

Bestemmingsplan HOV-halte Udenseweg

Gemeente Veghel

Ontwerp



Bestemmingsplan HOV-halte Udenseweg

Gemeente Veghel

Ontwerp

Rapportnummer:	211X07031.079307_1
IMRO-code:	NL.IMRO.VE05aa030000BP2014.ON01
Datum:	20 maart 2014
Contact opdrachtgever:	Mevrouw M. Willekens
Projectteam BRO:	Jeroen Miellet, Jochem Rietbergen
Concept:	Februari 2014
Voorontwerp:	--
Ontwerp:	Maart 2014
Vaststelling:	--
Trefwoorden:	--
Bron foto kaft:	BRO, Abstract
Beknopte inhoud:	--

BRO
Hoofdvestiging
Postbus 4
5280 AA Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
F +31 (0)411 850 401
E info@bro.nl

Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	3
2. PLANBESCHRIJVING	5
2.1 Huidige situatie	5
2.2 Toekomstige situatie	6
2.3 Bestemmingen	8
3. BESTAAND BELEID	9
3.1 Rijksbeleid	9
3.2 Provinciaal beleid	9
3.3 Gemeentelijk beleid	12
4. MILIEUHYGIENISCHE EN PLANOLOGISCHE VERANTWOORDING	15
4.1 Flora en fauna	15
4.2 Archeologie	15
4.3 Cultuurhistorie	17
4.4 Waterparagraaf	19
4.5 Bedrijven en milieuzonering	21
4.6 Akoestiek	22
4.7 Luchtkwaliteit	23
4.8 Externe veiligheid	24
5. JURIDISCHE PLANOPZET	27
5.1 Inleiding	27
5.2 Systematiek van de regels	27
5.2.1 Inleidende regels	28
5.2.2 Bestemmingsregels	28
5.2.3 Algemene regels	29
5.2.4 Overgangs- en slotregels	29
5.3 Toelichting op de bestemmingen	30

6. UITVOERBAARHEID	31
6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	31
6.1.1 Wettelijk (voor)overleg	31
6.1.2 Planprocedure: inspraak en zienswijzen	31
6.2 Financiële uitvoerbaarheid	31

BIJLAGEN BIJ TOELICHTING

- Bijlage 1: Flora en fauna onderzoek
- Bijlage 2: Akoestisch onderzoek
- Bijlage 3: Watertoets
- Bijlage 4: Archeologisch onderzoek

1. INLEIDING

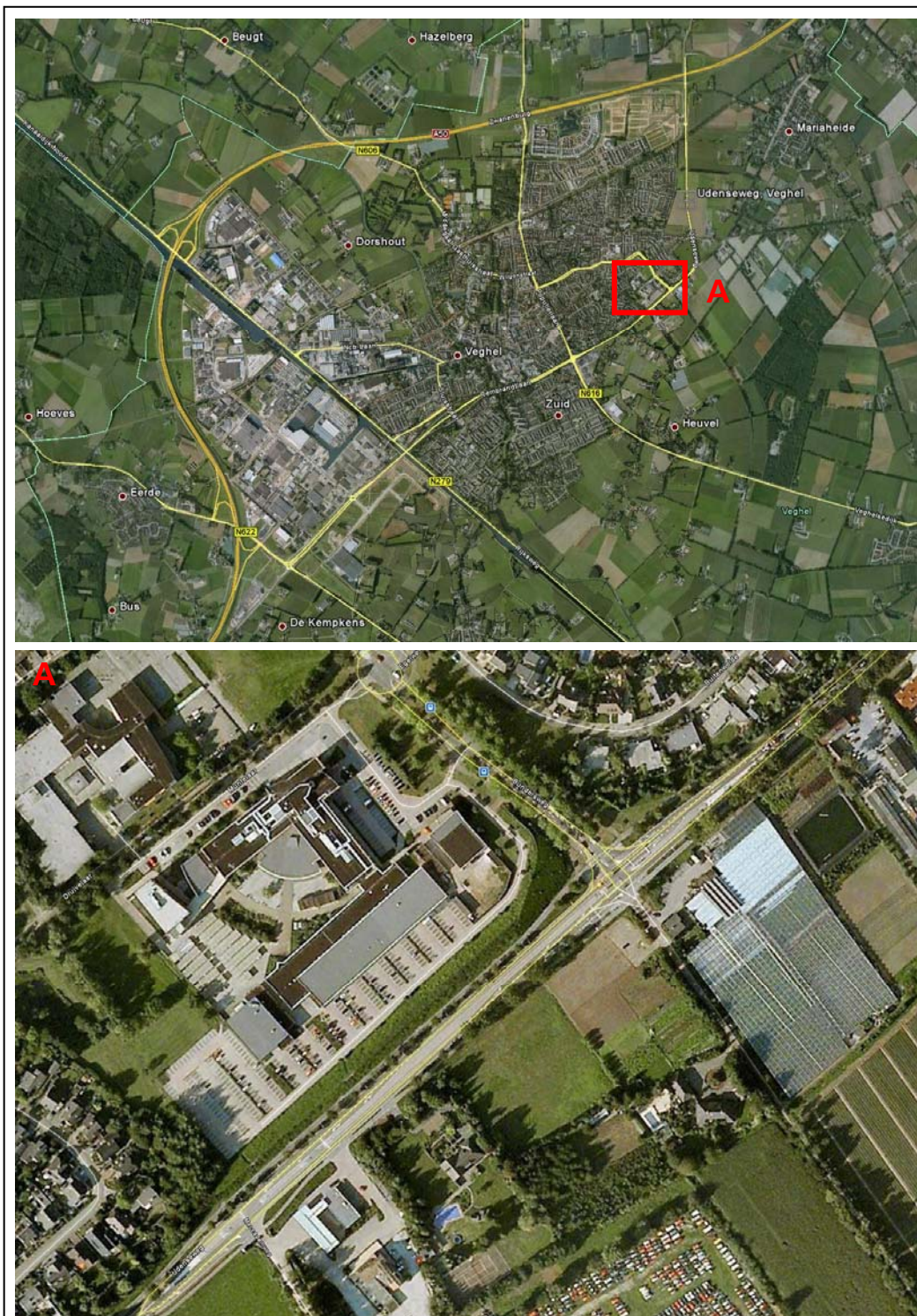
1.1 Aanleiding

Tussen Veghel en Eindhoven respectievelijk Den Bosch wordt hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) gerealiseerd. Implementatie van dit HOV-netwerk heeft consequenties voor de routing en haltering van bussen. Op basis van verschillende onderzoeken is begin 2013 door het college van B&W de keuze gemaakt voor aanleg van een nieuwe bushaltes langs de route. Het kruispunt Udenseweg – Bundersweg, ter hoogte van 'ROC de Leijgraaf', betreft één van de locaties waar een bushalte voor hoogwaardig openbaar vervoer noodzakelijk is. De nieuwe (H)OV-bushalte komt aan de Udenseweg te liggen, direct ten zuidoosten van ROC de Leijgraaf. De veiligheid van de reizigers dient bij het bereiken van de haltes te worden gegarandeerd. De ligging direct bij het ROC heeft forse voetgangersstromen tot gevolg, waardoor bij het oversteken van de Udenseweg gevaarlijke situaties ontstaan. Om dit te voorkomen wordt ten behoeve van de haltes de verkeersstructuur van en naar de haltes dusdanig gewijzigd zodat de haltes zonder het oversteken van de straat te bereiken zijn.

Het realiseren van de gewenste HOV-halte aan de Udenseweg past niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Om die reden moet dan ook worden afgeweken van het geldende juridisch – planologische regime. Ten behoeve van de juridisch-planologische verankering is voorliggend bestemmingsplan 'De Bunders, herziening HOV-halte Udenseweg - Bunderweg' opgesteld.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van het bestemmingsplan 'De Bunders, herziening HOV-Halte Udenseweg - Bundersweg' te Veghel is gelegen in het oostelijk deel van de kern van Veghel (zie figuur 1.1). Het plangebied wordt aan de noordzijde begrensd door de ROC de Leijgraaf. Aan de noordoost- en de zuidwestzijde loopt het plangebied over in de Udenseweg. Aan de zuidzijde wordt de plangrens gevormd door het zuidelijk van de rijbaan gelegen fietspad langs de Udenseweg.



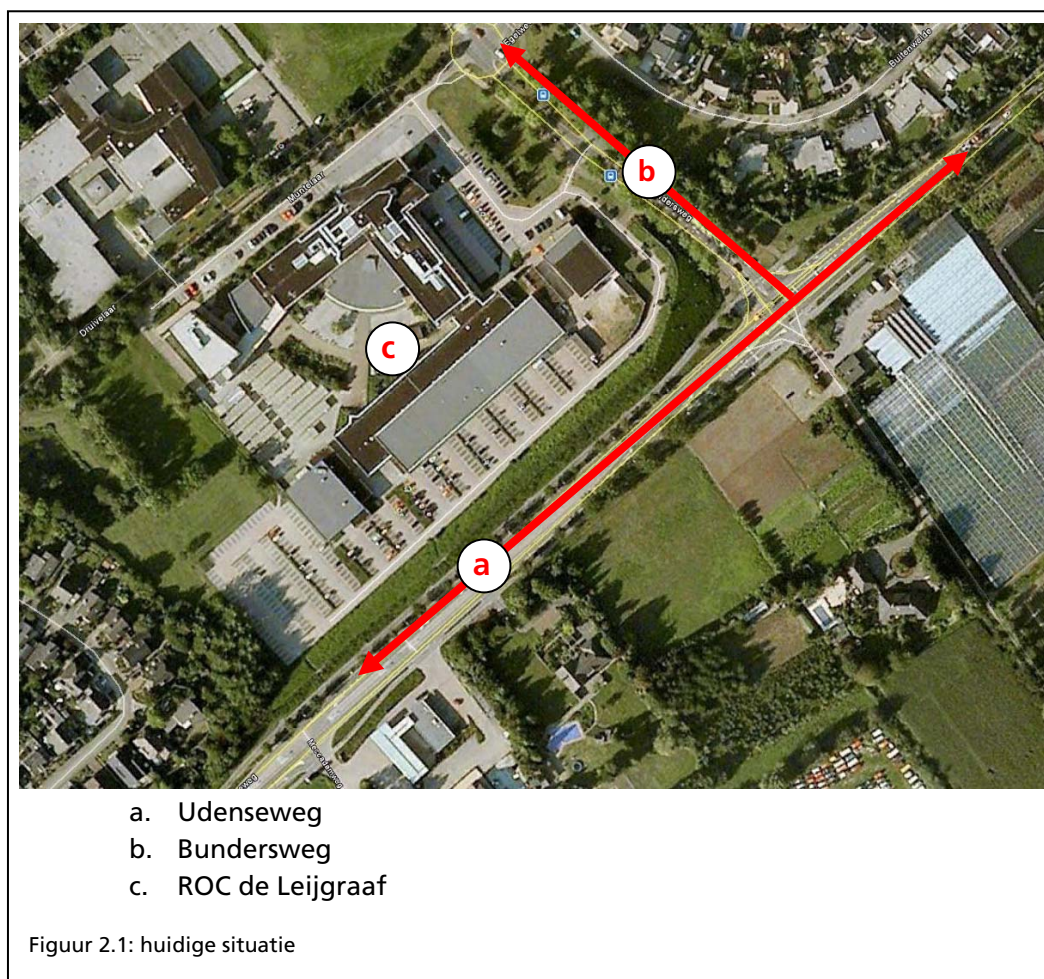
Figuur 1.1: ligging en begrenzing van het plangebied

2. PLANBESCHRIJVING

2.1 Huidige situatie

Planlocatie

Het plangebied ligt in het oostelijk deel van de kern Veghel in de wijk De Bunders ter hoogte van het kruispunt Udenseweg – Bundersweg. Het plangebied maakt onderdeel uit van de Udenseweg (incl. berm). De Udenseweg vormt de grens van de kern Veghel en het buitengebied. De as Corridor-Rembrandtlaan-Udenseweg vormt als het ware de zuidelijke randweg van Veghel waar de noordelijke randweg wordt gevormd door de A50. De as Corridor-Rembrandtlaan-Udenseweg betreft echter een drukke ontsluitingsweg doordat de as door de wijken en bedrijventerreinen, De Bunders, Zuid, Centrum, Den Dubbelen en Doornhoek loopt waardoor de HOV bushaltes over deze as een groot aantal reizigers kan bedienen. De Bundersweg betreft de ontsluitingsweg van de wijk De Bunders richting het zuiden en sluit in het plangebied aan op de Udenseweg.



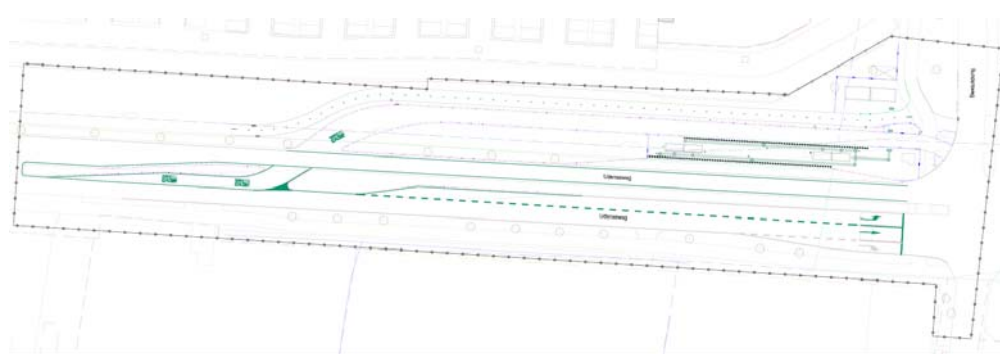
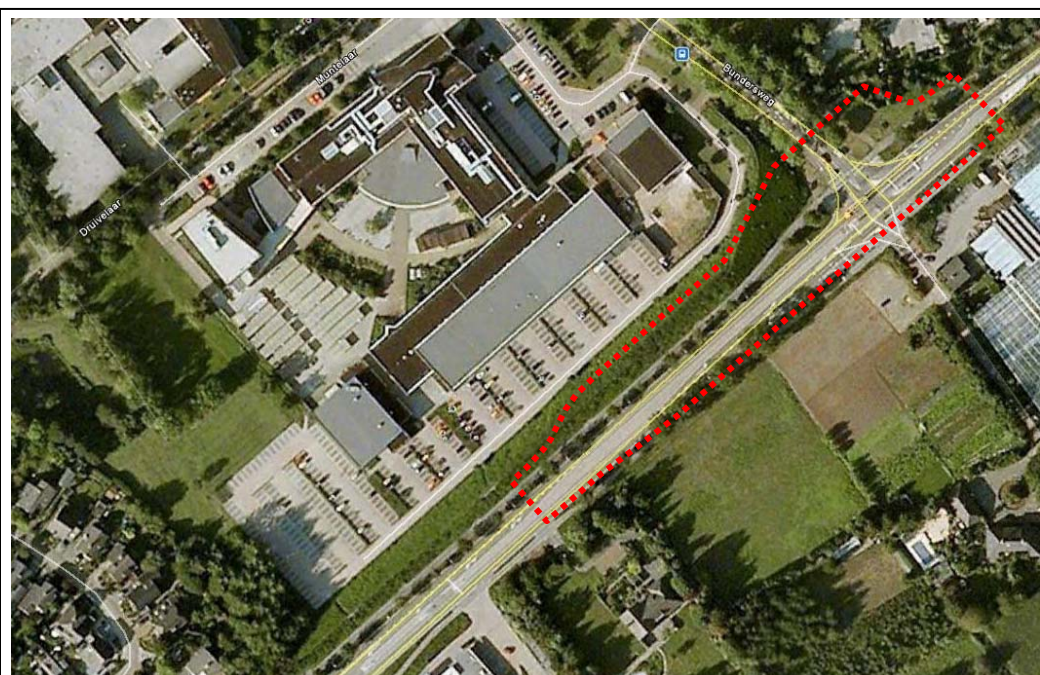
Aan de zuidzijde van het plangebied zijn enkele percelen gelegen met bedrijven, een woning en enkele agrarische percelen. Aan de noordzijde van het plangebied ligt het ROC de Leijgraaf. Het plangebied vormt door de combinatie van het ROC, de drukke Udenseweg en het kruispunt met Bundersweg, met name in de spits uren, een druk punt van doorgaand- en bestemmingsverkeer van voetgangers, fietsers en autoverkeer.

2.2 Toekomstige situatie

De nieuwe HOV-bushalte wordt direct ten zuiden van het terrein ROC de Leijgraaf gerealiseerd.

De ligging direct naast het ROC heeft grote stromen met voetgangers tussen het ROC en de bushalte tot gevolg. Met name op momenten dat lesuren zijn geëindigd leiden tot piekmomenten om de bushalte te bereiken. Om onveilige situaties op deze piekmomenten te voorkomen wordt de gehele verkeerstructuur op de Udenseweg aangepast zodat voetgangers de straat niet meer over te hoeven te steken. Bovendien wordt hierdoor de doorstroming van het verkeer op de Udenseweg bevorderd.

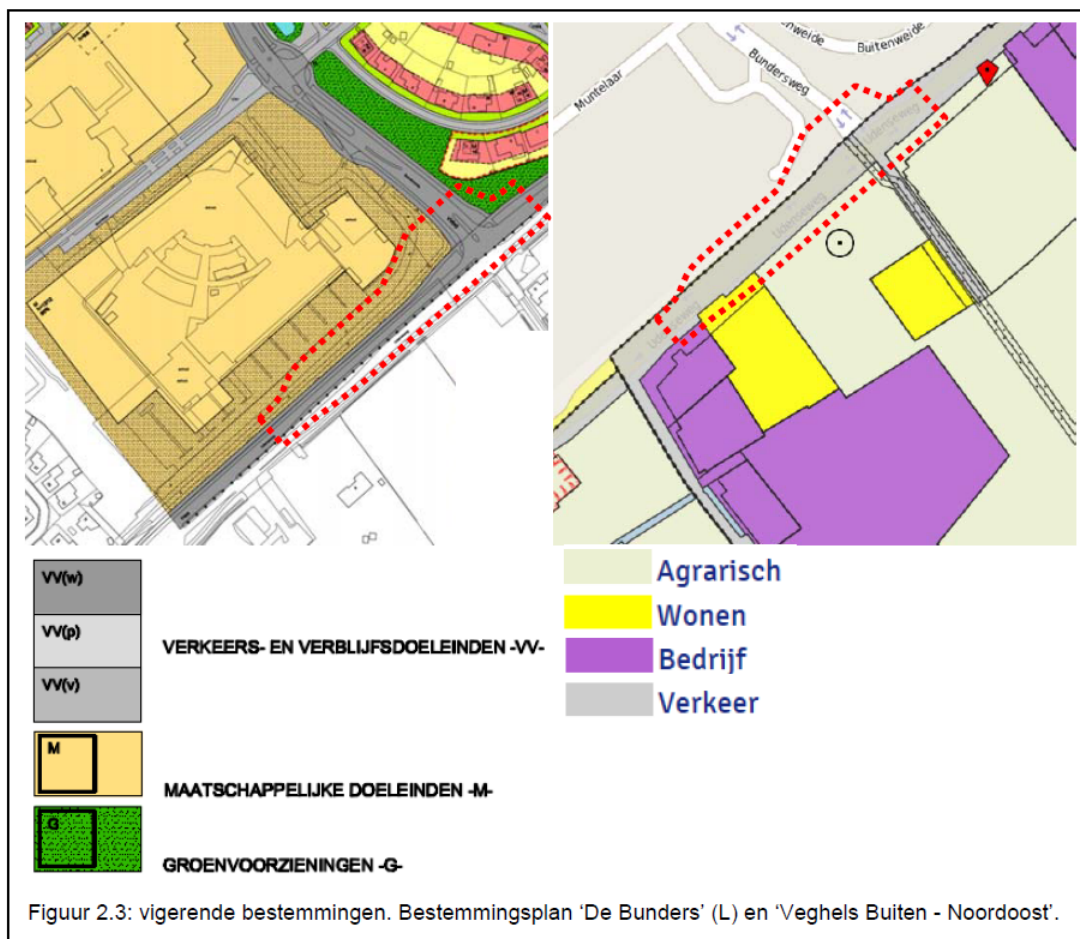
Ten behoeve van het HOV-netwerk wordt ter plaatse van het ROC een eigen busbaan gerealiseerd. Bussen vanuit de richting Rembrandtlaan maken gebruik van een busbaan dat aan de noordzijde van de Udenseweg loopt. Hiervoor wordt door de bussen de rijbaan richting Veghel-west overgestoken en niet door voetgangers. Aan de noordzijde van de Udensebaan worden vier abri's aangelegd, twee voor elke richting. Ter plaatse van de kruising Udenseweg – Bundersweg gaan de bussen weer van gebruik maken van de bestaande Udenseweg. Het bestaande fietspad wordt verplaatst en wordt om de bushaltes heen gelegd. Aan de noordzijde van het fietspad worden fietsenstallingen geplaatst (zie figuur 2.2).



Figuur 2.2: toekomstige situatie

2.3 Bestemmingen

Voor onderhavig plangebied gelden de bestemmingsplannen 'De Bunders' en 'Veghels buiten – Noordoost'. In deze bestemmingsplannen heeft het plangebied de bestemming 'Verkeer' en – uitsluitend in 'De Bunders' - tevens 'Maatschappelijke doeleinden'.



De realisatie van de nieuwe busbaan is binnen de bestemming 'Verkeer' toegestaan. Binnen de bestemming 'Maatschappelijke doeleinden' zijn de beoogde verkeersdoeleinden echter niet toegestaan. Derhalve wordt het onderhavige plan door middel van een partiële herziening van het bestemmingsplan mogelijk gemaakt.

3. BESTAAND BELEID

3.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft de ambitie aan voor Nederland in 2040. Die ambitie is vertaald in doelen voor de middellange termijn tot 2028.

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. De bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik met negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Nederland dient met de nieuwe structuurvisie gekeerd te worden. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Conclusie

Het onderhavig plan bevindt zich niet in de nationale hoofdstructuur en omvat geen ontwikkelingen van landsbelang. Het beleid inzake het realiseren van een HOV-halte wordt dan ook neergelegd bij de decentrale overheden. Wel geeft het project invulling aan het bereikbaar houden/maken van (plekken in) Nederland.

3.2 Provinciaal beleid

Structuurvisie

In de structuurvisie RO benoemt de provincie haar provinciale ruimtelijke belangen en de wijze waarop zij deze behartigt. De structuurvisie is opgebouwd uit een 'Deel A Visie en sturing', waarin de ruimtelijke visie, de belangen en de sturingsfilosofie is opgenomen. De ruimtelijke visie is uitgewerkt in dertien provinciale ruimtelijke belangen.

1. Regionale contrasten;
2. Een multifunctioneel landelijk gebied;
3. Een robuust en veerkrachtig water- en natuursysteem;
4. Een betere waterveiligheid door preventie;
5. Koppeling van waterberging en droogtebestrijding;
6. Ruimte voor duurzame energie;
7. Concentratie van verstedelijking;
8. Sterk stedelijk netwerk: BrabantStad;
9. Groene geleidingszones tussen steden;
10. Goed bereikbare recreatieve voorzieningen;
11. Economische kennisclusters;
12. (inter)nationale bereikbaarheid;

13. Beleefbaarheid stad en land vanaf de hoofdinfrastructuur.

De wijze waarop de provincie deze ruimtelijke belangen behartigt is uitgewerkt in vier manieren van sturen: regionaal samenwerken, ontwikkelen, beschermen en stimuleren.

In 'Deel B Structuren en beleid' staat op welke wijze de provincie stuurt op de functies in Noord-Brabant. Daarvoor zijn vier ruimtelijke structuren opgesteld: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur.

Het plangebied is aangeduid als 'Stedelijk concentratiegebied' (zie figuur H.1).



Stedelijk concentratiegebied

Het stedelijk concentratiegebied bestaat uit:

- het 'kralensnoer' van steden en kernen afgewisseld door groene geleidingszones op de overgang van zand- naar kleigebied van Bergen op Zoom, via Roosendaal, Etten-Leur, Breda, Oosterhout, Waalwijk, 's-Hertogenbosch tot Oss;
- twee stedelijke agglomeraties op het zand: Tilburg en Eindhoven-Helmond. De groene geleidingszones tussen de steden hebben een belangrijke functie in het verbinden van de stedelijke gebieden met Het Groene Woud en het overige landelijke gebied;
- Uden-Veghel: Deze steden met omliggende kernen liggen 'los' van het overige stedelijke concentratiegebied. Het zijn voormalige dorpen die de laatste decennia sterk zijn gegroeid waardoor het suburbane en industriële karakter is toegenomen.

Het stedelijk concentratiegebied heeft een bovenlokale opvangtaak voor verstedelijking. De gemeenten maken in regionaal verband en met de provincie afspraken over de verdeling van het verstedelijkingsprogramma in de regionale ruimtelijke overleggen (RRO's). Zorgvuldig ruimtegebruik en toepassing van Ladder voor duurzame verstedelijking (Bro) zijn voorwaarden bij het maken van regionale afspraken.

Verordening ruimte 2014

In de verordening staan onderwerpen uit de provinciale structuurvisie, waarbij is aangegeven welke belangen de provincie wil behartigen en hoe ze dat wil doen. Deze verordening bestaat uit kaartmateriaal en regels waarmee gemeenten rekening moeten houden bij het opstellen van ruimtelijke plannen. De verordening bevat regels voor:

- Stedelijke ontwikkeling
- Cultuurhistorie
- Agrarische ontwikkeling en windturbines
- Water
- Natuur en landschap

De verordening wijst het gebied waarin het plangebied zich bevindt aan als 'Stedelijk concentratiegebied binnen bestaande stedelijk gebied' (zie figuur 3.2).



De volgende artikelen uit de verordening zijn van belang:

Artikel 3.2 Stedelijke ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied

Bestemmingsplannen die voorzien in een stedelijke ontwikkeling zijn uitsluitend gelegen in bestaand stedelijk gebied.

Conclusie

De nieuwe HOV-halte wordt ontwikkeld in bestaand stedelijk gebied, er wordt voldaan aan artikel 3.2. Daarnaast zorg de nieuwe HOV-halte voor een goede ontsluiting van het gebied, waardoor het stedelijk concentratiegebied en het economische kenniscluster wordt versterkt.

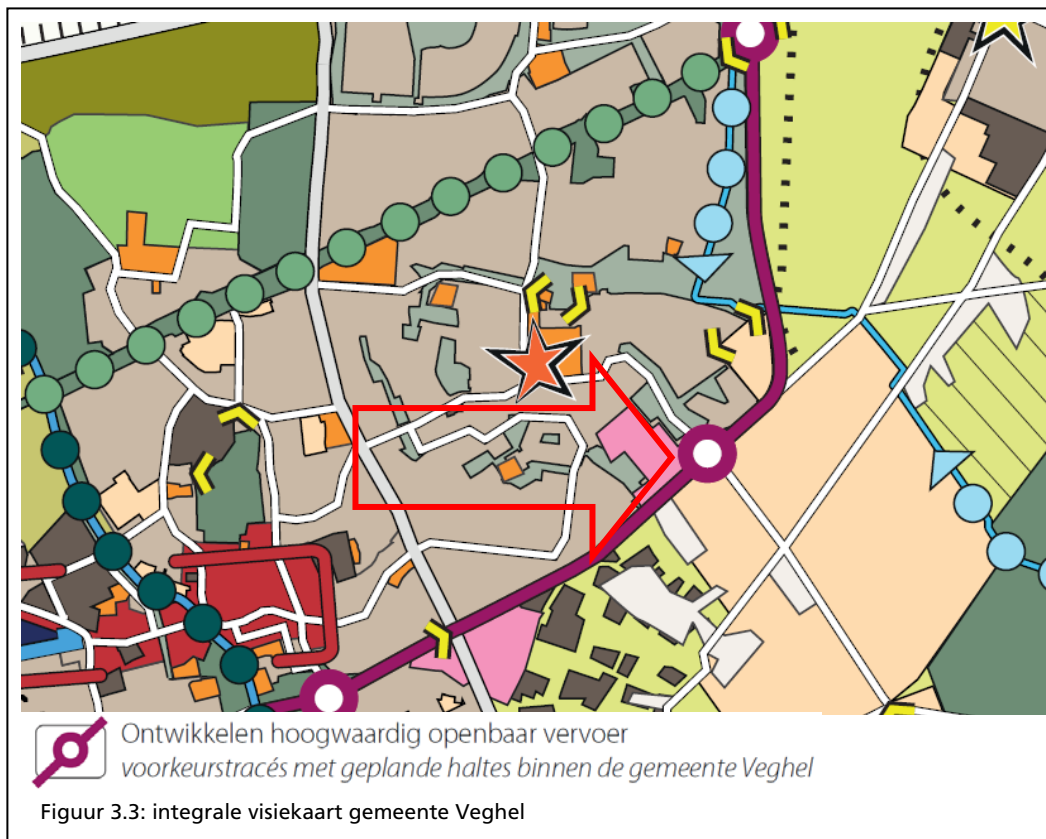
3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie 2030

In de structuurvisie van Veghel schetst de gemeente haar visie op het ruimtelijke beleid voor de periode tot 2030. Beleid dat vooral gericht is op het benutten en versterken van typisch Veghelse kwaliteiten, zo ook de kwaliteit van het openbaar.

Het aandeel van openbaar vervoer in het totale aantal vervoerbewegingen ligt in de regio Uden - Veghel erg laag. Om hier verandering in te brengen is onder leiding van de provincie een plan opgesteld voor de introductie van hoogwaardig openbaar vervoer. Het is de bedoeling een duurzaam en robuust lijnensysteem te realiseren, met een beperkt aantal haltes en bussen die frequent rijden.

De verbindingen Oss - Uden - Veghel - Eindhoven en Uden - Veghel - Schijndel - Den Bosch zijn aangewezen als HOV-routes. De bijbehorende tracés lopen op Veghels grondgebied grotendeels via de Corridor, de Rembrandtlaan en de Udenseweg. Aan deze lijnen zijn in Veghel vooralsnog vier haltes gepland, waaronder de nieuwe HOV-halte aan de Rembrandtlaan.



De geplande HOV-halte aan de Udenseweg is op de visiekaart aangegeven als een locatie waar hoogwaardig openbaar vervoer ontwikkeld moet worden, waarbij voorkeustracés met geplande haltes moeten komen.

Conclusie

Het plan voor de HOV-halte is in lijn met de gewenste kwaliteitsimpuls vanuit het Masterplan 2030, zorgt ervoor dat HOV-bussen snel en zonder te hoeven keren op het (H)OV-busstation vanuit de richting Eindhoven/Den Bosch naar de richting Uden kunnen rijden. In die zin draagt de HOV-halte dan ook bij aan een betere bereikbaarheid van Veghel.

Door een integrale benadering van de (H)OV-voorzieningen en de aansluiting op het centrum ontstaat er een nieuwe hoogwaardige en duurzame ontsluiting voor de regio en draagt de HOV-halte (als onderdeel van het HOV-busstation) bij aan het versterken van het Veghelse centrumgebied en kan het een aanleiding zijn voor de ontwikkeling van nieuwe functies/vastgoed.

4. MILIEUHYGIENISCHE EN PLANOLOGISCHE VERANTWOORDING

4.1 Flora en fauna

Bij ruimtelijke planvorming is een toetsing aan de natuurwetgeving verplicht. Door middel van een verkennend flora- en faunaonderzoek (inclusief veldbezoek op 14 februari 2014) is een beoordeling gemaakt van de effecten die het plan zal hebben op beschermde natuurwaarden. Hierdoor wordt duidelijk of het plan in overeenstemming is met de natuurwetgeving. In deze paragraaf is uitsluitend de conclusie opgenomen. de gehele rapportage is als bijlage opgenomen.

Conclusie flora en fauna onderzoek¹

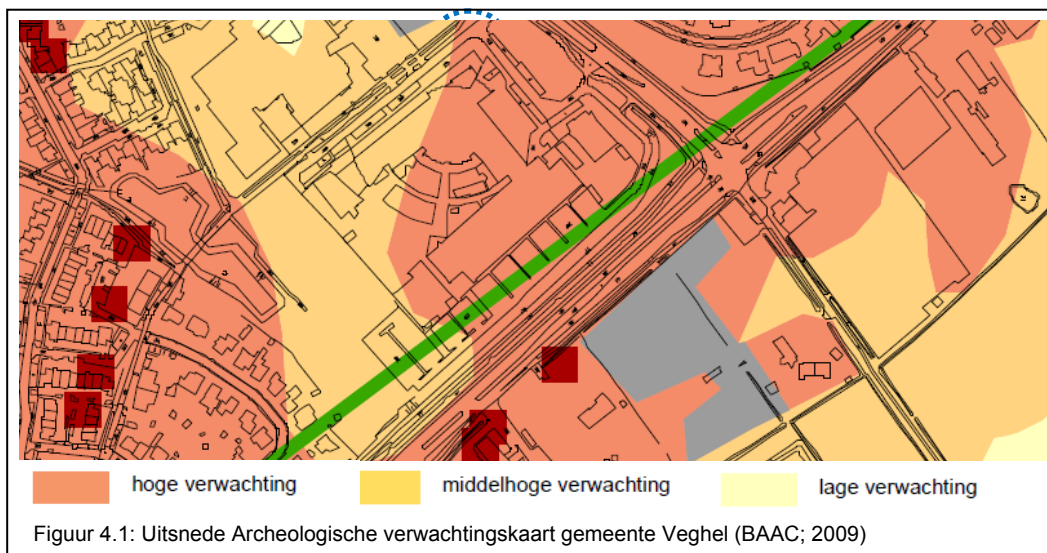
- In het kader van de algemene zorgplicht is het noodzakelijk om voldoende zorg te dragen voor aanwezige individuen. Dit houdt in dat al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het doden van individuen te voorkomen. Er zijn echter geen specifieke maatregelen nodig voor vaatplanten, grondgebonden zoogdieren, vogels, vissen, reptielen of amfibie-en.
- Over het algemeen zijn nesten van de meeste soorten vogels uitsluitend beschermd gedurende de periode dat deze nesten in gebruik zijn, dat wil zeggen de broed- en nestperiode. Het is in de praktijk niet mogelijk om een ontheffing te verkrijgen voor het verwijderen of verstoren van deze nesten in deze periode. Door de werkzaamheden buiten de broedperiode (half maart- half juli) uit te voeren, wordt het risico op overtreding van de Flora- en Faunawet voor deze vogelsoorten sterk verminderd. Jaarrond beschermde nesten zijn niet aangetroffen. Hiervoor hoeven dus geen bijzondere maatregelen worden getroffen. Indien werkzaamheden tijdens het broedseizoen plaatsvinden dient het aanwezige groen vooraf ongeschikt gemaakt te zijn voor broedende vogels. Dit kan door het verwijderen van de aanwezige struiken en bomen, voorafgaand aan het broedseizoen.

4.2 Archeologie

Archeologische waarden mogen, conform wet- en regelgeving, niet geschaad worden door ingrepen in de grond. Indien ruimtelijke ontwikkelingen plaats vinden, dient te worden beoordeeld of archeologische waarden in het geding raken en zo ja, hoe en waar. In de eerste plaats dient bekeken te worden of de bij de ruimtelijke ontwikkeling ingrepen in de bodem plaats vinden. In de tweede plaats dient de archeologische verwachtingswaar-

¹ QuickScan Flora & Fauna Udenseweg / Bundersweg, Veghel. 20 februari 2014. BRO adviseurs. Projectnummer: 211x07031

de te worden beoordeeld aan de hand van de archeologische verwachtingskaart van de gemeente Veghel (23-04-2009 vastgesteld door de gemeenteraad).



Het plangebied heeft op deze kaart een hoge indicatieve verwachtingswaarde. Om deze verwachtingen te vertalen naar archeologische waarde, moet inzicht worden verkregen in de gaafheid (mate van intactheid) van de bodem. Waar het bodemarchief nog niet is aangetast (door bijvoorbeeld eerdere ontgroningen of bebouwing), hebben ingrepen in een dergelijk gebied een kans op het aantreffen van archeologische vondsten. Indien een ruimtelijke ingreep wordt voorgesteld die het bodemarchief kan aantasten, dient nader onderzoek dan wel archeologische begeleiding plaats te vinden. Het plangebied is aangeduid met een hoge archeologische verwachting op het vinden van archeologische resten in de grond. Echter, aangezien er verkeerskundige ontwikkelingen plaatsvinden in een gebied dat reeds grotendeels in gebruik is voor verkeerskundige doeleinden heeft de gemeente een passende beoordeling gemaakt. In deze paragraaf is uitsluitend de conclusie opgenomen. De gehele beoordeling is opgenomen als bijlage 4.

Conclusie archeologische beoordeling

Het plangebied is op dit moment deels voorzien van terreinverharding en deels plantsoen. In het recente verleden is in het plangebied ter plaatse van het plantsoen een geluidswal verwijderd bestaande uit prefab betonnen elementen (geplaatst op 'vaste bank') met een aardenwal.

De nu geplande werkzaamheden bestaan in hoofdzaak uit het aanpassen van de infrastructuur. Gezien voornoemde activiteiten in het recente verleden zal er wellicht geen sprake zijn van verdere verstoring. De verdere bodemverstoring zal zeer beperkt zijn maar is niet uit te sluiten, gezien de hoge verwachtingswaarde het advies om de archeo-

logische werkgroep van de heemkundekring 'Vehchele' in de gelegenheid te stellen om archeologische waarneming te doen (zie bijlage 4).

Omdat in het gebied een archeologische begeleiding plaatsvindt, is er geen dubbelbestemming ten behoeve van de archeologische verwachting in de regels opgenomen.

4.3 Cultuurhistorie

Wetgeving en beleid

Het monumentenbeleid wordt in Nederland de komende jaren aangepast. De monumentenzorg wordt gemoderniseerd zodat de cultuurhistorische waarde van een object in het proces van de ruimtelijke ordening moet worden geïnventariseerd en geanalyseerd. Ook andere vormen van cultuurhistorie krijgen een belangrijke plek in het te ontwikkelen beleid. Het erfgoed heeft een maatschappelijke betekenis; het biedt kennis over het verleden en zorgt ervoor dat mensen weten wie ze zijn en waar ze vandaan komen. Daarnaast versterkt cultuurhistorie en erfgoed de ruimtelijke kwaliteit en biedt het inspiratie voor de inrichting van de ruimte.

Met een gemoderniseerd monumentenstelsel wordt op rijksniveau de impuls gegeven om goed te zorgen voor het erfgoed, zodat het optimaal bijdraagt aan kwaliteit van de ruimte en daarmee aan de kwaliteit van het leven. Dat geldt voor gebouwde objecten, maar ook voor gebieden met cultuurhistorische waarden.

Daarnaast worden cultuurhistorische waarden één van de wegingsfactoren bij het vaststellen van een bestemmingsplan. Bij wijzigingen van het bestemmingsplan wordt het effect van die verandering op de cultuurhistorische waarden afgewogen tegen andere belangen.

In Nederland bestaan er meerdere soorten monumenten: rijksmonumenten, gemeentelijke monumenten, provinciale monumenten en beeldbepalende panden in beschermde stads- en dorpsgezichten. In de Monumentenwet zijn de rechten en plichten van de verschillende monumenten bepaald.

Aanwezige monumenten

Rijks- en gemeente monumenten

In het plangebied zijn geen rijks- of gemeentelijke monumenten aanwezig.

Cultuurhistorische lijnen en vlakken.

De Udenseweg is aangeduid als een weg met een redelijke hoge cultuurhistorische waarde. De Udenseweg betreft van oudsher de verbindingsweg tussen Veghel en Uden. De weg heeft geen visuele cultuurhistorische waarden (zie de foto's in figuur 4.2). De straat is functioneel ingericht als een modern gebiedsontsluitingsweg. Door het onderha-

vige plan wordt deze functie versterkt. Op de cultuurhistorische waardenkaart is tevens de bomenlaan van de Udenseweg opgenomen. Deze bomenlaan blijft in het onderhavige plan behouden. Door het onderhavige plan worden geen cultuurhistorisch waardevolle elementen geschaad.

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de realisatie van het onderhavige plan.



Figuur 4.2: uitsnede cultuurhistorische waardenkaart en foto's van het plangebied

4.4 Waterparagraaf

Bij elke ruimtelijke plan dient het aspect water te worden beoordeeld. Een ruimtelijke plan mag namelijk geen nadelige invloed uitoefenen op de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse en in de omgeving. Ten behoeve van het onderhavige plan is een watertoets uitgevoerd. In deze paragraaf is uitsluitend de conclusie en aanbevelingen opgenomen. De gehele rapportage is als bijlage opgenomen.

Conclusie en aanbevelingen

Het plangebied betreft de realisatie van een bushalte met fietsenstalling op de hoek van de Udenseweg en de Bundersweg te Veghel. Hiervoor wordt de Udenseweg gedeeltelijk aangepast en dient het fietspad omgelegd te worden. Voor het planvoornemen dient een bestemmingswijziging plaats te vinden.

Momenteel is het plangebied in gebruik als weg en fietspad met groenstrook.

Volgens gegevens uit “Data en Informatie van de Nederlandse Ondergrond (DINO)” ligt de grondwaterstand gemiddeld op 8,5 meter +NAP (ca. 1,0 – 1,5 meter beneden maaiveld).

Uit deze rapportage blijkt dat de realisatie van het voorgenomen plan tot herinrichting van het gebied geen belemmering vormt voor wat betreft de waterhuishoudkundige aspecten. In aansluiting op het landelijk beleid hanteert het waterschap het beleid dat bij nieuwe plannen altijd onderzocht dient te worden hoe omgegaan kan worden met het “schone” hemelwater. Hierbij worden de afwegingsstappen “hergebruik – infiltratie – buffering – afvoer” doorlopen.

Hergebruik is gezien het planvoornemen en de beperkte mogelijkheid tot hergebruik niet aangeraden. Uit zorg voor een goede kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater wordt bij de aanleg van het busstation afgezien van hergebruik en van het gebruik van uitlopende bouwmaterialen.

Het verhard oppervlak binnen het plangebied neemt toe. Het om te leggen fietspad bedraagt circa 320 m². Voor de op- en afrit en de opstapplaats wordt circa 1.000 m² bijkomend wegooppervlak (asfalt en klinkers) aangelegd. Ter plaatse van de fietsenstalling wordt een klinkerverharding aangelegd. De neerslag die hierop valt, moet worden verzameld en geïnfiltreerd en/of geborgen.

Voor het stedelijk gebied dient de maximale afvoer aan de rand van het plangebied kleiner of gelijk te zijn aan 1,67 l/s/ha. Op basis van de neerslagduurlijn $T=10 + 10\%$ en $T=100 + 10\%$ dient de benodigde berging bepaald te worden. Ter ondersteuning is een toets instrumentarium (HNO-tool) ontwikkeld. Daarmee wordt een plan relatief eenvoudig getoetst op hydrologische neutraliteit. Met behulp van de “HNO-tool” (Hydraulisch Neu-

traal Ontwikkelen) van het waterschap Aa en Maas is de maatgevende berging berekend (zie bijlage 3):

- Het te bergen volume hemelwater binnen het plan op te vangen (bij $T=10+10\%$) bedraagt 53 m^3 ;
- Het bijkomend te bergen volume hemelwater voor een bui van $T=100+10\%$ bedraagt 20 m^3 . Dit volume mag eventueel op de straat geborgen worden maar wordt liefst afgevoerd naar een bergingsvoorziening of het openbaar groen/berm.

Voorgesteld wordt om alle afgekoppelde neerslag binnen het plangebied bovengronds te bergen in combinatie met (ondergrondse) infiltratie (aanleg van een wadi). Hierdoor wordt het hemelwater ter plaatse geïnfiltreerd en overtollig hemelwater kan met een overloopconstructie op het aanwezige infiltratierool verwerkt worden. Door binnen het plangebied bovengronds berging te voorzien en de neerslag ondergronds te infiltreren, wordt hydrologisch neutraal ontwikkeld.

Alle afgekoppelde neerslag kan via bovengrondse lijnafwatering (geulen), molgoten, infiltratierolen of traditioneel afvoermateriaal naar de infiltratie- en bergingsvoorziening(en) worden afgevoerd.

Voor een bui van $T=10 + 10\%$ is een voorziening van $40\text{m} \times 3\text{m} \times 0,5\text{m}$ noodzakelijk. Hierbij is gerekend met een infiltratiesnelheid van 1 meter per dag. Geadviseerd wordt de aanleg van een voorziening voor een bui van $T=100$. Dit kan door de infiltratiegreppel circa 4 meter breed of circa 55 meter lang aan te leggen. Door de aanleg van de voorziening wordt de locatie hydrologisch neutraal te ontwikkelen en is geen wateroverlast te verwachten.

De berging kan op basis van het huidig ontwerp centraal tussen de Udenseweg en de oprit naar het busstation gerealiseerd worden. Dit maakt ook de aankoppeling op het infiltratierool gemakkelijker. Over de aansluiting (en het eventuele gebruik van het infiltratievermogen) dient nader overleg met het bevoegd gezag (gemeente Veghel) plaats te vinden.

Indien onvoldoende aandacht wordt gegeven aan het ontwerp en dimensionering kan wateroverlast ontstaan. Geadviseerd wordt om een (nood)overloop naar de westelijk aanwezige groenstrook aan te leggen of de voorziening voor een bui van $T=100$ aan te leggen. Hierdoor is bij excessievere buien geen wateroverlast binnen het plangebied en de omgeving te verwachten.

Bij de definitieve stedenbouwkundige uitwerking dient een definitieve combinatie/uitwerking van de infiltratie- en/of bergingsvoorziening berekend te worden voor de uiteindelijk aanwezige verharde oppervlakken. Aan de hand van de aan te leggen afvoerstelsels, lokale voorkeuren, een kostenberekening etc. kan een definitieve beslissing hierover worden genomen. Ook de landschappelijke invulling, het in stand houden, het onderhoud van de voorzieningen en de veiligheid vervullen een belangrijke rol. Een voor-

ziening dient voldoende berging te hebben en moet binnen 24 uur weer beschikbaar zijn voor de volgende bui.

Eventueel benodigde vergunningen worden niet met deze waterparagraaf geregeld en zullen via daarvoor bedoelde procedures verkregen moeten worden. Wanneer een bronnering nodig is voor de bouwwerkzaamheden of bij andere ingrepen op de plaatselijke waterhuishouding (lozing / infiltratie of werkzaamheden in de buurt van een watergang), moeten in het kader van de Waterwet vergunningen / meldingen worden aangevraagd bij het Waterschap (waterwetloket@aaenmaas.nl).

4.5 Bedrijven en milieuzonering

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening gehouden te worden met milieuzoneringen om zodoende de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren. Bij de milieuzonering wordt gebruik gemaakt van de door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) opgestelde publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'.²

Richtafstandenlijsten

Voor een scala aan milieubelastende activiteiten zijn richtafstanden aangegeven in de VNG-publicatie. In de lijsten wordt onderscheid gemaakt naar richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van deze vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een activiteit in een milieucategorie. Daarbij omvat categorie 1 de lichtste en categorie 6 de zwaarste vormen van bedrijvigheid. De richtafstanden gaan uit van gemiddeld moderne bedrijven. Indien bekend is welke activiteiten concreet worden beoogd of aanwezig zijn, kan gemotiveerd worden uitgegaan van de daadwerkelijk te verwachten milieubelasting (in plaats van de richtafstanden).

Twee omgevingstypen

De richtafstanden in de VNG-publicatie zijn afgestemd op de omgevingskwaliteit zoals die wordt nagestreefd in een rustige woonwijk of een vergelijkbaar omgevingstype. Een rustige woonwijk is een woonwijk die is ingericht volgens het principe van functiescheiding.

² Bedrijven en milieuzonering handreiking voor maatwerk in de gemeentelijke ruimtelijke ordeningspraktijk, uitgave VNG, 2009

Een HOV-bushalte is geen gevoelige bestemming waarmee omliggende bedrijven rekening moeten houden. Wel zal de toevoeging van een uitvoegstrook met bushalte ten zuiden van de huidige rijbaan van de Rembrandtlaan mogelijk veranderingen in de geluidsbelasting op omliggende gevoelige objecten kunnen teweegbrengen. Het aspect 'akoestiek wegverkeer' wordt echter in paragraaf 4.8 behandeld. Overige milieuzoneringen zoals geur en stof vormen geen belemmeringen. Het aspect 'bedrijven en milieuzoneringen' vormt geen belemmering voor de realisatie van het onderhavige plan.

4.6 Akoestiek

In de Wet geluidhinder is vastgesteld dat, indien in het plangebied geluidgevoelige functies (zoals woningen) zijn voorzien binnen de invloedssfeer van (rail- en weg) verkeerslawaai, akoestisch onderzoek uitgevoerd dient te worden. Dit geldt voor alle straten en wegen, met uitzondering van:

- wegen die in een als 'woonerf' aangeduid gebied liggen;
- wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

Weliswaar worden geen geluidgevoelige functies mogelijk gemaakt. Wel zal er een uitvoegstrook met halte ten noorden van de huidige rijbaan aan de Rembrandtlaan worden aangelegd. Door deze verlegging van de rijbanen wordt een rijbaan ten behoeve van zwaarverkeer toegevoegd. Het kan zijn dat door deze verlegging van de route van zwaarverkeer gevoelige objecten (woningen) worden belemmerd.

Door middel van een akoestisch onderzoek wordt beoordeeld of de nieuwe bushalte belemmeringen met zich meebrengen voor in de omgeving liggende gevoelige objecten. In deze paragraaf is uitsluitend de conclusie opgenomen. De gehele rapportage is als bijlage opgenomen.

Conclusie akoestisch onderzoek³

- De geluidtoename bedraagt maximaal 1 dB. De drempelwaarde van 2 dB overeenkomstig artikel 1 van de Wet geluidhinder wordt niet overschreden;
- In het kader van de Wet geluidhinder is er geen sprake van een reconstructie van een weg;
- Met de aanleg van de HOV halte zijn, in het kader van de Wet geluidhinder, geen verdere eisen opgenomen.

³ Akoestisch onderzoek HOV halte Udenseweg te Veghel. Projectnr. M13 377.402. 19 februari 2014. K+ Adviesgroep.

4.7 Luchtkwaliteit

Hoofdpijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Hierbij moet aannemelijk gemaakt worden, dat luchtkwaliteit 'niet in betekenende mate' aangetast wordt. Daartoe is een algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate' (Besluit NIBM) en een ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) vastgesteld waarin de uitvoeringsregels vastgelegd zijn die betrekking hebben op het begrip NIBM.

'Niet In Betekenende Mate'

De nieuwe regels maken onderscheid in projecten die wel en 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Als een project NIBM aan de luchtkwaliteit bijdraagt, hoeft geen uitgebreid luchtonderzoek meer uitgevoerd te worden.

Conclusie

Het onderhavige plan betreft de realisatie van een bushalte en een nieuw HOV-netwerk. Dit HOV-netwerk vervangt een reguliere busroute. Het HOV-netwerk kent een hogere intensiteit dan de oude busroute. Het aantal bussen neemt met circa 10% toe tot 86 bussen per dag (weekdaggemiddelde). Zie de bijlage met betrekking tot het akoestisch onderzoek voor het nieuwe dienstrooster. Dit betekent een toename van 8 bussen per weekdag.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit		
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		8
Aandeel vrachtverkeer		100,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,12
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,01
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Het aspect luchtkwaliteit vormt conform de 'NIBM-tool' geen belemmering voor de realisatie van het onderhavige plan.

4.8 Externe veiligheid

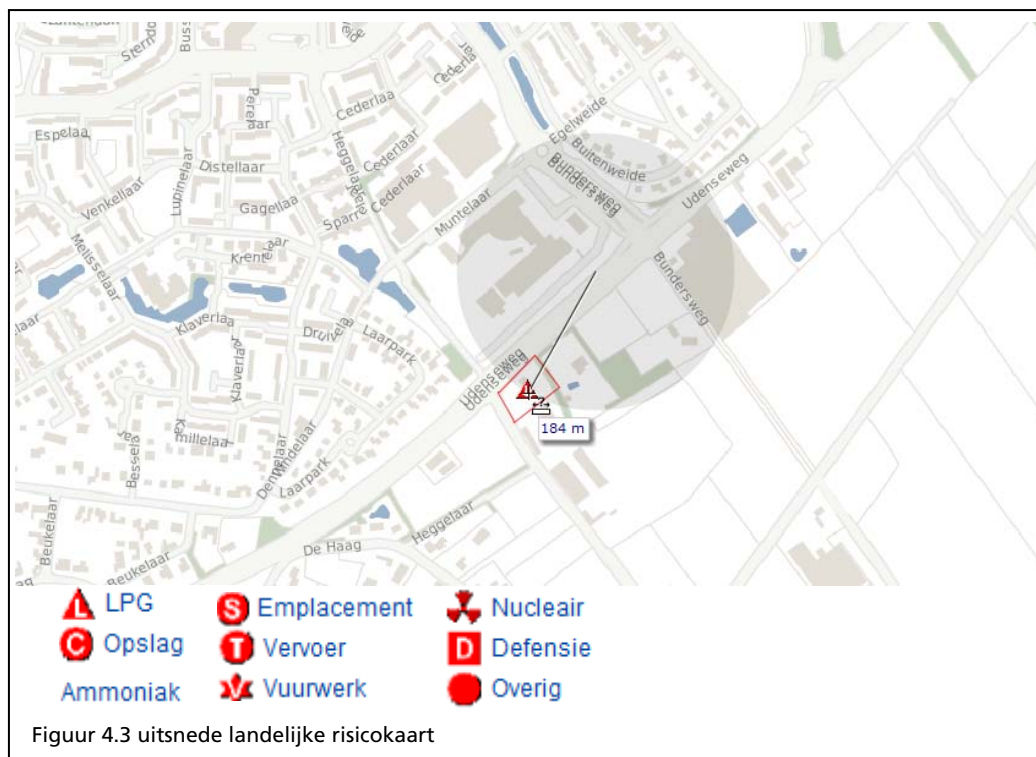
Het externe veiligheidsbeleid is gericht op de beperking en/of beheersing van de risico's als gevolg van de opslag en verwerking van gevaarlijke stoffen binnen inrichtingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het uitgangspunt van het beleid is dat burgers voor de veiligheid van hun omgeving mogen rekenen op een basis beschermingsniveau (plaatsgebonden risico). Daarnaast moet in relevante situaties de kans op een groot ongeluk met meerdere slachtoffers (groepsrisico) worden afgewogen en verantwoord binnen het invloedsgebied.

Voor (de omgeving van) de meest risicovolle bedrijven is het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (Bevi) van belang. Aanvullend zijn in het Vuurwerkbesluit en Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer) veiligheidsafstanden genoemd die rond minder risicovolle inrichtingen moeten worden aangehouden.

Daarnaast is het toetsingskader voor de omgeving van transportassen en buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen vastgelegd in de "Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" en het "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb). In 2012 of 2013 wordt de "Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" vervangen door het "Besluit transport externe veiligheid".

Beleidsvisie externe veiligheid

De gemeente Veghel heeft een Beleidsvisie externe veiligheid opgesteld (vastgesteld 27 april 2009). Hierin worden verschillende gebiedstypen onderscheiden. Voor het plangebied is het gebiedstype 'Risicoluw gebied' vastgesteld. Voor dit gebiedstype is een toetsingskader uitgewerkt.



Afwegingskader 'risicoluw' m.b.t. plaatsgebonden risico

- Beperkt kwetsbare objecten, waarvoor richtwaarden gelden in plaats van grenswaarden, mogen in nieuwe situaties nergens binnen de PR 10^{-6} -contour van een bedrijf of transportas liggen.
- Voor bestaande situaties wordt ernaar gestreefd de risico's voor beperkt kwetsbare objecten liggend binnen de PR 10^{-6} -contour zoveel als mogelijk te beperken.

Afwegingskader 'risicoluw' m.b.t. groepsrisico

- Overschrijding van de oriënterende waarde van het GR is ongewenst.
- Binnen het invloedsgebied worden geen nieuwe objecten voor verminderd zelfredzame personen toegestaan⁴.

⁴ Objecten of locaties die vanwege de verminderde zelfredzaamheid van grotere aantallen mensen, die bij een calamiteit een bijzondere inspanning vergen van eigen personeel en hulpverleningsdiensten. Te denken valt aan ziekenhuizen, verzorgingstehuizen en kindercentra.

Risicoafstanden	
<i>Risicoafstand (PR 10-6) [m]</i>	110
Groepsrisico	
<i>Invoerwijze groepsrisico</i>	GR-curve
<i>Bron groepsrisico</i>	GR-berekeningen 8 LPG-stations gemeente Veghel
<i>Datum bepaling groepsrisico</i>	20-6-2011
<i>Groepsrisico verantwoord</i>	N
<i>Getroffen maatregelen</i>	Inclusief maatregelen convenant. Zonder deze maatregelen wel een overschrijding van de OW
<i>Groepsrisico overschrijding</i>	N
<i>Afstand tot grens invloedsgebied verantwoording groepsrisico [m]</i>	150

Conclusie

Uit de risicokaart blijkt dat het plangebied op een afstand van circa 185 meter vanaf een tankstation met LPG installatie is gelegen. Conform de vergunning dient binnen een afstand van 150 meter een het groepsrisico berekend te worden. De risicoafstand bedraagt 110 meter. Het plangebied is derhalve buiten de veiligheidsafstanden van dit tankstation gelegen. Het LPG station vormt geen belemmering voor de realisatie van het onderhavige plan.

5. JURIDISCHE PLANOPZET

5.1 Inleiding

De aanleiding voor deze herziening van het vigerende bestemmingsplan “De Bunders” is het realiseren van een HOV-halte. Bij het opstellen van de herziening voor de gronden ten noorden van de Udenseweg is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij het vigerende bestemmingsplan “De Bunders” en bij het gemeentelijke “Handboek Bestemmingsplannen”. Het bestemmingsplan voldoet aan de vereisten van de SVBP 2012. De gronden zijn bestemd als ‘Verkeer’.

5.2 Systematiek van de regels

Het bestemmingsplan bestaat uit de juridisch bindende regels en verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting.

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding worden de bestemmingen weergegeven, met daarbij de harde randvoorwaarden. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

Hieronder wordt de systematiek, opbouw en indeling van de regels kort toegelicht.

De regels van het plan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen.

5.2.1 Inleidende regels

Begrippen

In deze bepaling zijn omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze worden opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Begripsbepalingen zijn alleen nodig voor begrippen die gebruikt worden in de regels en die tot verwarring kunnen leiden of voor meerdere uitleg vatbaar zijn.

Wijze van meten

Om op een eenduidige manier afstanden, oppervlakten en inhoud van gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde, te bepalen wordt in de wijze van meten uitleg gegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan. Ten aanzien van de wijze van meten op de verbeelding (plankaart) geldt steeds dat het hart van een lijn moet worden aangehouden.

5.2.2 Bestemmingsregels

In het tweede hoofdstuk komt de bestemming aan de orde.

De opbouw van de bestemming ziet er als volgt uit:

Bestemmingsomschrijving: de omschrijving van de doeleinden. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de grond toegekende functie.

- *Bouwregels*: in de bouwregels worden voor alle bouwwerken de van toepassing zijnde bebouwingsregels geregeld. Waar en met welke maatvoering mag worden gebouwd, wordt hier vastgelegd. Indien mogelijk wordt verwezen naar bouwvlakken en aanduidingen op de verbeelding (plankaart).
- *Nadere eisen*: in deze bepaling wordt een opsomming gegeven van de regels waaraan burgemeester en wethouders nadere eisen kunnen stellen. Alleen daar waar het wenselijk is om bij de vergunningverlening sturend te kunnen optreden, heeft de bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen toegevoegde waarde. De bevoegdheid tot het stellen van nadere eisen dient objectief begrensd te zijn en duidelijke criteria te bevatten.
- *Afwijken van de bouwregels*: Burgemeester en wethouders kunnen door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning, bepaalde oppervlaktematen van bijgebouwen en herbouw van een woning buiten het bouwvlak, die conform de bouwregels niet zijn toegestaan, toch toestaan. De criteria, die bij toepassing van deze bevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn aangegeven.
- *Specifieke gebruiksregels*: in deze bepaling is aangegeven welke vormen van gebruik in ieder geval strijdig zijn met de bestemming. Daarbij zijn niet alle mogelijke strijdige gebruiksvormen genoemd, maar alleen die, waarvan het niet op voorhand duidelijk is dat deze in strijd zijn met de bestemming. Het gaat hierbij in feite om een aanvulling op de in de bestemmingsomschrijving genoemde doeleinden.

- *Afwijken van de gebruiksregels*: Het bevoegd gezag kan door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning, bepaalde vormen van gebruik, die conform de bestemmingsomschrijving niet zijn toegestaan, toch toestaan. De criteria, die bij toepassing van deze bevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn aangegeven.

5.2.3 Algemene regels

- *Anti-dubbeltelbepaling*: deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.
- *Algemene bouwregels*: deze bepaling geeft algemene regels voor de bouw van ondergeschikte bouwregels en voor ondergronds bouwen.
- *Algemene gebruiksregels*: deze bepaling geeft algemene regels over wat onder een strijdig gebruik wordt verstaan.
- *Algemene afwijkingsregels*: in deze bepaling is aan het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven om af te wijken van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde, onderwerpen. De criteria, die bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn aangegeven.
- *Algemene wijzigingsregels*: in deze bepaling is aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven het plan te wijzigen. Het gaat hier om wijzigingsbevoegdheden met een algemene strekking. De criteria, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn aangegeven.
- *Algemene procedureregels*: in deze bepaling staat aangegeven welke procedure dient te worden gevolgd bij de voorbereiding van een besluit tot het stellen van nadere eisen, het toepassen van een afwijkings- en een wijzigingsbevoegdheid.

5.2.4 Overgangs- en slotregels

- *Overgangsrecht*: bouwwerken welke op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaan (of waarvoor een bouwvergunning is aangevraagd) mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels. De overgangsbepaling houdt niet in dat het bestaand, illegaal opgerichte, bouwwerk legaal wordt, noch brengt het met zich mee dat voor een dergelijk bouwwerk alsnog een bouwvergunning kan worden verleend. Burgemeester en wethouders kunnen in beginsel dus nog gewoon gebruik maken van hun handhavingsbevoegdheid.
Het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment van inwerkingtreding van het plan mag eveneens worden voortgezet.
Een hardheidsclausule is opgenomen zodat Het bevoegd gezag kan afwijken van het overgangsrecht voor gebruik.
- *Slotregel*: deze bepaling geeft aan op welke manier de regels kunnen worden aangehaald.

5.3 Toelichting op de bestemmingen

Het bestemmingsplan kent één bestemming. De bestemming is onderstaand kort toegelicht.

De bestemming 'Verkeer'

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor wegen, paden, straatmeubilair, bushalteplaatsen, (gebouwde) parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen, waterhuishoudkundige voorzieningen, speelvoorzieningen, voorzieningen van algemeen nut, tuinen en erven en evenementen.

Op de voor verkeer bestemde gronden mogen uitsluitend in de bestemming passende bouwwerken worden gebouwd. Uitsluitend gebouwen ten behoeve van openbaar nut zijn toegestaan. Hierbij gelden een maximale oppervlakte en hoogte van 150 m² resp. 3,5¹ m.

De maatvoeringseisen die gesteld worden aan bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn in de regels opgenomen.

6. UITVOERBAARHEID

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen gemeente en verschillende instanties waar nodig overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Bovendien is het noodzakelijk dat belanghebbenden de gelegenheid hebben om hun visie omtrent het plan te kunnen geven. Pas daarna kan de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan van start gaan.

6.1.1 Wettelijk (voor)overleg

Het Besluit ruimtelijke ordening geeft aan dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. De instanties, o.a. te weten Waterschap Aa en Maas en de Provincie Noord-Brabant, zullen in kennis worden gesteld van dit bestemmingsplan.

6.1.2 Planprocedure: inspraak en zienswijzen

De Wro bevat geen procedurevoorschriften met betrekking tot de inspraak, en is in Wro zelf niet verplicht gesteld. Dat neemt niet weg dat het de gemeente vrij staat toch inspraak te verlenen bijvoorbeeld op grond van de gemeentelijke inspraakverordening. In relatie daarmee bepaalt artikel 150 van de Gemeentewet onder meer dat in een gemeentelijke inspraakverordening moet worden geregeld op welke wijze bovenbedoelde personen en rechtspersonen hun mening kenbaar kunnen maken. Gezien de aard en omvang van het plan, kiest de gemeente ervoor geen inspraakprocedure te doorlopen. Een ieder kan zijn/haar zienswijze tegen het plan kenbaar maken op het ontwerp-bestemmingsplan conform artikel 3.8 Wro.

6.2 Financiële uitvoerbaarheid

Financiële haalbaarheid HOV

Op 27 januari 2011 is door de gemeente Veghel de bestuursovereenkomst Hoogwaardig Openbaar Vervoer Noordoost-Brabant getekend. In deze overeenkomst zijn afspraken vastgelegd tussen de provincie Noord-Brabant, de regiogemeenten en het SRE ten behoeve van de realisering van het HOV in Noordoost-Brabant. Onderdeel van deze be-

stuursovereenkomst is een Realisatieprogramma waarin per gemeente concrete maatregelen zijn benoemd die een bijdrage moeten gaan leveren aan het HOV. Hierbij is onderscheid gemaakt in twee uitvoeringsperioden (fase 1: 2011-2015 en fase 2: 2016-2028).

Naast de aanleg van een nieuwe busstation wordt in Veghel in de eerste fase (periode 2011-2015) voorzien in de aanleg van vier HOV-haltes. Eén van deze haltes is de HOV-halte Udenseweg.

Bij het vaststellen van de programmabegroting 2011 heeft de gemeenteraad van Veghel een krediet beschikbaar gesteld voor de daadwerkelijke realisering van de HOV-maatregelen in Veghel in de eerste fase. Hiermee is dekking beschikbaar voor de helft van de totaal geraamde kosten voor de maatregelen in deze periode. Daarnaast is als onderdeel van de bestuursovereenkomst van 2011 met de provincie Noord-Brabant een co-financieringsregeling voor het HOV Noordoost-Brabant afgesproken. Hierbij wordt uitgegaan van een bijdrage van 50% van de totale kosten. Hiermee kunnen de totale kosten van de maatregelen in Veghel volledig worden gedekt.

