

Partiële herziening bestemmingsplan
Buitengebied t.h.v. Mgr. Smetsstraat 40
Gemeente Valkenswaard
Vastgesteld



Partiële herziening bestemmingsplan Buitengebied t.h.v. Mgr. Smetsstraat 40 Gemeente Valkenswaard Vastgesteld

Identificatienummer:	NL.IMRO.0858.BPmgrsmetsstraat-VA01
Rapportnummer:	P05025
Datum:	maart 2023
Opdrachtgever:	Gemeente Valkenswaard
Projectleider BRO:	TAu, TSc
Concept:	januari 2022, maart 2022
Voorontwerp:	--
Ontwerp	juli 2022, december 2022
Vaststelling:	maart 2023
Trefwoorden:	Bestemmingsplan, Mgr. Smetsstraat, wegenbouw, Valkenswaard, gemeente Valkenswaard.
Bron foto kافت:	Hollandse Hoogte 4
Beknopte inhoud:	Toelichting ten behoeve van de ontwikkeling van een nieuwe verbindingsweg te Valkenswaard.

BRO
Vestiging Venlo
Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01
E info@bro.nl

TOELICHTING

Inhoudsopgave	pagina
1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding en doel	3
1.2 Plankarakter	3
1.3 Leeswijzer	3
2. PLANGEBIED	5
2.1 Situering	5
2.2 Vigerend bestemmingsplan	5
3. PLANOLOGISCH KADER	7
3.1 Rijksbeleid	7
3.1.1 Nationale Omgevingsvisie	7
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	7
3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking	8
3.2 Provinciaal beleid	9
3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant	9
3.2.2 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant	9
3.3 Gemeentelijk beleid	11
3.3.1 Structuurvisie Valkenswaard	11
3.3.2 Mobiliteitsplan Valkenswaard 2014	12
4. BESTAANDE SITUATIE	13
4.1 Bestaande ruimtelijke en functionele kwaliteit	13
4.2 Fysieke milieuwaarden	14
4.2.1 Water	14
4.2.2 Bodem	16
4.2.3 Ecologie	17
4.2.4 Geluidhinder	19
4.2.5 Luchtkwaliteit	20
4.2.6 Bedrijven en milieuzonering	21
4.2.7 Externe veiligheid	22
4.2.8 Kabels en leidingen	23
4.2.9 M.e.r.-beoordeling	23
4.3 Historische kwaliteit	24
4.3.1 Archeologie	24
4.3.2 Cultuurhistorie	27
5. PLANBESCHRIJVING	28
5.1 Het plan	28

6. UITVOERINGSASPECTEN	30
6.1 Handhaving	30
6.2 Economische uitvoerbaarheid	31
7. JURIDISCHE REGELING	32
7.1 Algemeen	32
7.2 Artikelsgewijze toelichting	32
7.2.1 Inleidende regels	32
7.2.2 Bestemmingsregels	32
7.2.3 Algemene regels	33
7.2.4 Overgangs- en slotregels	34
8. OVERLEG EN INSPRAAK	35
8.1 Overleg	35
8.2 Inspraak	35
8.3 Zienswijzen	36

SEPARATE BIJLAGEN

- Bijlage 1: Waterparagraaf
- Bijlage 2: Vooronderzoek bodem
- Bijlage 3: Uitbreiding vooronderzoek alternatieve ontsluiting
- Bijlage 4: Quickscan flora en fauna
- Bijlage 5: Stikstofdepositie onderzoek
- Bijlage 6: Akoestisch onderzoek wegverkeer
- Bijlage 7: Archeologisch bureauonderzoek
- Bijlage 8: Advies archeologische monumentenzorg
- Bijlage 9: Selectiebesluit archeologie
- Bijlage 10: Proefsleuvenonderzoek
- Bijlage 11: Selectiebesluit proefsleuvenonderzoek
- Bijlage 12: Beoordeling proefsleuvenonderzoek
- Bijlage 13: Nota van zienswijzen
- Bijlage 14: Plan m.e.r. beoordeling en passende beoordeling

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

De gemeenteraad Valkenswaard heeft op 29 mei 2019 het bestemmingsplan 'Partiële herziening bestemmingsplan Buitengebied t.h.v. Mgr. Smetsstraat 40' vastgesteld. In de plannen van de provincie voor de nieuwe verbinding N69 (reeds gerealiseerd) is de Mgr. Smetsstraat als onderdoorgang onder de nieuwe verbinding uitgewerkt. De gemeente Valkenswaard wil echter voorkomen dat doorgaand verkeer door de Mgr. Smetsstraat binnen de bebouwde kom rijdt en heeft om die reden een intentie-overeenkomst gesloten met de provincie en gemeente Bergeijk dat de onderdoorgang als fietsverbinding werd uitgevoerd. Daardoor is autoverkeer fysiek onmogelijk gemaakt. Tegelijkertijd is de afspraak gemaakt om voor bestemmingsverkeer een alternatieve ontsluiting te realiseren, de zuidelijke toe-/afrit van de nieuwe N69 en de Mgr. Smetsstraat ter hoogte van voormalig huisnummer 40. Het betreft een 60 km/h-weg van circa 150 meter lengte met bijbehorende groene inpassing. Om de 'kortsluiting' juridisch mogelijk te maken is het bestemmingsplan 'Partiële herziening bestemmingsplan Buitengebied t.h.v. Mgr. Smetsstraat 40' vastgesteld.

Tegen de vaststelling van het bestemmingsplan is beroep aangetekend bij de ABRvS. In de uitspraak van 27 oktober 2021 is het bestemmingsplan door de Afdeling vernietigd omdat in de planvorming geen rekening is gehouden met de voormalige stortplaats aan de Victoriedijk, alsmede dat niet kan worden uitgesloten dat het plan geen significante gevolgen heeft voor het Natura 2000-gebied 'Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux'. In het voorliggende bestemmingsplan worden de gebreken hersteld en aangevuld.

1.2 Plankarakter

Het bestemmingsplan 'Partiële herziening bestemmingsplan Buitengebied t.h.v. Mgr. Smetsstraat 40' is een partiële herziening van een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan. Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, verbeelding en regels. Het juridische gedeelte van het bestemmingsplan wordt gevormd door de regels en de verbeelding tezamen. De toelichting is een beschrijving van hetgeen middels het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Daarnaast onderbouwt het de haalbaarheid van de planologische mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt.

Het bestemmingsplan sluit qua systematiek aan bij de standaard voor bestemmingsplannen in de gemeente Valkenswaard.

1.3 Leeswijzer

De toelichting van dit bestemmingsplan is als volgt opgebouwd:

In [hoofdstuk 2](#) wordt allereerst een beschrijving van de ligging en begrenzing van het plangebied en het vigerende bestemmingsplan. De hoofdlijnen van beleid zijn vervolgens beschreven in [hoofdstuk 3](#). In [hoofdstuk 4](#) wordt de huidige situatie van het plangebied beschreven, en wordt tevens ingegaan op de milieutechnische randvoorwaarden en de aanwezige historische kwaliteiten. [Hoofdstuk 5](#) bevat een

beschrijving van het planvoornemen. De uitvoeringsaspecten handhaving en de economische uitvoerbaarheid worden besproken in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt een juridische toelichting op de planstukken gegeven. Als laatste komt in hoofdstuk 8 overleg en inspraak aan de orde.

2. PLANGEBIED

2.1 Situering

Het plangebied is gelegen aan de Mgr. Smetsstraat, ten westen van de kern Valkenswaard en ten zuidwesten van de kern Dommelen. De Provinciale weg N69 begrenst het plangebied aan de noordzijde. De oostzijde wordt begrensd door de Mgr. Smetsstraat. Ten zuiden en westen van het plangebied bevindt zich het agrarisch buitengebied van Valkenswaard. Navolgende afbeelding geeft de globale ligging van het plangebied ten opzichte van de omgeving weer. Op de afbeelding is ook de ligging van de Provinciale weg N69 weergegeven. De locatie omvat de percelen, kadastraal bekend als Valkenswaard, sectie H, nummer 542, 770, 771, 773 (gedeeltelijk) en 775 (gedeeltelijk). Het plangebied is gelegen in het buitengebied van Valkenswaard.



Figuur 1 Globale ligging plangebied. Voor de daadwerkelijke begrenzing wordt verwezen naar de verbeelding.

2.2 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied gelden twee bestemmingsplannen 'Buitengebied' zoals vastgesteld door de raad op 27 juni 2013 en 'Buitengebied 2', zoals vastgesteld op 16 december 2021 door de raad van de gemeente Valkenswaard. In deze bestemmingsplannen zijn de gronden bestemd tot 'Agrarisch met waarden'. Hierbinnen is agrarisch gebruik toegestaan. Daarnaast is deze bestemming gericht op het behouden en/of herstellen van landschappelijk, hydrologische, natuurlijke en/of cultuurhistorische

waarden. Tevens zijn bij deze functies behorende voorzieningen toegestaan, waaronder: groenvoorzieningen, wegen en waterhuishoudkundige voorzieningen. Voor het plangebied zijn daarnaast de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 4' en 'Waarde - Archeologie 6' opgenomen. De gronden zijn mede bestemd voor instandhouding en bescherming van de in de grond aanwezige archeologische waarden. In figuur 2 is een uitsnede opgenomen van het vigerende bestemmingsplan met daarin het plangebied globaal aangeduid. Voor de precieze planbegrenzing wordt verwezen naar de verbeelding.

De te realiseren aftakking van de Mgr. Smetsstraat naar de N69 vormt een hoofdontsluiting van het gebied, die niet (primair) gericht is op de agrarische activiteiten ter plaatse. De aanleg van deze weg is op basis van het vigerende bestemmingsplan dan ook niet toegestaan. Om te voorzien in een passende planologische regeling voor de te realiseren ontsluitingsweg, is voorliggend bestemmingsplan opgesteld.



Figuur 2 Uitsnede vigerend bestemmingsplan (plangebied indicatief weergegeven)

3. PLANOLOGISCH KADER

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

In het kader van de invoering van de Omgevingswet, die nu gepland staat voor 1 januari 2024, heeft het Rijk de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. Op die manier wordt invulling gegeven aan de verplichting tot het opstellen van zo'n visie zoals die is vastgelegd in art. 3.1 lid 3 Ow. Tot de invoering van de Omgevingswet heeft dit document de status van structuurvisie in de zin van art. 2.3 Wro.

Inhoudelijk gezien bevat de NOVI een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht grote en complexe opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw.

Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak.

Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, te weten:

- Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Binnen de NOVI worden drie afwegingsprincipes gehanteerd om te komen tot weloverwogen beleidskeuzes. Die zouden moeten helpen bij het afwegen en prioriteren van verschillende belangen en opgaven:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. afwentelen wordt voorkomen.

Doorwerking plangebied

Bij de realisatie van het voorliggende initiatief is sprake van een dermate kleinschalige en lokale ontwikkeling dat geen nationale belangen in het spel zijn. De beoogde ontwikkelingen zijn dan ook niet in strijd met de nationale belangen zoals verwoord in de Nationale Omgevingsvisie.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De AMvB Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden en nadien zijn nog enkele wijzi-

gingen in werking getreden. In de AMvB zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. De AMvB Ruimte is gericht op doorwerking van de nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen.

De onderwerpen in het Barro betreffen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote Rivieren, Waddenzee en waddegebied, Defensie, Natuurnetwerk Nederland, erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied.

Geen van de bovengenoemde belangen is bij de ontwikkeling in het plangebied in het geding. De beoogde ontwikkeling is kortom niet in strijd met de beleidsregels zoals deze zijn opgenomen in het Barro.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen is per 1 oktober 2012 de ladder voor duurzame verstedelijking in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 Bro) opgenomen. De ladder ziet op een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. De ladder is een motiveringsinstrument dat verplicht moet worden toegepast bij elk ruimtelijk besluit dat een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk maakt. Wat er onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt verstaan, is in artikel 1.1.1 Bro bepaald: *“De ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.”* Uit de jurisprudentie komt naar voren dat het wel een nieuwe stedelijke ontwikkeling van enige omvang moet zijn.¹

Per 1 juli 2017 is een gewijzigde Ladder in werking getreden. Hierin is de tekst van de Ladder teruggebracht naar de essentie, namelijk de noodzaak om aan te geven dat de voorgenomen nieuwe stedelijke ontwikkeling voorziet in een behoefte plus een motivering indien de stedelijke ontwikkeling niet binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd: *“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.”* (artikel 3.1.6 lid 2 Bro).

Doorwerking plangebied

Het voorliggende initiatief omvat de realisatie van een nieuwe verbindingsweg in het buitengebied van Valkenswaard. De ontwikkeling betreft daarmee geen stedelijk ontwikkelingsproject zoals vastgelegd in artikel 1.1.1 Bro. Toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking is daarmee niet noodzakelijk en vormt daarmee geen belemmering voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling.

¹ O.a. ABRS 1 juni 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:1503), ABRS 18 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:428) en ABRS 24 augustus 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2319).

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant

Provinciale Staten hebben op 14 december 2018 de Omgevingsvisie Noord-Brabant vastgesteld. Met deze omgevingsvisie geeft de provincie richting aan wat zij voor Brabant wil bereiken en biedt daarmee handvatten voor haar handelen in de praktijk. De omgevingsvisie bevat de ambities voor de Brabantse leefomgeving tot 2050. Daarnaast zijn mobiliserende tussendoelen opgesteld voor de periode tot 2030.

De basisopgave van de omgevingsvisie is werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit. Daarnaast zijn de volgende vier hoofdoelstellingen geformuleerd:

- Werken aan de Brabantse energietransitie;
- Werken aan een klimaatproof Brabant;
- Werken aan de slimme netwerkstad;
- Werken aan een concurrerende, duurzame economie.

Voor wat betreft mobiliteit streeft de provincie naar het terugdringen van onnodig energieverbruik bij het vervoer van personen en goederen is een eerste vereiste om het energiegebruik terug te brengen. Dit betekent slimmer, efficiënter en schoner personen- en goederenvervoer en vervoer op maat. Ook een andere inrichting van de omgeving om vervoersbewegingen slimmer en efficiënter te kunnen laten plaatsvinden, draagt hieraan bij. De ambitie is daarbij dat de provinciale infrastructuur in 2050 meer duurzame energie levert dan nodig is voor het in standhouden van de infrastructuur én dat de infrastructuur in 2050 is ingericht voor maximale ondersteuning van duurzaam vervoer (o.a. fietsen en elektrisch rijden), bijvoorbeeld via een fijnmazige oplaadstructuur. De provincie Noord-Brabant wenst in 2050 alleen nog zero-emissievervoer en alleen nog hernieuwbare energiebronnen te gebruiken. In 2025 rijden Brabantse bussen met zero-emissievoertuigen.

De voorliggende ontwikkeling omvat de realisatie van een nieuwe verbindingsweg in het buitengebied van Valkenswaard. Met de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling wordt een andere inrichting van de omgeving gerealiseerd waarmee vervoersbewegingen slimmer en efficiënter worden ingericht. Door de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling is omrijden via onder andere de Kempervennendreef dan wel Loverensedijk om respectievelijk de Provinciale weg N69 en de Provinciale weg N397 te bereiken niet meer nodig. De ontwikkeling is dan ook in lijn met het door de provincie Noord-Brabant voorgestane beleid.

3.2.2 Interim omgevingsverordening Noord-Brabant

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben op 25 oktober 2019 de 'Interim omgevingsverordening Noord-Brabant' vastgesteld. In de Interim omgevingsverordening zijn de bestaande regels samengevoegd van de Provinciale milieuverordening, Verordening natuurbescherming, Verordening Ontgroningen, Verordening ruimte, Verordening water en de Verordening wegen. De Interim omgevingsverordening is beleidsneutraal van karakter. Dat betekent dat de huidige regels zijn gehandhaafd met het huidige beschermingsniveau en dat er in beginsel geen nieuwe beleidswijzigingen zijn doorgevoerd. Het plangebied is volgens de kaarten bij de Interim omgevingsverordening binnen het Landelijk gebied gelegen.

Doorwerking plangebied

Landelijk gebied

Volgens artikel 3.46 'Verkeersdoeleinden' kan een bestemmingsplan voorzien in de nieuwe aanleg of wijziging van een gemeentelijke of Provinciale weg, inclusief de bouw van daartoe behorende kunstwerken. Het bestemmingsplan bevat een onderbouwing:

- a. waarom de aanleg van de weg nodig is gelet op het verkeerskundige probleem of de ontwikkelingen die plaatsvinden;
- b. van de keuze van het tracé gelet op de verrichte onderzoeken;
- c. van de maatregelen voor de inpassing van de weg waarbij de ontwikkeling in samenhang wordt gezien met zijn omgeving om een grotere kwaliteitswinst voor meerdere ruimtelijke functies, waaronder natuur en landschap, te bereiken;
- d. van de noodzaak voor een aan de weg gerelateerde voorziening.

De voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling van de nieuwe verbindingsweg is noodzakelijk voor de omwonenden en agrariërs aan de Mgr. Smetsstraat en ter ontsluiting van de verenigingen op het Eurocircuit. Door de ontwikkeling van de Provinciale weg N69 met de realisatie van een fietstunnel ter plaatse van de Mgr. Smetsstraat is doorgaand verkeer niet mogelijk. Dit heeft er toe geleid dat omwonenden en agrariërs om moeten rijden via onder andere de Kempervennendreef dan wel Loverensedijk om respectievelijk de Provinciale weg N69 en de Provinciale weg N397 te bereiken.

De keuze van het tracé van de nieuwe verbindingsweg is gericht op een zo efficiënt mogelijk verloop van de verkeersbewegingen. Met de nieuwe weg wordt een kortere route tussen de Mgr. Smetsstraat en de bebouwde kom van Dommelen gerealiseerd. Daarmee zijn de huidige omrijbewegingen via de Kempervennendreef verleden tijd. De nieuwe aansluiting is gevonden in de vorm van een kortsluiting tussen de zuidelijke toe-/afrit van de nieuwe N69 en de Mgr. Smetsstraat (ter hoogte van huisnummer 40). Voor wat betreft de omgevingsonderzoeken wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van voorliggend bestemmingsplan.

Met de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling is daarnaast rekening gehouden met de inpassing om een kwaliteitswinst na te streven, zie hiertoe hoofdstuk 5. De voorliggende ontwikkeling van de nieuwe verbindingsweg in het buitengebied van Valkenswaard is passend binnen de regionale afspraken.

Groenblauwe mantel

Een bestemmingsplan van toepassing op de Groenblauwe mantel:

- a. strekt tot behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van het watersysteem en de daarmee samenhangende ecologische waarden en kenmerken en landschappelijke waarden en kenmerken;
- b. stelt regels ter bescherming van de ecologische, landschappelijke en hydrologische waarden en kenmerken van het gebied;
- c. borgt dat een ontwikkeling gepaard gaat met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken en landschappelijke waarden en kenmerken.

De toelichting bij een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid bevat een beschrijving van de aanwezige ecologische waarden en kenmerken en landschappelijke waarden en kenmerken.

Voor onderhavige ontwikkeling is een ecologische quickscan uitgevoerd om de ecologische waarden van het gebied in kaart te brengen. Uit de uitgevoerde quickscan flora en fauna (zie paragraaf 4.2.3 'Ecologie') is geconcludeerd dat het voorliggende plan geen negatieve invloed heeft op beschermde

natuurwaarden en soorten, waardoor het plan niet in strijd is met afdeling 2.6 van de Interim omgevingsverordening. De watersystemen, ecologische- en landschappelijke waarden worden met de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling niet negatief beïnvloedt.

Conclusie provinciaal beleid

De voorgenomen ontwikkeling is in lijn met het provinciale beleid.

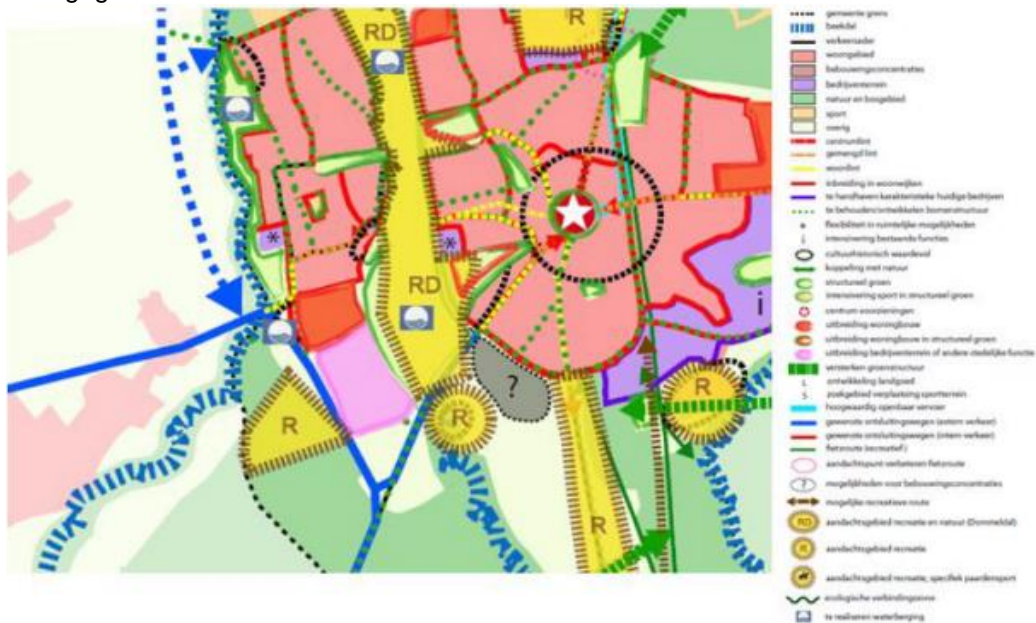
3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Valkenswaard

De gemeenteraad van Valkenswaard heeft op 2 juli 2012 de Structuurvisie Valkenswaard deel A nieuwe stijl vastgesteld. Dit deel van de structuurvisie dient als ruimtelijk toetsingskader en visie op hoofdlijnen gericht op de lange termijn. De visie formuleert niet alleen de ontwikkelingskoers voor de lange termijn maar biedt tevens het casco voor concrete projecten en plannen. Het is daarmee een toetsingskader, maar tegelijkertijd ook een inspiratiekader voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Het ruimtelijk- functioneel programma en uitvoeringsplan voor de korte (en middellange)termijn is inmiddels uitgewerkt in deel B. Dit deel is op 28 november 2013 vastgesteld. In dit deel van de structuurvisie staat beschreven welke concrete projecten en plannen op korte termijn richting uitvoering worden gebracht en hoe deze gaan worden gerealiseerd.

Het projectenplan wordt periodiek geactualiseerd en geeft daarmee steeds voor een bepaalde periode weer op welke wijze de ontwikkelingskoers tot uitvoering wordt gebracht. Deze actualisatie is nodig om kostenverhaal van bovenplanse kosten zeker te stellen en locatie-eisen te kunnen stellen. Bovendien biedt dit deel mogelijkheden om accenten in de ruimtelijke ontwikkeling te verschuiven, zonder daarbij de totale visie (deel A) aan te passen. Navolgende afbeelding is een deel van de Visiekaart weergegeven.



Figuur 3 Uitsnede Visiekaart Structuurvisie Valkenswaard

In de structuurvisie wordt benadrukt dat het verkeer op de oude N69 resulteert in veel problemen; door een te hoge verkeersdruk staat de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid van Valkenswaard onder druk. Op basis hiervan zijn oplossingsvarianten onderzocht, waardoor de realisatie van de nieuwe N69 mogelijk is gemaakt en gerealiseerd is. Aandachtspunt is tevens overlast voor recreatief verkeer en sluipverkeer binnen de gemeente, met name ten aanzien van recreatieve voorzieningen.

Doorwerking plangebied

Middels dit bestemmingsplan wordt een nieuwe aansluiting op de Provinciale weg N69 gerealiseerd vanuit de Mgr. Smetsstraat. Hierdoor hoeft het motorverkeer vanuit deze zijde van Valkenswaard, niet via de Luikerweg en de Kempervennendreef te rijden om de Mgr. Smetsstraat te bereiken. De nieuwe verbinding zorgt voor een sneller en gericht alternatief en de afname van verkeersbewegingen dichtbij de kwetsbare natuur. De nieuwe aansluiting, aanvullend op het PIP, draagt derhalve bij aan de doelstellingen die de gemeente Valkenswaard in haar structuurvisie heeft gesteld.

Op de visiekaart behorende bij de structuurvisie (zie figuur 3) is de Provinciale weg N69 aangeduid. Op de structuurvisiekaart ligt de N69, ten oosten van het plangebied, weliswaar vrijwel direct hiertegen aan. De nieuwe ontsluitingsweg die middels dit plan mogelijk wordt gemaakt sluit hierop aan en past derhalve binnen de ambities die in de gemeentelijke structuurvisie zijn gesteld.

3.3.2 Mobiliteitsplan Valkenswaard 2014

In oktober 2014 heeft de gemeenteraad van Valkenswaard het Mobiliteitsplan Valkenswaard 2014 'Bereikbaarheid als kracht', vastgesteld. Hierin wordt het gemeentelijke mobiliteitsbeleid voor de periode tot 2025 beschreven. Daarnaast is een meerjarig projectenoverzicht opgenomen. Het mobiliteitsplan biedt de basis voor de gemeente Valkenswaard om vraagstukken ten aanzien van verkeer en vervoer te toetsen.

Een belangrijke basis van het Mobiliteitsplan waren de plannen van de nieuw aan te leggen Westparallel, die de 'oude' N69 door Valkenswaard vervangt. Daarbij is tevens het doel dat de 'bereikbaarheid' van Valkenswaard gepaard gaat met zo min mogelijk negatieve effecten voor de leefomgeving. De vier pijlers van het verkeersbeleid zijn dan ook: bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid.

De N69 heeft over het algemeen een positief effect. Uitzondering hierop vormt de situatie in Dommelen-Zuid, waarbij de conclusie is dat het plan hier resulteert in een significante toename aan verkeer als hier geen maatregelen worden getroffen. Daarom worden de wegen in Dommelen-Zuid momenteel afgewaardeerd om de negatieve effecten te beperken. De Westerhovenseweg en Brouwerijdreef zijn inmiddels al afgewaardeerd.

Doorwerking plangebied

De directe aansluiting is een gevolg van een verkeerscirculatiestudie rondom de Mgr. Smetsstraat als gevolg van de nieuwe N69. Toen was met name het beoogde effect om de Mgr. Smetsstraat binnen bebouwde kom te ontlasten van doorgaand verkeer. De nieuwe aansluiting van de Mgr. Smetsstraat op de N69 zorgt dan ook voor een positief effect op de pijlers waarop het Mobiliteitsplan zich richt; een beter bereikbaarheid en een meer leefbare en verkeersveilige situatie in de kern van Dommelen.

4. BESTAANDE SITUATIE

4.1 Bestaande ruimtelijke en functionele kwaliteit

Bestaande ruimtelijke kwaliteit

Het plangebied ligt op de grens van de bebouwde kom van Dommelen en het buitengebied, ten westen van de Mgr. Smetsstraat. De Mgr. Smetsstraat maakt onderdeel uit van de oude route van Valkenswaard naar Bergeijk en Eersel. Langs deze route is het dorp Dommelen ontstaan. De bebouwing aan de Mgr. Smetsstraat bestaat uit historische agrarische bebouwing, oudere dorpswoningen met daartussen enkele nieuwere exemplaren. Het profiel van de Mgr. Smetsstraat bestaat uit brede groenstroken tussen de weg en de trottoirs, begeleid door stevige laanbomen. Kavelgrenzen bestaan uit hagen en lage muurtjes langs voortuinen. Aan de westzijde van het plangebied ligt het beekdal van de Keersop, een zijbeek van de Dommel. De beek ligt in een smalle dalvormige laagte die zich niet duidelijk onderscheidt in het landschap.

Aan de noordzijde van het plangebied is de nieuwe N69 (Westparallel) gerealiseerd. De N69 loopt haaks over de Mgr. Smetsstraat. Hierdoor is onder de N69 een doorgang gecreëerd, zodat de Mgr. Smetsstraat blijft doorlopen naar de kern Dommelen. Deze doorgang is uitsluitend bedoeld voor ten behoeve van fietsverkeer. De N69 gaat een harde overgang vormen tussen het bestaand stedelijk gebied van Dommelen en het achterliggend buitengebied. Het plangebied is in de huidige situatie een open agrarisch gebied, in gebruik als akkerland. De in het plangebied te realiseren ontsluiting ligt direct ten zuiden van de N69 en gaat hierop aansluiten. Dit betreft een marginale wijziging ten opzichte van de algehele N69, die geen nadere negatieve invloed heeft op de ruimtelijke kwaliteit in de omgeving.



Figuur 4 Huidige situatie plangebied

Bestaande functionele kwaliteit

Langs de Mgr. Smetsstraat bevindt zich lintbebouwing met voornamelijk woningen. Ten oosten van de Mgr. Smetsstraat bevindt zich de nieuwe woonwijk Lage Heide. Ten westen en zuiden van het plangebied bevinden zich voornamelijk akkerlanden afgewisseld met bosschages. Ten zuidoosten van het plangebied ligt het Eurocircuit, waar verschillende sport- en recreatieve activiteiten plaatsvinden.

Het plangebied en de omgeving hiervan kenmerken zich door akkerland. Aan de westzijde van het plangebied bevindt zich een (agrarische) woning met bijbehorende bebouwing.

Ten westen van de kern Dommelen is een op- en afritconstructie gerealiseerd, zodat de N69 bereikbaar is vanuit de Westerhovenseweg en de Dommelsedijk.



Figuur 5 Uitsnede ruimtelijk plan behorende bij het PIP

4.2 Fysieke milieuwaarden

4.2.1 Water

In deze paragraaf wordt beschreven op welke wijze in voorliggend plan rekening is gehouden met de ruimtelijk relevante aspecten van duurzaam waterbeheer. Een beknopte beschrijving van de kenmerken van het watersysteem kan het benodigde inzicht geven in het functioneren van dit systeem.

Beschrijving van waterrelevant beleid

Relevante beleidsstukken op het gebied van water zijn het Regionaal Water en Bodem Programma van provincie Noord-Brabant, het Waterbeheerprogramma 2022-2027 van waterschap De Dommel, het Nationaal Waterplan, WB21, Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water. Het belangrijkste gezamenlijke punt uit deze beleidsstukken is dat water een belangrijk sturend element is in de ruimtelijke ordening. De bekende drietrapsstrategieën zijn leidend:

- vasthouden – bergen – afvoeren (waterkwantiteit);
- voorkomen – scheiden – zuiveren (waterkwaliteit).

In de Keur van drie Brabantse waterschappen Aa en Maas, De Dommel en Brabantse Delta is aangegeven dat bij een toename van het verhard oppervlak en het afkoppelen van hemelwater, het uitgangspunt geldt dat plannen zoveel mogelijk hydrologisch neutraal worden uitgevoerd. Het doel van dit uitgangspunt is om te voorkomen dat hemelwater als gevolg van uitbreiding van het verhard oppervlak versneld op het watersysteem wordt geloosd.

De gemeente Valkenswaard geeft middels het Gemeentelijk Rioleringsplan 2019-2022 invulling aan haar zorgplicht voor (stedelijk) afvalwater, hemelwater en grondwater, alsmede een doelmatig en duurzaam beheer van de gemeentelijke riool- en watervoorzieningen. Wat betreft nieuwbouwprojecten is een klimaatbestendige en water robuuste inrichting het uitgangspunt. Nieuwe ruimtelijke plannen mogen niet leiden tot nieuwe kwetsbaarheden in het watersysteem. Daarnaast dienen afval- en hemelwater gescheiden te worden ingezameld en verwerkt.

Onderzoek

Hieronder is beschreven op welke wijze bij de voorliggende ontwikkeling rekening is gehouden met de waterhuishoudkundige aspecten en het beleid van de waterbeheerders (waterschap De Dommel en de gemeente Valkenswaard).

AGEL adviseurs heeft een waterparagraaf opgesteld. Dit onderzoek dateert van 2018, echter zijn de conclusies van de waterparagraaf niet gewijzigd. Waar nodig is in onderhavige toelichting de waterparagraaf geactualiseerd aan de hand van het vigerend beleid. In de waterparagraaf wordt op beknopte wijze ingegaan op de (eventuele) invloeden die de toekomstige ontwikkeling op de aanwezige waterhuishouding heeft en middels welke maatregelen deze invloeden kunnen worden geminimaliseerd. In verband met het watertoetsproces dienen de afwegingsstappen 'hergebruik - infiltratie - buffering - afvoer' te worden doorlopen. De waterparagraaf is als bijlage bij de toelichting opgenomen.

De waterschappen hebben bij de Keurregels enkele hydrologische uitgangspunten opgesteld voor het afvoeren van hemelwater. Het verbod uit artikel 3.6 van de keur is van toepassing tenzij:

- het afkoppelen van het verhard oppervlak maximaal 10.000 m² is, of;
- de toename van het verhard oppervlak maximaal 500 m² is, of;
- de toename van het verhard oppervlak bestaat uit een groen dak;
- de toename van het verhard oppervlak tussen 500 m² en 10.000 m² is en compenserende maatregelen zijn getroffen om versnelde afvoer van hemelwater tegen te gaan, in de vorm van een voorziening met een minimale retentiecapaciteit conform de rekenregel.

Benodigde retentiecapaciteit (in m³) = toename verhard oppervlak (in m²) x gevoeligheidsfactor x 0,06.

Bij ontwikkelingen waarbij de toename van het verhard oppervlak 500 m² of groter is, wordt vanuit het waterschap retentie geëist. Uit de watertoets blijkt dat op grond van beleid met betrekking tot hydrologisch neutraal ontwikkelen, moet worden voorzien in een compensatie. Op basis van deze gegevens is er sprake van een verhardingstoename van 1.714 m² (huidige (0 m²) – toekomstig (1.714 m²)). Rekening houdende met het beleid dient er 103 m³ aan water te worden geborgen.

Binnen het bestemmingsplangebied is voldoende ruimte aanwezig om de verhardingstoename te bergen. Een optie is om aan beide zijden van de weg een sloot te ontwikkelen, waardoor kan worden afgewaterd naar groen en infiltratiesleuven. In het kader van de omgevingsvergunning wordt dit verder uitgewerkt. De haalbaarheid is voor het bestemmingsplan voldoende aangetoond.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de verdere planvorming. Om te voldoen aan de watertoets is de waterparagraaf ter beoordeling voorgelegd aan het waterschap voor een wateradvies. De uitkomsten hiervan zijn in de waterparagraaf verwerkt. Het aspect water vormt geen belemmering voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling.

4.2.2 Bodem

In het kader van een bestemmingswijziging dient aangetoond te worden dat de bodem geschikt is voor het beoogde gebruik. Hiertoe is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd in het plangebied. De onderzoekresultaten zijn hieronder samengevat. Voor meer informatie wordt verwezen naar de volledige rapportage, in bijlage 3.

Onderzoek

Om inzicht te krijgen in de actuele kwaliteit van de bodem is door AGEL adviseurs een vooronderzoek bodem uitgevoerd. Op basis van het vooronderzoek kan de locatie als onverdacht worden beschouwd ten aanzien van het voorkomen van bodemverontreiniging. Verwacht wordt dat de bodemkwaliteit geen belemmering oplevert bij de bestemmingswijziging temeer ook omdat de bestemming wijzigt in een minder gevoelige functie. Aanbevolen wordt om voorafgaand aan de voorgenomen activiteiten een verkennend bodemonderzoek uit te voeren. Het verkennend bodemonderzoek dient uitgevoerd te worden conform de NEN 5740. Bij afvoer van de grond kan een partijkeuring noodzakelijk zijn (AP04). Het vooronderzoek is als bijlage bij de toelichting opgenomen.

Uitbreiding vooronderzoek alternatieve ontsluiting Mgr. Smetsstraat – N69 Valkenswaard

Aan ingenieursbureau Land is gevraagd om een uitbreiding op het vooronderzoek op te stellen om te onderzoeken of de aanleg van de aansluiting invloed heeft op de grondwaterniveaus in de omgeving en of er nadelige gevolgen van de aansluiting te verwachten zijn voor benedenstrooms gelegen natuurgebieden (o.a. Natura2000 gebied Keersop) in relatie tot de voormalige stort aan de Victoriédijk. Voor de volledige rapportage wordt verwezen naar de bijlagen. Hieronder worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

In het vooronderzoek van AGEL niet gekeken naar de grondwaterstroming en grondwaterkwaliteit van de planlocatie in relatie tot de voormalige stortplaats van de Victoriédijk. Benedenstrooms van de stortplaats zijn verhogingen van CZV en stikstof Kjeldahl aangetroffen. Het is niet uitgesloten dat verhogingen van CZV en stikstof Kjeldahl die benedenstrooms van de stortplaats zijn aangetroffen ook aangetroffen kunnen worden in het grondwater op de planlocatie. Deze verhogingen hebben echter geen milieugevaarlijke effecten op de omgeving. Ook wordt de grondwaterkwaliteit ter plaatse van de planlocatie op geen enkele wijze beïnvloed door het aanleggen van de ontsluitingsweg.

De grondwaterstroming op de planlocatie zou enkel kunnen worden beïnvloed indien diepe grondwerkzaamheden, heiwerk, actieve bemaling of infiltratie zou plaatsvinden, of er een ondergrondse barrière aangebracht zou worden. Er zijn echter geen werkzaamheden gepland die redelijkerwijs de grondwaterstroming zou kunnen beïnvloeden omdat de werkzaamheden voor de aanleg van de ontsluiting op maaiveld uitgevoerd worden. De geplande wadi's hebben een bodemhoogte van ca. 0,5 m boven de GHG. De aanlegfase en de gebruiksfase zullen de stromingsrichting en stroomsnelheid niet veranderen. De geplande aanleg en aansluiting van de Mgr Smetsstraat naar de N69 heeft geen negatieve invloed op de grondwaterstroming en/of de grondwaterkwaliteit op zowel de projectlocatie, als op de omgeving.

Conclusie

De resultaten van het vooronderzoek bodem vormen geen belemmeringen voor de voorgenomen bestemmingsplanprocedure. Aanbevolen wordt voorafgaand aan de fysieke werkzaamheden een volledig verkennend bodemonderzoek uit te voeren conform de NEN 5740.

4.2.3 Ecologie

Natuurwetgeving

De bescherming van de natuur is in Nederland vastgelegd in de Wet natuurbescherming. Deze wet vormt een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS), dat op provinciaal niveau in structuurvisies en verordeningen is vastgelegd.

Toetsing

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is door Ekoza een quickscan flora en fauna (bureau- en veldonderzoek) uitgevoerd. Uit deze rapportage is gebleken dat door onderhavige ontwikkeling het aspect ecologie geen belemmering vormt voor onderhavige ontwikkeling. Aangezien dit onderzoek dateert uit 2018 is er een aanvullend quickscan flora en fauna uitgevoerd ten behoeve van de actualisatie van het onderzoek.

Navolgend worden de belangrijkste resultaten weergegeven.

Gebiedsbescherming

Ten behoeve van de aanleg van de N69 zijn maatregelen getroffen ten bate van de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux (Wisgerhof et al. 2014). Aangezien de wijziging van de aansluiting van de te realiseren N69 buiten het Natura 2000-gebied ligt, wordt verwacht dat deze kleine wijziging te beperkt van aard is om een extra negatief effect te hebben op Natura 2000-gebieden. Hierdoor zijn de maatregelen die getroffen worden ten aanzien van de aanleg van de N69 voldoende en hoeven er geen extra maatregelen getroffen te worden ten aanzien van de wijziging van de aansluiting.

Het plangebied is niet gelegen binnen het NNB. De dichtstbijzijnde onderdelen van het NNB ligt ongeveer 25 meter ten oosten en 55 meter ten westen van het plangebied. Gezien de beperkte omvang van de voorgenomen plannen zullen de omgevingscondities redelijkerwijs gelijk blijven, waardoor de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNB niet worden aangetast. Voor de aanleg van de N69 moet Natuurnetwerk worden gecompenseerd (Wisgerhof et al. 2014). Hierin wordt tevens de compensatie voor de aanleg van voorliggende ontsluitingsweg meegenomen. Vervolgonderzoek in het kader van het NNB wordt dan ook niet noodzakelijk geacht

Soortenbescherming

In de rapportage is ingegaan op de meest relevante soortgroepen. Per soortgroep is, op basis van het onderzoek, een conclusie getrokken over de kans op aanwezigheid. Uit de quickscan blijkt dat de voorgenomen ontwikkeling geen negatieve effect heeft op het leefgebied van de aanwezige soorten.

Beschermde houtopstanden

Aangezien er geen (onderdelen van) houtopstanden aanwezig zijn binnen het plangebied is toetsing aan het onderdeel houtopstanden conform de Wet natuurbescherming bij dit plan niet aan de orde.

Stikstof

Voor het aspect stikstofdepositie is in het kader van het PIP voor de N69 een passende beoordeling opgesteld. De nieuwe ontsluiting vormt geen significante wijziging ten opzichte van de plannen die in het PIP zijn opgenomen. Voor onderhavig bestemmingsplan is een aanvullende Aerius-berekening

uitgevoerd. Uit de Aerius-berekening blijkt dat met interne saldering van zowel de aanlegfase als de gebruiksfase met de referentiesituatie geen depositie ontstaat bij omliggende Natura 2000-gebieden groter dan 0,00 mol/ha/jaar. Er is zelfs een afname aan depositie in beiden situaties.

In verband met de maatschappelijke ontwikkelingen omtrent stikstof is vanuit zorgvuldigheidsoogpunt ook een worst-case scenario doorgerekend richting vaststelling van het bestemmingsplan. In dit scenario is ervan uitgegaan dat niet alle gronden binnen het plangebied wat betreft stikstof voor "intern salderen" worden opgevoerd, maar een deel van de gronden ook voor "extern salderen". De gronden waarmee extern wordt gesaldeerd zijn de gronden die zijn toegevoegd aan het plangebied ten opzichte van het vorige vernietigde plan. De keuze voor deze "en en" benadering is om aan te tonen dat het plan ook (meer dan) worst case of anders gezegd nog beter onderbouwd met een passende beoordeling (zie hierna), bij het berekenen van de stikstofdepositie, geen significante gevolgen heeft voor het Natura 2000-gebied 'Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux'. Doordat in het plan vanuit zorgvuldigheidsoogpunt ook een scenario is bekeken met extern salderen (inclusief 30% afroming), en dit dient te worden beschouwd als een mitigerende maatregel, is een passende beoordeling opgesteld door TAUW. Geconcludeerd kan worden dat het plan geen negatieve effecten als gevolg van stikstofdepositie heeft op Natura 2000-gebieden, aangezien de effecten van stikstofdepositie (ook) volledig worden gemitigeerd door externe saldering. De passende beoordeling is als bijlage opgenomen bij onderhavige toelichting. Het aspect stikstof vormt geen belemmering voor de aanleg van de nieuwe ontsluiting.

De provincie Noord-Brabant heeft in het nieuwsbericht van 1 maart 2023 aangegeven dat er een tijdelijke stop komt op vergunningen met stikstofeffecten op Natura 2000-gebieden. Zoals hiervoor uiteengezet, volgt uit de stikstofberekeningen voor het plan dat met intern salderen kan worden volstaan. Het scenario extern salderen blijft onderdeel uitmaken van de onderbouwing van het bestemmingsplan en dient om te laten zien dat vaststelling van het plan uit stikstof-oogpunt naast met intern salderen ook met extern salderen mogelijk is (in overeenstemming met de Wet natuurbescherming). In het ontwerpbestemmingsplan is ook al uitgegaan van intern salderen. Het voornemen in het bestemmingsplan meer nadruk te leggen op extern salderen is door de tijdelijke vergunningstop van de provincie achterhaald waardoor het scenario intern salderen weer – evenals in het ontwerpbestemmingsplan - voorop komt te staan. Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan verandert het bestemmingsplan in zoverre niet, wel is de toelichting van het bestemmingsplan uitgebreid met extern salderen (en de daarvoor opgestelde passende beoordeling en een plan m.e.r.-beoordeling) ter illustratie dat het plan wat betreft stikstof *ruimschoots* voldoet en geen stikstofdepositie veroorzaakt. Dit is ook niet onverwacht: het plan voorziet in een verbetering (extra optie) van het wegennet (betere doorstroming) zónder dat het extra verkeer genereert.

Gelet op de potentiële ecologische waarden kan het voorgenomen plan alleen in overeenstemming met de nationale natuurwetgeving en het provinciale natuurbeleid worden uitgevoerd, mits voorafgaand en tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden het bepaalde in de Wet natuurbescherming in acht wordt genomen:

- Een AERIUS-berekening dient de toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden door de werkzaamheden te berekenen (zie hiervoor het kopje stikstof);
- Ten aanzien van broedvogels dient, om overtreding op voorhand redelijkerwijs te voorkomen, het verwijderen van nestgelegenheid buiten het broedseizoen te worden uitgevoerd, of een controle moet de aanwezigheid van een broedgeval kunnen uitsluiten;

- In het kader van de algemene zorgplicht is het noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor aanwezige individuen. Dit houdt in dat al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het doden van individuen te voorkomen.

Conclusie

Op basis van de bovenstaande onderzoeksresultaten zijn er vanuit het aspect ecologie geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

4.2.4 Geluidhinder

Geluid is één van de factoren die de beleving van de leefomgeving in belangrijke mate bepalen. Door de toename van het verkeer en de bedrijvigheid wordt de omgeving in steeds sterkere mate belast met geluid. Dit leidt tot steeds meer klachten. In een aantal gevallen wordt de gezondheid beïnvloed door geluid. Hoge geluidsniveaus kunnen het gehoor beschadigen en ook de verstoring van de slaap kan op de lange duur slecht zijn voor de gezondheid. Door de toename van het geluid in de omgeving, wordt de behoefte aan stilte steeds meer als een noodzaak gevoeld.

De Wet geluidhinder, de Luchtvaartwet en de Wet milieubeheer zijn in het kader van geluidhinder van belang. Bij nieuwe ontwikkelingen van geluidgevoelige bestemmingen dient de geluidssituatie in beeld gebracht te worden. De geluidsniveaus op de gevels van de nieuwe gebouwen worden getoetst aan de geluidsnormen. Er dient gekeken te worden naar vier bronnen van geluid, namelijk:

- wegverkeerslawaai;
- spoorlawaai;
- industrielawaai;
- vliegtuiglawaai.

Het juridisch kader voor wegverkeerslawaai, spoorlawaai en industrielawaai wordt gevormd door de Wet geluidhinder. Vliegtuiglawaai wordt geregeld in de Luchtvaartwet. Er liggen geen geluidszones van het spoorlawaai, industrielawaai en vliegtuiglawaai over het plangebied, waardoor deze niet nader beschouwd worden. Door de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg, vindt een wijziging plaats ten opzichte van het vastgestelde PIP.

Onderzoek

Middels een akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai is in beeld gebracht welke invloed de nieuwe ontsluitingsweg heeft op de woningen in de omgeving van het plangebied. In voorliggend geval liggen bestaande geluidgevoelige bestemmingen namelijk binnen de geluidzone van de nieuw aan te leggen weg. Navolgend worden de belangrijkste conclusies van het akoestisch onderzoek weergegeven. Voor de volledige rapportage wordt verwezen naar de bijlagen van voorliggend bestemmingsplan.

De berekeningen zijn verricht aan de hand van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 en met behulp van het programma Geomilieu, versie 2021.1. Alle resultaten zijn inclusief een aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder weergegeven. De berekende geluidsbelastingen zijn per woning beknopt in navolgende tabel weergegeven. De volledige berekeningsresultaten zijn in bijlage 3 opgenomen van het akoestisch onderzoek.

Toetspunt/adres	Verbindingsweg Smetsstraat – N68
Mgr. Smetsstraat 44	38

De geluidsbelasting op de bestaande woning bedraagt ten hoogste 38 dB ten gevolge van de nieuwe verbindingsweg. Er vindt geen overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB plaats. Derhalve gelden vanuit akoestisch oogpunt geen belemmeringen voor de realisatie van het plan.

Reconstructie Monseigneur Smetsstraat

De weg (Monseigneur Smetsstraat) waarop de verbindingsweg zal aansluiten, zal feitelijk worden aangepast, waardoor een reconstructietoets zoals deze is opgenomen in de Wet geluidhinder in beginsel noodzakelijk is. Echter, de verschuiving van de weg en de toename van de etmaalintensiteit zal minimaal zijn. Hierdoor zal worden voldaan aan het zogenoemde 2 dB principe en zal de geluidbelasting ten gevolge van de Monseigneur Smetsstraat niet significant toenemen. Daarnaast zal, vooruitlopend op de resultaten, de geluidbelasting ook relatief laag zijn, waardoor er geen sprake is van een significante toename van de geluidbelasting.

Conclusie

Het aspect wegverkeerslawaai vormt voor de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, de aanleg van de nieuwe ontsluiting van de Mgr. Smetsstraat naar de te realiseren N69, geen belemmering.

4.2.5 Luchtkwaliteit

Regelgeving

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hierin zijn grenswaarden opgenomen voor luchtvervuilende stoffen. Voor ruimtelijke projecten zijn fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂) de belangrijkste stoffen.

Een project is toelaatbaar als aan één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- het project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- het project draagt alleen niet in betekenende mate bij aan de luchtverontreiniging;
- het project is opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen.

Om te bepalen of een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels zijn vastgelegd.

Een project kan in twee situaties NIBM bijdragen aan de luchtkwaliteit:

- het project behoort tot de lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) die is opgenomen in de Regeling NIBM;
- het project heeft een toename van minder dan 3% van de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM₁₀ (1,2µg/m³).

Doorwerking plangebied

De aanleg van de N69 Westparallel is, onderverdeeld in diverse deelprojecten, opgenomen in het NSL als projecten die 'in betekenende mate bijdragen' (IBM) aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. De aanleg van de nieuwe verbinding is hierin tevens meegenomen als maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren.

Zoals tevens in de toelichting van het PIP is benadrukt, wordt de aanleg van de N69 in basis mogelijk gemaakt doordat deze is opgenomen in het NSL. De nieuwe ontsluitingsroute die in dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt, resulteert niet in een significante wijziging ten opzichte van de algehele Westparallel die middels het PIP wordt gerealiseerd.

Voor de volledigheid is de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied beschouwd middels de NSL-monitoringstool. De beschouwde rekenpunten zijn weergegeven in onderstaande tabel en geven de totale concentratie in de nabije omgeving van het plangebied. Voor het jaartal 2020 bedraagt de hoogste totale concentratie NO₂ 12.9 µg/m³ en voor PM₁₀ 15.3 µg/m³. Voor PM_{2.5} geldt een hoogste totale concentratie van 8.7 µg/m³. De concentraties rondom het plangebied liggen dermate beneden de norm dat kan worden verondersteld dat de voorgenomen ontwikkeling geen negatieve invloed heeft op de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied.

Tabel NSL Monitoringstool: rekenpunten met bijbehorende concentraties

	Id	NO2 µg/m3	PM10 µg/m3	PM10 overschrijdingsda- gen	PM2.5 µg/m3	Jaar
Rekenpunt	235556	10.7	15.2	6.0	8.6	2020
Rekenpunt	235554	11.1	15.2	6.0	8.7	2020
Rekenpunt	235546	11.1	15.2	6.0	8.7	2020
Rekenpunt	235544	11.1	15.2	6.0	8.7	2020
Rekenpunt	16024979	12.9	15.3	6.0	8.7	2020
Norm		40	40	35	25	

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is niet bezwaarlijk in het kader van de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer.

4.2.6 Bedrijven en milieuzonering

Algemene uitgangspunten

Goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkómen van hinder en gevaar. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen) kan dit gerealiseerd worden. Het is aan de ene kant zaak om te voorkomen dat er hinder en gevaar voor gevoelige bestemmingen ontstaat en aan de andere kant dient aan bedrijven voldoende zekerheid te worden geboden dat zij niet in hun activiteiten worden beperkt door nieuwe gevoelige functies. Om te bepalen of tussen de milieubelastende activiteiten en de gevoelige functies voldoende afstand in acht wordt genomen, is gebruik gemaakt van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'. In deze publicatie zijn richtafstanden opgenomen, op basis van de aspecten stof, geur, geluid en gevaar.

Toetsing

Bedrijven kunnen niet zomaar naast een gevoelige functie, zoals een woning, gerealiseerd worden. Ook andersom moet er zorgvuldig gemotiveerd worden dat een nieuwe woning bij bestaande bedrijven gerealiseerd kan worden.

Het plan betreft echter een beperkte infrastructurele wijziging ten opzichte van de in het PIP mogelijk gemaakte N69. Een nieuwe verbindingsweg kan niet worden gezien als zijnde een bedrijf dan wel een gevoelige functie waardoor een onderzoek bedrijven en milieuzonering niet noodzakelijk wordt geacht.

De nieuwe verbindingsweg zorgt echter wel voor veranderende akoestische belasting op de omgeving ten opzichte van de situatie van de in het PIP mogelijk gemaakte N69. Het aspect akoestiek wegverkeerlawaai is reeds behandeld in paragraaf 4.2.4 en vormt geen belemmering voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling.

Conclusie

Vanuit het aspect milieuzonering bestaan er kortom geen belemmeringen voor de te realiseren verbindingsweg.

4.2.7 Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen.

Beleid

Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen. De risico's dienen te worden beoordeeld op twee maatstaven, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Verder is op 1 april 2015 het Basisnet in werking getreden.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.), waarbij de 10^{-6} contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is.

Groepsrisico

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, het overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als *ijkpunt* in de verantwoording (géén norm).

In het Bevi en het Bevt is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Er is sprake van een groepsrisico zodra het plan in het invloedsgebied ligt van een risicovolle activiteit. Het betrokken bestuursorgaan moet, al dan niet in verband met de totstandkoming van een besluit, expliciet aangeven hoe de diverse factoren die bijdragen aan de hoogte van het groepsrisico (waaronder zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid) zijn beoordeeld en eventuele in aanmerking komende maatregelen, zijn afgewogen. Een belangrijk onderdeel van de verantwoording is overleg met (advies vragen aan) de regionale brandweer.

Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen

Het Basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen bepaalde grenzen wordt dit vervoer over weg, binnenwater en spoor gegarandeerd. Het Basisnet heeft betrekking op de Rijksinfrastructuur: hoofdwegen, hoofdwaterwegen en hoofdspoorwegen.

(Beperkt) kwetsbare objecten

Er moet worden getoetst aan het Bevi, het Bevt en het Bevb wanneer bij een ontwikkeling (beperkt) kwetsbare objecten worden toegestaan. Woningen zijn kwetsbare objecten. Verdere toetsing aan de externe veiligheid is dan ook vereist.

Toetsing

Het plan betreft een beperkte infrastructurele wijziging ten opzichte van de in het PIP mogelijk gemaakte N69. Over deze weg worden in de toekomst gevaarlijke stoffen vervoerd (zie PIP). Hieruit blijkt dat voor de nieuwe verbinding en de omliggende bestaande wegen het plaatsgebonden risico niet of nauwelijks veranderd. Daarnaast neemt het groepsrisico op de huidige omliggende wegen af door de aanleg van de N69. De nieuwe aansluiting die middels dit bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt, resulteert niet in wijzigingen in het plaatsgebonden risico en groepsrisico ten opzichte van de in het PIP bestemde N69.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van de nieuwe verbindingsweg.

4.2.8 Kabels en leidingen

Blijkens het geldende bestemmingsplan en de risicokaart zijn er binnen of in de omgeving van het plangebied geen kabels of leidingen gelegen met een bestemmingsplanplichtige beschermingszone die van invloed zou kunnen zijn op de voorgenomen ontwikkeling. Het aspect labels en leidingen vormt dan ook geen belemmering voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling.

4.2.9 M.e.r.-beoordeling

Gemeenten en provincies moeten ook bij kleine bouwprojecten beoordelen of een m.e.r.-beoordeling nodig is. Achterliggende gedachte hierbij is dat ook kleine projecten het milieu relatief zwaar kunnen belasten en ook bij kleine projecten van geval tot geval moet worden beoordeeld of een m.e.r.-procedure nodig is. Een m.e.r.-beoordeling is een toets van het bevoegd gezag om te beoordelen of bij een project belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden. Wanneer uit de toets blijkt dat er belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen optreden moet er een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Met andere woorden dan is het opstellen van een MER nodig.

Zoals in paragraaf 4.2.3 is beschreven is richting vaststelling van het bestemmingsplan vanuit zorgvuldigheidsoogpunt ook een scenario doorgerekend dat niet alle gronden binnen het plangebied wat betreft stikstof voor 'intern salderen' is opgevoerd, maar een deel van de gronden ook voor 'extern salderen'. Doordat in het plan sprake is van extern salderen, en dit dient te worden beschouwd als een mitigerende maatregel, is een passende beoordeling opgesteld door TAUW. Voor een plan waarvoor een passende beoordeling dient te worden uitgevoerd geldt de plan-m.e.r.-plicht. Deze m.e.r.-plicht kan volgens artikel 3 van het Besluit milieueffectrapportage komen te vervallen, omdat de bestemmingsplanwijziging het gebruik bepaalt van een klein gebied. Voorwaarde voor het vervallen van de m.e.r.-plicht is dat het project geen aanzienlijke milieugevolgen heeft. Het gaat dan niet alleen om significantie gevolgen voor Natura 2000-gebieden, maar om alle milieueffecten, in alle gebieden.

Om inzichtelijk te maken of de (aanleg van de) nieuwe verbindingsweg aanzienlijke milieueffecten heeft, is een plan-m.e.r.-beoordelingsnotitie opgesteld. Uit de plan-m.e.r.-beoordeling is geconcludeerd dat de

nieuwe verbindingsweg geen aanzienlijke milieueffecten tot gevolg heeft. De plan-m.e.r.-beoordelingsnotitie inclusief passende beoordeling zijn als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.

4.3 Historische kwaliteit

4.3.1 Archeologie

Algemeen

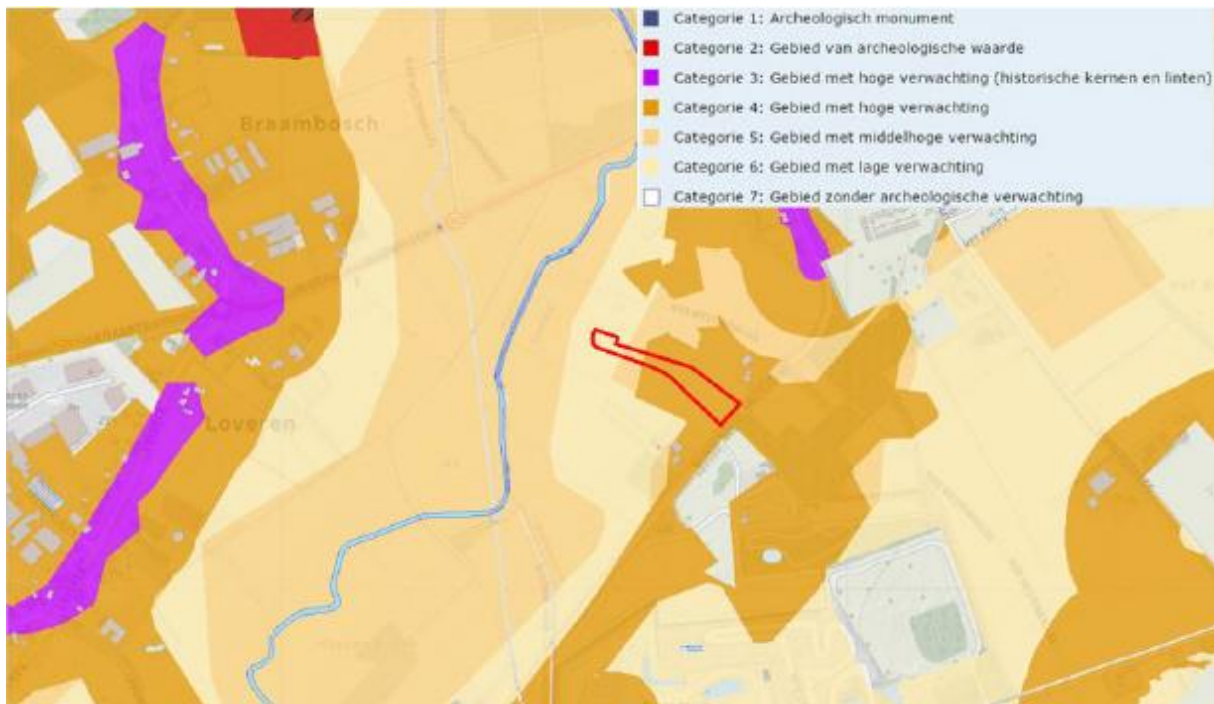
Sinds de inwerkingtreding van de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) per 1 september 2007 is de gemeente verantwoordelijk voor het archeologiebeleid en heeft de provincie zich hiervan teruggetrokken. In de Wet op de Archeologische Monumentenzorg is een raamwerk gegeven dat regelt hoe Rijk, provincies en gemeenten om moeten gaan met het aspect archeologie in ruimtelijke plannen. De uitgangspunten van de Wamz zijn als volgt: de archeologische waarden dienen zoveel mogelijk in de bodem te worden bewaard en er dient vroeg in het proces van de ruimtelijke ordening al rekening te worden gehouden met het aspect archeologie.

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Een aantal onderdelen van de Monumentenwet 1988 gaat over naar de Omgevingswet. Tot de inwerkingtreding van de Omgevingswet blijven deze onderdelen van kracht binnen het overgangsrecht van de Erfgoedwet. Voor archeologie gaat het onder meer om:

- het meewegen van het archeologische belang bij het opstellen van bestemmingsplannen;
- de mogelijkheid om voorschriften te verbinden aan de omgevingsvergunning ter bescherming van archeologie;
- de mogelijkheid van de Minister van OCW om bij (dreigende) schade aan archeologische monumenten na een toevalsvondst voorschriften te stellen aan de uitvoering de werkzaamheden of die stil te leggen;
- de mogelijkheid van het bevoegd gezag of de Minister van OCW om toegang tot een terrein af te dwingen om archeologisch onderzoek te kunnen doen.

Beleid

Door SRE is voor de gehele gemeente Valkenswaard een Archeologische verwachtingenkaart opgesteld (zie afbeelding 6). In het plangebied gelden diverse archeologische verwachtingen, te weten categorie 4, 5 en 6. Voor de gebieden met waarde is, om de mogelijk aanwezige archeologische waarden te beschermen, een bestemming 'Waarde - Archeologie' passend bij de aanwezige waarden opgenomen.



Figuur 6 Uitsnede archeologische beleidskaart (plangebied rood omlind)

Onderstaand zijn per categorie de uitgangspunten van de bestemming 'Waarde - Archeologie' opgenomen:

- Categorie 4: Gebied met een hoge archeologische verwachting. In deze gebieden geldt op basis van geomorfologische en bodemkundige opbouw en aangetroffen archeologische vondsten en relictten een hoge archeologische verwachting. Dat wil zeggen dat in deze gebieden sprake is van een hoge concentratie archeologische vindplaatsen met goede conserveringsomstandigheden. De kans op het aantreffen van archeologische vondsten bij bodemingrepen is dus zeer groot. Om die reden is een archeologisch onderzoek vereist bij bodemingrepen en te bebouwen oppervlakten die groter zijn dan 500 m² en dieper gaan dan 0,3 m of 0,5 m bij esdek onder maaiveld. Indien nog geen oppervlakte van een totale vergraving bekend is, bijvoorbeeld bij bestemmingsplanwijzigingen, geldt de onderzoeksverplichting voor plangebieden groter dan 1.000 m².
- Categorie 5: Gebied met een middelhoge archeologische verwachting. In deze gebieden geldt op basis van geomorfologische en bodemkundige opbouw, en aangetroffen archeologische vondsten en relictten een middelhoge archeologische verwachting. Deze zones en gebieden waren net als de gebieden met een hoge verwachting in principe geschikt voor bewoning. De kans op het aantreffen van vondsten is hier echter kleiner, doordat de dichtheid aan vindplaatsen beduidend lager is dan in de gebieden met een hoge verwachting. Om die reden is een archeologisch onderzoek vereist bij bodemingrepen en te bebouwen oppervlakten die groter zijn dan 2.500 m² en dieper gaan dan 0,3 m of 0,5 m bij esdek onder maaiveld. Indien nog geen oppervlakte van een totale vergraving bekend is, bijvoorbeeld bij bestemmingsplanwijzigingen, geldt de onderzoeksverplichting voor plangebieden groter dan 5.000 m².
- Categorie 6: Gebied met een lage archeologische verwachting. Het gaat hierbij om gebieden waar op archeologische en landschappelijke gronden de kans op behoudenswaardige archeologische relictten klein wordt geacht. Om die reden is een archeologisch onderzoek alleen vereist bij bestemmingsplanwijzigingen en omgevingsvergunningen t.b.v. de activiteit ruimtelijke ordening van

projectgebieden die groter zijn dan 25.000 m² en dieper gaan dan 0,4 m onder maaiveld. Ook zal bij m.e.r. plicht nader onderzoek worden verlangd.

Onderzoek

Door Transect is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd naar de archeologische waarden in het plangebied. De volledige onderzoeksrapportage is te raadplegen in de bijlagen van voorliggend bestemmingsplan. Uit het bureauonderzoek volgt dat nader onderzoek noodzakelijk is.

Selectieadvies bureauonderzoek

De onderzoeksresultaten zijn voorgelegd aan de omgevingsdienst. Gezien de geplande grootschalige bodemingrepen in het plangebied in relatie tot de hoge en middelhoge archeologische verwachting, is de kans op het aantreffen van behoudenswaardige archeologische vindplaatsen groot. Archeologisch vervolgonderzoek middels proefsleuven wordt dan ook noodzakelijk geacht.

Proefsleuvenonderzoek

Het proefsleuvenonderzoek heeft plaatsgevonden op 12 en 13 december 2020. Navolgend volgen de belangrijkste conclusies van het archeologisch proefsleuvenonderzoek. Voor de volledige rapportage wordt verwezen naar de bijlagen.

Tijdens het onderzoek zijn verspreid over het plangebied negen proefsleuven aangelegd met een totaal oppervlak van 944,31 m². Dit komt neer op een dekkinggraad van 8,87% van het totale plangebied. Verspreid over de proefsleuven zijn verschillende archeologische resten (acht greppels en één kuil) aangetroffen. De greppels maken deel uit van een groter geheel van perceleringsgreppels uit de nieuwe tijd, waarvan sporen aangetroffen waren bij het proefsleuvenonderzoek in het kader van de aanleg van de N69. De greppels zijn te dateren in de nieuwe tijd B en C. Een verband met het noordelijker gelegen, opgegraven erf uit de 16de eeuw kon niet aangetoond worden.

Op basis van het onderzoek en de waardestelling wordt het volgende selectieadvies gegeven:

- Vrijgeven van het plangebied.

Selectieadvies proefsleuvenonderzoek

De Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant heeft aangegeven dat de archeologische waarde van het gebied met de uitvoering van het archeologische proefsleuvenonderzoek in voldoende mate is vastgesteld. Archeologisch vervolgonderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

Conclusie

Met de uitvoering van dit archeologische onderzoek is de archeologische waarde van het gebied in voldoende mate vastgesteld. Er zijn bij het sleuvenonderzoek geen waardevolle archeologische vindplaatsen aangetroffen. Archeologisch vervolgonderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

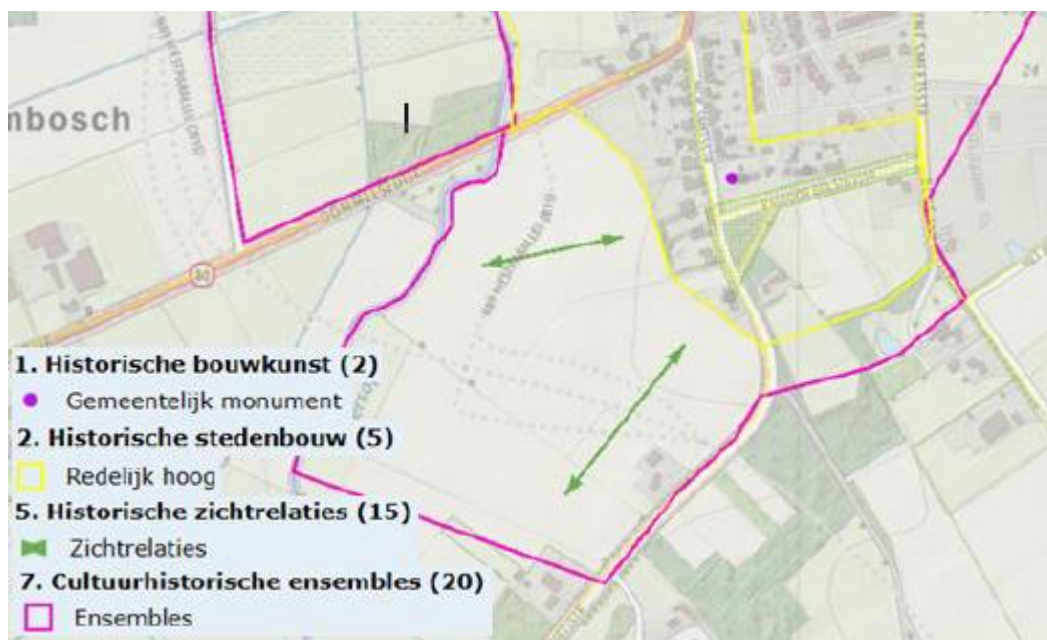
De aanwezigheid van archeologische resten kunnen echter nooit geheel worden uitgesloten op basis van het uitgevoerde onderzoek. Mochten er tijdens toekomstige grondwerkzaamheden toch onverwacht archeologische vondsten en structuren worden aangetroffen, dan dient men dit zo spoedig mogelijk bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de gemeente Valkenswaard te melden. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling.

4.3.2 Cultuurhistorie

Op 1 januari 2012 is de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) in werking getreden. Als gevolg van de MoMo is het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd (artikel 3.1.6, lid 2). Wat eerst voor alleen archeologie gold, geldt nu ook voor al het cultureel erfgoed. In de toelichting van het bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

Onderstaande afbeelding toont een uitsnede van de aanwezige cultuurhistorische waarden in en nabij het plangebied. De bebouwing aan de Mgr. Smetsstraat maakt onderdeel uit van de oude dorpskern van Dommelen. De structuur dateert grotendeels uit de Late Middeleeuwen (1250-1500). Het plangebied zelf maakt onderdeel uit van het cultuurhistorisch ensemble Dommelen met waardevolle zichtlijnen.

Het plangebied vormt een beperkte afwijking ten opzichte van de plannen die vanuit het PIP mogelijk worden gemaakt. Voor dit plan worden geen historische bouwwerken aangetast. Hierdoor heeft dit plan geen aanvullende negatieve invloed op de cultuurhistorische waarden ter plaatse.



Figuur 7 Uitsnede Cultuurhistorische waardenkaart

Conclusie

Vanuit het aspect cultuurhistorie zijn er kortom geen belemmeringen voor de voorliggende ontwikkeling.

5. PLANBESCHRIJVING

5.1 Het plan

De gemeente heeft in de voorbereiding van de nieuwe N69 aangegeven dat voor de Mgr. Smetsstraat ter hoogte van de kruising met het tracé van de nieuwe N69 een overgang of onderdoorgang in de plannen moet worden meegenomen. De provincie heeft dit uitgewerkt waarbij er gekozen is voor een onderdoorgang. Om sluipverkeer te voorkomen via de reeds gerealiseerde onderdoorgang is er voor gekozen om de onderdoorgang uitsluitend toe te staan voor langzaam verkeer (fietsverkeer). Met de onderdoorgang voor uitsluitend langzaam verkeer wordt sluipverkeer op het gedeelte van de Mgr. Smetsstraat binnen de bebouwde kom voorkomen.

Om de ontsluiting van de percelen aan de Mgr. Smetsstraat en achterliggend gebied te waarborgen zal een kortsluiting tussen de zuidelijke toe-/afrit van de nieuwe N69 en de Mgr. Smetsstraat (ter hoogte van voormalig huisnummer 40) worden aangelegd. Het betreft een 60 km/h-weg van circa 150 meter lengte, om de ontsluiting van het Eurocircuit en in de nabijheid gelegen functies te reguleren. Met voorliggend plan wordt deze weg juridisch planologisch geregeld. Het plangebied zelf sluit zowel in het oosten als in het noorden aan op het plangebied van het PIP. Hierdoor wordt de Mgr. Smetsstraat verbonden met de gerealiseerde N69. In het plangebied wordt een tweebaansweg ingericht (één rijstrook per richting). Deze rijbanen liggen in het noordelijk gedeelte van het plangebied. Daarnaast zal er aan weerszijden van de nieuwe weg (op- en afrit N69) bloemrijk grasland worden aangelegd wat toeziet op een groene, ruimtelijke goede inpassing in de vorm van groene buffers. Met name aan de zuidzijde van de voorziene weg voorziet het plan in een brede groenbuffer met het oog op de goede inpassing van de nieuwe weg ten opzichte van de woningen ter plaatse aan de Mgr. Smetsstraat. Het plan voor een weg met aan weerszijden groen vormt daarmee een integraal samenhangende ontwikkeling van een nieuwe weg met een passende groene inpassing. Hierdoor wordt de nieuwe ontsluiting landschappelijk ingepast in de omgeving.

De verkeersstromingen zullen door de ontwikkeling beperkt wijzigen. Bij de berekening van de Aeriusberekening is door Royal HaskoningDHV een modelberekening gemaakt. In deze modelberekening zijn de huidige verkeersbewegingen van en naar het Eurocircuit meegenomen. Vergeleken met de huidige situatie en de situatie waarin de nieuwe verbinding wordt gerealiseerd zullen de verkeersstromingen en verkeersintensiteiten beperkt wijzigen, zie hiervoor ook de Aeriusberekening welke als bijlage is toegevoegd aan onderhavig plan. Voor de effecten van het nieuwe verkeer op de omgeving is in onderhavige toelichting onderbouwd dat dit zowel op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en ecologie e.d. niet leidt tot negatieve effecten op de omgeving.

Onderdeel van de ontwikkeling betreft het uitsluiten van het kunnen bemesten en beweiden van de huidige agrarische gronden welke zijn gelegen binnen het plangebied. Om dit te waarborgen is in het bestemmingsplan een aanduiding opgenomen dat de gronden niet mogen worden gebruikt voor het bemesten en beweiden. De gronden zullen worden benut ten behoeve van duurzaam grondgebruik en bloemrijk grasland. Deze zone vormt de groene buffer voor de ruimtelijke inpassing tussen omliggende functies en heeft om die reden ook de bestemming 'Groen' gekregen.



Figuur 8 Inrichting plangebied en beoogde ontsluiting op omliggende wegen.

6. UITVOERINGSASPECTEN

6.1 Handhaving

Eén van de uitgangspunten bij het ontwikkelen van een bestemmingsplan is dat het plan handhaafbaar dient te zijn. De begrippen toezicht en handhaving worden gedefinieerd als 'elke handeling van de gemeente die er op is gericht de naleving van rechtsregels te bevorderen of een overtreding daarvan te beëindigen'.

Handhaving van het ruimtelijke beleid is een voorwaarde voor het behoud en de ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit. Artikel 7.1 Wro bepaalt dat burgemeester en wethouders zorg dragen voor de bestuursrechtelijke handhaving van het bepaalde bij of krachtens de Wro. Uitvoering van de bestuursrechtelijke handhaving geschiedt conform de gemeentelijke handhavingsstrategie, die opgenomen is in het handhavingsbeleidsplan.

Daarnaast vallen overtredingen van het bestemmingsplan onder de Wet op de economische delicten. Het betreft hier de activiteiten die in de planregels worden genoemd onder gebruiksverbod en bouwverbod. Deze strafrechtelijke handhaving is in het leven geroepen om ernstige onomkeerbare gevolgen, zoals het afbreken van monumentale panden, te voorkomen.

Als een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld en op termijn een ander ruimtelijk rechtsregime gaat gelden, dient de gemeente op een bepaald ijkmoment inzicht te hebben, wat er feitelijk aan bouwwerken in een gebied aanwezig is, hoe deze en de onbebouwde omgeving worden gebruikt. Dit wordt bij het opstellen van het bestemmingsplan geïnventariseerd.

Reeds bij de totstandkoming van een bestemmingsplan dient terdege aandacht te worden besteed aan de handhaafbaarheid van de voorgeschreven regels. Om een goed handhavingsbeleid mogelijk te maken moeten doelstellingen duidelijk aangegeven worden. Op basis van een risicoanalyse en aandachtspunten worden prioriteiten gesteld en wordt de handhavingsorganisatie zodanig ingericht dat gestelde doelen bereikt kunnen worden.

Vier factoren zijn van wezenlijk belang voor een goed handhavingsbeleid.

1. Voldoende kenbaarheid van het plan. Een goed handhavingsbeleid begint bij de kenbaarheid van het bestemmingsplan bij degenen die het moeten naleven. Met het oog hierop heeft de wet in de bestemmingsplanprocedure in ieder geval een aantal verplichte inspraakmomenten ingebouwd.
2. Voldoende draagvlak voor het beleid en de regeling in het plan. De inhoud van het plan kan slechts gehandhaafd worden indien het beleid en de regeling in grote kring ondersteund wordt door de gebruikers van het bestemmingsplan. Uiteraard kan niet een ieder zich vinden in elk onderdeel van het plan. Een algemene positieve benadering van het bestemmingsplan is echter wel wenselijk.
3. Inzichtelijke en realistische regeling. Een juridische regeling dient inzichtelijk en realistisch te zijn. Dit houdt in: helder van opzet, niet onnodig beperkend of inflexibel en goed controleerbaar. De regels behoren dan ook niet meer dan noodzakelijk is te regelen.
4. Actief handhavingsbeleid. Het sluitstuk van een goed handhavingsbeleid is voldoende controle van de feitelijke situatie in het plangebied. Daarnaast moeten adequate maatregelen worden getroffen indien de regels worden overtreden. Indien deze maatregelen achterwege blijven, ontstaat

een grote mate van rechtsonzekerheid. De rechtssituatie gaat specifiek een rol spelen als in het kader van toezicht en handhaving teruggegrepen moet worden op het overgangsrecht, zoals dat in het geldend bestemmingsplan is beschreven. Op grond van het overgangsrecht is met objectieve feiten vast te stellen hoe de rechtssituatie is en of er bouw- en of gebruiksregels worden overtreden.

Door een inzichtelijk plan te maken is zoveel mogelijk evenwicht gezocht tussen de zeer diverse waarden die beschermd moeten worden, de verschillende ontwikkelingen die mogelijk zouden moeten zijn, de voorwaarden die daarbij dan gesteld moeten worden, en de afstemming met de beleidslijnen van bijvoorbeeld waterschap, provincie, etc.

Handhaving van gebruiks- en aanlegregels wordt algemeen als knelpunt ervaren. Teneinde de handhaafbaarheid te bevorderen worden de aanwezige kwaliteiten zo specifiek mogelijk op de verbeelding weergegeven.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Wanneer voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan (zoals gedefinieerd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening) is voorgenomen, dient conform artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening een exploitatieplan te worden opgesteld. Deze eis geldt niet indien het kostenverhaal anderszins is verzekerd.

De gemeente is initiatiefnemer van de alternatieve ontsluiting van de Mgr. Smetsstraat. Hiermee wenst de gemeente de Mgr. Smetsstraat binnen de bebouwde kom te ontlasten voor autoverkeer. Vanwege de samenhang met de Westparallel en kans tot sluipverkeer in het achterland is in 2015 een intentieovereenkomst gesloten tussen de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Bergeijk en Valkenswaard. Hierin is afgesproken dat de provincie de alternatieve ontsluiting zal bekostigen. Deze afspraak wordt nogmaals bekrachtigd in de uitvoeringsovereenkomst tussen gemeente Valkenswaard en provincie Noord-Brabant.

7. JURIDISCHE REGELING

7.1 Algemeen

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en planregels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding en de regels vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. Verbeelding en regels dienen te allen tijde in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. De regels en verbeelding zijn opgesteld op basis van de landelijk geldende standaarden (SVBP 2012) en de gemeentelijke standaarden.

De regels leggen de gebruiksmogelijkheden van de gronden en de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de aanwezige en/of op te richten bebouwing vast. De toelichting heeft weliswaar geen bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het bestemmingsplan en bij de uitleg van de verbeelding en regels. De regels zijn onderverdeeld in 4 hoofdstukken, te weten:

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

7.2 Artikelsgewijze toelichting

7.2.1 Inleidende regels

De inleidende regels behelzen de begrippen en de wijze van meten.

Begrippen

In dit artikel zijn begrippen opgenomen welke in het algemeen spraakgebruik onvoldoende vastliggen en waarbij verschillen in interpretatie bij toepassing van de planregels mogelijk zijn.

Wijze van meten

Hierin wordt aangegeven op welke manier hoogte, lengte, breedte, inhoud en oppervlakte van bouwwerken / percelen gemeten moeten worden.

7.2.2 Bestemmingsregels

De regels van een bestemming worden als volgt opgebouwd en benoemd:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- nadere eisen;
- afwijken van de bouwregels;
- specifieke gebruiksregels;
- afwijken van de gebruiksregels;
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen gebouw zijnde, of van werkzaamheden;

- omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk;
- wijzigingsbevoegdheid.

Duidelijk zal zijn dat een bestemmingsregel niet alle elementen hoeft te bevatten. Dit kan per bestemming verschillen.

De bestemmingsomschrijving betreft de centrale bepaling van elke bestemming. Het betreft een omschrijving waarin limitatief de functies worden genoemd, die binnen de bestemming zijn toegestaan. De bouwregels zijn direct gerelateerd aan de bestemmingsomschrijving. Ook het gebruik van gronden en bebouwing is gekoppeld aan de bestemmingsomschrijving. In de bouwregels staan uitsluitend bepalingen die betrekking hebben op het bouwen. Bouwregels zijn dan ook alleen van toepassing bij de toetsing van aanvragen voor een omgevingsvergunning. De afwijking van de bouwregels geven het bevoegd gezag de bevoegdheid om onder voorwaarden afwijking te verlenen van een specifieke regel.

De specifieke gebruiksregels vormen een nadere concretisering van het toegestane gebruik. De afwijking van de gebruiksregels heeft tot doel bepaald gebruik wat eerder is uitgesloten onder voorwaarden wel toe te laten.

Onderstaand worden de regels van de opgenomen bestemmingen nader toegelicht.

Groen

Ten zuiden en langs van de te realiseren rijbaan is een zone bestemd als 'Groen'. Daarnaast zijn ook de naastgelegen gronden langs de weg bestemd als 'Groen'. Binnen de groenbestemming zijn groenvoorzieningen, maar ook paden, waterhuishoudkundige voorzieningen, waterberging en natuur toegestaan. Op deze gronden zijn alleen nutsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan.

Verkeer

Binnen deze bestemming zijn wegen toegestaan. Binnen deze bestemming zijn ook langzaam verkeerverbindingen toegestaan. Onderdeel van deze verkeersbestemming zijn tevens de bij de weg behorende voorzieningen zoals vluchtstroken, wegbermen, taluds en waterhuishoudkundige voorzieningen. Binnen de bestemming is een weg met niet meer dan 1 x 2 rijstroken toegestaan.

Waarde – Hydrologie

Ter bescherming van het attentiegebied Natuur Netwerk Brabant is de dubbelbestemming 'Waarde - Hydrologie' opgenomen. De voor deze bestemming aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor behoud, herstel en ontwikkeling van bestaande watersystemen. Er geldt een omgevingsvergunningplicht voor werken en werkzaamheden.

7.2.3 Algemene regels

In de algemene regels is een aantal standaardbepalingen opgenomen te weten, de antidubbelregel, algemene bouw-, gebruiks-, afwijkings- en wijzigingsregels.

Anti-dubbelregel

In de anti-dubbelregel wordt bepaald dat grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het verlenen van een omgevingsvergunning waarin uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, deze

bij de beoordeling van latere plannen buiten beschouwing blijft. Het nog overgebleven terrein mag dus niet nog eens meegenomen worden bij het toestaan van een ander bouwwerk.

Algemene aanduidingsregels

In de algemene aanduidingsregels gelden regels voor meerdere bestemmingen.

Algemene bouwregels

In de algemene bouwregels zijn regels opgenomen ten aanzien van afwijkende maten en ondergeschikte bouwonderdelen.

Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels is aangegeven wat in ieder geval verstaan dient te worden onder strijdig gebruik.

Algemene afwijkings- en wijzigingsregels

In deze regels zijn enkele algemene afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden opgenomen die het bevoegd gezag de mogelijkheid geven om geringe afwijkingen en wijzigingen mogelijk te maken in het plan.

7.2.4 Overgangs- en slotregels

Dit hoofdstuk is het sluitstuk van de regels en bevat alle bepalingen die nog niet elders ondergebracht zijn. De regels zijn algemeen van aard en gelden in principe voor alle bestemmingen.

Overgangsrecht

In deze regel wordt vorm en inhoud gegeven aan het overgangsrecht.

Slotregel

Als laatste is de slotregel opgenomen. Deze regel bevat de titel van het plan.

8. OVERLEG EN INSPRAAK

8.1 Overleg

Een bestemmingsplan doorloopt de uniforme openbare voorbereidingsprocedure die is vastgelegd in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. De wettelijke procedure start met de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan.

De procedure ziet er als volgt uit:

- **Vooroverleg** met betrokken instanties;
- **Openbare kennisgeving** van het ontwerpbestemmingsplan;
- **Terinzagelegging** van het ontwerp en bijbehorende stukken gedurende 6 weken en toezending aan gedeputeerde staten en de betrokken rijksdiensten, waterschappen en gemeenten;
- Gedurende de termijn van terinzagelegging kunnen door een ieder schriftelijk of mondeling **zienswijzen** worden ingebracht;
- **Vaststelling** van het bestemmingsplan door de gemeenteraad binnen 12 weken;
- Algemene **bekendmaking** van het bestemmingsplan door terinzagelegging met voorafgaande kennisgeving en toezending aan gedeputeerde staten en betrokken rijksdiensten, waterschappen en gemeenten: binnen 2 weken dan wel, indien gedeputeerde staten of de inspecteur zienswijzen hebben ingebracht of het bestemmingsplan gewijzigd is vastgesteld, vanaf 6 weken na vaststelling;
- Mogelijkheid tot **beroep** bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen 6 weken na bekendmaking voor belanghebbenden
- **Inwerkingtreding** op de dag na afloop van de beroepstermijn, zijnde 6 weken na de bekendmaking, tenzij binnen deze termijn een verzoek om een voorlopige voorziening is ingediend bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

8.2 Inspraak

De aanleiding van het voorliggend bestemmingsplan betreft de realisatie van een weg ter aansluiting van de N69. Om de 'kortsluiting' juridisch mogelijk te maken is het bestemmingsplan 'Partiële herziening bestemmingsplan Buitengebied t.h.v. Mgr. Smetsstraat 40' vastgesteld. Tegen de vaststelling van het bestemmingsplan is beroep aangetekend bij de ABRvS. In de uitspraak van 27 oktober 2021 is het bestemmingsplan door de Afdeling vernietigd omdat in de planvorming geen rekening is gehouden met de voormalige stortplaats aan de Victoriedijk, alsmede dat niet kan worden uitgesloten dat het plan geen significante gevolgen heeft voor het Natura 2000-gebied 'Leenderbos, Grootte Heide & De Plateaux'. In het voorliggende bestemmingsplan worden de gebreken hersteld en aangevuld.

Aangezien het bestemmingsplan slechts op beperkte punten wordt gewijzigd ten opzichte van het reeds vastgestelde (en vernietigd) bestemmingsplan is besloten het voorontwerpbestemmingsplan niet opnieuw voor inspraak ter inzage te leggen.

8.3 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan 'Partiële herziening bestemmingsplan Buitengebied t.h.v. Mgr. Smetsstraat 40' is ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening gedurende zes weken ter inzage gelegd, waarbij de gelegenheid is geboden tot het indienen van zienswijzen. In totaal zijn gedurende de periode van terinzagelegging drie zienswijzen binnengekomen. In de nota van zienswijzen (bijlage 13 van de toelichting) is ingegaan op de ingediende zienswijzen. Tevens is in de nota van zienswijzen op welke punten het ontwerpbestemmingsplan is gewijzigd naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en ambtshalve wijzigingen. Voor de wijzigingen wordt dan verwezen naar de bijlagen.

