



BA

Bestemmingsplan Diepveldenweg

Toelichting

Gemeente Eersel / Bergeijk



Colofon

Titel:	Bestemmingsplan Diepveldenweg
Auteur(s):	Frank van der Putten, Roel Mennen & Fré Hamans
Opdrachtgever:	gemeente Eersel / gemeente Bergeijk
Gemeente:	Eersel / Bergeijk
Projectnaam:	BP Diepveldenweg Eersel-Bergeijk
Projectnummer:	18014
Datum:	12 maart 2020
Status:	Vastgesteld
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13 ^E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, **voor** goed

© Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ligging en begrenzing	5
2	Beleidskader	7
2.1	Nationaal beleid	7
2.2	Provinciaal beleid	12
2.3	Regionaal beleid	19
2.4	Gemeentelijk beleid Bergeijk	20
2.5	Gemeentelijk beleid Eersel	23
3	Planvoornemen	26
3.1	Achtergrond	26
3.2	Tracékeuze	26
3.3	Toekomstige situatie	31
3.4	Landschappelijke inpassing	35
4	Omgevingstoets	39
4.1	Bodemkwaliteit	39
4.2	Geluid wegverkeer	39
4.3	Luchtkwaliteit	40
4.4	Externe veiligheid	40
4.5	Kabels en leidingen	41
4.6	Watertoets	42
4.7	Flora en fauna	43
4.8	Archeologie en cultuurhistorie	55
5	Juridische opzet	58
5.1	Bestemmingen	58
6	Economische uitvoerbaarheid	60
7	Procedure	61
7.1	Vorbereidingstraject	61

7.2	Inspraak en vooroverleg	61
7.3	Ontwerpbestemmingsplan, herbegrenzingsbesluit Provincie en vaststelling	62

Bijlagen

- Bijlage 1: Overzichtskaart tracé
- Bijlage 2: Quicksan natuurwaarden
- Bijlage 3: Stikstofdepositie-onderzoek
- Bijlage 4: Aanmeldingsnotitie
- Bijlage 5: Mitigatie- en compensatieplan
- Bijlage 6: Verkenning verkeersstructuur middengebied Eersel-Bergeijk
- Bijlage 7: Historisch bodemonderzoek
- Bijlage 8: Akoestisch onderzoek
- Bijlage 9: Luchtkwaliteitsonderzoek
- Bijlage 10: Externe veiligheidsrapportage
- Bijlage 11: Advies Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost
- Bijlage 12: Watertoets
- Bijlage 13: Nader ecologisch onderzoek
- Bijlage 14: Archeologisch bureauonderzoek
- Bijlage 15: Archeologisch verkennend booronderzoek en veldkartering
- Bijlage 16: Nota inspraak en vooroverleg
- Bijlage 17: Nota zienswijzen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeenten Bergeijk en Eersel zijn in samenwerking met de provincie Noord-Brabant voornemens om een nieuwe tweebaansweg, de 'Diepveldenweg', aan te leggen. In het voortraject is de betreffende weg veelal als 'Middenweg Eersel-Bergeijk' betiteld. Deze naamvoering is om die reden dan ook gehanteerd in de bijbehorende (onderzoeks)rapportages. De maximumsnelheid voor de weg bedraagt 60 kilometer per uur. Het tracé loopt over het grondgebied van beide gemeenten en is geprojecteerd in het gebied tussen de kernen Bergeijk en Eersel. De Diepveldenweg dient als ontsluitingsweg en heeft tot doel om het sluiptverkeer in zowel het buitengebied, als de kernen aanzienlijk terug te dringen en de bereikbaarheid van onder meer het bedrijventerrein Waterlaet te vergroten.

De realisatie van de Diepveldenweg past niet binnen de wettelijke kaders van de vigerende bestemmingsplannen. Derhalve is het noodzakelijk om twee nieuwe bestemmingsplannen te vervaardigen, namelijk één bestemmingsplan voor het tracégedeelte op het grondgebied van de gemeente Bergeijk en één bestemmingsplan voor het tracégedeelte op het grondgebied van de gemeente Eersel. In samenspraak met beide gemeenten is er voor geopteerd om de regels zoveel als mogelijk te uniformeren en één toelichting voor beide gemeenten op te stellen. In onderhavige toelichting worden waar nodig wel gebiedsspecifieke zaken per gemeente uitgelicht.

1.2 Ligging en begrenzing

In figuur 1 is de globale situering van het plangebied zichtbaar. In figuur 2 is vervolgens het globale tracé weergegeven (zie ook bijlage 1). In hoofdstuk 3 wordt het tracé in onderdelen toegelicht.



Figuur 1: globale situering plangebied Diepveldenweg (bron: www.googlemaps.nl)



Figuur 2: tracé Diepveldenweg (bron: Kragten)

2 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het relevante rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijke beleid op het gebied van ruimtelijke ordening, infrastructuur en leefbaarheid. Beleid dat samenhangt met andere milieuaspecten wordt uiteengezet in hoofdstuk 4 en is meegenomen in de onderliggende onderzoeken.

2.1 Nationaal beleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities met betrekking tot het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland door middel van een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk. Deze aanpak zet de gebruiker voorop, prioriteert investeringen en verbindt ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur. Het rijksbeleid richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de nationale belangen, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie, natuur, waterveiligheid, milieukwaliteit en bescherming van het werelderfgoed. Het beleid met betrekking tot verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk, onder het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet', over aan provincies en gemeenten.

De SVIR bevat een kaart die de nationale ruimtelijke hoofdstructuur weergeeft. De kaart toont een samenvatting van de dertien nationale belangen, waarvoor het Rijk verantwoordelijk is. Op de kaart is op hoofdlijnen aangegeven welke gebieden en structuren van nationaal belang zijn bij de geformuleerde rijksdoelen rond concurrentiekracht, bereikbaarheid en leefbaarheid en veiligheid.

Onderhavig planvoornemen heeft met name betrekking op de navolgende nationale belangen:

- Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen, en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
- Het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen;
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Alhoewel de Diepveldenweg geen onderdeel uitmaakt van het hoofdwegennetwerk, draagt de ontwikkeling in belangrijke mate bij aan het functioneren van het regionale mobiliteitssysteem van Brainport Eindhoven. De totstandkoming van het huidige tracé is daarnaast gebaseerd op uitvoerig vooronderzoek en een alternatievenverkenning, waarbij de relevante aspecten in samenspraak met belanghebbenden zorgvuldig zijn afgewogen. In hoofdstuk 3 wordt een nadere toelichting en onderbouwing ten aanzien van de tracékeuze gepresenteerd.

Conclusie:

Voor de beoogde ontwikkeling geldt dat er geen nationale belangen uit de SVIR in het geding zijn.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In de realisatieparagraaf van de SVIR zijn per nationaal belang de instrumenten uitgewerkt die hiervoor worden ingezet. Eén van de belangrijkste instrumenten is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), waarvan een gedeelte gelijktijdig met de SVIR in werking is getreden. In het Barro zijn regels opgenomen ter bescherming van de nationale belangen. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen van onder meer bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen.

Conclusie:

Het planvoornemen is in overeenstemming met de regelgeving binnen het Barro.

2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Het doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. Wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet een beschrijving van de behoefte plaatsvinden en, indien de ontwikkeling plaatsvindt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

De aanleg van de Diepveldenweg wordt op basis van diverse jurisprudentie echter niet gerekend tot een stedelijke ontwikkeling in de zin van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Daarnaast volgt dit zowel uit de Nota van Toelichting, als uit de strekking van de regeling die gericht is op het tegengaan van leegstand. De activiteit valt daarmee niet binnen het toepassingsbereik van artikel 3.1.6, lid 2, van het Bro, waardoor een verantwoording middels het doorlopen van de ladder voor duurzame verstedelijking niet van toepassing is.

Conclusie:

Voor onderhavig planvoornemen is een motiveringsplicht in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking niet nodig. Desalniettemin wordt nut en noodzaak van de Diepveldenweg in hoofdstuk 3 aangetoond.

2.1.4 Wet milieubeheer / Besluit milieueffectrapportage

Met een milieueffectrapportage (m.e.r.) worden de (mogelijke) milieugevolgen van een plan in beeld gebracht. De m.e.r. is gebaseerd op Europese wet- en regelgeving. In Nederland is het juridische kader rondom de m.e.r. geregeld in de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r.. De Wm gaat vooral in op de procedure en de inhoudsvereisten. In het Besluit m.e.r. is vastgelegd in welke gevallen een m.e.r. moet worden opgesteld. Daarnaast kan er ook een m.e.r.-plicht ontstaan in het geval een passende beoordeling, als bedoeld in art. 7.2a, lid 1, van de Wm aan de orde is of via eventueel in de provinciale milieuverordening opgenomen aanvullende m.e.r.-plichtige activiteiten. Onderstaand worden de drie aanvliegroutes doorlopen die bepalen of er sprake is van een eventuele m.e.r.-(beoordelings)plicht.

Besluit m.e.r.

In het Besluit m.e.r. is een bijlage opgenomen waarin de criteria voor een m.e.r.-plicht (onderdeel C) en een m.e.r.-beoordelingsplicht (onderdeel D) staan. Een beoordelingsplicht houdt in dat moet worden nagegaan of er sprake is van (mogelijke) belangrijke milieugevolgen. Als deze op voorhand niet kunnen worden uitgesloten, dan geldt een m.e.r.-plicht.

De onderdelen C en D zijn onderverdeeld in 4 kolommen:

- Kolom 1: de activiteiten
- Kolom 2: de gevallen (drempelwaarden)
- Kolom 3: de kaderstellende plannen (zoals een bestemmingsplan)
- Kolom 4: de besluiten

De drempelwaarden van activiteiten die zijn opgenomen in onderdeel D zijn indicatief. Indien een activiteit in onderdeel D wordt genoemd, maar beneden de drempelwaarde van kolom 2 valt, dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling plaats te vinden. Dit geldt zowel voor kaderstellende plannen, als voor besluiten.

Onderhavig bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een tweebaansweg in het buitengebied. Deze activiteit valt niet onder de (infrastructurele) activiteiten als bedoeld in onderdeel C en D van de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage. Tevens wordt de activiteit als zodanig niet gezien als een stedelijk ontwikkelingsproject in de zin van het Besluit milieueffectrapportage. Om die reden is een (vormvrije) m.e.r.-(beoordelings)plicht op grond van het Besluit m.e.r. in principe niet aan de orde. In de overkoepelende Europese m.e.r.-richtlijn (2011/92/EU) is echter een algemene categorie 'aanleg van wegen' opgenomen, op basis waarvan formeel alsnog een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Alvorens een conclusie te trekken, vindt onderstaand echter eerst een verkenning en motivering plaats ten aanzien van de overige aanvliegroutes die eventueel tot een directe m.e.r.-plicht zouden kunnen leiden.

Passende beoordeling

Artikel 2.8, lid 1, van de Wet natuurbescherming regelt wanneer het maken van een passende beoordeling voor plannen verplicht is vanwege de hierin opgenomen activiteit(en). Middels de zogenaamde voortoets kan worden bepaald of de voorgenomen activiteiten een significant verstorend of verslechterend effect hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van (een) nabijgelegen Natura 2000-gebied(en). Indien dit op voorhand niet kan worden uitgesloten, is een passende beoordeling noodzakelijk.

Voortoets

Een voortoets verschaft op basis van objectieve gegevens inzicht in de (mogelijke) significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Het natuurgebied 'Leenderbos, Groote Heide & de Plateaux' is het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied (zie figuur 3) en behoort tot het landschapstype hogere zandgronden. In het beheerplan voor dit gebied zijn de nodige gebiedsspecifieke instandhoudingsdoelstellingen opgenomen, zoals onder meer de uitbreiding en kwaliteitsverbetering van het stuifzandlandschap, het heidelandschap, de beken met waterplanten en de begeleidende natte bossen. Daarnaast geldt een behoudsopgave voor diverse habitattypen en is het gebied aangewezen ter uitbreiding en verbetering van de kwaliteit van het leefgebied voor diverse faunasoorten.



Figuur 3: indicatieve tracé in relatie tot in geel aangeduid Natura 2000-gebied (bron: www.synbiosis.alterra.nl)

Reflecterend op bovenstaande instandhoudingsdoelstellingen, zijn significante effecten ten gevolge van de aanleg van de Diepveldenweg niet aan de orde. Dit wordt bevestigd door de rapportage 'Quickscan Natuurwaarden' (zie bijlage 2). In deze quickscan wordt de conclusie getrokken dat negatieve effecten (zoals bijvoorbeeld verstoring door geluid, licht enz.) gezien de ruime afstand van het voorgenomen tracé tot het Natura 2000-gebied, uit te sluiten zijn. Daarnaast is een zogenaamde Aeries-berekening uitgevoerd om te beoordelen of de nieuwe weg een toename van stikstof zal veroorzaken op het Natura-2000 gebied. Op basis van dit stikstofdepositie-onderzoek (zie bijlage 3) is ten behoeve van de voortoets in het kader van de Wet natuurbescherming gebleken dat er een stikstofdepositietoename van 0,00 mol N/ha/jaar plaats zal vinden ter plaatse van het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied 'Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux'. Ter plaatse van de overige Natura 2000-gebieden wordt geen bijdrage berekend. Er is derhalve geen sprake van een significante bijdrage aan de stikstofdepositie, waardoor significant negatieve effecten ten gevolge van het aspect stikstof uit te sluiten zijn. Het uitvoeren van een passende beoordeling is derhalve niet aan de orde. Dit houdt in dat er via deze aanliegroute geen m.e.r.-plicht ontstaat.

Provinciale milieuverordening

Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant hebben geen aanvullende m.e.r.-plichtige activiteiten aangewezen in de Provinciale milieuverordening Noord-Brabant 2010. Een m.e.r.-plicht op grond van de provinciale milieuverordening is derhalve niet aan de orde.

Conclusie

Voorafgaand aan het opstellen van onderhavig bestemmingsplan is nagegaan of de activiteit m.e.r.-(beoordelings)plichtig is. Op grond van bovenstaande uiteenzetting kan gesteld worden dat er geen wettelijke m.e.r.-plicht dan wel formele m.e.r.-beoordelingsplicht van toepassing is. Op grond van de Europese m.e.r.-richtlijn geldt in feite wel een vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht. Om die reden is er dan ook voor geopteerd om het planvoornemen te onderwerpen aan een vormvrije m.e.r.-beoordeling. De resultaten zijn opgenomen in bijgaande aanmeldingsnotitie (zie bijlage 4). De conclusie dat het project geen belangrijk nadelige milieueffecten met zich meebrengt en dat er derhalve geen milieueffectrapport opgesteld wordt ofwel een formele m.e.r.-beoordelingsprocedure doorlopen wordt, is gelijktijdig met het besluit tot terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan formeel door het bevoegd gezag van zowel de gemeente Bergeijk, als Eersel bekrachtigd.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant

Op 14 december 2018 is de Omgevingsvisie Noord-Brabant vastgesteld. Binnen deze visie is een panorama/toekomstbeeld voor 2050 geschetst. Tegen die tijd is Brabant welvarend, verbonden en klimaatproof; een provincie waar het goed wonen, werken en recreëren is. Tevens wordt er in netwerken actief samengewerkt aan oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen. Om dit te bereiken ziet de provincie in hoofdzaak drie rollen voor zich weggelegd: richting geven, beweging stimuleren en ontwikkelingen mogelijk maken. Daarnaast wordt de basisopgave *'werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit'* onderstreept en zijn er vier hiermee onlosmakelijk verbonden hoofdopgaven benoemd: de Brabantse energietransitie, een klimaatproof Brabant, de slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. Voor de verschillende opgaves is uiteengezet hoe de provincie voornemens is dit te bereiken. Op deze manier wordt richting gecreëerd voor het provinciaal handelen.

Voorts bevat de Omgevingsvisie geen sectorale beleidsdoelen. De concrete doelen voor de diverse aspecten van de fysieke leefomgeving staan nu nog in de bestaande plannen en visies van de provincie. Op termijn worden deze conform de systematiek van de Omgevingswet ondergebracht in programma's. Daarnaast zal de provincie de benoemde waarden beschermen via de inmiddels in ontwerp zijnde omgevingsverordening. Voor nu betekent dit echter dat de Structuurvisie ruimtelijke ordening en de Interim omgevingsverordening nog altijd het geldend provinciaal kader vormen voor onderhavig bestemmingsplan.

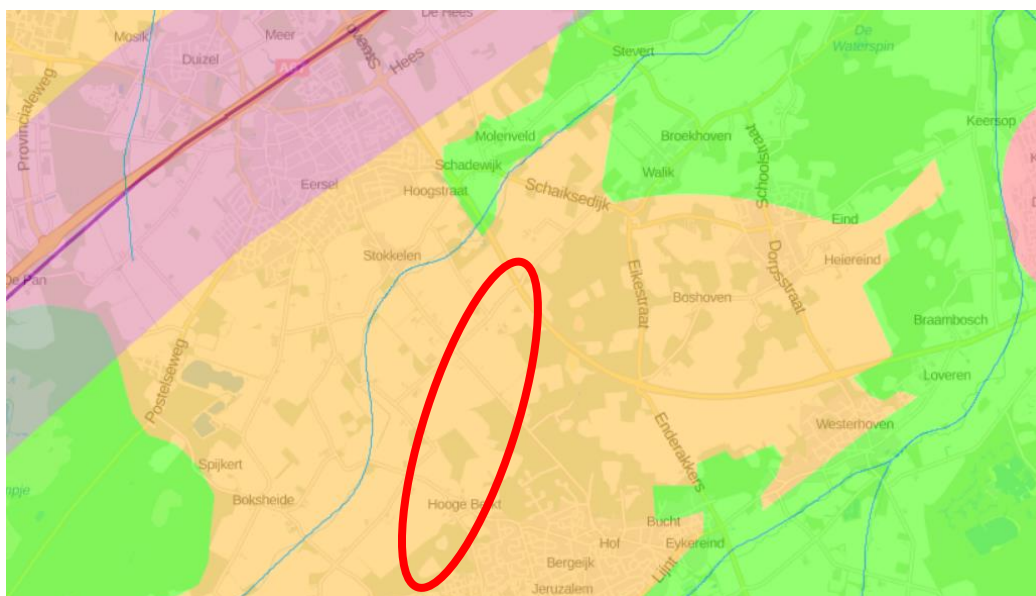
2.2.2 Structuurvisie ruimtelijke ordening

De Structuurvisie ruimtelijke ordening (SVRO) vormt het vigerende provinciale beleidskader wat betreft ruimtelijke ordening. Binnen deze structuurvisie presenteert de provincie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie Noord-Brabant en vormt de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt.

De ruimtelijke belangen en keuzes zijn vertaald in vier concrete ruimtelijke structuren: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur. Binnen deze structuren worden de belangrijkste maatschappelijke ontwikkelingen opgevangen en kiest de provincie voor een bepaalde ordening van functies. In dat verband geeft de SVRO aan dat de ontwikkeling van een goed functionerend infrastructuurnetwerk als belangrijke voorwaarde geldt voor de ontwikkeling van Noord-Brabant. Daarnaast staat vermeld dat de druk op het infrastructuurnetwerk de komende periode sterk zal toenemen. Dit brengt met zich mee dat zowel de interne, als externe bereikbaarheid onder druk staat. Onderhavig planvoornemen draagt bij aan de verdere ontwikkeling van het infrastructuurnetwerk en zorgt voor een bevordering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid binnen de kernen.

Visiekaart

Op de bij de SVRO behorende visiekaart valt het gehele tracé binnen het gebiedstype 'mozaïeklandschap' (zie figuur 4). Binnen dit landschap wil de provincie de contrasten tussen klei, zand en veenontginning versterken. Enerzijds betekent dit inzet op de ontwikkeling van functies die de grootschaligheid en de openheid van de kleigebieden ondersteunen. Anderzijds betekent dit het versterken van het mozaïeklandschap van het Brabantse zand door menging van functies die de afwisseling en kleinschaligheid versterken. De stad (rood) staat niet tegenover het land (groen); beide ontwikkelen zich als het zogenaamde 'stadteland' in balans met elkaar. De Diepveldenweg vormt in die zin een wenselijke verbinding tussen de diverse functies die zich in de bredere omgeving bevinden. Het ontwerp wordt landschappelijk ingepast met respect voor de aanwezige structuren en kwaliteiten.



Figuur 4: Visiekaart SVRO in relatie tot het globale plangebied (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

De provincie acht het namelijk van groot belang dat bij de trajectkeuze en vormgeving van wegen een goede relatie gelegd wordt met de omliggende stedelijke gebieden en het landschap. Het doel is dat elke nieuwe ingreep bijdraagt aan het behoud of de versterking van de kenmerken van het gebied. Bij het routeontwerp gaat het niet alleen om een zorgvuldige inpassing van infrastructuur in het landschap, maar ook om het herkenbaar en beleefbaar maken van het landschap en het accentueren van kwaliteiten. Daarbij is aandacht nodig voor:

- 1 de wijze waarop de weg bijdraagt aan de herkenbaarheid van de landschaps- en ontginningsstructuur;
- 2 de beleving van openheid versus beslotenheid zoals panorama's, zichtrelaties, bijzondere landschappen en/of dorps- en stadgezichten;
- 3 de vormgeving van weg en directe omgeving (berm, bermsloot, kruisingen, afslagen, rotondes e.d.) in aansluiting op de gebiedskenmerken.

Bij het ontwerp van de Diepveldenweg is nadrukkelijk rekening gehouden met bovenstaande aspecten in relatie tot de relevante informatie, zoals opgenomen binnen het gebiedspaspoort van De Kempen. In een gebiedspaspoort geeft de provincie als uitwerking van de Structuurvisie ruimtelijke ordening op regionaal schaalniveau aan welke landschapskenmerken zij bepalend vindt voor de kwaliteit van een gebied of landschapstype. Tevens geeft de provincie ambities weer voor de ontwikkeling van de landschapskwaliteit in die gebieden. Een nadere toelichting ten aanzien van de zorgvuldige landschappelijke inpassing is in paragraaf 3.4 opgenomen.

Structurenkaart

Op de bij de SVRO behorende structurenkaart doorkruist het tracé van de Diepveldenweg vanuit de kern van Bergeijk achtereenvolgens de gebiedstypen 'kernen in het landelijk gebied', 'kerngebied groenblauw', 'gemengd landelijk gebied', 'groenblauwe mantel' en vervolgens weer 'gemengd landelijk gebied' tot aan de aansluiting op de N397. De hiermee samenhangende relevante regelgeving vindt zijn doorvertaling in de Interim omgevingsverordening en wordt in de navolgende paragraaf toegelicht.

Conclusie

Het planvoornemen is in overeenstemming met het (ruimtelijk) beleidskader van de SVRO.

2.2.3 Interim omgevingsverordening

In de Interim omgevingsverordening zijn regels opgenomen waarvan de provincie het belangrijk vindt dat deze worden toegepast bij ruimtelijke besluiten. In die zin vormt de verordening een regelgevende doorvertaling van de beleidsuitgangspunten binnen de SVRO. Op deze manier kunnen provinciale belangen veilig gesteld worden.

De verordening onderscheidt vier werkingsgebieden die gekoppeld zijn aan de SVRO, te weten: de stedelijke structuur, het Natuur Netwerk Brabant (NNB), de groenblauwe mantel en het gemengd landelijk gebied. Per werkingsgebied is uitgewerkt welke functies onder welke voorwaarden ontwikkeld kunnen worden.

Vanuit Bergeijk gezien start het tracé binnen het stedelijke werkingsgebied, nader gespecificeerd als 'bestaand stedelijk gebied, kern in landelijk gebied'. De realisatie van de weg inclusief fietspaden past hier binnen de huidige bestemmingen, waardoor dit tracédeel geen onderdeel uitmaakt van onderhavig bestemmingsplan. Vervolgens is op figuur 5 zichtbaar dat het tracé tweemaal NNB-gebied doorkruist op Bergeijks grondgebied. Het betreft hier relatief kleine oppervlakten natuur (met een totale grootte van 6.998 m²) die vervangen worden door de verkeersbestemming. Wegens de beperkte omvang van de fysieke aantasting (kleiner dan 1 hectare), kan de doorkruising derhalve als kleinschalige ingreep worden gekwalificeerd.



Figuur 5: themakaart natuur en landschap – Natuur Netwerk Brabant (lichtgroen) in relatie tot globale tracé (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Bij Gedeputeerde Staten is ten behoeve van kleinschalige ingrepen een verzoek ingediend voor een wijziging van de begrenzing van het betreffende NNB-gebied. Dit verzoek was ingevolge artikel 5.5, lid 2 vergezeld van een bestemmingsplan waaruit blijkt dat:

- a. de voorgestelde ingreep slechts leidt tot een beperkte aantasting van de ecologische waarden en kenmerken van het Natuur Netwerk Brabant in het desbetreffende gebied;
- b. de voorgestelde ingreep leidt tot een kwalitatieve en kwantitatieve versterking van de ecologische waarden en kenmerken van het Natuur Netwerk Brabant als geheel;
- c. de voorgestelde ingreep is onderbouwd met een afweging van alternatieven;

- d. de voorgestelde ingreep vergezeld gaat van zodanige maatregelen dat er sprake is van een goede landschappelijke en natuurlijke inpassing;
- e. de uitvoering van de voorgestelde ingreep en de daarbij betrokken maatregelen en de monitoring daarvan zijn verzekerd;
- f. wordt voldaan aan de regels inzake het compenseren van verlies van ecologische waarden en kenmerken als bedoeld in artikel 5.6 van de IOV (compensatieregels).

Aan bovenstaande voorwaarden wordt middels onderhavig bestemmingsplan voldaan. Zo is slechts sprake van een beperkte aantasting van het NNB in zowel omvang (ca. 6.998 m²), als impact. Het te doorkruisen gebied staat bekend als het Vennenbos. Het Vennenbos is conform het provinciale natuurbeheerplan aangewezen als gebied met het natuurbeheertype 'droog bos met productie'. Dit betreft relatief laagwaardige natuur. De kwalitatieve en kwantitatieve versterking van het NNB wordt bereikt aan de hand van de fysieke compensatie die wordt toegelicht in paragraaf 4.7.4. De afweging van alternatieven wordt verder uiteengezet in paragraaf 3.2, terwijl de goede landschappelijke en natuurlijke inpassing aan bod komt in paragraaf 3.4. Verder ziet artikel 5.3 (voor de gemeente Bergeijk) en 6.3 (voor de gemeente Eersel) van de planregels er in de vorm van een voorwaardelijke bepaling op toe dat de gronden met de bestemming 'Natuur' pas als zodanig in gebruik genomen mogen worden nadat de natuurcompensatie conform het goedgekeurde mitigatie- en compensatieplan (zie bijlage 2 bij de regels) is gerealiseerd en vervolgens in stand wordt gehouden (drie jaar na onherroepelijk worden). De wijze waarop voldaan wordt aan de compensatieregels zoals benoemd onder f, is opgenomen in paragraaf 4.7.4 van voorliggende toelichting.

Verder bevat artikel 38.5 van de Interim omgevingsverordening de algemene procedure tot wijziging van kaartgrenzen op verzoek. Het voornemen om een verzoek te doen voor de wijziging van de grenzen 'Natuur Netwerk Brabant' maakt onderdeel uit van de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van onderhavig bestemmingsplan. Op de verbeelding en in de regels van het ontwerp-bestemmingsplan waren tot dit doel een aantal gebiedsaanduidingen opgenomen. Deze gebiedsaanduidingen maakten duidelijk waar het herbegrenzingsverzoek betrekking op had.

Bij besluit van 18 februari 2020 hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant ingestemd met het herbegrenzingsverzoek en is de Interim omgevingsverordening hierop aangepast. Op basis

hiervan zijn in het vastgestelde bestemmingsplan bovengenoemde gebiedsaanduidingen niet meer opgenomen.

Voorts is in figuur 6 zichtbaar dat het tracé op de structurenkaart van de Structuurvisie ruimtelijke ordening door de groenblauwe mantel (in paars aangeduid) voert. Op de themakaart natuur en landschap van de Interim omgevingsverordening is de situering van de groenblauwe mantel (in blauw aangeduid) echter gepreciseerd, waardoor er geen doorkruising meer plaatsvindt. Deze kaart is leidend en kaderstellend ten opzichte van de structurenkaart. Dit houdt in dat er geen aanvullende verantwoording over de wijze waarop de nodige kennis over de aanwezige ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken vergaard is, opgenomen hoeft te worden in onderhavige bestemmingsplantoelichting.



Figuur 6: situering groenblauwe mantel in relatie tot globale tracé - structurenkaart SVRO (links) versus themakaart natuur en landschap Interim omgevingsverordening (rechts)(bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Verder bevindt zich het grootste deel van het tracé binnen gemengd landelijk gebied. Dit brengt met zich mee dat in de toelichting van een bestemmingsplan een verantwoording opgenomen dient te worden, waaruit blijkt dat het planvoornemen een bijdrage levert aan de ruimtelijke kwaliteit en geen afbreuk doet aan de ontwikkeling van de agrarische economie.

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

- a. een omschrijving van het gebied waarop het voorbereidend onderzoek was gericht;
- b. een beschrijving van de aard van het verkeerskundig probleem waarop dat voorbereidend onderzoek was gericht en van de aard van de ruimtelijk relevante ontwikkelingen in het gebied;
- c. een onderbouwing van de voorkeur voor het in het plan opgenomen tracé, mede aan de hand van het voorbereidend onderzoek als bedoeld onder a en b;
- d. een beschrijving van het aantal te realiseren rijstroken;
- e. een beschrijving van de te treffen maatregelen, de inpassing van die maatregelen en de ligging in het terrein;

- f. een beschrijving van de te treffen voorzieningen, gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk, voor zover die voorzieningen rechtstreeks verband houden met de uitvoering van het werk.

Ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit wordt het tracé dusdanig vormgegeven dat er zo weinig mogelijk impact uitgeoefend wordt op de (landschappelijke) kwaliteiten en kenmerken van het gebied. Daarnaast wordt er plaatselijk aanvullende beplanting gerealiseerd die de algehele omgevingskwaliteit bevordert. Middels de aanleg van de Diepveldenweg wordt bovendien voorzien in een verhoogde ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid op de plekken waar sluiptverkeer voorkomen wordt. Samengenomen met de verbeterde bereikbaarheid, zal er al met al dus een integrale bevordering van de omgevingskwaliteit ontstaan.

Verder zal er geen afbreuk plaatsvinden van de ontwikkeling van de agrarische economie. Alhoewel er plaatselijk agrarische grond komt te vervallen, blijft het gebied overwegend agrarisch van aard en ontstaan er aan de hand van de tracékeuze geen voor agrarische doeleinden onbruikbare snipperstroken. Bovendien zijn er privaatrechtelijk marktconforme vergoedingen voor de grond betaald en zal de ingebruikname van de Diepveldenweg er toe leiden dat er minder sluiptverkeer door het gebied zal rijden. Dit brengt met zich mee dat het agrarisch verkeer zich veiliger en efficiënter kan verplaatsen en de bedrijfsvoering zich vanuit die optiek juist beter kan ontwikkelen. Een verantwoording ten aanzien van de overige voorwaarden vindt plaats in hoofdstuk 3.

Daarnaast zijn er binnen de verordening voor het plangebied plaatselijk nog een tweetal aanduidingen opgenomen, te weten 'stalderingsgebied' en 'beperkingen veehouderij'. Aangezien deze aanduidingen enkel betrekking hebben op agrarische ontwikkelingen, zijn deze voor onderhavig bestemmingsplan niet van toepassing.

Tot slot zijn er in artikel 3 van de Interim omgevingsverordening (IOV) ook algemene regels opgenomen die een bevordering van de ruimtelijke kwaliteit nastreven. Zo is in artikel 3.1 een zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving opgenomen. Hieronder wordt in ieder geval een goede landschappelijke inpasbaarheid verstaan. Mede in samenhang met de eerdergenoemde fysieke compensatie als gevolg van de doorkruising van NNB-gebied, wordt de Diepveldenweg zorgvuldig landschappelijk ingepast op basis van de plaatselijke kenmerken en kwaliteiten. Een nadere toelichting hieromtrent is opgenomen in paragraaf 3.4. Artikel 3.2 van de IOV ziet er verder op toe dat er bij ruimtelijke ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied een kwaliteitsverbetering van het landschap plaatsvindt.

Ingevolge artikel 5.5, lid 3, is deze bepaling - gezien het herbegrenzingsverzoek als gevolg van een kleinschalige ingreep in NNB-gebied - echter niet van toepassing op onderhavig bestemmingsplan.

Conclusie

Het planvoornemen voldoet aan de regelgeving zoals opgenomen in de Interim omgevingsverordening.

2.2.4 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant

In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) 'Verplaatsen in Brabant' geeft de provincie Noord-Brabant haar visie op mobiliteit voor de periode 2006-2020 weer. De mobiliteitsbehoeften van burgers en bedrijven vormen daarbij het uitgangspunt. Het PVVP heeft onder meer tot doel om te zorgen voor goed kwaliteit van de leefomgeving en de sociale veiligheid. Daarnaast wordt ingezet op het voorkomen van mobiliteitsproblemen die (toekomstige) negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid en wordt de bescherming en ontwikkeling van natuur en landschap nagestreefd bij de inpassing van nieuwe infrastructuur. Om dit te bewerkstelligen wordt een gebiedsgerichte aanpak gehanteerd. Deze aanpak krijgt vorm in de regionale maatregelenpakketten die door de samenwerkende regionale partners opgesteld worden. functionerende infrastructuurnetwerken, een duurzame bereikbaarheid en een verbetering van de

Conclusie

Onderhavig bestemmingsplan komt tegemoet aan de doelen en ambities die de provincie binnen het PVVP nastreeft. Het planvoornemen voorziet in het oplossen van diverse verkeersproblematieken en draagt bij aan de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en de bevordering van de leefbaarheid binnen de kernen van Eersel en Bergeijk.

2.3 Regionaal beleid

2.3.1 Gebiedsakkoord Grenscorridor N69

Al decennia is er sprake van leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblematiek wegens de grote toename van het (vracht)verkeer dat zich dagelijks door de regio van de grenscorridor N69 beweegt. Derhalve is in 2012 door de 25 samenwerkende partijen van het bestuurlijk overleg Grenscorridor N69 een totaaloplossing opgetekend in de vorm van het voorkeursalternatief 'Westparallel Plus'.

Specifiek voor de regio Bergeijk-Eersel worden aan de hand van bovengenoemd voorkeursalternatief sluipverkeerwerende maatregelen getroffen, zodat verkeersstromen sneller op de hoofdwegen terecht komen. Daarnaast worden er lokale maatregelen getroffen ter bevordering van de doorstroming van het bestemmings- en woon-werkverkeer en het stimuleren van het fiets- en (H)OV-gebruik. In dat verband is binnen de nulplusmaatregelen opgenomen dat er vanaf Boevenheuvel tot aan Bergeijk een 60 km/uur-route gerealiseerd wordt die het onvermijdelijke verkeer faciliteert en de omliggende 60 km/uur-wegen ontlast. Daarnaast werken de gemeenten Bergeijk en Eersel samen met de provincie aan een nieuwe kruising van de Boevenheuvel met de N397.

Conclusie

De realisatie van de Diepveldenweg is een uitwerking van de nulplusmaatregelen, zoals opgenomen in het Gebiedsakkoord Grenscorridor N69, en draagt daarmee bij aan een bevordering van de verkeersstructuur in de bredere regio.

2.3.2 Mobiliteitsstrategie De Kempen

De Mobiliteitsstrategie De Kempen is passend in de regionale Bereikbaarheidsagenda van Zuidoost-Brabant en bestaat uit een probleemanalyse, de ambities, de strategie in de regionale netwerken en de te treffen maatregelen binnen de Kempengemeentes. Binnen deze mobiliteitsstrategie is de aanleg van de Diepveldenweg als maatregel verankerd.

Conclusie

Het planvoornemen past binnen de uitgangspunten van de Mobiliteitsstrategie De Kempen.

2.4 Gemeentelijk beleid Bergeijk

2.4.1 Structuurvisie Bergeijk 'Leven en Beleven'

De gemeenteraad heeft de Structuurvisie 2010 'Bergeijk, Leven en Beleven' op 3 juni 2010 vastgesteld. De structuurvisie bestaat uit een 'ruimtelijk casco' en een 'projectenplan'. Het ruimtelijk casco geeft de toekomstvisie en het ontwikkelingskader voor de lange termijn weer, terwijl het projectenplan het ruimtelijke programma voor de korte en middellange termijn benoemt.

Binnen het ruimtelijk casco wordt aangegeven dat de gemeente op lokaal niveau tot een oplossing van enkele knelpunten in de verkeersafwikkeling wil komen. Het weren van sluipverkeer, het verbeteren van de bereikbaarheid van het westelijk deel van Bergeijk en het vergroten van de verkeersveiligheid zijn daarbij de belangrijkste doelstellingen. Als uitwerking hiervan is binnen de structuurvisie reeds opgenomen dat er gezamenlijk met de gemeente Eersel en de provincie onderzocht wordt welke maatregelen getroffen zouden kunnen worden ter verbetering van de verkeersstructuur tussen beide kernen. Daarnaast wordt vermeld dat de bereikbaarheidsproblematiek van het grootste bedrijventerrein van Bergeijk (Waterlaat) een rol speelt. Een meer directe aansluiting op de provinciale weg N397 zal het vestigingsklimaat voor bedrijven aanmerkelijk verbeteren. Tot slot zal de verkeersoverlast (in de vorm van verkeersonveiligheid, stank en geluid) op de wegen binnen de bebouwde kom aanzienlijk verminderen.

Conclusie

Binnen de structuurvisie Bergeijk 'Leven en Beleven' is reeds visiematig voorgesorteerd op de realisatie van een extra ontsluiting via de noordzijde van de kern Bergeijk met aansluiting op de N397.

2.4.2 Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2019-2022

De Gemeentelijke Visie Mobiliteit (GVM) 2019-2022 is op 15 januari 2019 in werking getreden. Binnen deze visie zijn twee grootschalige infrastructurele ontwikkelingen opgenomen, namelijk de Westparallel voor de N69 en de Diepveldenweg.

De gemeentelijke visie op mobiliteit is in de GVM uitgewerkt in verschillende modules, namelijk veiliger verkeersgedrag, gemotoriseerd verkeer, fiets en integraal beleid en maatregelen. Per module zijn het beleid en de concrete maatregelen beschreven.

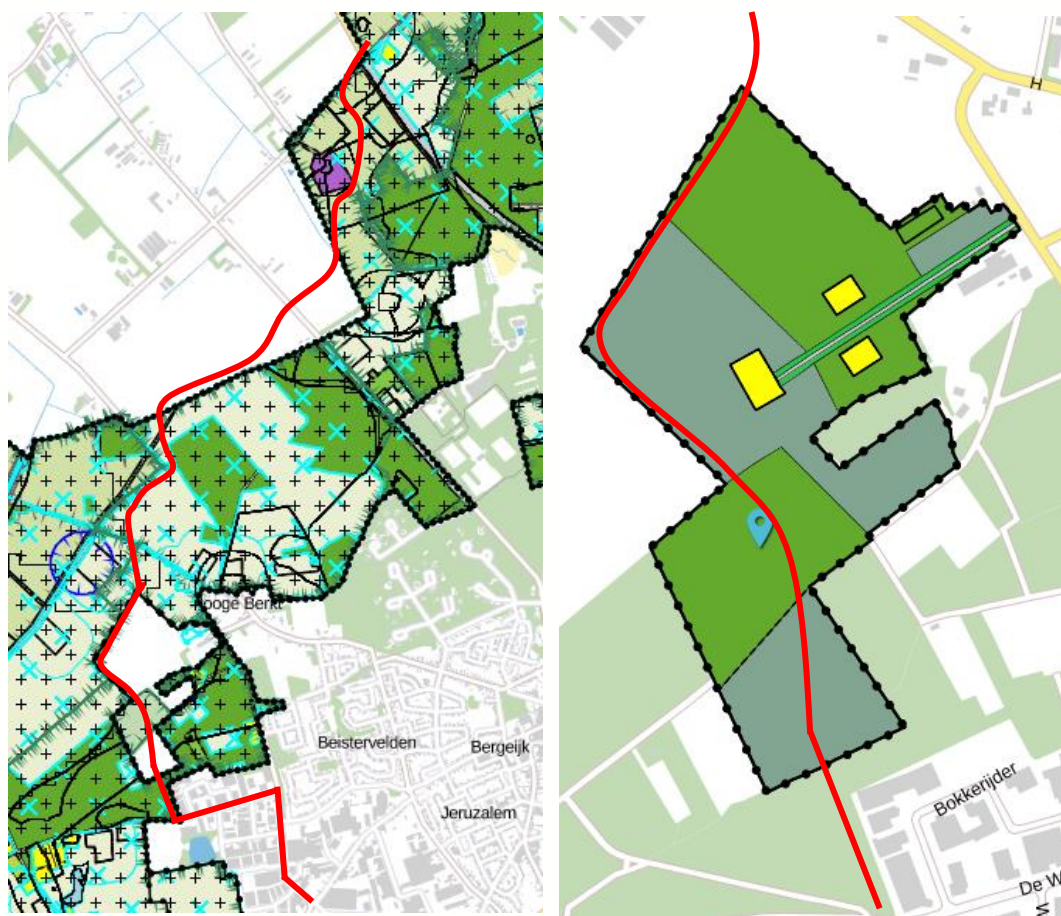
Conclusie

Het planvoornemen wordt uitgevoerd conform de uitgangspunten binnen de Gemeentelijke Visie Mobiliteit 2015-2018.

2.4.3 Vigerende bestemmingsplannen

Op Bergeijks grondgebied is het tracé geprojecteerd binnen drie vigerende bestemmingsplannen (zie figuur 7), te weten 'Bestemmingsplan bedrijventerrein Waterlaat' (vastgesteld op 25 april 2013), 'Buitengebied Bergeijk 2011' (vastgesteld op 7 juli 2011) en 'Landgoed Berkterheide' (vastgesteld op 14 juli 2011).

Het tracédeel binnen het 'Bestemmingsplan bedrijventerrein Waterlaan' is niet separaat uitgelicht in figuur 7, aangezien slechts een zeer beperkt deel van het tracé binnen dit plan valt. Ter plekke vindt een doorkruising van de bestemmingen 'Bedrijventerrein' (inclusief dubbelbestemming Waarde – Archeologie 4.2) en 'Agrarisch' (inclusief gebiedsaanduiding wro-zone – wijzigingsgebied) plaats.



Figuur 7: uitsnede bestemmingsplannen 'Buitengebied Bergeijk 2011' (links) en 'Landgoed Berkterheide' (rechts) in relatie tot het in rood aangeduide globale tracé (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Veder heeft zowel in 2014, als in 2017 een herziening van het bestemmingsplan 'Buitengebied Bergeijk 2011' plaatsgevonden. Aan de hand van deze herzieningen zijn actualisering van (provinciaal) ruimtelijk beleid doorgevoerd. Binnen het bestemmingsplan 'Buitengebied Bergeijk 2011' doorkruist het tracé vanuit de kern Bergeijk achtereenvolgens de enkelbestemmingen: 'Verkeer', 'Bos', 'Agrarisch', 'Verkeer', 'Agrarisch', 'Agrarisch met waarden – natuur- en landschapswaarden 1' (met functieaanduiding specifieke vorm van agrarisch met waarden – struweelvogels) en tot slot weer 'Verkeer'. Tevens is binnen dit bestemmingsplan over vrijwel de gehele lengte van het tracé een dubbelbestemming ten behoeve van archeologie gelegd. Nabij de weg Berkterbeemden vindt tevens een doorkruising van de dubbelbestemming 'Leiding' plaats. Bovendien zijn er gaandeweg het tracé drie gebiedsaanduidingen van toepassing, namelijk enerzijds de 'overige zone – beperkingen veehouderij' en anderzijds de 'reconstructiewetzone – extensiveringsgebied vervallen' en de 'reconstructiewetzone – verwevingsgebied vervallen'. Voor het bestemmingsplan 'Landgoed Berkterheide' geldt dat er achtereenvolgens vanuit de kern Bergeijk de volgende bestemmingen doorkruist worden: 'Natuur (met functieaanduiding – retentievijver)', 'Bos', 'Natuur' en weer 'Bos'.

Conclusie

Op grond van de bestemmingsregels van bovengenoemde bestemmingen (met uitzondering van de verkeersbestemmingen), is de aanleg van de Diepveldenweg niet (rechtstreeks) toegestaan. Middels het opstellen van onderhavig bestemmingsplan wordt derhalve de juridisch-planologische mogelijkheid geboden om de Diepveldenweg te realiseren. Voor zover van toepassing, zijn de relevante dubbelbestemmingen en functie- en gebiedsaanduidingen hierin geïntegreerd.

2.5 Gemeentelijk beleid Eersel

2.5.1 Structuurvisie 2011

Op 3 april 2012 heeft de gemeenteraad van Eersel de Structuurvisie 2011 vastgesteld. Dit document verschaft een samenhangende visie op de ruimtelijke ontwikkelingen en de ruimtelijke kwaliteit. De structuurvisie is onder meer gericht op verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in het buitengebied. Het gebiedsbeleid (visies) en het programma (ontwikkelingen en maatregelen) zijn vastgelegd in onderliggende documenten en vormen samen de duurzame integrale visie op de gemeente Eersel.

Zo zet het Landschapsontwikkelingsplan in op de instandhouding en ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardig landschap met optimale landschappelijke, recreatieve, archeologische, cultuurhistorische en ecologische waarden. Dit plan heeft onder meer als basis voor de landschappelijke inpassing gediend.

Conclusie

Het planvoornemen past binnen de duurzame integrale visie van de Structuurvisie 2011.

2.5.2 Toekomstvisie 2030

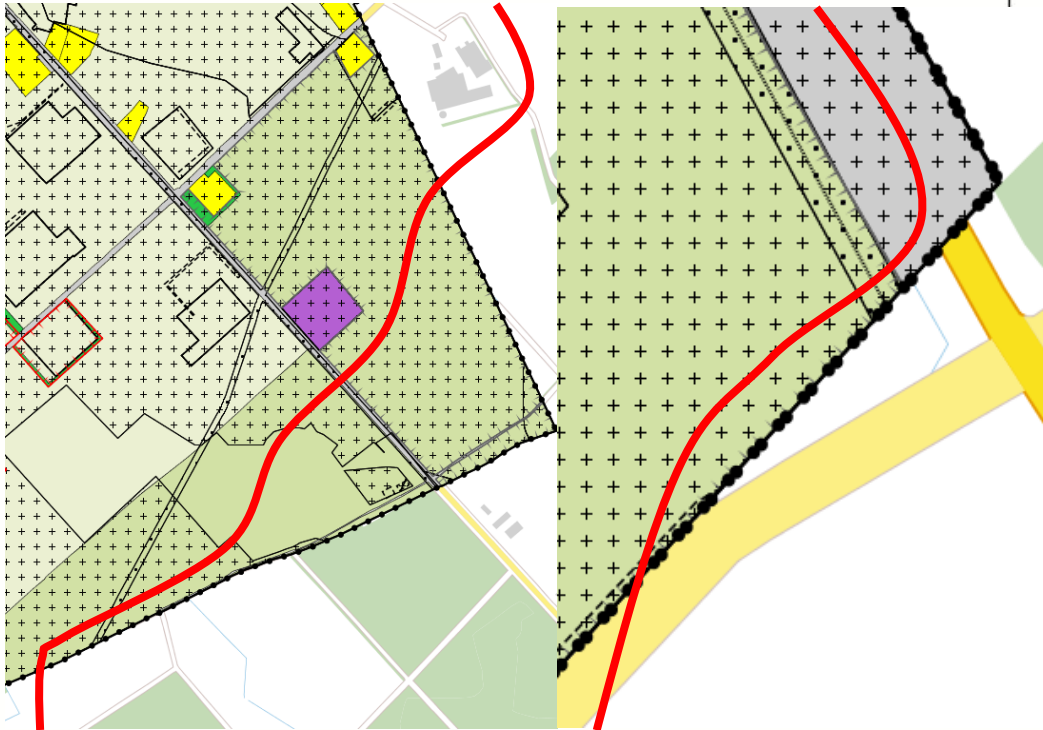
De in juni 2013 vastgestelde Toekomstvisie 2030 presenteert onder meer een streefbeeld waarin de gemeente Eersel in 2030 bekend staat als een van de aantrekkelijkste woongemeenten van de regio, met kernen die voor velen het toonbeeld vormen van hoe landelijk en groen wonen in de Kempen eruit kan zien. In 2030 blijft de gemeente nieuwe inwoners aantrekken door actief in te zetten op het aantrekkelijk maken van de woonomgeving voor jonge gezinnen en medewerkers in de regio. Tevens wil de gemeente excelleren in goede verbindingen met de regio (naar Eindhoven, Eindhoven Airport, de Kempenregio en België).

Conclusie

Het planvoornemen draagt middels een verbetering van de bereikbaarheid en de veiligheidssituatie bij aan het streefbeeld van een aantrekkelijke woonomgeving en past daarmee binnen de ambities van de Toekomstvisie 2030.

2.5.3 Vigerend bestemmingsplan

Op Eersels grondgebied is het tracé geprojecteerd binnen het bestemmingsplan 'Buitengebied 2017' (zie figuur 8). Dit bestemmingsplan is op 6 maart 2018 vastgesteld. Binnen dit bestemmingsplan doorkruist het tracé vanuit de kern Bergeijk de volgende enkelbestemmingen: 'Agrarisch met waarden – Landschappelijke waarden', 'Verkeer', 'Agrarisch met waarden – Landschappelijke en natuurlijke waarden' met een gebiedsaanduiding 'struweelvogels en tot slot weer 'Verkeer'. Tevens is het grootste deel van het tracé geprojecteerd op een archeologische dubbelbestemming, vindt er tweemaal een doorkruising van de dubbelbestemming 'Leiding – Water' plaats en wordt er eenmaal de dubbelbestemming 'Leiding – Riool' doorsneden.



Figuur 8: uitsneden bestemmingsplan Buitengebied 2017 in relatie tot het in rood aangeduide tracé (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Conclusie

Op grond van de bestemmingsregels van bovengenoemde bestemmingen (met uitzondering van de verkeersbestemmingen), is de aanleg van de Diepveldenweg niet (rechtstreeks) toegestaan. Middels het opstellen van onderhavig bestemmingsplan wordt derhalve de mogelijkheid geboden om de Diepveldenweg te realiseren. Voor zover van toepassing, zijn de relevante dubbelbestemmingen en functie- en gebiedsaanduidingen hierin geïntegreerd.

3 Planvoornemen

3.1 Achtergrond

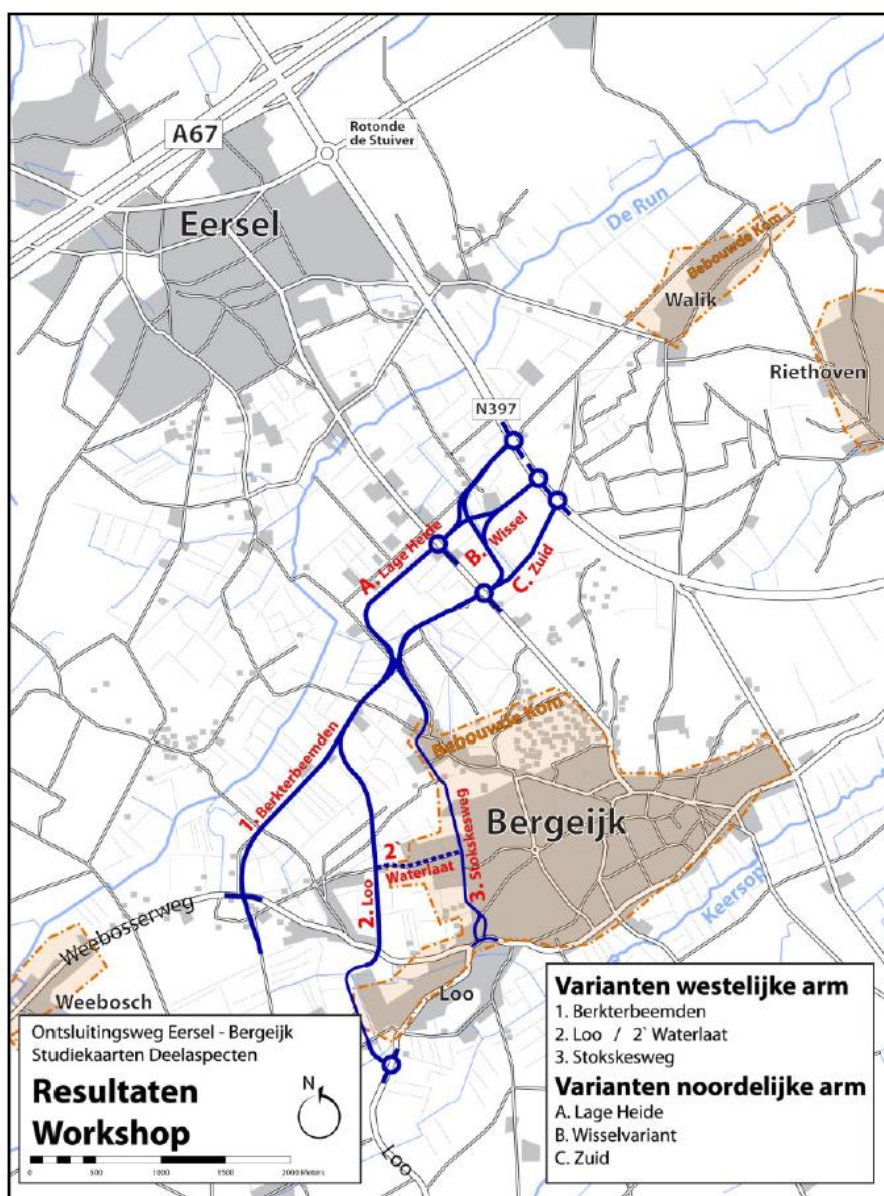
De verkeersproblematiek tussen de kernen Bergeijk en Eersel kent een lange geschiedenis. In de laatste jaren is door de gemeente Bergeijk, de gemeente Eersel en de provincie Noord-Brabant gezamenlijk gezocht naar een oplossing voor dit probleem. Het belang van de gemeente Bergeijk zit daarbij vooral in de verbetering van de ontsluiting van Bergeijk, 't Loo en Luyksgestel en de bedrijventerreinen Waterlaat en het Stoom. Deze liggen aan de westzijde van de kern Bergeijk, maar worden aan de oostzijde via de Enderakkers ontsloten. Dit leidt er toe dat de zuidelijke randweg en de omliggende woonwijken zwaar belast worden. Zeker ten aanzien van het vrachtverkeer betreft dit een onwenselijke situatie, die bovendien voor verkeersonveilige situaties zorgt. Daarnaast is er vanwege de beperkte ontsluitingsstructuur ook sluipverkeer dat zich via de ruilverkavelingswegen in het buitengebied een weg naar de hoofdroutes zoekt. Aangezien deze wegen hier niet op ingericht zijn, ontstaan ter plaatse eveneens onveilige situaties. De aanleg van de Diepveldenweg draagt in die zin dus bij aan een verbetering van de verkeersstructuur en bereikbaarheid van Bergeijk.

Voor de gemeente Eersel zit het belang met name in het terugdringen van het sluipverkeer dat zich voornamelijk een weg baant via Stokkelen en de Hazenstraat, maar tevens door de kern van Eersel rijdt. Uiteraard speelt het verbeteren van de onderlinge bereikbaarheid en de verkeersstructuur daarnaast ook voor de gemeente Eersel een belangrijke rol. De provincie Noord-Brabant is vanwege de aansluiting op de N397 bij de Boevenheuvel eveneens betrokken bij het ontwerp van de Diepveldenweg. Op deze kruising hebben in het verleden diverse ernstige ongelukken plaatsgevonden, waardoor een verkeersveilige oplossing voor deze locatie zeer gewenst is.

3.2 Tracékeuze

Aan de totstandkoming van het huidige tracé is een uitgebreid voorbereidingstraject vooraf gegaan. Zo is de rapportage 'Verkenning Verkeersstructuur middengebied Eersel-Bergeijk' (zie bijlage 6) reeds in 2008 opgesteld naar aanleiding van de ervaren verkeersproblematiek in en rondom de kernen van Eersel en Bergeijk. Binnen deze verkenning is nut en noodzaak voor de uitvoering van een planstudie aangetoond, teneinde de verkeersstructuur in en tussen de kernen Bergeijk en Eersel zodanig te verbeteren dat het sluipverkeer door zowel het gebied, als in de kernen substantieel afneemt. Tevens is gekozen voor een verbetering van de verkeersstructuur met een nieuwe ontsluiting aan de westzijde van Bergeijk, die ten noorden van het dorp aansluit op de provinciale weg N397.

In de vervolgstudie 'Verkeersstructuur Eersel-Bergeijk, planstudie variant C' is nader onderzoek verricht naar deze nieuwe ontsluitingsstructuur. In een workshop met betrokken partijen zijn een aantal mogelijke varianten uitgetekend (zie figuur 9).



Figuur 9: varianten naar aanleiding van workshop met betrokken partijen (bron: Royal HaskoningDHV)

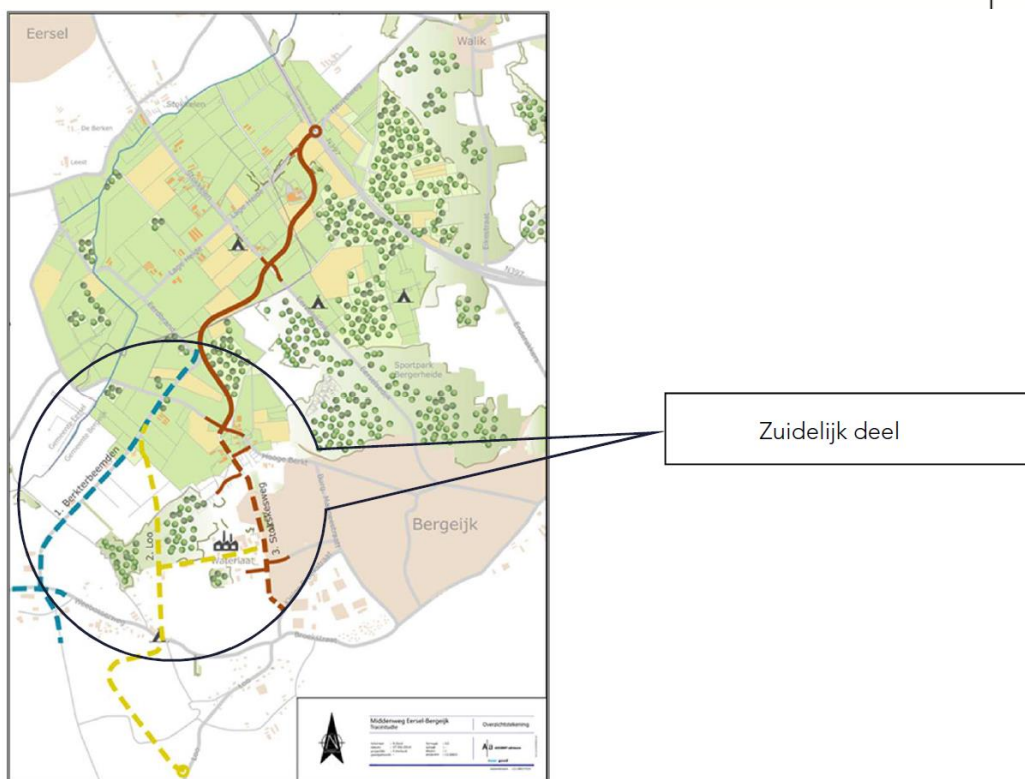
Deze varianten zijn vervolgens nader onderzocht op de verkeerskundige effecten, de effecten voor de omgeving, de leefbaarheidsaspecten en de relevante ruimtelijke ontwikkelingen. Hieruit is geconcludeerd dat de varianten 2 en 3 (zuidelijk deel) en variant B (noordelijk deel) het best voldeden aan het gevraagde.

Als vervolgstap is, rekeninghoudend met de financiële kaders, gekeken naar een 'sobere' variant, waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van de bestaande infrastructuur binnen het gebied. Voor het zuidelijke deel is daarbij aangesloten bij variant 3 (zie figuur 9). Voor het noordelijke deel is voor de 'sobere' variant tevens een subtracé ontworpen. De resultaten zijn begin 2012 toegelicht en besproken met vertegenwoordigers van de klankbordgroep en de gemeenteraden van Eersel en Bergeijk.

Parallel aan de studie voor de uitwerking van de verkeersstructuur in het middengebied Eersel-Bergeijk, heeft besluitvorming plaatsgevonden over de oplossingen voor de problematiek rondom de N69. In dat verband is gekozen voor het alternatief Westparallel Plus, dat bestaat uit een integraal pakket van maatregelen om de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen aan te pakken. Eén van deze maatregelen betreft de verbetering van de verkeersstructuur in het middengebied Eersel-Bergeijk.

In 2013 is vervolgens met de rapportage 'Tracé- en ontwerpkeuze noordelijk deel ontsluiting middengebied Eersel-Bergeijk' een nadere verdiepingsslag gemaakt door de meest haalbare variant(en) wat betreft tracering en ontwerpprofiel (inclusief een eerste uitwerking van de aansluitingen) voor het noordelijk deel in beeld te brengen. De variant 'Vrije veld' (60 km/u) is daarbij als meest geschikt beoordeeld.

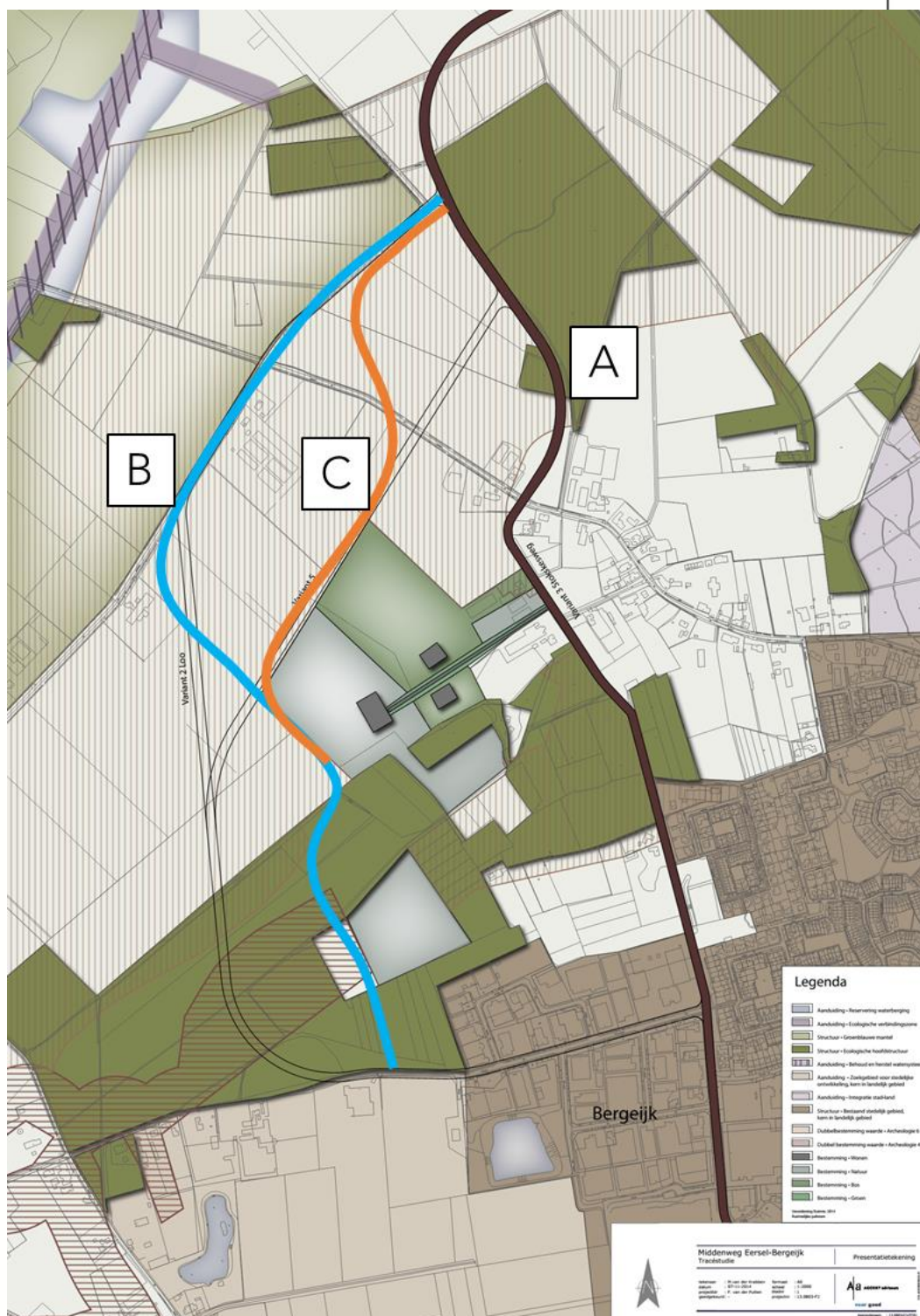
Daaropvolgend heeft de gemeenteraad van Bergeijk verzocht extra aandacht te besteden aan de tracékeuze voor de ontsluiting van het zuidelijk deel van het middengebied Eersel-Bergeijk. In 2014 is derhalve een planstudie uitgevoerd, waarbij drie varianten met elkaar vergeleken zijn (zie figuur 10).



Figuur 10: tracévarianten zuidelijk deel (bron: Accent adviseurs)

Hieruit is naar voren gekomen dat de varianten 'Loo/Waterlaat' en 'Stökskesweg' onderzoekswaardig bleken. De gemeente Bergeijk heeft vervolgens voor de variant 'Loo/Waterlaat' twee alternatieven bepaald, namelijk via de bestaande infrastructuur of via het vrije veld (zie figuur 11). Aan de hand van de 'Rapportage tracéstudie zuidelijk deel Middenweg Eersel-Bergeijk' is vervolgens variant C, zij het in enigszins gewijzigde vorm ten opzichte van figuur 11, tot voorkeursvariant benoemd. Argumenten hiervoor zijn:

- deze variant biedt verkeerskundig een goede oplossing;
- er is duidelijk sprake van ontmoediging van sluijverkeer in het buitengebied;
- de verkeersdruk in de kern Bergeijk wordt verlaagd;
- deze variant draagt bij aan de verbetering van de leefbaarheid van de Stökskesweg en omgeving;
- een mogelijke toekomstige ontsluiting in zuidelijke richting blijft mogelijk;
- deze variant beschikt over het grootste draagvlak;
- er is sprake van het minst aantal benadeelden ten opzichte van de varianten A en B.



Figuur 11: tracévarianten zuidelijk deel (bron: Accent adviseurs)

Bij de tracékeuze is tevens rekening gehouden met het totale investeringsvolume van de onderzochte varianten in relatie tot de overige relevante afwegingscriteria zoals de verkeerseffecten, de inpasbaarheid binnen de omgeving, de eigendomssituaties en het leefbaarheidsaspect.

Aanvullend is er een variantenstudie voor het kruispunt Diepveldenweg-Eerselsedijk/Stokkelen uitgevoerd. Doordeweeks fietsen immers grote aantallen schoolgaande jeugd via de Eerselsedijk/Stokkelen van Bergeijk naar Eersel (en retour), waarbij ze dit kruispunt passeren. Dit zijn hoofdzakelijk scholieren van het Rythovius college. In de variantenstudie is onderzocht op welke wijze zowel het gemotoriseerd, als het fietsverkeer het beste afgewikkeld kan worden. Op basis van een afweging van drie varianten (ovotonde met vrijliggende fietspaden, voorrangskruising met fietstunnel en voorrangskruising met fietsbrug) is een voorrangskruising met twee fietstunnels als voorkeursvariant aangemerkt.

Voorts is er ter plaatse van het kruispunt Diepveldenweg-Hooge Berkt geopteerd om de huidige doorgaande rijbaan van de Hooge Berkt af te waarden tot een solitair fietspad. Dit fietspad sluit omwille van de verkeersveiligheid uitgebogen aan op de Diepveldenweg. Ter plaatse dienen de fietsers het doorgaande rijverkeer van de Diepveldenweg voorrang te verlenen.

Eind 2016 hebben beide gemeenteraden het voorkeurstracé vastgesteld. In februari 2017 is tenslotte de samenwerkingsovereenkomst 'Middenweg Eersel-Bergeijk-N397' gesloten tussen de gemeente Eersel, de gemeente Bergeijk en de provincie Noord-Brabant.

3.3 Toekomstige situatie

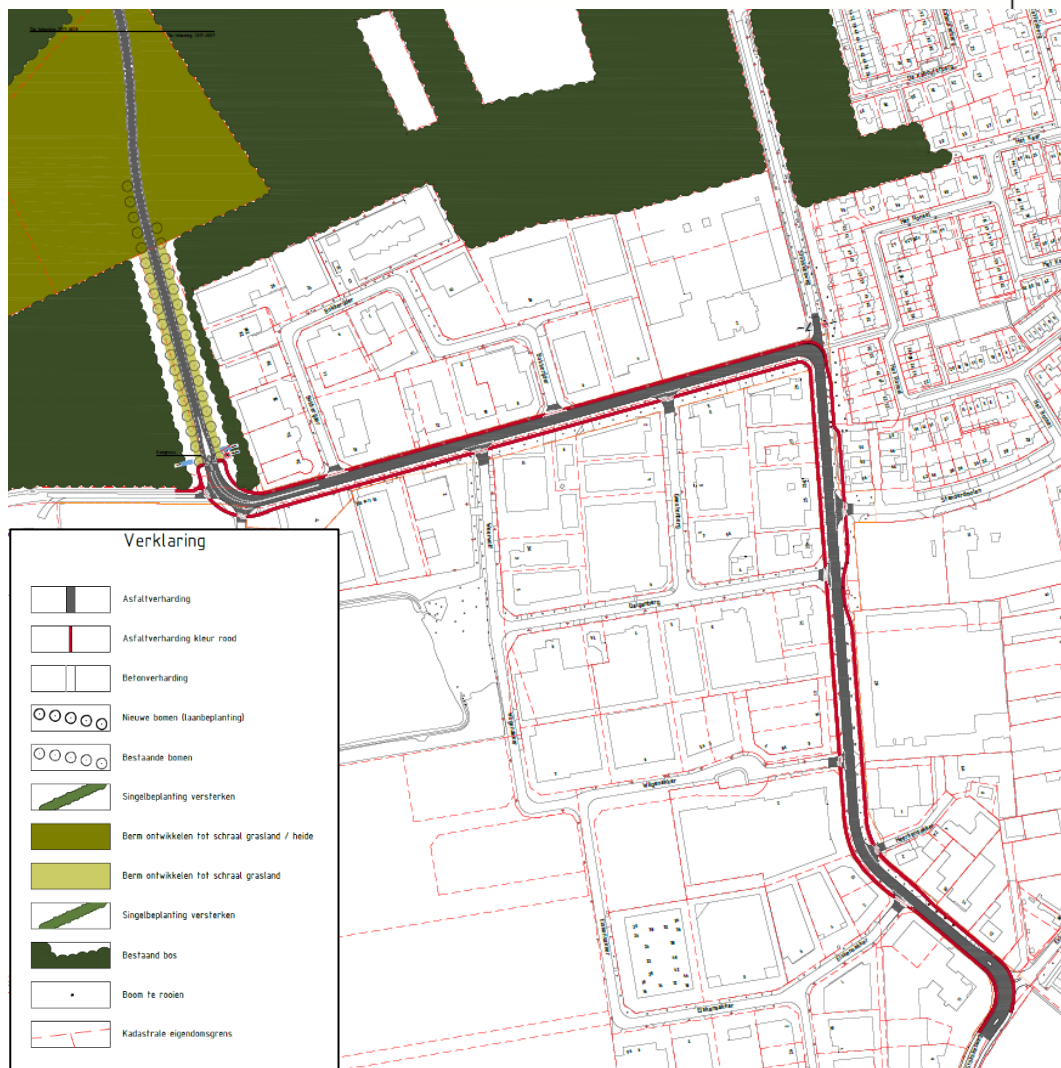
Aan de hand van bovenstaand voorbereidingstraject is uiteindelijk gekozen voor een tracé door het vrije veld. Dit tracé biedt onder meer een verkeerskundig goede en toekomstbestendige oplossing, ontmoedigt sluipverkeer (verlaagt verkeersdruk kern Bergeijk), zorgt voor het minst aantal benadeelden (behoudt leefbaarheid Stökskesweg) en maakt het bedrijventerrein Waterlaet direct bereikbaar. Het tracé heeft een lengte van circa 4,9 kilometer. Van deze 4,9 kilometer bevindt zich circa 1116 meter binnen Eersels grondgebied. Onderstaand wordt het tracé en de bijbehorende landschappelijke inpassingselementen in drie delen achtereenvolgens vanuit de rotonde N397 in zuidelijke richting gedetailleerd weergegeven.



Figuur 12: noordelijk deel tracé (bron: Kragten)



Figuur 13: middendeel tracé (bron: Kragten)



Figuur 14: zuidelijk deel tracé (bron: Kragten)

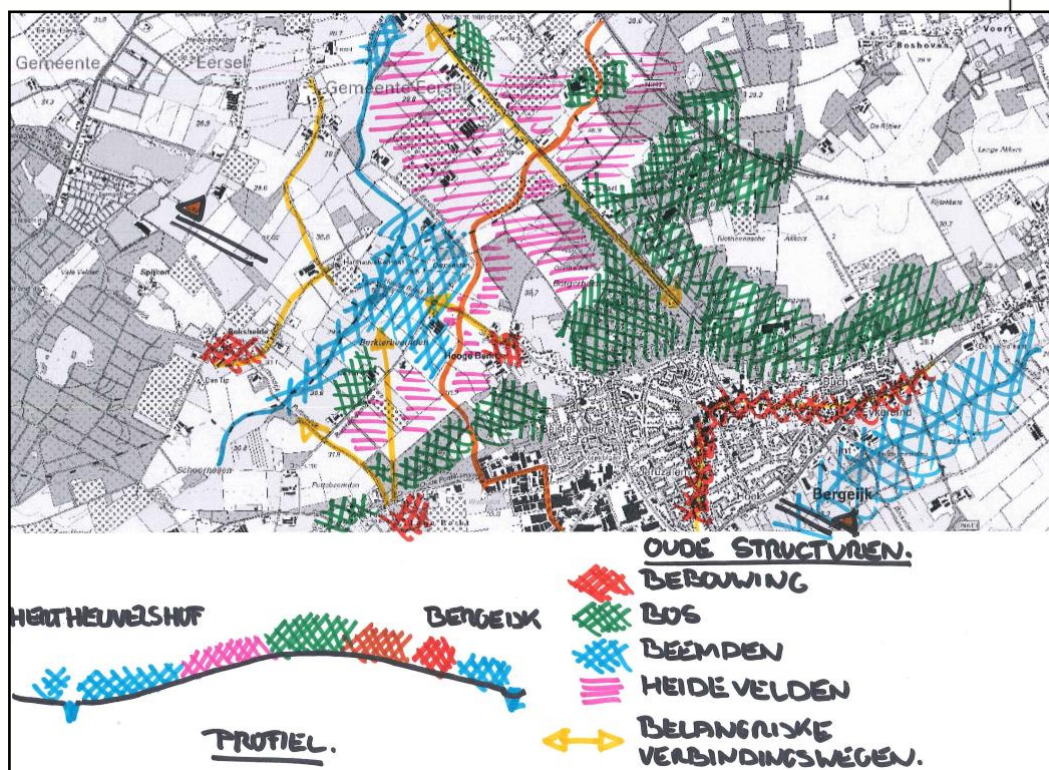
Het zuidelijk deel van het tracé, zoals zichtbaar in figuur 14, bevindt zich grotendeels in de bebouwde kom van Bergeijk en maakt ter plaatse gebruik van de bestaande infrastructuur. Direct naast het weggedeelte zijn nieuwe fietspaden (in rood aangeduid) geprojecteerd. Aangezien deze fietspaden op grond van de (verkeers)bestemmingen binnen de ter plaatse vigerende bestemmingsplannen 'Bedrijventerreinen Bergeijk 2015', 'Woongebieden Oost en West Bergeijk', 'Woonwagencentra Bergeijk 2017' en 'Bestemmingsplan bedrijventerrein Waterlaan' gerealiseerd kunnen worden, maakt dit tracégedeelte formeel geen onderdeel uit van onderhavig bestemmingsplan. Enkel een kleine snipper van het 'Bestemmingsplan bedrijventerrein Waterlaan' voorziet niet in de benodigde verkeersbestemming en wordt derhalve binnen dit bestemmingsplan meegenomen. Uiteraard zijn de effecten als gevolg van de Diepveldenweg op dit woon- en werkgebied, in de uitgevoerde onderzoeken wel beoordeeld en uitvoerig meegewogen in de totale planvorming.

Op basis van voorgaande ligt de begrenzing van onderhavig bestemmingsplan dus in de bocht waar het tracé de bebouwde kom verlaat (zie figuur 14). Voorts vindt in de navolgende paragraaf een toelichting plaats ten aanzien van de landschappelijke inpassing, middels de aanplant van nieuwe bomen, de versterking van singelbeplanting en de ontwikkeling van de bermen tot schraal grasland (/heide)(zoals zichtbaar in figuur 12, 13 en 14).

3.4 Landschappelijke inpassing

Het aanleggen van een weg door het buitengebied heeft impact op zowel de kwaliteit, als de belevingswaarde van het landschap. Om die reden is er bij het ontwerp van de weg visueel nagegaan hoe de weg zo zorgvuldig mogelijk in het landschap ingepast kan worden. Hierbij is het van belang om de landschappelijke kwaliteiten waar mogelijk te behouden, te benadrukken of zelfs te versterken.

Uit een landschappelijke analyse is gebleken dat het tracé van de Diepveldenweg verschillende landschapstypen doorsnijdt (zie figuur 15). Vanuit Bergeijk doorsnijdt de Diepveldenweg in eerste instantie een beboste zandrug, om vervolgens via de voormalige heidevelden die na de Tweede Wereldoorlog (grootschalig) ontgonnen zijn, door de voormalige beemden (langs de Run) te voeren en wederom grootschalige naoorlogse ontginningen te doorsnijden.



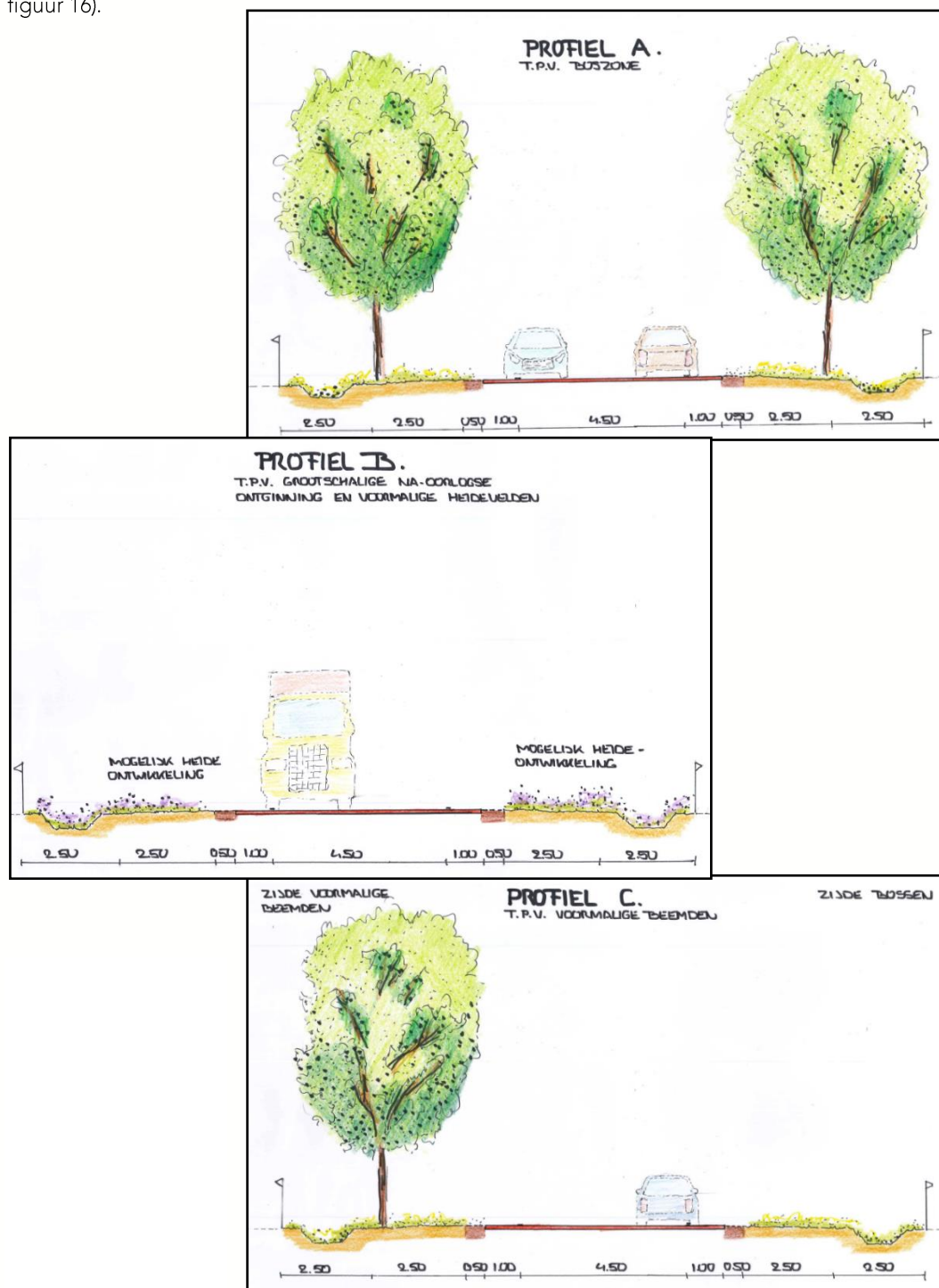
Figuur 15: situering Diepveldeweg binnen de diverse landschapstypen (bron: Kragten)

De huidige landschappelijke en ruimtelijke opbouw is het resultaat van een lang proces van ontginning en occupatie. Vooral na de Tweede Wereldoorlog is het ontginnen van woeste gronden (heidevelden), de ingebruikname van deze gronden als gras- en bouwland en de uitbreiding van het woongebied en infrastructuur veelvuldig aan de orde geweest. Dit heeft er toe geleid dat de Diepveldeweg op hoofdlijnen de volgende drie landschapstypen doorsnijdt:

- beboste (hogere) zandgronden;
- voormalige beemden;
- naoorlogse grootschalige heideontginningen.

Ter plaatse van de beboste zandgronden is sprake van een besloten omgeving. Aangezien de beplanting zich in de vorm van bomen en onderbegroeiing direct naast de weg bevindt, is er niet of nauwelijks sprake van zicht op het omringende landschap. Ter plaatse van de voormalige beemden is er sprake van een relatief open landschap, waar landschapselementen als singels, houtwallen en kleine bosopstanden nog herinneren aan de oorspronkelijke kleinschalige opbouw/percelering van de beemden. Tot slot kenmerkt het landschapstype van de naoorlogse, grootschalige heideontginningen zich door openheid, en in vergelijking met de beemden, door openheid in relatief grote percelen.

Op grond van de landschappelijke en ruimtelijke kenmerken van de landschapstypen die de Diepveldenweg doorsnijdt, zijn drie profielen voor de landschappelijke inpassing ontworpen (zie figuur 16).



Figuur 16: profielen ten behoeve van de landschappelijke inpassing (bron: Kragten)



Profiel A wordt toegepast in bebost gebied en bestaat uit tweezijdige beplanting, eventueel met onderbegroeiing. Profiel B is leidend geweest voor het ontwerp ter hoogte van de naoorlogse ontginningen en voormalige heidevelden. Hier worden geen bomen geplaatst, maar is wel ruimte voor heideontwikkeling naast de weg. Tot slot wordt de Diepveldenweg in de voormalige beemden aan de hand van profiel C ingepast met eenzijdige beplanting aan de zijde van de voormalige beemden.

Bovenstaande profielen zijn leidend geweest bij het tracéontwerp zoals zichtbaar in paragraaf 3.3. Door het bochtige tracéverloop en de logisch gekozen openheid versus beslotenheid, wordt daarnaast de beleefbaarheid van het landschap versterkt. Hierbij is nadrukkelijk rekening gehouden met de (herkenbaarheid van de) kenmerkende kwaliteiten van de doorkruiste landschapstypen. Waar mogelijk zullen landschapskenmerken versterkt worden. Dit vindt bijvoorbeeld plaats middels de aanplant van heide in de bermen.

4 Omgevingstoets

Op grond van het bepaalde in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het verplicht om inzicht te bieden in de relevante planologische en milieu-hygiënische aspecten. In dit hoofdstuk heeft een verdieping plaatsgevonden voor de navolgende omgevingsaspecten.

4.1 Bodemkwaliteit

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een historisch bodemonderzoek verricht. Deze onderzoeksrapportage is als bijlage 7 opgenomen. Het doel van dit vooronderzoek is om via een archiefonderzoek en terreininspectie te komen tot een adequate invulling van het nader veld- en laboratoriumonderzoek.

Het tracé van de Diepveldenweg tussen Eersel en Bergeijk is ter beoordeling verdeeld in deellocaties. Bij iedere deellocatie is de verwachtingswaarde voor de bodemverontreinigingen onderzocht en de onderzoeksstrategie vastgesteld. Geconcludeerd is dat het bestemmingsplan vanwege de beperkte omvang van de potentiële bodemverontreiniging, uitvoerbaar is.

Het aspect bodemkwaliteit vormt vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening dus geen belemmering. Dit wordt geverifieerd door voorafgaand aan de realisatie van de Diepveldenweg, per deellocatie, een bodemonderzoek te verrichten conform de vastgestelde onderzoeksstrategieën.

4.2 Geluid wegverkeer

In Nederland zijn ter bescherming tegen geluidhinder normen gesteld in de Wet geluidhinder. In het kader van deze ruimtelijke procedure, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar het wegverkeerslawaaï als gevolg van de Diepveldenweg. Dit akoestisch onderzoek is als bijlage 8 opgenomen.

De te verwachten geluidbelastingen als gevolg van de Diepveldenweg zijn getoetst aan het stelsel van voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder. Daarnaast worden een aantal wegdelen van het omliggend wegennet fysiek gewijzigd. Voor deze wegdelen is bepaald of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Hiervan is sprake indien de geluidbelasting (vanwege gezoneerde wegen) ter plaatse van de bestaande en geprojecteerde woningen toeneemt met 2 dB of meer.

Geconcludeerd is dat de voorkeursgrenswaarde aan de hand van de aanleg van de Diepveldenweg ter plaatse van alle woningen wordt gerespecteerd. Een onderzoek naar maatregelen om de geluidsbelasting ten gevolge van de nieuwe weg te verlagen, is dan ook niet noodzakelijk. Voor de omliggende wegen waar een fysieke wijziging op of aan de weg plaatsvindt, is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Een nader onderzoek naar maatregelen om de geluidbelasting ten gevolge van deze wijzigingen te verlagen, is dus eveneens niet noodzakelijk.

Tot slot is in het kader van een goede ruimtelijke ordening de (cumulatieve) geluidbelasting van alle nabijgelegen wegen inzichtelijk gemaakt. Hieruit volgt dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

4.3 Luchtkwaliteit

Bij de ontwikkeling van een nieuwe weg kan een verslechtering van de luchtkwaliteit ontstaan door de mogelijke toename van verkeersbewegingen over de weg en de hierop aansluitende verkeersaders. Bij een verandering aan het wegennetwerk dient daarom een toetsing plaats te vinden aan hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Om die reden is een luchtkwaliteitsonderzoek (zie bijlage 9) uitgevoerd.

Op basis van bovengenoemd onderzoek blijkt uit de berekeningsresultaten dat voor alle beschouwde stoffen ruimschoots wordt voldaan aan het gestelde in het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen). Tevens blijkt dat ruimschoots wordt voldaan aan de normstelling overeenkomstig het gestelde in de Wet milieubeheer. Dit betekent dat de consequenties op het gebied van luchtkwaliteit geen belemmering vormen voor de realisatie van het planvoornemen.

4.4 Externe veiligheid

In de regio zijn een aantal risicovolle bedrijven gelegen waar gevaarlijke stoffen naar toe worden vervoerd. In de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is bepaald dat degene die met een voertuig over de weg gevaarlijke stoffen vervoert, verplicht is de bebouwde kommen te mijden. Eén van de doelen van de Diepveldenweg is om doorgaand verkeer door de kernen te verminderen. Het is daarom wenselijk om de gevolgen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over deze nieuwe weg te inventariseren en te beoordelen.

4.4.1 Transport gevaarlijke stoffen

Er is onderzocht hoeveel transporten gevaarlijke stoffen jaarlijks over de Diepveldenweg zullen rijden en beoordeeld of er overschrijdingen van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico optreden. De bijbehorende onderzoeksrapportage is als bijlage 10 opgenomen. Aan de hand van de verrichte inventarisatie zijn de te verwachten transportstromen met gevaarlijke stoffen over de Diepveldenweg bepaald.

Uit deze prognose is naar voren gekomen dat er niet meer dan 370 transporten op jaarbasis zullen plaatsvinden. Het groepsrisico bedraagt daarbij ruim minder dan 0,1 maal de oriënterende waarde. Daarnaast zal door de aanleg van de Diepveldenweg het transport van gevaarlijke stoffen door de bebouwde kom verminderen. Dit betekent een significante afname van het groepsrisico. Alhoewel enkele nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied komen te liggen, neemt het totale aantal objecten binnen het invloedsgebied dus sterk af. Daarnaast worden de vervoersstromen met gevaarlijke stoffen in het buitengebied gebundeld en bestaat de mogelijkheid voor bewoners om het gebied te ontvluchten bij een eventueel incident.

4.4.2 Advies Veiligheidsregio

Ter advisering is de onderzoeksrapportage externe veiligheid voorgelegd aan de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost. Via een schriftelijke reactie (zie bijlage 11) is aangegeven dat men vanuit veiligheidsoogpunt blij is met de komst van deze nieuwe weg. De kans dat een calamiteit ontstaat in een dichtbebouwde omgeving neemt hierdoor af. Gedurende de verdere procedure van dit bestemmingsplan blijft de Veiligheidsregio betrokken als adviesorgaan voor zowel de gemeente Eersel, als Bergeijk.

4.5 Kabels en leidingen

Het tracé van de Diepveldenweg doorkruist op drie plekken een watertransportleiding. Eén leiding wordt tweemaal in de nabijheid van de Berkterbeemden doorsneden en de andere leiding wordt ter plaatse van Stokkelen doorkruist. Daarnaast wordt ter plaatse van de aansluiting op de N397 tevens een rioolleiding doorsneden. Het betreft hier planologisch relevante leidingen. Als waarborg voor de aanleg en instandhouding van deze leidingen, zijn de vigerende dubbelbestemmingen binnen dit bestemmingsplan opgenomen.

4.6 Watertoets

Ruimte maken voor water in plaats van ruimte onttrekken aan water: dat is de kern van het waterbeleid voor de 21^e eeuw. Het watertoetsproces is een van de instrumenten om dit te bereiken. Het doel van de watertoets is het evenwichtig meewegen van de waterbelangen in het planvormingsproces om te komen tot een veilig, gezond en duurzaam watersysteem. De verrichte watertoets is als bijlage 12 opgenomen.

4.6.1 Waterbergingsopgave

Het zuidelijk deel van het tracé bestaat momenteel uit een tweetal bestaande wegen. Beide wegen samen hebben een verhard oppervlak van circa 6.175 m². Het overige deel van het tracé bestaat uit agrarisch gebied met plaatselijk bosgebied. Ten aanzien van het toekomstig verhard oppervlak is uitgegaan van een oppervlakte van circa 32.500 m².

Ten opzichte van de huidige situatie zal het verhard oppervlak toenemen met circa 26.325 m². Met behulp van een eenvoudige rekenregel uit de Algemene Regel, behorend bij de Keuren van de drie Brabantse waterschappen, is vervolgens de vereiste compensatie berekend. De totale waterbergingsopgave bedraagt op basis van deze rekenregel circa 1.580 m³.

4.6.2 Hemelwatervoorziening

In de toekomstige situatie wordt het schone hemelwater niet direct op het vuilwater aangesloten, maar separaat binnen het plangebied verwerkt. Op deze manier wordt het hemelwater op een duurzame wijze verwerkt en zal de ontwikkeling hydrologisch neutraal zijn. Om inzicht te krijgen in het ruimtebeslag die bij een (potentiële) voorziening hoort, is een variant uitgewerkt waarbij het hemelwater wordt geborgen via greppels aan weerszijde van het tracé.

Per strekkende meter is op basis van de toekomstige wegbreedte aan weerszijde een berging nodig van 0,2 m³. Dit systeem is dusdanig robuust dat in een korte tijd 60 mm. neerslag wordt geborgen. In een situatie waarbij in een korte tijd meer regen valt, kan overtollig water overstorten op het maaiveld richting de berm.

Conclusie

Op basis van de randvoorwaarden en uitgangspunten is de ontwikkeling in zowel ruimte, als tijd waterneutraal uit te voeren. Vanuit het oogpunt van waterhuishouding worden dan ook geen belemmeringen verwacht ten aanzien van de bestemmingswijziging en de uitvoering van het plan.

4.7 Flora en fauna

De Wet natuurbescherming regelt de bescherming van natuurgebieden die uniek zijn voor Nederland en Europa, de bescherming van planten, dieren, bossen en andere houtopstanden. In dat verband is inzicht gewenst in de aanwezige natuurwaarden en de mogelijk daarmee samenhangende consequenties vanuit de actuele natuurwetgeving.

4.7.1 Quickscan natuurwetgeving

De eerste stap in het onderzoeken of beschermde soorten of gebieden in (de omgeving van) een plangebied voorkomen, is de zogenoemde quickscan natuurwaarden. Dit onderzoek is als bijlage 2 opgenomen. Het betreft een oriënterend onderzoek via een literatuuronderzoek en veldbezoek om te beoordelen welke natuurwaarden verwacht kunnen worden.

Beschermde soorten

In het plangebied komen mogelijk verschillende soorten voor die beschermd zijn onder de Wet natuurbescherming. Nader onderzoek is noodzakelijk om te kunnen bepalen wat de mogelijke effecten zijn en welke mitigerende maatregelen genomen moeten worden. Dit om negatieve effecten te verzachten, te voorkomen of om een ontheffing bij de provincie Noord-Brabant aan te vragen. De bevindingen uit het nader ecologisch onderzoek zijn samengevat in paragraaf 4.7.2.

Beschermde gebieden

Ten zuidoosten van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied 'Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux'. Gezien de ruime afstand van het voorgenomen tracé tot dit Natura 2000-gebied, zijn negatieve effecten zoals bijvoorbeeld verstoring door geluid of licht bij voorbaat uit te sluiten. Om uit te sluiten dat de nieuwe weg een toename van stikstofuitstoot veroorzaakt op het Natura 2000-gebied, is wel besloten om een stikstofdepositie-onderzoek te verrichten. De bevindingen uit dit onderzoek zijn samengevat in paragraaf 4.7.3.

Het tracé van de Diepveldenweg is ook gedeeltelijk door het Natuur Netwerk Brabant (NNB) voorzien. Uit de quickscan blijkt dat de aanleg van de weg de kernkwaliteiten van het NNB ter plaatse aan zal tasten. Er zal oppervlakteverlies, alsmede versnippering van het leefgebied van de in de NNB voorkomende soorten optreden. Het ruimtelijk beleid voor de NNB-gebieden is gericht op het behoud, herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied. Er is een onderzoek verricht om inzicht te verkrijgen in de actuele en potentiële waarde van het gebied en de mogelijkheden ten aanzien van compensatie. De bevindingen uit dit onderzoek zijn samengevat in paragraaf 4.7.4.

4.7.2 Nader ecologisch onderzoek

Om strijdigheden met de Wet natuurbescherming te voorkomen, is het noodzakelijk om te onderzoeken of leefgebieden en verblijfplaatsen van beschermde soorten aanwezig zijn en welke effecten de voorgenomen plannen hierop uitoefenen. Uit dit nader ecologisch onderzoek (zie bijlage 12) is gebleken dat er op en in de omgeving van het tracé verschillende beschermde diersoorten voorkomen. Tevens komen diersoorten voor, waarvoor in het kader van ruimtelijke ontwikkeling, geen vrijstelling geldt van de Wet natuurbescherming voor het overtreden van verbodsbepalingen. Het betreft de navolgende soorten:

- buizerd;
- eekhoorn;
- wezel;
- bunzing;
- steenmarter/boomarter;
- vleermuizen
- mogelijk: heikikker.

Verblijfsplaatsen van deze soorten zijn niet aangetroffen ter plaatse van het tracé. Voor wezels zijn verblijfsplaatsen echter niet geheel uit te sluiten, aangezien deze soort onder andere onder boomwortels en in muizenholen nestelen. Het is niet uit te sluiten dat de aanleg van de weg leidt tot het verslechteren van het functioneel leefgebied van deze soorten.

De volgende effecten kunnen mogelijkserwijs als gevolg van de Diepveldenweg optreden op voornoemde soorten:

- verkleining van het leefgebied;
- barrièrewerking;
- faunaslachtoffers;
- verstoring door geluid;
- verstoring door wegverlichting.

Voor de soorten wezel, eekhoorn, bunzing/steenmarter, steenmarter/boomarter, heikikker, vleermuizen en buizerd wordt derhalve een ontheffing van de Wet natuurbescherming aangevraagd. Hiervoor dienen mitigerende maatregelen genomen te worden teneinde negatieve effecten op deze soorten te voorkomen dan wel te verzachten. Deze maatregelen zijn opgenomen in een mitigatieplan (zie bijlage 5) en worden beknopt toegelicht in paragraaf 4.7.4.

4.7.3 Stikstofdepositie-onderzoek

Er is een stikstofdepositie-onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de te realiseren Diepveldenweg. Aan de hand hiervan kan bepaald worden of er mogelijk significant negatieve effecten ontstaan op de instandhoudingsdoelstellingen van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Deze studie is als bijlage 3 opgenomen.

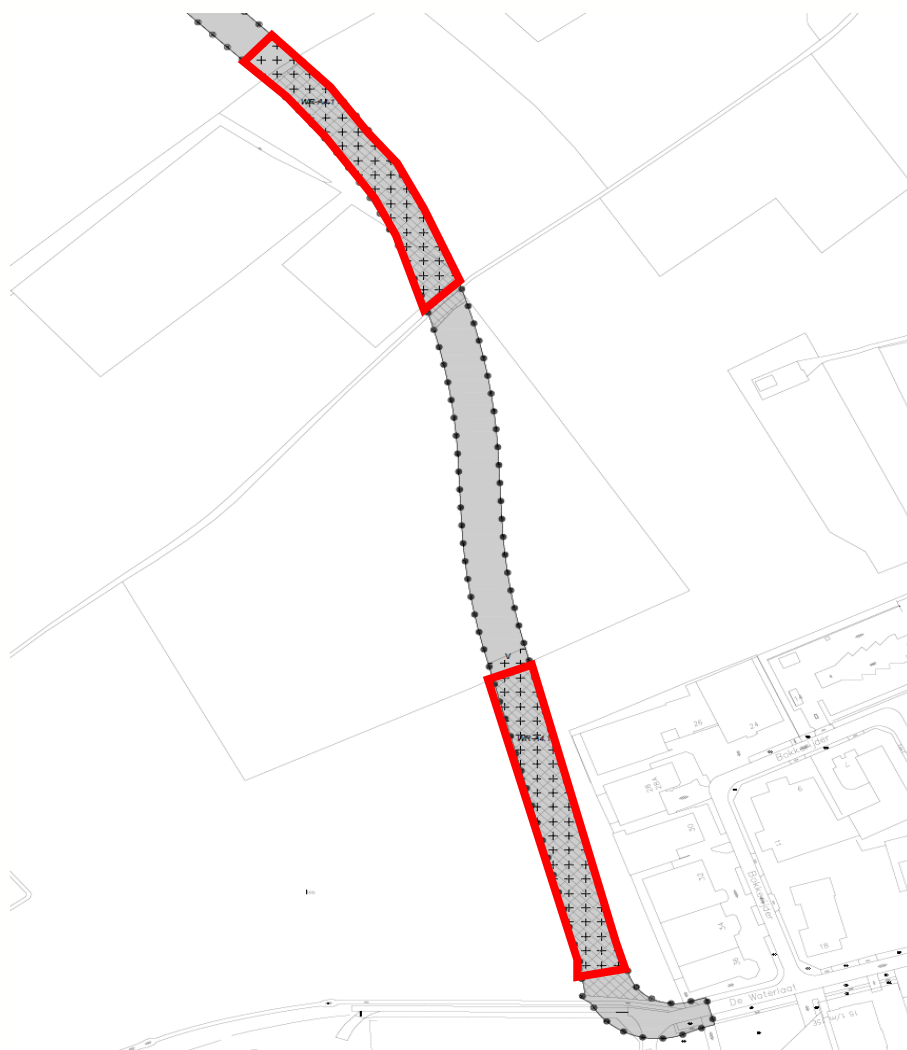
Met behulp van het rekenprogramma Aeries Calculator is de depositiebijdrage berekend. Op basis van deze berekening is geconstateerd dat ten gevolge van de aanleg van de nieuwe Diepveldenweg ter plaatse van het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied 'Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux' een stikstofdepositietoename van 0,00 mol N/ha/jaar plaatsvindt.

4.7.4 Mitigatie en natuurcompensatie

Gezien de onlosmakelijke samenhang tussen het mitigatieplan en de benodigde natuurcompensatie als gevolg van de aantasting van NNB-gebied worden deze planonderdelen onderstaand binnen deze paragraaf beschreven.

Aantasting NNB

De realisatie van de Diepveldenweg veroorzaakt oppervlakteverlies aan NNB-gebied, versnippering van het leefgebied van grondgebonden soorten en een verkleining van het leefgebied van diverse soorten. Tevens zal verstoring door de toename aan geluid optreden. Op basis van het provinciale natuurbeheerplan geldt ter plaatse van de te doorkruisen NNB-gebieden (zie figuur 17) het actuele en geambieerde natuurbeheertype 'droog bos met productie'. Ter plaatse waar het tracé direct langs NNB-gebied voert (nabij de Eerdbrand), maar geen doorkruising plaatsvindt, geldt het actuele en geambieerde natuurbeheertype 'vochtig bos met productie'. Hier treedt als gevolg van de Diepveldenweg – naast verstoring - mogelijk ook versnippering van het leefgebied van grondgebonden diersoorten op.



Figuur 17: oppervlakteverlies aan NNB-gebied als gevolg van de DiepvelDENweg

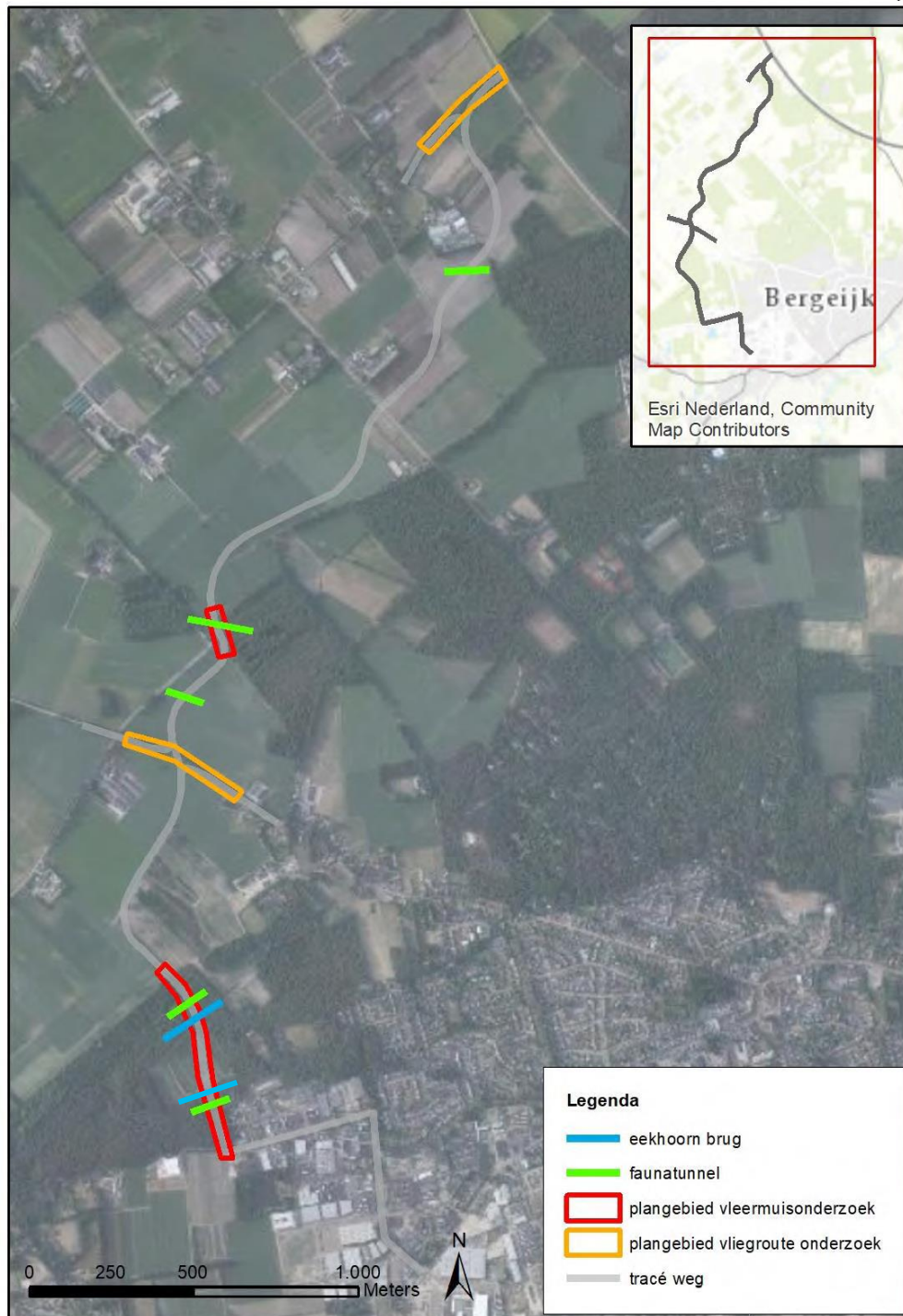
Ter compensatie van bovenstaande nadelige effecten worden mitigerende maatregelen getroffen. Ten aanzien van het oppervlakteverlies en de optredende verstoring dient daarnaast gecompenseerd te worden op basis van artikel 5.6 van de Interim omgevingsverordening. Het betreffende compensatieplan ziet daarbij toe op fysieke compensatie op grond van artikel 5.7, lid 2.

Mitigatieplan

In het kader van de realisatie van de DiepvelDENweg worden navolgend de te treffen mitigerende maatregelen ten behoeve van de beschermde soort(groep)en beschreven. De locaties van de betreffende maatregelen worden weergegeven in figuur 18.

- Omwille van het reduceren van barrièrewerking (versnippering) en verkeersslachtoffers, worden in het verlengde van de bestaande structuren vijf faunatunnels aangelegd;
- Voorts zijn een tweetal eekhoornbruggen voorzien; één ten noorden en één ten zuiden van de Vennekens;
- Bij het verwijderen van bomen bij lanen worden nieuwe vliegroutes voor vleermuizen nabij of parallel aan de originele vliegroute gecreëerd. Een alternatieve vliegroute kan worden gecreëerd middels beplanting en/of vleermuisportaal van metaalwerk op palen;
- Als alternatief voor het aangetroffen buizerdnest, wordt een nestmand op minimaal 75 meter van de Diepveldenweg toegepast. Op het moment dat de aanlegwerkzaamheden zijn afgerond, dient de nestmand weer verwijderd te worden en is het huidige nest weer beschikbaar voor de buizerd;
- Ten behoeve van het voorkomen van uitstraling van koplampen naar omliggende (bos)gebieden, wordt - naast de toepassing van aangepaste armaturen - plaatselijk voorzien in de aanplant van struiken aan de bosrand langs de nieuwe weg. Ter plaatse van ingangen van faunatunnels, boombruggen en vliegroutes van vleermuizen worden – mits niet noodzakelijk - geen lantaarnpalen geplaatst;
- Het kappen van bomen en struiken vindt plaats buiten het broedseizoen (globaal van half maart tot en met juli) van vogels. Mocht het echter noodzakelijk zijn om binnen het broedseizoen te kappen, dan kan dit enkel indien vooraf door een ecooloog is vastgesteld dat geen broedende vogels aanwezig zijn;
- De werkzaamheden waarbij een essentiële vliegroute van vleermuizen aangetast of verwijderd wordt, dienen plaats te vinden in de periode dat vleermuizen niet actief zijn (afhankelijk van de weersomstandigheden van november tot en met maart);
- Om zoveel mogelijk te voorkomen dat wezels en bunzings gedood worden, dient het bouwrijp maken van het tracé ter plaatse van de bosgebieden te worden uitgevoerd buiten de kwetsbare voortplantingsperiode (van 15 maart tot 1 september).

Ondanks het treffen van bovenstaande mitigerende maatregelen, kan een aantal negatieve effecten niet worden weggenomen. Als gevolg hiervan ontstaat een overtreding van de verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming. Hiervoor dient een ontheffing te worden verkregen. Deze ontheffing wordt parallel aan de procedure voor voorliggend bestemmingsplan aangevraagd.



Figuur 18: mitigerende maatregelen

Zoals in paragraaf 2.2.3 reeds aan bod is gekomen, is aan de hand van voorliggend bestemmingsplan een verzoek ingediend voor een wijziging van de begrenzing van NNB-gebied ten behoeve van kleinschalige ingrepen, als bedoeld in artikel 5.5 van de Interim omgevingsverordening. Om hieraan te voldoen dient in het bestemmingsplan onder meer aangetoond te worden dat voldaan wordt aan de regels inzake het compenseren van verlies van ecologische waarden en kenmerken, als bedoeld in artikel 5.6 van de Interim Omgevingsverordening (compensatieregels). Hierbij kan de keuze worden gemaakt om fysiek dan wel financieel te compenseren. Voor onderhavig planvoornemen is overeengekomen om fysiek te compenseren. Onderstaand wordt gemotiveerd op welke wijze hieraan voldaan wordt.

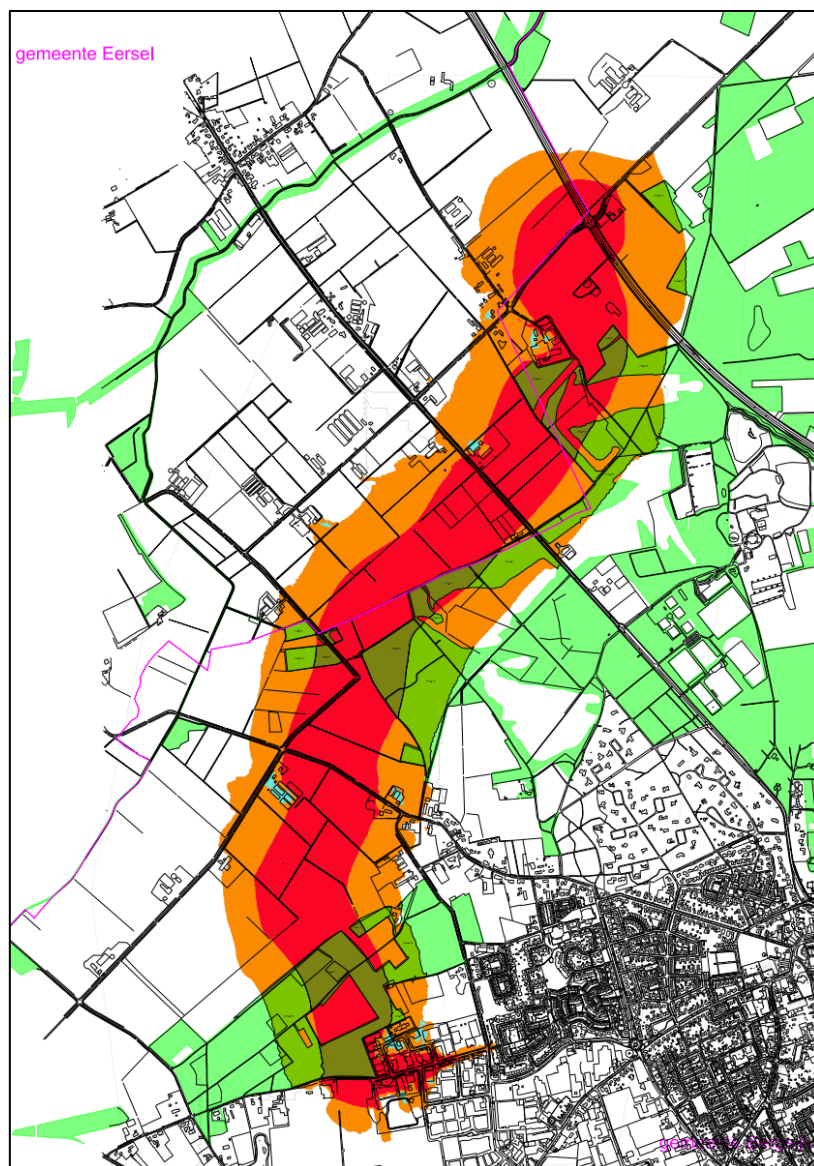
Compensatie als gevolg van de fysieke aantasting (ruimtebeslag)

Voor het bepalen van de compensatieverplichting als gevolg van de fysieke aantasting (en daarmee ook het onttrekken van de betreffende stroken aan het NNB) dient het netto verlies conform de compensatieregels te worden vermeerderd met een toeslag welke afhankelijk is van het beheertype ter plaatse van de ingreep. Het ruimtebeslag van de fysieke aantasting bedraagt 6.998 m². Aangezien het te doorkruisen bos ter plaatse een ontwikkeltijd heeft van 25-100 jaar, geldt als compensatieopgave de som 'aantasting + aantasting x 0,67'. Dit komt neer op 11.686,66 m².

Daarnaast geldt dat de kwaliteit van het NNB niet achteruit mag gaan. Om die reden zal bij de compensatie minimaal dezelfde ecologische waarden en kenmerken gerealiseerd moeten worden. In onderhavig geval betekent dit dat de compensatiegronden voorzien moeten worden van een kwalitatieve invulling die tenminste gelijk staat aan het natuurbeheertype 'droog bos met productie'. Een kwaliteitsverbetering kan verder bereikt worden door een natuurbeheertype met hogere ecologische waarde te ontwikkelen, zoals bijvoorbeeld 'vochtig bos met productie, haagbeukenessenbos' of 'dennen-, eiken-, beukenbos'. Aangezien bostypen een lange ontwikkeltijd kennen betekent dit dat de ecologische waarden vanzelf al hoog zijn. Wanneer de compensatie een natuurbeheertype anders dan bos betreft, dan moet dit zeer goed ontwikkelde natuur betreffen.

Compensatie door verstoring

Naast de regels voor compensatie als gevolg van de fysieke aantasting, bevat de Verordening ruimte ook regels voor compensatie door verstoring van nabijgelegen natuur. Deze indirecte aantasting van het NNB treedt op door geluid en in mindere mate door licht als gevolg van de Diepveldenweg. De Verordening ruimte stelt in artikel 5.6, lid 2, onder e, dat compensatie bij verstoring van het NNB, maatwerk betreft. In dat verband hanteert de provincie geluidcontouren om de verstoring in kaart te brengen. Voor open gebied wordt voor een verstoring tot 47 dB compensatie vereist en voor bosgebieden geldt 42 dB. Vanwege het provinciale standpunt zijn de geluidcontouren ten gevolge van de Diepveldenweg in beeld gebracht (zie figuur 19).



Figuur 19: geluidcontouren tracé Diepveldenweg (bron: Kragten)

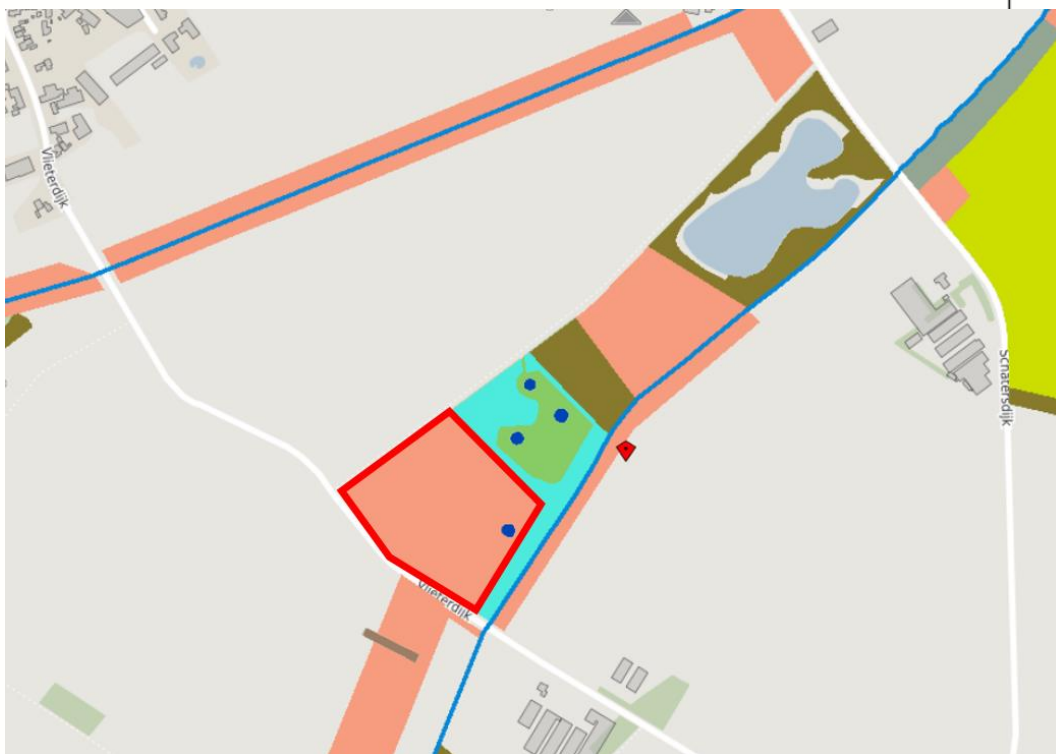
De totale oppervlakte van alle NNB-gebieden langs het tracé - binnen de 42 dB-contour – bedraagt 543.819,406 m². Dit is inclusief de oppervlakte waar de aanleg van de weg voorzien is (6.998 m²). Om de verstoring door geluid te verminderen, wordt het wegdek vormgegeven met stiller asfalt. Dergelijke gebieden hoeven niet één op één gecompenseerd te worden, maar dienen voor een factor 0,75 te worden meegenomen in de berekening. De compensatie moet plaatsvinden binnen nog niet gerealiseerd NNB-gebied.

De gemeente Bergeijk en de Provincie Noord-Brabant hebben in overleg bepaald dat de compensatie vorm krijgt door:

- a. ca 3,6 ha aanleg nieuwe natuur aan de Fortjeswaterloop, welke in de herbegrenzing van de NNB wordt meegenomen, geborgd via een voorwaardelijke verplichting:
- b. ca 8,9 ha kwaliteitsverbetering bestaand bos, geborgd doordat de gemeente voor bosonderhoud middelen in de begroting heeft gereserveerd:
- c. ca 1,4 ha nieuwe natuurverbinding tussen de Run en het bosgebied.
- d. ca 7,7 ha landschappelijke inpassing van de weg.

Aanleg nieuwe natuur Fortjeswaterloop

Voor de compensatie als gevolg van de fysieke aantasting wordt een perceel van circa 3,6 ha aan de Vlieterdijk ten zuiden van Luyksgestel ingezet. Het perceel grenst aan de Fortjewaterloop. Dit perceel is gelegen binnen het NNB en is gekwalificeerd als 'nog om te vormen landbouwgrond naar natuur'. In figuur 20 is de globale ligging van het perceel weergegeven op een uitsnede van de kaart van het Natuurbeheerplan. De compensatielocatie wordt in onderhavig bestemmingsplan opgenomen met de bestemming 'Natuur' (in plaats van 'Agrarisch met waarden – Natuur- en landschapswaarden 1') met de aanvullende gebiedsaanduiding 'vanwege natuurcompensatie te realiseren natuur, beheertype hoog- en laagveenbos'. Hiermee wordt aansluiting gezocht bij het beheertype van de aangrenzende gronden.



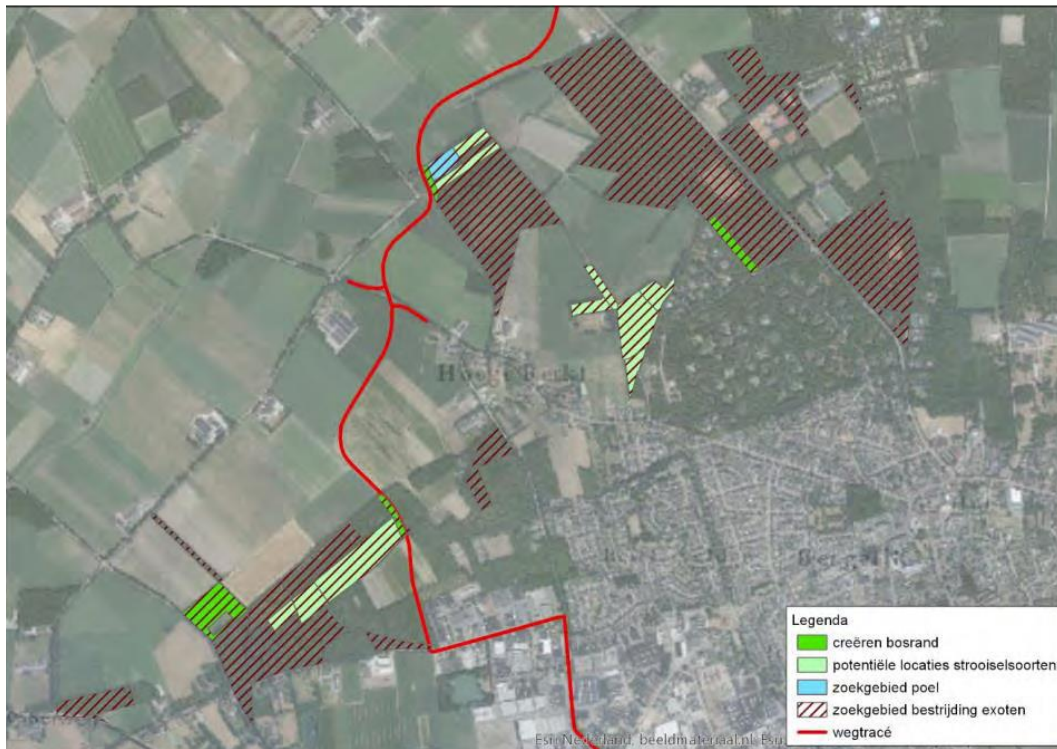
Figuur 20: globale locatie voor fysieke compensatie (rood omlijnd) (bron: Natuurbeheerplan provincie Noord-Brabant)

Verbeteren van bestaande bospercelen

Verder worden bestaande bospercelen in de nabijheid van het plangebied gerevitaliseerd. Dit leidt tot verbeterde kwaliteit ten aanzien van biodiversiteit en natuurwaarden en levert ook in andere zin milieuwinst op. De locaties voor de revitalisering van bestaande bospercelen zijn weergegeven in figuur 21.

De verbeteringsmaatregelen van bestaande bospercelen bestaan uit:

1. de aanplant van rijke strooiselsoorten op plekken waar sprake is van open bos of veel uitval als gevolg van stormschade of de letterzetter. Soorten die worden aangeplant zijn haagbeuk, esdoorn en linde. Deze loofboomsoorten zorgen voor een diversiteit aan boomsoorten. Daarnaast heeft het strooisel van deze boomsoorten een positief effect op de bodem en het bodemleven;
2. Op locaties waar ruimte is of ontstaat als gevolg van de aanleg van de Diepveldeweg wordt een structuurrijke bosrand gecreëerd. Een goed ontwikkelde bosrand met ruigte en struweel is belangrijk voor veel soorten kleine fauna, zoals insecten, vogels en zoogdieren.
3. Op de laagste/natste locatie wordt een poel gerealiseerd. Dit draagt bij aan het leefgebied voor amfibieën en libellen. Daarnaast wordt hiermee een stapsteen toegevoegd aan de ecologische verbinding tussen de Run en de NNB-gebieden rond de golfbaan.

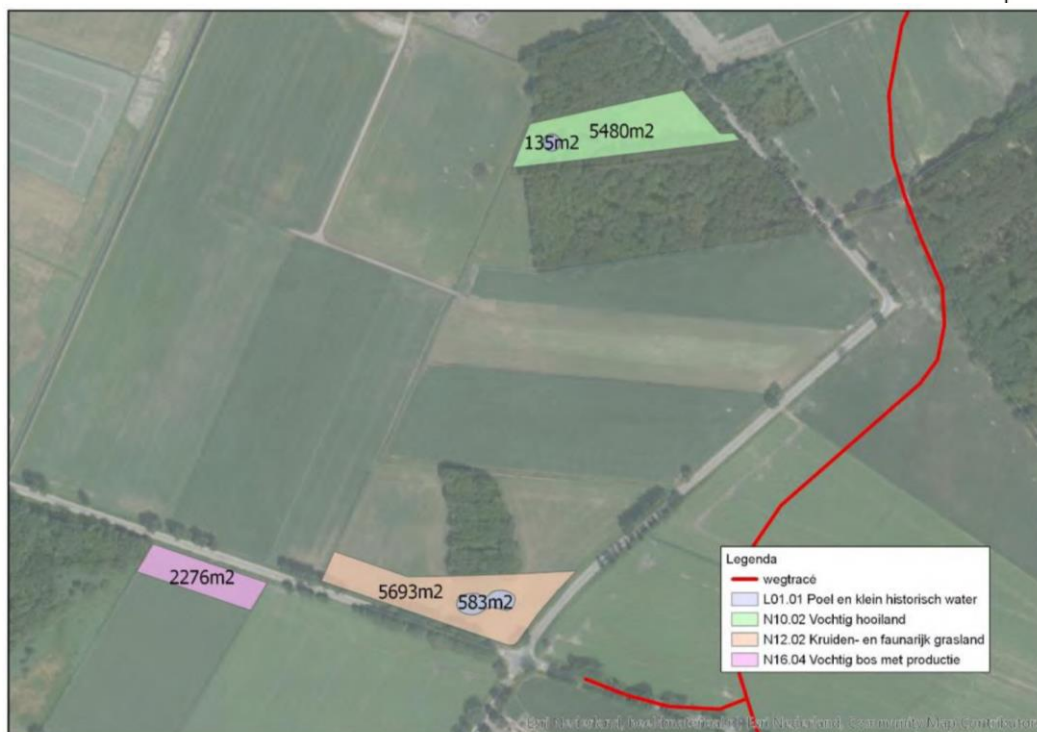


Figuur 21: NNB-percelen waar verbeteringsmaatregelen worden toegepast (bron: Staro)

- Op veel locaties in de bestaande bospercelen vormen exoten (met name de Amerikaanse vogelkers, de reuzenbereklaauw en de Amerikaanse eik) een belemmering voor verjonging van het bos. Doordat deze soorten snel groeien en zich snel verspreiden overgroeien ze de gewenste spontane of aangeplante verjonging van bosgebieden. Het reguliere bosbeheer biedt onvoldoende mogelijkheden om deze problematiek voldoende adequaat aan te pakken. In het kader van de revitaliseringsmaatregelen zullen exoten derhalve bestreden worden om zo een verbetering van de structuur en variatie in bestaande bossen te bereiken.

Nieuwe natuur tussen de Run en het bosgebied

Ook worden ecologische verbindingen gerealiseerd. Zo wordt een verbinding gecreëerd tussen de reeds ingerichte ecologische verbingszone langs de Run ten westen en het NNB-gebied bij de golfbaan ten oosten van het wegtracé. Daartoe worden percelen langs de Hooge Berkt ingericht als natuur (in oranje en paars aangeduid in figuur 22). Daarnaast wordt een perceel met een agrarische bestemming langs de Eerdbrand als natuur bestemd (in groen aangeduid in figuur 22). Hiermee wordt een verbinding gecreëerd tussen twee – in de huidige situatie - geïsoleerde NNB-vlakken.



Figuur 22: Nieuwe natuur tussen de Run en bosgebied (bron: Staro)

Borging compensatiemaatregelen

De borging van de uitvoering van het mitigatie- en compensatieplan is middels een voorwaardelijke verplichting (artikel 5.3 voor Bergeijk en 6.3 voor Eersel) verankerd in de specifieke bestemmingsplanregels voor beide gemeenten. Hierin is bepaald dat de uitvoering van de fysieke compensatiemaatregelen binnen een termijn van drie jaar na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan afgerond dient te zijn op basis van een door de provincie goedgekeurd mitigatie- en compensatieplan.

Inrichting en beheer

Ten behoeve van de inrichting en het ontwikkelings- en instandhoudingsbeheer, is in hoofdstuk 8 van bijlage 5 een inrichtings- en beheerplan opgesteld. In dit plan worden per compensatielocatie de te realiseren natuurbeheertypen benoemd en onderbouwd. Tevens worden per natuurbeheertype de specifieke randvoorwaarden voor de ontwikkeling en de instandhouding beschreven. Tot slot vindt er een uiteenzetting van de inrichtings- en beheerkosten plaats.

4.8 Archeologie en cultuurhistorie

4.8.1 Archeologie

De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor het behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. De Erfgoedwet bevat daarnaast regels voor omgang met archeologie in het algemeen. Zo is het verplicht om bij de vaststelling van een bestemmingsplan rekening te houden met archeologische waarden.

Archeologisch bureauonderzoek

De eerste stap is om via een bureauonderzoek een gespecificeerde archeologische verwachting op te stellen voor het tracé van de Diepveldenweg. Dit is uitgevoerd door het verwerven van informatie over bekende en verwachte archeologische waarden. Het archeologisch bureauonderzoek is als bijlage 13 opgenomen. De resultaten maken duidelijk dat de archeologische verwachting in grote delen van het tracé hoog tot middelhoog/laag zijn. Gezien de geplande grootschalige bodemingrepen in relatie tot deze archeologische verwachting is de kans op het aantreffen van behoudenswaardige archeologische vindplaatsen groot.

Er is dus een nader archeologisch onderzoek noodzakelijk om de mogelijk aanwezige waarden in beeld te krijgen. Voor de reeds verstoorde gebieden en de gebieden die al archeologisch onderzocht en vrijgegeven zijn, is geen nader onderzoek noodzakelijk.

Archeologisch verkennend booronderzoek en veldkartering

Het bureauonderzoek heeft aangetoond dat er zich mogelijk archeologische waarden in het plangebied zouden kunnen bevinden. Daarom is aansluitend een inventariserend veldonderzoek in de vorm van een verkennend booronderzoek en een oppervlaktekartering uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 14 opgenomen.

Voor een groot deel van het tracé is geconcludeerd dat de archeologische waarden niet of niet meer in situ worden verwacht. Deze delen van het plangebied hebben op de verwachtingskaart naar aanleiding van het booronderzoek de lage verwachtingswaarde behouden. Op grond van deze resultaten is geadviseerd om deze delen van het plangebied vrij te geven.

Voor het uiterste noorden en zuiden van het tracé is sprake van een hoge archeologische verwachtingswaarde. De archeologische verwachting voor deze delen is door het booronderzoek bevestigd en in het zuidelijke deel in noordelijke richting uitgebreid. De kans is dus reëel dat er archeologische resten aanwezig zijn. Voor deze delen van het plangebied is geadviseerd om een vervolgonderzoek in de vorm van proefsleuven te verrichten. Voor het deel van het plangebied dat samenvalt met de huidige Eerselsedijk/Stokkelen blijft de hoge verwachtingswaarde ook overeind. Het huidige gebruik maakt een proefsleuvenonderzoek hier echter niet mogelijk. Geadviseerd wordt om toekomstige graafwerkzaamheden archeologisch te laten begeleiden.

Tot slot is ter plaatse van de doorkruising van Golfbaan de Paal op Bergeijks grondgebied een middelhoge archeologische verwachting opgenomen. Ook hier zal proefsleuvenonderzoek uit moeten wijzen of er wel of geen archeologische waarden in het gebied aanwezig zijn.

Archeologisch vervolgonderzoek

Bij een proefsleuvenonderzoek dienen verspreid over het plangebied sleuven gegraven te worden met als doel om eventuele archeologische waarden te karteren en te waarderen. Voor dit onderzoek dient een door het bevoegd gezag goedgekeurd Programma van Eisen te zijn opgesteld waarin is vastgelegd waaraan het onderzoek moet voldoen. Dit Programma van Eisen is inmiddels opgesteld en ligt ter goedkeuring voor bij het bevoegd gezag.

In afwachting van het archeologisch vervolgonderzoek zijn de potentieel aanwezige archeologische en cultuurhistorische waarden beschermd door een archeologische dubbelbestemming.

4.8.2 Cultuurhistorie

Het versterken van de koppeling tussen erfgoed en ruimte is een belangrijke doelstelling van de Wet Modernisering monumentenzorg (Momo). In het kader van de Momo dient in de toelichting van elk bestemmingsplan of ruimtelijke onderbouwing beschreven te worden op welke wijze met de aanwezige cultuurhistorische waarden rekening is gehouden.

De Kempengemeenten en de A2-gemeenten hebben een gezamenlijk erfgoedplan opgesteld. Het erfgoedplan bevat een inventarisatie van de archeologische en cultuurhistorische waarden. Op de cultuurhistorische beleidskaart, die deel uitmaakt van het erfgoedplan, zijn de cultuurhistorische waarden van lokaal en bovenlokaal belang aangegeven voor het bouwkundig erfgoed, het historisch-geografisch erfgoed en de historische groenwaarden.

Het tracé van de Diepveldenweg doorkruist enkele objecten en gebieden met een hoge tot zeer hoge cultuurhistorische waarde die belangrijke elementen van de regionale identiteit bevatten. Deze cultuurhistorische waarden roepen op tot behoud, maar verdienen het vooral ook om als inspiratiebron gebruikt te worden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Om die reden zijn de aanwezige cultuurhistorische waarden als uitgangspunt gehanteerd bij de landschappelijke inpassing van het tracé van de Diepveldenweg.

5 Juridische opzet

De regels bepalen de gebruiksmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied en geven tevens de bouwmogelijkheden weer. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgebouwd conform de door het SVBP2012 voorgeschreven systematiek en omvatten inleidende regels, bestemmingsregels, algemene regels en tenslotte de overgangs- en slotregels.

5.1 Bestemmingen

In hoofdstuk 2 van de regels zijn de volgende enkelbestemmingen opgenomen:

- 'Agrarisch met waarden – Landschappelijke en natuurlijke waarden'
- 'Natuur'
- 'Verkeer'
- 'Groen – Landschapselement' (enkel van toepassing voor de gemeente Eersel)

Daarnaast zijn de volgende dubbelbestemming opgenomen:

- Leiding – Riool
- Leiding – Water
- Waarde – Archeologie 4.1
- Waarde – Archeologie 6 (enkel van toepassing voor de gemeente Bergeijk)

Agrarisch met waarden – Landschappelijke en natuurlijke waarden

De agrarische gronden binnen het plangebied hebben op sommige delen ook specifieke natuurwaarden. Deze gronden zijn bestemd als 'Agrarisch met waarden - Landschappelijke en natuurlijke waarden'.

Natuur

Enkele percelen langs het traject van de nieuwe weg zijn bestemd tot Natuur. Deze gebieden kunnen worden gebruikt voor de ontwikkeling van natuur, in aansluiting op de aangrenzende of nabijgelegen bestaande natuurgebieden.

Verkeer

Deze bestemming betreft het tracé van de nieuwe weg en de bijbehorende gronden en voorzieningen.

Groen – Landschapselement

Deze bestemming is toegekend aan een perceel met (opgaande) beplanting die niet primair een bos- of natuurfunctie hebben. Het gaat hierbij niet om erfbeplanting maar om een landschapselement belangrijk voor de ruimtelijk visuele beleving

Leiding – Riool

Het tracé van de weg doorkruist ter hoogte van het kruispunt Boevenheuvel-N397 een bestaande rioolleiding. Deze leiding is opgenomen in deze dubbelbestemming. Met deze dubbelbestemming zijn nadere beperkingen aan de gronden in de directe nabijheid van deze rioolleiding toegekend, waarmee de belangen van de betreffende leiding worden gediend.

Leiding – Water

Het tracé van de weg kruist op een aantal punten een bestaande hoofdwatervleiding. Deze leiding is opgenomen in deze dubbelbestemming. Met deze dubbelbestemming zijn nadere beperkingen aan de gronden in de directe nabijheid van de hoofdwatervleiding toegekend, waarmee de belangen van de betreffende leiding worden gediend. Gedacht moet worden aan beperkingen ten aanzien van grondbewerkingen en -werkzaamheden in de directe nabijheid van ondergrondse leidingen. Indien dergelijke activiteiten ontplooid willen worden, is voorafgaand een omgevingsvergunning noodzakelijk, waarbij het bevoegd gezag voorafgaand de betreffende leidingbeheerder dient te consulteren.

Waarde – Archeologie 4.1

In het kader van het nieuwe tracé is een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Daarbij is gebleken dat enkele delen van het plangebied getypeerd moeten worden als gebieden met hoge archeologische verwachtingswaarde. In deze gebieden dient een vervolgonderzoek in de vorm van een proefsleuvenonderzoek te worden uitgevoerd. Vanwege de hoge archeologische verwachtingswaarde zijn de betreffende gronden voorzien van de dubbelbestemming Waarde – Archeologie 4.1, analoog aan het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Eersel.

Na uitvoering van het proefsleuvenonderzoek kan gaande de procedure van dit bestemmingsplan worden bepaald of deze dubbelbestemming moet worden gehandhaafd of kan worden verwijderd of dat een andere passende bestemming moet worden gekozen.

Waarde – Archeologie 6

De bestemming 'Waarde – Archeologie 6' is conform de regeling in het bestemmingsplan '2e Herziening Buitengebied Bergeijk 2017' ter bescherming van de mogelijk aanwezige archeologische waarden overgenomen op een drietal compensatiepercelen.

6 Economische uitvoerbaarheid

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan waarin ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, dient de gemeenteraad een exploitatieplan vast te stellen. Aangezien beide gemeente in dit geval over het eigendom van alle gronden op hun grondgebied beschikken of nog gaan beschikken, kan de vaststelling van een exploitatieplan achterwege blijven.

De totale projectkosten zijn begroot op 9,3 miljoen euro. Binnen deze begroting zijn de grondverwervingskosten, de (plan)voorbereidingskosten en de uitvoeringskosten voor de nieuwe weg, de fietstunnels en de rotonde op de N397 opgenomen. Ter financiering van de weg draagt de provincie 3,5 miljoen euro bij, de gemeente Bergeijk 3,8 miljoen euro en de gemeente Eersel 2 miljoen euro.

7 Procedure

De procedure die een bestemmingsplan doorloopt is in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening bepaald. De wettelijke procedure start op het moment van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Naast deze wettelijke procedure is ook de gemeentelijke inspraakverordening van belang.

In de navolgende paragrafen wordt enerzijds het reeds doorlopen proces beschreven en anderzijds vooruitgeblikt op het verdere verloop van de procedure.

7.1 Voorbereidingstraject

Bij de voorbereidingen van de Diepveldenweg is een klankbordgroep samengesteld, bestaande uit de Dorps- en kernraden uit de gemeente Bergeijk, de ZLTO, de milieugroep Kempenland, IVN, afdeling Bergeijk – Eersel, het Platform Ondernemend Bergeijk, de Bergeijkse Ondernemers Club en belangenvereniging De Waterlaat. Tevens zijn er belangenorganisaties uit Eersel bij de totstandkoming van het tracé betrokken. Met de klankbordgroep heeft regelmatig overleg plaatsgevonden. Daarnaast is met diverse grondeigenaren op individueel niveau overleg gevoerd. Op 2 december 2015 heeft tot slot een algemene informatiebijeenkomst plaatsgevonden in het gemeentehuis van Bergeijk voor zowel de inwoners van de gemeente Bergeijk, als de gemeente Eersel. Tijdens deze avond zijn de plannen uitgebreid toegelicht.

7.2 Inspraak en vooroverleg

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan vindt overleg plaats met de instanties die betrokken zijn bij de behartiging van de belangen in het kader van de zorg voor de ruimtelijke ordening. Het voorontwerpbestemmingsplan is aan deze instanties toegestuurd. De hieruit volgende vooroverlegreacties zijn weergegeven in de Nota inspraak en vooroverleg (zie bijlage 16).

In het kader van de inspraakprocedure heeft het voorontwerpbestemmingsplan bij beide gemeenten verder van 28 juni 2018 tot 26 juli 2018 voor eenieder ter inzage gelegen. Daarnaast is binnen deze periode op 5 juli 2018 een informatiebijeenkomst in de raadszaal van de gemeente Bergeijk georganiseerd. Op deze wijze zijn omwonenden en overige geïnteresseerden nader geïnformeerd over de concrete plannen en zijn vragen reeds in een vroeg stadium beantwoord kunnen worden. Desalniettemin zijn er vier inspraakreacties ingediend. Deze inspraakreacties, alsmede de beantwoording hiervan zijn weergegeven in de Nota inspraak en vooroverleg (zie bijlage 16). Mede naar aanleiding van de ingediende inspraakreacties heeft op 4 februari 2019 een aanvullende informatiebijeenkomst - primair gericht op de bewoners van de buurt Het Ronsel - plaatsgevonden.

7.3 Ontwerpbestemmingsplan, herbegrenzingsbesluit Provincie en vaststelling

Het ontwerpbestemmingsplan heeft conform de uniforme openbare voorbereidingsprocedure zes weken ter inzage gelegen. Binnen deze periode zijn twee zienswijzen ingediend. In bijlage 17 is de Nota zienswijzen opgenomen. Daarin is gemotiveerd aangegeven hoe is om gegaan met de ingediende zienswijzen. Aan de hand van de ingediende zienswijzen is het bestemmingsplan gewijzigd vastgesteld. Deze wijziging heeft vooral betrekking op het herbegrenzingsbesluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant van 18 februari 2020. De in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen structuren te verwijderen en toe te voegen, zijn in het vastgestelde plan komen te vervallen. Dit heeft zijn weerslag op de verbeelding en op de regels. Overige wijzigingen hebben in het juridische deel van het bestemmingsplan (verbeelding en regels) niet plaatsgevonden. Wel zijn nog tekstuele aanpassingen in de toelichting doorgevoerd.

Overzicht bijlagen

- Bijlage 1: Overzichtskaart tracé
- Bijlage 2: Quicksan natuurwaarden
- Bijlage 3: Stikstofdepositie-onderzoek
- Bijlage 4: Aanmeldingsnotitie
- Bijlage 5: Mitigatie- en compensatieplan
- Bijlage 6: Verkenning verkeersstructuur middengebied Eersel-Bergeijk
- Bijlage 7: Historisch bodemonderzoek
- Bijlage 8: Akoestisch onderzoek
- Bijlage 9: Luchtkwaliteitsonderzoek
- Bijlage 10: Externe veiligheidsrapportage
- Bijlage 11: Advies Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost
- Bijlage 12: Watertoets
- Bijlage 13: Nader ecologisch onderzoek
- Bijlage 14: Archeologisch bureauonderzoek
- Bijlage 15: Archeologisch verkennend booronderzoek en veldkartering
- Bijlage 16: Nota inspraak en vooroverleg
- Bijlage 17: Nota zienswijzen

Bijlage 1

Overzichtskaart tracé

Bijlage 2

Quickscan natuurwaarden

Bijlage 3

Stikstofdepositie-onderzoek

Bijlage 4

Aanmeldingsnotitie

Bijlage 5

Mitigatie- en compensatieplan

Bijlage 6

Verkenning verkeersstructuur middengebied Eersel-Bergeijk

Bijlage 7

Historisch bodemonderzoek

Bijlage 8

Akoestisch onderzoek

Bijlage 9

Luchtkwaliteitsonderzoek

Bijlage 10

Externe veiligheidsrapportage

Bijlage 11

Advies Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost

Bijlage 12

Watertoets

Bijlage 13

Nader ecologisch onderzoek

Bijlage 14

Archeologisch bureauonderzoek

Bijlage 15

Archeologisch verkennend booronderzoek en veldkartering

Bijlage 16

Nota inspraak en vooroverleg

Bijlage 17

Nota zienswijzen



ACCENT adviseurs

Luchthavenweg 13E T 040 - 3030095
5657 EA Eindhoven I accentadviseurs.nl