie voor het plangebied

In het Barro is voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid voor het Rijk om algemene regels vast te stellen ingezet. Voor het plangebied zijn in dit verband de regels met betrekking tot defensie en buisleidingen (van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen) relevant. In lijn hiermee is voor de buisleiding van defensie aan de westzijde van het plangebied een beschermingszone in het bestemmingsplan opgenomen van 5 meter aan weerszijden van de buisleiding. De vrijwaringszone radar is in dit plan ook verwerkt in de regels en op de verbeelding.

Besluit Militaire Luchthavens

Het Besluit militaire luchthavens (Bml) strekt ertoe om met betrekking tot militaire luchthavens uitvoering te geven aan de Wet luchtvaart. Dit besluit is in feite primair een herschikking van al geldende regels die vanuit diverse regelgeving in dit besluit bijeen zijn gebracht. Het duidelijkst komt dit tot uitdrukking bij de geluidaspecten die in belangrijke mate zijn ontleend aan het Besluit geluidbelasting grote luchtvaart (Bgg1). Het Bml geeft uitvoering aan een aantal bepalingen van de op militaire luchthavens betrekking hebbende titel 10.3 van Hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart. Het voorziet in het bijzonder in:

- een bepaling die aangeeft voor welke militaire luchthavens een luchthavenbesluit dan wel een luchthavenregeling is vereist;
- het vaststellen van uniforme grenswaarden voor de geluidbelasting door opstijgende en landende luchtvaartuigen voor militaire luchthavens met een luchthaven besluit;
- het vaststellen van regels met betrekking tot de maximaal toelaatbare hoogte van objecten in verband met de veiligheid van het luchthaven luchtverkeer;
- letten op handhaving van de maximaal toegelaten geluidbelasting;
- vaststellen van een afzonderlijke grenswaarde voor medegebruik door burgers van de militaire luchthaven door tussenkomst van een burgerexploitant;
- het vaststellen van regels met betrekking tot het gebruik van de militaire luchthavens door de burgerluchtvaart, waaronder de recreatieve burgerluchtvaart;
- het vaststellen van regels ten aanzien van de aanleg, inrichtingen uitrusting van helihavens.

Op 16 december 2008 heeft de Eerste Kamer het wetsvoorstel Regelgeving Burger luchthavens en Militaire luchthavens (RBML) aangenomen. De inwerkingtreding van deze wetswijziging, die de Wet luchtvaart wijzigt, vindt vanaf 2009 gefaseerd plaats.

Onderdeel van de nieuwe wetgeving is de introductie van het Luchthavenbesluit. Een dergelijk besluit wordt bij Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) vastgesteld. In het besluit worden het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld.

Het Besluit geluidbelasting grote luchtvaart (Bgg1) op grond van de Wet luchtvaart blijft van toepassing totdat de geldigheid van de aanwijzing op grond van de Wet luchtvaart is geëindigd. Dit is het moment dat het luchthavenbesluit in werking treedt, maar uiterlijk 1 november 2014.

Geluidcontouren

Het militair vliegveld Volkel ligt in het plangebied voor het bestemmingsplan buitengebied. Dit vliegveld valt onder het Bggf. In het kader van dit besluit dient bij de realisatie van de nieuwe geluidgevoelige bebouwing rekening gehouden te worden met de geluidbelasting van het vliegveld.

Het gehele plangebied van de Verlengde Noordlaan ligt binnen de geluidcontour, maar in het plan worden geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen of gebouwen gerealiseerd. Een onderzoek naar geluidbelasting is daarom niet noodzakelijk.

Geluidzone grondgebonden geluid

Naast geluidcontouren voor vlieglawaaï (de Ke-contouren) ligt rond de vliegbasis ook een 50 dB(A) geluidcontour vanwege grondgebonden geluid. Ingevolge de Wet geluidhinder moet deze contour worden vastgelegd in bestemmingsplannen. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting die wordt geproduceerd niet hoger zijn dan 50 dB(A) etmaalwaarde.

Binnen de 50 dB(A)-contour zijn geen nieuwe geluidgevoelige functies (objecten en terreinen) toegestaan, tenzij een hogere waarde is verleend. Voor nieuwe situaties bedraagt de hogere grenswaarde maximaal 55 dB(A). Voor bestaande situaties geldt een maximale hogere grenswaarde van 60 dB(A).

De 50 dB(A) contour ligt geheel over het plangebied Verlengde Noordlaan. Aangezien het plan geen nieuwe geluidgevoelige gebouwen toestaat, is hier geen onderzoek naar uitgevoerd, noch is borging in de regels en/of verbeelding nodig.

Het beperkingengebied rondom vliegbasis Volkel is behalve uit een geluidzone opgebouwd uit:

- een obstakel beheergebied;
- een radarverstoringgebied;
- een vogel beheersgebied;
- een risicogebied vanwege de opslag van munitie.

In hoofdstuk 4.11 komt het voorgaande nader aan de orde.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Transitie van Stad en Land, een nieuwe koers

In deze tussenbalans, die is vastgesteld op 9 december 2011, wil de provincie met een andere aanpak sturing geven aan het landelijk gebied, waarbij het doel is te komen tot "...een topregio in kennis, ingebed in en steunend op een vitaal landelijk gebied". Het is geen strak omlijnd kader, maar een middel om de juiste beweging in gang te zetten. Deze vernieuwde strategie is nog niet uitgewerkt naar concrete maatregelen en werkt nog niet door in de Structuurvisie en Verordening Ruimte.

In de Telosdriehoek van people, planet, profit is disbalans ontstaan (bijvoorbeeld het footloose raken van agrarische activiteiten en de negatieve effecten van agrarische activiteiten zoals milieuhinder) en vraagstukken vragen om meer integrale aanpak. De voormalige kloof tussen landelijk en stedelijk wordt kleiner, er is sprake van rurbanisation.

Voor het beleid zijn de volgende 3 hoofdlijnen de kapstok:

1. multifunctioneel landelijk gebied
2. kwaliteit en toegevoegde waarde
3. andere sturingsfilosofie

De provincie verwacht dat de betekenis van toeleverende bedrijven in het landelijk gebied groter wordt en constateert dat er interessante kansen liggen voor onder meer integratie met biobase en energie. De strategie is gericht op duurzaamheid, dierenwelzijn, waardetoevoeging en maatschappelijke legitimatie. De schaalvergroting en bulkbenadering zijn voor de agrarische sector niet langer houdbaar. Kleinschaligheid en interactie biedt nieuwe kansen in combinatie met kennis, innovatie en verbinding met andere sectoren.

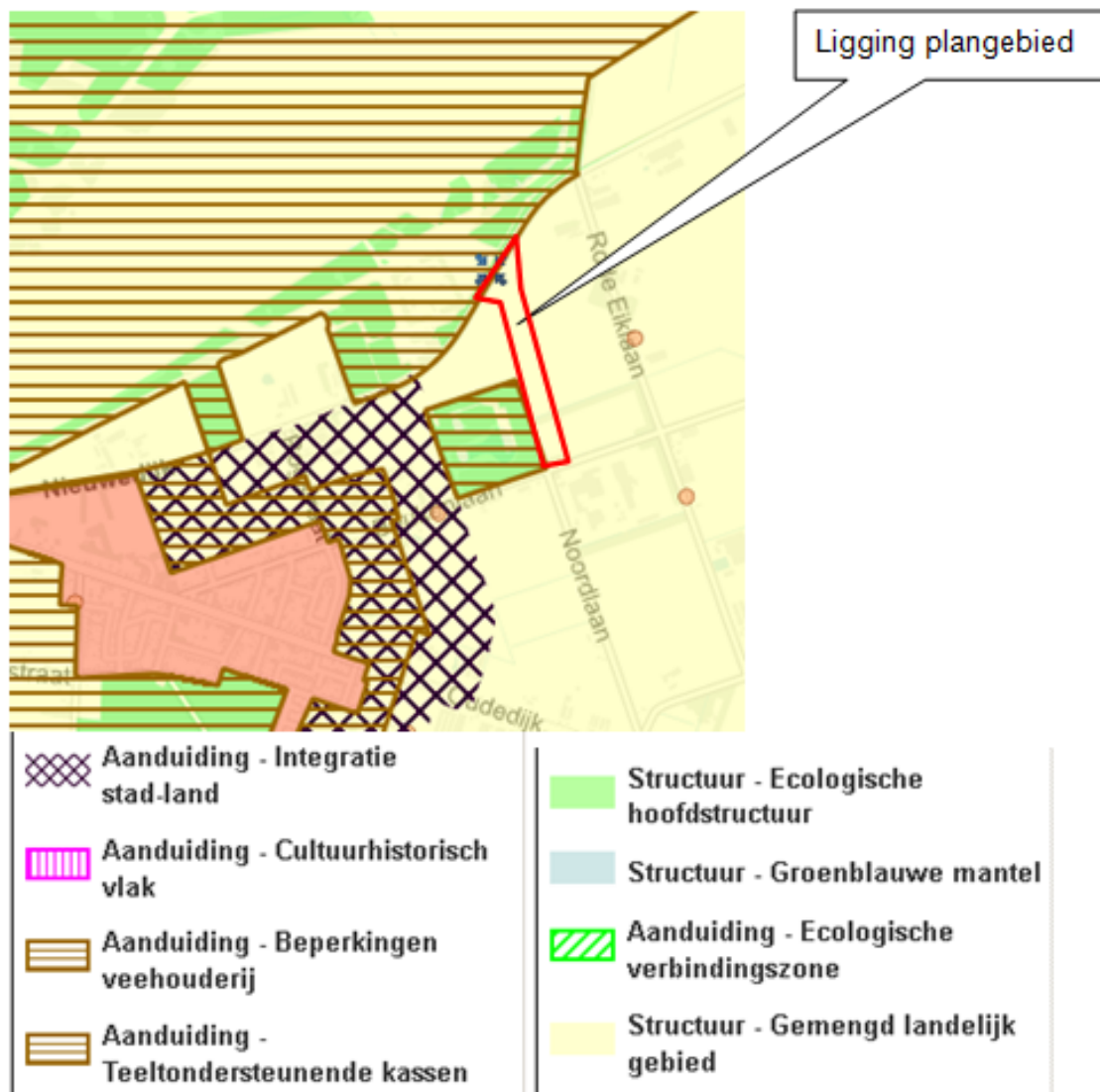
Het beoordelen van initiatieven zal minder langs de weg van een vooraf vastgesteld kader plaatsvinden en krijgt meer richting door het sturen op toegevoegde waarde gedurende het proces. In plaats van toelatingsplanologie verschuift het accent naar uitnodigingsplanologie. Het gaat om betrekken van burgers en partijen en faciliteren van initiatieven vanuit de samenleving. Koplopers worden beloond.

Dit bestemmingsplan heeft betrekking op het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid ter plaatse van de Rogstraat, Rode Eiklaan, Beukenlaan en Noordlaan en biedt voor de toekomst voldoende verkeerscapaciteit. Daarmee draagt het bij aan een multifunctioneel landelijk gebied en heeft het toekomstwaarde.

3.2.2 Verordening Ruimte 2014

Ingevolge artikel 4.1 van de Wro kunnen Provinciale Staten met een verordening regels vaststellen over de inhoud van bestemmingsplannen. De Verordening Ruimte geeft hieraan toepassing en is inhoudelijk gekoppeld aan de provinciale structuurvisie, vastgesteld op 17 december 2010. Sinds 1 maart 2011 is de provinciale Verordening van kracht. Jaarlijks wordt de Verordening Ruimte geactualiseerd. Provinciale Staten hebben de eerste wijziging Verordening Ruimte op 11 mei 2012 gewijzigd vastgesteld. De Verordening Ruimte 2014 is op 7 februari 2014 door Gedeputeerde Staten vastgesteld en trad op 19 maart 2014 in werking. Op 1 januari 2016 is de verordening geconsolideerd. Dit beleid hanteert voor onderhavig plan eenzelfde toetsingskader en stelt geen andere eisen aan de motivering.

Bij het opstellen van het voorliggende plan is de Verordening Ruimte in acht genomen. Vooral is de ligging in de structuur Gemengd Landelijk Gebied (artikel 7) van toepassing en deels langs de EHS. Verder gelden Algemene regels ter bevordering van de ruimtelijke kwaliteit (artikel 3 en 3.1).



Figuur 6. Uitsnede Ruimtelijke verordening

Hieronder is een overzicht opgenomen van de toetsing aan de Verordening, aangevuld met de wijziging van de Verordening Ruimte.

Gelet op het vorenstaande moet de verlenging van de Noordlaan getoetst worden aan:

Gemengd Landelijk Gebied: Artikel 7.19 Wegen

De toelichting bij een bestemmingsplan dat voorziet in de aanleg of wijziging van een gemeentelijke of provinciale weg bevat:

- een omschrijving van het gebied waarop het voorbereidend onderzoek was gericht; *het plan ligt in het buitengebied van de gemeente Uden dat is aangemerkt als Gemengd landelijk gebied. In hoofdstuk 2 is de situatie toegelicht en verwezen naar het onderzoek van de Grontmij d.d. 23 februari 2015.*

- 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;
In genoemd rapport van de Grontmij (2015) is dit beschreven. Kort gezegd zijn er de volgende aanleidingen: De aansluitingen van de Rogstraat en de Rode Eiklaan op de N264 leidt tot te veel onveilige verkeerssituaties. De gemeente wil het verkeer op de Rode Eiklaan en Rogstraat beperken en de overlast van met name vrachtverkeer. De ontwikkeling van Peka Kroef is mede aanleiding tot de wens die locatie met name voor vrachtverkeer beter te ontsluiten en de omgeving hiervan te ontlasten.
- 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;
Verwezen wordt naar bovenvermeld rapport van de Grontmij. De voorkeur gaat uit naar deze locatie vanwege de directe ontsluitingsmogelijkheid voor Peka Kroef, de logische aansluiting op de bestaande Noordlaan die past bij de heersende patronen en structuren en de afwezigheid van hindergevoelige functies. De eventuele keuze voor kortere of langere parallelwegen langs de N264 is op de situering van het tracé zelf niet van invloed.
- een beschrijving van het aantal te realiseren rijstroken;
Het plan betreft een weg met twee rijstroken, waarvan één in noordelijke en één in zuidelijke richting. Er is geen sprake van het gebruik van de weg voor fietsers of voetgangers;
- een beschrijving van de te treffen maatregelen, de inpassing van die maatregelen en de ligging in het terrein;
Ten behoeve van de aanleg van de weg is in overleg met de Provincie ook een aanpassing van de kruising met de N264 voorzien, aanpassing van de kruising met de Beukenlaan (waaronder kap van één boom), het aanbrengen van waterlopen, afrasteringen met faunaopeningen, rasters en dassentunnels en het rooien van enkele bestaande houtopstanden ter plaatse van het tracé. Met het plan verband houden de aanleg van geluidluw asfalt op een deel van de Beukenlaan, het compenseren van 0,4 ha bos dat op het perceel van Peka Kroef was beoogd, afrasteringen en dassentunnels en rasters in verband met de N264, het aanpassen van de Rogstraat en Rode Eiklaan. Deze wegen ontsluiten niet langer direct op de N264, maar worden met een parallelstructuur op de nieuwe Verlengde Noordlaan gebracht.
- 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.
Bij de aanleg van de weg zal zo veel mogelijk worden gewerkt vanaf het beoogde tracé om schade aan omliggende gronden, waaronder De Peelsche Heide, te voorkomen. Ook wordt rekening gehouden met de zorgplicht vanuit de flora- en fauna-wetgeving.

Artikel 3 Bevordering ruimtelijke kwaliteit

3.1 Zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit

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

- a) het plan bijdraagt aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving, waaronder in ieder geval een goede landschappelijke inpasbaarheid;
De aanleiding van het plan is mede het verbeteren van een beter leefklimaat in de omgeving. Het plan volgt de heersende structuur en patroon van het veenontginningslandschap en verstoort dit niet.
- b) toepassing is gegeven aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik.
Met de aanleg van een minimale lengte aan nieuwe verharding wordt zo veel mogelijk van de heersende hinder ongedaan gemaakt.

2. Het principe van zorgvuldig ruimtegebruik als bedoeld in het eerste lid houdt in ieder geval in dat:

- a. een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied gebruikmaakt van een bestaand bouwperceel, tenzij in deze verordening uitdrukkelijk anders is bepaald;
De aanleg betreft geen nieuwe bebouwing, maar een nieuwe weg en kan derhalve fysiek niet op een bestaand bouwperceel plaatsvinden;
- b. uitbreiding van het op grond van het geldende bestemmingsplan toegestane ruimtebeslag slechts is toegestaan mits de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om de beoogde ruimtelijke ontwikkeling binnen dat toegestane ruimtebeslag te doen plaatsvinden;
Het verbeteren van de verkeerssituatie en de leefomgeving kan zonder de aanleg van de nieuwe ontsluiting niet worden bewerkstelligd
- c. ingeval van stedelijke ontwikkeling toepassing is gegeven aan artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (ladder voor duurzame verstedelijking);
De aanleg van de nieuwe weg betreft geen stedelijke ontwikkeling, waarmee dit sublid niet van toepassing is;
- d. een bestemmingsplan buiten bestaand stedelijk gebied bepaalt dat gebouwen, bijbehorende bouwwerken en andere permanente voorzieningen binnen het bouwperceel worden opgericht en daarbinnen worden geconcentreerd.
Onderhavige bestemmingsplanherziening betreft geen bouwperceel en staat geen gebouwen toe.

3. Ten behoeve van het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit bevat de toelichting bij een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid een verantwoording waaruit blijkt dat:

- a. in het bestemmingsplan rekening is gehouden met de gevolgen van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling voor de in het plan begrepen gronden en de naaste omgeving, in het bijzonder wat betreft de bodemkwaliteit, de waterhuishouding, de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten, de cultuurhistorische waarden, de ecologische waarden, de aardkundige waarden en de landschappelijke waarden;
In deze bestemmingsplantoelichting zijn de betreffende waarden aan de hand van specifiek onderzoek beschreven in Hoofdstuk 4 en is hiermee rekening gehouden;
- b. de omvang van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling, de omvang van de bebouwing en de beoogde functie, past in de omgeving gelet op de bestaande en toekomstige functies in de omgeving en de effecten die de ontwikkeling op die functies heeft, waaronder de effecten vanwege milieuaspecten en volksgezondheid.

De beoogde aanleg van de weg komt de leefbaarheid in de omgeving van het plan-gebied direct ten goede vanwege het verbeteren van de verkeersveiligheid en het beperken van het aantal gehinderden;

- c. een op de beoogde ruimtelijke ontwikkeling afgestemde afwikkeling van het personen- en goederenvervoer is verzekerd, waaronder een goede aansluiting op de aanwezige infrastructuur van weg, water of spoor, inclusief openbaar vervoer, een en ander onder onverminderd hetgeen in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en elders in deze verordening is bepaald;

Onderhavig plan ziet juist toe op de goede verkeersaansluiting van personen- en goederenvervoer in de omgeving van het plangebied.

- b) Het eerste tot en met derde lid is niet van toepassing op een uitwerking van een bestemmingsplan, mits dat niet ouder is dan tien jaar, als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder b, van de wet.

Dit is niet van toepassing.

3.2 Kwaliteitsverbetering van het landschap

1. Een bestemmingsplan dat een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk maakt, bepaalt dat die ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een fysieke verbetering van de aanwezige of potentiële kwaliteiten van bodem, water, natuur, landschap, cultuurhistorie of van de extensieve recreatieve mogelijkheden van het gebied of de omgeving; *Zie puntsgewijs hieronder.*

2. De toelichting bij een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid bevat een verantwoording:

- a. van de wijze waarop de in het eerste lid bedoelde verbetering financieel, juridisch en feitelijk is geborgd;

De kosten voor planvorming en aanleg van de weg zijn voor rekening van de gemeente Uden. In hoofdstuk 6 is dit nader toegelicht. De aanleg van de weg wordt juridisch mogelijk gemaakt door vaststelling van onderhavig bestemmingsplan waarin de bestemmingen zijn aangegeven. De landschappelijke inpassing uit zich in de gekozen structuur, de aanleg van sloten, aanplant van bomen en de aanleg van voorzieningen ter bescherming en verbetering van het leefgebied van de das. De uitvoering van de aanleg van de weg is opgenomen in de vastgestelde gemeentebegroting. In het plan is rekening gehouden met de compensatie die in de regels is geborgd;

- b. dat de in het eerste lid bedoelde verbetering past binnen de hoofdlijnen van het te voeren ruimtelijk beleid voor dat gebied.

De gemeente streeft in zijn algemeenheid naar een gezond leefklimaat met zo veel mogelijk speelruimte voor economische dynamiek. Het plan komt beide ten goede en strekt daarmee ook tot versterking van het gemengd landelijk gebied.

3. De in het eerste lid bedoelde verbetering kan mede betreffen:

- a. de landschappelijke inpassing van bebouwing, voor zover expliciet vereist op grond van deze verordening;

Onderhavig plan maakt geen bebouwing mogelijk;

- b. het toevoegen, versterken of herstellen van landschapselementen die een bijdrage leveren aan de versterking van de landschapsstructuur of de relatie stad-land;

Met het plan worden maatregelen genomen ter bescherming van het leefgebied van de das. Het plan heeft geen verstorende werking op landschapselementen en past binnen de heersende kavelrichting. Vanwege de bij het plan behorende maatregelen verbetert de waterhuishoudkundige situatie;

- c. activiteiten, gericht op behoud of herstel van cultuurhistorisch waardevolle bebouwing of terreinen.

Ten behoeve van het plan is een analyse gemaakt en heeft archeologisch onderzoek plaatsgevonden. De belangen van cultuurhistorische waarden zijn hiermee voldoende geborgen;

- d. het wegnemen van verharding;

Onderhavig plan voegt verharding toe ter verbetering van de leefbaarheid van de mens elders. De wegen Rogstraat, Rode Eiklaan en Noordlaan worden juist ontlast. Behalve verharding zijn in het plan ook twee watergangen voorzien, waarmee de waterhuishoudkundige situatie verbetert.

- e. het slopen van bebouwing;

Ter plaatse is geen sprake van bebouwing;

- f. een fysieke bijdrage aan de realisering van de ecologische hoofdstructuur en ecologische verbindingzones.

Het plan ligt niet in de EHS, maar wel hierlangs. In overleg met de provincie en de Stichting Das & Boom zijn maatregelen in uitwerking, zoals de aanleg van structuurelementen, afrastering en faunatunnels, die migratie en het leefgebied van de soort Das beschermen en versterken. Bovendien is gelet op het voorkomen van negatieve effecten vanwege de wegaanleg en verstoring door licht in relatie tot de Peelsche Heide.

4. Indien een kwaliteitsverbetering als bedoeld in het eerste lid niet is verzekerd, wordt het bestemmingsplan slechts vastgesteld indien een passende financiële bijdrage in een landschapsfonds is verzekerd en wordt over de werking van dat fonds regelmatig verslag gedaan in het regionaal ruimtelijk overleg.

De aanleg van de Verlengde Noordlaan betekent onder meer een toename van verharding, anderzijds worden waterlopen aangelegd, enkele bomen geplant en maatregelen genomen ter bescherming van de das. Voor de Landschapsinvestering heeft de gemeente Uden in 2013 aanvullend beleid opgesteld in de vorm van de "Beleidsnota uitwerking landschapsinvestering". In paragraaf 3.3 komt dit aan de orde. Dit beleid leidt hier echter niet tot een kwaliteitsverbetering, zodat overleg met de Provincie is gestart voor een maatwerkoplossing.

5. In afwijking van het bepaalde in dit artikel kan de toelichting van een bestemmingsplan een verantwoording bevatten over de wijze waarop de afspraken over de kwaliteitsverbetering van het landschap, die zijn gemaakt in het regionaal ruimtelijk overleg, bedoeld in artikel 37.4, onder b, worden nagekomen.

Van deze afspraken is geen sprake.

6. Het eerste tot en met vijfde lid is niet van toepassing op een uitwerking van een bestemmingsplan, mits dat niet ouder is dan tien jaar, als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder b, van de wet.

Onderhavig plan is geen uitwerkingsplan.

3.3 Afwijking in verband met maatwerk

1. Een bestemmingsplan kan in een specifiek geval, vanwege bijzondere omstandigheden, een ondergeschikte afwijking bevatten van de maten zoals in deze verordening genoemd, mits hierdoor geen afbreuk wordt gedaan aan de doelstelling van de algemene regel.

Hiervan is geen sprake.

3.3 Bescherming Ecologische Hoofdstructuur

Een bestemmingsplan dat is gelegen buiten de ecologische hoofdstructuur en dat leidt tot een aantasting van de ecologische waarden en kenmerken van de ecologische hoofdstructuur, strekt ertoe dat de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende, negatieve effecten worden gecompenseerd overeenkomstig artikel 5.6 (compensatieregels).

Uit de ecologische quickscan van Econsultancy en de naderhand uitgevoerde bomeneffect-rapportage en het aanvullende Effectenonderzoek EHS blijkt dat het plan niet leidt tot negatieve effecten op de EHS als rekening wordt gehouden met de zorgplicht en er mitigerende maatregelen worden getroffen, zie verder paragraaf 4.9 van deze toelichting.

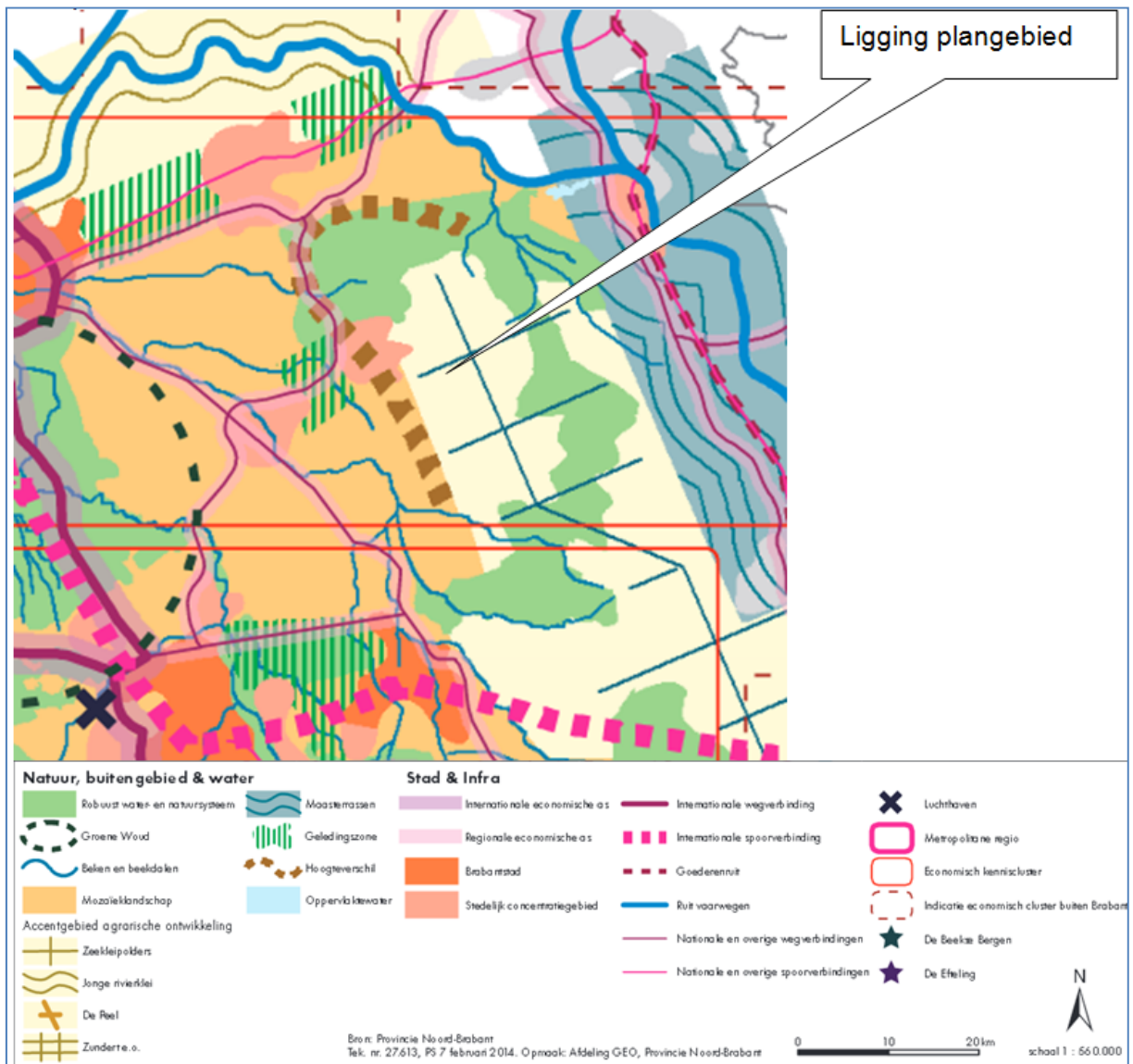
Specifiek met betrekking tot de stikstofdepositie op het EHS gebied wordt opgemerkt dat nieuw provinciaal beleid in ontwikkeling is. Als dit beleid wordt vastgesteld en gepubliceerd voordat het bestemmingsplan definitief wordt gemaakt, dan wordt daar nog aan getoetst.

Conclusie

Het plan voldoet aan de regels uit de geldende Verordening Ruimte.

3.3.1 Provinciaal beleid - Structuurvisie

De Structuurvisie Ruimtelijke Ordening vormt met de Verordening Ruimte het provinciale ruimtelijke ordeningskader. Onderstaande afbeelding geeft een uitsnede van de Structuurvisie plankaart.



Figuur 7. Uitsnede uit de Ruimtelijke Verordening met globale aanduiding van de ligging van het plangebied.

Het plangebied ligt binnen de aanduidingen ‘mozaïkgebied’ en ‘De Peel’. Bovendien is van belang dat de planlocatie nabij het ‘zoekgebied verstedelijking’ van Odiliapeel ligt, nabij de kruising van twee regionale wegen en nabij de vliegbasis Volkel. Het ligt dus niet “midden in de open ruimte”, maar in een zone van relatief veel verstedelijking en infrastructuur.

In de Structuurvisie wordt voor Noordoost-Brabant aangegeven dat natuur, recreatie, intensieve landbouw en een economische ontwikkeling gericht op food, health en logistiek bepalend zijn voor het landschap. Binnen het gemengd landelijk gebied is het provinciale beleid gericht op multifunctioneel gebruik. Binnen het accentgebied agrarische ontwikkeling geldt aanvullend dat optimale ontwikkelingsmogelijkheden worden geboden voor het verbeteren van de agrarische productiestructuur. Dit betreft in het bijzonder de landbouwontwikkelingsgebieden. Weliswaar geldt voor landbouwontwikkelingsgebieden dat daarin een accent is gelegen op landbouw, maar nadrukkelijk wordt in de Structuurvisie vermeld dat ontwikkelingsmogelijkheden van in deze gebieden voorkomende functies worden gerespecteerd. De provincie wil volgens de Structuurvisie bijdragen aan de ontwikkeling en opwekking van duurzame energie.

De provincie heeft voor heel Noord-Brabant gebiedspaspoorten opgesteld. Deze zijn opgenomen in de "Uitwerking Gebiedspaspoorten, inclusief kaartbijlage". Het plangebied is gelegen in het gebiedspaspoort Peelkern. In dit paspoort is beschreven dat de provincie de ontwikkeling van De Peel wil benaderen als een samenhangende gebiedsopgave, waarin de mogelijkheden voor intensieve vormen van landbouw, natuur, landschap, leefbaarheid en water worden verbeterd en waarbij de milieudruk afneemt. Onderhavig plan is in de eerste plaats bedoeld om de leefbaarheid te verbeteren en milieudruk op omwonenden vanuit wegen te beperken. Ook aan het wateraspect en de landschappelijke inpassing en natuurwaarden in de omgeving is aandacht besteed.

Conclusie toetsing provinciaal beleid

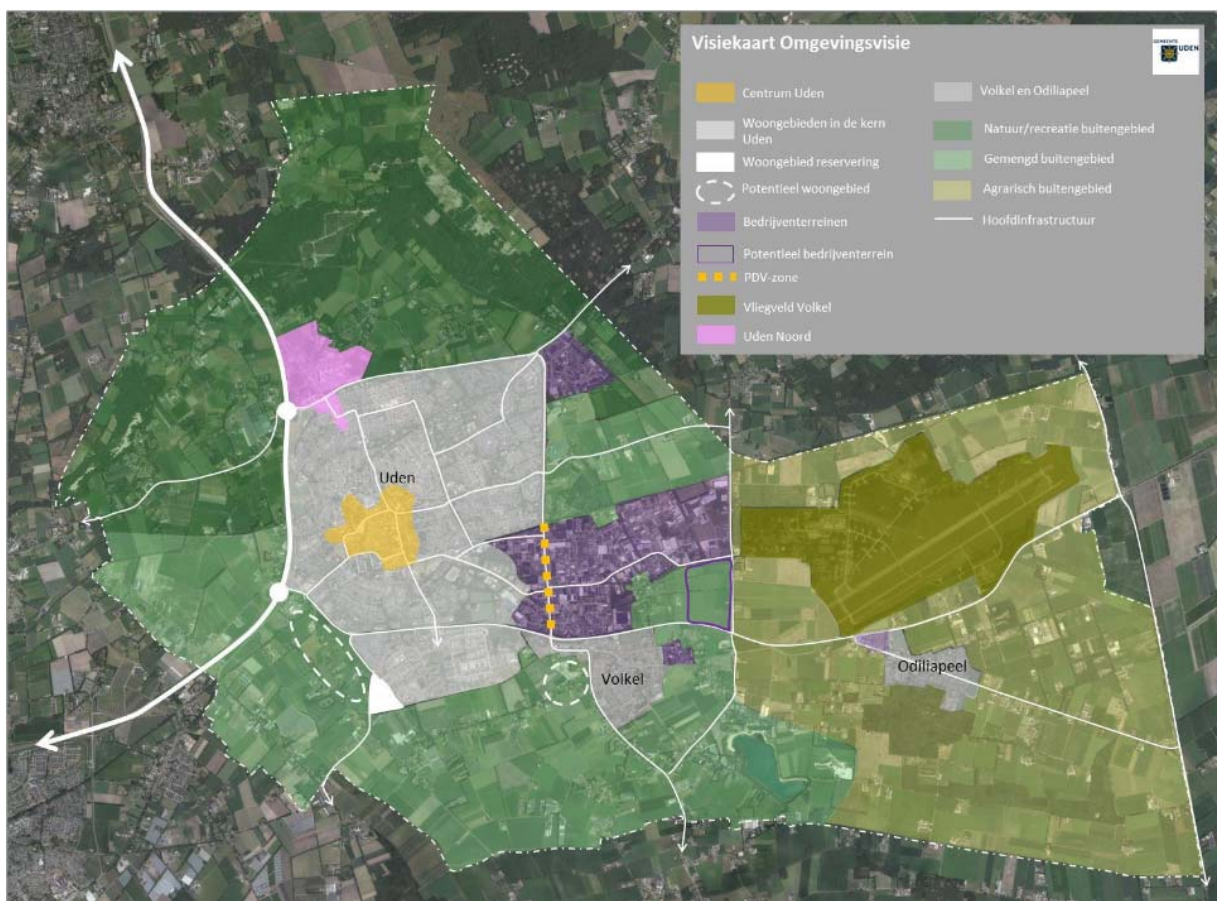
Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling verenigbaar is met het provinciale beleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Uden 2015

Op 17 december 2015 heeft de gemeenteraad van Uden de Omgevingsvisie vastgesteld. De visie loopt vooruit op de omgevingswet. De omgevingsvisie geldt als structuurvisie in de zin van de Wet op de Ruimtelijke Ordening totdat de omgevingswet van kracht is. In de Omgevingsvisie zijn per deelgebied lange termijn doelstellingen voor de fysieke leefomgeving vastgelegd en is aangegeven hoe deze te bereiken zijn. De visie is opgesteld vanuit een uitnodigend karakter waarin veel aandacht is voor een nieuwe benadering van rollen en taken tussen de gemeente en de samenleving van Uden.

In de omgevingsvisie is het buitengebied onderverdeeld in drie verschillende gebieden, te weten Natuur en recreatie, Gemengd buitengebied en Agrarisch buitengebied. Deze indeling is overgenomen uit het bestemmingsplan Buitengebied. Op basis van de visiekaart omgevingsvisie (zie figuur 8) blijkt dat het plangebied onderdeel uitmaakt van het Agrarisch buitengebied.



Figuur 8. Visiekaart omgevingsvisie (bron: partiële herziening bestemmingsplan Buitengebied 2016)

Voor het Agrarisch buitengebied is in de omgevingsvisie door de gemeente aangegeven dat er prioriteit wordt gegeven aan landbouw en landbouw gelieerde bedrijven. Ontwikkelingen die zich daar slecht tot verhouden zijn in principe niet gewenst.

De ontwikkelingen van het aan landbouw gelieerde bedrijf Peka Kroef leiden in de nabije toekomst tot een toename van het verkeer op de Noordlaan. Voor de gemeente Uden is dit aanleiding geweest om te zoeken naar een verbetering van de bereikbaarheid, de infrastructuur en de leefbaarheid ter plaatse. Met de nieuw beoogde verkeersontsluiting wordt de eventuele hinder geminimaliseerd, verbetert de verkeersveiligheid en tegelijkertijd de bereikbaarheid van het bedrijf Peka Kroef.

Conclusie

Met het plan wordt prioriteit gegeven aan de landbouw en landbouw gelieerde bedrijven. Het plan verzet zich derhalve niet tot de in de omgevingsvisie opgenomen doelen voor het deelgebied Agrarisch buitengebied, maar ondersteunt die juist.

3.4.2 *Landschapsinvesteringsregeling (LIR) Uden*

De gemeente Uden heeft samen met gemeente Bernheze, Oss, Schijndel, Mill en Sint Hubert in overleg met de provincie een notitie opgesteld over de uitwerking (toepassingsbereik) van artikel 2.2 van de Verordening ruimte en hierover zijn regionale afspraken gemaakt. Het beleid is in 2013 vastgesteld en draagt de titel “Beleidsnota uitwerking landschapsinvesteringsregeling”.

De gemeente beoordeelt in eerste instantie of een uitwerking van een initiatief voldoet aan de landschapsinvesteringsregeling. De provincie toetst bij de beoordeling van het gehele ruimtelijke plan of de landschapsinvesteringsregeling goed is overgenomen.

De gemeente kan niet slechts uitgaan van forfaitaire bedragen. Het toepassen van dit beleid zou er in dit geval toe leiden dat geen compensatie nodig is, hetgeen niet de bedoeling kan zijn. Daarbij wordt opgemerkt dat in het kader van de Boswet compensatie verplicht is. In overleg met de provincie wordt voor een maatwerkoplossing gekozen, waarbij rekening wordt gehouden met het mitigatieplan voor de das.

De 0,4 ha met de bestemming bos is nog niet aangeplant en maakt onderdeel uit van de benodigde landschapsinvestering vanwege het bestemmingsplan Peka Kroef. Nu de aanplant niet kan plaatsvinden ter plaatse van onderhavig tracé, realiseert Peka Kroef dit elders op eigen gronden (zuidelijk aansluitend op het bedrijfsterrein). Dit wordt geborgd in een met Peka Kroef op te stellen (aanpassing)overeenkomst.

3.4.3 *Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan*

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Uden geeft een integrale visie op het thema verkeer en vervoer in de gemeente Uden voor de jaren (tot 2016 – 2030). In de visie wordt uitgebreid aandacht besteed aan de toekomstbeelden voor de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer, de auto, het flankerend beleid, de verkeersveiligheid en leefbaarheid en milieu.

Centraal binnen het beleid staat het stimuleren van duurzame mobiliteit. Onder duurzame mobiliteit wordt hier een verkeers- en vervoersysteem verstaan dat enerzijds een bijdrage levert aan een kwalitatief goede leefomgeving (afname verkeersonveiligheid, geluidhinder en milieuvervuiling) en waarin anderzijds de noodzakelijke bereikbaarheid van de verscheidene voorzieningen met verschillende vervoerswijzen wordt gewaarborgd.

De GVVP visie en het uitvoeringsprogramma beogen voor alle modaliteiten verbeteringen in de netwerken. Daarbij zijn de duurzame vervoerswijzen geprioriteerd (fiets, OV, voetganger). Op gebied van landbouwverkeer en vrachtverkeer worden routes beoogd die leiden tot minder overlast en verbetering van leefbaarheid. Daarbij is voor vrachtverkeer de N264 de hoofdroute en voor landbouwverkeer de beoogde parallelweg.

In het geval van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet direct aandacht besteed worden aan het aspect verkeer en verkeersveiligheid. Door op die manier te werk te gaan, kan direct met de ambities op het gebied van verkeer en vervoer rekening gehouden worden, en kunnen de ruimtelijke plannen hierop worden afgestemd.

De onderwerpen gebiedsontsluitingswegen en het aspect verkeer en verkeersveiligheid zijn van direct belang voor onderhavig plan. Deze onderwerpen zijn nader uitgewerkt in paragraaf 4.8, waarnaar kortheidshalve wordt verwezen.

3.4.4 *Beleidsvisie externe veiligheid gemeente Uden (uitwerking 2011)*

Er is getoetst aan de beleidsvisie externe veiligheid van de gemeente Uden. Daarbij is gebleken dat er geen belemmeringen voor de ontwikkeling zijn ten aanzien van externe veiligheid. Voor een uitgebreide motivering wordt verwezen naar paragraaf 4.5.

4. MILIEU

In dit hoofdstuk is per milieuthema beschreven wat de effecten zijn van de voorgenomen aanleg van de Verlengde Noordlaan.

4.1 Milieuzonering

Tussen milieuhinderlijke en milieugevoelige bestemmingen zijn richtafstanden geformuleerd in de VNG-bundel “Bedrijven en Milieuzonering” (2009). In onderhavig geval betreft de ontwikkeling geen bedrijfsactiviteit en valt daarom niet binnen de reikwijdte van deze systematiek. Verder veranderen vanwege het plan geen afstanden tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke activiteiten.

Dit neemt overigens niet weg dat de aanleg van een weg niet tot hinder kan leiden, maar hiervoor bestaat specifieke wet- en regelgeving. Voor alle relevante milieuaspecten (geur, stof, geluid en gevaar) is onderzoek uitgevoerd voor de toekomstige situatie en zijn de rapportages daarvan bij deze plantoelichting gevoegd. In de navolgende paragrafen is dit toege-licht.

4.2 Geluid

Wegverkeer

In opdracht van de gemeente Uden is onderzocht welke invloed de voorgenomen aanpas-singen aan de infrastructuur hebben op de geluidbelasting aan de gevels van (be-drijfs)woningen. De rapportage met kenmerk 20140507A.R01 (d.d. 10 april 2015) is opge-nomen als bijlage 1 bij deze bestemmingsplantoelichting. De geluidbelastingen afkomstig van de nieuwe en bestaande wegen zijn berekend ter plaatse van de bestaande geluidge-voelige bestemmingen binnen de geluidzone van deze wegen voor de toekomstige situatie 2025. De geluidbelastingen van de nieuwe Verlengde Noordlaan zijn getoetst aan de voor-keurswaarde van 48 dB. Bij overschrijding van de voorkeurswaarde zijn maatregelen onder-zocht.

Uit de rapportage blijkt dat:

- de geluidbelasting ten gevolge van de nieuwe Verlengde Noordlaan bij de bestaande wo-ningen, ruim lager is dan de voorkeurswaarde van 48 dB;
- er ten gevolge van de wijziging van de Noordlaan bij geen van de woningen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder;
- de effecten op de geluidbelastingen buiten het plangebied akoestisch beschouwd niet relevant zijn (1 dB of minder), met uitzondering van het deel van de Beukenlaan tussen de Rogstraat en de Verlengde Noordlaan. Hier zal de geluidbelasting met 3 dB toenemen. Omdat dit buiten het plangebied is, is de gemeente niet verplicht om hier maatregelen te treffen. De toename van 3 dB is te reduceren door het huidige wegdek met oppervlakte-bewerking te vervangen door dicht asfaltbeton of SMA-NL5.

Voor de planontwikkeling vormt het aspect verkeerslawaaï geen belemmering. Door gebruik te maken van een geluidreducerende asfaltlaag (minimaal dicht asfaltbeton of SMA) wordt de toename van geluid door de toename van het verkeer op de Beukenlaan gecompenseerd.

Hierdoor is het doorlopen van een hogere grenswaarde procedure niet nodig. Het toepassen van een geluidreducerende asfaltlaag wordt geborgd middels een voorwaardelijke verplichting.

4.3 Luchtkwaliteit

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd (kenmerk 20140507B.R01 zie bijlage 2). Hoewel het plan op zichzelf geen toe- of afname van verkeer met zich meebrengt, leidt de aanpassing aan de infrastructuur mogelijk tot een andere verdeling van uitstoot in deze omgeving. Nagegaan is of het aspect luchtkwaliteit als gevolg van het voorgenomen plan relevant is op basis van de Wet luchtkwaliteit.

Voor de verkeersintensiteiten is gebruikgemaakt van de gegevens zoals deze door de gemeente Uden zijn aangereikt. Aangezien het plangebied en het verkeer geen onderdeel zijn van de Regeling NIBM, is een onderzoek uitgevoerd op basis van de standaard rekenmethode 1 en 2 zoals bedoeld in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 en het softwarepakket Geomilieu versie 2.62. De bijdrage van de ontwikkeling is bepaald door het vergelijken van de situatie "planrealisatie" minus de "autonome situatie" op de toetspunten. Hieruit blijkt dat het plan alsnog valt onder het Besluit Niet In Betekenende Mate. In geen van de toetspunten is de berekende waarde meer dan 3% van de grenswaarde en is dus kleiner dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Verder onderzoek naar luchtkwaliteit is op basis van deze resultaten niet nodig.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is gelet op de aanvaardbaarheid van het plan voor bijzondere kwetsbare doelgroepen conform het Besluit Gevoelige bestemmingen, zoals ouderen, kinderen en zieken en voorzover gelegen nabij rijkswegen (300 m) en provinciale wegen (50 m). Het plan is in dit opzicht niet relevant en het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de gewenste ontwikkeling.

4.4 Geur

De voorgenomen maatregelen aan de infrastructuur hebben vanwege de emissie van het verkeer geen gevolgen voor de plaatselijke geurbeleving. Dit aspect is dan ook niet relevant.

4.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer over weg, water en spoor en door buisleidingen van gevaarlijke stoffen als vuurwerk, lpg en munitie. Onder meer de Besluiten externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en externe veiligheid buisleidingen (Bevb) moeten individuele groepen personen een basisbeschermingsniveau garanderen tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. In deze paragraaf komen de risico's voor de omgeving aan bod, evenals de risico's van in de omgeving aanwezige objecten voor de personen binnen het plangebied. De gebruikte termen zijn gedefinieerd overeenkomstig het Bevi.

Beleid externe veiligheid gemeente Uden, uitwerking (14 februari 2011).

In het gemeentelijk beleid is per gebiedstype beschreven welke voorwaarden gelden voor welke bronnen. Zo is voor het landelijk gebied beschreven dat geen nieuwe Bevi-inrichtingen zijn toegestaan en uitbreiding van bestaande Bevi-inrichtingen uitsluitend mogelijk is als dit niet risicoverhogend is voor woonwijken. Onderhavig plan heeft geen betrekking op een Bevi-inrichting.

Ook zijn transportassen opgenomen waarvoor aanvullende voorwaarden (bovenop de voorwaarden per gebiedstype) gelden.

Met onderhavig plan wordt onder meer de aanleg van een nieuwe weg beoogd. De omliggende gemeentelijke wegen zijn in de huidige situatie niet relevant voor externe veiligheid en de bedrijven in de omgeving zijn van dien aard dat deze geen relevante verkeersstromen met gevaarlijke stoffen genereren. De provinciale weg N264 is een aangewezen weg voor transport van gevaarlijke stoffen. In opdracht van de gemeente Uden heeft SPAingenieurs een inventarisatie uitgevoerd van het aantal en de soort te verwachten transporten met gevaarlijke stoffen over de Verlengde Noordlaan en wat dit betekent voor potentiële kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten in de omgeving van het plangebied. De rapportage is opgenomen als bijlage 13. Hieruit komt naar voren dat er geen plaatsgebonden risico 10^{-6} contour aanwezig is en het groepsrisico verwaarloosbaar klein is. Externe veiligheid vormt derhalve geen belemmering en een verantwoording van het groepsrisico is niet aan de orde.

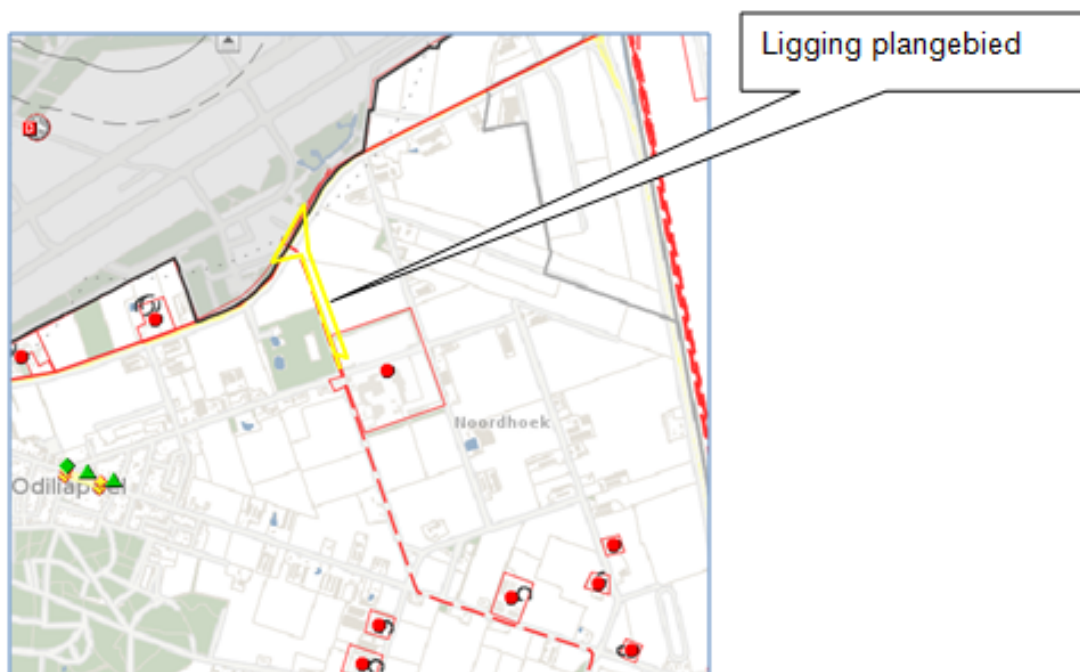
Omgeving plan

Onder de Noordlaan ligt een brandstofleiding van de Defensie Pijpleiding Organisatie. Deze leiding, bekend onder nummer 4350-P18A, heeft een diameter van 4,5 inch en een werkdruk van 80 bar. De leiding ligt op een diepte van circa 0,8m – 1,0m onder het maaiveld. Op deze leiding is het Bevb van toepassing, waarin sprake is van drie zones:

1. De beschermingszone heeft als doel schade aan de buisleiding door graafwerkzaamheden te voorkomen en onderhoud te kunnen uitvoeren. De beschermingszone bedraagt 5 m aan weerszijden van de leiding gemeten vanuit de hartlijn van de buisleiding. De beschermingszone ligt in het plangebied van voorliggend bestemmingsplan en wordt op de verbeelding opgenomen.
2. Het plaatsgebonden risico en bijbehorende (PR)-contour is volgens de Risicokaart Nederland en huidige bestemmingsplannen niet aanwezig of maximaal op de buisleiding zelf (0 m). Er is daarom geen aanleiding de PR-contour als gebiedsaanduiding in het bestemmingsplan op te nemen.

3. De 100% letaliteitcontour bedraagt 23 meter aan weerszijden van de leiding gemeten vanuit de hartlijn van de buisleiding. De 100% letaliteitcontour ligt in het plangebied van voorliggend bestemmingsplan en is op de verbeelding opgenomen.

Wel is het, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, wenselijk hierover goed te informeren en veiligheidsafstanden te borgen.



Figuur 9. Uitsnede uit de risicokaart (www.risicokaart.nl)

Behalve de leiding liggen in de omgeving van het plangebied nog de inrichting van Peka Kroef en die van vliegbasis Volkel. Ook is de provinciale weg N264 aangewezen als route voor transport van gevaarlijke stoffen.

In de regels en op de verbeelding is rekening gehouden met de veiligheidszones van de DPO-kerosineleiding van defensie (vliegbasis Volkel). Ook voor de vliegbasis Volkel zelf gelden enkele veiligheidszones, namelijk vanwege de opslag van munitie. Deze zijn in de regels en op de verbeelding van dit bestemmingsplan opgenomen met een regeling dat ter plaatse geen nieuwe gevoelige gebouwen mogen worden opgericht. Het plan beoogt dit overigens ook niet mogelijk te maken. Langs de N264 geldt een plasbrandaandachtsgebied (PAG) welke 30 meter, gemeten uit de rand van de weg, aan beide zijde geprojecteerd is. Dit PAG is op de verbeelding opgenomen. Voor de inrichting van Peka Kroef geldt dat de ammoniakkoeling veiligheidscontouren heeft, maar deze niet tot buiten de eigen inrichting reiken.

Zoals eerder vermeld brengt onderhavig plan geen extra risico of verandering in risico's met zich mee en creëert het geen mogelijkheden voor nieuw verblijf van (beperkt) kwetsbare functies. Hiermee wordt voldaan aan het gemeentelijk externe veiligheidsbeleid en bijbehorende gebiedstypen.

Tot slot kan worden vermeld dat een nieuwe verbeterde ontsluiting gunstig is voor zowel bereikbaarheid als vluchtmogelijkheden ingeval van calamiteiten in de omgeving.

4.6 Bodem

Bodemkwaliteit

Conform het bepaalde in artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet inzichtelijk worden gemaakt of de voorgenomen ontwikkelingen worden belemmerd door een eventuele bodemverontreiniging. Hiertoe is door Econsultancy in januari 2015 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (kenmerk 14106207 UDE.SPA.NEN, zie bijlage 3).

De bodem bestaat voornamelijk uit zwak tot matig siltig, matig fijn tot matig grof zand. De bovengrond is humeus, de ondergrond is plaatselijk sterk grindhoudend. Zowel in de boven- als in de ondergrond zijn analytisch of zintuiglijk geen verontreinigingen aangetoond. Er is ook geen aanleiding tot asbestverontreiniging te verwachten. Het grondwater is over het algemeen licht verontreinigd met enkele metalen en lokaal met trachlooretheen. Gelet op de aard en mate van verontreiniging is er echter geen aanleiding voor nader onderzoek. De bodemkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor de aanleg van de weg.

4.7 Water

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is dat de waterbelangen evenwichtig worden meegewogen bij de totstandkoming van een plan.

Beleid

Het plangebied ligt binnen het beheergebied van het Waterschap Aa en Maas en de gemeente Uden. Er is een aantal principes opgesteld waar ruimtelijke ontwikkelingen aan worden getoetst, te weten:

- Wateroverlastvrij bestemmen
- Gescheiden houden van vuil water en schoon regenwater
- Doorlopen van de afwegingsstappen: "hergebruik-infiltratie-buffering-afvoer"
- Hydrologisch neutraal ontwikkelen
- Water als kans
- Meervoudig ruimtegebruik
- Voorkomen van vervuiling
- Rekening houden met waterschapsbelangen

Waterplan

De gemeente Uden heeft samen met het waterschap Aa en Maas, de provincie Noord-Brabant en waterleidingmaatschappij Brabant Water een verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan inclusief Waterplan 2012 – 2015 (vGRP+) opgesteld (Raadsbesluit van 10 november 2011). In het waterplan komen alle facetten van het water binnen de gemeentegrenzen aan bod en zijn gezamenlijke afspraken gemaakt om samen te werken aan een watersysteem dat duurzaam functioneert. In dat verband is bepaald hoe het watersysteem er in 2015 uit zou moeten zien, het zogenaamde streefbeeld. In het waterplan staan de maatregelen die genomen worden om het streefbeeld te bereiken.

Het plangebied

Het plan voor de aanleg van de Verlengde Noordlaan is opgesteld door de gemeente Uden, waarbij de gemeentelijke uitgangspunten voor wat betreft het zuinig omgaan met water en regenwater van verhardingen al zijn meegenomen.

In het plangebied is in de huidige situatie sprake van weilanden. Haaks op het beoogde tracé ligt een watergang die ten behoeve van het plan ca. 16 meter gedempt zal moeten worden. De langs de N264 gelegen sloot wordt ter plaatse van de eventueel aan te leggen parallelweg verlegd. Langs de op- en afritten van de parallelweg komt dan aan beide zijden een sloot te liggen.

Ter hoogte van de inrit voor het bedrijf Peka Kroef wordt een duiker aangelegd in de te realiseren sloot ten oosten naast de Verlengde Noordlaan.

Verder kruist het beoogde tracé een watertransportleiding en de kerosineleiding van defensie. In overleg met de leidingbeheerders wordt bepaald met welke maatregelen het belang van de leidingen voldoende zijn veiliggesteld.

Met het plan is sprake van een toename van verharding. Op basis van de tekening zijn de online HNO-tool (zie bijlage 4) en de online watertoets (zie bijlage 5) ingevuld. Hieruit komt naar voren dat overleg nodig is met het waterschap. Het beoogde plan is hiertoe verzonden aan het Waterschap Aa en Maas.

Ten aanzien van de doorlatendheid van de bodem is 1 m/dag gehanteerd. Bij de bodemonderzoeken is geconstateerd dat er geen sprake is van een deklaag en het eerste watervoerendpakket ca. 25 m dik is, bestaande uit matig grof tot grof grindhoudend zand. De doorlaatbaarheid van de gronden is naar verwachting dan ook ruim meer dan 1 m/dag zodat uitgegaan is van een worstcase situatie. Het in de zaksloten geborgen hemelwater infiltreert en verdampt. De grondwaterstroming is noordoostelijk gericht. De afvoercoëfficiënt is op 0,67 bepaald.

Door een toename van circa 5.500 m² verharding zal er bij de maatgevende bui van T=10+10% een wateropgave zijn van circa 263 m³.

De zaksloten hebben een insteek van 2,5 m en diepte van 0,5 m. De taluds zijn 1:2. Per strekkende meter kan de zaksloot dan ook 0,6 m² bergen. Er is sprake van ca. 1.560 m zaksloot (waarbij overigens de twee bassins aan de noordzijde nog niet zijn meegerekend), zodat in ten minste 960 m³ berging is voorzien.

Dit is ruim meer dan de 263 m³ die volgens de HNO-tool is benodigd. Het plan leidt derhalve tot een verbeterde waterhuishoudkundige situatie. Het water zal via de zaksloten infiltreren en verdampen. Er is geen sprake van overstort.

Wateroverlastvrij bestemmen

Bij de locatiekeuze van nieuwe ontwikkelingen moet worden gezocht naar plekken die 'hoog en droog genoeg' zijn. Onderhavig plangebied ligt ca. 19,7 m boven NAP. Volgens de bodemkaart bedraagt de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) ca. 40 cm –mv. In het verleden hebben zich voor zover bekend nimmer problemen met het regenwater voorgedaan. Geconcludeerd wordt dat het project 'hoog en droog genoeg' is om aan het Nationaal Bestuursakkoord Water te voldoen.

Gescheiden houden van vuil water en schoon regenwater

De beoogde weg zal niet worden voorzien van een riolering. Het schone hemelwater dat hierop valt, zal afstromen naar de zaksloten en infiltreren. De zaksloten hebben geen waterschapsbelang. In de directe omgeving van het plan liggen enkele leggerwaterlopen en schouwsloten. Het plan heeft hierop geen invloed of omgekeerd, met uitzondering van de 16 meter te dempen sloot langs de noordzijde van het terrein van Peka Kroef.

Verder is door gemeente Uden de eis meegegeven om te voorzien in een statische berging (permanente berging) die ruimte bevat voor een bui met een neerslag van minimaal 44 mm per m² verhard oppervlak binnen het perceel.

Bij een verhard oppervlak van maximaal ca. 5.500 m² in het plangebied is de benodigde minimale statische berging 242 m³. Ook hieraan wordt met de ruim 960 m³ berging ruim voldaan.

Doorlopen van afwegingsstappen

De volgende afwegingsstappen worden doorlopen:

1. hergebruik
 2. infiltratie
 3. buffering naar watergang waterschap
 4. afvoer via gescheiden rioolstelsel
-
1. Het hemelwater dat op de weg valt en afstroomt kan niet worden hergebruikt, enkel eventueel als bluswater.
 2. Zoals hiervoor beschreven wordt het schone regenwater op de infiltratiesloten geloosd.
 3. De infiltratiesloten hebben dermate overcapaciteit dat een overstort niet nodig is.
 4. Gezien het voorgaande is het lozen van schoon water op de riolering niet aan de orde.

Hydrologisch neutraal bouwen

In het beleid van het waterschap is opgenomen dat moet worden gestreefd naar een hydrologisch neutrale situatie. Hiermee wordt bedoeld dat het regenwater het gebied niet sneller mag verlaten dan dat het geval is vóór aanvang van de in dit plan opgenomen ontwikkelingen.

Gezien de hiervoor beschreven opvang en infiltratie van het regenwater is sprake van hydrologisch neutraal bouwen.

Water als kans

Oppervlaktewater kan een meerwaarde betekenen bij ruimtelijke ontwikkelingen. De in onderhavig plan opgenomen waterlopen vormen tevens een landschappelijk element.

Meervoudig ruimtegebruik

Het oppervlaktewater draagt vanwege de vergrote capaciteit bij aan de hydrologische situatie in de directe omgeving.

Voorkomen van vervuiling

Overeenkomstig de eis van het waterschap worden geen uitlogende materialen toegepast.

Rekening houden met waterschapsbelangen

De bestemmingsomschrijving van Verkeer omvat ook de minimale berging van de 242 m³ hemelwater. De wijze van bestemmen is dermate ruim dat daarmee niet exact de locatie binnen het plangebied is aangewezen. Bij eventuele aanpassingen aan de weg in de toekomst om welke reden dan ook, kan ook de waterberging worden aangepast mits het aan deze voorwaarde blijft voldoen.

De bestaande leggerwaterloop wordt voor 16 m gedempt. Dit zal plaatsvinden op basis van de daarvoor vereiste vergunningen. Gelet op de ruime overmaat van de nieuwe zaksloten is dit in het plan al voldoende gecompenseerd.

De Keur van het Waterschap heeft betrekking op het oppervlaktewater, grondwater en dijken en bevat regels met daarin verboden en verplichtingen. De regels zijn vooral gericht op de waterloop zelf, maar in sommige gevallen ook op een strook van vijf meter buiten de oevers. De Keur is van toepassing voor alle rivieren, beken en sloten die in beheer zijn bij het waterschap. Ook alle waterlopen en dijken die eigendom zijn van anderen (o.a. boeren en tuinders) vallen onder de regels van de Keur. In onderhavig plan is er geen reden hierover regels in het bestemmingsplan op te nemen.

Het plangebied is niet als inundatiegebied of anderszins aangewezen. Onderhavig plan betekent derhalve geen belemmering van waterschapsbelangen.

De waterkwaliteit van het oppervlaktewater zal met deze plannen eerder verbeteren dan verslechteren. In de zaksloten zal uitsluitend hemelwater van schone verhardingen worden geborgen.

Algemene conclusie

Aan alle beleidsuitgangspunten van het waterschap en de gemeente Uden wordt voldaan, zoals blijkt uit het volgende:

1. Doordat het schone regenwater ter plaatse wordt opgevangen, verlaat het water na realisatie van de plannen het plangebied niet sneller dan nu het geval is. Hiermee is sprake van hydrologisch neutraal bouwen.
2. Er worden geen uitlogende materialen toegepast.

Volgens het waterplan van de gemeente Uden is in de buurt van het plangebied geen grondwaterbeschermingsgebied ten behoeve van drinkwaterwinning aanwezig. Het gebied wordt evenmin aangemerkt als (potentieel of kansrijk) afkoppelgebied, waar regenwater moet worden afgekoppeld van de vuilwaterriolering. Desalniettemin vindt afkoppeling plaats.

4.8 Verkeersintensiteit

In verband met het akoestisch onderzoek en het luchtkwaliteitonderzoek is de verkeersaantrekkende werking voor een aantal wegvakken in beeld gebracht. Het plan heeft behalve de Verlengde Noordlaan zelf gevolg voor de verkeersafwikkeling op de Beukenlaan, Rogstraat, Rode Eiklaan en Noordlaan. In de volgende tabel is de totale verkeersintensiteit samengevat.

wegnr.	tellocatie	wegvak	tussen	Intensiteiten tbv geluidmodel			Verdelingen tbv geluidmodel voor het onderzoek														
				zonder plan	na plan	autonoom	uur-verdeling			motoren			licht			middelzwaar			zwaar		
				2015	2025	2025															
				etmaal	etmaal	etmaal	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht	dag	avond	nacht
1	nvt	N264	Oudedijk en Rogstraat (c.q. VNI, zie 12)	11716	13687	12942	6,7%	2,6%	1,1%	0,3%	0,5%	0,4%	82,3%	98,7%	76,7%	9,7%	4,8%	10,2%	7,7%	5,1%	12,7%
2	nvt	N264	Rogstraat en Rode Eiklaan	12524	n.v.t.	n.v.t.	6,7%	2,6%	1,1%	0,3%	0,5%	0,4%	82,3%	98,7%	76,7%	9,7%	4,8%	10,2%	7,7%	5,1%	12,7%
3	nvt	N264	Rode Eiklaan (c.q. VNI, zie 12) en N277	13231	14892	14615	6,7%	2,6%	1,1%	0,3%	0,5%	0,4%	82,3%	98,7%	76,7%	9,7%	4,8%	10,2%	7,7%	5,1%	12,7%
4	9	Beukenlaan	west van Rogstraat	1616	1600	1600	6,3%	3,5%	1,2%	3,4%	3,4%	3,4%	90,0%	90,0%	90,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,7%	3,7%	3,7%
5	9	Beukenlaan	Rogstraat en Noordlaan	1010	1600	1116	6,3%	3,5%	1,2%	3,4%	3,4%	3,4%	90,0%	90,0%	90,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,7%	3,7%	3,7%
6	8	Beukenlaan	Noordlaan en Rode Eiklaan	1010	2200	1116	6,3%	3,5%	1,3%	2,9%	2,9%	2,9%	88,7%	88,7%	88,7%	3,6%	3,6%	3,6%	4,8%	4,8%	4,8%
7	8	Beukenlaan	Oost van de Rode Eiklaan	202	400	223	6,3%	3,5%	1,3%	2,9%	2,9%	2,9%	88,7%	88,7%	88,7%	3,6%	3,6%	3,6%	4,8%	4,8%	4,8%
8	5	Rogstraat ¹	N264 en Beukenlaan	2222	100	2455	6,1%	4,0%	1,3%	1,6%	1,6%	1,6%	90,0%	90,0%	90,0%	5,4%	5,4%	5,4%	3,0%	3,0%	3,0%
9	6	Rode Eiklaan ¹	N264 en Beukenlaan	1010	100	1116	6,6%	3,1%	1,1%	3,3%	3,3%	3,3%	84,8%	84,8%	84,8%	4,3%	4,3%	4,3%	7,7%	7,7%	7,7%
10	nvt	Rode Eiklaan	Beukenlaan en Vijhoekstraat	100	100	100	6,6%	3,1%	1,1%	3,3%	3,3%	3,3%	84,8%	84,8%	84,8%	4,3%	4,3%	4,3%	7,7%	7,7%	7,7%
11	7	Noordlaan	zuid van Beukenlaan	292	322	322	6,3%	3,5%	1,2%	3,4%	3,4%	3,4%	90,0%	90,0%	90,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,7%	3,7%	3,7%
12	nvt	Verlengde Noordlaan	N264 en Beukenlaan	x	3100	x	6,3%	3,5%	1,3%	2,9%	2,9%	2,9%	88,7%	88,7%	88,7%	3,6%	3,6%	3,6%	4,8%	4,8%	4,8%
13	1	Oudedijk	N264 en Koolmeesstraat	1789	1977	1977	6,6%	3,5%	0,8%	3,0%	3,0%	3,0%	92,3%	92,3%	92,3%	3,2%	3,2%	3,2%	1,5%	1,5%	1,5%
14	1	Oudedijk	Koolmeesstraat en Groesstraat	1789	1977	1977	6,6%	3,5%	0,8%	3,0%	3,0%	3,0%	92,3%	92,3%	92,3%	3,2%	3,2%	3,2%	1,5%	1,5%	1,5%
15	2	Oudedijk	Groesstraat en Ontginningsweg	1150	1270	1270	6,7%	2,7%	1,2%	2,3%	2,3%	2,3%	85,1%	85,1%	85,1%	3,7%	3,7%	3,7%	8,9%	8,9%	8,9%
16	2	Oudedijk	Ontginningsweg en Middenpeelweg	1150	1270	1270	6,7%	2,7%	1,2%	2,3%	2,3%	2,3%	85,1%	85,1%	85,1%	3,7%	3,7%	3,7%	8,9%	8,9%	8,9%
17	nvt	Tarwestraat	Beukenlaan en Oudedijk	100	100	100	6,3%	3,5%	1,2%	3,4%	3,4%	3,4%	90,0%	90,0%	90,0%	3,0%	3,0%	3,0%	3,7%	3,7%	3,7%

1. In het model zijn de Rogstraat en de Rode Eiklaan op 100 gezet omdat na aanleg van de Verlengde Noordlaan deze wegen alleen nog voor bestemmingsverkeer zijn.

De verkeersgegevens zijn verstrekt door de gemeente Uden en gebaseerd op verkeersstellingen uit 2014 en op basis van verkeersmodellen.

Door Grontmij is in opdracht van gemeente Uden een concept-studie gedaan naar ontwerpvarianten voor de kruising Verlengde Noordlaan – parallelweg N264 (kenmerk GM-0154460 d.d. 23 februari 2015). Hoewel deze formeel geen status heeft, blijkt hieruit een voorkeursinrichting van de kruising met regelde verkeerslichten.

Uit deze gegevens komt naar voren dat vanwege het plan op de N264 sprake is van een zeer lichte toename van het verkeer, hetgeen niet tot problemen zal leiden. Door de vernieuwde veilige inrichting van de kruising met de Verlengde Noordlaan zal het ten opzichte van de huidige situatie beter doorstromen. Het verkeer op de Verlengde Noordlaan bedraagt naar verwachting ongeveer 3.100 mvt/etmaal. Op de Rogstraat en de Rode Eiklaan neemt de verkeersintensiteit met respectievelijk ca. 1.355 en 1.016 mvt/etmaal af. De verkeersintensiteit op de Beukenlaan neemt oostelijk van de Rogstraat weliswaar toe, maar de capaciteit van de Beukenlaan is voldoende om dit te verwerken; 2.200 mvt/etmaal is ruim minder dan het theoretisch te verwachten congestiemoment van $80\% \times 4.000 = 3.200$ mvt/etmaal. De verhoogde intensiteit vraagt om extra aandacht voor het fietsverkeer op de Beukenlaan. Het aandeel licht, middel en zwaar vrachtverkeer op de Beukenlaan is vanwege het plan laag, wat gunstiger is voor het fietsverkeer.

4.9 Natuur

Door Econsultancy bv is in opdracht van de gemeente Uden in januari 2015 een quickscan flora en fauna uitgevoerd (kenmerk 14106209.UDE.SPA.ECO1 d.d. 30 januari 2015, bijlage 6). Met betrekking tot het project is hierover het volgende opgenomen:

Ten behoeve van de plannen wordt het deel van het bouwland waar het toekomstig wegtracé is gelegen, verhard. Daarnaast verdwijnt een gedeelte van de oostelijk gelegen paardenweide (Peka Kroef). Verder is het mogelijk dat een enkele meter van de jonge houtopstand ten oosten van het tracé wordt verwijderd en de afwateringssloot. De bosrand van De Peelsche Heide blijft fysiek onaangetast.

In de volgende tabel is per soort en soortgroep aangegeven of de ingreep mogelijk verstorend kan werken en wat de consequenties en eventuele vervolgstappen zijn.

Soortgroep		Geschied habitat	Ingrep verstorend	Nader onderzoek	Ontheffings-aanvraag	Bijzonderheden / opmerkingen
Broedvogels	algemeen	ja	ja	nee	nee	werkzaamheden buiten het broedseizoen uitvoeren of controle op aanwezigheid broedgeval vooraf aan de werkzaamheden
	jaarrond beschermd	ja	mogelijk	nee	nee	-
Vleermuizen	verblijfplaatsen	nee	nee	nee	nee	-
	foerageergebied	ja	nee	nee	nee	mits er geen verlichting op bomen wordt gericht
	vliegroutes	ja	nee	nee	nee	
Grondgebonden zoogdieren	licht beschermd	ja	mogelijk	nee	nee	aandacht voor algemene zorgplicht
	streng beschermd	ja	ja	nee	ja	in samenwerking met Stichting Das&Boom zullen mitigerende maatregelen worden vastgesteld ten aanzien van de das, het hieruit volgende projectplan wordt middels een ontheffingsaanvraag ingediend bij RVO
Amfibieën		ja	mogelijk	nee	nee	aandacht voor zorgplicht ten bij eventueel dempen van deel van afwateringssloot
Reptielen		nee	nee	nee	nee	-
Vissen		ja	ja	nee	nee	aandacht voor zorgplicht ten bij eventueel dempen van deel van afwateringssloot
Overige ongewervelden		nee	nee	nee	nee	-
Vaatplanten		nee	nee	nee	nee	-

Gebiedsbescherming	Gebied aanwezig	Ingrep verstorend	Nader onderzoek	Vergunning-plicht	
Natura 2000	op ±18 km	nee	nee	nee	-
EHS	aan-grenzend	mogelijk	mogelijk	mogelijk	overleg met provincie
Groenblauwe mantel	nee	nee	nee	nee	-

Gelet op de gevonden en de te verwachten ecologische waarden en de optredende verstoring als gevolg van de beoogde planontwikkeling, is een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig voor de das. Op grond van de gevoerde gesprekken met de Stichting Das & Boom en het door deze stichting opgestelde compensatie/mitigatieplan, is het aannemelijk dat een ontheffing voor het verstoren van holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van de das verleend kan worden. Bij de aanvraag om ontheffing wordt verder het belang van de nieuwe weg betrokken evenals het feit dat er geen andere bevredigende oplossing voor de nieuwe weg beschikbaar is. In dat opzicht wordt de wijziging van het bestemmingsplan uitvoerbaar geacht.

In juli 2015 heeft Econsultancy in opdracht van de gemeente Uden een bomeneffectanalyse uitgevoerd, zie bijlage 11 (kenmerk SD/15/34797). Hierin is bepaald welke bomen mogelijk invloed ondervinden vanwege de aanleg van de Verlengde Noordlaan. Van deze 12 bomen is de kwaliteit vastgesteld. Geen van deze bomen is gekwalificeerd als waardevol of bijzonder waardevol. Voor boom 3 is een kapadvies gegeven vanwege de situering ter plaatse van de beoogde weg.

De overige bomen staan op voldoende afstand tot de werkgrens om te kunnen behouden. Voor boom 2 is het advies om bij graafwerkzaamheden te letten op de wortels gelet op de korte afstand tot de toekomstige rijbaan. Bovendien is geadviseerd om graafwerkzaamheden in het algemeen vanaf de toekomstige rijbaan uit te voeren en om, indien dat niet mogelijk is, rijplaten aan te brengen. Een snoei van bomen voorafgaand aan de werkzaamheden wordt geadviseerd. Voor de complete conclusie en adviezen wordt verwezen naar de bijlage. Gelet op de aanleg van nieuwe groenelementen langs de Verlengde Noordlaan is geen separate compensatie nodig.

Aanvullend is door Econsultancy in oktober 2015 een effectenonderzoek EHS uitgevoerd. Uit dat onderzoek is gebleken dat op basis van de huidige gegevens voornamelijk negatieve effecten met betrekking tot het aspect rust en stilte niet uit te sluiten zijn. In dat verband heeft overleg met de Stichting Das & Boom plaatsgevonden, waaruit is gebleken dat voor de das (verkeers)geluid geen aandachtspunt vormt. Het dier is daar niet gevoelig voor en er zal bovendien gewinning optreden. Verder is geadviseerd donkerte zoveel mogelijk te behouden door, indien straatverlichting nodig is, gebruik te maken van de minst natuurverstorende verlichting (b.v. amberkleurige UV-vrije ledverlichting).

Vervolgens is door de Stichting Das & Boom een compensatie/mitigatieplan opgesteld, zie bijlage 14 (Compensatieplan Das, Verlengde Noordlaan Odiliapeel d.d. juli 2016). In hoofdstuk 6 van genoemd plan zijn een groot aantal mitigerende en compenserende maatregelen opgenomen, die in de tabel hierna beknopt zijn weergegeven. De nummering correspondeert met die in het Compensatieplan.

Nr.	Omschrijving maatregel	Type maatregel	Realisatie
1	Dassentunnels N264 en parallelweg (west van plangebied)	C	Ja
2	Dassentunnels (plangebied)	M	Ja
3	A) Dassenrasters binnen plangebied B) Dassenrasters buiten plangebied	M C	Ja Ja
4	A) Haag en/of houtwal binnen plangebied B) Haag en/of houtwal buiten plangebied	M C	Ja Ja
5	Kleinschalig cultuurlandschap buiten plangebied	C	Ja
6	Hakhoutbeheer houtsingels (Peka Kroef)	C	Ja
7	Hakhoutbeheer en aanplant struikgewassen (Peelsche Heide)	C	Ja
8	Graslandbeheer en aanleg fruitbomen (Peelsche Heide)	C	Ja
9	Barrière aanleggen langs wandelpad t.p.v. hoofdburcht (Peelsche Heide)	C	Ja

Nr.	Omschrijving maatregel	Type maatregel	Realisatie
10	Rasters langs randen bosgebied weghalen dan wel doorgangen realiseren (Peelsche Heide)	C	Ja
11	Natuurlijke zone inrichten in noordwest hoek van het bosgebied (Peelsche Heide)	C	Ja *)
12	Straatverlichting beperken en van bosgebied af richten	M	Ja
13	Uitsluiten verstorende werkzaamheden (perioden van jaar, 1 december t/m 1 juli)	M	Ja
14	Uitsluiten verstorende werkzaamheden (niet na 19:00u)	M	Ja
15	Geen bouwlampen, depots en loodsen binnen 50 m bosgebied (Peelsche Heide)	M	Ja
16	Aan te leggen hagen en houtwallen (maatregel nr. 4). Indien mogelijk, dassentunnels onder N264 realiseren (maatregel nr. 1). Indien mogelijk, dassenraster en geleidende beplanting realiseren (maatregel nr. 3).	n.v.t.	Ja

C = compenserende maatregel

M = mitigerende maatregel

*) = nabije toekomst, voorwaarde voor maatregel nr. 11 is verplaatsing van grondverwerkingsbedrijf

Zoals uit voorgaande tabel valt op te maken worden alle vereiste maatregelen uitgevoerd. Het uitvoeren van deze maatregelen is geborgd in de regels van dit bestemmingsplan. Enkele maatregelen worden voorafgaand aan de aanleg van de nieuwe weg gerealiseerd (zie onder maatregel nr. 16). Andere maatregelen worden tijdens (maatregel nr. 2, 3, 4, 12, 13, 14 en 15) of net na de aanleg van de nieuwe weg gerealiseerd (maatregel nr. 5, 6, 7, 8, 9 en 10). Maatregel nr. 11 kan pas worden uitgevoerd als het aanwezige grondverwerkingsbedrijf is verplaatst. De termijn waarbinnen dat gebeurt staat niet vast.

Conclusie

De conclusie is dat er vanwege het verstoren van holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van de beschermde diersoort dat een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig is. Het is aannemelijk dat deze ontheffing verleend kan worden, gelet op de te treffen maatregelen die de instandhouding van de diersoort verzekeren, het belang van de nieuwe weg en er geen andere bevredigende oplossing bestaan. In dat opzicht is de gewenste ontwikkeling uitvoerbaar.

Via de regels wordt geborgd dat voordat met de aanleg van de weg wordt begonnen een ontheffing van de verbodsbepalingen genoemd in artikel 11 van de Flora- en faunawet is verleend en de daarin beschreven maatregelen tijdig worden uitgevoerd en in stand gehouden.

Voor de EHS is de conclusie dat zolang verlichting op de bosrand van de Peelsche Heide zoveel als mogelijk wordt voorkomen en de zorgplicht aangaande de Flora- en faunawet wordt nageleefd, er geen negatieve effecten op de overige wezenlijke waarden en kenmerken van zowel de Peelsche Heide als de houtopstanden ten noorden van de N264 aan de orde zijn.

4.10 Archeologie

In opdracht van de gemeente Uden is door Econsultancy BV een archeologisch onderzoek uitgevoerd ter plaatse van het beoogde tracé (kenmerk 14106208UDE.SPA.ARC d.d. 6 maart 2015, zie bijlage 7).

Het archeologisch onderzoek was noodzakelijk om de verwachtingswaarde voor de aanwezigheid van archeologische waarden binnen het plangebied te bepalen en of deze vanwege het plan kan worden aangetast. Binnen de Wet op de Archeologische Monumentenzorg 2007, voortvloeiend uit het bedrag van Malta, is hiertoe het onderzoek uitgevoerd.

Aan de hand van meerdere bronnen is een specifieke archeologische verwachting voor het plangebied opgesteld. Vervolgens is deze is deze door veldonderzoek getoetst en is met het veldonderzoek inzicht verkregen in de geologische en bodemkundige opbouw van het gebied.

Uit het bureauonderzoek blijkt dat de middelhoge verwachting voor de perioden Laat-Paleolithicum tot en met Vroeg-Neolithicum kan worden bijgesteld naar lage verwachting. Op basis van de aangetroffen bodemopbouw zijn eventueel aanwezige vuursteenvindplaatsen in het plangebied reeds sterk aangetast of verstoord.

Uit het veldonderzoek blijkt dat de bodemopbouw is verstoord vanaf het maaiveld tot minimaal 30 en maximaal 60 cm (gemiddeld 45 cm). Vermoed wordt dat er in het plangebied egalisatiewerkzaamheden hebben plaatsgevonden. Verwacht is dat het niveau waarin archeologische resten worden verwacht al verstoord zijn. Dit geldt ook voor het merendeel van het plangebied waar het gaat om het archeologisch sporenniveau. Dieper doorlopende sporen in de C-horizont zijn waarschijnlijk nog intact.

Voor de perioden Midden- en Laat-Neolithicum blijft de middelhoge verwachting op de aanwezigheid van een intact restant van een archeologische vindplaats behouden. Het archeologisch sporenniveau zal deels intact zijn, zeker ten aanzien van dieper doorlopende sporen. Voor de perioden vanaf de Bronstijd was de archeologische verwachting laag en blijft laag.

Er is een selectieadvies uitgebracht aanvullend onderzoek uit te voeren in de vorm van proefsleuvenonderzoek, waaraan voorafgaand een Programma van Eisen is opgesteld en beoordeeld door de archeologisch deskundige van de gemeente Uden. Aangegeven wordt dat indien de verstoring niet dieper zal reiken dan 40 cm-mv, bijvoorbeeld door het opbrengen van een zanddek voordat de nutsvoorzieningen worden aangelegd, er geen archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk is. In de regels is dit geborgd, middels de dubbelbestemming Archeologische Waarden.

Conclusie

Op basis van de waargenomen opbouw zal het niveau waarin archeologische resten en archeologische sporen worden verwacht wel reeds verstoord zijn. Dieper doorlopende sporen in de C-horizonten zullen waarschijnlijk nog wel intact zijn. Dit leidt tot de conclusie dat de middelhoge verwachting op aanwezigheid van een archeologische vindplaats uit de periode Midden- en Laat-Neolithicum behouden blijft. Aangezien de verstoring niet dieper zal reiken dan 40 cm-mv is geen vervolgonderzoek noodzakelijk.

4.11 Vliegbasis Volkel

In overleg met de Dienst Vastgoed Defensie, Directie Zuid is vastgesteld dat voorliggend bestemmingsplan geen belangen van defensie inzake de vliegbasis schaadt. Deze betreffen onder meer het radarverstoringgebied, funnel, Instrument Landing System (ILS) en munitiedepots. In aanvulling op paragraaf 3.1 (Beleid) is het volgende van belang.

Het obstakel beheergebied

Het obstakel beheergebied is een samenstelling van verschillende obstakelvlakken:

- de invliegfunnel
- het Inner Horizontal Conical Surface (IHCS)
- het Instrument Landing Systemgebied (ILS)

De invliegfunnel, gekoppeld aan de ligging van de start- en landingsbanen ter waarborging van veilige vliegprocedures voor de startende en de landende vliegtuigen, is opgebouwd uit een obstakelvrije rechthoek (strook) rond de start- en landingsbaan met aansluitend twee zijvlakken waarvan de hoogte oploopt tot 64 meter boven NAP. In elke baanrichting ligt een landingsvlak en een startvlak waarvan de hoogte oploopt met 1:50. Omdat het beginpunt van beide vlakken verschillend kan zijn (afhankelijk van de ligging van de landingsdrempel) kunnen beide vlakken verschoven ten opzichte van elkaar liggen.

De toegestane hoogtes gelden ten opzichte van de hoogte van de desbetreffende landingsdrempel. De funnelhoogten zijn voor het plangebied geenszins beperkend. In het plangebied zijn geen hoge obstakels tot ca. 44 meter mogelijk.

Het Inner Horizontal Conical Surface (IHCS), eveneens gekoppeld aan de ligging van de start- en landingsbanen ter waarborging van veilige vliegprocedures voor startende en landende vliegtuigen, wordt gerekend vanaf elk van de landingsdrempels en is gelegen boven de omgeving van het luchtvaartterrein en sluit aan op de funnel. Het IHCS bestaat uit een horizontaal vlak dat gelegen is op een hoogte van 64 meter boven NAP met een straal van 4 kilometer rond de landingsdrempel met aansluitend een conisch vlak waarvan de hoogte oploopt met een helling van 5% over een afstand van 2 kilometer tot een hoogte van 164 meter boven NAP. De in dit plan opgenomen toelaatbare bouwhoogten blijven ruim onder de IHCS-hoogten. Een afzonderlijke borging voor de IHCS is dus niet nodig.

Het Instrument Landing System (ILS) gebied houdt verband met het goed functioneren van navigatiehulpmiddelen en bestaat uit een rechthoekig deelgebied waar de maximaal toelaatbare hoogte 0 meter bedraagt, twee aansluitende deelgebieden waar de hoogte 20 meter bedraagt en een trechtervormig deelgebied in het verlengde van de landingsbaan waarin de toelaatbare hoogte oploopt tot een hoogte van 70 meter over een afstand van 6 kilometer. De hoogtes gelden ten opzichte van de hoogte van de landingsbaan. In het ILS gebied moeten objecten worden getoetst op eventuele verstoringseffecten. Bestaande objecten kunnen aanleiding zijn tot verstoring van het ILS en resulteren in restricties op het vliegen. Nieuwe bouwplannen in het ILS gebied moeten worden getoetst.

Afhankelijk van de mate van verstoring kan bevoegd gezag een omgevingsvergunning verlenen voor grotere hoogtes dan de toetswaarden. Hiervoor dient vooraf schriftelijk advies te zijn ingewonnen bij het ministerie van defensie.

Met het ministerie van Defensie heeft (mevrouw T. Couwenberg) in eerder instantie over het nabij gelegen plan van Peka Kroef overleg plaatsgevonden over de maximaal toelaatbare bouwhoogten. Ter plaatse van het nu voorliggende plangebied bedraagt deze circa 39 m NAP. Ter borging hiervan zijn de maximaal toelaatbare bouwhoogten 20 m ten opzichte van lokaal maaiveld, in de regels vastgelegd.

Het radarverstoringsgebied

Het plangebied ligt in het radarverstoringsgebied van de vliegbasis Volkel. Op basis van het Barro (artikel 2.6.9) gelden bouwhoogtebeperkingen voor bouwwerken die door hun hoogte onaanvaardbare gevolgen kunnen hebben voor de werking van de radar. Conform artikel 2.4 e.v. van het Barro geldt het radarverstoringsgebied voor een cirkel met een straal van 75 kilometer tot de positie van de radar.

Deze cirkel bestaat uit een kern met een straal van 15 kilometer met een maximale bouwhoogte voor bouwwerken in het algemeen en daaromheen een ring die doorloopt tot 75 kilometer van de radar met een maximale bouwhoogte voor (alleen) windturbines. De maximale bouwhoogte van bouwwerken is afhankelijk van de afstand van het bouwwerk tot de radar. De maximale hoogte wordt bepaald door een denkbeeldige rechte lijn die wordt getrokken vanaf een punt op de top van de radarantenne (49 m + NAP bij vliegbasis Volkel), oplopend met 0,25 graden tot een punt gelegen op 15 kilometer van de antenne. Voor het plangebied geldt een hoogte van meer dan 50 m +NAP. Hiervan kan eventueel worden afgeweken als uit de toetsing blijkt dat de mate van verstoring van het bouwwerk op de radar acceptabel is. Vanwege de ILS is de bouwhoogte in het plan al beperkt tot 20 m, zodat radarverstoring hierdoor niet kan plaatsvinden.

Het vogelbeheersgebied

Ten aanzien van het voorkomen van een ongewenste vogelaantrekkende werking in de nabijheid van de luchthaven gelden in een straal van ca. 6 kilometer buiten de vliegbasis beperkingen voor het oprichten van bepaalde installaties en voorzieningen die een vogelaantrekkende werking kunnen hebben. Binnen het plangebied komen geen activiteiten voor, noch worden mogelijkheden gecreëerd, met een aantrekkende werking voor ongewenste vogels voor vliegverkeer (o.a. ganzen, weidevogels en duiven).

4.12 Explosievenonderzoek

Voor onderhavig tracé is door Explosive Clearance Group BV een onderzoek gedaan naar het voorkomen van conventionele explosieven in de bodem (kenmerk 147-014-DE-02 d.d. 16 december 2014, zie bijlage 9). Met het onderzoek is aan de hand van een multisensorsysteem in totaal 178 stuks ferrohoudende objecten geïnterpreteerd die als verdacht betiteld kunnen worden. Twee gebieden van in totaal 941 m² konden niet onderzocht worden in verband met de aanwezigheid van kabels en leidingen. Van 9 tot en met 15 december 2014 heeft het vervolgonderzoek in de vorm van een benaderonderzoek plaatsgevonden door een team van 3 personen met behulp van een Sensys zoekapparaat van het type SBL-10. Hierbij zijn tot een diepte van 4 meter minus maaiveld geen conventionele explosieven aangetroffen. Op basis hiervan zijn de gronden vrijgegeven voor gebruik en vormt dit aspect geen belemmering voor het plan.

5. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan is een juridisch bindend document voor burgers en overheid en bestaat uit:

- de toelichting
- de planregels
- de verbeelding

De toelichting heeft geen juridisch bindende werking. De verbeelding vormt samen met de planregels het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. Bijlagen behorend tot de regels maken hier ook onderdeel van uit.

De toelichting geeft een onderbouwing van het plan en verklaart de in dat plan opgenomen bestemmingen en planregels, in het bijzonder bij regels voor nadere eisen en afwijkingen. De planregels vormen de juridische regels voor gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De verbeelding geeft de geografische ligging van de bestemmingen en aanduidingen weer.

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is gebruik gemaakt van "Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012, bijlage 5 behorende bij de Regeling standaarden ruimtelijke ordening) en het "Informatiemodel Ruimtelijke Ordening 2012" (IMRO2012).

Het plangebied betreft specifiek het tracé van de Verlengde Noordlaan. Om de aanleg mogelijk te maken geldt rechtstreeks één bestemming Verkeer. Hierbinnen zijn ook groen, fauna-tunnels, water en waterhuishoudkundige voorzieningen mogelijk, zodat bij elke eventueel denkbare toekomstige aanpassing aan de weg, bermen of sloten niet direct een planherziening nodig is. Wel is de minimaal te realiseren waterberging in de regels geborgen en gelden met dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen bepaalde beperkingen vanwege leidingen en beperkingen vanwege veiligheid en geluid.

5.2 Planregels

De indeling van de planregels is als volgt.

- | | |
|-------------|---------------------------|
| Hoofdstuk 1 | Inleidende regels |
| Hoofdstuk 2 | Bestemmingsregels |
| Hoofdstuk 3 | Algemene regels |
| Hoofdstuk 4 | Overgangs- en slotregels. |

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

In dit artikel zijn de begrippen gedefinieerd, die in de planregels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel toegekende betekenis aan begrippen. Voor een deel van de begrippen is het SVBP2012 maatgevend, voor het overige is aansluiting gezocht bij het bestemmingsplan buitengebied 2014 en het bestemmingsplan Peka Kroef B.V. Een aantal begrippen zijn al gedefinieerd in de Wet zoals die met betrekking op externe veiligheid.

Wijze van meten en berekenen (artikel 2)

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

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

De standaard opbouw van de bestemmingsregels conform de SVBP2012 betreft:

- Bestemmingsomschrijving
- Bouwregels
- Nadere eisen
- Afwijken van de bouwregels
- Specifieke gebruiksregels
- Afwijken van de gebruiksregels
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden
- Omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk
- Wijzigingsbevoegdheid

Per bestemming kunnen niet-relevante onderdelen ontbreken.

In voorliggend bestemmingsplan zijn de volgende bestemmingen opgenomen:

Verkeer (artikel 3)

Het gehele plangebied heeft deze bestemming. Binnen de bestemming Verkeer zijn ook bermen, sloten, groenvoorzieningen, faunapassages, water en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. De bouwhoogte van bouwwerken bedraagt maximaal 20 meter, aangezien vanwege de Vliegbasis Volkel geen hogere bouwwerken kunnen worden toegestaan.

Dubbelbestemmingen (artikel 4 en 5):

Plaatselijk gelden dubbelbestemmingen vanwege de daar voorkomende leidingen. Ter plaatse geldt naast de bestemming Verkeer ook de betreffende dubbelbestemming. Het gaat om een kerosineleiding van defensie en een watertransportleiding. In de regels van de dubbelbestemmingen zijn beperkingen opgenomen voor het bouwen en het uitvoeren van werkzaamheden om te voorkomen dat dit mogelijk het belang van de leiding schaadt.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In de algemene regels zijn de voorwaardelijke verplichtingen opgenomen die bij dit plan behoren, zoals het voorzien in minimaal 242 m³ statische hemelwaterberging, de ontheffing Flora- en faunawet en de uitvoering van het mitigatieplan voor de das.

Gebiedsaanduidingen:

De gebiedsaanduidingen brengen voor de aangeduide gebieden restricties met zich mee vanwege geluid en gevaar. Hoewel het plan al geen nieuwe geluidgevoelige gebouwen mogelijk maakt en er ook geen sprake is van een toename van persoonsgebonden risico of groepsrisico, zijn toch de betreffende aanduidingen in het plan opgenomen. Dit ter informatie en voor een goede aansluiting op de aangrenzende bestemmingsplannen. De gebiedsaanduidingen geluidzone – luchtvaart hebben betrekking op het niet toestaan van nieuwe geluidgevoelige gebouwen vanwege de geluidhinder afkomstig van vliegveld Volkel. De “overige zone – 100% letaliteitcontour” is opgenomen rond de kerosineleiding van Defensie. Het is uiteraard niet toegestaan hierbinnen te verblijven (transport / verkeer is hier geen verblijf) of zonder overleg bouwwerken te bouwen. De zone ‘overig – plasbrandzone’ is aangeduid vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de provinciale weg. Ingeval van een calamiteit kan brandbare stof wegstromen tot in de berm. Uiteraard is het niet wenselijk deze afstroming te belemmeren, wat in de regels zo veel mogelijk is geborgd. Verder zijn er nog de veiligheidszones vanwege munitie B en C, waarmee nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten niet zonder meer toelaatbaar zijn. Als laatste geldt nog de vrijwaringszone – radar. Hiermee worden hoge bouwwerken vanwege de mogelijk verstorende werking op de radar voorkomen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregel

In deze regels is het overgangsrecht zoals vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen en de slotregel met de formele naam van dit bestemmingsplan.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Het plan betreft een initiatief van de gemeente Uden en de kosten en risico's zijn voor rekening van de gemeente.

Ten behoeve van het plan zijn zowel bij de gemeente Uden als bij provincie Brabant gelden gereserveerd. Het plan wordt economisch uitvoerbaar geacht.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het ontwerpbestemmingsplan Verlengde Noordlaan Odiliapeel is voor de duur van 6 weken ter inzage gelegd. De reacties en zienswijzen op het plan worden samengevat en beantwoord in een separate nota van beantwoording. Tevens is daarin beschreven in hoeverre dit aanleiding is om het bestemmingsplan al dan niet gewijzigd vast te stellen.