

**BESTEMMINGSPLAN
BOCHTVERBREIDING ZUID-
WILLEMSVAART -
WILHELMINAKANAAL**

Gemeente Laarbeek

Rijkswaterstaat

BESTEMMINGSPLAN BOCHTVERBREIDING ZUID- WILLEMSVAART - WILHELMINAKANAAL

Gemeente Laarbeek

Rijkswaterstaat

Identificatienummer: NL.IMRO.1659.BPBD-kanalenbocht-VG01

Project: RWS117.007

Status Vastgesteld

Gecontroleerd door: De heer Ir. R. Peeten.

10 maart 2014

Inhoudsopgave

Colofon	iii
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding.....	5
1.2 Ligging plangebied	6
1.3 Vigerend bestemmingsplan.....	6
1.3.1 Bestemmingen “Kom Beek en Donk”, gemeente Laarbeek.....	6
1.3.2 Bestemmingsplan “Buitengebied”, gemeente Laarbeek.....	8
1.3.3 Conclusie.....	9
1.4 Leeswijzer	9
2 Huidige situatie	11
2.1 Ruimtelijke structuur	11
2.2 Functionele structuur.....	15
3 Planbeschrijving	17
4 Beleidskader	21
4.1 Nationaal beleid	21
4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	21
4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	22
4.1.3 Waterwet	23
4.1.4 Boswet	25
4.2 Provinciaal beleid.....	26
4.2.1 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening, Provincie Noord-Brabant	26
4.2.2 Brabants MIT 2011 - 2015	29
4.2.3 Verordening Ruimte 2012.	30
4.2.4 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP).....	32
4.3 Regionaal beleid	32
4.3.1 Waterbeheerplan Waterschap Aa en Maas	32
4.4 Gemeentelijk beleid	34
4.4.1 Structuurvisie Laarbeek 2010 - 2020 Groei in balans	34
4.4.2 Bomenbeleidsplan Laarbeek 2007.....	35
5 Onderzoeksaspecten	37
5.1 Milieuaspecten	37
5.1.1 Bodem	37
5.1.2 Luchtkwaliteit	37
5.1.3 Milieuzonering, akoestiek	38
5.1.4 Externe veiligheid	38
5.2 Planologische aspecten	38
5.2.1 Archeologie.....	38
5.2.2 Quickscan Flora en fauna	39
5.2.3 Veldonderzoek Flora en fauna	40
5.2.4 Watertoets.	42
6 Economische uitvoerbaarheid.....	43
7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	45

7.1	Procedure	45
7.2	Procedure ex artikel 3.1.1. Bro	45
7.3	Zienswijzeprocedure	45

Bijlagen

Bijlage 1	Quicksan Archeologie	1
Bijlage 2	Quicksan Flora en fauna.....	3
Bijlage 3	Veldonderzoek Flora en fauna.....	5
Bijlage 4	Reacties vooroverleg	7

Colofon

Titel:
Bestemmingsplan Bochtverbreding Zuid-Willemsvaart -
Wilhelminakanaal

Identificatienummer: NL.IMRO.1659.BPBD-kanalenbocht-VG01

Projectleider gemeente Laarbeek: De heer R. Rovers.

Opdrachtgever: Rijkswaterstaat

Contactpersonen:
- De heer Simons
- De heer Hendricks

Projectleider: De heer ing. P. Van Zandvoort

Status plan: Vastgesteld

Code rapport: RWS117.007-bp-t-VG01

Opgesteld:
- De heer S. Rademakers MSc, BBA

Gecontroleerd: De heer Ir. R. Peeten.

Plaats en datum: 10 maart 2014



Schoolstraat 8,
6049 BN Herten

Postbus 14,
6040 AA Roermond

T 088-3366333
F 088-3366099

Hambakenwetering 5-J,
5231 DD 's-Hertogenbosch

Postbus 2309
5202 CH 's-Hertogenbosch

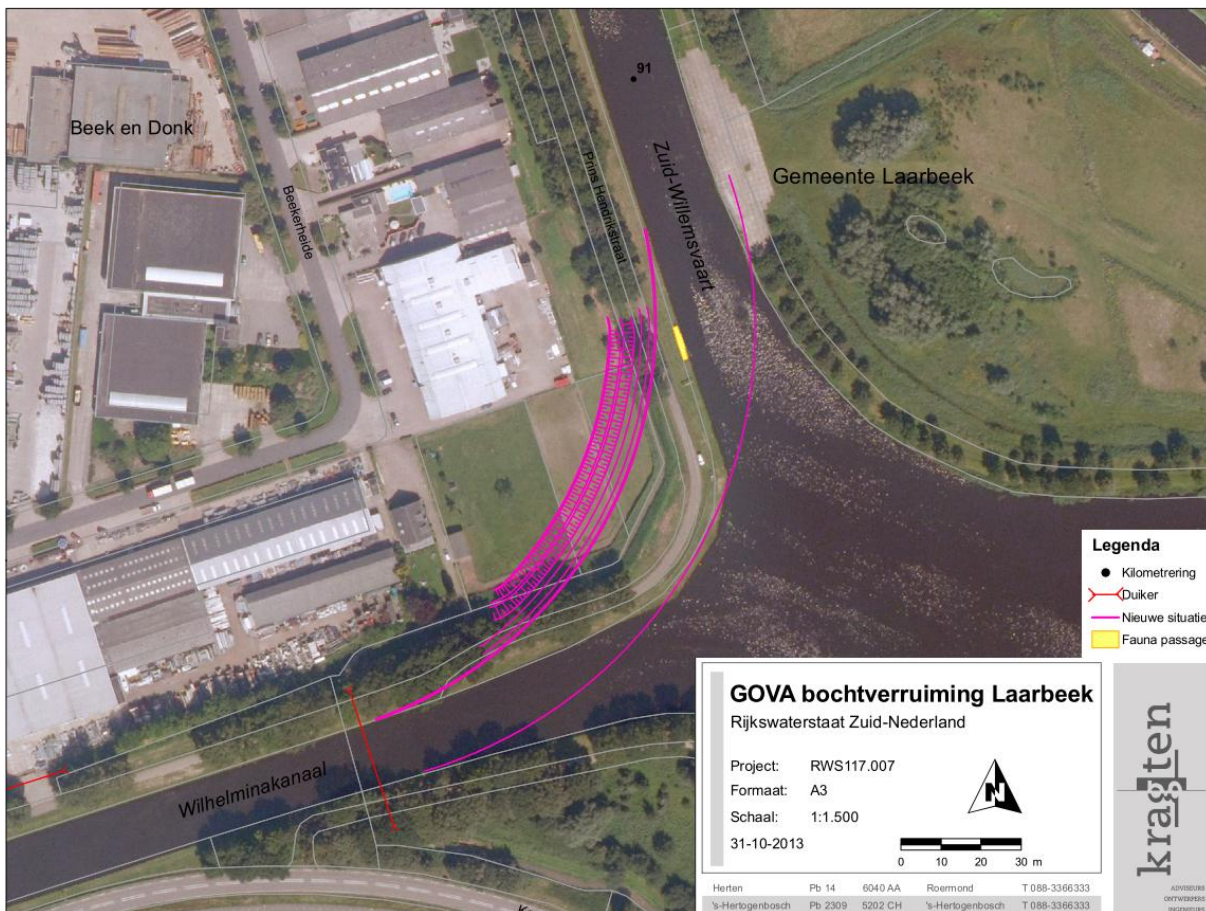
www.kragten.nl

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Rijkswaterstaat is voornemens om, in het kader van het groot onderhoud vaarwegen (Gova), een bochtverbreding te realiseren. Voorliggend plan heeft betrekking op het verbreden van de noordelijke bocht ter hoogte van de kruising van het Wilhelminakanaal met de Zuid-Willemsvaart, gelegen in de gemeente Laarbeek (afbeelding 1).

Afbeelding 1: Ligging plangebied ten opzichte van de omgeving (Bron: Kragten, afdeling GIS)



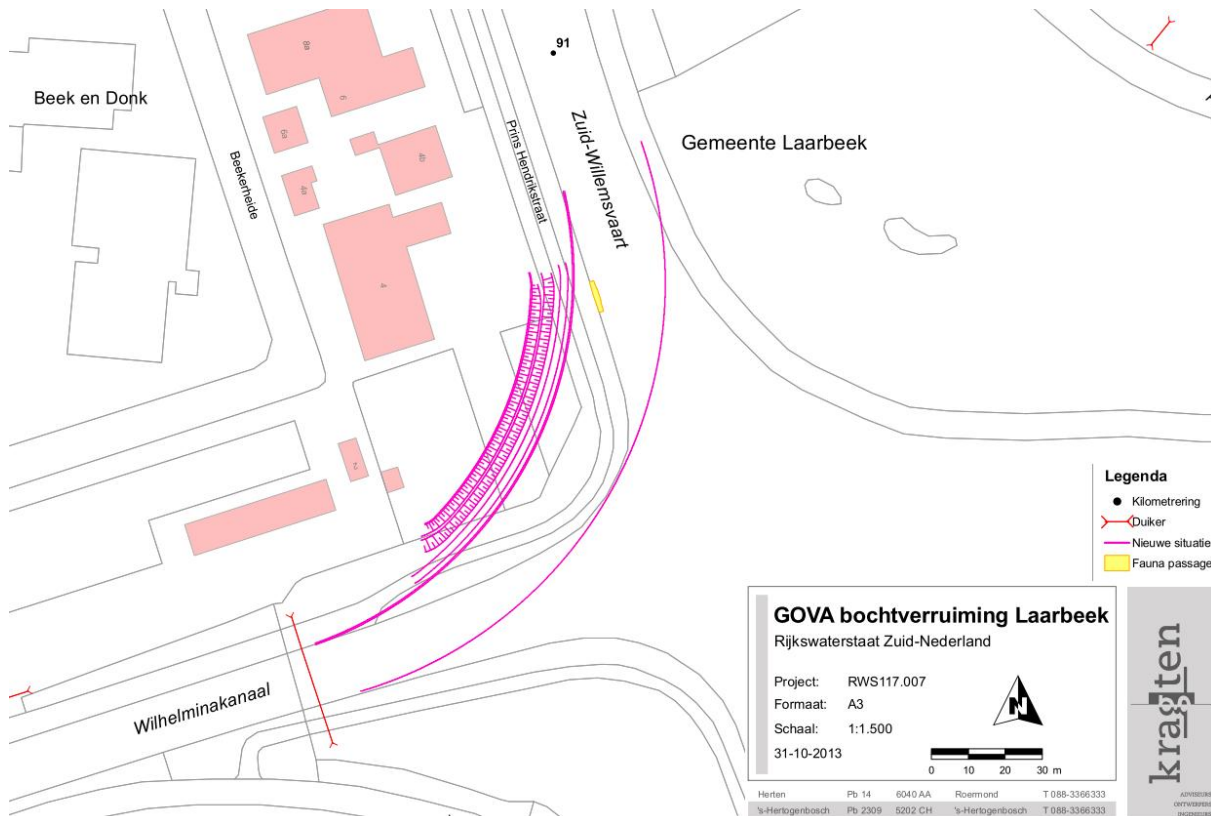
Doel van voornoemde bochtverbreding is tweeledig. Enerzijds vinden werkzaamheden plaats in het kader van het groot onderhoud vaarwegen, anderzijds wil Rijkswaterstaat middels een bochtverbreding naar de toekomst toe een capaciteitstoename in voornoemde vaarwegen realiseren.

Door uitvoering van de werkzaamheden wordt bevorderd dat grotere schepen (duwbakken en koppelverbanden) over de Zuid-Willemsvaart, op het traject Veghel Helmond en op het Wilhelminakanaal traject Helmond-Best (bij kruising met Beatrixkanaal), kunnen varen. Tevens betekent dat een groter rendement van de omleiding Zuid-Willemsvaart bij 's-Hertogenbosch, die nu in uitvoering is. Het effect is dat meer goederen over water worden vervoerd, wat bijdraagt aan ontlasting van het goederenvervoer over de weg. Dat komt de bereikbaarheid van Zuidoost-Brabant en specifiek Eindhoven ten goede en draagt op die wijze bij aan versterking van het vestigingsklimaat voor de regionale economie.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied (afbeelding 2) is gelegen ter plaatse van de kruising van de kanalen Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal gelegen in de gemeente Laarbeek, Provincie Noord-Brabant. Het plangebied is gelegen aan de Noordwestelijke oever van het kanaal. Het plangebied grenst aan het industrieterrein de Beekerheide nabij de kern van Beek en Donk.

Afbeelding 2: Ligging plangebied ten opzichte van naastgelegen bebouwing (Bron: Kragten, afdeling GIS)



1.3 Vigerend bestemmingsplan

Op het plangebied ten behoeve van de bochtverruiming in Laarbeek zijn de volgende vigerende bestemmingsplannen van toepassing (afbeelding 3):

- Bestemmingsplan "Kom Beek en Donk", gemeente Laarbeek, vastgesteld op 14 december 2011, onherroepelijk op 12 december 2012.
- Bestemmingsplan "Buitengebied", gemeente Laarbeek, vastgesteld op 6 juli 2010, onherroepelijk op 27 juli 2012.

1.3.1 Bestemmingen "Kom Beek en Donk", gemeente Laarbeek

Binnen het vigerende bestemmingsplan "Kom Beek en Donk", gemeente Laarbeek, zijn de volgende (dubbel)bestemmingen en (gebieds-)aanduidingen van toepassing op het plangebied:

- Bedrijventerrein.
- Water.
- Verkeer.
- Groen.
- Dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering.
- Gebiedsaanduiding vrijwaringszone – vaarweg.

Bedrijventerrein

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. Het uitoefenen van industriële en ambachtelijke bedrijven en groothandelsbedrijven, voor zover deze bedrijven voorkomen in de categorieën 2, 3.1 en 3.2 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten.
- b. Het uitoefenen van bestaande bedrijven uit categorie 1 van de Lijst van Bedrijfsactiviteiten.
- c. Kantoren, in de vorm van onzelfstandige kantoren.
- d. Ter plaatse van de aanduiding 'kantoor': kantoren, in de vorm van zelfstandige kantoren.
- e. Het wonen in een bedrijfswoning.
- f. Bedrijfsgebouwen.
- g. Bijgebouwen ten behoeve van de bedrijfswoning.
- h. Bouwwerken geen gebouwen zijnde.
- i. Verkeers- en parkeervoorzieningen.
- j. Groenvoorzieningen.
- k. Waterbergings- en infiltratievoorzieningen, waterpartijen en watergangen.
- l. Doeleinden van openbaar nut.

Water

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. Aanleg en instandhouding van watergangen en waterkeringen.
- b. Instandhouding en aanleg van bijbehorende oevers en oeverpaden.
- c. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, welke wat betreft aard en afmeting passen binnen de hiervoor genoemde doeleinden.

Verkeer

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. Verblijfsgebieden.
- b. Wegen.
- c. Langzaamverkeersroutes, zoals fiets- en voetpaden.
- d. Parkeervoorzieningen.
- e. Groenvoorzieningen.
- f. Het houden van evenementen, het inrichten van standplaatsen, terrassen en hondenuitlaatstroken, alsmede het plaatsen van reclame-uitingen, voor zover toegestaan overeenkomstig de bepalingen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).
- g. Waterbergings- en infiltratievoorzieningen, waterpartijen en watergangen.
- h. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, welke wat betreft aard en afmeting passen binnen de hiervoor genoemde doeleinden.
- i. Kleine bouwwerken ten behoeve van doeleinden van openbaar nut.

Groen

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. De aanleg en instandhouding van een beplanting afgestemd op de omgeving en het omringende landschap.
- b. Actieve en passieve recreatie met de daarbij behorende voorzieningen, zoals wandelpaden, speelvoorzieningen en specifieke gebruiksgroenvoorzieningen ten behoeve van de omliggende woonbuurt.
- c. Het houden van evenementen, het inrichten van standplaatsen, terrassen en hondenuitlaatstroken, alsmede het plaatsen van reclame-uitingen, voor zover toegestaan overeenkomstig de bepalingen in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV).
- d. Waterbergings- en infiltratievoorzieningen, waterpartijen en watergangen;
- e. Langzaamverkeersroutes, zoals fiets- en voetpaden.
- f. In- en uitritten en parkeervoorzieningen.
- g. Doeleinden van openbaar nut.
- h. Kleine bouwwerken, welke wat betreft aard en afmeting passen binnen de hiervoor genoemde doeleinden.

Dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor bescherming, beheer en onderhoud van dijken en kaden met een waterkerende functie.

Gebiedsaanduiding vrijwaringszone – vaarweg

Ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - vaarweg' mogen geen bouwwerken worden opgericht, met uitzondering van bouwwerken gerelateerd aan of ten behoeve van de betreffende vaarweg. Ter plaatse van de aanduiding 'vrijwaringszone - vaarweg' is opslag uitsluitend toegestaan tot een hoogte van maximaal 3 m.

1.3.2 Bestemmingsplan “Buitengebied”, gemeente Laarbeek.

Binnen het vigerende bestemmingsplan “Buitengebied”, gemeente Laarbeek, zijn de volgende (dubbel)bestemmingen en (gebieds-)aanduidingen van toepassing op het plangebied:

- Agrarisch.
- Gebiedsaanduiding: Overig - ecologische verbindingszone

Agrarisch

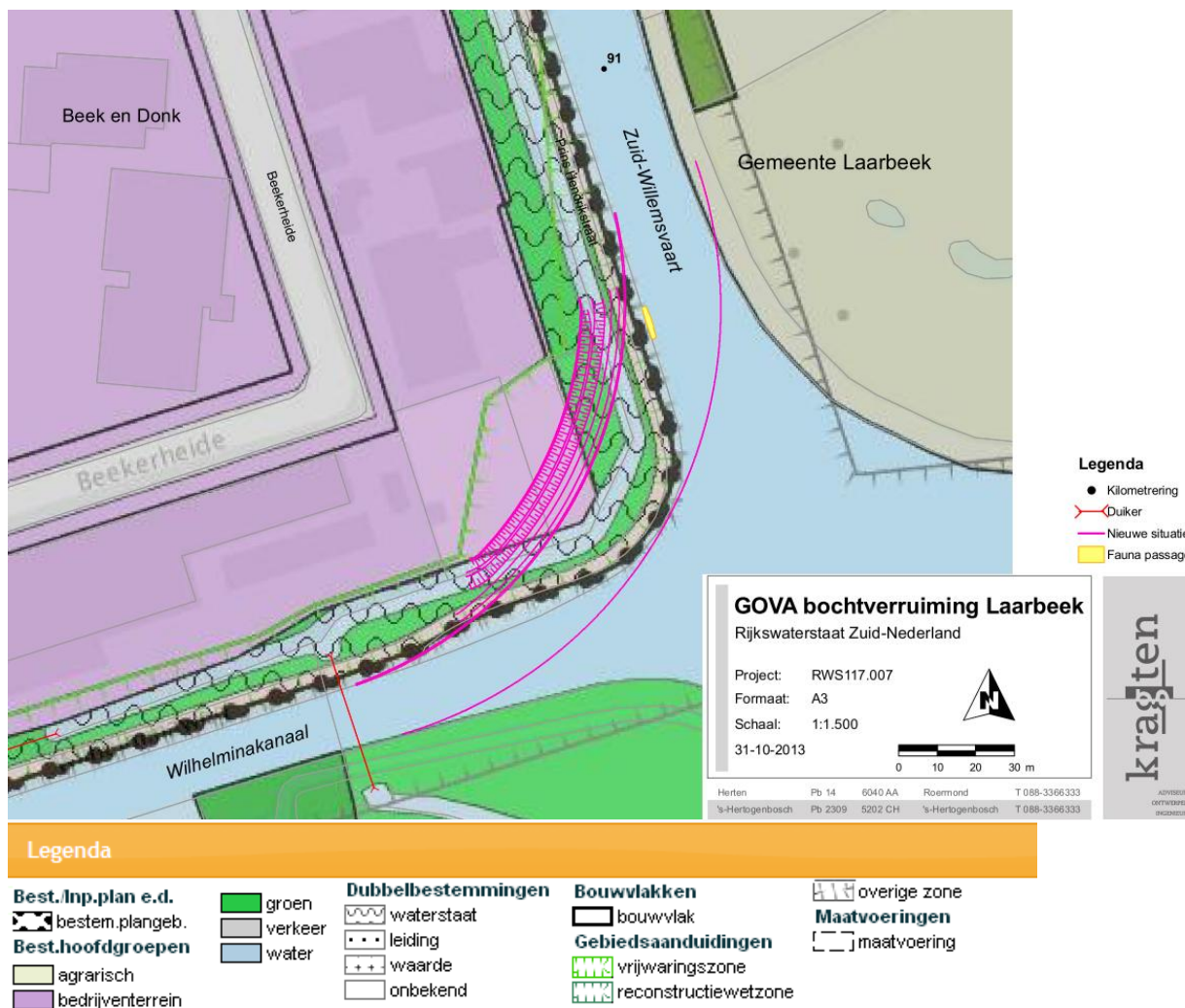
De als 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. agrarische doeleinden, in de vorm van agrarische bodemexploitatie met bijbehorende voorzieningen.
- b. (onverharde) paden, wegen en parkeervoorzieningen.
- c. bestaande bebouwing ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - bestaande bebouwing'.
- d. natuurontwikkelingsgebieden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch- natuurontwikkeling.
- e. water en waterhuishoudkundige voorzieningen.
- f. extensief recreatief medegebruik.

Gebiedsaanduiding: Overig - ecologische verbindingszone

De gronden voorzien van de aanduiding 'overig – ecologische verbindingszone' zijn naast de overige daaraan gegeven bestemmingen mede bestemd voor de verwezenlijking, het behoud en het beheer van de ecologische verbindingszone. In afwijking van hetgeen elders in de regels is bepaald ten aanzien van het bouwen krachtens de overige bestemmingen van deze gronden, geldt voor het bouwen ter plaatse van de aanduiding 'overig – ecologische verbindingszone' dat er geen stedelijke, recreatieve en agrarische ontwikkelingen mogen plaatsvinden, voor zover het gebied als gevolg van genoemde ontwikkelingen minder geschikt wordt voor de verwezenlijking, het behoud en beheer van de ecologische verbindingszone.

Afbeelding 3: Uitsnede bestemmingsplannen "Kom Beek en Donk" en "Buitengebied". (Bron Ruimtelijkeplannen.nl, bewerking Kragten, afdeling GIS)



1.3.3 Conclusie

Ten aanzien van voorliggend plangebied is gekozen voor een wijziging van vigerende bestemmingsplannen. Dit heeft als reden dat, hoewel water ook is toegestaan binnen veel van de aan het kanaal grenzende gronden en bestemmingen, de functie als vaarweg niet past binnen de doeleindenomschrijvingen van de betreffende bestemmingen. Door het wijzigen van het bestemmingsplan wordt de functie als vaarweg juridisch verankerd. Daarnaast kunnen middels een bestemmingsplanwijziging de dubbelbestemming "Waterstaat – Waterkering" en de gebiedsaanduiding "Vrijwaringszone – vaarweg" worden opgenomen bij de nieuw aan te leggen kade.

1.4 Leeswijzer

Na voorliggend hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de huidige situatie van het plangebied. Hierbij wordt gekeken naar zowel de ruimtelijke als functionele structuur. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de beschrijving van de beoogde ontwikkeling van het plangebied. Vervolgend wordt in hoofdstuk 4 het vigerende beleid, van nationaal tot gemeentelijk niveau, beschreven. Hoofdstuk 5 gaat in op de beantwoording van milieuhygiënische en planologische aspecten. De maatschappelijke haalbaarheid en de procedure worden, tot slot, respectievelijk beschreven in de hoofdstukken 6 en 7.

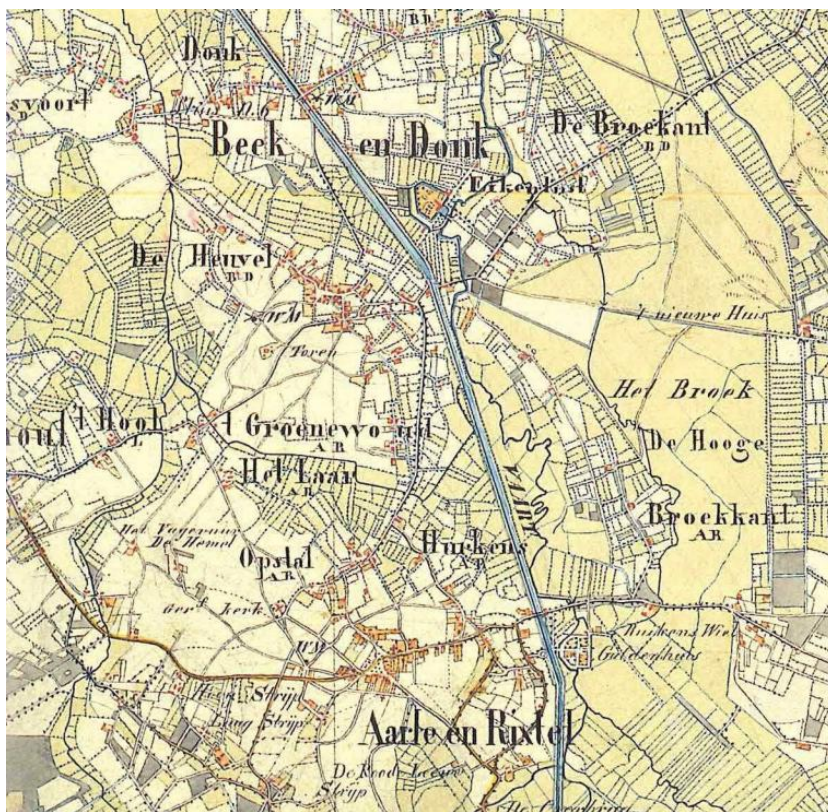
2 Huidige situatie

2.1 Ruimtelijke structuur

De gemeente Laarbeek is een landelijke gemeente in Oost-Brabant. De gemeente ligt tussen de stedelijke gebieden van Eindhoven-Helmond en Uden-Veghel. Direct grenzend aan de gemeente Laarbeek liggen de gemeente Veghel, gemeente Gemert-Bakel, gemeente Helmond, gemeenten Nuenen, Gerwen en Nederwetten en de gemeente Sint-Oedenrode.

De ruimtelijke karakteristiek van het plangebied en z'n directe omgeving hangt nauw samen met de wijze waarop het gebied in de loop der jaren ontgonnen is. Oude landschappen zien er vaak anders uit dan nieuwe ontginningslandschappen. Rondom de kern van Beek en Donk en ten zuiden van het Wilhelminakanaal is sprake van oude zandontginningen of bouwlanden. Het deel van het buitengebied ten oosten van de Zuid-Willemsvaart bestaat voor een groot deel uit beekdalsystemen. Ook de Goorloop en de Donkervoortse Loop vormen een beekdalsysteem. Samen vormen deze landschapseenheden het landschap van de gemeente Laarbeek.

Afbeelding 4: Topografische kaart plangebied en omgeving omstreeks 1840 (Historische Atlas Zuid-Nederland 1837-1857)



De in de loop der jaren ontstane landschappen en ruimtelijke structuren worden doorsneden door een tweetal gegraven waterlopen; de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal.

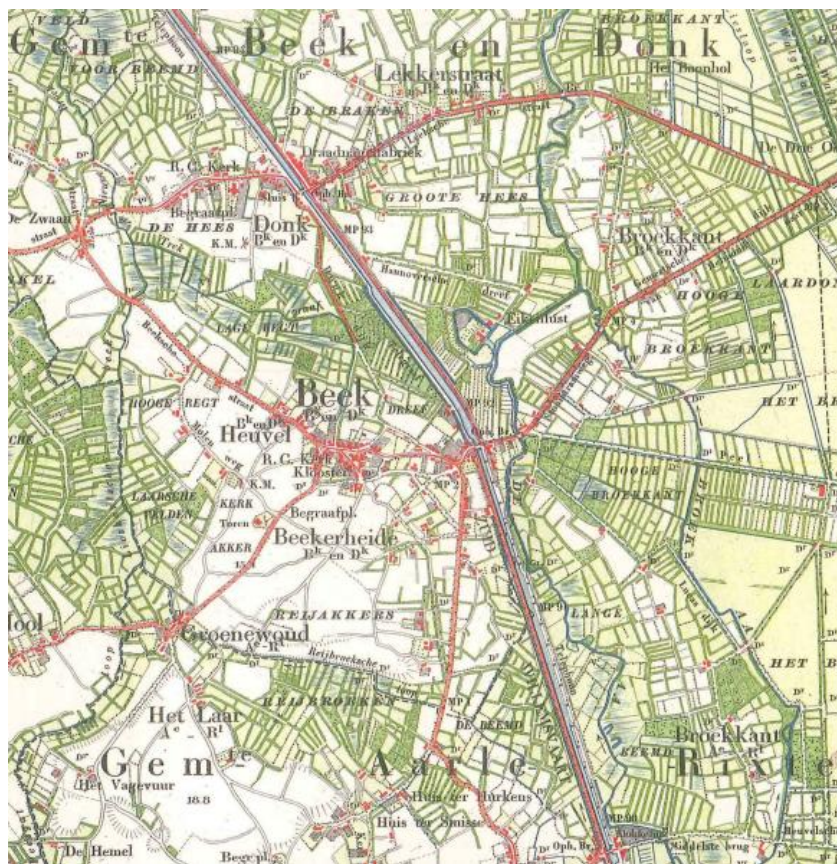
De Zuid-Willemsvaart

De Zuid-Willemsvaart is een kanaal genoemd naar koning Willem I onder wiens bewind en op wiens instigatie het kanaal tot stand kwam, als alternatief voor de Maasroute. Het kanaal kwam in relatief korte tijd gereed omdat men voor een belangrijk deel gebruik maakte van reeds aanwezige vaarwegen, met name het Canal du Nord ofwel de Noordervaart. Delen van dit kanaal zijn onder de heerschappij van Napoleon Bonaparte

gegraven als vaarverbinding aan de Noordgrens van het Franse rijk tussen de Schelde, de Maas en de Rijn.

Onder koning Willem I werd door middel van een uitgebreide kanalenaanleg actief geprobeerd de verkeersverbindingen te verbeteren en zo vooral het handelsverkeer in de noordelijke Nederlanden te doen herleven. De Zuidelijke Willemsvaart was bedoeld om het Luikse industriebekken en de Noord-Nederlandse handelssteden te verbinden en een betrouwbaar alternatief te bieden voor de Maasvaart. De ontsluiting van het tussengebied was geen belangrijk uitgangspunt: het kanaal ging bijna overal aan de bestaande bebouwing voorbij. Voor het tracé viel de keuze in Noord-Brabant uiteindelijk op het Aa dal. Deze rivier kruist dan ook op diverse plaatsen het kanaal. In 1821 viel het besluit tot de aanleg. Op 1 juli 1825 kwam het gedeelte van 's-Hertogenbosch tot Helmond gereed en in 1826 volgde de openstelling van het verdere kanaal voor zover het toen gereed was, tot Maastricht.

Afbeelding 5: Topografische kaart plangebied en omgeving omstreeks 1897 (Historische Atlas Noord-Brabant)



Ontwikkeling Zuid-Willemsvaart

Gedurende de bijna twee eeuwen van het bestaan zijn het kanaal en de bijbehorende kunstwerken danig veranderd wat betreft uit- en maatvoering. In de laatste decennia van de 20e eeuw is een aantal verbredingswerkzaamheden uitgevoerd. Een van de meest ingrijpende was de omleiding ten oosten van de stad Helmond. Nadat hiervoor in 1982 het fiat was gegeven heeft men jarenlang grondwerkzaamheden uitgevoerd, waarbij ook tal van nieuwe bruggen moesten worden aangelegd, alsmede een grote sluis. Deze sluis verving een drietal kleinere sluizen, te weten sluis 7, 8 en 9.

Afbeelding 6: Topografische kaart plangebied en omgeving omstreeks 1984. (Bron: Watwaswaar.nl).



In 1993 kwamen de werkzaamheden gereed. Het riviertje de Aa, dat reeds onder de naam Nieuwe Aa was omgeleid, kwam, na via een duiker onder het nieuwe kanaal te zijn doorgevoerd, benedenstrooms van de sluis in de kanaalomleiding uit. Ter hoogte van Beek en Donk vervolgde de Aa dan weer haar loop, en ontving water dat via een stuw uit het kanaal werd geleid.

Afbeelding 7: Topografische kaart plangebied en omgeving omstreeks 2000. (Bron: Watwaswaar.nl).



De omleiding zorgde er tevens voor dat de oude Zuid-Willemsvaart, die de kom van Helmond altijd in tweeën had gesneden, nu in het stedelijk geheel van Helmond kon worden opgenomen

Wilhelminakanaal

De eerste plannen voor een kanaal dat Tilburg en Eindhoven met de Maas verbindt, dateren uit 1794, maar het duurde tot 1910 voordat werd begonnen met het graven. In 1794 werd er van afgezien vanwege de dreigende Franse inval, de rivier de Maas functioneerde als verdedigingslinie. Vanaf 1813, na de Franse tijd en de start van het Koninkrijk der Nederlanden, lag de beslissing bij koning Willem I die een groot voorstander was van aanleg; evenwel leverden onderhandelingen met de Belgen problemen op. De route werd echter al wel met piketpaaltjes geplaatst. Opvolger koning Willem II leefde te kort om de zaak te bespoedigen, anderzijds kwam door het democratiseringsproces de besluitvorming steeds meer bij het Parlement te liggen. De laatste gaf meer prioriteit aan het graven van de Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal. De behoefte aan een kanaal bleef onverkort bestaan. De Tilburgse textielindustrie, inmiddels gemechaniseerd met behulp van stoom, zocht mogelijkheden voor kolenaanvoer en afvoer van de producten. De toenmalige wegen leenden zich slecht voor aan- en afvoer van respectievelijk kolen en textiel, en de Tilburgse industriële lobby ging onverkort door. Maar ook een plan van koning Willem III werd door de regering niet overgenomen.

Abbeelding 8: Topografische kaart plangebied en omgeving omstreeks 1924. (bron: watwaswaar.nl)



Begin 20e eeuw werden de plannen uiteindelijk concreet en op 16 september 1916 meerde het eerste schip in Tilburg aan; het duurde echter tot 1923 voordat het kanaal voltooid werd. Op 4 april van dat jaar werd het officieel geopend. Het kanaal leek op dat moment zijn functie al te verliezen vanwege de komst van het (vracht-)autoverkeer. Eerst in de jaren vijftig bewees het kanaal zijn nut, vooral voor aan- en doorvoer van zand, grind en kolen. Tegenwoordig is het belang van het kanaal toegenomen, vanwege de groei van het binnenvaartverkeer.

In de huidige situatie is het plangebied gelegen tussen, de reeds bestaande kruising van kanalen en het industrieterrein Beekerheide. Langs de Wilhelminaweg en Prins Hendrikstraat in het plangebied, en in de omgeving daarvan, bevinden zich bomen in de vorm van laanbeplanting. In de bocht zelf staan, mede vanwege de zichtlijnen voor het scheepvaartverkeer, geen bomen. Langs de weg is een sloot gelegen welke parallel loopt aan het kanaal. De zone tussen het bedrijventerrein Beekerheide en het kanaal wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van groen. Onder de Zuid-Willemsvaart ligt, net voor de bocht met het Wilhelminakanaal, een faunapassage welke een verbinding vormt met het buitengebied aan de andere zijde van de Zuid-Willemsvaart.

2.2 Functionele structuur

Het plangebied is gelegen aan de Noordwestelijke oever van de splitsing van de Zuid-Willemsvaart met het Wilhelminakanaal.

De Zuid-Willemsvaart is een kanaal dat als lateraal kanaal van de Maas dient en Maastricht en 's-Hertogenbosch verbindt. Het kanaal begint in Maastricht en loopt vervolgens door Belgisch-Limburg. Ten zuiden van Weert gaat het kanaal weer Nederlands-Limburg binnen. Het laatste gedeelte van het kanaal voert door Noord-Brabant. Het kanaal is 123 km lang.

Het Wilhelminakanaal in Noord-Brabant loopt van de Amer bij Geertruidenberg naar de Zuid-Willemsvaart tussen Beek en Donk en Aarle-Rixtel. Het kanaal is 68 kilometer lang.

Beide kanalen zijn in de huidige situatie geschikt voor beroepsvaart tot CEMT-klasse II. Hoewel voorliggende bochtverbreding het kanaal toegankelijk maakt voor beroepsvaart tot CEMT-klasse IV dienen, alvorens het kanaal daadwerkelijk bevaarbaar is voor een hogere CEMT-klasse, in dit kader ook andere knelpunten te worden aangepakt. Voorliggende bochtverbreding maakt dan ook deel uit van het groot onderhoud vaarwegen van Rijkswaterstaat.

Afbeelding 9: Luchtfoto globale ligging plangebied en omgeving (Bron: Google.nl)



Het plangebied, ten behoeve van de bochtverbreding is, deels, gelegen op het bedrijventerrein "Beekerheide". Dit bedrijventerrein ligt ten zuiden van de kern Beek en Donk, ten zuiden van de Lieshoutseweg aan de kruising tussen de (oorspronkelijke) Zuid

Willemsvaart en het Wilhelminakanaal. Op dit bedrijventerrein zijn ongeveer 40 bedrijven gevestigd.

Ten behoeve van de beoogde bochtverbreding zullen verder de bestaande sloot en de Wilhelminaweg-Prins Hendrikstraat, welke parallel lopen met de kanalen, worden verlegd.

3 Planbeschrijving

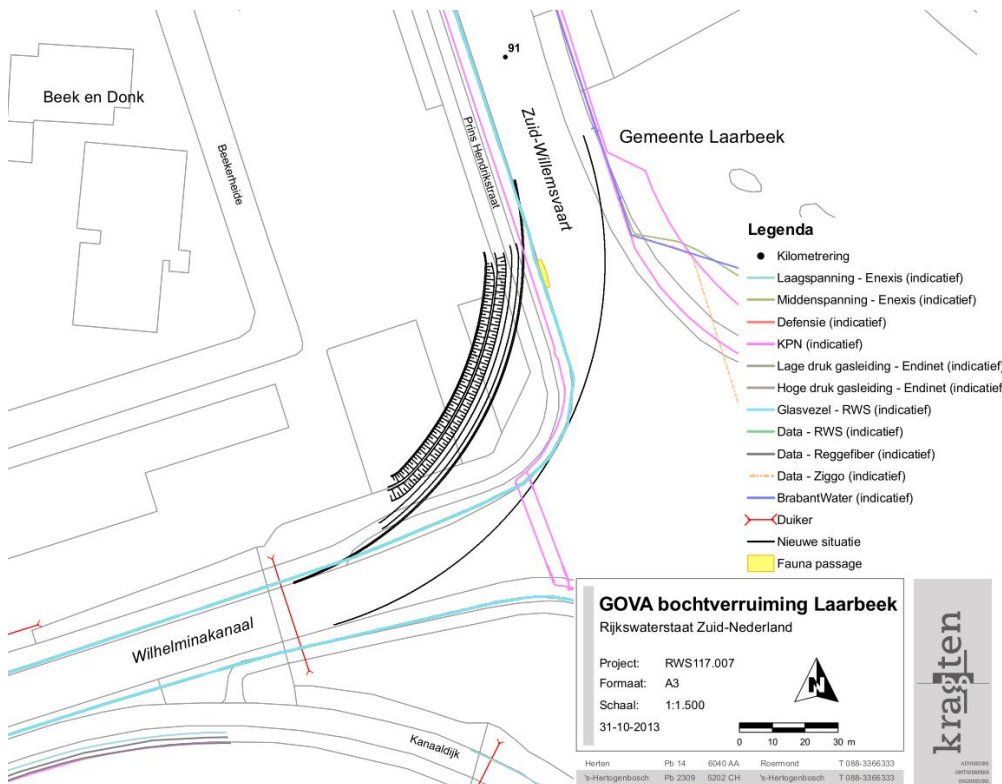
Rijkswaterstaat, is voornemens om, in het kader van het groot onderhoud vaarwegen (Gova) een bochtverbreding te realiseren ter hoogte van de kruising van het Wilhelminakanaal met de Zuid-Willemsvaart in de gemeente Laarbeek (afbeelding 10).

Afbeelding 10: Luchtfoto's kruising Wilhelminakanaal - Zuid-Willemsvaart (Bron: Rijkswaterstaat)



Doel van voornoemde bochtverbredingen is tweeledig. Enerzijds vinden werkzaamheden plaats in het kader van het groot onderhoud vaarwegen. Anderzijds wil Rijkswaterstaat middels een bochtverbreding, naar de toekomst toe, een capaciteitstoename in voornoemde vaarwegen realiseren. Middels een bochtverbreding kunnen in de toekomst bovendien ook schepen van een hogere klasse gebruik maken van deze vaarwegen.

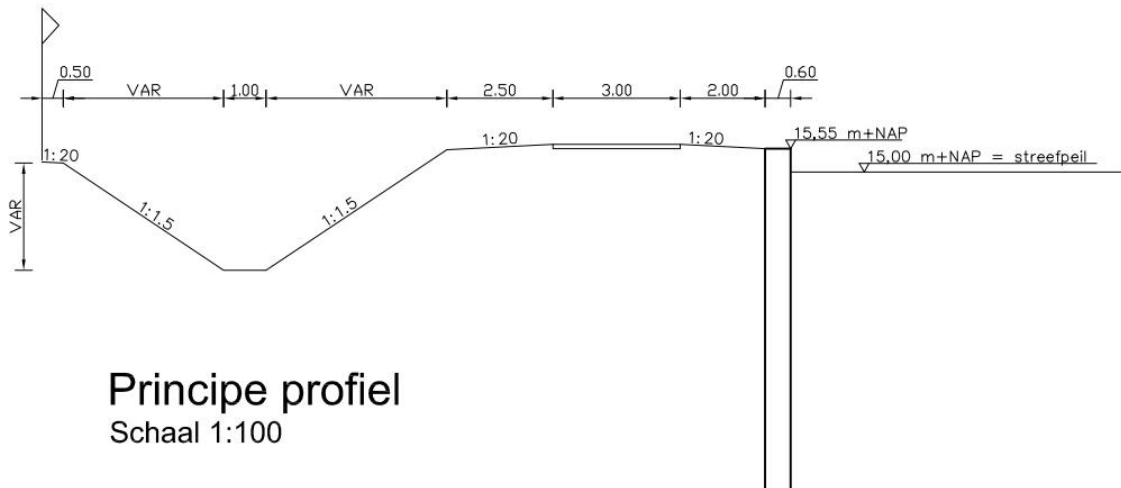
Afbeelding 11: Beoogde bochtverbreding inclusief verplaatsing van beek en Wilhelminaweg- Prins Hendrikstraat. Ondergrond met Klic-melding. (Bron: Kragten, afdeling GIS)



De bochtverbreding dient te worden gerealiseerd middels het aanleggen van een nieuwe damwand en het afgraven van gronden (afbeelding 11 en 12). De bestaande Wilhelminaweg – Prins Hendrikstraat zal worden verplaatst alsmede de sloot welke eveneens parallel loopt aan het kanaal.

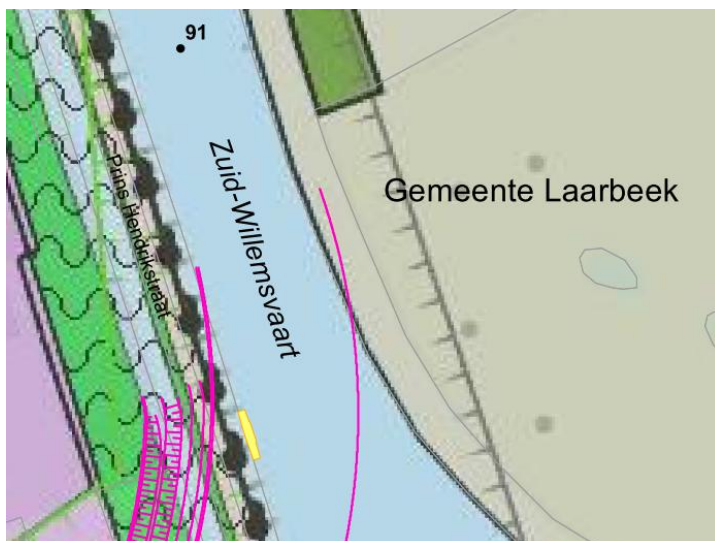
In onderstaande afbeelding (12) staat een voorlopig principe doorsnede van de nieuwe kadeconstructie, weg en sloot.

Afbeelding 12: Principe doorsnede nieuwe kade constructie. (Bron: Rijkswaterstaat)



Tenslotte zal ook aan de overzijde van de bochtverbreding een verbreding van de vaarweg worden gerealiseerd. Bij de bochtverbreding wordt uitgegaan van een situatie waarbij de minimale afstand tussen beide oevers, over gehele lengte van de bocht gelijk is. Zodoende hebben schepen ruimte wanneer deze elkaar in de bocht passeren. Op onderstaande kaart is het ruimtebeslag weergegeven op basis van een ondergrond met daarop de huidige situatie. Op basis van deze kaart is het noodzakelijk om ook aan de overzijde van de bochtverbreding het kanaal over een lengte van circa 20 meter met maximaal 5 meter te verbreden.

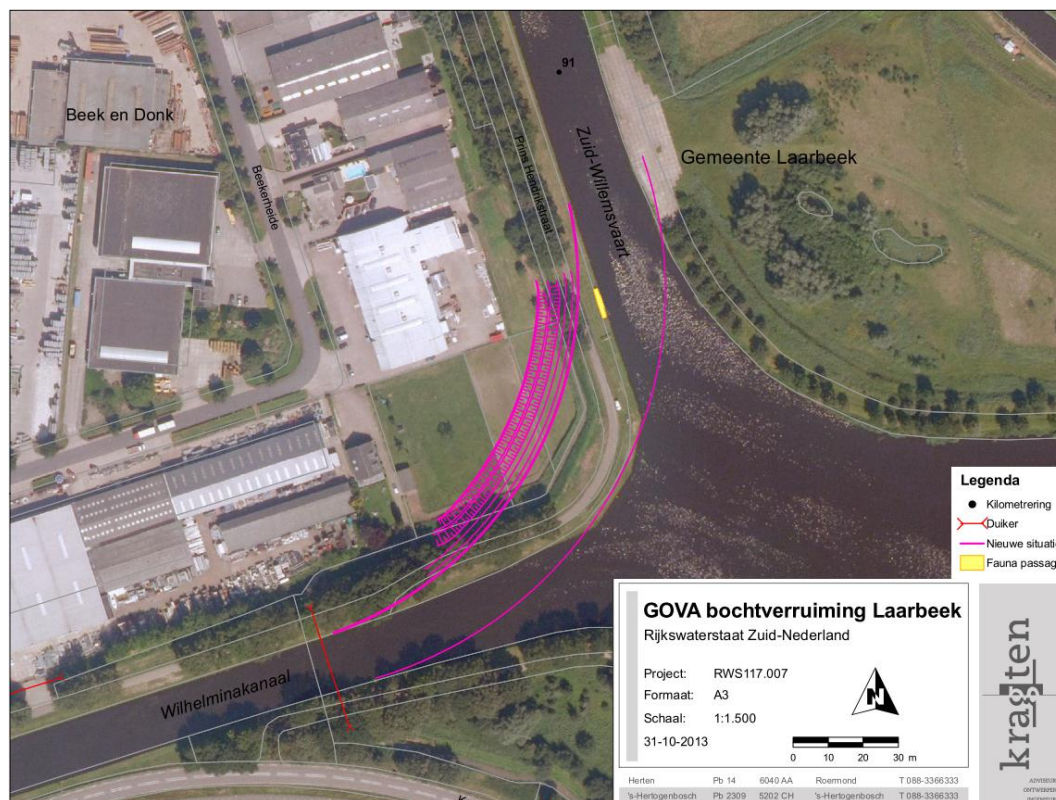
Afbeelding 13: Uitsnede vigerend bestemmingsplan met daarop beoogde plangebied. (Bron: Kragten, afdeling GIS)



In het vigerende bestemmingsplan “Kom Beek en Donk”, gemeente Laarbeek (zie ook paragraaf 1.3.1) is een Gebiedsaanduiding vrijwaringszone – vaarweg opgenomen. Binnen deze vrijwaringszone mogen geen bouwwerken worden opgericht, met uitzondering van bouwwerken gerelateerd aan of ten behoeve van de betreffende vaarweg. Tevens is er een maximale opslaghoogte (ten behoeve van de bestemming “Bedrijventerrein”) van 3 meter opgenomen. Deze zone is opgenomen om het zicht van schepen die de kanalenkruising naderen te borgen. Daar waar, als gevolg van bochtverbreding, het kanaal breder wordt zal de gebiedsaanduiding vrijwaringszone – vaarweg, komen te vervallen. De voorgestelde bochtverbreding zal het zicht voor schepen verbeteren., derhalve zal niet geschoven worden met de bestaande begrenzing van de gebiedsaanduiding vrijwaringszone – vaarweg.

Binnen het plangebied staan een aantal bomen welke, ten behoeve van de bochtverbreding alsmede de verplaatsing van de beek en de Wilhelminaweg – Prins Hendrikstraat, gekapt dienen te worden (afbeelding 14). Hoe de kap van bomen zal worden gecompenseerd wordt in het kader van de uitvoering nader afgestemd tussen gemeente en de uitvoerende instantie.

Afbeelding 14: Ligging plangebied ten opzichte van de omgeving (Bron: Kragten, afdeling GIS)



4 Beleidskader

4.1 Nationaal beleid

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities voor Nederland in 2040: een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. Uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk zijn de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028 en is aangegeven welke nationale belangen daarbij aan de orde zijn. De SVIR is vastgesteld op 13 maart 2012.

Nederland moet concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig zijn in 2040. Dit is het uitgangspunt van de SVIR. Om dit te bereiken moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. De ruimtelijke ordening wordt zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven gebracht. Provincies en gemeenten krijgen meer verantwoordelijkheden en beleidsvrijheid (decentraal, tenzij) en de gebruiker komt centraal te staan. Het Rijk zet zich met name in op de drie hoofddoelen:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Naast het benoemen van bovenstaande beleidsdoelen onderscheidt het Rijk 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken:

- Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie.
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.
- Efficiënt gebruik van de ondergrond.
- Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (ketenmobiliteit en multimodale knooppunten).
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem.
- Het in standhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
- Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Conclusie

Een aanzienlijk deel van de benoemde ruimtelijke belangen van het rijk heeft betrekking op het goed functioneren van het vaarwegennet. Daarnaast draagt een goede infrastructuur bij aan het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. De realisatie van de bochtverbreding draagt bij aan het behalen van deze nationale ruimtelijke doelen.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De AMvB Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro). Met uitzondering van enkele onderdelen is het Barro eind december 2011 in werking getreden. In de AMvB zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. De AMvB Ruimte is gericht op doorwerking van de nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Op 1 oktober 2012 is de eerste wijziging van het Barro in werking getreden.

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet.

Het gaat om de volgende nationale belangen:

- Rijkswaardwegen.
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam.
- Kustfundament.
- Grote rivieren.
- Waddenzee en waddengebied.
- Defensie.
- Ecologische hoofdstructuur.
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden.
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen.
- Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Aan bovengenoemde onderwerpen zijn in het Barro deels al regels gekoppeld, deels zijn enkele onderwerpen nog open gelaten. De SVIR bepaalt welke kader stellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Bijvoorbeeld ten aanzien van activiteiten binnen een rivierbed zijn daarom kaderstellende regels opgenomen, die in een bestemmingsplan dienen te worden overgenomen/ waaraan een bestemmingsplan dient te voldoen. Ten aanzien van de EHS zijn de regels doorvertaald in de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant.

Rijkswaardwegen

Rijkswaardwegen worden aangeduid als zijnde; voor het openbaar verkeer van schepen openstaand oppervlaktewaterlichaam in beheer bij het Rijk als bedoeld in artikel 3.1 van het Waterbesluit, uitgezonderd de Noordzee, de Waddenzee, de Westerschelde en het IJsselmeer.

Zowel het Wilhelminakanaal als de Zuid-Willemsvaart zijn aangewezen als Rijkswaardwegen. Derhalve zijn de regels opgenomen in het Barro ook van toepassing op voorliggende bochtverbreding.

Regels welke ten aanzien van Rijkswaardwegen zijn opgenomen in het Barro hebben betrekking op:

Artikel 2.1.2. (bepaling vrijwaringszone)

1. Een vrijwaringszone wordt gemeten vanaf de begrenzingslijn van de rijkswaardweg zoals opgenomen in de legger, bedoeld in artikel 5.1 van de Waterwet.
2. De breedte van een vrijwaringszone, gemeten vanaf de begrenzingslijn van de rijkswaardweg, bedraagt:

- a. 10 meter aan weerszijden van een rijksvaarweg van CEMT-klasse II;
- b. 20 meter aan weerszijden van een rijksvaarweg van CEMT-klasse III;
- c. 25 meter aan weerszijden van een rijksvaarweg van CEMT-klasse IV, V of VI;
- d. 40 meter aan weerszijden van een zeehaventoegang;
- e. 50 meter aan weerszijden van een rijksvaarweg binnen een afstand van 300 meter van een vaarwegsplitsing of havenuitvaart.

CEMT-klasse staat voor de vaarwegklasse zoals vastgesteld door de Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT), gebaseerd op de afmetingen van standaardschepen en duwstellen.

Vrijwaringszone heeft betrekking op een zone aan weerszijden grenzend aan een rijksvaarweg. Binnen deze zone gelden regels ten aanzien van hoogtes.

Artikel 2.1.3. (veiligheid scheepvaart op vaarwegen)

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, wordt rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:

- a. de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
- b. de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
- c. het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
- d. de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten, en
- e. het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg.

Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan heeft betrekking op de realisatie van een bochtverbreding van de kruising van het Wilhelminakanaal met de Zuid-Willemsvaart. De bochtverbreding vormt enerzijds een onderdeel van het groot onderhoud vaarwegen. Anderzijds beoogd Rijkswaterstaat middels de bochtverbreding naar de toekomst toe een capaciteitstoename te realiseren op voornoemde vaarwegen. Hierbij behoort het toelaten van schepen met een hogere CEMT-klasse (van klasse II naar klasse IV) ook tot te mogelijkheden. De voorgenoemde bochtverbreding levert verbetering op ten aanzien van zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart. Deze verbetering is dusdanig dat Rijkswaterstaat in samenspraak met de gemeente Laarbeek heeft besloten om de bestaande vrijwaringszone, zoals opgenomen in het bestemmingsplan "Kom Beek en Donk" te handhaven. Deze zone zal derhalve niet aangepast worden op basis van de bochtverbreding welke middels voorliggend bestemmingsplan zal worden gerealiseerd. In samenspraak met Rijkswaterstaat zijn daarnaast alle overige aspecten, welke van toepassing zijn op het Barro besproken. Hierbij komt naar voren dat het plan voldoet aan de eisen om de veiligheid van scheepvaart op vaarwegen te garanderen. Voorliggend plan voldoet daarmee aan de eisen van het Barro.

4.1.3 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. In deze wet zijn een achttal wetten samengevoegd tot één wet. Het Waterbesluit is hierbij de uitwerking van het bij algemene maatregel van bestuur bepaalde in de Waterwet.

De Waterregeling is de uitwerking bij ministeriële regeling van bepalingen van de Waterwet en het Waterbesluit. De Waterwet, het Waterbesluit en de Waterregeling zijn het resultaat van de in 2004 aangekondigde integratie van waterwetgeving.

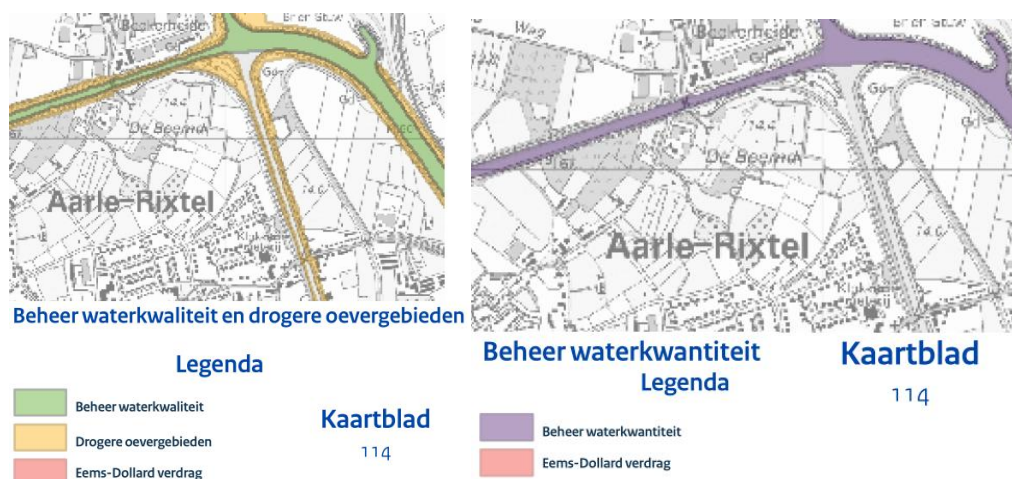
De Waterregeling bevat regels over de organisatie van het waterbeheer (afbeelding 15), een aantal kaarten over de toedeling van beheer, de begrenzing van oppervlaktewaterlichamen en de aanwijzing van de drogere oevergebieden (afbeelding 16), alsmede regels voor gegevensverstrekking aan het Rijk op grond van Europese verplichtingen. Verder regelt de Waterregeling een enkel inhoudelijk aspect van het regionaal waterplan en de beheerplannen.

Op basis van onderstaande afbeeldingen kan worden opgemerkt dat voorliggend plangebied, is gelegen binnen het waterstaatkundig beheer van Rijkswaterstaat.

Afbeelding 15: Kaart Waterwet - waterregeling – waterstaatkundig beheer kaartblad 114 (Bron: Rijksoverheid.nl)



Afbeelding 16: Kaarten Waterwet - waterregeling - Beheer waterkwaliteit en -kwantiteit kaartblad 114 (Bron: Rijksoverheid.nl)



Conclusie

Met de komst van de Waterwet geldt dat de waterbeheerder zichzelf geen vergunningen geeft voor het uitvoeren van werkzaamheden die nodig zijn voor de taakuitoefening. Echter, om het één en ander te borgen wordt het afwegingskader uit de

vergunningsprocedure nu meegenomen in een projectplan. Een en ander conform artikel 5.4, eerste lid, van de Waterwet. In het kader van de uitvoering zal een projectplan worden opgesteld. De Waterwet vormt derhalve geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van het plangebied.

4.1.4 Boswet

De Boswet heeft tot doel om bossen te beschermen. In het kort zegt de Boswet: wat bos is, moet bos blijven. Bos dat wordt gekapt, moet worden herplant. Als dat niet kan op dezelfde plaats, dan elders (compensatie). Alleen bij een groot maatschappelijk belang wijkt de Boswet.

Onder de Boswet vallen:

- Alleen bossen die buiten de 'bebouwde kom Boswet' liggen
- Alle beplantingen van bomen die groter zijn dan 10 are
- Bomen in een rijbeplanting, als de rij uit meer dan 20 bomen bestaat

Ook is de Boswet van toepassing bij het rooien en het verrichten van handelingen die de dood of ernstige beschadiging van bomen tot gevolg hebben. Hieronder valt ook beschadiging door vee.

De gemeente stelt bij besluit de grenzen van de 'bebouwde kom Boswet' vast. Deze grenzen kunnen afwijken van de 'bebouwde kom Verkeerswet'. Het besluit wordt door de provincie goedgekeurd.

De Boswet kent drie belangrijke instrumenten:

1. Meldingsplicht
2. Herplantplicht
3. Kapverbod

De voorgenomen kap van een houtopstand hoeft niet te worden gemeld als het gaat om:

- Onderhoud dat gericht is op de groei van de overblijvende houtopstand (dunning).
- Hak- of griendhout dat periodiek gekapt wordt.
- Houtopstanden op erven en in tuinen.
- Andere houtopstanden dan op erven en in tuinen, die liggen binnen de 'bebouwde kom Boswet'.
- Wegbeplantingen en eenrijige beplantingen die bestaan uit populieren of wilgen, op of langs landbouwgronden.
- Italiaanse populier, linde, paardekastanje en treurwilg,
- Vruchtbomen en windschermen om boomgaarden,
- Fijnsparren niet ouder dan twaalf jaar, die op de hiervoor bestemde terreinen als kerstbomen worden geteeld
- Kweekgoed
- Houtopstanden die worden gekapt binnen de uitvoering van een goedgekeurd bestemmingsplan
- Houtopstanden die een zelfstandige eenheid vormen en niet groter zijn dan 10 are, dan wel als rijbeplanting niet meer dan 20 bomen bevatten
- Houtopstanden waarvoor vrijstelling is verleend binnen de Regeling meldings- en herplantplicht.

Conclusie

In voorliggend plangebied gaat het om houtopstanden die niet groter zijn dan 10 are, dan wel om rijbeplanting die niet meer dan 20 bomen bevat. De voorgenoemde kap hoeft niet te worden gemeld in het kader van de Boswet. Vanwege de ligging van een deel van het plangebied binnen de bebouwde kom van Beek en Donk wordt verwezen naar het 'Bomenbeheerplan 2007' van de gemeente Laarbeek (paragraaf 4.4.2)

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening, Provincie Noord-Brabant.

De provincie geeft in de structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Het is de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. De visie geeft een ruimtelijke vertaling van de opgaven en doelen uit de Agenda van Brabant. Daarnaast ondersteunt de structuurvisie het beleid op andere provinciale beleidsterreinen, zoals het economisch-, mobiliteits-, sociaal-, cultureel-, milieu- en natuurbelied.

Provinciale ruimtelijke belangen

De ruimtelijke visie van de provincie bestaat op hoofdlijnen uit een robuust en veerkrachtig natuur- en watersysteem. Met aandacht voor hoogwaterbescherming, droogte, biodiversiteit. Een multifunctioneel landelijk gebied, waar de functies landbouw, recreatie en natuur in relatie tot elkaar ruimte krijgen. Met aandacht voor cultuurhistorische waarden en de leefbaarheid van kleine kernen. En een gevarieerd en aantrekkelijk stedelijk gebied, met sterke steden, groene geleidingszones en uitloopgebieden (intensieve recreatie, stadslandbouw). Met aandacht voor sterke regionale economische clusters, (inter) nationale bereikbaarheid, knooppuntontwikkeling (zowel in de centra als aan de randen van de steden).

Dit is vertaald in de volgende 13 provinciale ruimtelijke belangen:

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

Voorliggende initiatief inzake de bochtverbreding past binnen de nationale doelstellingen van de provincie. De provincie Noord-Brabant wil haar positie in het hoogontwikkelde afzet- en productiegebied van de Eurodelta versterken door de (inter)nationale bereikbaarheid via weg, water, spoor, lucht en buis uit te bouwen. De ontwikkeling van een goed functionerend infrastructuurnetwerk is een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van Noord-Brabant en in het bijzonder het stedelijk netwerk BrabantStad.

De structuurvisie van de Provincie Noord-Brabant maakt onderscheid in een aantal structuren zoals te zien is op de structurenkaart op afbeelding 16. Het plangebied is gelegen binnen een drietal structuren, te weten:

- Kern in het landelijke gebied.
- Groenblauwe mantel
- Vaarwegennet.

Onderstaand wordt kort ingegaan op deze, op het plangebied van toepassing zijnde, structuren.

Kern in het landelijke gebied.

Noord-Brabant is naast een provincie met grote steden, een provincie met veel (verschillende) kernen waar het aantrekkelijk is om te wonen en te werken. De kernen in Noord-Brabant hebben elk hun eigen karakter en relatie met het Brabantse landschap. De grotere kernen hebben door hun grotere regionale betekenis meer groei doorgemaakt. In het Land van Cuijk hebben kernen als Cuijk of Boxmeer door hun omvang en positie

een andere betekenis in hun regio dan Beers of Beugen. Deze kernen hebben hun dorps karakter grotendeels verloren en hebben een suburbaan karakter ontwikkeld. De kleinere kernen maken meer deel uit van het omliggende landschap en hebben nog een natuurlijke overgang richting het landschap. Dit verschil in ontwikkeling heeft geleid tot de meer suburbane kernen, de dorpen en de plattelandskernen.

De infrastructuur is belangrijk voor de beleving van de openbare ruimte van Noord-Brabant. De provincie vindt het daarom belangrijk dat gemeenten in hun structuurvisies aandacht geven aan de ontwikkelingen langs het hoofdwegennet en hoe die bijdragen aan de identiteit en de kwaliteit van Noord-Brabant.

Groenblauwe mantel

De groenblauwe mantel bestaat overwegend uit gemengd landelijk gebied met belangrijke nevenfuncties voor natuur en water. Het zijn meestal gebieden grenzend aan het kerngebied natuur en water die bijdragen aan de bescherming van de waarden in het kerngebied. De beheergebieden EHS liggen binnen de groenblauwe mantel. Ook de groene gebieden door én nabij de stedelijke omgeving zijn onderdeel van de groenblauwe mantel.

De waarden in de groenblauwe mantel zijn vaak gekoppeld aan landschapselementen (zoals houtwallen en heggen), het watersysteem (zoals de aanwezigheid van kwel) en het voorkomen van bijzondere planten en dieren. De groenblauwe mantel is opgebouwd uit een aantal deelgebieden die:

- vanuit het bodem- en watersysteem essentieel zijn voor het behoud en ontwikkeling van de natuurwaarden van Noord-Brabant en/of;
- van belang zijn voor het opvangen van omgevings- en klimaatinvloeden op het kerngebied groenblauw en/of;
- hoge actuele of potentiële natuurwaarden hebben en/of;
- van belang zijn voor de geleding tussen steden, de groenblauwe verbinding en dooradering door het stedelijk netwerk en het agrarische cultuurlandschap.

Nieuwe ontwikkelingen binnen de groenblauwe mantel zijn mogelijk, als deze bestaande natuur-, bodem- en waterfuncties respecteren of bijdragen aan een kwaliteitsverbetering van deze functies of het (cultuurhistorisch waardevolle) landschap. De versterking van de binnen de groenblauwe mantel aanwezige leefgebieden voor plant- en diersoorten vraagt daarbij specifieke aandacht. Het beleid is er op gericht dat de belevingswaarde en de recreatieve waarde van het landschap toeneemt. Ontwikkelingen passen qua aard en schaal bij het ontwikkelingsperspectief voor de groenblauwe mantel en houden rekening met omliggende waarden. Dit wordt betrokken bij de zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit (deel A paragraaf 4.4). Een (verdere) ontwikkeling van kapitaalintensieve functies, zoals stedelijke ontwikkelingen, (bezoekers)intensieve recreatie en concentratiegebieden voor intensieve landbouwfuncties zijn strijdig met de doelen die in de groenblauwe mantel worden nagestreefd. De ontwikkelingsmogelijkheden voor deze intensievere functies zijn dan ook beperkt.

In de verordening ruimte, beschreven in paragraaf 4.2.3. staan regels opgenomen ten aanzien van ontwikkelingen binnen de groenblauwe mantel.

Vaarwegennet.

Het vaarwegennet van Brabant bestaat uit de waterwegen de Maas, de Zuid-Willemsvaart, het Wilhelmina kanaal, het Beatrixkanaal en het Mark/Markvlietkanaal. Een deel van deze vaarwegen heeft vaarwegklasse vier. Deze kanalen hebben een belangrijke functie voor het vervoer van goederen over het water. De Brabantse kanalen sluiten aan op de zogenaamde Internationale ruit van vaarwegen, die gevormd wordt door het Schelde-Rijn kanaal, de Maas, de Waal, het Maas-Waalkanaal en het Albertkanaal in België. Ze verbinden Brabant met omliggende regio's zoals de mainport Rotterdam, havens in Limburg, België en in het Ruhrgebied (m.n. Duisburg).

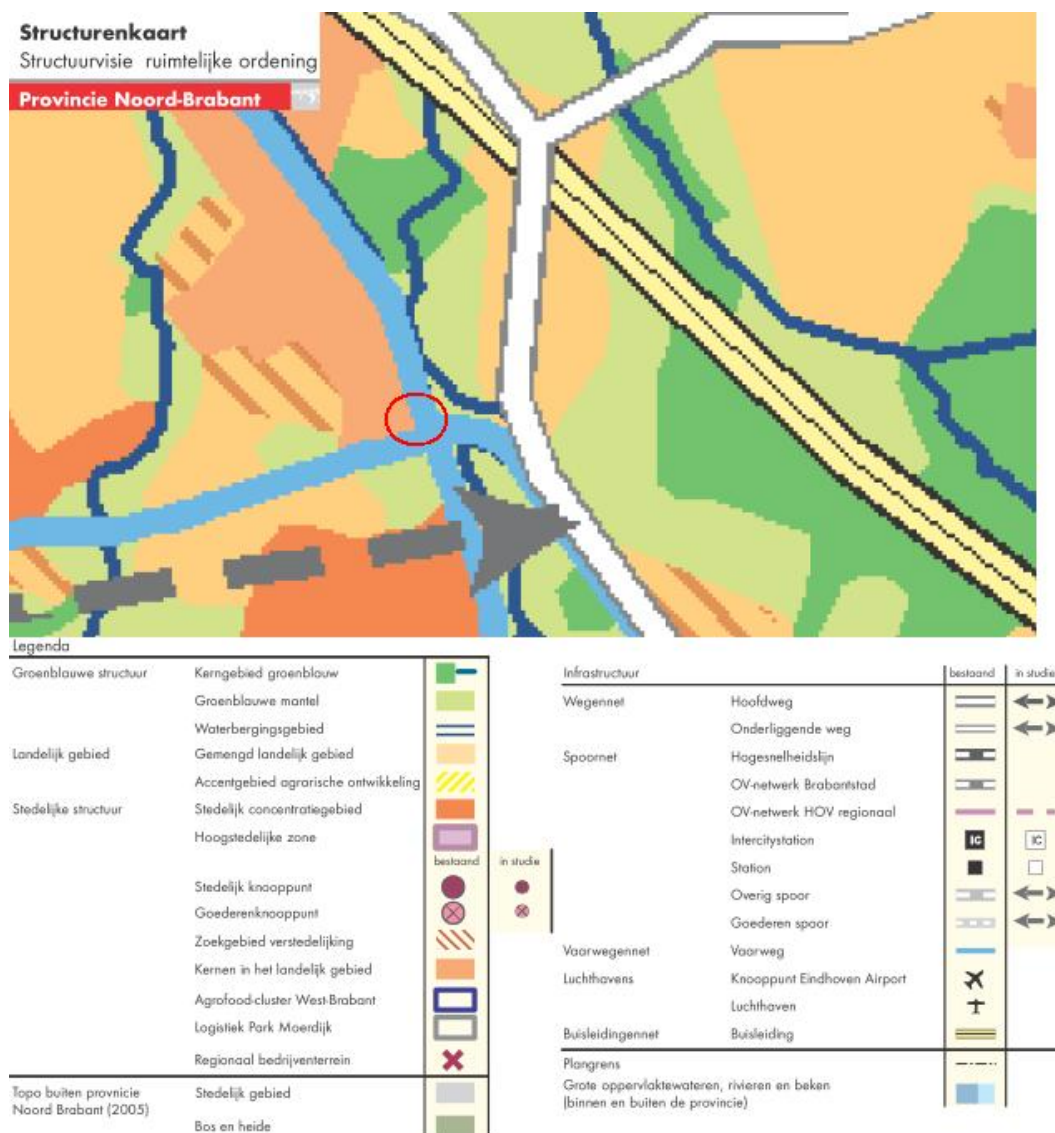
De provincie wil het goederenvervoer over water stimuleren. Dit betekent dat de provincie inzet op verruiming van de vaarwegcapaciteit van delen van de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal naar vaarwegklasse vier. Meer goederenvervoer over water leidt tot een ontlasting van de wegen, zodat de bereikbaarheid van

Brabant(Stad) voor goederen- en personenvervoer verbetert. De provincie ziet kanalen ook als belangrijke structuurdragers. In het stedelijk gebied zijn kanaalzones interessante (her)ontwikkellocaties voor wonen, werken of recreëren aan het water. Daarom maken de meeste kanaalzones in het stedelijk gebied deel uit van hoogstedelijke zones. Kanalen verbinden daarnaast de stad met het omliggende buitengebied. De provincie wil daarom het recreatieve verkeer op en langs deze kanalen stimuleren. Daarbij dient voorkomen te worden dat knelpunten met het beroepsgoederenvervoer ontstaan.

De provincie participeert samen met andere overheden in projecten gericht op verruiming van de vaarwegcapaciteit, zoals de omleiding van de Zuid-Willemsvaart bij "s-Hertogenbosch, nieuwe sluizen in Zuid- Willemsvaart en opwaardering van delen van het Wilhelminakanaal en Zuid-Willemsvaart.

Voorliggend initiatief is derhalve rechtstreeks afkomstig uit de doelstelling van de Structuurvisie van de Provincie Noord-Brabant.

Afbeelding 17: Uitsnede plangebied structurenkaart Structuurvisie ruimtelijke ordening Provincie Noord-Brabant (Bron: Brabant.nl)



Conclusie

Voorliggende ontwikkeling past rechtstreeks binnen de doelstelling van de Structuurvisie van de provincie Noord-Brabant op het gebied van ontwikkeling van infrastructuur. Aan de overzijde van de beoogde bochtverbreding kan het noodzakelijk zijn ook een kleine verbreding van het kanaal te realiseren. Deze verbreding is gelegen in de groenblauwe mantel. In de Verordening Ruimte(paragraaf 4.2.3) wordt aangegeven of deze ontwikkeling kan worden gerealiseerd.

4.2.2 Brabants MIT 2011 - 2015

Het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) is het uitvoeringsprogramma van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) dat op 2 november 2006 door Provinciale Staten is vastgesteld. Het Brabants MIT is een voortschrijdend programma dat jaarlijks wordt geactualiseerd.

Het doel van het Brabants MIT is het bieden van een overzicht en samenhang in de diverse uitvoeringsprogramma's en projecten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit in Noord-Brabant, zodat provinciale investeringen zowel qua inhoud als financieel integraal afgewogen kunnen worden vanuit een breed geheel. Hierbij gaat het om zowel het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT-projecten) van het Rijk, de deelprogramma's van het Netwerkprogramma BrabantStad, de regionale uitvoeringsprogramma's en het uitvoeringsprogramma van het SRE. Daarnaast biedt het Brabants MIT inzicht in de samenwerking tussen de diverse partijen. We onderscheiden in het MIT de volgende vier onderdelen:

1. OV-netwerk BrabantStad;
2. Autobereikbaarheid Brabant (grootschalige weginfrastructuur);
3. Regionaal Mobiliteitsbeleid (regionale uitvoeringsprogramma's, DVM, provinciale wegenprogramma, OV-concessie, quick wins, CVV en Collectief Vervoer Ontwikkelprojecten);
4. Goederenvervoer (vaarwegen, goederen-spoorinfrastructuur).

Goederenvervoer

Het doel is het bevorderen van multimodaal goederenvervoer van, naar en binnen Brabant, als bijdrage aan het behouden en versterken van de logistieke sector in Brabant. Speerpunten hierin zijn:

- Netwerken (platform Multimodaal Duurzaam Goederenvervoer, de Leerstoel Goederen vervoer bij de TU Eindhoven en Dinalog in Breda) voor informatie uitwisseling en kennis ontwikkeling op het gebied van goederenvervoer en logistiek;
- Wilhelminakanaal en Zuid-Willemsvaart;
- Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen;
- Het Nationaal Kernnet Logistiek;
- Ontwikkeling van een Strategie Inland hubs;
- Multimodale overslagpunten.

De rol van de provincie is de regie voeren op het overleg met het Rijk (BO/ MIRT-overleg) en het faciliteren en stimuleren van programma's en projecten.

Het Wilhelminakanaal en de Zuid-Willemsvaart worden als rechtstreekse doeleinden genoemd in het kader van goederenvervoer over vaarwegen zoals beschreven in het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT).

Specifiek worden in dit kader ook quick wins genoemd. Door het Rijk is €110 miljoen beschikbaar gesteld voor projecten quick wins zoals binnenhavens en vaarwegen. Uitgangspunt is dat de quick wins bijdragen aan versterking van de infrastructuur over water, waarmee de kansen van het goederenvervoer over water worden vergroot.

Conclusie

Voorliggende ontwikkeling wordt beschreven in het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT).

4.2.3 Verordening Ruimte 2012.

Op 11 mei 2012 is de Verordening ruimte 2012 door Provinciale Staten van de provincie Noord – Brabant vastgesteld.

De planologische verordening is een instrument waarmee een provincie regels kan stellen waar de gemeente bij de ontwikkeling van bestemmingsplannen rekening mee dient te houden. Door deze regels weten de gemeenten al in een vroeg stadium waar ze aan toe zijn.

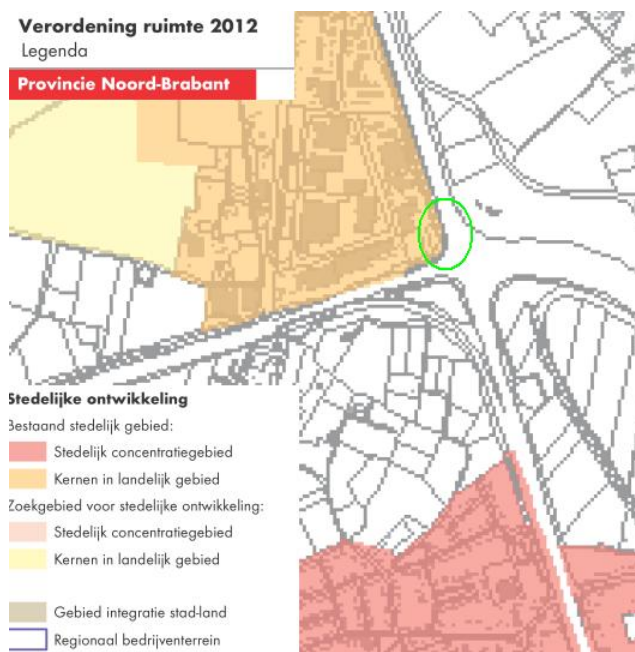
De Verordening ruimte 2012 behandelt de onderwerpen: ruimtelijke kwaliteit, stedelijke ontwikkeling, de Ecologische Hoofdstructuur, water, groenblauwe mantel, aardkunde en cultuurhistorie, agrarisch gebied, intensieve veehouderij, glastuinbouw en niet-agrarische ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied. Daarnaast wordt ingegaan op de rol van het regionaal ruimtelijk overleg en de algemene bevoegdheden van Gedeputeerde Staten.

Het plangebied is op de bij de Verordening behorende kaarten (afbeeldingen 18 t/m 20) aangeduid als:

- Kern in landelijk gebied.
- Extensiveringsgebied
- Zoekgebied voor ecologische verbindingzone.
- Zoekgebied voor behoud en herstel watersystemen.
- Groenblauwe mantel.
- Ecologische hoofdstructuur.

Voorliggende ontwikkeling past binnen hetgeen in de Verordening Ruimte is opgenomen ten aanzien van Kernen in het landelijk gebied, inzake het versterken van ruimtelijke en infrastructurele verbindingen. Vanwege het feit dat voorliggende ontwikkeling niet voorziet in het realiseren van intensieve landbouwontwikkeling past deze binnen hetgeen is opgenomen in de regels voor extensiveringsgebied.

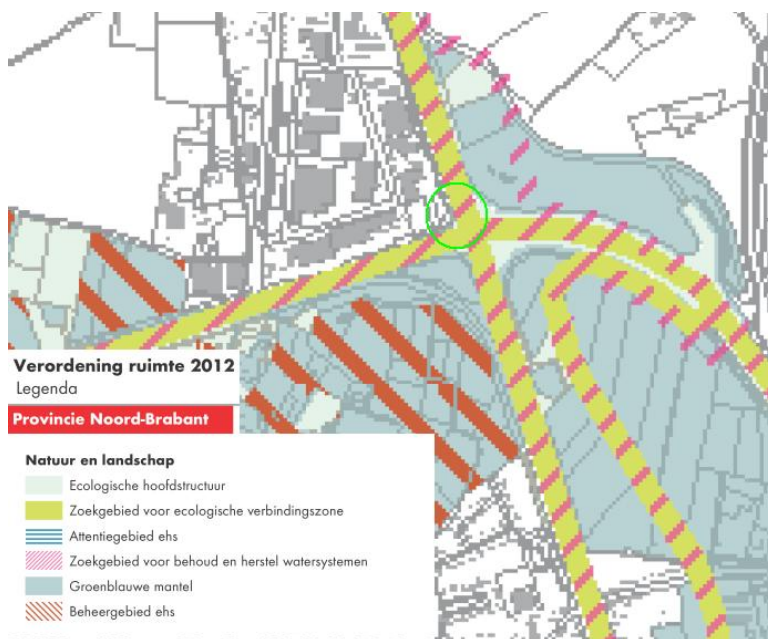
Afbeelding 18: Uitsnede globale ligging plangebied Verordening Ruimte kaart Stedelijke ontwikkeling. (Bron Brabant.nl).



Afbeelding 19: Uitsnede globale ligging plangebied Verordening Ruimte Ontwikkeling intensieve veehouderij. (Bron Brabant.nl).



Afbeelding 20: Uitsnede globale ligging plangebied Verordening Ruimte kaart Natuur en Landschap. (Bron Brabant.nl).



De aanduidingen 'zoekgebied voor ecologische verbindingszone' en 'zoekgebied voor behoud en herstel van watersystemen' blijven in de toekomst gehandhaafd. Zoals in hoofdstuk 3 reeds is aangegeven bestaat er een kans dat een klein deel van de kade aan

de overzijde bij het plan betrokken wordt. De kaart Natuur en Landschap van de Verordening Ruimte geeft aan dat dit plangebied in de nabijheid van een Ecologische Hoofdstructuur danwel Groenblauwe mantel gelegen is. De aangeduide begrenzing in de Verordening ruimte heeft een onnauwkeurigheid van 12,5 meter. De mogelijke afstand en omvang van het plangebied binnen deze structuren is echter ver beneden de bovenstaand aangegeven onnauwkeurigheidsmarge. Derhalve kan worden gesteld dat van een daadwerkelijke aantasting van EHS danwel de Groenblauwe mantel geen sprake is.

Conclusie

Op basis van bovenstaande bevindingen kan worden verondersteld dat voorliggende ontwikkeling past binnen de doelstelling van de Verordening Ruimte van de Provincie Noord-Brabant. De binnen het plan aangeduide structuren vormen derhalve geen belemmering voor de beoogde bochtverbreding.

4.2.4 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP)

In het PVVP geeft de provincie de visie en het beleid op de mobiliteit weer. Het PVVP is vastgesteld door Provinciale Staten in november 2006. In het plan wordt uitgegaan van de “deur tot deur” benadering. De mobiliteitsbehoeften van burgers en bedrijfsleven zijn uitgangspunt. Daarbij zijn een regionale aanpak en het bieden van gebiedsgerichte oplossingen leidend. Het PVVP moet op verschillende manieren bijdragen aan de kwaliteiten van Brabant. Daarbij wordt gestreefd naar duurzame bereikbaarheid, vertaald in een aantal concrete doelen:

- PVVP-bijdrage aan economische kwaliteit.
- PVVP-bijdrage aan sociale kwaliteit.
- PVVP-bijdrage aan de ecologische kwaliteit.

Het PVVP bestaat uit de volgende documenten:

- ‘Kaders en Ambities’ (de richting van het beleid voor de komende 15 jaar)
- De ‘Dynamische Beleidsagenda’ (concrete doelen voor een periode van 4 jaar)
- Een jaarlijks ‘Uitvoeringsprogramma’ (voor de praktische uitvoering van het PVVP).

De Dynamische beleidsagenda 2012 – 2016 Verplaatsen in Brabant, Sturen op uitvoering voorziet als doel in het behouden van ruimte voor de uitbreiding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (weg, water, spoor, buis). De doelstellingen welke zijn opgenomen in het PVVP zijn vertaald in het uitvoeringsprogramma MIRT (paragraaf 4.2.2.).

Conclusie

De uitbreiding van infrastructuur van vaarwegen staat beschreven in het PVVP. De doelstellingen voor vaarwegen zijn vertaald naar het uitvoeringsprogramma MIRT. De doelstellingen inzake het verbeteren van knalpunten in de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal staan genoemd in het MIRT. Hiermee past voorliggende ontwikkeling binnen het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan.

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 Waterbeheerplan Waterschap Aa en Maas

Het Waterbeheerplan 2010-2015 ‘Werken met water voor nu en later’ is op 13 november 2009 vastgesteld. Het waterbeheerplan 2010-2015 maakt inzichtelijk wat waterschap Aa en Maas de komende jaren gaat doen. Het algemene doel is om het watersysteem en de afvalwaterketen op orde te houden. Het beheer van water door het waterschap bepaalt mede dat mensen en dieren in Noordoost Brabant leven in een veilige, schone en prettige omgeving.

De acties uit het waterbeheerplan zijn in vier maatschappelijke waterthema’s samengevat.

- 1 Veilig en bewoonbaar gebied:
 - Investeren in het verbeteren van dijken, zodat de veiligheid tegen overstromingen blijft gewaarborgd. Hiervoor verbetert het waterschap de vijf kilometer primaire waterkering en vijf waterkerende kunstwerken die niet aan de norm voldoen.
 - De grootste knelpunten van wateroverlast oplossen.
- 2 Voldoende water:
 - De baggerachterstand verder wegwerken.
 - De knelpunten in agrarisch gebied oplossen door inrichtings- en beheermaatregelen.
 - Het aanpakken van de verdroging van natuurgebieden.
- 3 Schoon water:
 - Onderzoeken of er verontreinigingen in de waterbodem zitten en waar nodig het betreffende waterlichaam baggeren.
 - Afvalwater zo goed mogelijk en tegen zo laag mogelijke kosten blijven zuiveren. Hiervoor zoekt het waterschap naar nieuwe manieren om het nog beter en voordeliger te doen.
 - De samenwerking in de afvalwaterketen met gemeenten verder verdiepen.
 - Initiatieven om diffuse verontreinigingen terug te dringen, blijven stimuleren.
- 4 Natuurlijk en recreatief water:
 - 30 kilometer beek herstellen om te zorgen voor een goede leefomgeving voor planten en dieren.
 - 120 kilometer ecologische verbindingzones (zones die natuurgebieden aan elkaar verbindt) aanleggen samen met gemeenten en terreinbeheerders.
 - 50 barrières voor de vistrek opheffen door onder andere het aanleggen van vispassages. Hierdoor creëert het waterschap een belangrijke randvoorwaarde voor een gezonde visstand.
 - Samen met de gemeenten de belangrijkste knelpunten in stedelijk gebied aanpakken, zoals blauwalgen en waterstank.

Op de plankaart en op de kaart met maatregelen voor de periode van 2010 tot 2015 zijn de Aa en de Goorloop aangeduid als zoekgebieden voor beekherstel/EVZ/vispassage. Op een zevental locaties, met name in of nabij de kernen, worden maatregelen voorzien om de wateroverlast in stedelijk gebied op te lossen.

Afbeelding 21: Uitsnede Maatregelenkaart 2010-2015 Waterbeheerplan waterschap Aa en Maas en legenda (2009).



Conclusie

Het Waterbeheerplan Waterschap Aa en Maas 2010-2015 vormt geen belemmeringen voor de beoogde bochtverbreding.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurvisie Laarbeek 2010 - 2020 | Groei in balans

Deze structuurvisie, Vastgesteld 16 september 2010, omvat het ruimtelijk beleid op hoofdlijnen voor de gemeente Laarbeek tot 2020. De laatste structuurvisie van de gemeente dateert van maart 2003. In deze StructuurvisiePlus is met name het duurzaam structuurbeeld van Laarbeek vormgegeven. Deze op de zogenaamde lagenbenadering gebaseerde structuur bewijst nu goede diensten in deze visie. De visie van 2003 voldoet echter niet aan de inhoudelijke eisen zoals neergelegd in de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro).

De gemeentelijke organisatie wordt op basis van de zogenaamde 'planning & control cyclus' meer en meer aangestuurd door programma's welke door de raad zijn vastgesteld. Toekomstvisie, Raadsbeleidsplan en Programmabegroting verstreken de raad in toenemende mate een sturende rol in de beleidsvoornemens. De toekomstvisie Laarbeek 2010 gaf vanuit het perspectief van de raad een eerste beleidsmatige doorkijk.

De nieuwe Toekomstvisie 2015 ('Visie op Laarbeek in 2015') vormt dan ook een geactualiseerd vertrekpunt voor de inhoud van deze structuurvisie. In staccatovorm zijn onderstaand de onderdelen van de visie omschreven welke van invloed zijn op de inhoud van de structuurvisie. De formulering heeft plaats vanuit het perspectief 2015.

- A. Laarbeek is een gemeente met een landelijke uitstraling, gedeeltelijk gelegen in de stedelijke regio, waarin de inwoners zich thuis voelen.
- B. Laarbeek bestaat uit vier karakteristieke, landelijke kernen met verbindingen zowel naar het stedelijk als het landelijk gebied.
- C. Laarbeek is een landelijke gemeente, die een aantrekkelijke woongemeente is, ook voor de stedelijke regio.
- D. De realisering van het subregionale bedrijventerrein Bemmer IV ligt op schema.
- E. De cultuurhistorische en landschappelijke waarden zijn geconserveerd in het bestemmingsplan Buitengebied. Op basis van deze waarden is onze gemeente gevormd tot 'Waterpoort van de Peel' en 'Park ten opzichte van de stad'.
- F. Zowel opvoedkundig als op andere gebieden worden adequate en toegankelijke voorzieningen geboden voor jeugdigen.
- G. In alle kernen zijn uitbreidingsplannen gerealiseerd. Bij het streven naar het bouwen van voldoende woningen is in de woningbouw vooral de nadruk gelegd op kwaliteit en duurzaamheid van de woningen en de woonomgeving.
- H. Laarbeek maakt optimaal gebruik van haar strategische ligging in het SRE-gebied om zowel de economie als de recreatief-toeristische potenties te versterken.
- I. Via de reconstructie van het landelijk gebied is Laarbeek er in geslaagd om het platteland vitaal te houden. Sterke agrarische bedrijven hebben zich ontwikkeld. Kansen voor nieuwe economische dragers zijn aangepakt, evenals verbrede landbouwactiviteiten en zorgfuncties.
- J. In het buitengebied is een grote verandering ontstaan: de verstening is teruggedrongen en in toenemende mate is cultuurgroen duurzaam natuurlijk verfraaid op basis van het Landschapsontwikkelingsplan.
- K. Er is structuur gebracht in de toeristisch-recreatieve potenties en kansen. Via arrangementen wordt de toeristische aandacht gevestigd op specifieke thema's als 'water' en 'religieus erfgoed'. Alle kernen en verblijfseenheden in het buitengebied zijn op een aantrekkelijke manier toegankelijk via een compleet netwerk van fietspaden, wandelroutes en veldwegen.
- L. Op basis van onvermijdelijk gebleken convenanten en in samenwerking met omliggende gemeenten en andere overheden, is er een infrastructurele oplossing gekomen voor de aanpak van zowel de oost-west verbinding als de noord-zuidverbinding in het oostelijke gedeelte van de regio Zuidoost-Brabant. In het bereikbaarheidsakkoord zijn waarborgen opgenomen voor een HOV verbinding in Aarle-Rixtel en Beek en Donk. Door ondersteunende maatregelen zijn ook Lieshout en Mariahout hierop aangetakt.
- M. Binnen de noord-zuidcorridor zijn visies ontwikkeld die in Bemmer IV, BemmerV en het doorgroeigebied glastuinbouw worden gerealiseerd. Voor de oude tak van de Zuid-Willemsvaart, de Kop van Aarle-Rixtel en het gebied aan weerszijden

van het nieuwe tracé van de N279, zijn in samenwerking met buurgemeenten, visies ontwikkeld die recht doen aan de waarden en de potenties in dat gebied. Hierbij is gebruikgemaakt van Brainport en de kansen op het gebied van food, water en logistiek.

- N. De toeristische profilering van Laarbeek komt vooral tot uitdrukking door Laarbeek te promoten als 'Waterpoort van de Peel'.
- O. Op verschillende manieren spant de gemeente zich steeds meer in voor een verbetering van natuur, milieu en landschap. Er wordt nieuwe natuur aangelegd om het behoud en herstel van de biodiversiteit te bevorderen.
- P. Laarbeek stelt zich in het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven op als een loyale partner, die zijn eigen geluid op een zelfbewuste, zakelijke en waar nodig kritische wijze laat horen.

Laarbeek heeft de koers bepaald. Het gaat nu om de uitvoering. Om beleidsversnippering te voorkomen is focus noodzakelijk. Naast de obligate zaken als de ontwikkeling van de benoemde woningbouwlocaties tot 2018, zijn twaalf projecten benoemd die als vliegwiel fungeren of vanwege de sleutelpositie bijzondere aandacht rechtvaardigen.

De bochtverbreding hoort niet bij de 12 speerpunten. De bochtverbreding wordt verder ook niet specifiek benoemd in de structuurvisie.

4.4.2 Bomenbeleidsplan Laarbeek 2007

De gemeente Laarbeek profileert zich als een landelijk gelegen gemeente met een bedrijvige uitstraling die haar identiteit bewaard heeft en fier uitstraalt. Bevordering van recreatie en toerisme is een belangrijk speerpunt. De kansen hiervoor zijn voor een belangrijk deel geënt op de landelijke uitstraling van Laarbeek. Groen, en daarbij bomen in het bijzonder, dragen sterk bij aan dit karakter.

Een duurzaam bomenbestand, van zowel particuliere als gemeentelijke bomen, draagt bij aan het landelijke karakter van de gemeente Laarbeek. Samen bepalen zij voor een groot deel het "groene beeld" in de openbare ruimte. De gemeente heeft het grootste aandeel en de grootste verantwoordelijkheid hierin. De bomen van particulieren die bijdragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte worden tevens waardevol geacht.

Voor waardevolle en bijzondere bomen wordt in principe geen kapvergunning verleend, tenzij sprake is van onveilige situaties. Ten behoeve van een objectieve beoordeling van de aangevraagde kapvergunningen van de bomen waarvoor wel een vergunning benodigd is (de kapvergunningplichtige houtopstanden), is een standaard beoordelingsformulier ontwikkeld. Hiermee wordt een eenduidige, zoveel mogelijk geobjectiveerde afweging, gemaakt tussen het belang van het behoud van de boom en het belang van verwijdering. Het besluit dat hierop volgt (verlening of weigering van de kapvergunning) wordt bekend gemaakt via de Laarbeeker en de reguliere bezwaarmogelijkheden staan voor belanghebbenden ter beschikking.

Een aangevraagde kapvergunning kan worden geweigerd op basis van:

- Natuur- en milieuwaarden
- Landschappelijke waarden
- Cultuurhistorische waarden
- Beeldbepalendheid / esthetische waarden;
- Waarden voor recreatie en leefbaarheid;
- Onterechte redengeving

Bij de beoordeling worden tevens eventuele voorwaarden bij de vergunning, zoals een herplantplicht, vastgesteld. Een herplantplicht wordt zo veel mogelijk gerelateerd aan de reden van de kap. Als fysieke herplant niet plaats kan vinden, kan ook een financiële compensatieplicht worden opgelegd. Ook een helder handhavingsbeleid hoort bij een degelijk kapbeleid. Bij beschadigingen van bomen of illegale kap wordt daarom handhavend opgetreden en wordt eventuele schade op de veroorzaker verhaald.

Conclusie

Ten behoeve van voorliggende ontwikkeling zal de uitvoerende partij voor de kap van bomen een kapvergunning aanvragen. In overleg met de gemeente Laarbeek zal vervolgens worden gekeken of, en zo ja welke, voorwaarden worden gesteld aan het verlenen van de kapvergunning.

5 Onderzoeksaspecten

5.1 Milieuaspecten

Bij het ontwikkelen van een plan als het voorliggende zijn er een aantal wettelijke bepalingen op het gebied van milieu, waaraan dient te worden getoetst. Daarnaast dient in het kader van een bestemmingsplan procedure, een goede ruimtelijke ordening te worden betracht. Om die reden is er een aantal onderzoeken uitgevoerd, waarop in deze paragraaf wordt ingegaan.

5.1.1 Bodem

Ten behoeve van de beoogde bochtverbreding dient een deel van de bestaande oever te worden afgegraven. De sloot en de weg, welke plaatselijk parallel liggen aan het kanaal, dienen hierbij te worden verlegd. Voornoemde bochtverbreding (realiseren van water) betreft geen gevoelige bestemming. Derhalve is een bodemonderzoek, in het kader van een bestemmingsplanwijziging, niet noodzakelijk.

Wel dient ten behoeve van de uitvoer van werkzaamheden, in het kader van de waterwet, de eigenschappen van de bodem ter plaatse van het plangebied aangetoond te worden. Op basis van de waterwet dient de kwaliteit van de (nieuwe) waterbodem aangetoond te worden. Dit heeft echter geen gevolgen voor de voorgestelde planologische wijziging.

Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering in het kader van voorliggend bestemmingsplan.

5.1.2 Luchtkwaliteit

De kwaliteit van lucht moet aan zekere normen voldoen. Deze kwaliteitsnormen zijn omwille van de volksgezondheid en natuur Europees en nationaal in wetgeving (Wet milieubeheer) vastgelegd. De luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (titel 5.2) worden ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd. Volgens de systematiek van de Wet luchtkwaliteit vormen de luchtkwaliteitseisen in ieder geval geen belemmering voor vergunningverlening of realisatie van een plan, indien grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden. Bij het aspect luchtkwaliteit in het bestemmingsplan zijn twee sporen te onderscheiden:

1. Het creëren van bestemmingen die potentieel bijdragen aan de (verslechtering van) de luchtkwaliteit.
2. Het creëren van bestemmingen die gevoelig zijn voor een (slechte) luchtkwaliteit.

In het eerste spoor, bestemmingen die bijdragen aan de luchtkwaliteit, wordt bekeken wat de gewenste bestemming ten opzichte van de bestaande bestemming is en welke gevolgen dat heeft voor de luchtkwaliteit. Hiervoor moet aan het wettelijk kader uit de Wet milieubeheer (titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen) worden voldaan.

In voorliggend plan betreft het de realisatie van de bestemming 'vaarwater', ter plaatse van vigerende bestemmingen, 'Verkeer', 'Water', 'Groen', 'Vaarwater' en 'Bedrijventerrein'. De toename van 'vaarwater' en de eventuele toename van scheepvaartverkeer, als gevolg van voorliggende ontwikkeling, is dusdanig gering dat van een eventuele overschrijding van grenswaarden zoals opgenomen in bijlage 2 van de Wet Milieubeheer geen sprake is.

Ten aanzien van spoor twee kan worden opgemerkt dat voorliggende ontwikkeling niet voorziet in de realisatie van zogenaamde gevoelige bestemmingen zoals bedoeld in het Besluitgevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen).

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van het plangebied.

5.1.3 Milieuzonering, akoestiek

De realisatie van 'vaarwater' betreft geen gevoelige bestemming. Binnen het plangebied of in de omgeving daarvan zijn verder geen gevoelige bestemmingen aanwezig. Derhalve kan worden gesteld dat het aspect akoestiek géén belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling van het plangebied.

Conclusie

Het aspect milieuzonering, akoestiek, vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van het plangebied.

5.1.4 Externe veiligheid

Beide vaarwegen zijn in het Basisnet Water niet aangewezen als binnenvaartroutes voor transport van gevaarlijke stoffen. Uit de tellingen van het IVS90 blijkt tevens dat deze vaarwegen nauwelijks gebruikt worden voor transport van gevaarlijke stoffen. De jaarlijkse transportintensiteit bedraagt maximaal 100 à 150 binnenvaartschepen met brandbare vloeistoffen.

Op basis van de huidige inzichten ligt een toename van het transport van gevaarlijke stoffen niet in lijn der verwachting. Gezien de lage transportintensiteiten in de huidige situatie en de lage externe veiligheidsrisico's hiervan, zal een eventuele toename van het transport niet direct leiden tot zodanige groei van het risico dat de landelijke normen worden overschreden.

Na de invoering van het Basisnet Water zal Rijkswaterstaat bovendien het transport van gevaarlijke stoffen over Rijks(vaar)wegen monitoren (wettelijke verplichting).

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van het plangebied.

5.2 Planologische aspecten

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op planologische aspecten die van belang zijn bij de ontwikkeling van het plangebied. Er dient in het kader van het vaststellen een bestemmingsplan, een goede ruimtelijke ordening te worden betracht. Om die reden is er een aantal onderzoeken uitgevoerd, waarop in deze paragraaf wordt ingegaan. De onderzoeksrapporten zijn als externe bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

5.2.1 Archeologie

In opdracht van Rijkswaterstaat heeft de Grontmij op 4 juni 2012 een Archeologische quickscan ten behoeve van de vaarweg Veghel- Eindhoven uitgevoerd (bijlage 3). In deze quickscan wordt specifiek ingegaan op voorliggende bochtverbreding.

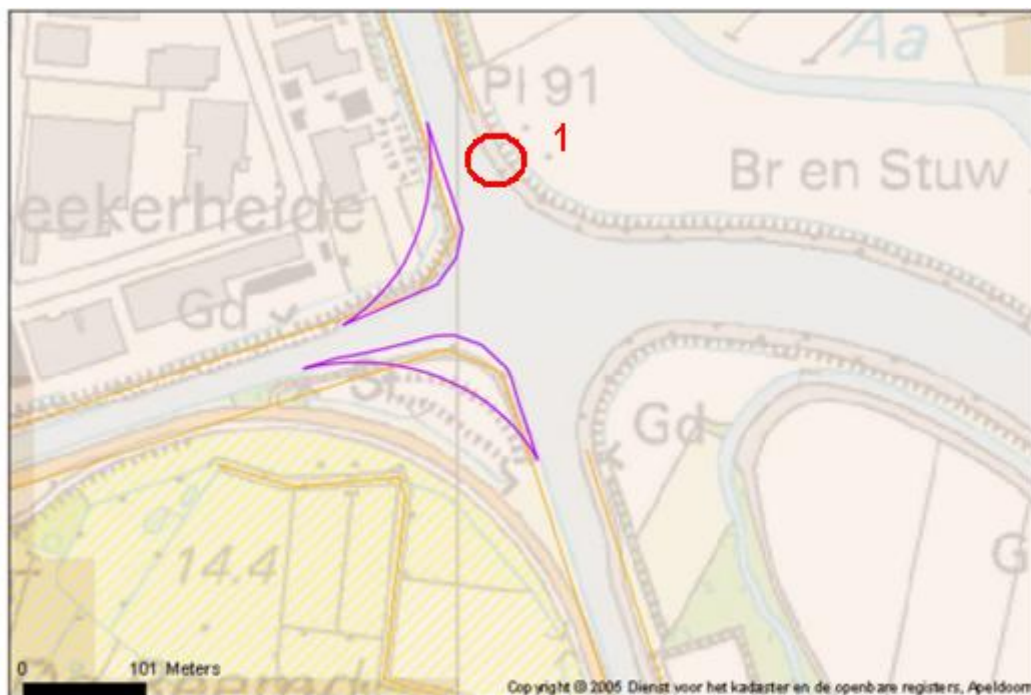
Voor deze bochtverbreding wordt de aanbeveling gedaan om géén nader onderzoek uit te voeren. Het betreffende bevoegd gezag, de gemeente Laarbeek, onderschrijft deze conclusie.

De overzijde van de bochtverbreding is niet beschreven in de quickscan archeologie. De overzijde van de bochtverbreding, welke tot voorliggend plangebied behoort, staat echter wel op de, in de quickscan gehanteerde, waardenkaarten. Onderstaan wordt ingegaan op de resultaten van de waardenkaarten in relatie tot de conclusie, welke in de quickscan is opgenomen met betrekking tot de onderzochte locatie, ter plaatse van de bochtverbreding.

In paragraaf 2.1 van de quickscan archeologie wordt ingegaan op de archeologische verwachtingswaarden ter plaatse van de beoogde bochtverbreding in de gemeente Laarbeek. De cultuurhistorische waardenkaart (beleidsdocument provincie) geeft aan dat ten aanzien van de beoogde bochtverbreding sprake is van een lage archeologische waarde. Een archeologische waardenkaart van de gemeente Laarbeek is momenteel nog niet beschikbaar.

In de quickscan wordt aanbevolen vanwege de lage archeologische verwachtingswaarde én het feit dat binnen een afstand van 50 meter geen archeologische vondsten zijn gedaan, geen nader onderzoek te laten uitvoeren. De kadeverbreding ten oosten van de bochtverbreding (nummer 1) is eveneens gelegen in een gebied met een lage archeologische verwachtingswaarde. Op basis van de conclusies ten aanzien van de bochtverbreding wordt gesteld dat ook voor de kadeverbreding aan de overzijde geen nader onderzoek hoeft te worden uitgevoerd.

Afbeelding 22: Uitsnede cultuurhistorische waardenkaart provincie Noord-Brabant



Afbeelding 2. Deelgebied 11 (paars kader) weergegeven op de CultuurHistorische Waardenkaart. Bron: Provincie Noord-Brabant.

Conclusie

Op basis van de uitkomsten van de archeologische quickscan wordt, vanwege de lage verwachtingswaarde, geadviseerd geen nader onderzoek meer uit te voeren ten behoeve van het aspect archeologie. Deze conclusie wordt onderschreven door de gemeente Laarbeek.

5.2.2 Quickscan Flora en fauna

In opdracht van Rijkswaterstaat heeft de Grontmij op 19 juli 2012 een quickscan natuur uitgevoerd ten behoeve van de vaarweg Veghel- Eindhoven (bijlage 4). In deze quickscan wordt specifiek ingegaan op de effecten ten aanzien van flora en fauna voor beide bochtverbredingen. Hierbij is gekeken naar de:

- Natuurbeschermingswet
- Flora en fauna wet
- Verordening Ruimte Noord Brabant 2012.
- Boswet.

Natuurbeschermingswet

Voorliggend project heeft, in het kader van de natuurbeschermingswet, geen effect op natura 200 gebieden.

Flora en fauna wet

In het kader van de flora en fauna wet dient middels een veldonderzoek te worden aangetoond of voorgenomen ontwikkeling nadelige effecten kan hebben op in het plangebied aanwezige zoogdieren, amfibieën en reptielen.

Verordening Ruimte Noord Brabant 2012

In tegenstelling tot hetgeen is geconcludeerd in de quickscan flora en fauna geeft de kaart 'Natuur en Landschap' van de Verordening Ruimte aan dat dit plangebied in de nabijheid van een Ecologische Hoofdstructuur danwel Groenblauwe mantel gelegen is. De aangeduide begrenzing in de Verordening ruimte heeft een onnauwkeurigheid van 12,5 meter. De mogelijke afstand en omvang van het plangebied binnen deze structuren is echter ver beneden de bovenstaand aangegeven onnauwkeurigheidsmarge. Derhalve kan worden gesteld dat van een daadwerkelijke aantasting van EHS danwel de Groenblauwe mantel geen sprake is. Zie ook paragraaf 4.2.3.

Boswet

Voor het plangebied geldt dat mogelijk de boswet aan de orde is. Dat betekent dat wanneer op deze locatie bomen worden geveld, veldbezoeken moeten worden gebracht om de bomenstand op te nemen en een melding doen van een voorgenomen velling bij het ministerie van EL&I. Ten aanzien van de kap van bomen zal, in samenspraak met het bevoegd gezag, ten behoeve van de uitvoer van werkzaamheden gekeken worden naar eventuele maatregelen op basis van het bomenbeheerplan 2007 van de gemeente Laarbeek.

De kadeverbreeding aan de overzijde van de bochtverbreding is niet meegenomen in de quickscan flora en fauna. In deze quickscan wordt aanbevolen om ook de kadeverbreedingen mee te nemen in het nader uit te voeren veldonderzoek.

Conclusie

Op basis van de quickscan flora en fauna wordt aanbevolen om ten aanzien van de Flora en fauna wet middels een veldonderzoek te aan te tonen of voorgenomen ontwikkeling nadelige effecten kan hebben op in het plangebied aanwezige zoogdieren, amfibieën en reptielen.

5.2.3 Veldonderzoek Flora en fauna

Voor dit projectonderdeel is reeds een quickscan natuur uitgevoerd door Grontmij (Grontmij, 2012). Uit de conclusies blijkt dat aanvullend onderzoek en advies nodig is om de risico's voor een aantal soorten te kunnen beperken.

Realisatie van de voorgenomen ingreep kan namelijk leiden tot schade aan natuurwaarden die bescherming genieten in het kader van de Nederlandse natuurwetgeving, te weten de Flora- en faunawet (in het vervolg Ffw). Deze wet regelt de bescherming van plant- en diersoorten. Overtreding van verbodsbepalingen uit de Ffw ten aanzien van streng beschermde soorten vereist mogelijk een ontheffing ad artikel 75.

Doel van het veldonderzoek (2. Verkennend Veldonderzoek Natuur, Natuurbalans – Limes Divergens BV, 15 juli 2013) is het verschaffen van inzicht in eventuele consequenties van de voorgenomen ingreep met betrekking tot de Ffw. Het onderzoek zal antwoord geven op de volgende vragen:

1. Komen op de ingreeplocatie streng beschermde soorten voor (tabel 2 en 3 Ffw) of kunnen deze hier worden verwacht?
2. Wat zijn eventuele negatieve effecten van de voorgenomen ingreep op deze beschermde soorten?
3. Op welke wijze kunnen eventuele negatieve effecten beperkt of voorkomen worden?
4. Is uiteindelijk een ontheffing op de Ffw noodzakelijk, voor welke soorten en onder welke voorwaarden?
5. Wordt vervolgonderzoek noodzakelijk geacht?

Bevindingen

Vleermuizen

Gedurende het veldonderzoek kon vastgesteld worden dat in de bomen binnen de grenzen van de ingreeplocatie geen geschikte holtes of scheuren aanwezig zijn. Daarmee is het voorkomen van verblijfplaatsen van vleermuizen op de ingreeplocatie uitgesloten. Mogelijk dient de eikenlaan van de Wilhelminaweg en Prins Hendrikstraat wel als vliegroute voor vleermuizen. De eikenlaan is echter niet volledig aaneengesloten; in de bocht bevindt zich een gat van ruim 100 meter en ook aan de Prins Hendriklaan zijn kleinere gaten in de laan. Waarschijnlijk kunnen eventueel aanwezige vleermuizen de aanwezige rietkragen van de sloot gebruiken om dit gat te overbruggen.

Broedvogels

Geschikte broedlocaties voor vogels moeten vooral gezocht worden in struweel, bomen en overige opgaande begroeiing, open grasland grenzend aan de watergangen en langs de oevers van de watergangen. Nesten die ook buiten het broedseizoen vallen onder de definitie van “vaste rust- of verblijfplaats” zijn niet in de directe omgeving van de ingreeplocatie aanwezig.

Gedurende het broedseizoen kan het kappen en snoeien van bomen, struweel en overige opgaande begroeiing en het uitvoeren van graafwerkzaamheden in grasland, in ruigte en aan de oevers leiden tot verstoring van broedende vogels.

Om negatieve effecten op vleermuizen en broedvogels te voorkomen en te voldoen aan de zorgplicht, worden enkele aanvullende maatregelen geadviseerd. Om zorgvuldig handelen te garanderen wordt bovendien conform de Gedragscode Flora- en faunawet van Rijkswaterstaat gewerkt.

Vleermuizen:

- Gedurende de nachtelijke uren dienen geen werkzaamheden uitgevoerd te worden, teneinde verstoring van vleermuizen te voorkomen.
- Bomenkap in de eikenlanen dient tot een minimum beperkt te worden. Door in de toekomstige situatie zorg te dragen voor rietkragen (in omvang en vorm vergelijkbaar met de huidige) rondom de nieuwe sloot blijft de lijnvormige structuur gehandhaafd en komt er geen voor vleermuizen onoverbrugbaar gat in de laan.

Broedvogels:

- Om negatieve effecten ten aanzien van broedvogels te voorkomen, dienen de werkzaamheden uitgevoerd te worden buiten het broedseizoen van aanwezige broedvogels.

Zorgplicht:

- Het maaien van struweel en jonge bomen gebeurt vanaf één kant. Hierdoor hebben kleine zoogdieren, zoals egels, de kans om weg te vluchten in de richting van veilig gebied.
- Stammen en takkenhopen worden direct na de kap afgevoerd om te voorkomen dat faunasoorten zich hieronder kunnen vestigen.
- Voorafgaand aan het dempen van watergangen worden alle vissen weggevangen uit te dempen watergangen.
- Werkzaamheden in en aan het water worden in zodanige richting uitgevoerd dat aanwezige vissoorten kunnen uitwijken. Het dempen van watergangen vindt plaats in de richting van andere sloten, waardoor de nog aanwezige dieren de kans hebben om te vluchten.
- Baggerwerkzaamheden worden in beginsel uitgevoerd in de periode van 15 juli tot 1 november, met een voorkeur voor de maanden september en oktober. Dit is de periode tussen de voortplanting en de winterrust van vissen. In de maanden november-december kan nog worden gebaggerd zo lang de winterrust van vissen nog niet is ingetreden, dat wil zeggen, zolang de watertemperatuur boven de 10° C blijft.

Verder zijn op de ingreeplocatie geen streng beschermde plant- of diersoorten aangetroffen en deze worden hier op basis van het ontbreken van vereiste biotopen ook niet verwacht. De voorgenomen ingreep leidt derhalve niet tot negatieve effecten ten aanzien van wettelijk streng beschermde soorten zoals bedoeld in de Ffw. Een ontheffing op de Ffw voor realisatie van de voorgenomen ingreep is daardoor niet nodig.

Conclusie

Wanneer bij het uitvoeren van werkzaamheden rekening wordt gehouden met bovengenoemde aspecten dan vormt het aspect flora en fauna geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van het plangebied. Nader onderzoek naar eventuele effecten op het gebied van flora en fauna is derhalve dan ook niet noodzakelijk.

5.2.4 Watertoets.

De watertoets bewaakt de waterkwaliteit en waterkwantiteit bij ruimtelijke plannen. De toets is verplicht voor ruimtelijke plannen waarin 'waterbelangen' spelen, specifiek op het gebied van het vasthouden, bergen en afvoeren van hemelwater. In een waterparagraaf wordt uitgelegd hoe wordt omgegaan met (hemel)water.

Voorliggend plan voorziet enkel in het verleggen van de huidige beek en het verbreden van het vaarwater van respectievelijk de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal. Het voorliggende plan voorziet juist in een vermindering van het verharde oppervlak, derhalve kan worden gesteld dat een watertoets niet noodzakelijk is.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van het plangebied.

6 Economische uitvoerbaarheid

Op 22 september 2006 heeft Rijkswaterstaat samen met betrokken gemeenten én de provincie Noord-Brabant een Bestuurlijke overeenkomst ondertekend. Betrokken partijen zijn:

- Rijksoverheid.
- Provincie Noord-Brabant.
- Gemeente Eindhoven.
- Gemeente Veghel.
- Gemeente Laarbeek.
- Gemeente Son en Breugel.
- SRE

Deze overeenkomst legt de afspraken vast voor het realiseren van concrete infrastructurele maatregelen voor een betere bereikbaarheid van de regio Zuidoost-Brabant voor goederenvervoer over water en de financiering daarvan. De bochtverbreding van de Zuid-Willemsvaart met het Wilhelminakanaal wordt hierbij als concrete maatregel benoemd.

In de bestuurlijke overeenkomst hebben betrokken partijen afspraken gemaakt omtrent de verdeling van kosten die gemoeid zijn met de ontwikkeling en realisatie van voorliggende bochtverbreding. Middels deze overeenkomst is de economische uitvoerbaarheid van voorliggend initiatief dan ook gewaarborgd.

7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Procedure

Het bestemmingsplan doorloopt de volgende procedure:

a. Voorbereiding:

Vooroverleg met overheidsinstanties: betrokken diensten van rijk en provincie, waterschap (watertoets), eventueel buurgemeenten.

b. Ontwerp:

Publicatie en terinzagelegging overeenkomstig afdeling 3.4 Awb en Wro een ieder kan gedurende deze terinzagelegging een zienswijze indienen bij de gemeenteraad

c. Vaststelling:

Vaststelling door de raad mogelijkheid reactieve aanwijzing publicatie en terinzagelegging vastgesteld bestemmingsplan gedurende de beroepstermijn

d. Inwerkingtreding:

Na afloop van de beroepstermijn (tenzij binnen de beroepstermijn een verzoek om voorlopige voorziening wordt gedaan)

e Beroep:

Beroep bij Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

7.2 Procedure ex artikel 3.1.1. Bro

In het kader van ex artikel 3.1.1. Bro is het plan voorgelegd aan de Provincie Noord-Brabant en aan het waterschap Aa en Maas. De reacties zijn als separate bijlage (bijlage 4) bij deze toelichting gevoegd. Onderstaand wordt kort de inhoud van de reacties weergegeven.

Provincie Noord-Brabant.

Voorliggend bestemmingsplan geeft voor de provincie Noord-Brabant geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Waterschap Aa en Maas.

Donderdag 24 oktober 2013 heeft Rijkswaterstaat de ontwerpтеkening, aangaande de bochtverruiming in Beek en Donk, gemeente Laarbeek (bijlage 4), behorende bij dit bestemmingsplan besproken. Het waterschap heeft aangegeven akkoord te zijn met het ontwerp.

7.3 Zienswijzeprocedure

De zienswijzenprocedure voor het project verloopt via de procedure, zoals neergelegd in de Awb (afdeling 3.4, van de Algemene wet bestuursrecht juncto artikel 3.8, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening).

Het ontwerpbesluit met bijbehorende stukken zal gedurende zes weken ter inzage liggen, na voorafgaande publicatie in de Staatcourant. Tevens wordt het plan op de gemeentelijke website www.laarbeek.nl gepubliceerd.

Gedurende de termijn van de ter inzage legging zijn wel/geen zienswijzen ingediend.

**BESTEMMINGSPLAN
BOCHTVERBREIDING ZUID-
WILLEMSVAART -
WILHELMINAKANAAL
Gemeente Laarbeek**

Rijkswaterstaat

Bijlage 1 Quicksan Archeologie

Bijlage 2 Quicksan Flora en fauna

Bijlage 3 Veldonderzoek Flora en fauna

Bijlage 4 Reacties vooroverleg