

BESTEMMINGSPLAN VERLENGDE OERSEBAAN, 1E FASE WESTELIJKE ONTSLUITINGSROUTE

GEMEENTE VELDHOVEN

TOELICHTING

- ☐ concept-voorontwerp
- ☐ voorontwerp
- ☐ ontwerp
- ☒ vastgesteld door de gemeenteraad van Veldhoven d.d. 29 september 2009
- ☐ goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant d.d.

4 november 2009

B01032/ZC9/110/700194

B01032.700194

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging en begrenzing van het plangebied	4
2	Het voornemen	6
3	Het beleidskader	10
3.1	Rijksbeleid	10
3.2	Provinciaal beleid	11
3.3	Regionaal beleid	13
3.4	Gemeentelijk beleid	18
3.5	Vigerende bestemmingsplannen	25
4	Milieuhygiënische en planologische aspecten	26
4.1	Milieueffectrapportage	26
4.2	Landschappelijke inpassing	26
4.3	Verkeer	27
4.4	Geluid	27
4.5	Luchtkwaliteit	28
4.6	Externe veiligheid	29
4.7	Flora en fauna	32
4.8	Bodem	35
4.9	Archeologie en cultuurhistorie	36
4.10	Water	39
4.11	kabels en leidingen	44
5	Juridische planbeschrijving	45
5.1	Verbeelding	45
5.2	Planregels	46
5.3	Wijze van toetsen	47
5.4	Bespreking artikelsgewijs	47
6	Economische uitvoerbaarheid	51
7	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	52
7.1	Inleiding	52
7.2	Overleg	52
7.3	Zienswijzen	52
8	Bijlagen	54

HOOFDSTUK 1

Inleiding

1.1

AANLEIDING

Ten westen van Veldhoven zal de nieuwe woningbouwlocatie "Zilverackers" worden ontwikkeld. Hierbij wordt uitgegaan van de bouw van circa 2.700 woningen in de periode t/m 2030 met de daarbij behorende voorzieningen. De basis voor het plan Zilverackers ligt in het Masterplan Veldhoven-west, dit zal in paragraaf 3.4 "Gemeentelijke beleid" nader worden toegelicht.

Ter ontsluiting van Zilverackers, Habraken en Oerle Zuid is een nieuwe ontsluitingsweg noodzakelijk. De gemeente Veldhoven is voornemens om deze zogenaamde Westelijke OntsluitingsRoute (WOR) te realiseren. Met deze weg wordt beoogd om de verkeersstructuur te verbeteren (ontsluiting nieuwe- en bestaande wijken) en de verkeersintensiteit op andere wegen in de kernen Oerle en Zandoerle terug te dringen. Het verkeer wordt langs Oerle en Veldhoven Dorp omgeleid en kan hierdoor sneller over drie wegen oostwaarts worden afgevoerd (via de Kempenbaan, de Oersebaan en de Heerbaan). Daarnaast wordt ook voorzien in ontsluitingen voor de fiets en hoogwaardig openbaar vervoer.

Op langere termijn ontstaat de mogelijkheid van een extra aansluiting op het snelwegennet via een aansluiting op de A67.

Het tracé Westelijke ontsluitingsroute is opgedeeld in drie delen:

- de verlengde Oersebaan (fase 1);
- de verlengde Heerbaan (fase 1; opgenomen in bestemmingsplan Oerle zuid);
- de Zilverbaan (fase 2).

Zie afbeelding 1 voor een situatietekening.

Het voorliggende bestemmingsplan biedt de ruimtelijke kaders om het deel verlengde Oersebaan van de Westelijke Ontsluitingsroute te realiseren. Het tweede gedeelte, de doorgetrokken Heerbaan, is opgenomen in het bestemmingsplan van Oerle-Zuid. De Zilverbaan wordt in fase 2 aangelegd.

Afbeelding 1.1

situatie Veldhoven west



1.2

LIGGING EN BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED

Het plangebied van het tracé Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute is gelegen ten westen van Veldhoven en buigt om Oerle heen, van de Oersebaan tot aan de Heerbaan (zie afbeelding 1.1). Het deel verlengde Heerbaan is opgenomen in het bestemmingsplan Oerle Zuid.

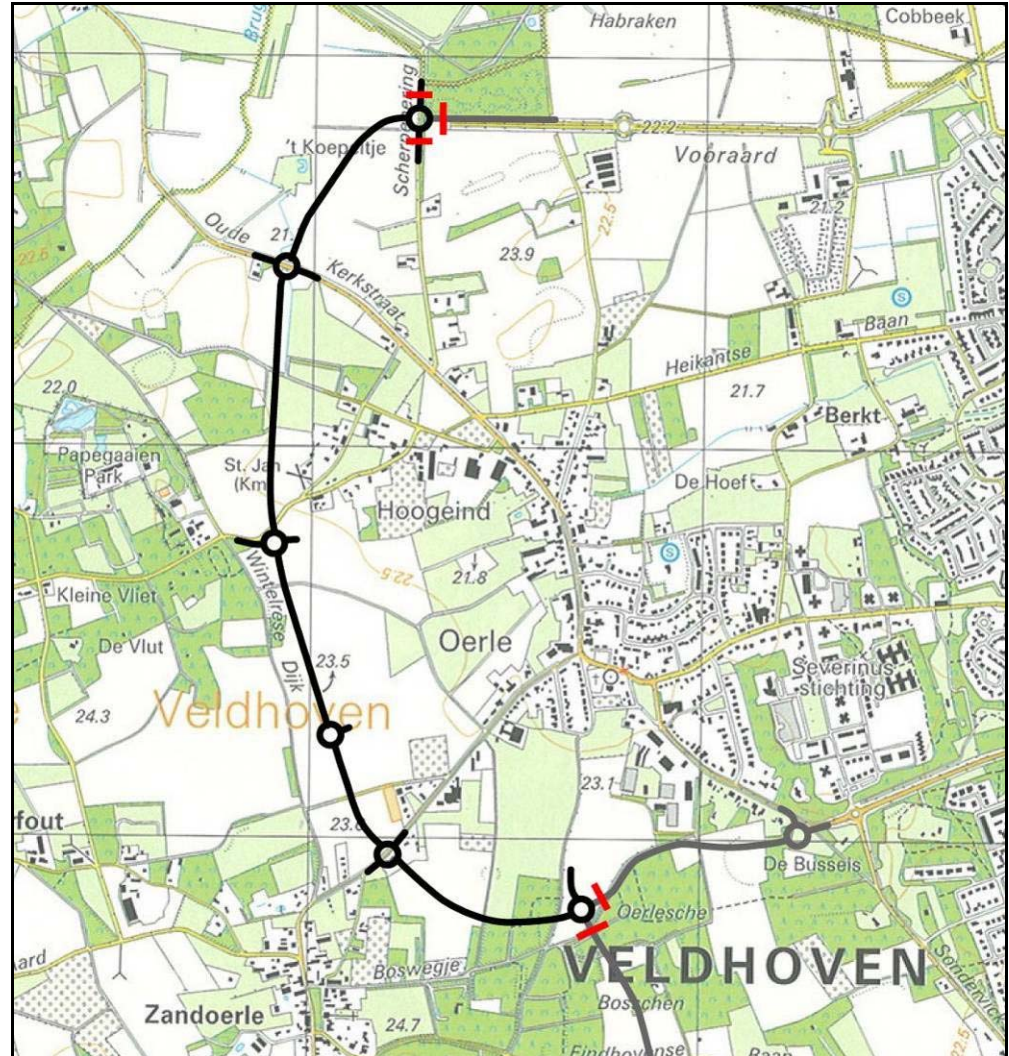
De noordelijke begrenzing bevindt zich ter plaatse van een (nog te realiseren) rotonde aan de kruising van Oersebaan en Scherpenering (zie afbeelding 1.2; begrenzing met rood aangegeven). De zuidelijke begrenzing bevindt zich ter plaatse van de (nog te realiseren) rotonde in het verlengde van de Heerbaan (zie afbeelding 1.2; begrenzing met rood aangegeven).

De begrenzing van het plangebied ligt circa 8,5 m. van de weg (werkgebied), gemeten vanaf de buitenste rand van het fietspad. Ter plaatse van de Oude Kerkstraat wijkt deze begrenzing af: ten behoeve van een fietspad nabij deze rotonde wordt over een lengte van circa 115 meter (gemeten vanaf het hart van de rotonde) richting Oerle het plangebied opgerekt (zie verbeelding).

Tevens is in het kader van de aanleg van de weg in gebieden voor natuurcompensatie voorzien.

Afbeelding 1.2

indicatie ligging plangebied



HOOFDSTUK 2 Het voornemen

De ontwikkeling van Zilverackers met circa 2.700 woningen, dit betekent circa 6.000 tot 7.000 inwoners, zal een grote invloed hebben op de verkeersstructuur en de verkeersintensiteiten. Het aantal verkeersbewegingen in het gebied zal sterk toenemen. Omdat het plangebied van Zilverackers nu slechts beperkt ontsloten is, is de aanleg van nieuwe infrastructuur noodzakelijk.

Daarnaast is er vanuit het Verkeerscirculatieplan een aantal doorstromingsknelpunten in het verkeerssysteem naar voren gekomen die van belang zijn voor de ontwikkeling van Zilverackers. Door deze doorstromingsproblemen ontstaat sluipverkeer wat leidt tot problemen met betrekking tot de leefbaarheid.

De nieuwe infrastructuur van Zilverackers heeft ook een functie in het oplossen van de bestaande en toekomstige knelpunten met betrekking tot de doorstroming van het verkeer in andere delen van Veldhoven. De WOR zal een functie moeten vervullen voor de ontsluiting van de woningbouwlocatie Zilverackers, maar zal ook een bovenwijkse functie vervullen.

Het tracé Westelijke ontsluitingsroute is opgedeeld in drie delen:

- De verlengde Oersebaan.
- De verlengde Heerbaan.
- De Zilverbaan.

De Verlengde Oersebaan maakt deel uit van de Westelijke OntsluitingsRoute die in het westen van Veldhoven wordt gerealiseerd. Deze nieuwe route voorziet in de ontsluiting van de nieuwe woongebieden die in Zilverackers worden ontwikkeld. Het tracé dat nu in voorbereiding is, maakt een goede ontsluiting mogelijk van het eerste deel van het plan Zilverackers te weten, Oerle Zuid. Daarnaast wordt hiermee ook het gebied Oerle Noord West ontsloten. Dit gebied voorziet in ruimte voor bedrijven die verplaatst moeten worden in verband met de ontwikkeling van het woongebied Zilverackers. Daarnaast lost deze nieuwe ontsluiting een aantal knelpunten op die in het Verkeerscirculatieplan (VCP) zijn geconstateerd. Het betreft onder andere de aansluiting richting het landelijk wegennet, omdat met de nieuwe ontsluitingsroute het verkeer sneller kan worden afgewikkeld (in oostelijke richting via de Kempenbaan, Oersebaan en Heerbaan). En voorts kan ook de verkeerssituatie rondom Oerle en Veldhoven Dorp worden verbeterd, omdat het verkeer om deze dorpen heen wordt geleid. Daarnaast ontstaat - op termijn - een mogelijkheid voor een extra aansluiting op het snelwegennet (A67). De inrichting van de route sluit aan op het concept 'dorpen in het groen', en wordt ingevuld op een wijze die recht doet aan de landschappelijke kenmerken. De (groen)inrichting van de weg is dus afhankelijk van het landschap en zal daardoor een variatie meekrijgen.

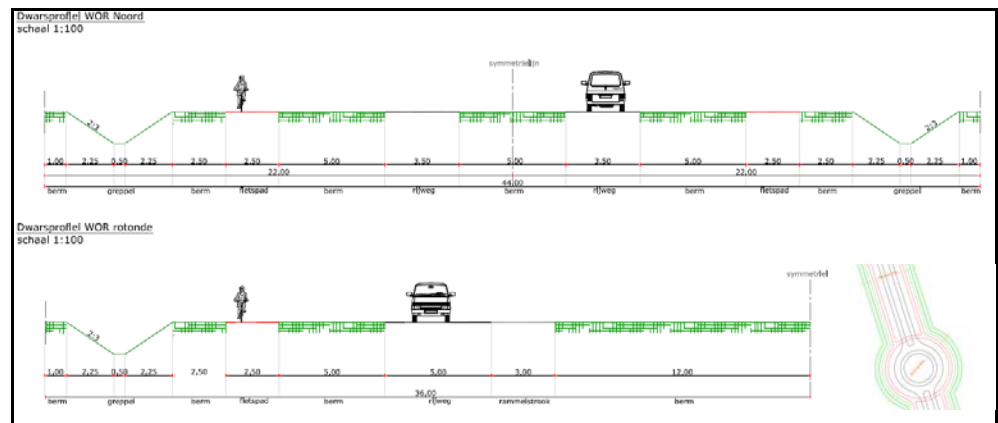
De gemeente Veldhoven heeft het voornemen om als fase 1 het deel Verlengde Oersebaan en deel Verlengde Heerbaan te realiseren. Het tracé Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute ligt in het noordelijk deel van het Masterplan Veldhoven West en verbindt de Oersebaan met het deel 'Verlengde Heerbaan'. De verlengde Heerbaan, is opgenomen in het bestemmingsplan van Oerle-Zuid. De Zilverbaan wordt in fase 2 aangelegd (zie ook afbeelding 1.1 in het vorige hoofdstuk).

Afbeelding 2.3 geeft het (principe) dwarsprofiel van het deel Verlengde Oersebaan van de WOR weer en het dwarsprofiel van de rotonde. Het dwarsprofiel van de weg is vergelijkbaar aan dat van de reeds aanwezige Oersebaan en de geplande verlengde Heerbaan, en sluit hiermee aan op de bestaande infrastructuur. Het dwarsprofiel wordt gekenmerkt door:

- 2x1 baans weg;
- midden- en zijberm van elk 5 m.;
- losliggend fietspad aan weerszijden van de weg;
- greppel van 5 m.

Afbeelding 2.3

dwarsprofielen tracé verlengde Oersebaan en rotonde
(bron: gemeente veldhoven, 01-04-2009)



De WOR heeft op alle aansluitingen rotondes. De richtlijn is dat op rotondes buiten de bebouwde kom fietsers uit de voorrang hebben en binnen de bebouwde kom in de voorrang. Alle bestaande rotondes in Veldhoven liggen binnen de bebouwde kom zodat de fietsers in de voorrang hebben. Omwille van uniformiteit en het zoveel mogelijk faciliteren van fietsers gaat de voorkeur uit naar fietsers in de voorrang. Daarom is de weg binnen de bebouwde kom gelegd. Daarbij zou bij een weg buiten de bebouwde kom een snelheidsregime van 80km/u horen, hetgeen tot meer geluidsoverlast leidt. Een snelheid van 70 km/u past meer bij deze weg.

Flexibiliteit

De ligging van twee rotondes wordt, binnen marges, flexibel opgenomen in dit bestemmingsplan. Afbeelding 2.4 geeft een indicatieve schets van de situatie. De afbeelding geeft voor rotonde 3 de meest zuidelijke ligging weer en voor rotonde 4 de meest noordelijke ligging. Vervolgens dienen de rotondes vanuit verkeersoverwegingen minimaal 150 meter van elkaar verwijderd te zijn.

De flexibiliteit is nodig om te kunnen komen tot een juiste landschappelijke inpassing in relatie tot een goede verkeersinpassing/ontsluiting naar het oostelijk gelegen gebied. Het stedenbouwkundig ontwerp van dit gebied, dat in de Structuurvisie Zilverackers is geïntroduceerd met groene activiteiten als programmatische invulling is hierbij de basis.

Om te voorkomen dat de aansluiting op de Verlengde Oersebaan vanuit dit gebied straks niet past als de rotondes planologisch worden gefixeerd, past enige planologische flexibiliteit. Immers, anders zou het bestemmingsplan moeten worden aangepast. De omvang van de rotondes blijft gelijk, het gaat er enkel om dat de rotondes binnen de marges noordelijk/zuidelijk kunnen schuiven.

Inpassingsmaatregel

De verlengde Oersebaan is de eerste fase van de Westelijke OntsluitingsRoute. Fase 2 betreft de Zilverbaan en sluit aan op de meest zuidelijke rotonde van de Verlengde Oersebaan (zie afbeelding 2.4; aangeduid met een 1). Deze rotonde komt op circa -1 m diep te liggen. De rotonde sluit daardoor beter aan op de WOR in zuidelijke richting en op de verlengde Heerbaan. Beide wegen worden in andere bestemmingsplannen opgenomen. Doordat de rotonde iets lager ligt t.o.v. het omringende landschap is hij vanuit de groene middenzone bovendien visueel 'minder aanwezig'.

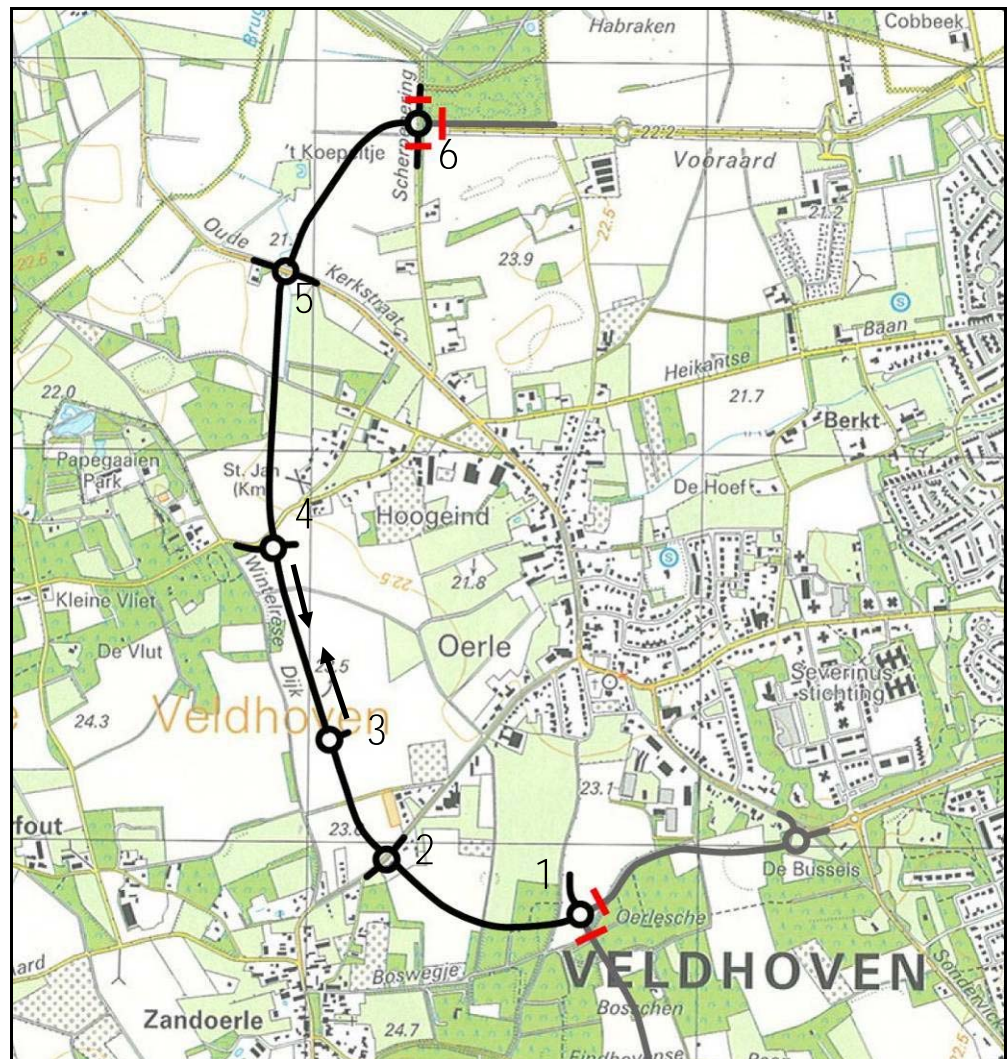
In het vervolg van de WOR en de verlengde Heerbaan worden twee inpassingsmaatregelen c.q. ontsnipperingsmaatregelen aangelegd. Eén 'groene' voetgangersbrug als recreatieve verbinding en een ecologische inpassingsmaatregel (ecoduct/faunapassage) ten behoeve van flora en fauna. Zie hiervoor het rapport 'Toepassing GHS Saldobenadering in plangebied Zilverackers te Veldhoven' van december 2008. Ook wordt door de halfverdiepte ligging landschappelijk aangesloten bij de omliggende waardevolle houtwallenstructuren.

Tunnelvariant

Aanvankelijk is in het masterplan Veldhoven west voor de kruising Zandoerleseweg/Westelijke OntsluitingsRoute (aangeduid met een 2 in afbeelding 2.4) gekozen voor een ongelijkvloerse kruising. Voortschrijdend inzicht levert op dat een rotonde zowel qua kosten als qua verkeerstromen gunstiger uitvalt dan een ongelijkvloerse kruising. De gemeenteraad van Veldhoven heeft in haar vergadering van 3 juni 2009 conform besloten. In de voor het bestemmingsplan uitgevoerde lucht- en geluidsonderzoeken zijn beide varianten (rotonde of tunnel) beschouwd.

Afbeelding 2.4

indicatieve ligging rotondes



Resumé

Voor de verlengde Oersebaan wordt uitgegaan van een 2x1 baans weg die binnen de bebouwde kom komt te liggen met een snelheidsregime van 70 km/uur. Daarmee heeft de weg een gebiedsontsluitende functie. Op verschillende punten kent de verlengde Oersebaan een aansluiting op het onderliggende wegennet. Deze aansluitingen worden vormgegeven middels rotondes.

HOOFDSTUK 3

Het beleidskader

3.1

RIJKSBELEID

Nota ruimte

Op 27 februari 2006 is de Nota Ruimte in werking getreden. In de Nota Ruimte gaat het om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020 met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van het beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke structuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol speelt.

De nota heeft vier algemene doelen:

- versterken van de economie (oplossen van ruimtelijke knelpunten);
- krachtige steden en een vitaal platteland (bevordering leefbaarheid en economische vitaliteit in stad en land);
- waarborging van waardevolle groengebieden (behouden en versterken natuurlijke, landschappelijke en culturele waarden);
- veiligheid (voorkoming van rampen).

In de nota staat 'ruimte voor ontwikkeling' centraal en gaat het kabinet uit van het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. Deze nota ondersteunt gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen participeren.

'Ruimte voor ontwikkeling' betekent ook dat het rijk voor ruimtelijke waarden van nationaal belang waarborgen creëert om die te kunnen behouden en ontwikkelen.

Conclusie

Voor het onderhavige plangebied kent de Nota Ruimte geen specifieke uitgangspunten.

Nota Mobiliteit

In de Nota Mobiliteit geeft het Rijk aan dat zaken, die voornamelijk een regionale beleidscomponent hebben, door de regio moeten worden uitgewerkt en vastgelegd. Het Rijk vraagt aan de decentrale overheden aandacht voor de uitvoering van essentiële beleidsonderdelen. Voor het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), waar Veldhoven deel van uitmaakt zijn de belangrijkste beleidsonderdelen in dit kader:

- de integratie van het beleid voor ruimtelijke ordening met het beleid voor verkeer, vervoer en economie;
- het verbeteren van de betrouwbaarheid van het regionaal wegennet en het leveren van informatie over reistijden aan weggebruikers;
- het laten aansluiten van het netwerk van openbaar vervoer bij het specifieke karakter van de regio in één samenhangend netwerk van trein (streek)bus en aanvullend openbaar vervoer;

- het zorgen voor een netwerk van veilige en comfortabele fietsroutes en het zorgen voor voldoende stallingsvoorzieningen;
- het uitwerken van de verkeersveiligheidsdoelen met bestuurlijke en maatschappelijke partners in regionale maatregelenpakketten, waarbij zowel op gedrag, voertuig als infrastructuur wordt ingezet.

Conclusie

De Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute, past goed binnen bovenstaande verkeersbeleid, hierbij zijn de volgende kenmerken van belang:

- het tracé vormt een licht slingerende route door het landschap die de verschillende woongebieden ontsluit en zorgt voor een hoogwaardige groene entree van Zilverackers;
- het verkeer kan langs Oerle worden omgeleid en sneller over twee wegen oostwaarts worden afgevoerd (Oersebaan en Heerbaan), dit komt de verkeersstructuur en –afwikkeling ten goede;
- door de komst van dit deel van de WOR kunnen de wegen in de kernen Oerle en Zandoerle worden afgewaardeerd naar een 30 km/uur zone, dit komt de leefbaarheid in de kernen ten goede;
- dit deel van het WOR voorziet in een hoogwaardige fietsontsluiting; de WOR als geheel voorziet tevens in hoogwaardig openbaar vervoer.

3.2

PROVINCIAAL BELEID

Interimstructuurvisie (2008)

Met de vaststelling van de Interimstructuurvisie heeft de provincie Noord-Brabant geanticipeerd op de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008. Deze wet verplicht overheden tot het opstellen van een ruimtelijke structuurvisie met inbegrip van een uitvoeringsagenda. Een structuurvisie bevat een overzicht van de ruimtelijke belangen en doelen van de betreffende overheidslaag en de hoofdlijnen van het te voeren ruimtelijk beleid. In de Uitvoeringsagenda 2008-2009 staat welke juridische, financiële en/of communicatieve instrumenten worden ingezet om het beleid in de structuurvisie te realiseren.

De hoofdlijnen van beleid als weergegeven in deze Interimstructuurvisie komen grotendeels overeen met het beleid uit het streekplan 2002. Dit draagt er toe bij dat de focus op de uitvoering, zowel bij de provincie als bij haar partners, behouden blijft. Daarbij geldt dat het ruimtelijk beleid recent is vastgesteld (in 2002 en via uitwerkingen voor zowel het stedelijk als het landelijk gebied in 2004 en 2005).

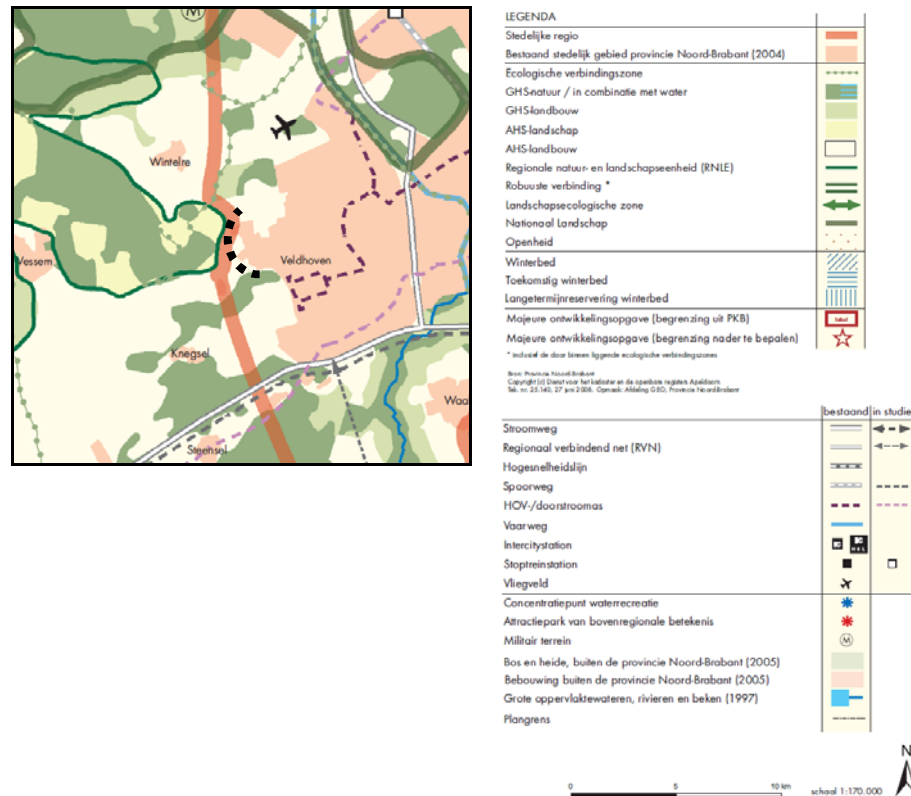
Conclusie

In afbeelding 3.5 is met een zwarte stippellijn het tracé Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute weergegeven. Zoals uit de uitsnede van de plankaart blijkt (zie afbeelding 3.5), doorsnijdt dit deel van het WOR-tracé de Groene Hoofdstructuur natuur (GHS). Daarnaast maakt het tracé onderdeel uit van de stedelijke regio.

Het voornemen past derhalve niet binnen het onderhavige beleid. Dit aspect zal nader worden toegelicht in paragraaf '4.7 Flora en fauna' van deze toelichting.

Afbeelding 3.5

uitsnede plankaart
Interimstructuurvisie noord-
brabant



Paraplunota ruimtelijke ordening (2008)

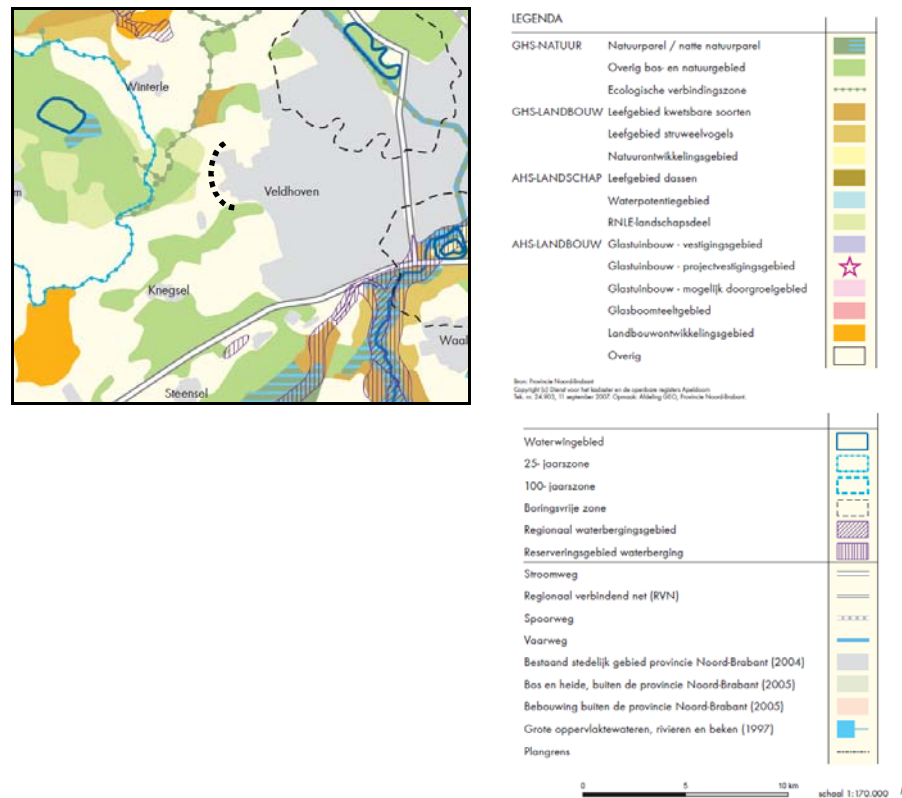
Deze nota hangt nauw samen met de Interimstructuurvisie waarin de ruimtelijke belangen van de Provincie Noord-Brabant door Provinciale Staten zijn aangegeven en op hoofdlijnen in beleid zijn uitgewerkt. De Wet ruimtelijke ordening geeft Gedeputeerde Staten diverse eigen bevoegdheden: het geven van een (proactieve) aanwijzing, het naar voren brengen van een zienswijze omtrent een ontwerpbestemmingsplan en het geven van een reactieve aanwijzing. Daarnaast zijn Gedeputeerde Staten bevoegd overleg te voeren en bestuurlijke afspraken te maken met gemeenten over ruimtelijke planvorming en ruimtelijke ontwikkelingen. In de Interimstructuurvisie benoemen Provinciale Staten, zoals uit de vorige subparagraaf blijkt, de uitgangspunten die zij van belang achten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Noord-Brabant. De Interimstructuurvisie is vervolgens gehanteerd als kaderstellend uitgangspunt voor de uitoefening van de bevoegdheden van Gedeputeerde Staten. Hiermee worden een aantal algemene zaken nader geconcretiseerd. De Paraplunota heeft de status van beleidsregel als bedoeld in de Algemene wet bestuursrecht (art. 4:81, lid 1, Awb). Een dergelijk beleidsregel heeft betrekking op de afweging van belangen, de vaststelling van feiten en / of de uitleg van wettelijke voorschriften bij de uitoefening van bevoegdheden die het bestuursorgaan heeft. In verband met de eis om in beginsel te handelen overeenkomstig de beleidsregel, wordt door middel van de Paraplunota duidelijkheid naar Brabantse gemeenten en derden gegeven over de wijze waarop Gedeputeerde Staten hun bevoegdheden inzake de ruimtelijke ordening wensen te hanteren.

Conclusie

Net als in de Interimstructuurvisie, blijkt uit onderstaande uitsnede van de plankaart uit de Paraplunota dat het tracé van de WOR de Groene Hoofdstructuur natuur (GHS) doorsnijdt (het tracé Verlengde Oersebaan 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute is met een zwarte stippellijn aangegeven). Het betreft 'Overig bos- en natuurgebied'. Het voornemen past niet binnen het onderhavige beleid en zal nader worden toegelicht in paragraaf '4.7 Flora en fauna' van deze toelichting.

Afbeelding 3.6

uitsnede plankaart paraplunota
ruimtelijke ordening



3.3

REGIONAAL BELEID

Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant (2005)

Op 8 maart 2005 hebben Gedeputeerde Staten het Provinciaal uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant vastgesteld. Het uitwerkingsplan is een ruimtelijk plan op regionaal schaalniveau en vormt een kader voor ruimtelijke ontwikkelingen tot 2015 met een doorkijk naar 2020. Daarnaast maakt het uitwerkingsplan deel uit van het provinciale toetsingskader op grond waarvan ruimtelijke plannen en initiatieven van gemeenten worden beoordeeld. Dit was eerder vastgelegd in het Regionaal Structuurplan, dat is echter op 3 oktober 2008 door GS ingetrokken.

Het uitwerkingsplan voor de stedelijke regio wordt langs een drietal bouwstenen opgebouwd; het programma wonen, het programma werken en het duurzaam ruimtelijk structuurbeeld. Het duurzaam ruimtelijk structuurbeeld is samengesteld op basis van de lagenbenadering. Via een confrontatie van de beide programma's met het duurzaam ruimtelijk structuurbeeld, worden de nieuwe locaties voor 'wonen' en 'werken' bepaald.

Tot slot bevat het Uitwerkingsplan een uitvoeringsprogramma, waarin de regio aangeeft met welke projecten ze het ambitieuze programma wil bereiken.

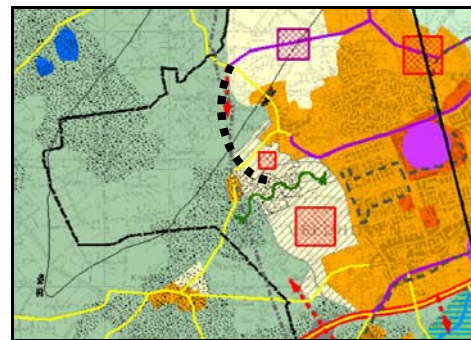
Conclusie

Op de onderstaande uitsnede van de plankaart behorende bij het uitwerkingsplan is het tracé indicatief aangegeven met een zwarte stippellijn. Het tracé wordt aangeduid als 'te ontwikkelen / in studie' zijnde regionale wegverbinding. Daarbij doorsnijdt het tracé het 'landschappelijk raamwerk', 'landschapsbeheer'. Het provinciale beleid is gericht op beheer en behoud van de bestaande landschappelijke verschijningsvorm in dit gebied. Tenslotte is te zien dat het direct onder het tracé liggende gebied wordt aangeduid als 'ontwikkeling groene geleding'.

Ondanks het feit dat dit deel van het tracé WOR het landschappelijk raamwerk doorsnijdt, is het voornemen niet in strijd met het provinciale Uitwerkingsplan Zuidoost Brabant: de mogelijkheid voor een dergelijk 'nog te ontwikkelen' regionale wegverbinding is in het beleid opgenomen. De verschijningsvorm van het tracé is zoveel als mogelijk in lijn met het landschappelijk kader waarin het gerealiseerd wordt en hiermee de aantasting van natuurwaarden en de aanwezige landschapswaarden tot een minimum worden beperkt.

Afbeelding 3.7

uitsnede plankaart
uitwerkingsplan zuidoost-
brabant



Stedelijk gebied

- beheer en intensivering
- stedelijk groene drager
- herstructurering
- centrumontwikkeling
- stedelijke as
- intensieve regionale recreatie

Landelijk gebied

- landschappelijk raamwerk:
- landschapsbeheer
 - landschapsontwikkeling
 - beekdalsysteem en samenhangende kreekoverstromingsvlakte
 - beekdalsysteemontwikkeling
 - ontwikkeling groene geleding
- zoekgebieden verstedelijking
- transformatie afweegbaar
 - transformatie afweegbaar onder randvoorwaarden streekplan
 - integratie stad/land

Programma verstedelijking > 5 ha

- te ontwikkelen bedrijventerrein 2005 - 2015
- te reserveren bedrijventerrein
- te ontwikkelen woongebied
- te reserveren woningbouwlocatie 2015 - 2030
- strategische gebiedsontwikkeling

★ ster: met locatiespecifieke uitwerkingsregels beschreven in de plantekst

Basisinformatie

- open water
- bos en heide
- waterlopen
- grens plangebied
- grens stedelijke regio

Infrastructuur bestaand/besloten te ontwikkelen/in studie

- (inter)nationale wegverbinding
- regionale wegverbinding
- stedelijke hoofdweg
- dorpsverbindingsweg
- vaarweg
- spoorlijn
- goederenspoorlijn
- HOV-lijn

Infrastructuur bestaand/besloten te ontwikkelen/in studie

- stopreinstation
- intercitystation
- snelreinstation
- haven
- transferium
- containerterminal
- vliegveld
- stedelijke knooppunten
- afslag te orde
- overige afslagen

Regionaal structuurplan regio Eindhoven (2004)

Het door de Regioraad van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven vastgestelde Regionaal Structuurplan regio Eindhoven is nagenoeg identiek aan de door Gedeputeerde staten van Noord-Brabant vastgestelde 'Provinciaal uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant' (vorige paragraaf). Beide documenten zijn als één geheel eind 2004 vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant. Voor het tracé Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute geldt dat het gebied ten westen van Veldhoven is aangeduid als te ontwikkelen woongebied met een ontwikkeling groene geleiding. Transformatie is afweegbaar binnen de volgende randvoorwaarden uit het streekplan:

- uit onderzoek bij de totstandkoming van het plan is gebleken dat uitbreiding van het stedelijke ruimtebeslag hier nodig is omdat er zwaarwegende belangen aan ten grondslag liggen;
- uit onderzoek is gebleken dat er geen alternatieve locaties zijn buiten de Groene Hoofd Structuur (GHS) en het Agrarische Hoofd Structuur(AHS)-landschap, of andere oplossingen waardoor de aantasting van de natuur- en landschapswaarden wordt voorkomen;
- er dient bij de bestemmingsplanprocedure inzichtelijk gemaakt te worden dat de aantasting van natuurwaarden en de aanwezige landschapswaarden tot een minimum wordt beperkt. Overblijvende aantasting dient te worden gecompenseerd overeenkomstig het provinciale compensatie beleid.

Conclusie

Naast de eerder beschreven aspecten ten aanzien van het uitwerkingsplan Zuidoost Brabant, kan worden geconcludeerd dat het voornemen past binnen het regionaal structuurplan Eindhoven, mits inzichtelijk wordt gemaakt dat de aantasting van natuurwaarden en de aanwezige landschapswaarden tot een minimum worden beperkt. (zie hoofdstuk 4 Milieuhygiënische en planologische aspecten).

Reconstructie Boven-Dommel (2005)

De reconstructieplannen zijn gericht op verbetering van de omgevingskwaliteit en de sociaal-economische structuur van het platteland. In april 2005 hebben Gedeputeerde Staten het reconstructieplan vastgesteld en na goedkeuring van het rijk is het plan inmiddels vigerend.

De volgende onderdelen uit het reconstructieplan Boven-Dommel zijn het meest belangrijk voor het tracé Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute:

- de begrenzing 'planuitwerking reconstructieplan';
- en de begrenzing van de Regionale natuur- en landschapseenheid (RNLE).

De begrenzing 'planuitwerking reconstructieplan' geeft aan waar concrete uitwerkingsplannen zijn / worden gemaakt. In dit geval betreft het inrichtingsplan Wintelre-Oerle. In de volgende paragraaf zal hier nader op worden ingegaan.

De regionale natuur- en landschapseenheden zijn bedoeld om natuur- en landbouwgebieden te beschermen tegen verstedelijking en aanverwante grootschalige versteningen. Onder dat laatste vallen bijvoorbeeld kassencomplexen, ontwikkelingsgebieden intensieve veehouderij, nieuwe grootschalige vormen van verblijfsrecreatie en andere grootschalige functieveranderingen die niet bij het gebied passen.

Verder staan in de regionale natuur- en landschapseenheden bescherming en ontwikkeling van natuur-, landschaps- en cultuurhistorische waarden centraal. Hierbij passen schone, extensieve en grondgebonden vormen van landbouw en recreatie. Er wordt niet expliciet ingegaan op infrastructurele ontwikkelingen.

Conclusie

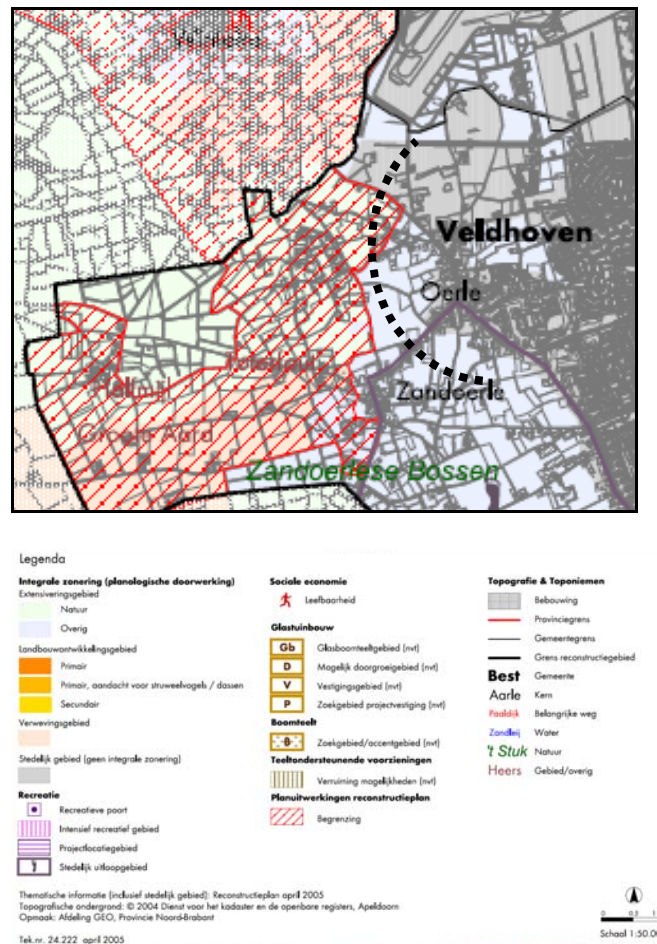
Het tracé Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute ligt in het reconstructiegebied Boven-Dommel (zie de afbeeldingen 3.8 en 3.9, het betreffende tracé is aangegeven met een zwarte stippellijn).

Het tracé betreft geen grootschalige verstening en past, mits aantasting van natuurwaarden en de aanwezige landschapswaarden tot een minimum worden beperkt, binnen dit beleidskader.

De grenzen uit het reconstructieplan worden geacht overgenomen te worden in bestemmingsplannen; het reconstructieplan wordt dan ook als toetsingskader gehanteerd bij de goedkeuring van toekomstige bestemmingsplannen.

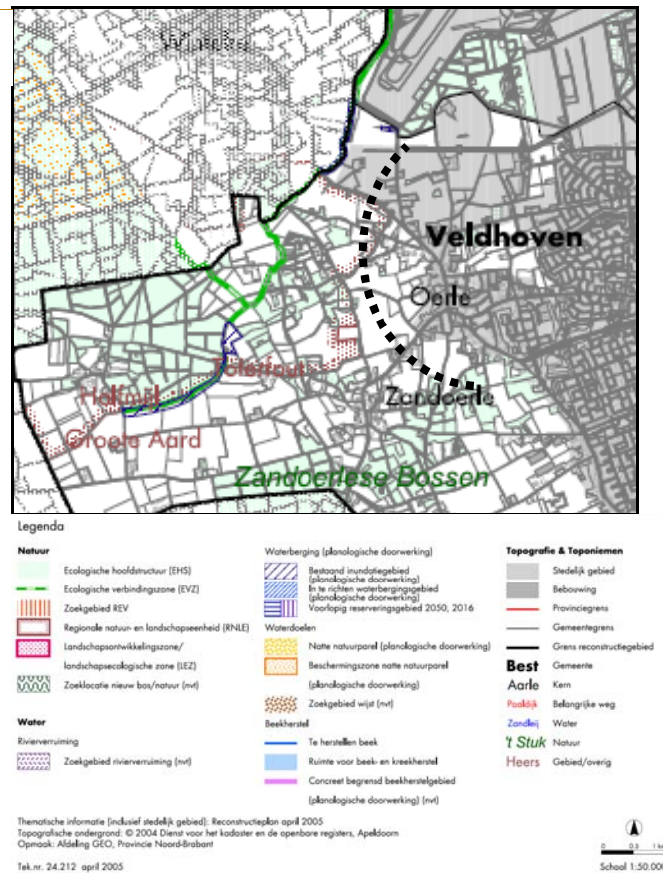
Afbeelding 3.8

plankaart 1 omgevingskwaliteit



Afbeelding 3.9

plankaart 2 sociale en economische vitaliteit



Ontwerp inrichtingsplan Wintelre-Oerle

Het ontwerp inrichtingsplan Wintelre-Oerle heeft betrekking op het landelijk gebied rondom Wintelre en vormt een uitwerkingsplan van het eerder beschreven reconstructieplan Boven-Dommel. Het zet onder andere in op de versterking van de landbouwkundige structuur in het gebied en het herstel van landschap en cultuurhistorie. Ook worden wandelroutes gecreëerd en een ecologische verbingszone langs de Bruggenrijt aangelegd. De uitvoering van het plan vindt plaats op basis van wettelijke herverkaveling.

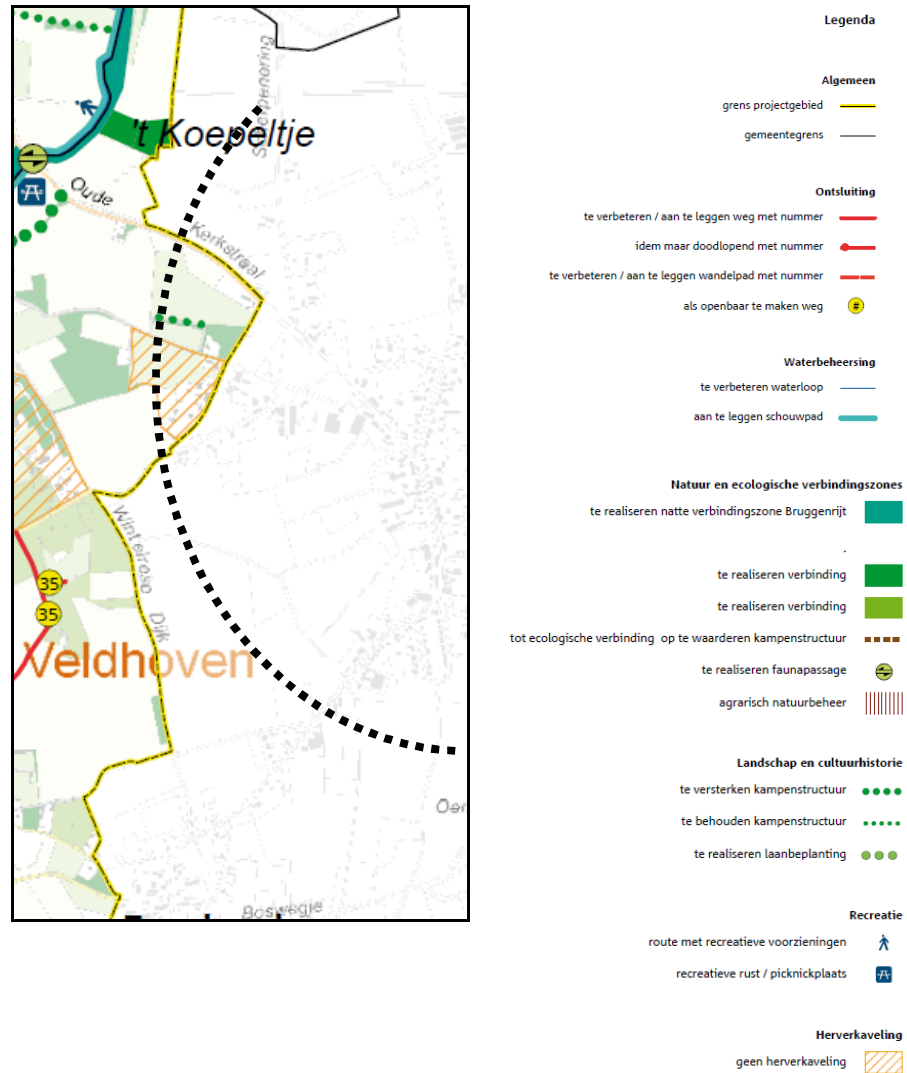
Op dit moment is de vaststellingsprocedure van start gegaan. Ondanks het feit dat dit inrichtingsplan nog niet als vigerend geldt, wordt hier kort ingegaan op dit beleidsplan. Zoals te zien is in afbeelding 3.10, doorsnijdt het tracé Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute (zwarte stippellijn) deels het ontwerp inrichtingsplan Wintelre-Oerle. Het tracé ligt ter plaatse van een aanduiding 'te behouden kampstructuur'. Met de realisatie van dit voornemen zal deze kampstructuur niet volledig gehandhaafd kunnen worden. Uit het ontwerp inrichtingsplan blijkt dat indien een element verplaatst moet worden (kampstructuur), er compensatiemogelijkheden mogelijk zijn, zoals het plaatsen van beplanting elders in het gebied.

Conclusie

Zoals al eerder vermeld is dit beleid niet vigerend en bovendien vormt het bestemmingsplan ter plaatse het instrument om dit beleid te implementeren. Uitwerking van dit beleid ter plaatse dient dus te worden opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan.

Afbeelding 3.10

uitsnede plankaar ontwerp
inrichtingsplan Wintelre-Oerle



3.4

GEMEENTELIJK BELEID

Stadsvisie Veldhoven "Het beste voor Veldhoven" (2005)

De gemeente Veldhoven heeft een Stadsvisie opgesteld, waarin het wensbeeld is weergegeven voor de toekomst van Veldhoven. Aan de hand van thema's is een toekomstvisie opgesteld en zijn speerpunten benoemd. De thema's zijn: wonen en woonomgeving, leefbaarheid en welzijn, mens en werkgelegenheid, voorzieningen, en imago en bestuur.

Conclusie

Ten aanzien van leefbaarheid wordt gestreefd naar een verlichting van de verkeersoverlast in de wijken. Verder speelt verkeer alleen een rol in de verdere concretisering van de verschillende thema's. Dit beleidsdocument geeft echter geen concrete uitwerking aan de verschillende thema's.

Masterplan Veldhoven-west (2007)

Voor het gebied ten westen van Veldhoven is een Masterplan vastgesteld. In dit masterplan is uitgangspunt dat een nieuw woongebied ingebed wordt in het huidige Kempische landschap waarbij de landschappelijke kwaliteiten, zoals houtwallen, bomenrijen, greppels de basis vormen voor het ontwerp. Voor de woongebieden geldt het concept van wonen in het groen, ingepast in het Kempische landschap. Creëren van nieuwe dorpen met een kern, en een woongebied binnen landschappelijke voorwaarden. Het masterplan waarbij het tracé binnen de bebouwde kom komt, is de basis voor de planontwikkeling. De gemeenteraad heeft in haar vergadering van mei 2007 met het vaststellen van het masterplan een keuze voor het zogenaamde alternatief; verspreid wonen, gemaakt. In het plan is ook de ligging van het tracé opgenomen.

De volgende randvoorwaarden en uitgangspunten uit het masterplan zijn van belang:

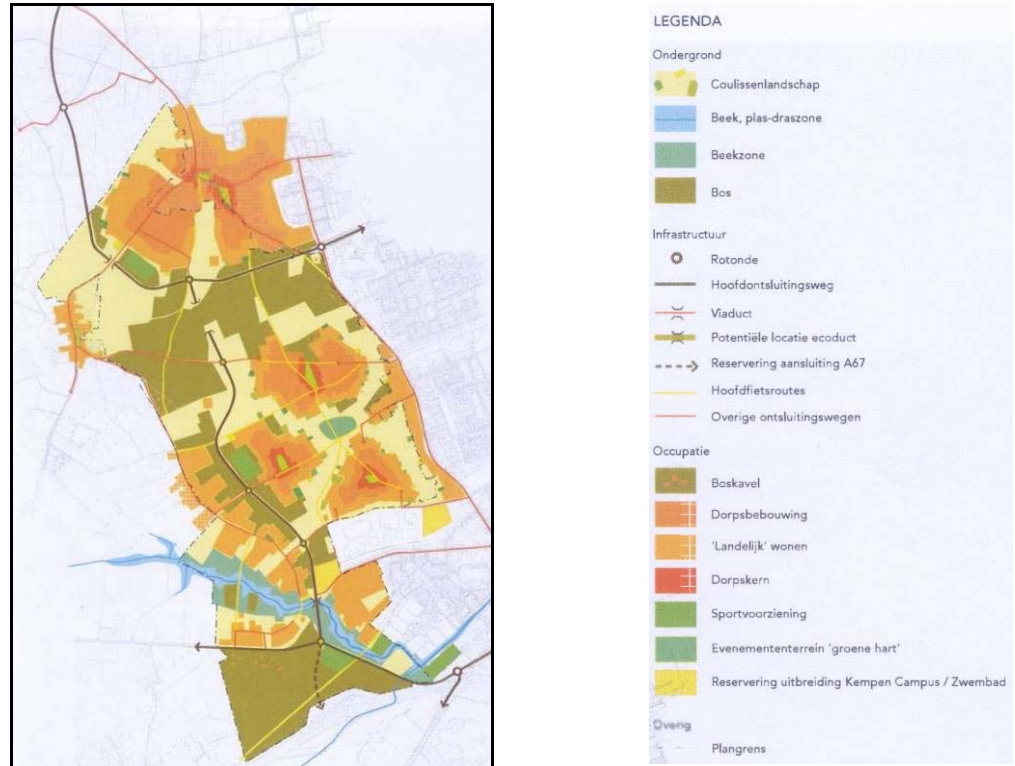
- De ontsluiting van Veldhoven-west vindt plaats via een licht slingerende route door het landschap met 2 maal 1 rijstrook.
- De verschillende woongebieden worden via deze route ontsloten.
- De nieuwe route draagt zorg voor een hoogwaardige groene entree van Veldhoven west.
- Het nieuwe tracé bestaat uit drie delen:
 - o Noord: sluit aan op Heerbaan en takt in het noorden aan op Oersebaan. Dit is de ontsluitingsroute voor uitbreiding Oerle en bedrijventerrein Habraken.
 - o Midden: het middendeel van de westelijke ontsluitingsroute vormt de ontsluiting voor de nieuwe dorpen en het beekdallint. Er wordt gestreefd naar zo goed mogelijke inpassing in het landschap.
 - o Zuiden: aansluiting van de Westelijke OntsluitingsRoute op de Kempenbaan.
- De Westelijke OntsluitingsRoute zal rondom Oerle een snelheidsregime van 70 km/u gelden.
- De nieuwe dorpen/woongebieden zullen worden ingericht als verblijfsgebied; het verkeersregime zal hier, conform de richtlijnen voor Duurzaam Veilig, gesteld worden op 30 km/uur met de daarbij passende vormgeving. Voor het langzaam verkeer wordt uitgegaan van een fijnmazig netwerk tussen het centrum van Veldhoven, Zilverackers en het Kempenlandschap.

De Westelijke OntsluitingsRoute vormt in groter verband een schakel in het stedelijke en regionale wegennet van en rond Veldhoven.

Conclusie

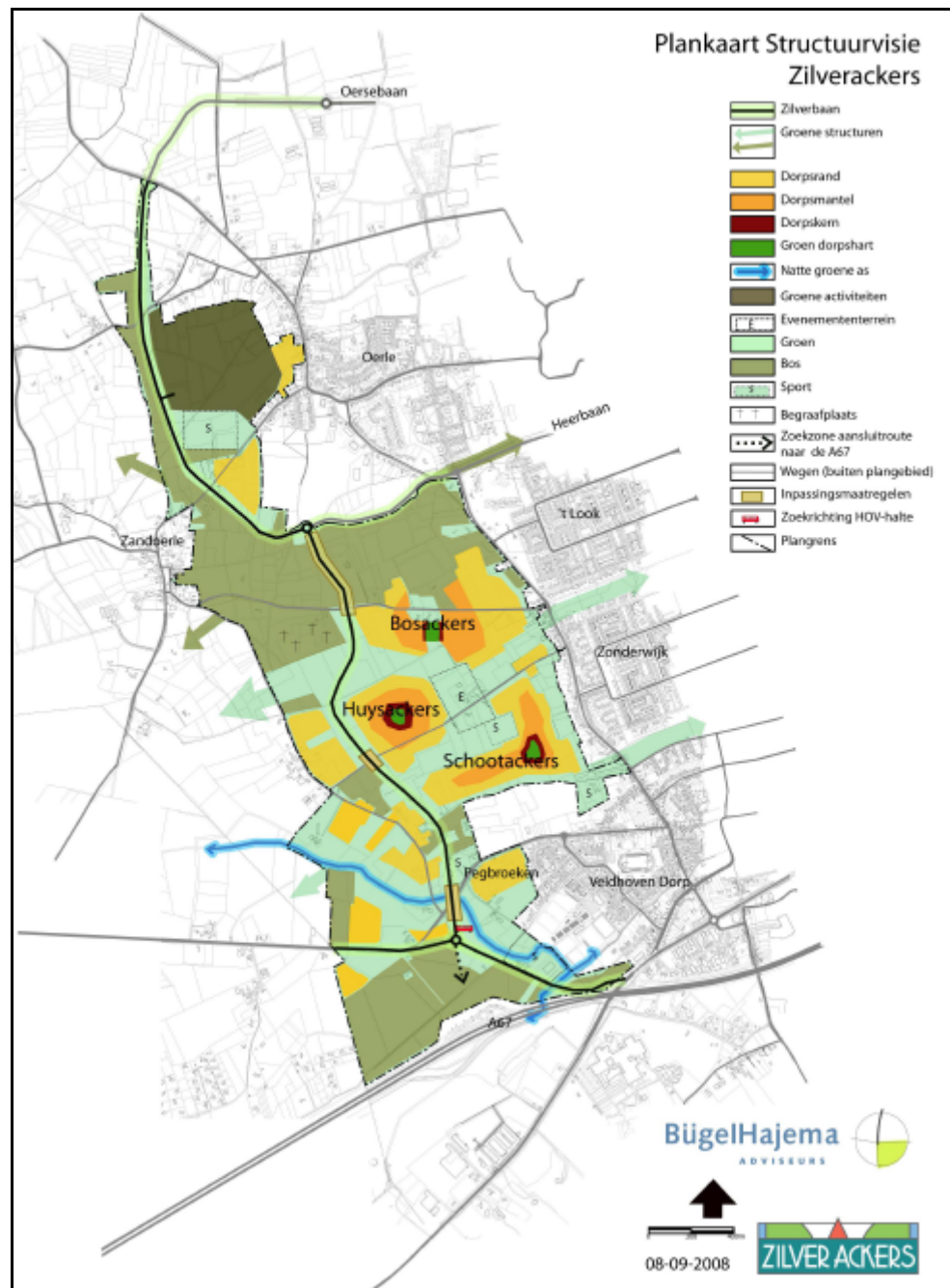
De Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute is in lijn met bovenstaande randvoorwaarden en uitgangspunten.

Afbeelding 3.11
plankaart masterplan
Veldhoven-west

*Structuurvisie Zilverackers (2008)*

Ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Zilverackers is in mei 2007 een Masterplan (Veldhoven West) vastgesteld, waarin de opzet van het plan is uitgezet. Op dit Masterplan volgde de Structuurvisie Zilverackers (vastgesteld op 7 april 2009) met daarin de veranderde inzichten in de hooftopzet van Zilverackers. In de ruimtelijke structuurvisie voor het gehele grondgebied van Veldhoven worden beide visies op elkaar afgestemd (zie volgende paragraaf).

Afbeelding 3.12
plankaart structuurvisie
zilverackers



Ruimtelijke StructuurVisie Veldhoven (2009)

Op 3 juni 2009 is de Ruimtelijke StructuurVisie vastgesteld, deze visie vormt een ruimtelijke uitwerking van de Stadsvisie uit 2005. Het vormt de basis voor de ruimtelijke ontwikkelingen voor de komende jaren. Hierbij is het koersbepalend in het zoeken naar 'oplossingen', daarbij wordt het bestaande beleid in belangrijke mate gerespecteerd en in een context geplaatst, zoals het Verkeerscirculatieplan, de Detailhandelsstructuurvisie Lijnen en Pleinen, het Masterplan De Run, Brainport en de Structuurvisie Zilverackers, naast de eerder genoemde Stadsvisie.

De structuurvisie beschrijft de huidige verkeerstructuur, de ontwikkelingen, de opgave voor de toekomst en de uitwerking hiervan.

Er wordt geconstateerd dat door de huidige ontwikkelingen (Habraken, Zilverackers) de huidige verkeerstructuur niet meer toereikend is. Het stelsel van wegen van de oorspronkelijke wegenstructuur dienen een rol te spelen bij nieuwe ontsluitingen. Een herkenbare opzet en inrichting zijn hierbij van belang, de wegen verbinden ook nu nog de diverse oorspronkelijke kerkdorpen met elkaar en met de omgeving.

De verkeersstructuur van Veldhoven heeft op onderdelen een impuls nodig om ook in de toekomst garant te kunnen staan voor een duurzame ontsluiting van Veldhoven:

- kwalitatieve verbetering van de verkeerstructuur, waarbij de overheersende rol van het autoverkeer plaatselijk wordt teruggedrongen ten gunste van het langzame verkeer;
- uitbreiding van het (H)OV-netwerk, met name in de richting van De Run, het City Centrum en de woonwijken.

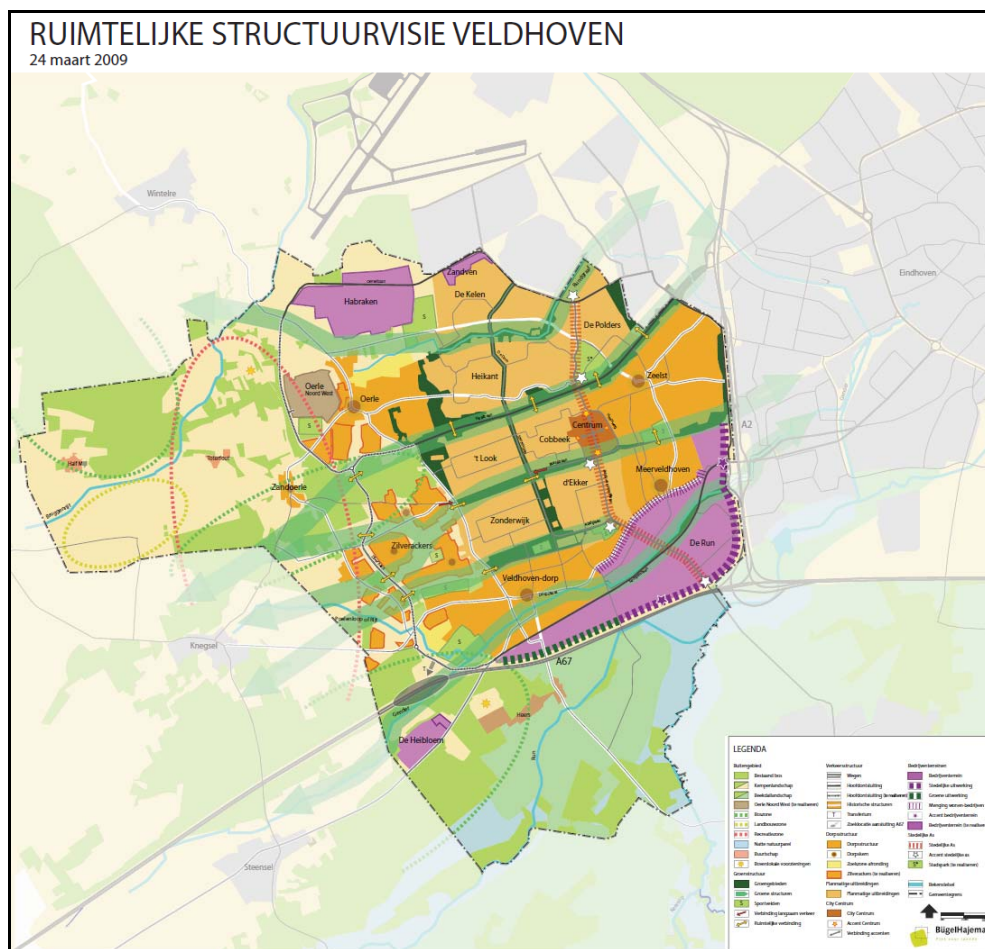
De navolgende aspecten van de inrichting van de openbare ruimte en de stedenbouwkundige kenmerken dienen, in dit kader, gerespecteerd worden:

- eenduidige en hoogwaardige groene inrichting van de hoofdwegenstructuur, als een herkenbaar en aantrekkelijk element binnen Veldhoven;
- extra voorzieningen voor het langzaam verkeer in het buitengebied, met behoud van zandpaden.

Conclusie

De rol van het tracé binnen de Ruimtelijke StructuurVisie Veldhoven is 'landschapsweg Veldhoven'. De Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute kent een groene opzet en het wegprofiel is breed en past binnen het landschappelijk kader.

Afbeelding 3.13
plankaart ruimtelijke
structuurvisie veldhoven



Verkeerscirculatieplan (VCP) Veldhoven

In april 2007 is het verkeerscirculatieplan Veldhoven opgesteld met als doel structurele en creatieve oplossingen te bieden voor de knelpunten op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Het VCP is een strategisch beleidskader voor 10-15 jaar op het gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer. Er is een structuur van het hoofdwegenet voorgesteld waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van Zilverackers en het verminderen van de verkeersdruk in de bestaande kern. Voordat Zilverackers wordt ontwikkeld moet de infrastructuur gereed zijn die nodig is voor de ontsluiting en de bereikbaarheid van de te bouwen woningen. Nieuwe infrastructuur moet bijdragen aan het verbeteren van de leefbaarheid, de verkeersveiligheid en het verminderen van de verkeersdruk en milieuknelpunten.

Conclusie

Uitgangspunt is om een Westelijke OntsluitingsRoute te realiseren waardoor het verkeer langs Oerle en Veldhoven Dorp kan worden omgeleid. Op de langere termijn ontstaat er de mogelijkheid om een extra aansluiting op het snelwegennet te realiseren. Het voornemen is onderdeel van de uitwerking van dit beleid.

Duurzaamheidsvisie Veldhoven-west

Met de ontwikkeling van Zilverackers steekt de gemeente in op het realiseren van een woongebied met een hoogwaardig en duurzaam woon- en leefklimaat. Duurzaam wil zeggen dat gekozen wordt voor een dusdanige ruimtelijke inrichting dat voorzien wordt in de behoefte van de huidige generatie zonder dat daarmee voor de toekomstige generaties de mogelijkheden in gevaar worden gebracht om ook in hun behoefte te voorzien.

In het hele gebied Zilverackers wordt aandacht besteed aan de duurzaamheidsthema's energie, afval, water, materialen, transport/mobiliteit en woonkwaliteit.

Gemeente Veldhoven wil door gerichte maatregelen het energieverbruik als gevolg van (auto)mobiliteit terugdringen. Het (auto)mobiliteitsgedrag van inwoners wil de gemeente (deels) beïnvloeden door het bevorderen van het openbaar vervoer en fietsgebruik.

Er wordt naar gestreefd om fietsroutes, gescheiden van de autorijbanen te realiseren, zodat er veilige, comfortabele en logische fietsroutes in en naar de wijken van Zilverackers ontstaan. Bovendien dient de fietsinfrastructuur van Zilverackers optimaal aan te sluiten op belangrijke (al aanwezige) fietsroutes richting onder meer het centrum, De Kempen Campus en bedrijventerrein De Run.

Op het gebied van openbaar vervoer wordt er gestreefd naar een slimme plaatsing van (toegankelijke) opstaphaltes en een optimale OV ontsluiting voor de deelgebieden in Zilverackers.

Conclusie

Het tracé Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute zal voorzien in fietsstroken, gescheiden, aan weersijden van de weg (afstand weg tussen fietspad en rijstrook bedraagt 5m.).

Het tracé in onderhavige bestemmingsplan zal ten tijde van de realisatie niet voorzien in opstaphaltes ten behoeve van het OV. Echter in dit deel van het Masterplan Zilverackers is dit ook niet noodzakelijk geacht aangezien er geen aanliggende woonwijken gelegen zijn. De weg zal, indien noodzakelijk, alleen als doorstromingsroute fungeren voor streekbussen en dergelijke.

Voor het bestemmingsplan geldt dat uitsluitend die duurzaamheidsaspecten kunnen worden geregeld die een direct verband hebben met de aan de gronden toegekende bestemming. De planregels hebben dus direct betrekking op het ruimtebeslag van de gronden zelf of op de gevolgen voor het ruimtegebruik van aangrenzende gronden.

3.5

VIGERENDE BESTEMMINGSPLANNEN

Het onderhavige plangebied maakt grotendeels deel uit van het bestemmingsplan Buitengebied 1988, behalve het meest noordelijke deel van het tracé (zie afbeelding 14; links). Hier maakt het tracé Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke OntsluitingsRoute deels onderdeel uit van het bestemmingsplan Buitengebied, en deels onderdeel uit van het bestemmingsplan Noordelijke ontsluitingsroute.

Onderstaande afbeelding geeft een overzicht van de vigerende bestemmingsplannen ter plaatse van het noordelijk deel. Het groene deel van het tracé betreft het bestemmingsplan Noordelijke ontsluitingsroute, het gele deel van het tracé betreft het bestemmingsplan Buitengebied 1988.

Bestemmingsplan	Vastgesteld	Goedgekeurd
Buitengebied 1988	13 februari 1990	25 september 1990
Noordelijke ontsluitingsroute	11 september 2001	2 april 2002

Afbeelding 3.14

Vigerende bestemmingsplannen ter plaatse van tracé in beeld gebracht; groen: Noordelijke ontsluitingsroute, geel: Buitengebied 1988



Ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan Noordelijke ontsluitingsroute is het tracé enigszins verschoven in westelijke richting. Dit heeft tot gevolg dat het deel ten oosten van het nieuwe tracé (circa 0,5 ha) de bestemming verkeersdoeleinden heeft. Gelet op de gewenste landschappelijke invulling van het tracé krijgt deze bestemming een functieaanduiding groen. Zie hiervoor de planregels en verbeelding.

Ter plaatse van het plangebied van het tracé zijn aan de gronden de volgende vigerende bestemmingen toegekend:

- Agrarisch gebied.
- Agrarisch gebied met landschappelijke waarde.
- Agrarisch gebied met natuurwaarde.
- Agrarisch kernrandgebied.
- Dierenbegraafplaats.
- Vogelverblijf.

HOOFDSTUK

4

Milieuhygiënische en planologische aspecten

4.1

MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

Op grond van het gewijzigde Besluit Milieueffectrapportage 1994 (wijziging 25 januari 2005) geldt voor de ontwikkeling van een woningbouwlocatie een wettelijke verplichting om de procedure van een milieueffectrapportage (m.e.r.) te doorlopen. Deze m.e.r.-plicht geldt in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een aaneengesloten gebied van 2.000 of meer woningen buiten de bebouwde kom. In de plannen voor Zilverackers wordt uitgegaan van de bouw van 2.700 woningen waarmee de drempelwaarde wordt overschreden. Het doel van de m.e.r.-procedure is het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijke belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu. Ook de WOR is in dit MER uitvoerig onderzocht.

Door ARCADIS is in 2007 een MER opgesteld. Dit MER heeft de basis gevormd voor de milieuhygiënische en planologische aspecten. Voor de berekeningsresultaten van de verschillende onderdelen, uitgangspunten en conclusies wordt verwezen naar het rapport "MER ontwikkeling Veldhoven-west" van november 2007 deel A en B van ARCADIS met kenmerken 110501/ZF7/3V8/201383 (deel A) en 110501/ZF7/3V7/201383 (deel B). Aanvullend is er voor dit bestemmingsplan actualiserend onderzoek verricht, vooral ten aanzien van geluid, luchtkwaliteit en flora en fauna.

4.2

LANDSCHAPPELIJKE INPASSING

De Westelijke OntsluitingsRoute, waar de Verlengde Oersebaan onderdeel van uitmaakt, wordt onderdeel van het landschappelijk beeld in (de omgeving van) het gebied Zilverackers. Deze ontsluitingsroute zal westelijk direct gaan grenzen aan het Kempisch landschap. In het gebied komen naast elkaar beekdalen, bosgebieden, heide-ontginningen en akkerdorpenlandschap voor. Dit is herkenbaar in landschapselementen als houtwallen, boomgaarden, singels, open velden, een waterloop en broekbosjes. Het landschap is van oorsprong kleinschalig en agrarisch van karakter en heeft belevingswaarde. De verschillende elementen zijn bepalend voor de landschappelijke structuur. De inrichting van de weg zal daarop aansluiten op een wijze die recht doet aan de landschappelijke kenmerken. De (groen)inrichting van de weg is dus afhankelijk van het landschap en zal daardoor een variatie meekrijgen.

4.3

VERKEER

In het kader van de bestemmingsplanprocedure voor de aanleg van de Verlengde Oersebaan is een verkeerstoets opgesteld. De Verlengde Oersebaan maakt onderdeel uit van de Westelijke OntsluitingsRoute (WOR) en daarom is het van belang in de verkeerstoets een groter gebied te bekijken dan alleen de direct aanliggende wegen. Er wordt daarom gekeken naar het totale kader waarbinnen deze weg wordt gerealiseerd.

Het realiseren van de Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute rondom de kern Oerle is in de verkeerstoets bekeken als een ontwikkeling passend binnen de totale ontwikkeling van een westelijke ontsluitingsroute langs Veldhoven. Daarbij wordt aangesloten bij de eerder uitgevoerde MER-studie. De verkeerskundige effecten zijn opnieuw in beeld gebracht, aangezien er nieuwere prognosecijfers bekend zijn van de verkeersontwikkeling. Ook bij deze nieuwe prognosecijfers geeft de realisatie van de Oersebaan (en op termijn realisatie van de Zilverbaan) positieve effecten. Er zijn duidelijke afnames van verkeer zichtbaar in de kern Oerle (waar in de huidige situatie wel knelpunten optreden).

De Oersebaan leidt dit verkeer buitenom de kern en zorgt voor een goede aantakking van de verschillende wijken op de weg.

Qua ontwerp voldoet de vormgeving goed aan de verwachte prognoses. Voor fietsverkeer wordt een goede en heldere structuur aangeboden. Voor het gemotoriseerde langzaam verkeer geldt dat deze gebruik kunnen blijven maken van de huidige lokale wegen.

Aandachtspunt is de kern Zandoerle waar vanuit het verkeersmodel in de tijdelijke situatie (nog geen Zilverbaan) een toename van verkeer zichtbaar is. Hier zullen in deze tijdelijke situatie aanvullende maatregelen moeten worden genomen om dit effecten tegen te gaan.

4.4

GELUID

In het kader van het bestemmingsplan Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de realisatie. Dit onderzoek is als separate bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd.

In dit kader zijn de geluidbelastingen ten gevolge van de nieuw aan te leggen weg ter plaatse van bestaande en geprojecteerde geluidgevoelige bestemmingen bepaald. Ten behoeve van het aansluiten van de nieuw aan te leggen weg op reeds bestaande wegen worden een aantal wegdelen gereconstrueerd. Hiertoe zijn de geluidbelastingen ten gevolge van de te reconstrueren weggedeelten ter plaatse van bestaande en geprojecteerde geluidgevoelige bestemmingen bepaald.

De geluidbelastingen zijn bepaald voor het jaar van aanleg/reconstructie, (2010) en tien jaar na gereedkomen van de weg (2020). Vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid is bij het bepalen van de geluidbelastingen in de jaren na 2010 tevens rekening gehouden met geplande ontwikkelingen in de omgeving van het bestemmingsplangebied. De berekende concentraties zijn getoetst aan de voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder en vormen de basis voor het maken van een goede afweging omtrent het geluid in de ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan.

Voor het bepalen van de geluidbelastingen zijn berekeningen uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

Conclusie

De geluidbelastingen ten gevolge van de nieuw aan te leggen weg overschrijden de voorkeursgrenswaarde. Door het toepassen van een stiller wegdektype worden de geluidniveaus voor de variant met tunnel gereduceerd tot onder de voorkeursgrenswaarde. Voor de variant met enkel rotondes blijft een overschrijding bestaan. Indien bron- en/of overdrachtsmaatregelen niet doelmatig zijn of stuiten op overwegende bezwaren dienen voor die woningen waarvoor voorkeursgrenswaarde wordt overschreden een hogere waarde bij de gemeente te worden aangevraagd. Indien hogere waarden worden vastgesteld dient een aanvullend onderzoek te worden uitgevoerd naar de optredende binnenniveaus.

De optredende geluidbelastingen ten gevolge van de reconstructies leiden niet tot een belemmering van het voornemen.

4.5

LUCHTKWALITEIT

In het kader van het bestemmingsplan Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute, is een onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit die samenhangen met de realisatie. Dit onderzoek is als separate bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd.

In dit kader zijn de concentraties fijn stof en NO₂ bepaald op locaties binnen en in de omgeving van het bestemmingsplangebied waar de te verwachten gevolgen voor de luchtkwaliteit het grootst zijn. De berekeningen zijn uitgevoerd voor de onderstaande scenario's:

2010	Autonome ontwikkeling	+	WOR (fase 1) 5 rotonden 1 tunnel	
2010	Autonome ontwikkeling	+	WOR (fase 1) 6 rotonden	
2012	Autonome ontwikkeling	+	WOR (fase 1) 5 rotonden 1 tunnel	+ WOR (fase 2)
2012	Autonome ontwikkeling	+	WOR (fase 1) 6 rotonden	+ WOR (fase 2)
2020	Autonome ontwikkeling	+	WOR (fase 1) 5 rotonden 1 tunnel	+ WOR (fase 2)
2020	Autonome ontwikkeling	+	WOR (fase 1) 6 rotonden	+ WOR (fase 2)

Het berekenen van de concentraties fijn stof en NO₂ is uitgevoerd overeenkomstig Standaard Rekenmethode 1 en 2 uit de Ministeriële regeling 'Beoordeling Luchtkwaliteit 2007'.

Uit de berekeningen volgt dat bij realisatie van 'Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute' de grenswaarden voor fijn stof en of NO₂ ruimschoots worden gerespecteerd langs alle wegen binnen en in de directe omgeving van het bestemmingsplangebied. Dit geldt zowel voor de uitvoeringsvariant met, als voor de uitvoeringsvariant zonder tunnel.

Voorts volgt uit het onderzoek dat de geplande realisatie van 'WOR fase 2' evenmin leidt tot een overschrijding van grenswaarden binnen en in de directe omgeving van het bestemmingsplangebied 'Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute' in 2012. De dalende achtergrondconcentraties in combinatie met schoner wordend verkeer leiden er toe dat concentraties na 2012 bij alle uitvoeringsvarianten verder afnemen.

Conclusie

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de 'Wet luchtkwaliteit' geen belemmering vormt voor de realisatie van het ontwikkelingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute'.

4.6

EXTERNE VEILIGHEID

In het kader van het MER is er een effectbeoordeling voor het aspect externe veiligheid uitgevoerd en de consequenties hiervan voor de planontwikkeling. Er is getoetst aan de beïnvloeding vervoer gevaarlijke stoffen, beïnvloeding risico's opslag gevaarlijke stoffen, beïnvloeding risico's als gevolg van buisleidingen en beïnvloeding als gevolg van het luchtvaartterrein Eindhoven.

Vervoer gevaarlijke stoffen

De nieuwe Westelijke OntsluitingsRoute zal niet aangewezen worden als transportroute voor gevaarlijke stoffen en zal dan ook niet leiden tot nieuwe risico's binnen het gebied.

Opslag gevaarlijke stoffen

In het kader van de hele ontwikkeling Zilverackers is het bedrijf Alliance Veldhoven BV (groothandel in bestrijdingsmiddelen) aan de Sondervick van invloed. Het gebied waarop het tracé Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute is geprojecteerd ligt echter buiten het invloedsgebied van dit bedrijf.

In het noorden ligt een groothandel in vloeibare en gasvormige brandstoffen (propan en butaan) (zie afbeelding 3.15; aangeduid met een 'A'). De risicoafstand van deze inrichting (PR 10-6) bedraagt 20 meter en is hiermee niet van de invloed op de externe veiligheid binnen het plangebied.

Buisleidingen

Binnen het onderhavige plangebied zijn twee buisleidingen aanwezig welke het tracé kruisen (zie afbeelding 3.15; aangeduid met een 1+2 in het figuur). Het betreft een gastransport- en brandstofleiding. De risicocontour van het plaatsgebonden risico (PR 10-6) is voor beide leidingen 0 meter. Derhalve zijn deze buisleidingen niet van invloed op de externe veiligheid ter plekke.

De buisleidingen bezitten een uitwendige diameter van 6 en 12 inch en hebben een maximale werkdruk van 40 bar. De leidingen liggen circa 120 cm onder het maaiveld. Voor de leidingen gelden een vrijwaringszone (werkstrook) van 4 m. aan beide zijden van de gasleiding en 2,5 m. aan beide zijden van de brandstofleiding. Beide leidingen zijn opgenomen in de planregels en verbeelding.

Buiten het onderhavige plangebied liggen twee buisleidingen in de directe omgeving: een Defensie Pijpleiding Organisatie (DPO) en een PRB-leiding van Sabic (zie afbeelding 3.15; aangeduid met respectievelijk een 3 en 4 in het figuur).

DPO-leiding(3):

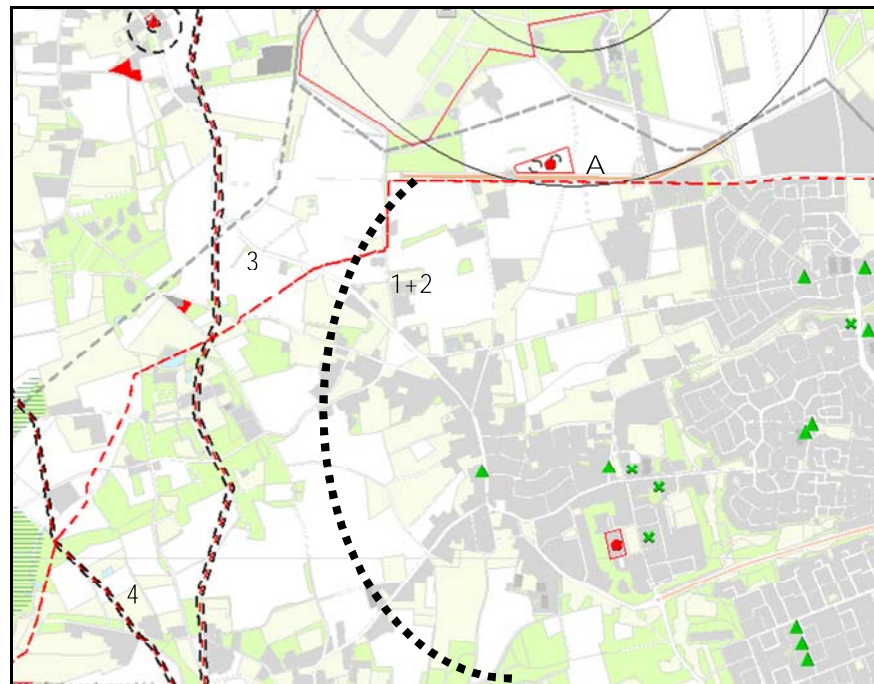
De risicocontour van het plaatsgebonden risico (PR 10-6) bedraagt 12 meter. Het tracé ligt op meer dan 300 meter van deze buisleiding en ligt niet binnen het invloedsgebied van deze leiding. De buisleiding heeft een uitwendige diameter van 8,63 inch en heeft een maximale werkdruk van 80 bar. De leiding ligt 60 cm onder het maaiveld.

PRB-leiding Sabic (4):

De risicocontour van het plaatsgebonden risico voor PR 10-6 bedraagt 8 meter en voor PR 10-8 bedraagt het 20 meter. Derhalve heeft deze buisleiding geen invloed op de externe veiligheid ter plekke. De buisleiding heeft een uitwendige diameter van 10,35 inch en heeft een maximale werkdruk van 67 bar. De leiding ligt 60 cm onder het maaiveld.

Afbeelding 4.15

risicokaart; het tracé
Verlengde Oersebaan,
1^E fase Westelijke
OntsluitingsRoute is met een
zwarte stippellijn aangegeven
(Bron: www.risicokaart.nl, 2
juni 2009)



Legenda

Ongevallen gevaarlijke stoffen

Inrichtingen

- ☒ LPG
- ☒ Opslag
- ☒ Ammoniak
- ☒ Emplacement
- ☒ Vervoer
- ☒ Vuurwerk
- ☒ Nucleair
- ☒ Ontplofbare stoffen
- ☒ Defensie
- ☒ Overig
- ☒ BRZO
- ☒ Terreingrens

Transport

- ☒ Weg
- ☒ Spoorweg
- ☒ Waterweg
- ☒ Buisleiding

Militair Luchtvaartterrein Eindhoven

Bij een ontwikkeling nabij een vliegveld speelt externe veiligheid een belangrijke rol. Er bestaat immers een kans op een calamiteit met een vliegtuig waarbij slachtoffers kunnen vallen in de omgeving van het vliegveld. In de geldende regelgeving voor luchtvaartterreinen is niets vastgelegd met betrekking tot externe veiligheid. In 2003 is een begin gemaakt met het voorbereiden van nieuwe wetgeving op het gebied van milieu, externe veiligheid en ruimtelijke ordening voor regionale en kleine luchthavens. In de septemberbrief inzake externe veiligheid (2003) is over regionale luchthavens medegedeeld dat met betrekking tot externe veiligheid een planologisch interimbeleid wordt gevoerd. Bedoeling van dit beleid is te voorkomen dat ongewenste situaties ontstaan met betrekking tot externe veiligheid in de nabijheid van vliegvelden. Dit no-regret beleid is opgenomen in de derde voortgangsbrief externe veiligheid omdat de nieuwe wetgeving voor Luchthaventerreinen nog niet in werking is getreden.

Er zijn echter nog geen afstanden tot de verschillende vliegvelden vastgesteld, waarbinnen het no-regret beleid geldt. In overleg met het ministerie van VROM is getracht een oplossing te vinden voor deze onduidelijkheid. Hierbij werd aanbevolen een no-regret zone aan te houden, die gelijk is aan de 35 Ke-contour voor geluid. Het plangebied is gelegen binnen deze contour. Echter het bestemmingsplan staat geen gevoelige functies, zoals woningen en zelfstandige kantoren, toe. De Ke-contouren zijn opgenomen in de verbeelding van onderhavige bestemmingsplan.

Daarnaast is door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) het groepsrisico van het vliegverkeer op luchtvaartterrein Eindhoven in kaart gebracht. Uit dit onderzoek kan geconcludeerd worden dat plangebied gelegen is buiten de 10-6 contour van het luchtvaartterrein. Het gebied is ook gelegen buiten het invloedsgebied waar het Groepsrisico vanwege het vliegveld relatief hoog is. Voor de conclusies en exacte ligging van het invloedsgebied voor Groepsrisico wordt verwezen naar het rapport "Externe veiligheid rond luchtvaartterrein Eindhoven" van RIVM/CEV uit 2007 met rapportnummer 097/07 CEV Koo/sij-1295 dat als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd is.

De vliegbasis Eindhoven beschikt over ILS-apparatuur teneinde een landing in verminderde weersomstandigheden mogelijk te maken (Instrument Landing System). Om te voorkomen dat de werking van het ILS wordt verstoord, is het noodzakelijk om binnen een bepaald gebied, alvorens een object op te richten, een toetsing plaatsvindt. Dit gebied bestaat uit meerdere vlakken, zowel horizontaal als oplopend. De hoogtebeperking van het ILS is er in eerste instantie niet op gericht bouwwerken hoger dan de genoemde hoogten bij de vlakken tegen te gaan, maar om een toetsing te laten plaatsvinden, zodat duidelijk is of de werking zou worden verstoord. Voor het gebied waarop onderhavig plan geprojecteerd is geldt een maximum bouwhoogte van 22,4 tot 52,4 meter boven NAP. Hogere objecten dienen eerst te worden getoetst. Het onderhavige voornemen omvat geen bebouwing. Een verdere toetsing is in dit geval dan ook niet aan de orde.

Tenslotte is er sprake van een invliegfunnel ten behoeve van de vliegbasis. Deze invliegfunnel geeft restricties aan bouwhoogten. Deze restricties zijn plaatsafhankelijk (hoe dichter op de invliegfunnel des te lager de toegestane bouwhoogte). Ze gelden in principe ook voor bijvoorbeeld lichtmasten, echter ze zijn van die orde dat dit geen invloed zal hebben op de hoogte van eventueel te plaatsen objecten langs de (te realiseren) weg.

Conclusie

Binnen het onderhavige plangebied zijn twee buisleidingen aanwezig welke het tracé kruisen. Het betreft een gastransport- en brandstofleiding. Voor de leidingen gelden een vrijwaringszone (werkstrook) van 4 m. aan beide zijden van de gasleiding en 2,5 m. aan beide zijden van de brandstofleiding. De risicocontour van het plaatsgebonden risico (PR 10⁻⁶) is voor beide leidingen 0 meter. Derhalve zijn deze buisleidingen niet van invloed op de externe veiligheid ter plekke.

In het kader van de nabijgelegen vliegbasis zijn drie aspecten ten aanzien van externe veiligheid van belang. In het kader van het groepsrisico wordt aanbevolen een no-regret zone aan te houden, die gelijk is aan de 35 Ke-contour voor geluid. Het plangebied is gelegen binnen deze contour. Echter het bestemmingsplan staat geen gevoelige functies, zoals woningen en zelfstandige kantoren, toe.

De hoogtebeperking van het ILS (Instrument Landing System) bedraagt (maximaal) 22,4 tot 52,4 meter boven NAP. Hogere objecten dienen eerst te worden getoetst.

Tenslotte is er sprake van een invliegfunnel ten behoeve van de vliegbasis. Deze invliegfunnel geeft restricties aan bouwhoogten. Deze restricties zijn plaatsafhankelijk (hoe dichterbij de invliegfunnel des te lager de toegestane bouwhoogte). Ze gelden in principe ook voor bijvoorbeeld lichtmasten, echter ze zijn van die orde dat dit geen invloed zal hebben op de hoogte van eventueel te plaatsen objecten langs de (te realiseren) weg.

Alle bovenstaande relevante aspecten in het kader van externe veiligheid zijn opgenomen in de planregels en verbeelding.

4.7

FLORA EN FAUNA*Relevante natuurwaarden*

De WOR doorsnijdt het kleinschalige cultuurlandschap ten westen van Oerle. Daarbij zal het boscomplex van Halfmijl (dat onderdeel uitmaakt van de GHS) zeer beperkt (0,07 ha) worden aangetast. Ter hoogte van Zandoerle doorsnijdt de WOR de noordelijke rand van het boscomplex. Hierdoor gaat een bosareaal van 0,59 ha verloren. Als gevolg hiervan zijn negatieve effecten te verwachten op vleermuizen en enkele broedvogels met vaste nestlocaties.

Bovendien treedt door geluidverstoring vanwege de WOR een kwaliteitsverlies van de GHS op voor de gronden die gelegen zijn binnen de 48 dB contour. Vanwege dit kwaliteitverlies vindt een aftrek van 20 % van de omvang van de getroffen gronden plaats.

Flora- en faunawet

Op 1 april 2002 is de Flora en faunawet in werking getreden. Betreffende wet biedt het juridisch kader voor de bescherming van dier- en plantensoorten. Wanneer in een gebied een ontwikkeling plaatsvindt, dient van tevoren een inventarisatie plaats te vinden naar de eventuele aanwezigheid van de beschermde soorten. Indien beschermde soorten op de planlocatie aanwezig zijn, dient een afweging plaats te vinden met betrekking tot het tijdstip van de bouw, bijvoorbeeld na het broedseizoen. Indien het verschuiven van de planning onvoldoende effect heeft op de aanwezige beschermde soorten dient ontheffing te worden aangevraagd bij het Ministerie alvorens met de bouwwerkzaamheden kan worden gestart. Als het echter evident is dat binnen het projectgebied geen beschermde plant- of diersoorten aanwezig zijn, is een veldinventarisatie niet noodzakelijk.

In 2005 heeft Ecologica een integrale inventarisatie uitgevoerd van de natuurwaarden (flora en fauna) in Zilverackers. De WOR valt in dit onderzoeksgebied. In 2007 heeft Natuurbalans in opdracht van de gemeente Veldhoven alle bekende flora- en faunawaarnemingen binnen de gemeentegrenzen in beeld gebracht. De planlocatie is in augustus/september 2008 en februari 2009 door een deskundige (veld)ecoloog van ARCADIS aanvullend bezocht en beoordeeld op de habitatgeschiktheid voor beschermde en/of bijzondere soorten flora en fauna.

In het kader van de Flora- en faunawet is het van belang te constateren of de voorgestane ontwikkelingen leiden tot enige vorm van verstoring van de natuur. In de voorliggende situatie blijkt dat het foerageergebied en enkele migratie routes van vleermuizen (gewone dwergvleermuis en laatvlieger) aangetast wordt. Het foerageergebied kan en zal gecompenseerd moeten worden door het aanleggen van extra landschapselementen binnen het gebied Zilverackers (en bij voorkeur ten westen van Oerle). Op de locaties waar de WOR een migratieroute doorkruist (en dat geldt voor alle bestaande wegen die hier haaks op aansluiten) zullen 'hopovers' gerealiseerd moeten worden. Via het groenstructuurplan Zilverackers zijn er voldoende mogelijkheden om het ecologisch netwerk voor vleermuizen (en andere soorten die gebruik maken van lijnvormige landschapselementen) te versterken.

Ter hoogte van Hoogeind doorkruist de WOR het leefgebied van de groene specht, kerkuil en steenuil. Volgens de huidige interpretatie van de Flora- en faunawet zal het leefgebied voor deze soorten gecompenseerd moeten worden. Het kampenlandschap dat binnen het plangebied Zilverackers zal worden gerealiseerd kan hiervoor in aanmerking komen. Ook hier geldt weer dat de compensatie bij voorkeur in de directe nabijheid van de planlocatie gerealiseerd wordt. Voorts geldt dat de voorgenomen aanlegwerkzaamheden plaats dienen te vinden buiten het broedseizoen van vogels (half maart tot half juli). Op basis hiervan kan voor deze zwaar beschermde soortengroep een ontheffing worden verkregen.

Tijdens de inventarisatie door ARCADIS is gebleken dat het plangebied leefgebied voor de zwaar beschermde rugstreeppad vormt (o.a. tabel 3 Flora- en faunawet, Bijlage IV Habitatrichtlijn). Ook voor deze soort zal gecompenseerd moeten worden. Daarnaast is het van belang dat bij aanlegwerkzaamheden maatregelen worden genomen om schade aan deze soort te beperken. Het is bekend dat deze soort actief pionierssituaties (zoals bewerkte grond) opzoekt, waar de soort zich ingraaft. Door middel van compensatie en werkprotocollen kan voor deze soort een ontheffing verkregen worden voor de geplande werkzaamheden.

Op basis van de resultaten van het uitgevoerde onderzoek kan worden geconcludeerd dat in het kader van de Flora- en faunawet een ontheffingsaanvraag aan de orde is. Het op te stellen groenstructuurplan (en bijbehorende natuurvisie) geeft voldoende mogelijkheden om de effecten op vleermuizen en broedvogels te compenseren.

GHS

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben in februari 2002 het streekplan 'Brabant in Balans' vastgesteld, waarin de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is begrensd. De provincie hanteert daarbij de term 'Groene Hoofdstructuur' (GHS).

Binnen het streekplan is op hoofdlijnen vastgelegd hoe dient te worden omgegaan met het verlies aan natuurgebieden en landschappelijke waarden. In de beleidsregel "Natuurcompensatie" wordt een verdere uitwerking van het compensatiebeleid gegeven (Provincie Noord-Brabant 2005). Doel van deze beleidsregel is het opstellen van beleidsregels voor natuurcompensatie en daarmee te zorgen dat er bij onontkoombare aantastingen van natuur- en landschapswaarden geen "netto verlies" aan waarden optreedt. Alleen het verlies aan waarden dat resteert na genomen mitigerende maatregelen dient te worden gecompenseerd.

Op dit moment wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor het toepassen van het Groenstructuurplan en de doorwerking van de plannen voor het totale gebied Zilverackers. Daarmee dus ook voor het plangebied WOR fase 1. Vooruitlopend hierop zijn door de gemeente Veldhoven in de nabijheid van het plangebied WOR gronden planologisch begrensd ter compensatie van het verlies aan GHS (zie bijlage 8 "Gebieden voor natuurcompensatie").

De aangetaste natuur- en landschappelijke waarden in de GHS en AHS-landschap dienen te worden gecompenseerd waarbij de omvang wordt bepaald door het vernietigde areaal. Hierbij is sprake van vernietiging van de groeiplaats en de aanwezige natuur- en landschapswaarden van bos en natuur. Het vernietigde areaal dient minimaal in dezelfde oppervlakte te worden gecompenseerd. Afhankelijk van de aard en de kwaliteit van de vernietigde waarden wordt hierbij een kwaliteitstoeslag gehanteerd. De bepaling van de kwaliteitstoeslag wordt uitgedrukt in extra te compenseren oppervlakte natuur. De kwaliteitstoeslag is afhankelijk van de ontwikkelingstijd van de natuurwaarden die verloren gaan:

- Bij 0 tot 10 jaar geldt geen kwaliteitstoeslag.
- Bij 10 tot 25 jaar geldt 1/3 kwaliteitstoeslag.
- Bij 25 tot 100 jaar geldt 2/3 kwaliteitstoeslag.
- Bij meer dan 100 jaar geldt maatwerk bovenop de 2/3 kwaliteitstoeslag.

Er treedt afbreuk op aan bossen en natuurgebied behorend tot de GHS, daarnaast treedt er afbreuk op aan Regionale natuur en landschapseenheden (RNLE) behorend tot de GHS. Dit wordt voor het RNLE landschapsdeel met een 1 op 1 factor gecompenseerd en voor het bos- en natuurgebied met factor 1 plus 2/3, conform Provinciale compensatieregeling. Bij compensatiegebieden grenzend aan de WOR is rekening gehouden met de zone waarbinnen te veel geluidsoverlast (48 dB contour) van de weg te verwachten is. In dit gebied kan wel natuur ingericht worden, maar niet van voldoende kwaliteit om volledig (100%) te compenseren voor het verlies aan GHS. Door de aanleg van hagen en bloemrijke vegetaties in deze zone, kan deze wel bijdragen aan de verhoging van natuurwaarden in het plangebied. Doordat een groene corridor langs de WOR ontstaat er zowel een trekroute als habitat voor verschillende soorten (bijvoorbeeld vlinders en kleine zoogdieren). Daarom is voor het gebied binnen de geluidsoverlastzone bepaald dat deze voor 80% dienst kan doen als compensatiegebied voor het verlies aan GHS door de aanleg van de WOR fase 1.

Tabel 4.1

Compensatie oppervlakte GHS
WOR fase 1

Gebied	Factor	Aantasting (oppervlakte)	Minimale compensatie (oppervlakte)	Werkelijke compensatie in huidige plannen (oppervlakte)
RNLE- landschapsdeel verlies	1:1	3,16 ha	3,16 ha	
Overig bos- en natuurgebied verlies	1:1,66	0,66	1,11 ha	
Overig bos – en natuurgebied geluidverstoring	1:1	0,39 ha	0,39 ha	
GHS totaal		4,21 ha	4,66 ha	5,77 ha

Om volledig te compenseren voor de aantasting van de GHS door de WOR fase 1, is in de huidige plannen voldoende compensatiegebied aangewezen om te waarborgen dat er geen netto verlies van natuurwaarden optreedt. Er is zelfs een oppervlakte van 1,11 ha meer aangewezen. Deze gronden komen in de toekomst in aanmerking om als compensatiegebied te worden ingezet voor ontwikkelingen elders binnen de gemeente Veldhoven zoals de ontwikkelingen in het kader van Zilverackers.

4.8

BODEM

In het kader van de MER van de ontwikkeling Zilverackers zijn de volgende effecten nader onderzocht:

- Beïnvloeding natuurlijk watersysteem (grondwaterstroming).
- Beïnvloeding risico op wateroverlast.
- Invloed op waterkwaliteit.
- Invloed op bodemopbouw en morfologie.
- Invloed op bodemkwaliteit.

Beïnvloeding risico op wateroverlast

De hoeveelheid verhard oppervlak neemt toe. Bij een piekbui stroomt veel water in één keer naar het beekdal toe. In de beekdalzone bestaat de kans op wateroverlast tijdens een piek, de wateroverlast wordt echter wel geconcentreerd op één plek. Op dit onderdeel wordt verder ingegaan in paragraaf 4.5. van deze toelichting.

Invloed op waterkwaliteit

Door de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling, zal het areaal landbouw afnemen in het plangebied. De hoeveelheid nutriënten die het watersysteem kunnen bereiken, zal dus op termijn afnemen. Als gevolg hiervan kan de waterkwaliteit op termijn verbeteren. Het regenwater dat afstroomt van wegen wordt door middel van een afwateringssysteem verwerkt. Hierdoor kan eventuele vervuiling worden verwijderd uit de waterstroom. De verwachting is dat de ontwikkelingen in het plangebied geen invloed heeft op de waterkwaliteit.

Invloed op bodemopbouw en morfologie

Als gevolg de aanleg van de infrastructuur is sprake van verstoring van de ondiepe bodemopbouw. De ingreep in de bodem blijft beperkt tot de toplaag en reikt tot geringe diepte. Beïnvloeding van de bodemopbouw en morfologie wordt daarom niet verwacht. Vanuit het oogpunt van bodem verdient het de voorkeur de infrastructuur volledig bovengronds aan te leggen.

Invloed op bodemkwaliteit

De ontwikkelingen hebben naar verwachting weinig tot geen invloed op de bodemkwaliteit. Door het verdwijnen van de agrarische functie ter plaatse is er wel sprake van een verminderde invloed door bemesting. Eventueel aanwezige bodemverontreinigingen die een bedreiging vormen voor de volksgezondheid, worden gesaneerd. Hierdoor verbetert de situatie in het plangebied. Er is echter (nog) niet bekend waar verontreiniging zit. De verwachting is dat, gezien het huidige agrarisch gebruik, verontreiniging beperkt en zeer lokaal is.

Bodembeheerplan

In het bodembeheerplan zijn een bodemfunctieklassenkaart en bodemkwaliteitsklassenkaart opgenomen. Binnen het Besluit bodemkwaliteit moet voor het toepassen van grond of baggerspecie een dubbele toets worden uitgevoerd. Dit houdt in dat zowel getoetst moet worden aan de kwaliteit als aan de functie van de ontvangende bodem. De bodemfunctieklassenkaart is een instrument bij het uitvoeren van de functietoets. De bodemkwaliteitsklassenkaart geeft inzicht in de diffuse bodemkwaliteit die binnen de gemeente aanwezig is. Daarnaast is in het bodembeheerplan een afweging tussen generiek en gebiedsspecifiek beleid gemaakt op basis van knelpunten met grondverzet, ruimtelijke ontwikkelingen en bodemkwaliteit.

De kwaliteit van de grond binnen de gehele gemeente Veldhoven voldoet aan de Achtergrondwaarde. Op basis hiervan kunnen alle zones samengevoegd worden tot één bodemkwaliteitszone. De kaart met bodemkwaliteitsklassen is opgenomen als bijlage bij het bodembeheerplan (als separate bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd). Deze kaart geldt dus zowel voor de kwaliteit van de toe te passen bodem (de zg. ontgravingskaart) als de ontvangende bodem.

4.9

ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE*Archeologie*

Rond 10.000 voor Chr. werden Oerle en Zonderwijk al bewoond. In het begin van de steentijd, ongeveer 5500 voor Chr., vond bewoning plaats door rondtrekkende jagers en vissers, onder andere bij Toterfout, ten westen van het plangebied. In de steentijd werd sporadisch begraven in grafheuvels. Bij Toterfout, bij Halfmijl en in het bos Molenvelden (alle buiten het plangebied) zijn nog enkele (gerestaureerde) grafheuvels te vinden.

In het gebied rond Koningshof (direct ten zuiden van het plangebied), zijn veel vondsten uit de Romeinse tijd gedaan, onder andere bodemsporen van bebouwing, aardewerkscherven en munten. Verder zijn nog enkele sporen gevonden bij Zittard, ten zuidoosten van Oerle en in Oeyenbosch.

Uit archeologisch bureauonderzoek blijkt dat het plangebied voor het grootste deel archeologisch grote potentie heeft (hoge of middelhoge archeologische waarde). Het meest noordelijke deel van het tracé Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute kent een lage archeologische waarde (zie afbeelding 4.16).

De historische akkerarealen bieden een grote kans op intacte nederzettingen en grafvelden. In het gehele plangebied kunnen archeologische resten bewaard zijn. Door de aanwezigheid van een esdek is de kans groot dat archeologische waarden goed bewaard zijn gebleven. In het kader van de bestemmingsplanprocedure voor het tracé Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute is vervolgonderzoek in de vorm van een inventariserend veldonderzoek door middel van oppervlaktekartering en boringen noodzakelijk.

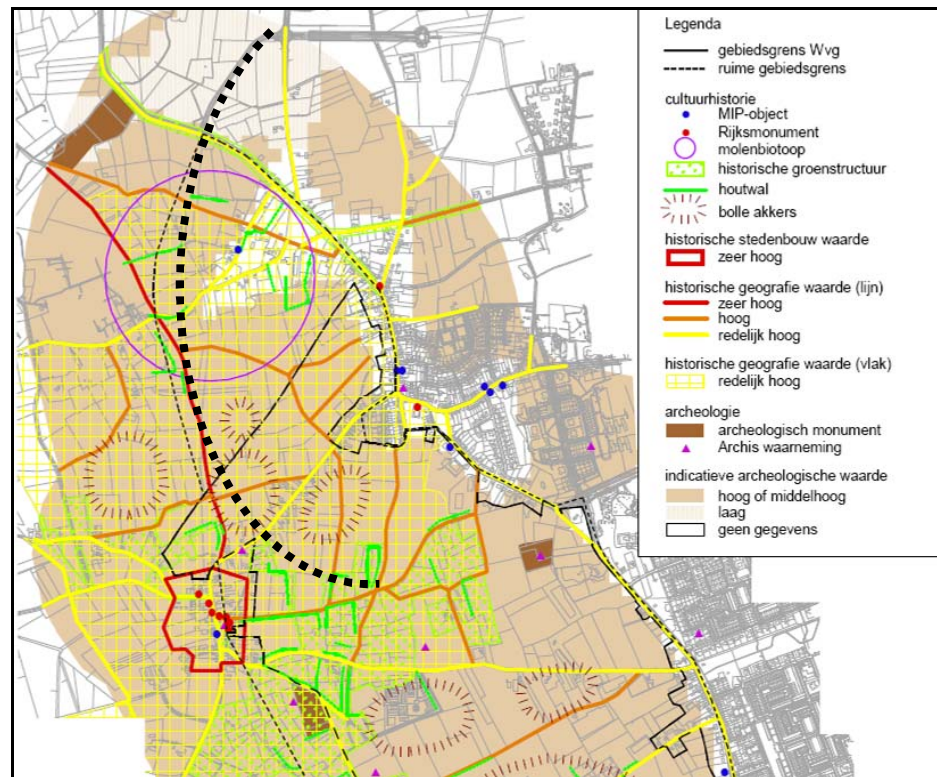
In april 2009 is een inventariserend archeologisch veldonderzoek door middel van proefsleuven (IVO-p) uitgevoerd ten zuiden van Oerle (Evaluatierapport van het Inventariserend Archeologisch Onderzoek te Veldhoven-West, 2009).

Tijdens het onderzoek zijn twee proefsleuven aangelegd en is 2722 m² onderzocht. Één van deze twee proefsleuven is gelegen binnen het plangebied van onderhavige bestemmingsplan (nabij Zandoerleseweg). In deze werkputten zijn geen sporenconcentraties aanwezig. Op karrensporen na zijn geen duidelijke paalkuilen of structuren aangetroffen. Misschien is het terrein al vroeg als akker in gebruik genomen; het merendeel aan scherven uit de Volle Middeleeuwen aangetroffen in laag 504 kan hiernaar verwijzen. Het bodemprofiel is overal onverstoord.

Hiermee kan worden geconcludeerd dat ter plaatse van de Zandoerleseweg geen sprake is van een hoge archeologische verwachtingswaarde (dit is aangeduid in de verbeelding).

Afbeelding 4.16

Waardenkaart cultuurhistorie
en archeologie



Cultuurhistorie

Het plangebied maakt deel uit van het esdorpenlandschap van de middel hoge zandgronden. Dit landschapstype kenmerkt zich door de afwisseling van dekzandruggen met akkers, beekdalen, heide en bosgebieden. De overgang van de dekzandrug naar de lager gelegen natte vlakten en beekdalen vormden de ideale bewoningsplaats. De lager gelegen gronden en beekdalen fungeerden als hooi- en graslanden en de hogere delen van de dekzandrug waren bestemd voor beweiding met schapen en het steken van plaggen. In de 20e eeuw zijn grote delen van de heidegebieden bebost of landbouwkundig in gebruik genomen.

Rond de dorpen ontstonden grote aaneengesloten akkercomplexen (essen) welke bemest werden met een mengsel van heideplaggen, stalmest en bosstrooisel. Ten noorden van Veldhoven en in het gebied Zandoerle-Hoogeind vinden we deze akkercomplexen. In de natte laagten of beekdalvlakten ontstonden kleinschalige weigebieden met een grote dichtheid aan singels. Het gebied kent een samenhang met de jonge heidebebossingen met grafheuvellandschappen bij Toterfout en Halfmijl en bij het Huismeer.

De dorpen Oerle en Zandoerle zijn in de vroege middeleeuwen ontstaan. Deze dorpen liggen op de overgang van het zandplateau naar de kleinere beekdalen. Toen de akkerdorpen vol raakten, vestigden de jonge boeren zich aan de rand van de akkers, waardoor een krans van kleine gehuchten rondom de bouwlandcomplexen ontstond. Het agrarisch landschap was in die tijd zeer besloten, door beplanting van eikenbomen langs de zandwegen, hakhoutwallen rond de akkers, elzenbosjes in de lagere beekdalen en eikenbosjes rond de erven. In de 14e eeuw ontstonden tal van kleinere, uit enkele hoeven bestaande nederzettingen.

Door de invoering van kunstmest rond 1850 konden veel woeste gronden zoals de Schootse Heide, eenvoudiger worden ontgonnen. In de eerste helft van de 20e eeuw werden de heidevelden bebost met monocultures van grove den. De bossen, in combinatie met de kavelgrensbeplantingen, zorgden in deze tijd voor een landschap dat zich kenmerkte door een sterke beslotenheid. Vanaf 1930 werd veel bos en heide omgezet in weiland. Een deel van de historische beplanting is bewaard gebleven.

Een radiale wegenstructuur verbond de akkerdorpen onderling en de dorpen met de akkerbouwgebieden en beekdalen. In het midden van het plangebied, rondom Zandoerle, zijn nog steeds relatief veel houtwallen aanwezig. Ook het merendeel van de oude bebouwing en oude wegenpatronen zijn nog intact. Het naast elkaar voorkomen van akkerdorpenlandschap, beekdalen en boscomplexen en/of heideontginningen biedt een duidelijk inzicht in de ontstaans- en occupatiegeschiedenis van het gebied.

Het gebied rond Zandoerle en Oerle is cultuurhistorisch waardevol door de aanwezigheid van een groot aantal cultuurhistorisch waardevolle elementen en de historische relatie tussen de dorpen en de bijbehorende akkercomplexen.

Cultuurhistorische waarden

De hogere dekzandruggen zijn, door de mens vaak eeuwenlang opgehoogd met potstalmest (en mengsel van heideplaggen en stalmest), die hierdoor soms enkele tientallen centimeters tot anderhalve meter zijn opgehoogd ('bolle' akkers). Het akkercomplex rondom Hoogeind en Zandoerle dateert in eerste aanleg uit de Late Middeleeuwen (1250-1500) en heeft een redelijk hoge historisch-geografische waarde.

Waardevol is de historische beplanting zoals de laanbeplanting van Hollandse linde langs de Kneegseweg, de laanbeplanting van zomereik en linde langs de Heikantsebaan (buiten het plangebied) en Oude Kerkstraat en het bos en houtwallen van de Oerlesche Bosschen en Zandoerlesche Bosschen, plaatselijk met (restanten van) hakhout.

De oude wegenstructuur in en rondom het plangebied is grotendeels bewaard gebleven en bovendien veelal nog steeds onverhard. Vrijwel alle wegen hebben dan ook een middelhoge, hoge of zeer hoge historisch-geografische waarde. Noemenswaardig zijn de kassei- en klinkerweg in het oude buurtschap Hoogeind, met bestrating uit de periode 1850-1900 en de oude landroute Wintelresedijk in het akkercomplex rondom Zandoerle en Hoogeind. Deze weg is nog uitgevoerd als zandpad en onderdeel van de oude landroute tussen Oirschot en Zandoerle. De route gaat in elk geval terug tot de Late Middeleeuwen (1250-1500), maar kan ook (veel) ouder zijn.

Het buurtschap Zandoerle heeft een zeer hoge historisch stedenbouwkundige waarde en kent nog relatief veel oude (langgevel)boerderijen. In Oerle en Zandoerle liggen diverse MIP-objecten, overigens alle buiten het plangebied. MIP-objecten zijn gebouwen die zijn geselecteerd in het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) dat door de provincie werd uitgevoerd van 1979 tot 1991.

Op deze selectie hebben sindsdien nog wijzigingen plaatsgevonden (onder andere toevoeging van boerderijen en verwijdering van gesloopte of verbouwde gebouwen). Deze zijn verwerkt in de MIP-objecten op de cultuurhistorische waardenkaart (zie afbeelding 4.16).

Rondom de molen in Hoogeind ligt een molenbiotoop. Dit is de omgeving rondom de molen waar beperkingen gelden voor bouwhoogten vanuit het feit dat een molen voldoende wind moet kunnen vangen om goed te functioneren. Gezien het karakter van de voorgenomen ontwikkeling wordt de functie van deze molenbiotoop niet aangetast.

4.10

WATER

De gemeente Veldhoven is voornemens ten westen van Oerle en Veldhoven de Oersebaan te verlengen. De directe aanleiding hiervoor is de ontsluiting voor de toekomstige woninglocatie "Zilverackers". In deze waterparagraaf worden de wateraspecten van het plan onderzocht en getoetst bij de waterbeheerders.

Beleid en proces

De Watertoets is een procesinstrument waarmee dient te worden bereikt dat de waterbeheerder vroegtijdig wordt betrokken in de ruimtelijke planvorming. Hierdoor kan invulling gegeven worden aan de beleidsdoelstellingen in het plangebied en het water de ruimte gegeven worden die het nodig heeft. Deze waterparagraaf is aan de gemeente verzonden en hier is 24 april 2009 een reactie op gekomen. Daarnaast is een concept van deze waterparagraaf aan Waterschap de Dommel voorgelegd met de vraag of hier een advies over kan worden gegeven. Hier is door het waterschap op 5 mei 2009 een reactie op verstuurd (kenmerk U-09-03624). De opmerkingen van de gemeente en het waterschap zijn in deze waterparagraaf verwerkt.

Beleid provincie Noord-Brabant

Voor bestaande stedelijke functies wordt in het kader van het Streekplan met name ingezet op het verbeteren van de huidige situatie door de kansen te benutten die er zijn om beter aan te sluiten op het bodem- en grondwatersysteem, bijvoorbeeld als gevolg van herstructurering en renovatie.

Stedelijke functies behoren wat inrichting en beheer betreft te voldoen aan de volgende regels:

- De grondwater-, oppervlaktewater-, neerslagwater- en vuilwaterhuishouding worden integraal als één systeem benaderd.
- Neerslagwater wordt zo min mogelijk op de riolering geloosd en zoveel en zo lang mogelijk vastgehouden, hergebruikt, zoveel mogelijk geborgen en pas in de laatste plaats afgevoerd.
- Bij de inrichting, het bouwen en het beheer worden zo min mogelijk vervuilende stoffen toegevoegd aan de bodem en het grond- en oppervlaktewatersysteem.

Beleid Waterschap de Dommel

- Voorkeursvolgorde voor omgang met hemelwater in bebouwd gebied. Doorlopen van de afwegingsstappen: hergebruik - infiltreren – bufferen - afvoeren naar oppervlaktewater - afvoer naar rwzi. In aansluiting op het landelijke beleid (NW4, WB21) hanteert het waterschap het beleid dat bij nieuwe plannen altijd onderzocht dient te worden hoe omgegaan kan worden met hemelwater. Hierbij dient de genoemde voorkeursvolgorde doorlopen te worden.
- Hydrologisch neutraal bouwen: conform het beleid van de waterschappen en de provincie (WHP) dienen nieuwe plannen te voldoen aan het principe van hydrologisch neutraal bouwen. Dit wil zeggen dat de hydrologische situatie minimaal gelijk moet blijven aan de oorspronkelijke situatie. Hierbij mag de oorspronkelijke afvoer uit het gebied niet overschreden worden en de GHG (gemiddeld hoogste grondwaterstand) niet worden verlaagd. Waar mogelijk wordt geanticipeerd op de GHG die in het kader van GGOR wordt vastgesteld.
- Scheiding van vuil water en (schoon) regenwater. Bij alle bouwplannen dient gestreefd te worden naar een scheiding van vuil water en (schoon) regenwater. Dit is ook het geval indien in openbaar gebied nog steeds een gemengd rioolstelsel aanwezig is. Bij de inrichting, het bouwen en het beheer worden zo min mogelijk vervuilende stoffen toegevoegd aan de bodem en het grond- en oppervlaktewatersysteem.
- Gebruik van niet uitlogende bouwmaterialen in relatie tot waterkwaliteit.
- In geval van afvoer van hemelwater naar de rwzi via een bestaand gemengd stelsel: compensatie vereist van de toename van het verhard oppervlak dat wordt aangesloten op het bestaande gemengde rioolstelsel (stand-stillbeginsel).

Gemeentelijk beleid

De gemeente Veldhoven heeft in 2005 een GRP+ opgesteld (GRP+ 2005-2010, maart/april 2005). De aanleg en het in stand houden van riolering is een gemeentelijke taak die zijn wettelijke basis vindt in artikel 10.33 van de Wet Milieubeheer. De gemeente is verplicht om de invulling van aanleg en beheer van riolering inzichtelijk te maken door het opstellen van een Gemeentelijk RioleringsPlan (GRP) voor een vast te stellen periode. In het GRP is tevens een visie met betrekking tot water in de gemeente Veldhoven opgenomen.

De "visie op water" van de gemeente Veldhoven is verwoord in diverse streefbeelden ten aanzien van het watersysteem. De doelstelling van de "visie op water" is als volgt samengevat:

Een integrale en duurzame omgang met water in al zijn facetten binnen de gemeentelijke grenzen.

Onder integraal wordt hierbij verstaan het zoeken naar praktische oplossingen, niet alleen via een civieltechnische benadering, maar ook via juridische, ruimtelijke, ecologische en economische benaderingen, waarbij het watersysteem centraal staat.

In de gemeentelijke watervisie zijn de volgende streefbeelden opgenomen:

Streefbeeld 1: Water vasthouden.

Streefbeeld 2: Water als (mede)ordenend principe.

Streefbeeld 3: Waterkwaliteit.

Streefbeeld 4: Waterketen.

Streefbeeld 5: Landschap, natuur, ecologie en recreatie.

Streefbeeld 6: Beperken van wateroverlast.

Streefbeeld 7: Betrokkenheid inwoners en belevingswaarde van water.

Streefbeeld 8: Waarborgen kwaliteit watersysteem; beheer en onderhoud.

In de waterambities behorende bij de waterstructuurvisie van Veldhoven West zijn de streefbeelden concreter ingevuld:

- scheiden schone en vuile waterstromen;
- gescheiden houden schone en vuile waterstromen;
- schoon hemelwater wordt zoveel mogelijk geïnfilteerd in de bodem, indien dit niet mogelijk is wordt het hemelwater geretendeerd en vertraagd afgevoerd naar het oppervlaktewater;
- hydrologisch neutraal bouwen;
- aansluiten bij natuurlijk (grond)watersysteem;
- water zoveel mogelijk bovengronds houden;
- inpassen bestaand oppervlaktewater.

Naast de bovenstaande visie en ambities wordt in de Waterstructuurvisie van Veldhoven West aangegeven hoe de gemeente met retentie en infiltratie voorzieningen wil omgaan.

BESCHRIJVING VAN DE HUIDIGE SITUATIE

Het tracé bevindt zich in het stroomgebied van de Bovendommel van Waterschap de Dommel.

Bodem

Het gebied heeft een maaiveldhoogte tussen 21 en 24 meter boven NAP (www.ahn.nl). Het gebied bestaat uit podzolgronden (zand) en in de buurt van Oerle uit vaaggronden (zand).

Grondwatersysteem infiltratie en kwel

De GXG waarden zijn bepaald aan de hand van de wateratlas van Noord-Brabant (<http://brabant.esrinl.com/wateratlas/>). De GHG ligt grotendeels tussen de 200 en 250 centimeter beneden maaiveld.

Ten noorden van Hoogeind ligt de GHG hoger, op 100 cm beneden maaiveld en ter hoogte van de aansluiting op de Oersebaan ligt de GHG rond de 40 cm beneden maaiveld met lagere uitschieters. Voor de GLG geldt een vergelijkbaar beeld. De GLG ligt voor het grootste gedeelte lager dan 250 cm beneden het maaiveld. Ten noorden van de Kerkstraat neemt dit af tot 200 cm beneden maaiveld. Ter hoogte van de Oersebaan ligt de GLG op ca. 160 cm beneden maaiveld met mogelijke uitschieters naar beneden. Het optreden van kwel komt overeen met deze GXG waarden. De wateratlas van Noord-Brabant geeft aan dat het zuidelijke deel een infiltratiegebied is, in het noordelijke deel, rond de aansluiting op de Oersebaan komt soms kwel voor.

Oppervlaktewater

In het gebied komt geen oppervlakte water voor.

Watergerelateerde ecosystemen

In het plangebied komen geen watergerelateerde ecosystemen voor.

Beschrijving van de toekomstige situatie

Hydrologisch neutraal ontwikkelen

Het waterschap heeft in het document "Hydrologisch neutraal ontwikkelen" vastgelegd dat de toename van verharde oppervlakken gecompenseerd dient te worden door aanleg van retentie- of infiltratievoorziening. De voorkeur heeft een infiltratievoorziening. Als dat niet kan, dient het water geretendeerd te worden. Voor dit doel worden langs de weg droog vallende sloten gerealiseerd waarnaar het hemelwater kan afstromen. Bij de civieltechnische uitwerking van de rondweg zal een infiltratie onderzoek worden uitgevoerd zodat infiltratiemogelijkheden worden onderzocht en de capaciteit van de infiltratievoorzieningen kan worden berekend. Gezien de diepte van de grondwaterstand zal deze sloot niet watervoerend zijn. Dit is tevens de voorwaarde voor de sloot met betrekking tot de ligging ten opzichte van het vliegveld Eindhoven Airport.

De toename aan verhard oppervlak door de weg bedraagt ca. 11 ha. De bodem heeft een afvoercoëfficiënt in het hele gebied van 0,33 l/s/ha. De retentie- dan wel infiltratievoorziening dient voldoende capaciteit te hebben om een neerslaggebeurtenis van eens per 10 jaar, inclusief klimaatsverandering, ($T=10 + 10\%$) te kunnen verwerken. Het waterschap heeft aangegeven dat dit voor 11 ha neer komt op 5.592 m³ berging die gerealiseerd dient te worden. De waterberging zal gerealiseerd worden in de droogvallende sloot langs het tracé. Een neerslaggebeurtenis van $T=100$ (eens per 100 jaar, inclusief 10% klimaatsverandering) mag geen wateroverlast veroorzaken. Het waterschap heeft aangegeven dat dit voor 11 ha neer komt op 7.613 m³. De exacte ligging van de waterberging wordt nader bepaald door een nog te maken waterhuishoudkundig plan voor de WOR. Hierin zal worden meegenomen waar het water geborgen gaat worden en hoeveel water exact geborgen zal worden. De exacte berging zal worden bepaald aan de hand van het uiteindelijke verhard oppervlak. In het plan zal onder andere de K-waarde van de ondergrond, de locatie en inhoud van de bergende sloot met bodempassage, en de toename van het verhard oppervlak duidelijk worden. Dit alles wordt bepaald in overleg met het waterschap. Het waterhuishoudkundige plan zal aan het waterschap worden voorgelegd.

Ontwatering

Als de huidige grondwaterstand onvoldoende ontwatering biedt voor de beoogde functie, zal er gezocht worden naar een drainage voorziening. Dit is met name van belang voor het deel dat aansluit op de Oersebaan.

Daarnaast zal er mogelijk een afvoerende watergang in de nabijheid van de WOR komen te liggen in relatie tot de ontwikkeling in Zilverackers.

Waterkwaliteit

Gezien het grote aantal vervoersbewegingen op de weg is het belangrijk de kwaliteit van het afstromende hemelwater te bewaken. Dit hemelwater komt in het oppervlaktewater terecht. De waterkwaliteit kan worden bewaakt door het toepassen van een bodempassage in de berm. De berm wordt aangewend als bodempassage. In de met gras begroeide berm blijven vaste delen van het afstromende hemelwater achter tussen het gras. Juist aan deze vaste delen zijn de verontreinigingen gehecht.

Keur van het waterschap

Het waterschap heeft aangegeven dat het tracé mogelijk één of meerdere keurbeschermingsgebieden doorkruist. In dat geval zal met het waterschap worden overlegd hoe het tracé in overeenstemming met de keur kan worden aangelegd. In het geval een keurbeschermingsgebied wordt doorkruist, zal een keurvergunning worden aangevraagd. Gezien het feit dat het plan hydrologisch neutraal wordt ontwikkeld, zitten hier geen verdere beperkingen aan. Voor het realiseren van een waterbergende sloot, en het verleggen van de watergang(en) moet een keurontheffing worden aangevraagd.

Waterleiding

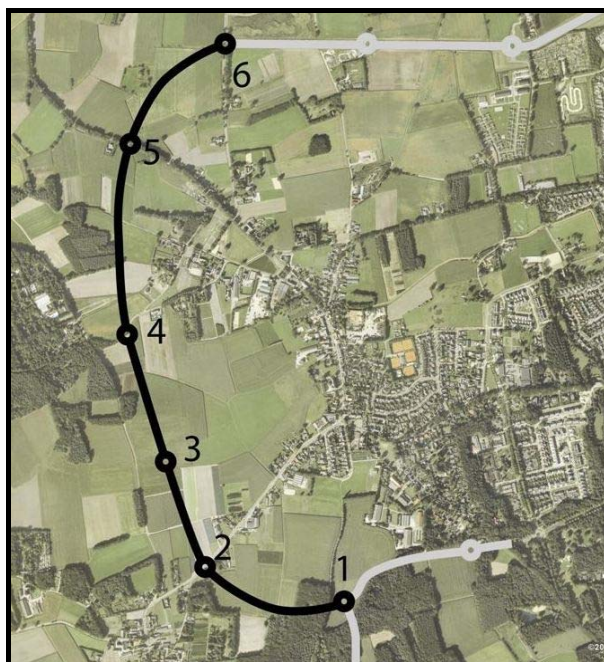
Het wegtracé kruist een waterleiding. Hiervoor is een zinker noodzakelijk. De waterleiding zal een beschermingszone van 3 meter hebben aan beide zijden. Dit is in de verbeelding en planregels opgenomen.

Rioolwaterpersleiding

Waterschap De Dommel heeft een persleiding afkomstig van de kern Wintelre in beheer, welke loost in de kern Oerle. Om doorvoerschade en (stank)overlast te beperken wordt gewerkt aan een alternatief tracé. Dit tracé loopt vanuit het westen naar WOR en vanuit daar via WOR noordwaarts en parallel aan de Oersebaan naar het aansluitpunt. Er zal rekening worden gehouden met de huidige situatie en de nieuwe variant. Dit zal in nader onderzoek in samenwerking met het Waterschap uitgewerkt moeten worden. In de verbeelding en planregels zal de persleiding met een beschermingszone van 2,5 m. worden aangeduid.

In bijlage 9 "Verslag overhedenoverleg" is de reactie van het Waterschap De Dommel van 5 mei 2009 opgenomen.

Afbeelding 4.17
luchtfoto plangebied



4.11

KABELS EN LEIDINGEN

Naast de reeds beschreven buisleidingen, ligt binnen het plangebied een hoofdwatertransportleiding met een beschermingszone van 3,0 m. en een rioolpersleiding met een beschermingszone van 2,5m. De hoofdwatertransportleiding komt aan de westzijde het plangebied binnen en buigt dan in zuidwestelijke richting af. Het Waterschap De Dommel is voornemens deze leiding aan te sluiten op een persleiding bij het industrieterrein Habraken. Zie ook paragraaf '4.10 Water'. Alle leidingen zijn opgenomen in de verbeelding en planregels.

HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving

Het bestemmingsplan vindt zijn grondslag in de Wet ruimtelijke ordening. In artikel 3.1 van deze wet is bepaald dat de gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt. De uitvoering, en eventueel verdere uitwerking van het bestemmingsplan, is een taak van burgemeester en wethouders.

Ingevolge het Besluit ruimtelijke ordening bestaat een bestemmingsplan uit (plan)regels en de verbeelding (nieuwe term voor de (plan)kaart conform de nieuwe Wro). Deze twee onderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden beschouwd. Het bestemmingsplan gaat vergezeld van een toelichting waarin de achtergronden en motivatie uiteen worden gezet.

Het bestemmingsplan is een gemeentelijk instrument waarin regels zijn opgenomen voor het gebruik (in de ruime zin van het woord) van gronden en bouwwerken. Zowel de burger als de overheid moeten zich houden aan het bestemmingsplan. Door middel van een bestemmingsplan kan een gemeente haar doelstellingen op ruimtelijke ordeningsgebied handen en voeten geven. Dit geschiedt door het leggen van bestemmingen en daarbij aan te geven wat wel en niet is toegestaan.

Binnen de gemeente Veldhoven is er voor de inrichting van het juridische gedeelte van bestemmingsplannen (verbeelding en de planregels) voor de kern (stedelijke gebieden) een standaard ontwikkeld. Deze standaard sluit aan op de door het Ministerie van VROM in samenwerking met onder meer de VNG opgestelde publicatie Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen SVBP 2008 (december 2008). Hierin zijn bindende afspraken en aanbevelingen met betrekking tot de opbouw en de presentatie van het bestemmingsplan vastgelegd. De bindende afspraken hebben onder meer betrekking op naamgeving van bestemmingen, opbouw van voorschriften en opbouw en kleurstelling van de verbeelding.

In deze toelichting zal achtereenvolgens worden ingegaan op:

- de verbeelding;
- de planregels;
- de wijze van toetsen;
- de afzonderlijke artikelen.

5.1

VERBEELDING

Op de verbeelding is het gebied ingetekend waarop het bestemmingsplan betrekking heeft. Deze verbeelding heeft een directe juridische binding. Voor zover het ondergrondgegevens betreft, zoals ingetekende gebouwen e.d., kunnen aan de verbeelding geen rechten worden ontleend.

De verbeelding heeft een belangrijke rol bij het bepalen van de bouwmogelijkheden. Zo wordt op de verbeelding aangegeven welke bestemming(en) voor de gronden geldt/gelden. Op de verbeelding wordt aan de rechterzijde uiteengezet wat de verschillende kleuren en aanduidingen inhouden.

5.2

PLANREGELS

De opbouw van de (plan)regels sluit aan op de SVBP 2008 en luidt als volgt:

- **Hoofdstuk 1: Inleidende regels**
Deze paragraaf bevat de begripsbepalingen en een bepaling over de manier waarop de in het plan genoemde maten moeten worden bepaald.
- **Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels**
In dit hoofdstuk zijn de bestemmingen, uit te werken bestemmingen en dubbelbestemmingen opgenomen. De bestemmingen zijn in alfabetische volgorde geplaatst, waarbij de uit te werken bestemmingen aan de dubbelbestemming vooraf gaan.
- **Hoofdstuk 3 Algemene regels**
In deze paragraaf staan de algemene regels vermeld. Het gaat hier bijvoorbeeld om de Anti-dubbelregel, de algemene ontheffings- en wijzigingsregels en de procedureregels.
- **Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels**
In dit laatste hoofdstuk staan de overgangsregels en de slotregel.

Opbouw bestemmingsbepalingen:

Voor de enkelbestemmingen en dubbelbestemmingen geldt een vaste opbouw. Niet alle elementen hoeven hierbij steeds te worden opgenomen. De volgende onderdelen komen (deels) terug bij de diverse bestemmingen:

- **Bestemmingsnaam**
Aangesloten is bij de voorgeschreven benamingen uit de SVBP 2008. De bestemmingen staan in alfabetische volgorde.
- **Bestemmingsomschrijving**
Hierin komt tot uiting welke doeleinden aan de betreffende gronden zijn toegekend. Het betreft een verdere uitwerking van de bestemmingsnaam.
- **Bouwregels**
Hierin zijn de situerings- en maatvoeringseisen opgenomen voor bouwwerken.
- **Nadere eisen**
Via het stellen van nadere eisen kunnen burgemeester en wethouders in specifieke situaties sturing geven aan ontwikkelingen.
- **Ontheffing van de bouwregels**
Onder dit kopje worden mogelijkheden geboden voor kleine afwijkingen in maatvoering en situering.
- **Specifieke gebruiksregels**
Deze regeling geeft een nadere invulling aan de gebruiksmogelijkheden.
- **Ontheffing van de gebruiksregels**
Onder dit kopje zijn regels opgenomen onder welke voorwaarden van verboden gebruik kan worden afgeweken.
- **Aanlegvergunning**
Via dit instrument wordt voorkomen dat de bestemming wordt gefrustreerd door

werken en werkzaamheden binnen het bestemmingsgebied. Activiteiten die een nadeel kunnen toebrengen zijn slechts toegestaan indien hiervoor een vergunning is verkregen.

- **Wijzigingsbevoegdheid**

Dit instrument biedt de mogelijkheid om grotere afwijkingen van het bestemmingsplan door te voeren.

5.3

WIJZE VAN TOETSEN

Om te kunnen beoordelen of bepaalde zaken of ontwikkelingen passen binnen het regiem van het bestemmingsplan, wordt de volgende werkwijze geadviseerd.

Allereerst op de verbeelding nagaan welke bestemming(en) en aanduiding(en) voor de gronden zijn opgenomen. Daarna in de regels kijken naar de bepalingen van het/de artikel(en) met de bestemming(en) die voor de gronden geldt/gelden. Past het aangevraagde of geconstateerde binnen de bestemmingsomschrijving en de nadere detaillering hiervan (hierbij ook kijken naar de bepaling inzake strijdig gebruik)? Is het antwoord nee, dan kan het in ieder geval niet zonder meer volgens het bestemmingplan. Eventueel (indien wenselijk) kan worden nagegaan of de ontheffings- en wijzigingsbevoegdheden soelaas bieden. Is het antwoord ja, dan moet vervolgens bij de bouwregels worden bekeken welke nadere situerings- en maatvoeringsregels van toepassing zijn. Is de functie niet op de betreffende plaats toegestaan of klopt de maatvoering niet, dan kan ook in dit geval eventueel (indien wenselijk) gebruik worden gemaakt van de ontheffings- en wijzigingsbevoegdheden.

Tenslotte moet worden gekeken of voor de activiteit geen aanlegvergunning vereist is.

5.4

BESPREKING ARTIKELSGEWIJS

Artikel 1. Begrippen

In artikel 1 is een aantal begrippen nader uitgelegd. Door het opnemen van definities wordt geprobeerd voldoende inzicht te geven in de betekenis van de gebruikte term. Het doel is het scheppen van duidelijkheid en eenduidigheid.

De begripsbepalingen zijn in alfabetische volgorde opgenomen, met uitzondering van de begrippen plan en bestemmingsplan.

Artikel 2. Wijze van meten

In artikel 2 wordt aangegeven op welke wijze gemeten moet worden bij het beoordelen of de maatvoering in overeenstemming is met de regels. Ook hier is het doel het trachten weg te nemen van onduidelijkheden. De termen zijn in alfabetische volgorde opgenomen.

Artikel 3 Agrarisch met waarden – landschappelijke waarden

In deze bestemming zijn de gronden geregeld ten behoeve van de agrarisch bedrijfsuitoefening en het behoud en herstel van de aanwezige landschappelijke waarden. Er mogen alleen bouwwerken, geen gebouwen worden opgericht (zoals afrasteringen en bankjes e.d.). Ter bescherming van de landschappelijke waarden is er een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Artikel 4 Natuur

Binnen deze bestemming zijn de gronden met de status Natuur geregeld. De bestemming is gericht op de bescherming van de natuurwaarden. Alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden opgericht. Ter bescherming van de natuurwaarden is tevens een aanlegvergunningstelsel toegevoegd.

Artikel 5 Verkeer

Binnen deze bestemming zijn de gronden geregeld ten behoeve van de aanleg van wegen en de daarbij behorende voorzieningen, zoals onder andere rotondes, fietspaden, geluidswerende voorzieningen en faunapassages. Er mogen alleen gebouwen ten dienste van het openbaar nut worden opgericht, zoals wachthuisjes voor busdiensten en gebouwtjes voor energie-, waterdistributie en telecommunicatie. De inrichting van de gronden moeten in overeenstemming zijn met de op de verbeelding aangegeven principeprofiel. Dat wil zeggen dat de wegen conform dat principeprofiel moeten worden aangelegd. Door middel van een ontheffingsbevoegdheid kan hiervan worden afgeweken, mits voldaan wordt aan de gestelde eisen met betrekking tot geluidsbelasting, welke dienen ter bescherming van de omliggende geluidsgevoelige objecten zoals bijvoorbeeld woningen.

Artikel 6 Leiding- Brandstof

Binnen deze bestemmingen is een brandstoftransportleiding opgenomen. Op de gronden binnen deze bestemming zijn in principe uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde ten behoeve van de leiding toegestaan. Via ontheffing kunnen ook bouwwerken ten behoeve van de bestemming 'Verkeer' worden gebouwd. Hierbij moeten wel de belangen van de leiding in acht worden genomen. Om tegen te gaan dat de leidingen in gevaar worden gebracht door bepaalde werkzaamheden, is tevens voorzien in een aanlegvergunningstelsel.

Artikel 7 Leiding-Gas

Binnen deze bestemmingen is een hoofdgastransportleiding opgenomen. Op de gronden binnen deze bestemming zijn in principe uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde ten behoeve van de leiding toegestaan. Via ontheffing kunnen ook bouwwerken ten behoeve van de bestemming 'Verkeer' worden gebouwd. Hierbij moeten wel de belangen van de leiding in acht worden genomen. Om tegen te gaan dat de leidingen in gevaar worden gebracht door bepaalde werkzaamheden, is tevens voorzien in een aanlegvergunningstelsel.

Artikel 8 Leiding-Riool

Binnen deze bestemmingen is een riooltransportleiding opgenomen. Op de gronden binnen deze bestemming zijn in principe uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde ten behoeve van de leiding toegestaan. Via ontheffing kunnen ook bouwwerken ten behoeve van de bestemming 'Verkeer' worden gebouwd. Hierbij moeten wel de belangen van de leiding in acht worden genomen. Om tegen te gaan dat de leidingen in gevaar worden gebracht door bepaalde werkzaamheden, is tevens voorzien in een aanlegvergunningstelsel.

Artikel 9 Leiding-Water

Binnen deze bestemmingen is een watertransportleiding opgenomen. Op de gronden binnen deze bestemming zijn in principe uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde ten behoeve van de leiding toegestaan. Via ontheffing kunnen ook bouwwerken ten behoeve van de bestemming 'Verkeer' worden gebouwd. Hierbij moeten wel de belangen van de leiding in acht worden genomen.

Om tegen te gaan dat de leidingen in gevaar worden gebracht door bepaalde werkzaamheden, is tevens voorzien in een aanlegvergunningstelsel.

Artikel 10 Waarde-Archeologie

Bij het opstellen van bestemmingplannen dient rekening te worden gehouden met de archeologische waarden die in de bodem aanwezig zijn. Wanneer duidelijk is dat uitvoering van het bestemmingsplan verstoring van archeologisch waardevolle terreinen tot gevolg heeft, zal voor de vaststelling van het plan duidelijkheid moeten zijn verkregen over de aanwezigheid en veiligstelling van deze waarden, door onderzoek, opgraving en documentatie. Deze verplichting vloeit voort uit het Verdrag van Malta. Op de gronden met 'Waarde – Archeologie' mag niet worden gebouwd. Via een ontheffing kan hiervan worden afgeweken indien uit een schriftelijk advies van de provinciaal archeoloog blijkt dat behoud en bescherming van archeologische waarden gewaarborgd zijn. Om tegen te gaan dat de archeologische waarden in gevaar worden gebracht door bepaalde werkzaamheden, is tevens voorzien in een aanlegvergunningstelsel. Voor gronden die zijn vrijgegeven door middel van een selectiebesluit, heeft het college van burgemeester en wethouders de bevoegdheid om deze dubbelbestemming te schrappen van de verbeelding; deze mogelijkheid is opgenomen in de wijzigingsbevoegdheid.

Artikel 11 Waterstaat-Watergang

Binnen deze bestemmingen is beheer en behoud van de watergang opgenomen. Op de gronden binnen deze bestemming zijn in principe uitsluitend bouwwerken geen gebouwen zijnde ten behoeve van de watergang toegestaan. Via ontheffing kunnen ook bouwwerken ten behoeve van de andere in deze regels voorkomende bestemmingen worden gebouwd. Hierbij moeten wel de belangen van de watergang in acht worden genomen en dient de beheerder van de watergang gehoord te worden.

Artikel 12 Anti-dubbeltelregel

Met de anti-dubbeltelbepaling wordt geregeld dat grond die reeds eerder bij een verleende bouwvergunning of een mededeling op een meldingsplichtig bouwwerk is meegenomen niet nog eens bij de verlening van een nieuwe bouwvergunning of het doen van een mededeling mag worden meegenomen.

De anti-dubbeltelbepaling heeft uitsluitend betrekking op situaties die plaatsvinden onder het geldende bestemmingsplan. Het is dus niet zo dat gronden die zijn meegeteld bij het verlenen van een bouwvergunning onder een vorig bestemmingsplan, bij het verlenen van een bouwvergunning onder het nieuwe bestemmingsplan ook buiten beschouwing moeten worden gelaten.

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

Binnen dit artikel is geregeld:

- 1 het Instrument Landing System (ILS). Het gaat om de bescherming van het ILS systeem van Eindhoven Airport. De regeling stelt beperkingen aan de situering en hoogte van bouwwerken. Via ontheffing kan daarvan worden afgeweken.
- 2 de luchtvaartverkeerszone- invliegfunnel. Het gaat om de bescherming van de invliegroute van het vliegverkeer. De regeling stelt beperkingen aan de bouwhoogte. Om tegen te gaan dat de invliegfunnel in gevaar wordt gebracht door bepaalde werkzaamheden, is tevens voorzien in een aanlegvergunningstelsel.
- 3 een geluidszone- Ke zonering, waarbij de geluidsruijnte wordt beschermd en in stand wordt gehouden. Binnen deze zone is het verboden (nieuwe) geluidsgevoelige objecten te bouwen.

Artikel 14 Algemene ontheffingsregels

Hierin is een ontheffing opgenomen om onder voorwaarden maximaal 10 % van een aantal in het plan opgenomen maten af te wijken.

Artikel 15 Algemene wijzigingsregels

In dit artikel wordt de mogelijkheid geboden om de functieaanduidingen te wijzigen of bestemmingsvlakken van nieuwe functieaanduidingen te voorzien indien voldaan wordt aan de gestelde voorwaarden.

Artikel 16 Algemene procedureregels

In dit artikel staan de procedurele bepalingen vermeld die moeten worden doorlopen alvorens tot het verlenen van ontheffing, wijziging en/of aanlegvergunning mag worden overgegaan.

Artikel 17 Werking wettelijke regelingen

Voor zover het gaat om wet- en regelgeving wordt in de begripsbepalingen aangegeven dat het handelt om de regeling zoals deze luidt op het moment van de vaststelling van het plan.

Artikel 18 Overgangsrecht

In dit artikel is een regeling opgenomen voor bestaande zaken en rechten die niet in overeenstemming zijn met de overige regelingen in dit bestemmingsplan en mits niet strijdig met het voorheen geldende bestemmingsplan met de daaronder begrepen overgangsbepaling. De regeling is overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening. Voor gebruik van gronden en opstellen is eveneens bepaald dat het strijdig gebruik mag worden gecontinueerd. Hierop zijn echter twee uitzonderingen gemaakt. Gebruik dat reeds onder het hiervoor geldende bestemmingsplan illegaal is aangevangen en ook volgens het nieuwe bestemmingsplan niet kan, blijft illegaal en mag dus niet worden gecontinueerd. Hetzelfde geldt voor gebruik dat voor een periode van langer dan een jaar is onderbroken; dan mag het niet meer worden gecontinueerd.

In dit artikel is voorts bepaald dat de bestaande bouwwerken en vergunde rechten tot het oprichten van een bouwwerk worden gerespecteerd, ook al wijken deze van de overige bepalingen af. Deze bouwwerken mogen gedeeltelijk worden vernieuwd en veranderd. Het is dus niet toegestaan om een bouwwerk af te breken en geheel opnieuw op te bouwen. Evenmin is het geoorloofd om een bouwwerk geleidelijk aan geheel te vernieuwen. In geval een bouwwerk door een calamiteit geheel verloren is gegaan, mag wel tot gehele nieuwbouw worden overgegaan, mits de bouwvergunning binnen een termijn van twee jaren na de calamiteit is aangevraagd. Deze bouwwerken mogen voorts, via ontheffing, eenmalig nog met maximaal 10% worden uitgebreid.

Artikel 19 Slotregel

In dit artikel is de benaming van het plan opgenomen.

HOOFDSTUK

6 Economische uitvoerbaarheid

In deze paragraaf wordt ingegaan op de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Hierbij zal een onderscheid gemaakt worden in de kosten van aankoop van de gronden en de kosten voor het infrastructurele werk zelf inclusief de bijbehorende kosten waaronder de landschappelijke inpassing van de weg.

De aankoop van de benodigde gronden voor de aanleg van de weg worden geboekt op de naastliggende bouwgrondexploitaties in verband met de aankoop voor complexprijs. Percelen overlappen vaak aan elkaar grenzende complexen. Het betreft de volgende complexen: Hoogackers, Oerle-Zuid, Zilverackers en Habraken. Deze naastliggende bouwgrondexploitaties hebben allemaal een positief dan wel een kostenneutraal resultaat.

De infrastructurele kosten waaronder de kunstwerken en inclusief de plankosten komen voor 50% ten laste van het fonds grote werken van de gemeente Veldhoven en voor 50% ten laste van de bovenstaande naastliggende complexen. Eerder is al aangegeven dat deze naastliggende bouwgrondexploitaties allemaal een positief dan wel een kostenneutraal resultaat hebben.

In het fonds grote werken is eveneens met de kosten rekening gehouden. Het fonds wordt gevoed met een verplichte bijdrage per m2 bij ruimtelijke ontwikkelingen in Veldhoven. Het overgrote deel van de ruimtelijke ontwikkelingen vindt plaats op gemeenteground. De verplichte bijdrage van die ontwikkelingen aan het fonds grote werken is daarmee geborgd. Indien de ontwikkeling door een particulier(en) gedaan wordt, wordt op basis van gemeentelijke beleid, deze bijdrage vooraf contractueel vastgelegd. Daarmee is ook deze bijdrage geborgd. Het fonds grote werken is toereikend voor de geplande infrastructurele kosten, waaronder de Oersebaan.

Gezien het stadium waarin de planontwikkeling zich momenteel bevindt, kan gesteld worden dat de financiering geregeld is.

Om het mogelijk te maken dat de gemeente het eerste recht van aankoop heeft, zijn voorkeursrechten op het gebied gevestigd. Mede dankzij beide voorkeursrechten heeft de gemeente inmiddels het merendeel van de gronden binnen het plangebied in eigendom.

HOOFDSTUK 7

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 INLEIDING

Het ontwerp bestemmingsplan doorloopt de voorgeschreven procedure van de Wet ruimtelijke ordening.

7.2 OVERLEG

In het kader van het vooroverleg heeft in mei 2009 overleg plaatsgevonden met de provincie Noord Brabant en de inspectie. Daarnaast is de concept waterparagraaf ter toetsing voorgelegd aan het Waterschap. De resultaten van deze overleggen en de toets van het Waterschap zijn als bijlage opgenomen (bijlage 9).

7.3 ZIENSWIJZEN

Conform het gestelde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) dient het bestemmingsplan gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage te worden gelegd. Deze ter inzagelegging hebben wij gepubliceerd in de Ahrenburger en de Staatscourant van woensdag 24 juni 2009. Hierin is vermeld dat het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage zou liggen van 26 juni tot en met 6 augustus.

In het kader van de aanleg van de 1^e fase van de Westelijke OntsluitingsRoute blijkt uit een nader uitgevoerd akoestisch onderzoek dat ingevolge het gestelde in de Wet geluidhinder een procedure voor het verkrijgen van een hogere waarde dient te worden doorlopen. In de Wet geluidhinder is bepaald dat het ontwerp-besluit voor de hogere waarde tegelijkertijd met het ontwerp van het bestemmingsplan ter inzage moet worden gelegd. Abusievelijk is bij de ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke OntsluitingsRoute' het ontwerp-besluit voor de hogere waarden niet ter inzage gelegd. Om deze ommissie te herstellen is op 8 juli 2009 een rectificatie gepubliceerd waarin is aangegeven dat het ontwerp-bestemmingsplan én het ontwerp-besluit voor de hogere waarden ter inzage zullen liggen van 10 juli tot en met 20 augustus 2009.

Naast de ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan in het gemeentehuis was het ontwerp-bestemmingsplan ook digitaal raadpleegbaar op de gemeentelijke website. Voor het einde van de ter inzage termijn zijn in totaal 9 zienswijzen ingediend. In de Nota van zienswijzen (bijlage 10) worden de zienswijzen besproken en wordt aangegeven of deze zienswijzen hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Naast het doorvoeren van aanpassingen van het bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijzen zijn er ook nog ambtshalve aanpassingen die in het bestemmingsplan verwerkt zijn. Deze aanpassingen zijn tevens opgenomen in de Nota van zienswijzen (zie bijlage 10).

HOOFDSTUK

8
Bijlagen

Bijlage 1:	Verkeerstoets verlengde Oersebaan Veldhoven
Bijlage 2:	Akoestische onderzoek bestemmingsplan "WOR (fase 1)"
Bijlage 3:	Luchtkwaliteitsonderzoek bestemmingsplan "WOR (fase 1)"
Bijlage 4:	Externe veiligheid rond luchtvaartterrein Eindhoven
Bijlage 5:	Bodembeheerplan gemeente Veldhoven
Bijlage 6:	Natuurcontour L24 'WOR Fase 1' 2020 inclusief Zilverbaan
Bijlage 7:	Kaart "Doorsnijding WOR GHS en AHS"
Bijlage 8:	Gebieden voor natuurcompensatie
Bijlage 9:	Verslag overhedenoverleg
Bijlage 10:	Nota van zienswijzen en ambtshalve aanpassingen bestemmingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1e fase Westelijke OntsluitingsRoute'