Crijns Rentmeesters BV

Witvrouwenbergweg 12

5711 CN Someren

T: 0493 – 47 17 77

F: 0493 – 47 28 88

E: info@crijns-rentmeesters.nl

I: www.crijns-rentmeesters.nl

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING HERINRICHTING KRUISING LAARSTRAAT/HAAGDOORNWEG GEMEENTE SOMEREN

Crijns Rentmeesters bv

E. Cadée & ing. M.J.M. Crijns

augustus 2014

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING 5
1.1 Aanleiding 5
1.2 Noodzaak 5
1.3 Doel 5

2. BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE 7
2.1 Omgeving projectlocatie 7
2.2 Projectlocatie 8

3. BEOOGDE ONTWIKKELING 11

4. BELEIDSKADER 15
4.1 Provinciaal beleid 15
4.1.1 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening 15
4.1.2 Verordening Ruimte 2014 15
4.2 Gemeentelijk beleid 17
4.2.1 Bestemmingsplan 17
4.2.2 Verkeersbeleidsplan Someren 18

5. MILIEUASPECTEN 21
5.1 Bodem 21
5.2 Luchtkwaliteit 21
5.3 Water 21
5.3.1 Inleiding 21
5.3.2 Relevant beleid 22
5.3.3 Bodemsamenstelling en geohydrologische situatie 23
5.3.4 Verhard oppervlak en benodigde berging 23
5.3.5 Hemelwaterafvoer na ontwikkeling 23
5.4 Geluid 23

6. OVERIGE PLANOLOGISCH RELEVANTE ASPECTEN 25
6.1 Natuur 25
6.1.1 Natura 2000 en de Vogel- en Habitatrichtlijn 25
6.1.2 Flora- en faunawet 25
6.2 Archeologie 26
6.2.1 Verdrag van Valletta 26
6.2.2 Wet op de archeologische monumentenzorg 26
6.2.3 Nota Archeologiebeleid gemeente Someren 26

7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID 29

BIJLAGE: AKOESTISCH ONDERZOEK

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Door de gemeente Someren, vertegenwoordigd door de heer Nooijen, is aan Crijns Rentmeesters bv opdracht verleend voor het opstellen van de ruimtelijke onderbouwing 'Herinrichting kruising Laarstraat/Haagdoornweg'.

De Haagdoornweg wordt momenteel gebruikt door vrachtverkeer wat vanaf de Nieuwendijk richting Someren of de Kanaaldijk-Zuid rijdt. Dit vrachtverkeer zorgt voor de nodige schade aan de verharding en de berm en leidt daardoor tot overlast voor de woonwijk die vast tegen de Haagdoornweg ligt. Daarnaast maken veel fietsers gebruik van de Haagdoornweg, waaronder veel kinderen die naar het aan de Haagdoornweg gelegen scoutingterrein gaan. Voor hen leidt het aanwezige vrachtverkeer soms tot gevaarlijke situaties.

1.2 Noodzaak

De aanpassing van de kruising Laarstraat/Haagdoornweg is noodzakelijk om het gebruik van de route Laarstraat/Haagdoornweg te bevorderen en de route Vlasstraat/Haagdoornweg te ontzien en zo verdere schade te voorkomen.

De herinrichting van de kruising is reeds voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders. In haar vergadering d.d. 18 maart 2014 heeft het college aangegeven in te stemmen met de voorgestelde aanpak van de kruising Laarstraat/Haagdoornweg.

1.3 Doel

De beoogde herinrichting van de kruising is niet mogelijk binnen de regels van het vigerende bestemmingsplan en wordt in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (wabo) dan ook aangemerkt als activiteit in strijd met het bestemmingsplan. Onder de Wabo kunnen activiteiten in strijd met een bestemmingsplan worden toegestaan als hiervoor een omgevingsvergunning wordt verleend (artikel 2.12 eerste lid sub a onder 3° Wabo). Voor de beoogde herontwikkeling is conform artikel 3.10 Wabo de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing.

Onderhavige ruimtelijke onderbouwing dient als motivering bij de te volgen procedure ten behoeve van de verkrijging van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12 eerste lid sub a onder 3° Wabo voor herinrichting van de kruising Laarstraat/Haagdoornweg.

2. BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE

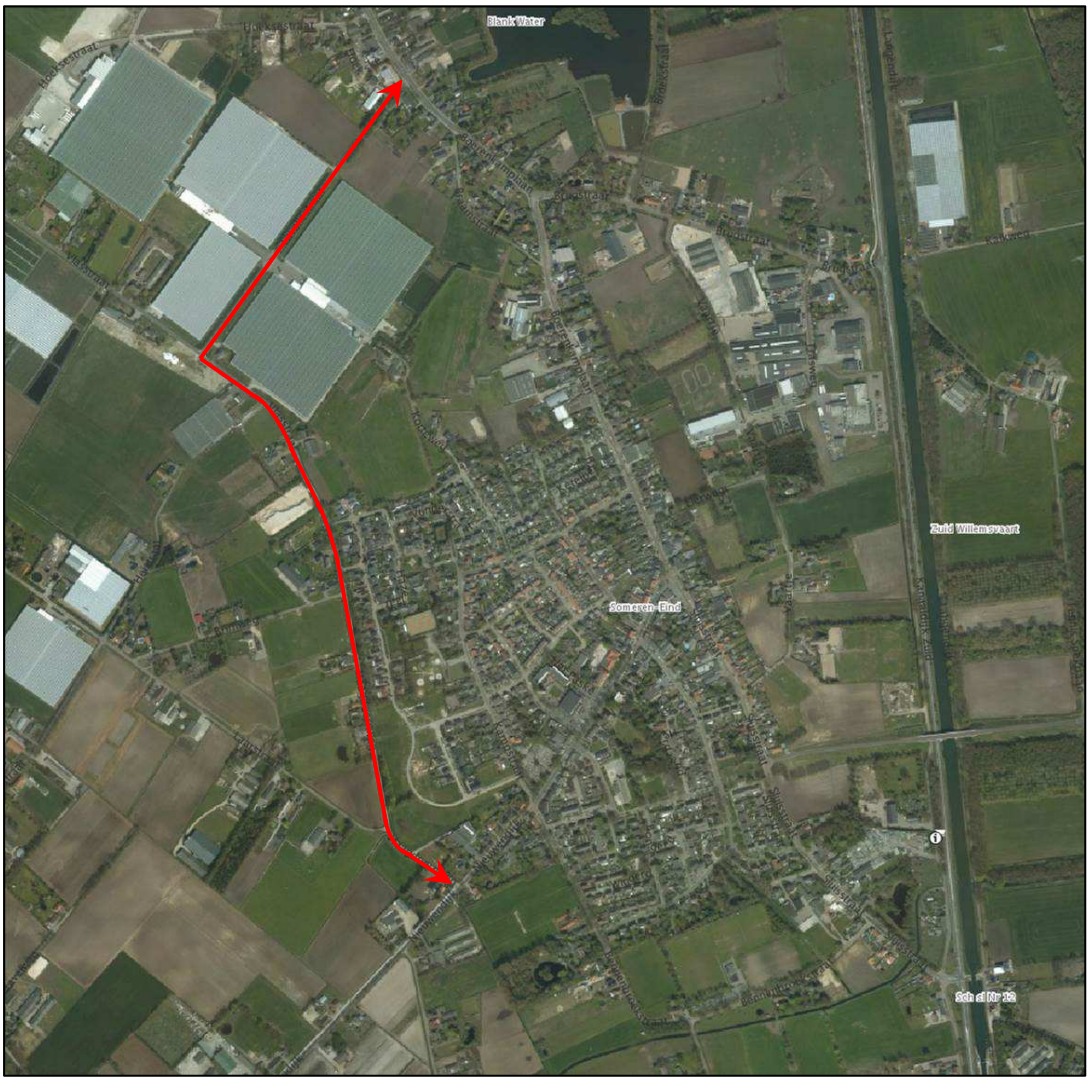
2.1 Omgeving projectlocatie

De projectlocatie betreft de kruising Laarstraat/Haagdoornweg. Deze kruising is ten westen van de kern Someren-Eind gelegen. Navolgend figuur geeft de ligging van de kruising weer.

Figuur 1: Ligging kruising Laarstraat/Haagdoornweg

Ten noordwesten van de kern Someren-Eind is het glastuinbouwgebied Vlasakkers gelegen. De wegen binnen dit glastuinbouwgebied zijn geschikt voor intensief gebruik door (vracht)verkeer.

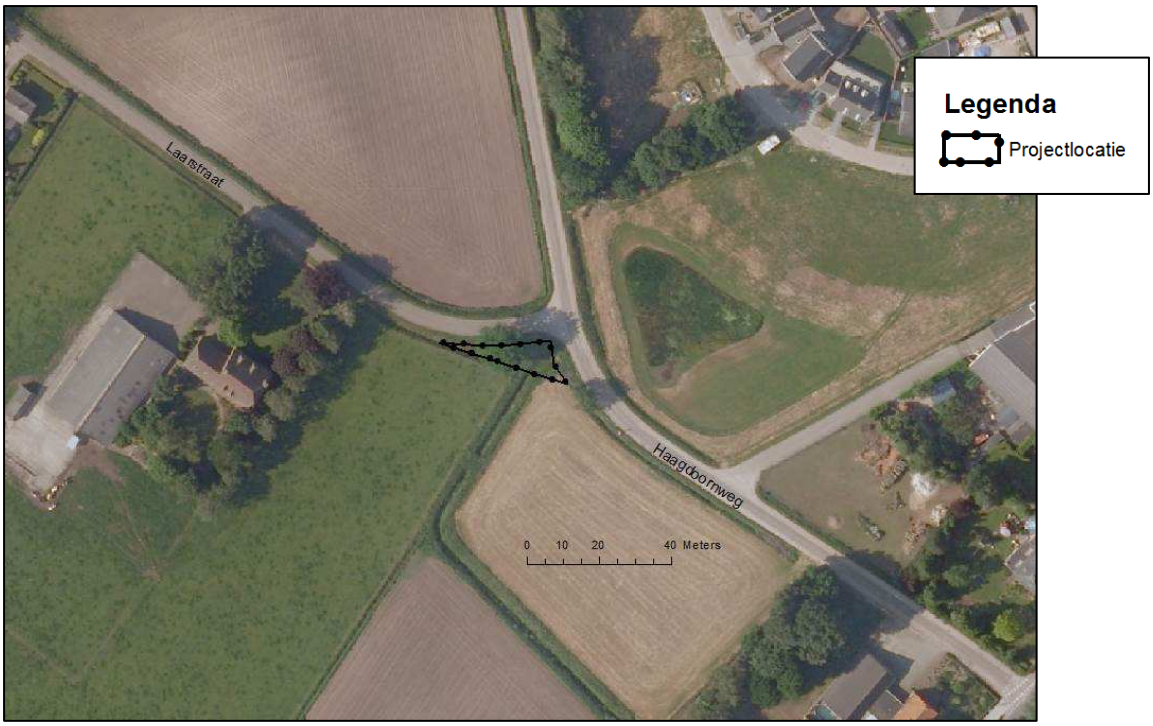
Ten zuidwesten van de kern Someren-Eind is de ontsluitingsweg Nieuwendijk gelegen. De ontsluitingsweg Boerenkamplaan is ten noorden van de kern Someren-Eind gelegen. De kruising Laarstraat/Haagdoornweg vormt een schakel in de route Nieuwendijk/Haagdoornweg/Vlassstraat/Lavallestraat/Boerenkamplaan, een veel gebruikte route voor (vracht)verkeer waarbij de kern Someren-Eind ontzien wordt. Navolgend figuur geeft de route Nieuwendijk/Haagdoornweg/Vlassstraat/Lavallestraat/Boerenkamplaan weer.



Figuur 2: Route Nieuwendijk/Haagdoornweg/ Vlassstraat/Lavallestraat/Boerenkamplaan

2.2 Projectlocatie

De herinrichting van de kruising Laarstraat/Haagdoornweg zal deels ter plaatse van de bestaande kruising en deels ten zuidwesten daarvan plaatsvinden. Een gedeelte van het her in te richten gebied heeft dan ook al de bestemming ‘Verkeer’ in het vigerende bestemmingsplan. Onderhavige ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op het her in te richten gedeelte ten zuiden van de huidige kruising dat thans geen bestemming ‘Verkeer’ kent. Navolgend is de ligging en begrenzing van de projectlocatie weergegeven.



Figuur 3: Ligging en begrenzing projectlocatie

De projectlocatie maakt onderdeel uit van de kadastrale percelen bekend als gemeente Someren, sectie R, nummers 624, 647 en 848 en heeft een oppervlakte van 160 m².

Navolgend figuur geeft de kruising Laarstraat/Haagdoornweg weer, gezien vanaf de Haagdoornweg, waarbij de huidige route is aangegeven.

Figuur 4: Kruising Laarstraat/Haagdoornweg

3. BEOOGDE ONTWIKKELING

De Haagdoornweg wordt momenteel gebruikt door (vracht)verkeer tussen de Nieuwendijk en de Boerenkamplaan. De Haagdoornweg is niet geschikt voor dit intensieve gebruik, wat bermschade en wegschade tot gevolg heeft. Navolgend figuur geeft een impressie van de Haagdoornweg weer, welke thans door (vracht)verkeer wordt gebruikt.

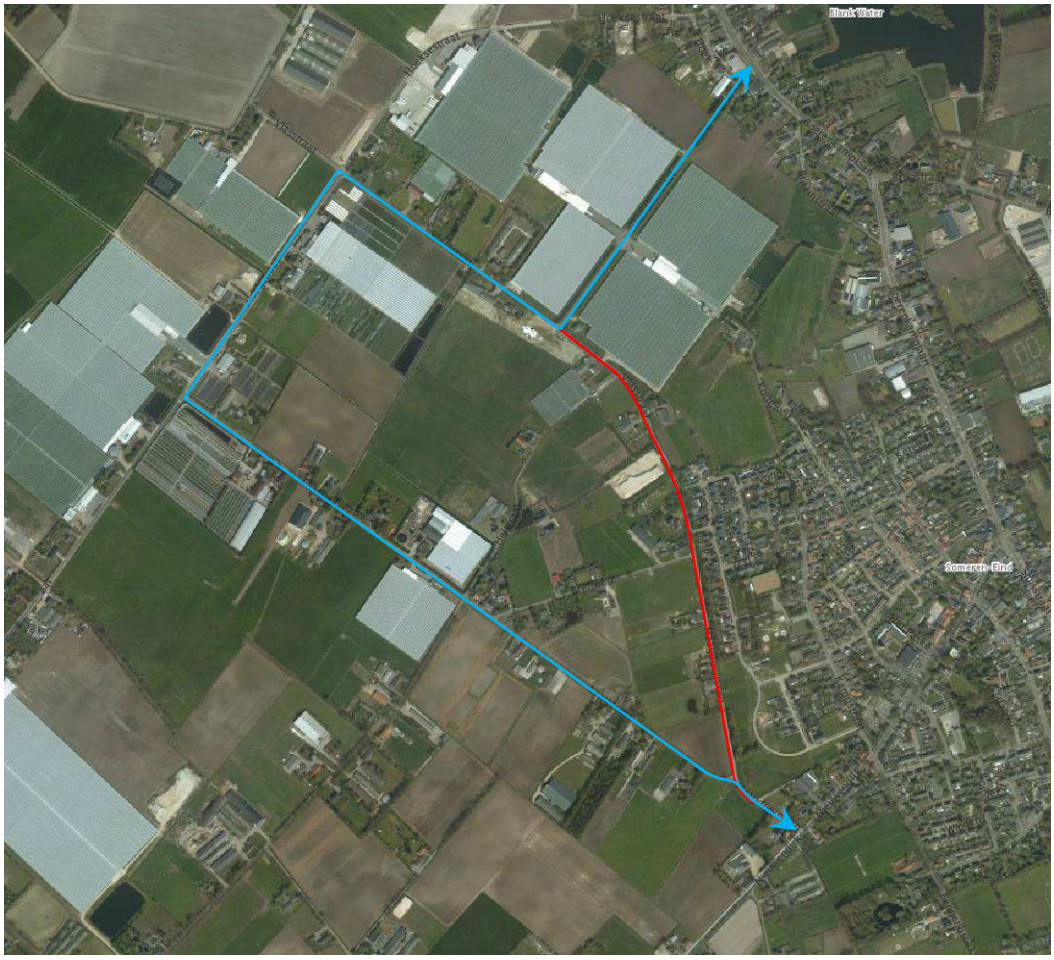
Figuur 5: Impressie Haagdoornweg

Ten noordwesten van de kern Someren-Eind is het glastuinbouwgebied Vlasakkers gelegen. De wegen binnen dit glastuinbouwgebied zijn geschikt voor intensief gebruik door (vracht)verkeer. Navolgend figuur geeft een impressie van de bestaande wegen binnen het glastuinbouwgebied weer.

Figuur 6: Bestaande wegen binnen glastuinbouwgebied

Om verdere schade te voorkomen en het ongewenste gebruik van de Haagdoornweg te beëindigen zal de kruising Laarstraat/Haagdoornweg worden heringericht waardoor het gebruik van de route Laarstraat/Haagdoornweg wordt bevorderd. Daartoe zal de Haagdoornweg vanaf de kruising Laarstraat/Haagdoornweg richting de Vlasstraat worden afgesloten voor vrachtverkeer.

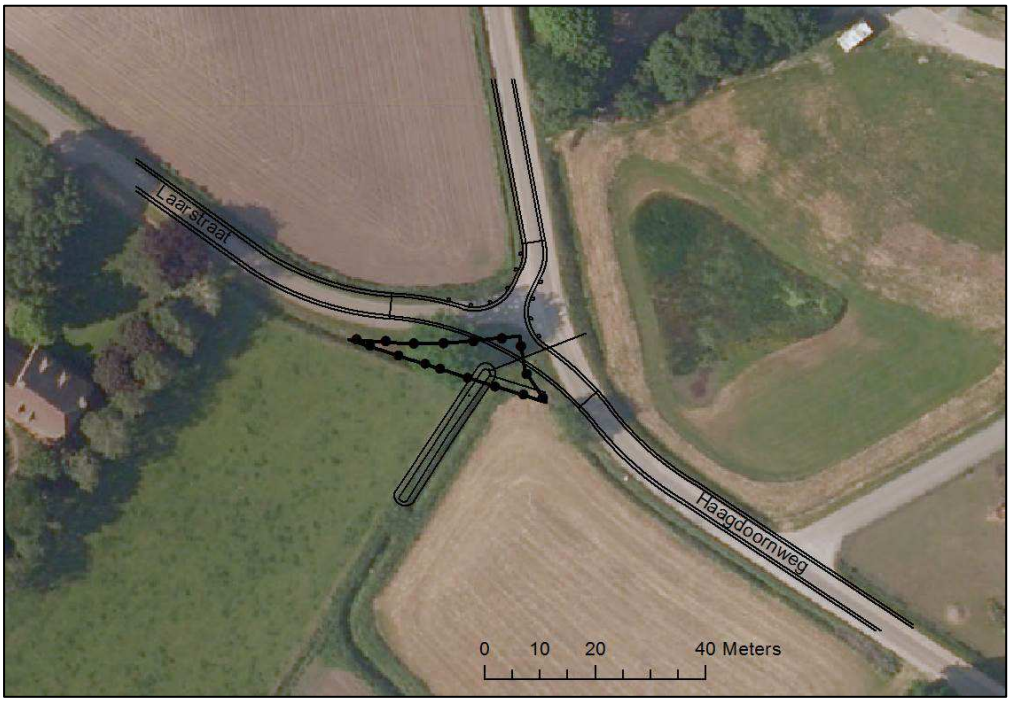
Navolgend figuur geeft de huidige route (rood) en de beoogde nieuwe route (blauw) van het (vracht)verkeer tussen de Nieuwendijk en de Boerenkamplaan weer.



Figuur 7: Huidige en nieuw route (vracht)verkeer

Om te zorgen dat het (vracht)verkeer daadwerkelijk gebruik gaat maken van de Laarstraat (in 2 richtingen), is het noodzakelijk om de kruising Laarstraat/Haagdoornweg aan te passen. Hierbij wordt deze zodanig ingericht dat de route Laarstraat/Haagdoornweg de meest logische route is. De kruising Laarstraat/Haagdoornweg is thans een lastige passage voor vrachtverkeer en belemmert het gebruik van de route Laarstraat/Haagdoornweg. Om deze kruising dusdanig in te richten om de route Laarstraat/Haagdoornweg te bevorderen, dient de weg gedeeltelijk te worden verlegd. Als gevolg daarvan dient een boom (inlandse eik) te worden geveld, een duiker worden verlengd en een duiker worden verlegd.

Navolgend figuur geeft een impressie van de herinrichting van de kruising Laarstraat/Haagdoornweg weer.



Figuur 8: Herinrichting kruising Laarstraat/Haagdoornweg

Navolgend figuur geeft de kruising Laarstraat/Haagdoornweg weer, gezien vanaf de Haagdoornweg, waarbij de huidige route (rood) en de beoogde nieuwe route (blauw) van het (vracht)verkeer tussen de Nieuwendijk en de Boerenkamplaan weer.

Figuur 9: Kruising Laarstraat/Haagdoornweg met huidige en nieuwe route

De beoogde ontwikkeling betreft een herinrichting van de bestaande kruising Laarstraat/ Haagdoornweg. Het bestaande aantal rijstroken en het geldende snelheidsregime zullen als gevolg van de aanpassing niet wijzigen.

4. BELEIDSKADER

4.1 Provinciaal beleid

4.1.1 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening

Op 1 oktober 2010 heeft Provinciale Staten van Noord-Brabant de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO) vastgesteld. De SVRO geeft de hoofdlijnen van het provinciale ruimtelijke beleid tot 2025 weer, met een doorkijk tot het jaar 2040. Provinciale Staten hebben op 7 februari 2014 de partiële herziening 2014 van de Structuurvisie Ruimtelijke ordening 2010 vastgesteld. Sinds de vaststelling in 2010 hebben Provinciale Staten diverse besluiten genomen die een verandering brengen in de provinciale rol en sturing, of van provinciaal beleid. Deze besluiten zijn vertaald in de 'Structuurvisie Ruimtelijke Ordening 2010 – partiële herziening 2014'. Provinciale Staten hebben niet een geheel nieuwe visie opgesteld, omdat de bestaande structuurvisie recentelijk is vastgesteld en de visie en sturingsfilosofie voor het overgrote deel nog actueel zijn. Onder andere de 'Transitie van stad en platteland, een nieuwe koers', het intrekken van de reconstructie- en gebiedsplannen en de 'transitie naar een zorgvuldige veehouderij 2020' zijn verwerkt in de partiële herziening.

In de SVRO is ten aanzien van het onderwerp 'landelijk gebied' aangegeven dat binnen de provincie Noord-Brabant sprake is van een toenemende vraag van de Brabantse bevolking naar ruimte voor wonen, werken, recreatie, toerisme en natuur. Tegelijkertijd is het recreatief gebruik van het landelijk gebied en de kwaliteit daarvan als woon- en leefklimaat van Noord-Brabant in toenemende mate van belang voor de Brabantse economie. In de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening geeft de provincie aan dat zij ruimte wil bieden aan een breed georiënteerde plattelandseconomie met een menging van functies met ontwikkelingsmogelijkheden voor land- en tuinbouw, toerisme en recreatie en verbreding van agrarisch activiteiten met streekproducten, zorgverblijven en recreatief verblijf.

De landbouw, toerisme en recreatie zijn belangrijke dragers van de plattelandseconomie. De projectlocatie is nabij glastuinbouwgebied Vlasakkers gelegen. Deze sector is gebaat bij een goede infrastructuur. De beoogde herinrichting van de kruising draagt dan ook bij aan een vitale plattelands-economie.

De Structuurvisie Ruimtelijke Ordening is nader uitgewerkt in de Verordening ruimte.

4.1.2 Verordening Ruimte 2014

4.1.2.1 Inleiding

Provinciale Staten hebben de Verordening ruimte Noord-Brabant 2014, hierna de Verordening ruimte genoemd, vastgesteld op 7 februari 2014. Deze verordening is op 19 maart 2014 in werking getreden. De Verordening ruimte is een planologische verordening waarin eisen gesteld worden aan de door de gemeente op stellen bestemmingsplannen en beheersverordeningen en vormt een direct toetsingskader voor bouwaanvragen. De Verordening ruimte bevat onder andere de volgende onderwerpen;

- bevordering van de ruimtelijke kwaliteit;
- stedelijke ontwikkeling;
- cultuurhistorie;
- agrarische ontwikkeling en windturbines;
- water;
- natuur en landschap;
- ontwikkeling intensieve veehouderij.

4.1.2.2 Aanduiding projectlocatie in Verordening ruimte

De projectlocatie kent in de Verordening ruimte slechts aanduidingen met betrekking tot de onderwerpen ‘agrarische ontwikkeling en windturbines’. Navolgend figuur geeft de aanduiding van de projectlocatie ten aanzien van ‘agrarische ontwikkeling en windturbines’ weer.

Figuur 10: Aanduiding projectlocatie in Verordening ruimte ‘Agrarische ontwikkeling en windturbines’

De projectlocatie is aangeduid als gelegen in ‘Gemengd landelijk gebied’ en heeft de aanduiding ‘beperkingen veehouderij’. De beoogde ontwikkeling heeft geen betrekking op veehouderij.

4.1.2.3 Artikel 3 Verordening ruimte: Bevordering van ruimtelijke kwaliteit

In artikel 3 van de Verordening ruimte zijn regels opgenomen ten aanzien van de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit. De bevordering van de ruimtelijke kwaliteit bestaat uit de zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit en de kwaliteitsverbetering van het landschap.

<u>Zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit</u>

De zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit betreft onder andere het principe van zuinig ruimtegebruik. De herinrichting van de kruising Laarstraat/Haagdoornweg voldoet aan het principe van zuinig ruimtegebruik. De wijziging van gemeentelijke wegen is mogelijk op basis van artikel 7 van de Verordening ruimte. De juridische en feitelijke mogelijkheden ontbreken om de ontwikkeling binnen het toegestane ruimtebeslag te realiseren.

In onderhavige ruimtelijke onderbouwing is gemotiveerd dat de wijziging van de kruising geen negatieve effecten heeft op ecologische waarden, aardkundige waarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en de waterhuishouding.

Kwaliteitsverbetering van het landschap
Sinds 1 juli 2005 kent het provinciaal ruimtelijk beleid de rood-met-groen-koppeling. Dit houdt in dat wanneer uitbreiding van het stedelijk ruimtebeslag ten koste van het buitengebied onontkoombaar is, die uitbreiding gepaard gaat met een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit elders in het buitengebied. In de Structuurvisie ruimtelijke ordening en de Verordening ruimte is de rood-met-groen-koppeling vertaald in het principe van 'kwaliteitsverbetering van het landschap'. De 'Handreiking Kwaliteitsverbetering van het landschap, De rood-met-groen koppeling' van de provincie Noord-Brabant biedt informatie om invulling te geven aan het principe van kwaliteitsverbetering van het landschap. De 'Handreiking Kwaliteitsverbetering van het landschap, De rood-met-groen koppeling' gaat uit van een basisinspanning van 20% van de waardestijging als gevolg van een herontwikkeling van een projectgebied. De herinrichting van de kruising Laarstraat/Haagdoornweg en daarmee de omzetting van agrarische grond in een verkeersbestemming, heeft echter geen waardestijging van het projectgebied tot gevolg.

4.1.2.4 Artikel 7 Verordening ruimte: Gemengd landelijk gebied

Artikel 7 van de Verordening ruimte bevat regels ten aanzien van de aanleg of wijziging van gemeentelijke en provinciale wegen. Dit betreffen enkel algemeen geformuleerde regels welke gericht zijn op een goede onderbouwing van de ruimtelijke ontwikkeling.

De regels vergen dat een ruimtelijke onderbouwing bij een omgevingsvergunning welke voorziet in de aanleg of wijziging van een gemeentelijke weg in een gemengd landelijk gebied een omschrijving geeft van het gebied waarin de projectlocatie gelegen is, het verkeerskundig probleem, de voorkeur voor het gekozen tracé, het aantal te realiseren rijstroken, de te treffen maatregelen, de inpassing van de maatregelen, de ligging in het terrein en de te treffen voorzieningen welke gericht zijn op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk.

De gevraagde omschrijvingen zijn, voor zover van toepassing, opgenomen in onderhavige ruimtelijke onderbouwing.

4.2 Gemeentelijk beleid

4.2.1 Bestemmingsplan

Ter plaatse van de projectlocatie is het bestemmingsplan 'Buitengebied' het vigerende bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 16 mei 2011. Navolgend figuur betreft een uitsnede van dit bestemmingsplan ter plaatse van de projectlocatie.

Figuur 11: Uitsnede bestemmingsplan 'Buitengebied'

De projectlocatie is deels bestemd als 'Water' en deels als 'Agrarisch'. Daarnaast heeft de locatie nagenoeg geheel de gebiedsaanduiding 'Overig – bebouwingsconcentratie' en geheel 'Reconstructiewetzone – Extensiveringsgebied'. De realisatie van een verharde weg voor de afwikkeling van interlokaal verkeer is niet mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan. De ontwikkeling wordt op basis van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (wabo) dan ook aangemerkt als activiteit in strijd met het bestemmingsplan. Onder de Wabo kunnen activiteiten in strijd met een bestemmingsplan worden toegestaan als hiervoor een omgevingsvergunning wordt verleend (artikel 2.12 eerste lid sub a onder 3° Wabo). Voor de beoogde herontwikkeling is conform artikel 3.10 Wabo de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing.

Onderhavige ruimtelijke onderbouwing dient als motivering bij de te volgen procedure ten behoeve van de verkrijging van een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12 eerste lid sub a onder 3° Wabo voor herinrichting van de kruising Laarstraat/Haagdoornweg.

4.2.2 Verkeersbeleidsplan Someren

Het 'Verkeersbeleidsplan Someren', vastgesteld op 27 november 2013, geeft de visie van de gemeente Someren weer op de wegenstructuur, de inrichting van wegen en het verkeer(veiligheids)beleid met aandacht voor alle vervoerswijzen. De visie op de wegenstructuur en wegencategorisering is een belangrijke basis voor te nemen infrastructurele maatregelen.

Ten aanzien van het vrachtverkeer in Someren-Heide en Someren-Eind is het volgende in het verkeersbeleidsplan opgenomen:

M.b.t. de aanpak van doorgaand vrachtverkeer in Someren-Heide en Someren-Eind is in het kader van het IDOP een onderzoek uitgevoerd naar het draagvlak voor mogelijke oplossingsrichtingen. Daarnaast is het effect van oplossingsrichtingen op de routes van het vrachtverkeer onderzocht. Uiteindelijk is geconstateerd dat er geen adequate omleidingsroute te realiseren is voor het doorgaande vrachtverkeer om de kernen Someren-Eind en Someren-Heide. Er zal nog onderzoek worden gedaan of de leefbaarheid in Someren-Eind kan worden vergroot door aanpassingen aan de Nieuwendijk binnen de bebouwde kom. Daarnaast worden de Laarstraat (als alternatief voor de Haagdoornweg) en de Bennebroekstraat aangepakt, waardoor het daar aanwezige vrachtverkeer veiliger afgewikkeld kan worden).

De beoogde herinrichting van de kruising Laarstraat/Haagdoornweg is reeds opgenomen in het ‘Verkeersbeleidsplan Someren’ en sluit derhalve aan op de visie van de gemeente Someren op de wegenstructuur en daarmee de te nemen infrastructurele maatregelen.

5. MILIEUASPECTEN

5.1 Bodem

Uitgangspunt bij bodemkwaliteit is dat de (milieuhygiënische) bodemkwaliteit geschikt moet zijn voor de gewenste bestemming. Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling zal ter plaatse van de projectlocatie nader onderzoek naar de bodemkwaliteit worden uitgevoerd.

5.2 Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. De wet vervangt het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Met de nieuwe Wet luchtkwaliteit en de bijbehorende bepalingen en hulpmiddelen wil de overheid zowel de verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen als ook de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang laten vinden. De Wet luchtkwaliteit voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkings-programma. Binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma werken het Rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren. Het Nationaal Samenwerkingsprogramma is op 1 augustus 2009 in werking getreden. De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze ‘niet in betekende mate’ (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging als de 3% grens niet wordt overschreden. In de ‘Regeling niet in betekenende mate bijdragen’ wordt aangeven op welke manier snel kan worden vastgesteld of de bijdrage van een project op de luchtkwaliteit valt onder de term ‘niet in betekenende mate’. De regeling geeft een harde omschrijving van het aantal gevallen. Voor woningbouw geldt bijvoorbeeld bij één ontsluitingsweg een aantal van 1.500 nieuwe woningen netto. Infrastructurele ontwikkelingen zijn nog niet uitgewerkt in de regeling (bijlage 2A). Aangezien de herinrichting van de kruising Laarstraat/Haagdoornweg geen generatie van extra verkeer tot gevolg heeft en derhalve het aantal vervoersbewegingen dat 1.500 woningen zouden veroorzaken niet overschrijdt, kan worden gesteld dat dit plan onder het begrip NIBM valt en de luchtkwaliteit niet verder hoeft te worden onderzocht.

5.3 Water

5.3.1 Inleiding

Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante plannen en besluiten. De watertoets is in het leven geroepen omdat met name het waterbeleid een wezenlijk andere oriëntatie heeft gekregen: van reageren naar anticiperen. Water heeft een aantal specifieke kwantitatieve en kwalitatieve eigenschappen waar de ruimtelijke ordening rekening mee moet houden. Een watertoets maakt de mogelijke negatieve invloeden van het initiatief in het plangebied inzichtelijk. Tevens geeft de watertoets oplossingsrichtingen aan waarmee mogelijke optredende negatieve invloeden beperkt of ongedaan gemaakt kunnen worden. De projectlocatie valt onder het beheer van waterschap Aa en Maas.

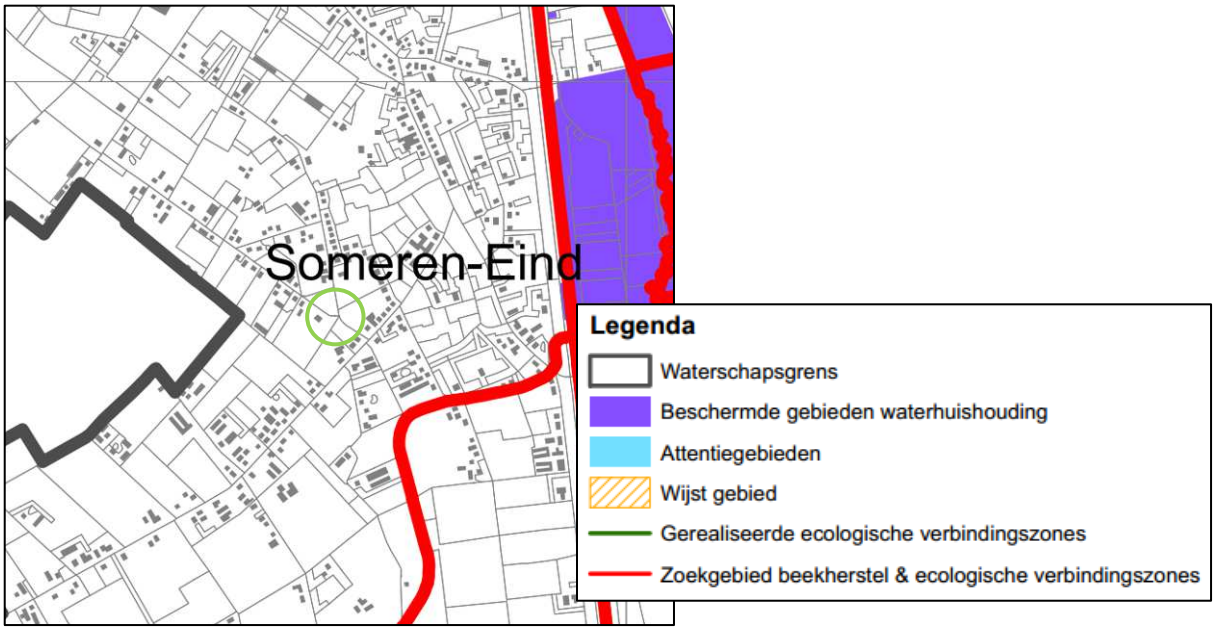
5.3.2 Relevant beleid

5.3.2.1 Waterbeheerplan 2010-2015

Het waterbeheerplan 2010-2015 maakt inzichtelijk wat het waterschap Aa en Maas de komende jaren gaat doen. Het doel is om het watersysteem en de afvalwaterketen op orde te houden. Het beheer van water door het waterschap bepaalt mede dat mensen en dieren in het werkgebied van waterschap Aa en Maas leven in een veilige, schone en prettige omgeving.

5.3.2.2 Keur

Voor waterhuishoudkundige ingrepen in het plangebied is de Keur waterschap Aa en Maas van toepassing. De Keur is een waterschapsverordening die gebods- en verbodsbepalingen bevat met betrekking tot ingrepen die consequenties hebben voor de waterhuishouding en het waterbeheer. De projectlocatie kent op de Keurkaart Oppervlaktewater geen nadere aanduiding. Navolgend figuur geeft een uitsnede van de Keurkaart Oppervlaktewater weer.



Figuur 12: Keurkaart Oppervlaktewater

5.3.2.3 Principes waterschap Aa en Maas

Waterschap Aa en Maas hanteert onderstaande principes:

- gescheiden houden van vuil water en schoon hemelwater;
- doorlopen van de afwegingsstappen: ‘hergebruik-infiltratie-buffering-afvoer’;
- hydrologisch neutraal bouwen;
- water als kans;
- meervoudig ruimtegebruik;
- voorkomen van vervuiling;
- wateroverlastvrij bestemmen;
- waterschapsbelangen.

Binnen dit kleinschalige initiatief is slechts sprake van schoon hemelwater. Hergebruik van het schone hemelwater is in het kader van dit kleinschalig initiatief niet mogelijk, evenals het gebruikmaken van de belevingswaarde van water en meervoudig ruimtegebruik. Het schone hemelwater zal in onderhavige situatie worden geïnfiltreerd. Daarbij zal verontreiniging van de bodem door materiaalkeuzes worden voorkomen. De projectlocatie is 'hoog en droog genoeg' gelegen om wateroverlast als gevolg van de ontwikkeling te voorkomen.

Als gevolg van de herinrichting van de kruising Laarstraat/Haagdoornweg dient een reeds aanwezige duiker van waterschap Aa en Maas te worden verlengd. Tussen initiatiefnemer en waterschap Aa en Maas is reeds contact geweest betreffende het verlengen van de duiker. Ten behoeve van de verlenging wordt een omgevingsvergunning aangevraagd.

5.3.3 Bodemsamenstelling en geohydrologische situatie

De maaiveldhoogte ter plaatse van de projectlocatie bedraagt circa NAP +26,8 m. De GHG ter plaatse van de projectlocatie betreft 60-100 cm-mv. De bodem ter plaatse betreft een zandgrond.

5.3.4 Verhard oppervlak en benodigde berging

Het nieuwe weggedeelte heeft een oppervlakte van circa 125 m². Voor de waterparagraaf dient rekening gehouden te worden met een berging van T=10+10%. Met betrekking tot de landbouwkundige afvoer dient rekening gehouden te worden met 0,33 l/s/h. Met behulp van het toetsinstrumentarium Hydrologisch Neutraal Ontwikkelen is een berekening voor de compenserende berging voor nieuw verhard gebied uitgevoerd. Daaruit blijkt dat de bijbehorende maatgevende berging voor het verhard oppervlakte van 125 m² in een T=10+10% jaar situatie 6 m³ bedraagt. In een T=100+10% jaar situatie dient 2 m³ extra hemelwater geborgen te worden.

5.3.5 Hemelwaterafvoer na ontwikkeling

In de nieuwe situatie zal het schone hemelwater dat valt op het wegdek afvloeien op de omliggende gronden (berm). De omliggende gronden betreffen zandgronden met een GHG van 60-100 cm-mv en bezitten derhalve voldoende infiltratiecapaciteit.

5.4 Geluid

Volgens de Wet geluidhinder (Wgh) heeft elke weg een geluidzone, tenzij de weg gelegen is binnen een woonerf of tenzij voor die weg een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. Bij de vaststelling van een ruimtelijk plan voor de aanleg of reconstructie van wegen met een geluidzone moet worden nagegaan of de geluidsituatie bij woningen of andere geluidgevoelige functies in overeenstemming is met de geluidvoorschriften uit de Wgh.

Ten behoeve van de beoogde herinrichting van de kruising Laarstraat/Haagdoornweg is door de Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant een akoestisch onderzoek uitgevoerd om te bepalen of de voorgenomen ontwikkeling resulteert in een reconstructie als bedoeld in de Wgh. De rapportage van dit onderzoek d.d. 15 augustus 2014 is als bijlage bij onderhavige ruimtelijke onderbouwing gevoegd. De conclusie van het onderzoek luidt:

“De voorgenomen aanpassing van Haagdoornweg en Laarstraat is geen reconstructie als bedoeld in de Wet geluidhinder. Uit onderzoek blijkt dat de geluidbelasting in 2024 ten gevolge van de genomen wijzigingen ter hoogte van de maatgevende woningen afneemt ten opzichte van de situatie in 2014. Op basis van de resultaten bestaan er met betrekking tot geluid geen belemmeringen voor het uitvoeren van de geplande wijzigingen aan de Haagdoornweg-Laarstraat.”

6. OVERIGE PLANOLOGISCH RELEVANTE ASPECTEN

6.1 Natuur

6.1.1 Natura 2000 en de Vogel- en Habitatrichtlijn

Natura 2000 is het Europese netwerk van beschermde natuurgebieden in de Europese Unie. Dit netwerk verbindt bestaande natuurgebieden die vallen onder de Europese Vogelrichtlijn- of de Habitatrichtlijngebieden. De Vogel- en Habitatrichtlijn is bedoeld ter bescherming van bedreigde levensgemeenschappen van planten en dieren en bedreigde soorten van planten en dieren en hun leefgebieden. Voor wat betreft de soortenbescherming zijn de Vogel- en Habitatrichtlijn geïmplementeerd in de Flora- en faunawet. Ten aanzien van de gebiedsbescherming is het de bedoeling dat plannen en projecten eenduidig en integraal worden getoetst op hun invloed op de te beschermen natuurwaarden in deze Vogel- en Habitatrichtlijngebieden.

De projectlocatie maakt geen deel uit van een Vogel- en/of Habitatrichtlijngebied. De dichtstbijzijnde Natura 2000 gebieden zijn ‘Strabrechtse heide & Beuven’ en ‘Groote Peel’. De beoogde ontwikkeling zal, gezien de afstand tot de Natura 2000 gebieden en de zeer beperkte omvang van de beoogde ontwikkeling, geen invloed hebben op deze Natura 2000 gebieden.

6.1.2 Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet heeft tot doel in het wild levende planten en dieren te beschermen met het oog op de instandhouding van soorten. Om de instandhouding van de wettelijke beschermde soorten te waarborgen, moeten negatieve effecten op die instandhouding voorkomen worden. Welke soorten beschermd zijn, staat in de Flora- en faunawet en diverse besluiten en regelingen ter uitwerking daarvan. Beschermde soorten kunnen overal voorkomen. Bij de totstandkoming van een nieuw bestemmingsplan waarbij functies gewijzigd worden, moet worden voorkomen dat conflicten met Flora- en faunawet ontstaan en dient dus vooraf een beoordeling in het kader van de Flora- en faunawet plaats te vinden.

De beoogde ontwikkeling vindt plaats op een locatie welke thans in gebruik is als berm tussen een bestaande weg en een sloot. Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling zal geen bebouwing worden gesloopt. De beoogde ontwikkeling voorziet in de aanleg van circa 125 m² weg met de daarbij behorende voorzieningen. De ontwikkeling tast dan ook geen leefgebieden van diersoorten aan. Ten behoeve van de ontwikkeling dient één boom te worden geveld. Daartoe zal een omgevings-vergunning voor de activiteit kappen worden aangevraagd. Als gevolg van de beoogde herontwikkeling ontstaat dan ook geen conflictsituatie met de Flora- en faunawet.

6.2 Archeologie

6.2.1 Verdrag van Valletta

In 1992 is het Verdrag van Valletta door de landen van de Europese Unie waaronder Nederland ondertekend. Dit verdrag verplicht de Europese overheden tot het beschermen van archeologisch erfgoed. Hierbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat archeologische waarden in situ bewaard moeten blijven. Dat wil zeggen, dat er naar gestreefd moet worden om de waarden op de locatie te behouden. Als dit niet mogelijk blijkt, bijvoorbeeld bij realisatie van bouwplannen, dan moeten de waarden worden opgegraven en ex situ worden bewaard.

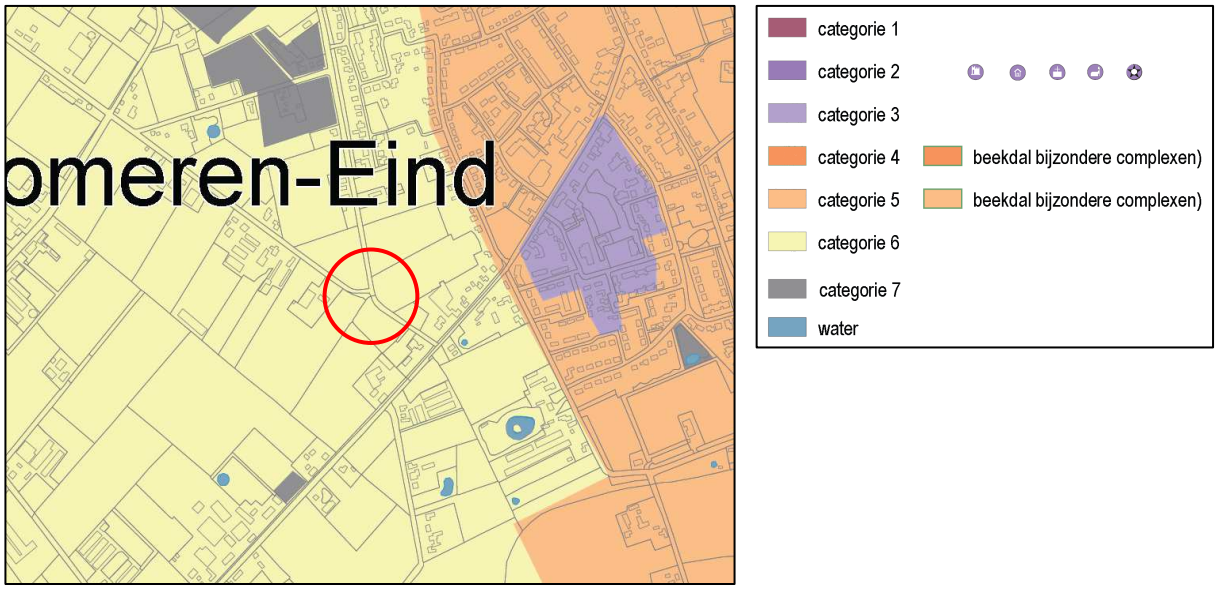
6.2.2 Wet op de archeologische monumentenzorg

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) van kracht geworden. In de Wamz zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Valletta voor Nederland nader uitgewerkt. Eén van de uitgangspunten van de Wamz is dat op gemeentelijk niveau op verantwoorde wijze wordt opgegaan met het archeologisch erfgoed. De Wamz heeft dan ook een decentraal karakter en heeft gemeenten tot bevoegd gezag gemaakt wat betreft de zorg voor het archeologische bodemarchief binnen hun grondgebied.

6.2.3 Nota Archeologiebeleid gemeente Someren

De gemeente Someren heeft in het kader van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg en de Wet ruimtelijke ordening een eigen gemeentelijk archeologiebeleid geformuleerd in de 'Nota Archeologiebeleid gemeente Someren'. In deze nota zijn enerzijds de gemeentelijke ambities en opgaven op het gebied van de economische ontwikkeling, ruimtelijke inrichting, infrastructuur, e.d., en anderzijds het behoud en beheer van het gemeentelijk bodemarchief toegelicht en uitgewerkt.

Onderdeel van de 'Nota Archeologiebeleid gemeente Someren' is de 'Archeologiekaart van Someren'. Navolgend is een uitsnede van deze beleidskaart weergegeven.



Figuur 13: Uitsnede 'Archeologiekaart van Someren'

De projectlocatie is op de ‘Archeologiekaart van Someren’ aangeduid als een locatie in een categorie 6 gebied. Dit zijn gebieden van een lage archeologische waarde. De kans op het aantreffen van archeologische vindplaatsen is in deze gebieden/terreinen in vergelijking met andere landschappelijke zones, laag. Geomorfologisch gezien kan het gaan om relatief laag gelegen (nattere) landschappelijke zones, zoals delen van beekdalen, vroegere veengebieden en/of zones die in een recenter verleden rigoureus tot op aanzienlijke diepte zijn ontgonnen. Het aantal vindplaatsen dat van gebieden met vergelijkbare omstandigheden bekend is, is uiterst laag. Op deze gebieden zijn dan ook geen ondergrenzen voor een onderzoeksplicht of een omgevingsvergunning van toepassing vanuit het gemeentelijke bestemmingsplan. De kans op het aantreffen van behoudenswaardige archeologische relicten is immers zeer gering. In het kader van de omgevingsvergunning zal dan ook geen nader archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De kosten ten behoeve van de herinrichting van de kruising Laarstraat/Haagdoornweg, inclusief eventuele planschade, komen volledig voor rekening van de gemeente Someren. De gemeente acht de economische uitvoerbaarheid van het plan voldoende verzekerd. Voor dit projectbesluit is geen exploitatieplan zoals genoemd in de Wet ruimtelijke ordening vereist, omdat er geen sprake is van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1. van het Besluit ruimtelijke ordening.