



Gemeente Drimmelen

Bestemmingsplan
Bypass Zoutendijk Hooge Zwaluwe



Bestemmingsplan

Bypass Zoutendijk Hooge Zwaluwe

Aveco de Bondt BV

Holten - Amstelveen - Breda - Eindhoven -
Nieuwegein

Postbus 64, 7450 AB Holten

T +31 88 004 82 12

info@avecodebondt.nl

avecodebondt.nl

project Bypass Zoutendijk Hooge Zwaluwe
projectnummer 223305
projectleider Toby van Baast

datum 16 mei 2024
referentie 223305_AdB_RAP_0001_v4.0

opdrachtgever Gemeente Drimmelen

status Definitief
versie 4.0
fase Vastgesteld
auteur Toby van Baast

paraaf
gecontroleerd Wilrik Hengstmengel



Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Doel en reikwijdte bestemmingsplan	1
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	2
1.3	Vigerend bestemmingsplan	2
1.4	Leeswijzer	3
2	Gebiedsprofiel	4
2.1	Gemeente Drimmelen	4
2.2	Hooge Zwaluwe	4
2.3	Plangebied bypass Zoutendijk - Horenhilsedijk	4
3	Planontwikkeling	6
3.1	Ontwerp van het tracé	6
3.2	Omleiding van het zware verkeer	8
3.3	Natuurcompensatie en ecologische verbindingzone	10
3.4	Landschappelijke inpassing	11
4	Beleidskader	13
4.1	Rijksbeleid	13
4.1.1	Nationale Omgevingsvisie (NOVI), 2020	13
4.1.2	Besluit en ministeriële regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, Rarro), 2012	13
4.1.3	Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6 lid 2 Bro), 2017	14
4.2	Provinciaal beleid	15
4.2.1	Omgevingsvisie 'De kwaliteit van Brabant, Visie op de leefomgeving', 2018	15
4.2.2	Omgevingsverordening Noord-Brabant	15
4.2.2.1	Artikel 5.60: verkeersdoeleinden	17
4.2.2.2	Natuur Netwerk Brabant: artikelen 5.30 t/m 5.42	19
4.2.2.3	Artikel 5.11 kwaliteitsverbetering landschap	22
4.2.2.4	Artikel 5.44: cultuurhistorische waarden	22
4.2.2.5	Basisprincipes voor een evenwichtige toedeling van functies: artikel 5.7 t/m 5.10	22
4.3	Gemeentelijk beleid	23
4.3.1	Omgevingsvisie	23
4.3.2	Beleidsplan Verkeer en Vervoer Gemeente Drimmelen 2018 – 2028	24
4.3.3	Groenbeleidsplan gemeente Drimmelen	24
5	Planologisch relevante (milieu)aspecten	26
5.1	Inleiding	26
5.2	Bodem	26
5.3	Waterhuishouding	27
5.4	Cultuurhistorie	28
5.5	Archeologie	30
5.6	Ecologie	31
5.6.1	Natuurgebieden	31
5.6.2	Flora en fauna	32



5.7	Wegverkeerslawaaï	34
5.8	Bedrijven en milieuzonering	35
5.9	Externe veiligheid	35
5.10	Luchtkwaliteit	36
5.11	Kabels en leidingen	37
5.12	Milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling	37
6	Juridische plantoelichting	39
6.1	Inleiding	39
6.2	Opbouw van de regels	39
6.3	Regels	39
6.3.1	Hoofdstuk 1 'Inleidende regels'	39
6.3.2	Hoofdstuk 2 'Bestemmingsregels'	40
6.3.3	Hoofdstuk 3 'Algemene regels'	41
6.3.4	Hoofdstuk 4 'Overgangs- en slotregels'	41
7	Economische uitvoerbaarheid	42
7.1	Inleiding	42
7.2	Toepassing Grondexploitatiewet	42
7.3	Economische uitvoerbaarheid	42
8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	43
8.1	Vooroverleg	43
8.2	Omgevingsdialoog	43
8.3	Zienswijzen	43

Bijlagen

Bijlage 1	Probleemverkenning doorgaand verkeer
Bijlage 2	Visie verkeerstructuur
Bijlage 3	Verkeerstudie
Bijlage 4	Geluidscontour NNB
Bijlage 5	Bodemonderzoek
Bijlage 6	Watertoets
Bijlage 7	Stikstofonderzoek
Bijlage 8	Effectenanalyse NNB + evz
Bijlage 9	Quickscan Wet natuurbescherming
Bijlage 10	DNA identificatie zoogdieren
Bijlage 11	Ecologisch onderzoek Grote Modderkruiper
Bijlage 12	Quickscan Wet natuurbescherming II
Bijlage 13	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
Bijlage 14	Verslag omgevingsdialoog
Bijlage 15	Nota van zienswijzen



1 Inleiding

1.1 Doel en reikwijdte bestemmingsplan

De gemeente Drimmelen streeft naar een versterking van het aantrekkelijke landelijke woonklimaat binnen de woonkernen in de gemeente. De kwaliteit van het woon- en leefmilieu van de kern Hooze Zwaluwe staat onder druk vanwege vrachtverkeer en landbouwverkeer dat op de route vanaf de N285 zijn weg zoekt door de kern van Hooze Zwaluwe richting Lage Zwaluwe. De overlast die dorpsbewoners ervaren zijn onder andere te zwaar verkeer, trillingen en geluidsoverlast, lastig manoeuvreren en passeren en onveilige situaties voor fietsers en voetgangers.

Dit bestemmingsplan maakt een bypass voor zwaar verkeer (landbouwverkeer en vrachtverkeer) mogelijk. Na de vaststelling van dit plan wordt een verkeersbesluit getroffen met een geslotenverklaring voor alle motorvoertuigen en ongemotoriseerde voertuigen als fietsen. Landbouwvoertuigen en vrachtverkeer worden uitgezonderd. Het plan voor de bypass sluit aan op de afspraken in het coalitieakkoord 2022-2026 en eerdere raadsuitspraken over het ontlasten van verkeersdruk in de dorpen Hooze en Lage Zwaluwe. Het verkeersbesluit staat dus los van deze bestemmingsplanprocedure en is de vervolgstap tot de civiele uitvoering van de aanleg van de bypass.

In het reeds voorgestelde ontwerp voor de bypass voor zwaar wordt de Horenhilsedijk met de Zoutendijk verbonden. De weg wordt ingericht voor tractoren en vrachtverkeer. Deze bypass draagt bij aan het verhelpen van overlast en biedt een passend alternatief voor de bestuurders van de tractoren en vrachtverkeer. Om te voorkomen dat auto's gebruik maken van de bypass, wordt een bussluis aangelegd.

De nieuwe weg ligt parallel aan een ecologische verbindingszone (hierna: evz). Het oostelijke deel van deze evz moet nog worden gerealiseerd. Het westelijke deel, inclusief de watergang, is reeds gerealiseerd. Op haar beurt maakt de evz deel uit van Natuur Netwerk Brabant. Door de nieuwe weg neemt het zware verkeer op de Zoutendijk toe. De nieuwe weg en de toename van het zware verkeer op de Zoutendijk buiten de bebouwde kom hebben effecten op de evz én het Natuur Netwerk Brabant ten zuiden van deze evz. De bypass verstoort de natuur in De Groote Zonzeelsche Polder indirect (geluid) waardoor er in totaal 3 hectare natuur moet worden gecompenseerd. Aan de westzijde van bypass wordt een ecologische verbindingszone gecreëerd van 8.800m² als onderdeel van de natuurcompensatie. De resterende verstoring wordt financieel gecompenseerd volgens de eisen van de provincie.

Aan de oostzijde van de weg is een landschappelijk inpassingsplan ontworpen. Dit is in samenspraak gebeurd met de provincie Noord-Brabant, Staatsbosbeheer en Vogelwerkgroep West-Brabant.

Het bestemmingsplan maakt diverse ontwikkelingen juridisch-planologisch mogelijk:

- de aanleg van de een verbindingsweg voor zwaar verkeer;
- de aanleg van natuur in een ecologische verbindingszone (fysieke natuurcompensatie);
- storting van een restbedrag in het provinciale landschapsfonds (financiële natuurcompensatie);
- landschappelijke inpassing van de verbindingsweg.

In het kaartbeeld op pagina 2 is de integrale ruimtelijke opgave gevisualiseerd.



Initiatief gevisualiseerd op een topografische kaart. Het plangebied is de met oranje aangeduide nieuwe weg, de bypass tussen de Horenhilsedijk en de Zoutendijk. Bron: planviewer.nl, 2023, bewerking Aveco de Bondt.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

De bypass loopt vanaf de Horenhilsedijk in het noorden tot aan de Zoutendijk in het zuiden. De percelen waar de onderzoekslocatie deel van uitmaakt zijn kadastraal bekend als gemeente Hooge en Lage Zwaluwe, sectie L, nummers 26 en 27.

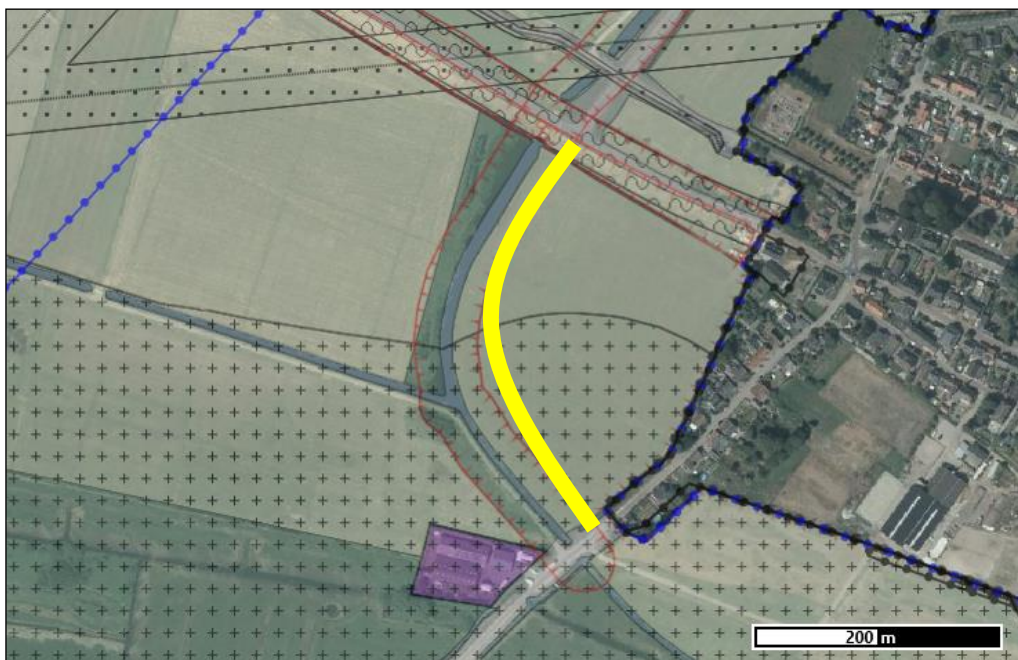
1.3 Vigerend bestemmingsplan

Op basis van het vigerende bestemmingsplan "Buitengebied", zoals vastgesteld op 23 december 2015, is de beoogde ontwikkeling niet mogelijk. Ter plaatse van het plangebied geldt de bestemming 'Agrarisch – 1'. Binnen de bestemming 'Agrarisch – 1' mogen geen verharde wegen worden aangelegd.



Tevens gelden voor (delen van) het plangebied de dubbelbestemmingen 'Waarde – Attentiegebied ehs' en 'Waterstaat – Waterkering'. Gronden met de dubbelbestemming 'Waarde - Attentiegebied ehs' zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud, beheer en herstel van de waterhuishoudkundige situatie, gericht op het verbeteren van de condities voor de natuur(waarden) en de waterkering.

Ten slotte zijn er drie gebiedsaanduidingen voor (delen van) het plangebied van toepassing, namelijk 'wetgevingszone – omgevingsvergunning cultuurhistorisch dijklichaam', 'wetgevingszone – omgevingsvergunning cultuurhistorisch vlak' en 'wetgevingszone – wijzigingsgebied ecologische verbindingzone / herstel watersysteem'.



Uitsnede bestemmingsplan 'Buitengebied' met globale weergave plangebied (gele lijn).

Bron: ruimtelijkeplannen.nl, 2023.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving van de bestaande verkeerssituatie in Hooge Zwaluwe gegeven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 een omschrijving gegeven van de gewenste bypass en de inrichting van de ecologische verbindingzone. In hoofdstuk 4 wordt getoetst aan de vigerende ruimtelijke beleidskaders. Hoofdstuk 5 gaat in op de geldende randvoorwaarden en planologisch relevante (milieu)aspecten voor het plan, waarna in hoofdstuk 6 de bestemmingsregels en de verbeelding worden toegelicht. Tenslotte wordt in hoofdstuk 7 de economische uitvoerbaarheid van het plan inzichtelijk gemaakt en wordt in hoofdstuk 8 ingegaan op de resultaten van de planologische procedure.



2 Gebiedsprofiel

2.1 Gemeente Drimmelen

De gemeente Drimmelen bestaat uit 6 kernen in een typisch land- en tuinbouwgebied, met veel natuur en recreatie. Het is 'de voortuin' van het Nationaal Park de Biesbosch in West-Brabant. De kernen liggen verspreid en hebben ieder hun eigen kenmerken en dynamiek. De gemeente heeft een oppervlakte van 119,2 km² en telt ongeveer 27.000 inwoners (bron: CBS, gegevens 2019).

De huidige landschappelijke structuur van Drimmelen volgt in grote lijnen de bodemgeografische indeling. Binnen de gemeente kunnen drie landschappelijke deelgebieden worden onderscheiden: in het noordwesten bevindt zich het zeeleigebied, in het zuidoosten bevindt zich het zandgebied. Daar tussenin ligt het veenweidegebied.

2.2 Hooge Zwaluwe

De geschiedenis van Hooge Zwaluwe loopt parallel aan die van Lage Zwaluwe, waarmee het samen de heerlijkheid Zwaluwe vormde. Beide dorpen bestonden al in de middeleeuwen. Bij de St. Elisabethsvloed in 1421 werden de landbouwgronden van beide dorpen overstroomd. De dijklinten bleven daarbij gespaard. Veel inwoners van naburige dorpen vestigden zich na de vloed bij de dijk. De dijk met daaraan lintbebouwing is oorspronkelijk onderdeel van een Middeleeuwse doorgaande bedijking: de omdijking van de Groote of Zuid-Hollandse Waard.

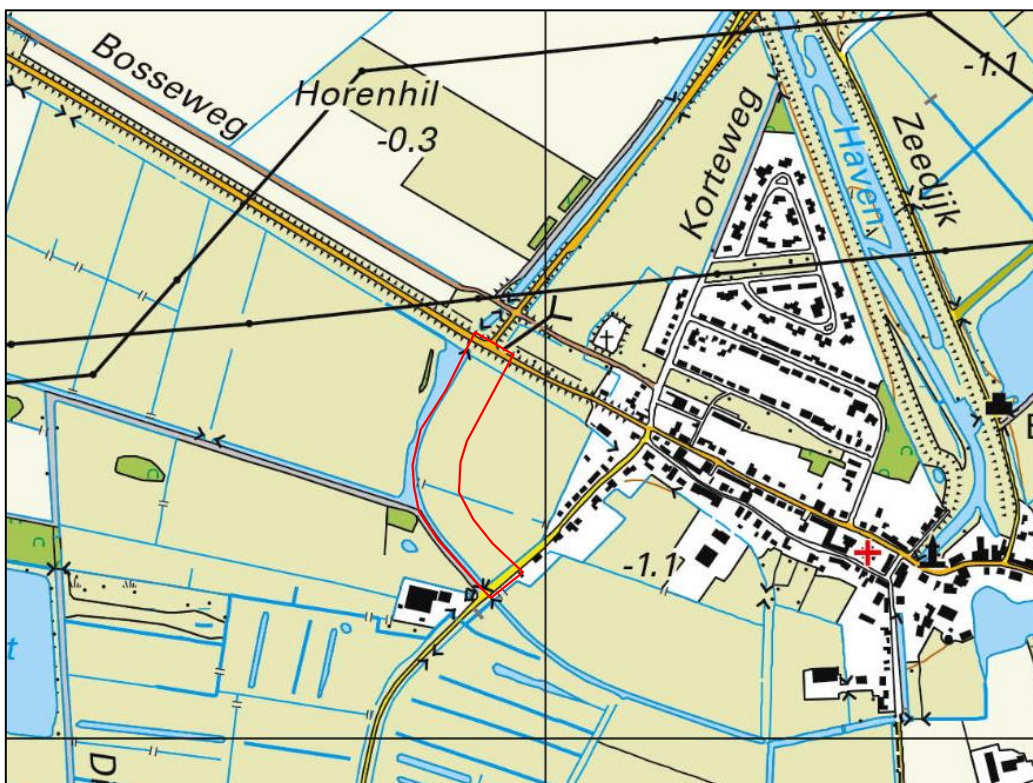
Het lint bestaat achtereenvolgens uit de Kerkdijk, Spoorstraat, Havenstraat en Raadhuisstraat en heeft in het algemeen een rechtlijnige structuur. De dijk slingert alleen ter hoogte van de Havenstraat en Spoorstraat rond het aanwezige wiel aan de zuidwestzijde. Het dijklint kenmerkt zich door een smal wegprofiel bestaande uit een rijbaan met aan weerszijden een smal trottoir. Aan weerszijden is bebouwing gesitueerd met veelal vooroorlogse traditioneel vormgegeven panden. Deze bebouwing is gevarieerd in verschijningsvorm en geveldetaillering en kent tegelijkertijd een grote mate aan samenhang.

2.3 Plangebied bypass Zoutendijk - Horenhilsedijk

Het tracé van de nieuwe bypass is voorzien ten westen van de bebouwde kom van Hooge Zwaluwe en verbindt de Zoutendijk met de Horenhilsedijk. Parallel aan het tracé ligt een zoekgebied voor een ecologische verbindingszone, waarvan een deel al gerealiseerd is. De onderzoekslocatie betreft agrarisch gebied (weiland) dat agrarisch in gebruik is. Op kleine delen van het plangebied zijn bestaande dijken en sloten gelegen. In de westelijke rand van het plangebied stroomt de watergang. De watergang is reeds onderdeel van het Natuur Netwerk Brabant. Aan weerszijden van de watergang is een zoekgebied voor een ecologische verbindingszone aangeduid. De watergang stroomt door het open landschap en wordt begeleid door oeverbeplanting. In de buurt van het plangebied bevinden zich enkele weidepercelen die onderdeel uitmaken van het Natuur Netwerk Brabant.



Luchtfoto van het plangebied. Met een rode contour is de begrenzing van het plangebied geduid. Bron: Cyclomedia globespotter, 2020.



Topografische kaart van het plangebied. Met een rode contour is de globale begrenzing van het plangebied geduid. Bron: Topotijdreis.nl, 2023.



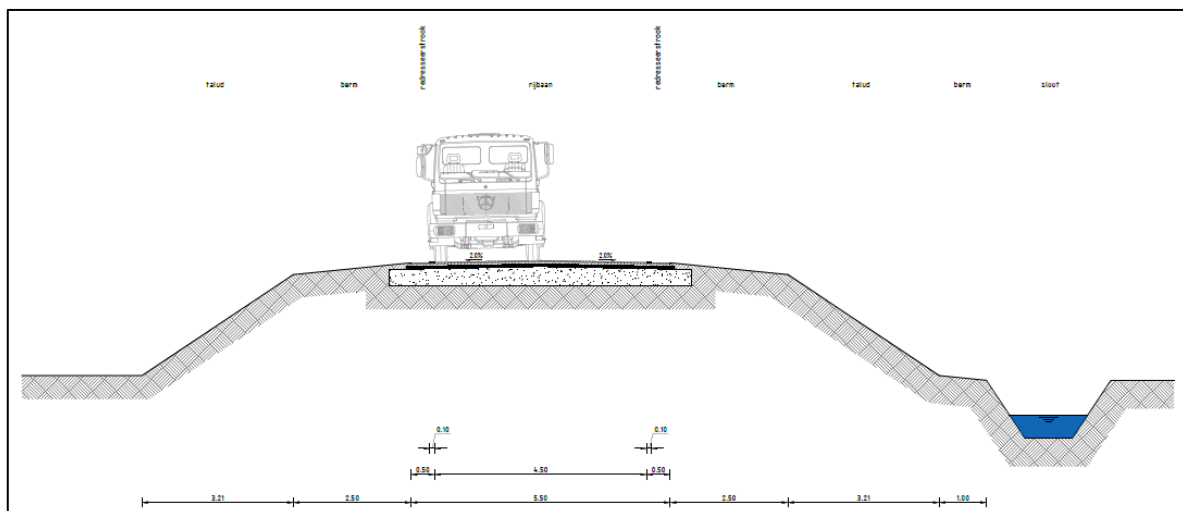
3 Planontwikkeling

3.1 Ontwerp van het tracé

De gemeente Drimmelen heeft in samenwerking met Atab Civiele Techniek een nieuw wegtracé ontworpen voor de realisatie van de bypass 'Zoutendijk – Horenhilsedijk'. Dit wordt een nieuwe verbindingsweg op een afstand van circa 0,2 kilometer tot de kern van Hooge Zwaluwe.

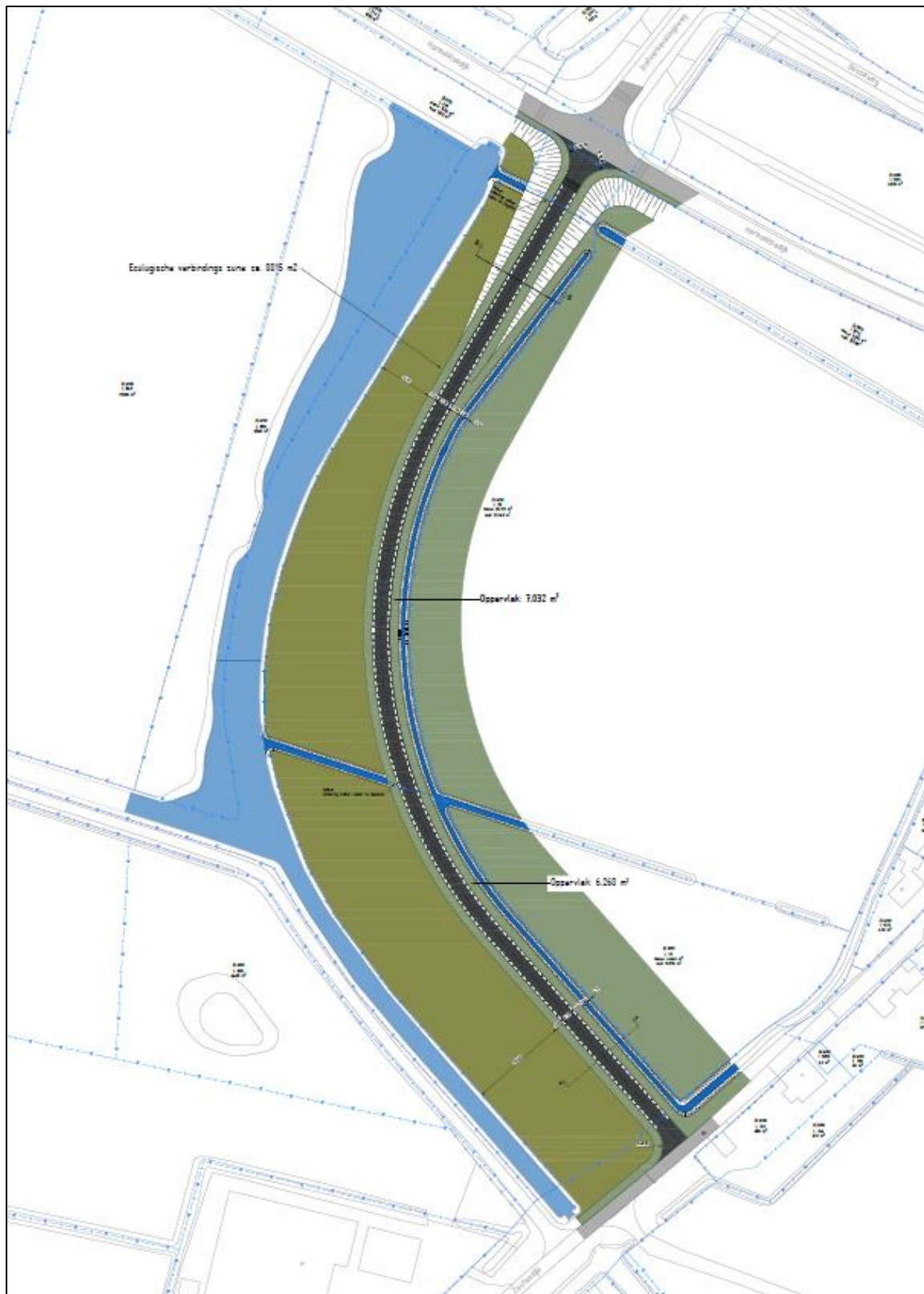
De weg wordt 5,5 meter breed over een lengte van ongeveer 380 meter. De maximumsnelheid op de weg wordt vastgesteld op 60 km/u. Gelijktijdig met de aanleg van de nieuwe weg wordt een ecologische verbindingszone verwezenlijkt.

De bypass is 5,5 meter breed en uitgevoerd in asfalt (4,5m) en grasbeton (beide zijden 0,5m). Om te voorkomen dat auto's gebruik maken van de bypass, worden bussluizen geplaatst zodat de berm niet gebruikt kan worden als illegale doorgang. Aan de westzijde is -overeenkomend met het originele ontwerp- een ecologische verbindingszone ingetekend en aan de oostzijde is de weg in het ontwerp landschappelijk ingepast met een bomenlaan. De berm aan de westzijde van de weg wordt 2,5 meter breed. Aan de oostzijde wordt de berm 4 meter breed. Ten oosten van de weg wordt een sloot voor afwatering gerealiseerd met een talud van 1:1.



Dwarsdoorsneden ontwerp nieuwe weg Zoutendijk – Horenhilsedijk.

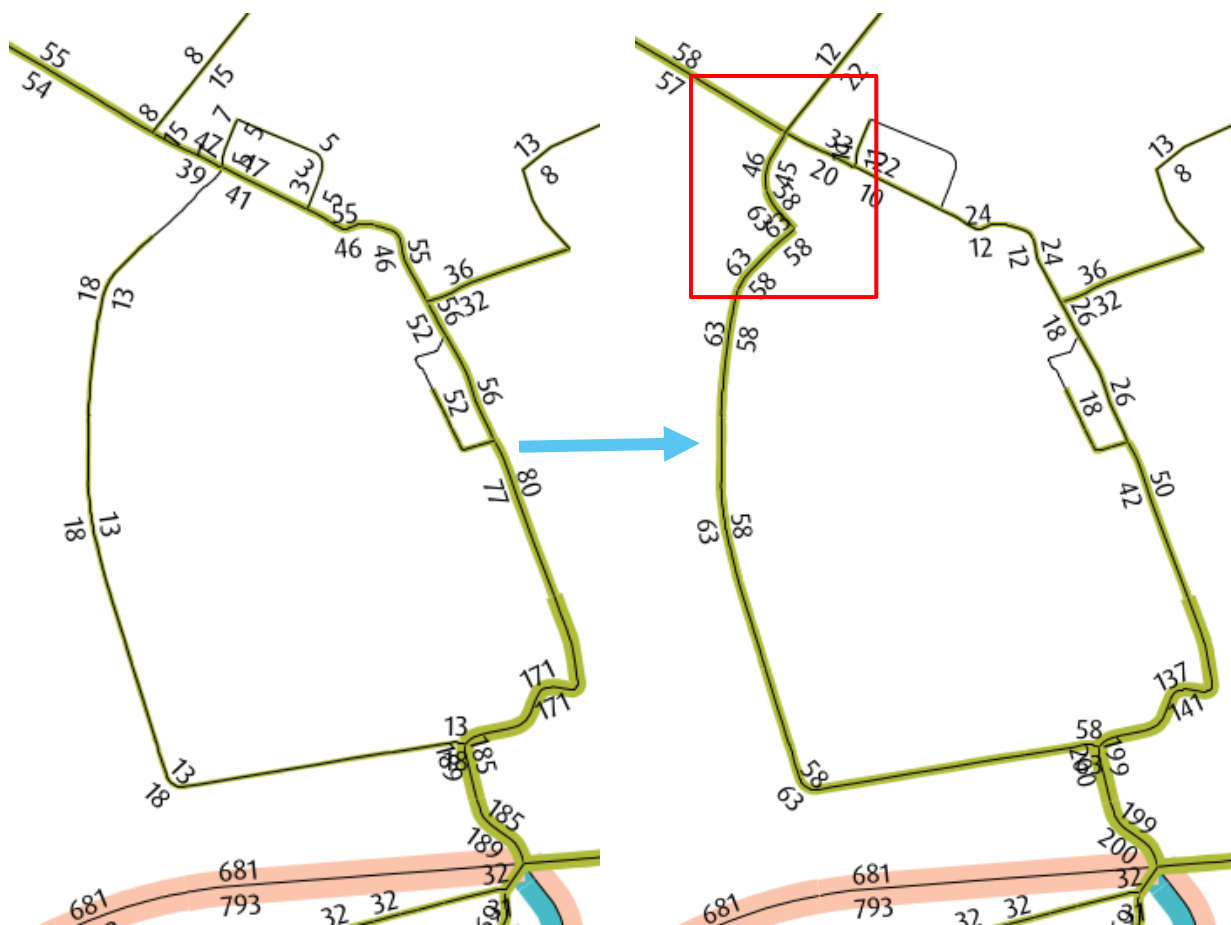
Bron: Atab Civiele Techniek, 2023.



Situatieschets ontwerp nieuwe weg Zoutendijk – Horenhilsedijk. Bron: Atab Civiele Techniek, 2023.

3.2 Omleiding van het zware verkeer

Nieuwe wegen zorgen over het algemeen voor een verplaatsing van het verkeer. Met de aanleg van de verbindingsweg tussen de Zoutendijk en de Horenhilsedijk neemt de verkeersbelasting van de wegen in Hooge Zwaluwe en door Helkant af. Het doorgaande, zware verkeer van en naar Lage Zwaluwe wordt met de verbindingsweg ten westen van Hooge Zwaluwe omgeleid. In onderstaande figuur is een prognose te zien van de effecten van de aanleg van de nieuwe weg op de verkeersstroming. De verkeersintensiteiten links betreft een autonome situatie voor het vrachtverkeer en landbouwvoertuigen. De verkeersintensiteiten van het vrachtverkeer en landbouwvoertuigen rechts zijn een prognose voor 2030 ná de aanleg van de verbindingsweg ten westen van Hooge Zwaluwe. De intensiteiten zijn berekend met het Handboek Uitgangspunten BBMA (Brabant Brede Model Aanpak, 2018).



Verkeersintensiteiten vrachtverkeer en landbouwvoertuigen bestaande situatie (links) en toekomstige situatie na aanleg van de nieuwe verbindingsweg (met rood aangegeven, rechts). Bron: Goudappel Coffeng, 2023.

Op bovenstaande figuur is te zien dat het vrachtverkeer dat door Hooge Zwaluwe reist afneemt en dat het vrachtverkeer via de Bypass toeneemt. De toename van vrachtverkeer en landbouwvoertuigen over de bypass bedraagt 90 motorvoertuigen per etmaal.

Vanwege de omleiding van het zware verkeer worden de bermen op de Zoutendijk en de Zonzeelseweg verstevigd. Ook wordt de bestaande spoorwegovergang vanwege het toenemende zware verkeer beveiligd. Er worden tevens verbeteringen uitgevoerd die de veiligheid van fietsers op de Zonzeelseweg verbetert.



Inrichtingsplan ecologische verbingszone. Bron: Aveco de Bondt bv, 2023.

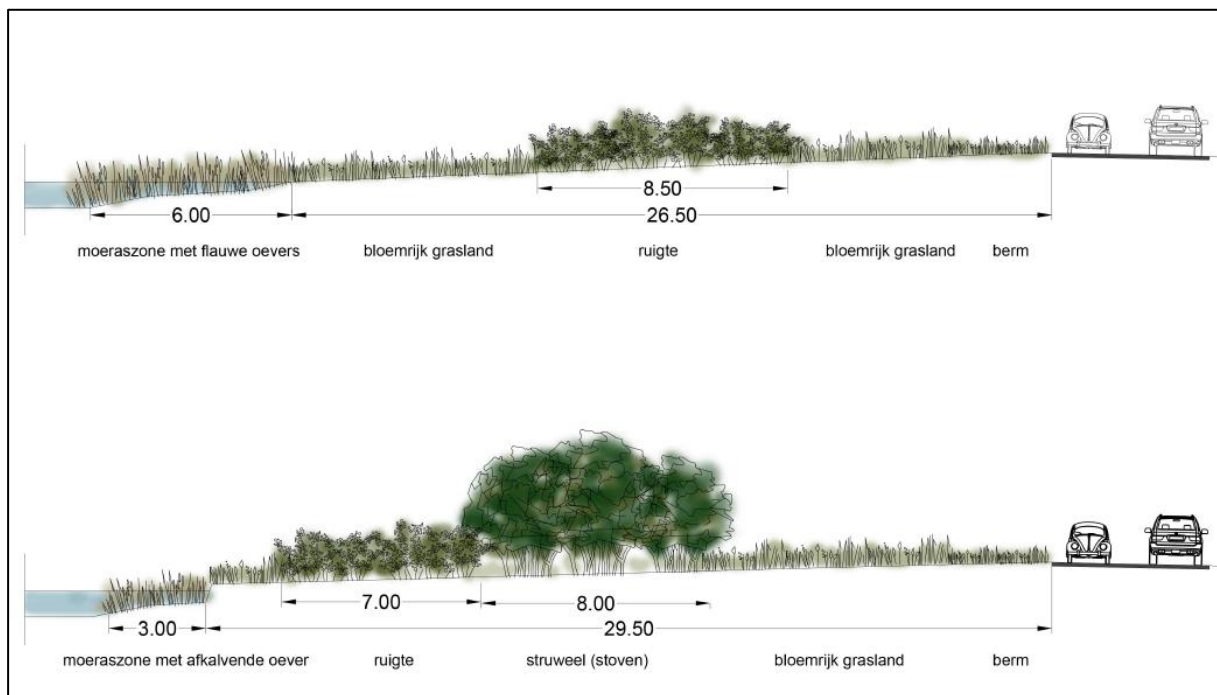


3.3 Natuurcompensatie en ecologische verbindingzone

Samen met de aanleg van de weg wordt een ecologische verbindingzone met een gemiddelde breedte van 25 meter verwezenlijkt. De ecologische verbindingzone gaat onderdeel uitmaken van het Natuur Netwerk Brabant. De bypass heeft (geluids)effecten op de ecologische verbindingzone en het natuurgebied ten zuidwesten ervan.

Econsultancy heeft een visie opgesteld voor de ontwikkeling van de ecologische verbindingzone (evz), parallel ten westen van de weg. Aveco de Bondt heeft deze visie verwerkt in een inrichtingsplan voor de evz ten westen van de nieuwe verbindingsweg. De ecologische visie en het inrichtingsplan ecologische verbindingzone zijn toegevoegd als bijlage 1 en 2 van de regels.

De nieuwe weg is gepositioneerd in een open polderlandschap van de Groote Zonzeelsche Polder. De weg ligt iets verhoogd ten opzichte van het maaiveld, maar vormt door het ingetogen ontwerp geen directe visuele hindernis in het landschap. Een wat hoger grasland is al voldoende om de weg landschappelijk in te passen. De functie als ecologische verbindingzone (evz) met habitateisen voor bijbehorende doelsoorten dient dan ook als uitgangspunt voor het ontwerp van deze zone. Optioneel kan een talud worden gemaakt direct ten westen van de nieuwe verbindingsweg, zodat het waaierende licht naar de polder vermindert.



Hoogteprofielen van de inrichting van de ecologische verbindingzone. Bron: Aveco de Bondt bv, 2023.

De doelsoorten die in de ecologische visie van Econsultancy genoemd worden zijn de waterspitsmuis, kleine marterachtigen, noordse woelmuis, otter, ringslang, tengere grasjuffer, meervleermuis, snor en roodrandzandbij. In het algemeen kan gesteld worden dat deze soorten zich thuis voelen in een relatief open landschap met water, bloemrijke graslanden en plaatselijke schuilplaatsen in de vorm van ruigten en struweel. Voor een aantal soorten gelden specifieke plantsoorten die in de habitat voor moeten komen, zoals wilgen, sleedoorn en schermbloemen. Deze vormen de basis van de beplanting. Vanwege het open landschap zijn lange hoge groenstructuren niet wenselijk, waardoor gekozen is voor een opzet met een open bloemrijk grasland met een brede, ondiepe oeverzone aan de waterkant. In dit grasland zijn enkele groene eilanden ontworpen met éénjarige ruigte en opgaand struweel dat beheerd wordt als hakhoutstoven. Door deze groene eilanden ver genoeg uit elkaar te leggen blijft het zicht op het open landschap gehandhaafd. Ook ontstaat hierdoor een systeem van stapstenen



voor allerlei dieren die de evz kunnen gebruiken voor schuil- en nestelplaats en als bron van voedsel. Een nadere toelichting op de habitatseisen en beheer is te vinden in de ecologische visie.

3.4 Landschappelijke inpassing

De bypass loopt door cultuurhistorisch waardevol gebied 'De Groote Zonzeelsche Polder', wat onderdeel uitmaakt van het cultuurhistorisch landschap van de Biesbosch. Het gebied in de omgeving van de Zoutendijk bestaat uit grote bouwlandpercelen in het westelijke deel en strookvormige natte graslandpercelen en verveningsrelicten in het oostelijke deel. Het plangebied doorkruist een landbouwperceel.



Landschappelijk inpassingsplan oostzijde van de bypass. Bron: Aveco de Bondt bv, 2023.

Het gebied in de omgeving van de Zoutendijk biedt een venster op het landschap van voor en tijdens de laatmiddeleeuwse overstromingen en een getuigenis van het effect van klink in het veen. Het is een veengebied dat vooral aan de westkant radiaal verkaveld is. Het gebied omgeving Zoutendijk is een voormalig veengebied op de rand van klei en zand. In het oostelijke deel liggen restanten van een kleinschalige, oost-west georiënteerde, strookvormige percelering en enkele veenputten, afgewisseld met kleinschalig broekbos en rietvelden. Het gebied wordt van noord naar zuid doorsneden door de Lange Reeweg, de Distelweg en de Zoutendijk en van oost naar west door de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Lage Zwaluwe (1886-1890). Aan de noordzijde wordt het gebied begrensd door de Horenhilse Dijk en aan de oostkant door de Kerkdijk. Dit zijn dijkrelicten van de Groote Waard



(voor 1421). Aan de zuidzijde wordt het gebied begrensd door de Zonzeelseweg. Het kenmerkende inrichtingspatroon is tijdens ruilverkavelingen nauwelijks gewijzigd, met uitzondering van het gedeelte ten zuiden van de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Lage Zwaluwe.

Passend bij het open polderlandschap ten westen van Hooge Zwaluwe wordt een minder robuuste landschappelijke inpassing beoogd. Langs de weg worden twee landschapsbomen, te weten de Gewone Wilg (geknot) en de Zwarte Els, in een bomenrij geplaatst met een plantafstand van 12 meter. Deze soorten gedijen goed in natte gronden, zoals in 'De Groote Zonzeelsche Polder'. De knotwilgen dienen jaarlijks te worden geknot. Dit ontwerp met knotwilgen en elzen sluit aan op het recent gemaakte ontwerp op de Zoutendijk (2023) en de aanwezige knotwilgen aan de oostzijde van de Zoutendijk. Ook onderhoud aan de Zwarte Els dient eens in de 3 jaar te gebeuren, ter preventie van een te robuuste bomenrij. Dit is voor enerzijds essentieel voor het behoud van doorzicht op het open polderlandschap. Anderzijds is dit van belang voor een veilig habitat voor de soorten die nestelen en verblijven in de ecologische verbindingszone. Voor de onderbegroeiing is gekozen voor een graslandmengsel voor kalkhoudende gronden. Een deel van het graslandmengsel mag kruidenrijk dijkmengsel zijn. Dit grasland kan 1 tot 2x per jaar worden gemaaid. De oostelijke oever langs de weg wordt ingezaaid met een graslandmengsel voor jaarrond natte gronden. Deze oever dient 1x per jaar te worden gemaaid na het broedseizoen.



4 Beleidskader

De beleidscontext voor het plangebied wordt gevormd door landelijke, provinciale, en gemeentelijke beleidsrapportages. In dit hoofdstuk is het relevante beleid samengevat.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI), 2020

Toetsingskader

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld. De Nationale Omgevingsvisie vervangt integraal de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Tegelijkertijd met het vervallen van de SVIR vervalt ook het Nationaal Milieubeleidsplan. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie.
2. Duurzaam economisch groeipotentieel.
3. Sterke en gezonde steden en regio's.
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Beoordeling

De NOVI dient op regionaal niveau uitgewerkt te worden zodat een gebiedsgerichte aanpak en maatwerk mogelijk zijn. Deze uitwerking heeft nog niet plaatsgevonden en is bovendien op een schaalniveau die het onderhavig plangebied overstijgt.

Conclusie

Het planvoornemen past binnen het rijksbeleid.

4.1.2 Besluit en ministeriële regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, Rarro), 2012

Toetsingskader

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op provinciaal en gemeentelijk niveau. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Op 30 december 2011 is het Barro in werking getreden met daarin een regeling voor een beperkt aantal onderwerpen. Op 1 oktober 2012 is het besluit aangevuld met regels voor de andere beleidskaders uit de SVIR en tevens uit het Nationaal Waterplan en het Derde Structuurschema Elektriciteitsvoorziening. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte. Een aantal onderwerpen is geregeld in de bij het Barro behorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro).

Beoordeling

Volgens de kaarten behorende bij het Rarro is het plangebied gelegen binnen het radarverstoringsgebied van het radarstation op de locaties Herwijnen en Woensdrecht. In een gebied rondom deze radarstations moet rekening worden gehouden met de functionele bruikbaarheid daarvan. Rondom de radarstations mogen geen bestemmingen opgenomen worden die het oprichten van bouwwerken mogelijk maken die door hun hoogte onaanvaardbare gevolgen kunnen hebben voor de werking van de radar. In het radarverstoringsgebied van Herwijnen is de maximale hoogte van windturbines gesteld op 90 meter ten opzichte van NAP. In het onderhavige



plan worden geen windturbines mogelijk gemaakt en ook geen nieuwe bebouwing. Het initiatief heeft daarmee geen gevolgen voor het radarstation Herwijnen. Vanuit het radarstation Woensdrecht gelden eveneens geen belemmeringen aangezien de maximale bouwhoogte 113 meter bedraagt voor alle bouwwerken.

Voor het overige zijn er ten aanzien van het onderhavige plangebied geen regels uit het Barro en het Rarro van toepassing, aangezien er bij de onderhavige ontwikkeling geen nationale belangen of nationaal aangewezen gebieden zijn gemoeid.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de onderhavige ontwikkelingen passend zijn binnen de regels zoals gesteld in het Barro en de Rarro.

4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (art. 3.1.6 lid 2 Bro), 2017

Toetsingskader

Op 1 oktober 2012 is art. 3.1.6, lid 2 toegevoegd aan het Besluit ruimtelijke ordening (Bro); dit artikel bevat de 'ladder voor duurzame verstedelijking'. Met de toevoeging van dit artikel in het Bro is beoogd vanuit een oogpunt van ruimtelijke ordening ongewenste leegstand te vermijden en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren (ECLI:NL:RVS:2017:353, r.o. 18.5). Op 1 juli 2017 is een wijziging van art. 3.1.6, lid 2 Bro in werking getreden. Sinds de inwerkingtreding van het artikel heeft de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State (ABRvS) in haar jurisprudentie de norm veelvuldig ingevuld en daardoor verder begrensd. Op 28 juni 2017 heeft de ABRvS een zogenoemde 'overzichtspraak' gedaan (ECLI:NL:RVS:2017:1724, r.o. 2 t/m 12.8), waarin de dan geldende en op basis van de voornoemde wijziging te behouden jurisprudentielijnen nader uit een worden gezet. Op basis van deze jurisprudentielijnen kan de 'ladder voor duurzame verstedelijking' concreet worden toegepast.

Toepassing van de 'ladder voor duurzame verstedelijking' houdt een antwoord op de volgende rechtsvragen in. Indien een rechtsvraag positief kan worden beantwoord, dient de 'ladder' verder te worden doorlopen. Indien een rechtsvraag negatief wordt beantwoord, dan is de 'ladder' niet (verder) van toepassing dan wel kan niet aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking' worden voldaan:

- a. Voorziet het onderhavige besluit in een stedelijke ontwikkeling?
- b. Voorziet het onderhavige besluit in een nieuwe stedelijke ontwikkeling?
- c. Is er sprake van een behoefte aan de voorziene ontwikkeling?
- d. Is de voorziene ontwikkeling gelegen buiten bestaand stedelijk gebied?
- e. Is het mogelijk om de voorziene ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren?

Beoordeling

a. Voorziet het onderhavige besluit in een stedelijke ontwikkeling?

Uit de 'overzichtspraak' van de ABRvS blijkt dat wanneer een ruimtelijk besluit voorziet in de aanleg van een weg, deze ontwikkeling niet als stedelijke ontwikkeling wordt aangemerkt als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro (ECLI:NL:RVS:2015:448, r.o. 6.1 t/m 6.4). De 'ladder voor duurzame verstedelijking' hoeft niet verder te worden doorlopen.

Conclusie

De beoogde ontwikkeling voldoet aan het vereiste van de 'ladder voor duurzame verstedelijking', want de aanleg van de weg voorziet volgens rechtspraak niet in een stedelijke ontwikkeling.



4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Omgevingsvisie 'De kwaliteit van Brabant, Visie op de leefomgeving', 2018

Toetsingskader

De Omgevingsvisie Noord-Brabant 'De Kwaliteit van Brabant, Visie op de Brabantse leefomgeving', is vastgesteld door Provinciale Staten op 14 december 2018. Aan de hand van de Omgevingsvisie geven Provinciale Staten aan wat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren zijn. De Omgevingsvisie geldt als opvolger van de strategische elementen van eerdere provinciale plannen, zoals de structuurvisie, het verkeers- en vervoersplan, het milieu- en waterplan en de natuurvisie. Voor wat betreft sectorale beleidsdoelen blijven de huidige plannen, waaronder de SVRO, vooralsnog gelden.

In de aankomende Omgevingswet staan de waarden veiligheid, gezondheid en duurzame omgevingskwaliteit centraal. De Brabantse Omgevingsvisie voegt daar ambities aan toe voor vier hoofdpogingen: de energietransitie, een klimaatproof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. Voor elk van deze opgaven geeft de Omgevingsvisie aan wat de ambities op lange termijn zijn, te weten wat is er nodig om Brabant in 2050 een gezonde, veilige en prettige leefomgeving te laten zijn. Ook is een concreet tussendoel geformuleerd voor het jaar 2030, om zo te kijken wat in dat jaar minimaal bereikt moet zijn om het lange termijn doel te kunnen halen. De Omgevingsvisie geeft ook aan op welke nieuwe manieren de provincie met betrokkenen wil samenwerken aan omgevingsvraagstukken en welke waarden daarbij centraal staan.

Het bereiken van een gezonde leefomgeving is essentieel. Om die doelstelling kracht bij te zetten wordt de Brabantse Omgevingsscan vanaf de vaststelling van de Omgevingsvisie geïmplementeerd in de nieuwe werkwijze onder de Omgevingswet. Deze omgevingsscan is een instrument om invulling te geven aan de positie van gezondheid in de nieuwe bestuurspraktijk onder de Omgevingswet.

Beoordeling

Het onderhavige planvoornemen heeft raakvlakken met elk van de ambities uit de Omgevingsvisie. De realisatie van een nieuwe verbindingsweg ter verbetering van de omgevingskwaliteit van de kern Hooze Zwaluwe is een vorm van het genereren van een veilige, gezonde en duurzame omgevingskwaliteit.

Tevens wordt een ecologische verbindingzone ter versterking van het Natuur Netwerk Brabant ontwikkeld. Deze voldoet aan de uitwerkingsregels van de provincie voor deze ecologische verbindingzone. Zie daarover de argumentatie in paragraaf 4.2.2. Derhalve is met onderhavig initiatief sprake van een bijdrage aan een duurzame omgevingskwaliteit.

Conclusie

Het onderhavige plan is passend binnen de in de Omgevingsvisie Noord-Brabant gestelde doelen.

4.2.2 Omgevingsverordening Noord-Brabant

Toetsingskader

Met de Brabantse omgevingsvisie 'De kwaliteit van Brabant' hebben Provinciale Staten in december 2018 de visie op de fysieke leefomgeving vastgesteld. De visie bevat de opgaven die er liggen voor de nabije toekomst, welke ambities en concrete doelen de provincie zichzelf heeft gesteld en hoe ze daaraan willen werken. De omgevingsverordening sluit aan op de Omgevingswet en de werkwijze van de Omgevingsvisie.

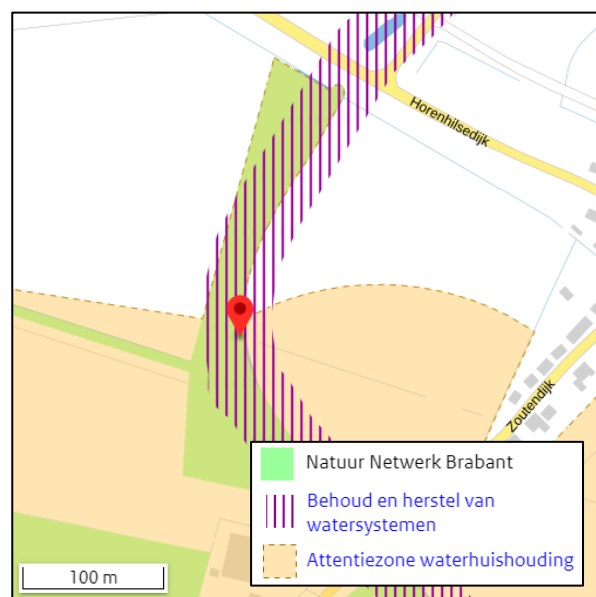
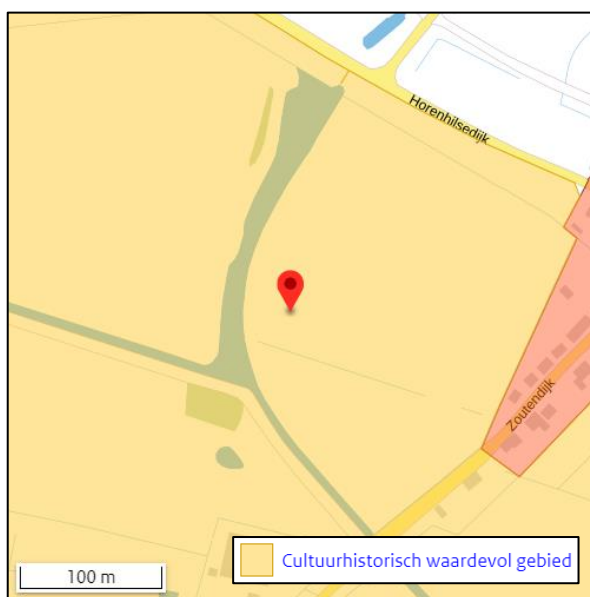
Bij het opnemen van instructieregels aan gemeente en waterschap geldt dat deze nodig zijn vanuit de opgaven en ambities uit de omgevingsvisie, bijvoorbeeld omdat waarden of een onderwerp gemeentegrens overstijgend zijn of om een uniform beleid binnen de provincie te realiseren. Bij het vormgeven van de instructieregels geldt dat waar mogelijk is gewerkt met kaders die ruimte bieden voor eigen beleidsmatige invullingen. Voor enkele



onderwerpen, zoals het Natuurnetwerk Brabant, beleid rondom de veehouderij of het voldoen aan omgevingswaarden is die ruimte beperkt.

Beoordeling

Voorliggend plangebied is binnen de Interim omgevingsverordening vrijwel volledig gelegen binnen het 'Landelijk gebied', in het werkingsgebied 'gemengd landelijk gebied, nabij en aangrenzend aan het 'Natuur Netwerk Brabant' en een ecologische verbindingszone ('Behoud en herstel van watersystemen'). De kaartbeelden die relevant zijn voor de toetsing aan de instructieregels zijn hierna weergegeven. Ten aanzien van onderhavig initiatief zijn er meerdere sporen die gevolgd moeten worden in het kader van toetsing aan de Interim omgevingsverordening. De toetsing wordt hierna artikelsgewijs uitgevoerd.



Uitsnede kaart 3 (linksboven)

'Instructieregels gemeenten: stedelijke ontwikkelingen en erfgoed'

Uitsnede kaart 4 (rechtsboven)

'Instructieregels gemeenten: natuur en stiltegebieden'

Uitsnede kaart 6 (rechtsonder)

'Instructieregels gemeenten: basiskaart landelijk gebied'

Bron: Interim omgevingsverordening Noord-Brabant, 2023.





4.2.2.1 Artikel 5.60: verkeersdoeleinden

Toetsingskader

Een bestemmingsplan van toepassing op Landelijk gebied kan voorzien in de aanleg van een gemeentelijke weg. Dit plan dient een onderbouwing te bevatten van het (verkeerskundige) probleem, de keuze van het tracé en hoe deze weg kwaliteit toevoegt in samenhang met natuur en landschap.

Beoordeling

Het verkeerskundige probleem

In het coalitieakkoord 2010 – 2014 heeft de gemeente Drimmelen een actiepoint opgenomen om: *Een visie te ontwikkelen om de dorpen Hooge en Lage Zwaluwe te ontlasten van doorgaand verkeer. Dit in aanvulling door bestaande onderzoeksgegevens te actualiseren en met de randvoorwaarde dat een rondweg niet door maar langs natuurgebieden gerealiseerd dient te worden.* Het onderzoeksgebied betrof de doorgaande route langs de dorpen Hooge Zwaluwe en Lage Zwaluwe inclusief de sluiproutes. De doorgaande route loopt via de Binnenmoerdijksebaan – Dirk de Botsdijk – Oude Weg – Plantsoen – Loonsedijk – Gaete – Horenhilsedijk – Raadhuisstraat – Havenstraat – Spoorstraat – Kerkdijk – Wagenbergsestraat.

Uit een verkeersonderzoek van Megaborn in april 2014 is gebleken dat de bestaande geluidsbelastingen op woningen aan de Raadhuisstraat en de Kerkdijk in Hooge Zwaluwe 63dB bedraagt. Bovendien rijdt op de Raadhuisstraat in Hooge Zwaluwe 42% van de voertuigen 10 km/u harder dan de maximaal toegestane snelheid van 30 km/u. Het grootste probleem is dat zwaar verkeer op een dijklichaam in een dorp schade aan de woningen kan veroorzaken. Dit voorbereidende onderzoek is toegevoegd als bijlage 1 bij deze toelichting.



Onderzoeksgebied voorbereidend onderzoek: verkeersstructuur rondom Hooge Zwaluwe en Lage Zwaluwe. Bron: Megaborn, 2014.

Deze gegevens vormden de aanleiding tot het opstellen van een visie van de verkeersstructuur voor Hooge - en Lage Zwaluwe (Arcadis, 2015, zie bijlage 2 bij de toelichting). Voor de uitwerking van de visie was het noodzakelijk een alternatief tracé te vinden voor de begeleiding van het doorgaand verkeer. Arcadis heeft in deze studie onder andere gekeken naar de bestaande functie van de Zoutendijk. De Zoutendijk binnen de bebouwde kom van Hooge Zwaluwe is een erftoegangsweg, ingericht als woonerf. De weg heeft naast een functie als verblijfsgebied voor de



aanwonenden ook een functie voor landbouwverkeer en wordt gebruikt door 'doorgaand' verkeer richting Lage Zwaluwe. De weg is te smal voor deze functie.

De keuze voor het tracé

In de visie van de gemeente Drimmelen gaat de Zoutendijk buiten de bebouwde kom beter benut worden door doorgaand verkeer om de wegen van Hooge Zwaluwe te ontlasten. Voor de uitwerking van de visie is het noodzakelijk een alternatief tracé te vinden voor het deel van de Zoutendijk binnen de bebouwde kom. Voor het alternatieve tracé zijn twee mogelijkheden aan de westzijde van de Zoutendijk bekeken. Een tracé zo dicht mogelijk langs de woningen en een tracé die de watergang volgt.

De keuze is gevallen op een nieuw tracé langs de bestaande watergang, omdat de geluidsbelasting van de weg op bestaande woningen aan de Zoutendijk lager is. Nadelen van de gele route zijn onder andere dat er een nieuwe T-splitsing zou ontstaan op de Horenhilsedijk en dat er een gevaarlijke T-splitsing komt op de Zoutendijk.

De Raad van de gemeente Drimmelen heeft 10 september 2015 besloten dat nader onderzoek voor een nieuwe weg Zoutendijk – Horenhilsedijk noodzakelijk is ter voorbereiding van het doorlopen van een bestemmingsplanprocedure. De Raad heeft Kragten (in samenwerking met Goudappel Coffeng) een verkeersmodel laten opstellen van de te verwachten verkeersintensiteiten op het alternatieve tracé voor de nieuwe doorgaande verkeersroute langs de zuidwestkant van Hooge Zwaluwe. Het onderzoek liet zien dat het creëren van de nieuwe verbindingsweg grote effecten heeft op de verkeersstromen in en rond Hooge Zwaluwe. De nieuwe verbinding Zoutendijk-Zonzeelseweg zal intensiever gebruikt gaan worden door verkeer van en naar Lage Zwaluwe. Van de bestaande route Kerkdijk – Spoorstraat – Raadhuisstraat door Hooge Zwaluwe zal hoofdzakelijk bestemmingsverkeer naar Hooge Zwaluwe gebruik maken. De nieuwe verbindingsweg neemt ongeveer de helft van het verkeer weg uit Hooge Zwaluwe (Kragten, 2017). De rapportage van Kragten is toegevoegd als bijlage 3.

In eerste instantie was de bypass voor alle verkeer bestemd. Maar naar aanleiding van de gekozen richting tijdens de opinieronde van 16 september 2021 is de afgelopen tijd de bypass voor enkel zwaar verkeer verder uitgewerkt. Met die bypass hoeven tractoren en vrachtverkeer niet meer door Hooge Zwaluwe. Dit helpt de overlast voor de bewoners te verminderen en de verkeersveiligheid te vergroten. Daarnaast gaf de raad de opdracht om aanvullende maatregelen binnen de huidige infrastructuur op te pakken en rekening te houden met fietsveiligheid. Op basis van deze raadsuitspraken zijn diverse onderzoeken, het ontwerp, de kosten en planning vernieuwd. Hierover is de gemeenteraad van Drimmelen op 23 maart 2022 uitgebreid geïnformeerd met een raadsbrief. Op 29 april 2022 is het coalitieakkoord 'Bouwen aan een duurzaam, sociaal en veilig Drimmelen' gepresenteerd waarin de eerder ingezette lijn om de bypass in eerste instantie aan te leggen voor zwaar verkeer is bestendigd.

Met het huidige plan voor de bypass Zoutendijk voor zwaar verkeer wordt de verkeersveiligheid verbeterd en de overlast verminderd. De fietsveiligheid op de Zonzeelseweg wordt meegenomen via een apart project (recent opgestart) uit het coalitieakkoord: 'fietsveilig maken van rotonde Wagenberg tot Zonzeelseweg'. Daarnaast past de gemeente het woonerf op de Zoutendijk aan. Het doel van dit nieuwe ontwerp is eveneens om de verkeersoverlast van zwaar landbouwverkeer en hardrijdend verkeer te verminderen.

De bypass is onderdeel van het coalitieakkoord 2022-2026. In dat akkoord staat dat '*het grote aantal tractoren, vrachtwagens en sluijperverkeer dat door het dorp racet*' het onveilig maakt voor andere weggebruikers. Er worden meerdere maatregelen uitgevoerd om Hooge Zwaluwe veiliger te maken. Zo wordt de online routing van Google Maps aangepast (snelheden worden naar beneden bijgesteld), vinden er meer verkeerscontroles plaats en worden er verkeersmaatregelen aan de wegen doorgevoerd om hardrijders tegen te gaan zoals drempels en wegversmallingen.



Beoordeling

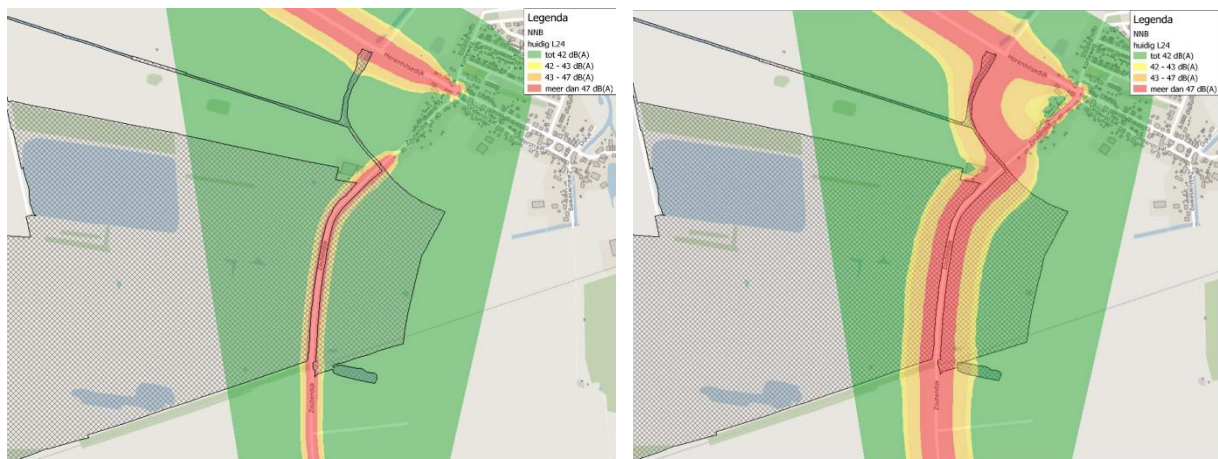
In de figuur hierboven is de globale ligging van het relevante deel van het Natuurnetwerk weergegeven in de omgeving van de nieuwe weg. Binnen een straal van 500 meter liggen twee beheertypen: *Beek en Bron* en *Vochtig weidevogelgrasland*. Beheertype Beek en Bron heeft betrekking op de watergang en het Vochtig weidevogelgrasland ligt ten zuidwesten van de verbindingsweg. Naast de bypass ligt een evz. Deze evz is 'deels gerealiseerd'. Met onderhavig plan wordt de 'restopgave' (de oostelijke helft van de watergang) van deze evz ingericht en daarbij is uitgegaan van de beheertypen die kenmerkend zijn voor de omgeving.

Lichteffecten

De verbindingsweg zal niet verlicht worden met straatverlichting. Er zal gedurende de avond en nacht wel verlichting zijn van voorbijkomend verkeer. Verlichting van verkeer zal in de eerste plaats deels geweerd worden door de toepassing van struwelen die plaatselijk langs de weg worden geplaatst. Wanneer de oeverzone een robuuste vegetatiestructuur ontwikkeld heeft, zal ook deze verlichting weren. Ook wordt er een verhoging aangelegd om de verlichting van het verkeer verder te weren. De effecten van verlichting zullen geen significant effect hebben op slapende en rustende ganzen en eenden (die overdag wel gebruik maken van het NNB) daar deze op grote wateren slapen en deze niet in de nabijheid van de verbindingsweg ligt.

Geluidseffecten

Met de realisatie van de nieuwe weg gaat er geen NNB of evz verloren. Vanwege de ligging ervan direct langs de evz en bestaand NNB (De Groote Zonzeelsche Polder) en de routing van meer vrachtverkeer en tractoren over de Zoutendijk is er sprake van een extern geluidseffect. De toename van het zware vrachtverkeer en landbouwvoertuigen, via de bypass en over de Zoutendijk, is 90 motorvoertuigen per etmaal. Econsultancy heeft aan de hand van een geluidscontour van de huidige situatie én nieuwe situatie in beeld gebracht wat het oppervlak van verstoorde natuur wordt. Onderstaand is de geluidstoename gevisualiseerd.



24-uursgemiddelde geluidsbelasting in de bestaande situatie (links) en nieuwe situatie (rechts). De geluidsbelastingen zijn als volgt: rood = meer dan 47dB, oranje = 43-47 dB, geel = 42-43 dB en groen = tot 42 dB. Bron: Econsultancy, februari 2022.

Het oppervlak met een geluidsbelasting van meer dan 47 dB(A) neemt significant toe. Ook het totaal oppervlak met een geluidsbelasting van meer dan 42 dB(A) neemt aanzienlijk toe. De oppervlakte van het areaal grond waar de geluidsbelasting boven de 42dB(A) komt neemt toe met 91.997 m² (bijna 10 hectare grond). In overleg met de provincie is overeengekomen dat bij verstoring vanwege geluid een compensatieregeling met een factor 1/3^e.



Compensatie

Uitgaande van de verstoring door geluid van de toename van het wegverkeer dient 30.666 m² gecompenseerd te worden.

Een deel wordt fysiek gecompenseerd met de aanleg van de evz langs de bypass. Zie voor het natuurcompensatieplan bijlage 2 van de regels. De evz heeft een breedte van gemiddeld ten minste 25 meter. De plannen gaan uit van een evz van minimaal 16 meter en maximaal 30 meter en een oppervlakte van 8.815,00 m².

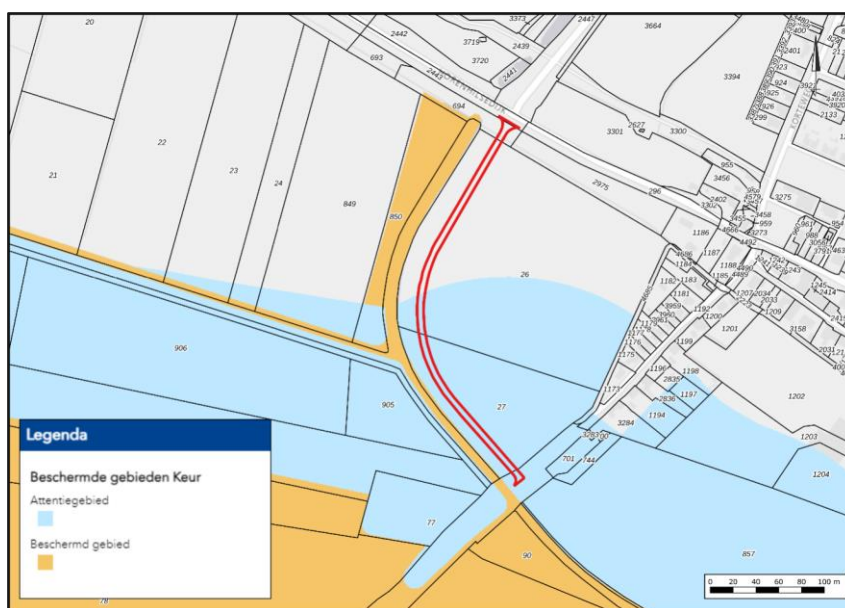
De resterende opgave van 21.851 m² wordt financieel gecompenseerd. De provincie Noord-Brabant rekent voor financiële compensatie met een bedrag van €11,31 per m². Dat maakt het compensatiebedrag €247.135,81. De provincie stuurt hiervoor na de vaststelling van het bestemmingsplan een beschikking aan de gemeente Drimmelen.

De uitvoering van de realisatie van de evz is geborgd in de planregels. De regels zijn gekoppeld aan het inrichtingsplan voor de evz. De gronden waarop de evz wordt gerealiseerd worden bestemd als 'Natuur'.

Waterhuishouding

Het bestemmingsplan strekt tot bescherming van de waterhuishouding en sluit functies en activiteiten uit die een negatief effect hebben op de hydrologische instandhoudingsdoelen van het hierbinnen gelegen Natuur Netwerk Brabant. Het plan wordt waterneutraal uitgevoerd.

Een deel van het toekomstige wegtracé is gelegen binnen een gebied dat aangeduid is als attentiegebied. Bij de attentiegebieden gaat het om beschermingsgebieden van gemiddeld 500 meter die rond de zogenaamde beschermde gebieden waterhuishouding zijn gelegen. Onder de beschermde gebieden valt het Natuurnetwerk Brabant (inclusief Natte Natuurparels en Natura 2000 gebieden), inclusief de ecologische verbindingszones (EVZ). Ten aanzien van de planlocatie betreft dit natuurgebied 'NNP Zonzeel' dat direct ten zuiden van de planlocatie is gelegen. Daarnaast is A-watergang OVK09424, welke is aangemerkt als ecologische verbindingszone (bijzonder water), ook aangemerkt als beschermd gebied (zie onderstaande figuur).



Beschermd gebieden waterschap Brabantse Delta



De ontwikkeling heeft geen negatieve invloed op de binnen de attentiezone gelegen natte natuurparel 'NNP Zonzeel'. Ten eerste wordt de ecologische verbindingzone versterkt, zie daarvoor onder het kopje 'versterking van natuur en landschap' in paragraaf 4.2.2.1 in combinatie met het Natuurcompensatieplan in bijlage 1 van de regels. Voor een gezond grondwaterpeil worden duikers met faunapassages onder de bypass aangelegd, zodat natuurlijke grondwaterstanden niet zullen wijzigen en dieren veilig kunnen verplaatsen.

4.2.2.3 Artikel 5.11 kwaliteitsverbetering landschap

Toetsingskader

Een bestemmingsplan dat een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt in Landelijk Gebied bepaalt dat die ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit van het gebied of de omgeving.

Het bestemmingsplan motiveert daarnaast dat de verbetering past binnen de gewenste ontwikkeling van het gebied én op welke wijze de uitvoering is geborgd door dat dit financieel, juridisch en feitelijk is geborgd in het plan.

Beoordeling

De verbetering van de landschappelijke kwaliteit omvat twee aspecten:

- de realisering c.q. afronding van een ecologische verbindingzone;
- landschappelijke inpassing van de nieuwe verbindingsweg.

In paragraaf 3.3 en 3.4 van de toelichting worden deze plannen beschreven.

In het kader van de landschapsinvesteringsregeling van West-Brabant is de aanleg van een weg een categorie 3 plan. Daarvoor geldt ook een financiële berekening van de landschapsinvestering. De provincie Noord-Brabant is in onderhavig geval echter van oordeel dat deze losgelaten mag worden. Bij het omzetten van agrarische grond naar grond voor verkeersdoeleinden is namelijk sprake van een waardevermindering.

De uitvoering van de landschappelijke inpassing is geborgd in de planregels. De gronden waarop de landschappelijke inpassing wordt gerealiseerd, krijgen de bestemming 'Groen – Landschappelijke inpassing'.

4.2.2.4 Artikel 5.44: cultuurhistorische waarden

Toetsingskader

Een bestemmingsplan van toepassing op Cultuurhistorisch waardevol gebied stelt regels ter bescherming van de cultuurhistorische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden.

Beoordeling

Met de gebiedsaanduiding 'wetgevingszone – omgevingsvergunning cultuurhistorisch vlak' is het cultuurhistorische polderlandschap "De Groote Zonzeelsche Polder" beschermd. De cultuurhistorische vlakken binnen de provincie verdienen specifieke aandacht vanwege de onvervangbaarheid ervan. In de paragraaf 'cultuurhistorie' in hoofdstuk 5 wordt nader op het aspect cultuurhistorie ingegaan. Uit die analyse blijkt dat de cultuurhistorische landschappelijke waarden niet worden aangetast met de aanleg van de nieuwe verbindingsweg.

4.2.2.5 Basisprincipes voor een evenwichtige toedeling van functies: artikel 5.7 t/m 5.10

Toetsingskader

In de basisprincipes voor een evenwichtige toedeling van functies (Paragraaf 3.1.2) is in artikel 5.7 opgenomen dat een bestemmingsplan bij de evenwichtige toedeling van functies invulling geeft aan een goede omgevingskwaliteit met een veilige, gezonde leefomgeving. Voor een goede omgevingskwaliteit en een veilige, gezonde leefomgeving wordt rekening gehouden met:

- a. zorgvuldig ruimtegebruik (artikel 5.8);



- b. de waarden in een gebied door toepassing van de lagenbenadering (artikel 5.9);
- c. meerwaardecreatie (artikel 5.10).

Beoordeling

Zorgvuldig ruimtegebruik

- a. Met onderhavig initiatief is geen sprake van oprichting van bebouwing.
- b. Bij een stedelijke ontwikkeling dient toepassing te worden gegeven aan de ladder voor duurzame verstedelijking. Hieraan is in paragraaf 3.2.3 getoetst.
- c. permanente voorzieningen (de weg) dienen te worden geconcentreerd binnen een bouwperceel. Met onderhavig voornemen is geen sprake van een bouwperceel.

Lagenbenadering

- a. Toepassing van de lagenbenadering omvat de effecten op de ondergrond. In hoofdstuk 5 van de toelichting wordt ingegaan op deze effecten.
- b. Toepassing van de lagenbenadering omvat de effecten op de netwerklaag. Voor onderhavig initiatief wordt nieuwe infrastructuur aangelegd. Daarmee wordt de hoofdverkeersweg door Hooze Zwaluwe ontlast. Het zware verkeer zal worden omgeleid via de Zonzeelseweg en Zoutendijk naar de Horenhijsedijk ten westen van Hooze Zwaluwe. De effecten op de verkeersstromingen zijn beschreven in hoofdstuk 3. Voor het overige heeft het planvoornemen een positief effect op het natuurnetwerk (vanwege natuurontwikkeling).
- c. Toepassing van de lagenbenadering omvat de effecten op de bovenste laag. De effecten op het milieu zijn beschreven in hoofdstuk 5. Er wordt geen effect verwacht op de bovenste laag.

Meerwaardecreatie

Er dient rekening te worden gehouden met meerwaardecreatie. Hiervoor geldt dat met onderhavig initiatief invulling wordt gegeven aan kwaliteitsverbetering door invulling te geven aan de combinatie van natuurontwikkeling met landschappelijke inpassing. De natuur en het landschap krijgen daarmee een nieuwe kwaliteitsimpuls. Hooze Zwaluwe krijgt ook een kwaliteitsimpuls vanwege de afname van verkeer.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Omgevingsvisie

Toetsingskader

In de Omgevingsvisie heeft Drimmelen haar waarden en ambities voor de fysieke leefomgeving voor de lange termijn vastgelegd. De Omgevingsvisie geeft houvast om plannen te stimuleren en beter en sneller te faciliteren. Bovendien is de visie een afwegingskader dat onder meer wordt gebruikt om de wenselijkheid van plannen aan te toetsen. De gemeente Drimmelen heeft in november 2021 haar eerste Omgevingsvisie vastgesteld. Deze Omgevingsvisie vervangt de voormalige structuurvisie.

De beschikbaarheid van woningen wil de gemeente verbeteren. Dit doet men door de toevoeging van 150 woningen of meer per jaar, passend bij de schaal van de gemeente. Bij voorkeur door transformatie van leegstaande panden en oppakken van inbreidingslocaties. Bij de ontwikkeling van nieuwe woningen wordt vergroening van de openbare ruimte gestimuleerd en versterking in de dorpen tegengegaan. Hierbij kan gedacht worden aan het groen inrichten van tuinen (in plaats van tegels) en het groen inrichten van parkeerplaatsen.

Beoordeling

Het doel is om de gemeente leefbaarder, veiliger, toekomstbestendiger en duurzamer te maken. Met de bypass voor zwaar verkeer ten westen van Hooze Zwaluwe wordt Hooze Zwaluwe leefbaarder en veiliger.



Conclusie

Het initiatief is in lijn met de Omgevingsvisie van de gemeente Drimmelen.

4.3.2 Beleidsplan Verkeer en Vervoer Gemeente Drimmelen 2018 – 2028

Toetsingskader

De gemeenteraad heeft op 15 juni 2018 het beleidsplan verkeer en vervoer vastgesteld. In het beleidsplan verkeer en vervoer legt de gemeente voor een periode van circa 10 jaar vast op welke wijze het verkeers- en vervoerbeleid wordt uitgevoerd en hoe het kan bijdragen aan het realiseren van de ambities van de gemeente op de verschillende beleidsvelden. Het schept hiermee kaders (geeft richting) voor het realiseren hiervan in concrete (geprioriteerde) oplossingsrichtingen en maatregelen in de praktijk.

De gemeente Drimmelen zet zich in op het behouden van een goede bereikbaarheid. Specifieke aandacht is er voor het verbeteren van de leefbaarheid en het verminderen van de overlast van verkeer door het bieden van goede ontsluitingsstructuren en het ontlasten van de kleine kernen van verkeer dat geen bestemming heeft in een kern, waar dat kan door een betere benutting van bestaande infrastructuur door bijvoorbeeld andere routes, verbeteren van de doorstroming op kruispunten of het reizen op andere momenten. Waar dit niet mogelijk is, wordt nieuwe infrastructuur aangelegd. Bij de realisatie van nieuwe verbindingen wordt zoveel als mogelijk gebruik gemaakt van bestaande structuren om nieuwe doorsnijdingen in het landschap te voorkomen en de noodzakelijke kosten zo laag mogelijk te houden.

Wegen tussen de dorpskernen van de gemeente Drimmelen, met name Hooze Zwaluwe, Lage Zwaluwe en Wagenberg, ondervinden overlast van zwaar verkeer door de dorpskernen heen. Hierdoor ontstaan verkeersonveilige situaties en problemen op het gebied van leefbaarheid zoals geluidshinder, trillingen en schade aan woningen.

In de Visie Verkeersstructuur Hooze en Lage Zwaluwe is onderzoek gedaan naar mogelijkheden om bestaande wegen aan te passen en het aanleggen van enkele alternatieve wegen om de wegen in de bebouwde kom van Hooze Zwaluwe, Lage Zwaluwe te ontlasten.

De doorstroming van het hoofdwegennet is niet altijd goed. Dit hangt tijdens de spitsperioden samen met doorstromingsproblemen op de rijkswegen A59, A16 en A27 (met name knooppunt Hooipolder) en de provinciale weg N285. Als het verkeer op de rijkswegen vastloopt, wijken weggebruikers uit naar de provinciale weg N285 en de onderliggende wegen van de gemeente Drimmelen. Dit doorgaand (sluip)verkeer verslechtert de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kleine kernen. Uit de enquête komt naar voren dat met name inwoners van Hooze Zwaluwe (83% van de respondenten), Lage Zwaluwe (73% van de respondenten) en Wagenberg (71% van de respondenten) hebben aangegeven dit te ervaren.

Beoordeling

De aanleg van de verbindingsweg tussen de Zoutendijk en Horenhilsedijk betreft de uitvoering van bovenstaande beleidsdoelen voor wat betreft de problematiek waar bewoners en weggebruikers in Hooze Zwaluwe hinder van ondervinden.

Conclusie

Onderhavig initiatief is in lijn met het Beleidsplan Verkeer en Vervoer Gemeente Drimmelen 2018 - 2028.

4.3.3 Groenbeleidsplan gemeente Drimmelen

Toetsingskader

In het groenbeleid geeft de gemeente Drimmelen kaders aan voor bescherming, kwaliteitsverbetering en nieuwe ontwikkelingen van groen in de gemeente Drimmelen. Door ontwikkelingen in de openbare ruimte aan deze



kaders en uitgangspunten te toetsen, wordt op een eenduidige wijze gewerkt aan het behouden en uitbreiden van het blauwgroene imago van de gemeente.

Het veenweidegebied Zonzeel is een typische veenpolder met een open, nat en onbebouwd karakter. De oorspronkelijke smalle verkavelingen (slagen) uit de middeleeuwen zijn in deze veenpolder nog aanwezig. Opgaande beplanting ontbreekt grotendeels in dit deelgebied.

De groenstructuur voor het buitengebied is om de contrasten tussen open zeeklei- en veenweidegebied en besloten zandgebied te vergroten. Door op het zandgebied wegen te beplanten met bomenlanen/ -rijen en de beplanting op de zeeklei- en veengronden te beperken tot de hoofdwegen, wordt dit contrast goed zichtbaar.

Beoordeling

De ecologische verbindingszone is opgenomen in het groenbeleidsplan. Deze weg wordt ingepast met een landschappelijke inpassing en een ontwikkeling van een ecologische verbindingszone. Er ontstaan aldus meer natuurwaarden in het plangebied. De inrichting van de ecologische verbindingszone bestaat uit laagopgaande beplanting. De landschappelijke inpassing ten oosten van de weg worden enkele hogere boomvormers geplaatst. Dit is mogelijk, omdat het hier een hoofdverbindingsweg voor vrachtverkeer en landbouwverkeer betreft.

Conclusie

Onderhavig initiatief is in lijn met het Groenbeleidsplan.



Uitsnede groenbeleidsplan. De aanleg van de evz vindt plaats binnen het rode kader.



5 Planologisch relevante (milieu)aspecten

5.1 Inleiding

Toetsing juncto art. 3.1.6 Bro

Met betrekking tot een (ontwerp-)bestemmingsplan staat in artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht vermeld: 'bij de voorbereiding van een besluit vergaart het bestuursorgaan de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen'. Artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat rekening moet worden gehouden met de uitkomsten van het met toepassing van artikel 3.2 van de Algemene wet bestuursrecht verrichte onderzoek. Daarnaast moet ook worden getoetst aan het Besluit m.e.r. Ten behoeve van het onderhavige plan heeft onderzoek plaatsgevonden naar een aantal uitvoeringsaspecten.

Hieronder wordt verslag gedaan van de uitkomsten van het gepleegde onderzoek. De onderzoeksrapporten zijn als bijlagen gevoegd bij dit bestemmingsplan.

Achtereenvolgens worden behandeld:

- bodem;
- waterhuishouding;
- cultuurhistorie;
- archeologie;
- ecologie;
- akoestiek;
- bedrijven en milieuzonering;
- licht;
- externe veiligheid;
- kabels en leidingen;
- luchtkwaliteit;
- milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling.

5.2 Bodem

Toetsingskader

Op basis van art. 3.1.6, lid 1 onder f Bro geldt dat in een toelichting op een ruimtelijk besluit de inzichten over de uitvoerbaarheid van dat besluit worden neergelegd. Ten aanzien van het aspect bodemkwaliteit staat, op basis van vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State (ABRvS), voorop dat de vaststelling van de aanwezigheid van verontreinigingen in de bodem, de noodzaak van sanering van verontreinigde locaties en de wijze waarop deze saneringen moeten worden uitgevoerd, zijn geregeld in afzonderlijke wetgeving met eigen procedures. Dat doet er niet aan af dat het bevoegd gezag het ruimtelijk besluit pas kan nemen indien, voor zover redelijkerwijs valt in te zien, een eventuele bodemverontreiniging niet aan de uitvoerbaarheid in de weg staat (22 december 2010, ECLI:NL:RVS:2010:BO8297, r.o. 2.18.4; 27 juni 2012, ECLI:NL:RVS:2012:BW9569, r.o. 2.10.3). Daarbij geldt als uitgangspunt dat de bodem in principe geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De bodemkwaliteit mag geen onaanvaardbaar risico vormen voor de gebruikers van de bodem.

Beoordeling

Hoewel er met onderhavig planvoornemen geen gevoelige functies worden toegevoegd, is het in het kader van de bestemmingsplanprocedure wel van belang om een indruk te krijgen van de bodemkwaliteit. Door Econsultancy is in oktober 2019 een historisch bodemonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 5 van deze toelichting. Hieronder worden de belangrijkste bevindingen besproken.



Het historisch bodemonderzoek heeft tot doel gehad te bepalen of er aanleiding bestaat voor het uitvoeren van een bodemonderzoek conform de NEN 5740 en/of NEN 5707, door middel van een archiefonderzoek, een interview met de eigenaar/gebruiker en een terreininspectie.

Er zijn geen aanwijzingen gevonden, die aanleiding geven een asbestverontreiniging op de onderzoekslocatie te verwachten. Op basis van het vooronderzoek en de terreininspectie kan gesteld worden dat er milieuhygiënisch géén belemmeringen bestaan voor de voorgenomen bouwplannen op de onderzoekslocatie. De onderzoeksresultaten geven géén aanleiding voor verder bodemonderzoek dan wel een bodemonderzoek op analytische grondslag.

Sinds het onderzoek uit 2019 heeft er geen ander grondgebruik plaatsgevonden in het plangebied, anders dan agrarisch, waarmee de bodemgesteldheid negatief zou kunnen worden beïnvloed. Op basis van fotomateriaal is te zien dat het gebied sinds die tijd agrarisch in gebruik is geweest.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de bodem geschikt is voor de voorgenomen herontwikkeling van de gronden.

5.3 Waterhuishouding

Toetsingskader

In ruimtelijke plannen dient aandacht besteed te worden aan waterhuishoudkundige aspecten. Daarbij staan naast een duurzaam waterbeheer de integrale afweging en het creëren van maatwerk voorop. Water moet altijd bekeken worden in het licht van het watersysteem of stroomgebied waarin een stad of een dorp ligt. Een goede afstemming van waterbeleid en ruimtelijke ordening, ook in het direct aangrenzende gebied, is daarom noodzakelijk. De integratie van water in ruimtelijke plannen vindt plaats via de zogenaamde watertoets. Concreet betekent de watertoets, dat een plan een zogenaamde waterparagraaf dient te bevatten, die keuzes ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten gemotiveerd beschrijft. Daarin dient een wateradvies van de waterbeheerder te worden meegenomen. De watertoets is wettelijk verankerd in artikel 3.1.6 lid 1, sub b Bro.

Voor een compleet overzicht van het actuele toetsingskader wordt verwezen naar de watertoets van Econsultancy. Deze is toegevoegd als bijlage 6 bij onderhavig bestemmingsplan.

Beoordeling

Beschermde gebieden (attentiezone waterhuishouding)

Op basis van de keurkaart beschermde gebieden keur is een deel van het toekomstige wegtracé gelegen binnen een gebied dat opgenomen in de Keurkaarten als Attentiegebied.

Ten aanzien van de beoogde ontwikkeling en aanleg van de nieuwe verbindingsweg zijn, anders dan mogelijk tijdelijke bronbemalingswerkzaamheden, geen structurele grondwater verlagende ingrepen voorzien of benodigd.

Waterveiligheid (waterkering)

De nieuwe verbindingsweg krijgt aan de noordzijde een aansluiting op de Horenhilsedijk. De Horenhilsedijk is op de keur van waterschap Brabantse Delta aangemerkt als regionale (compartiment) waterkering (DWK00684). Voor alle handelingen en activiteiten geldt dat de waterkering moet blijven voldoen aan de wettelijk vastgestelde normen c.q. dat geen belemmering wordt opgeworpen om deze normen te bereiken. De kern- en beschermingszones van de kering moeten worden opgenomen op de plankaart en worden bestemd met de dubbelbestemming 'Waterkering'.



Waterhuishouding

De nieuwe verbindingsweg heeft een lengte van circa 380 m en een breedte van 5,5 m. Ten aanzien van het toekomstig (nieuw) verhard oppervlak wordt vooralsnog uitgegaan van een oppervlak van $\pm 2.000 \text{ m}^2$. Op basis van het toekomstig verhard oppervlak bedraagt de waterbergingsopgave voor de nieuwe verbindingsweg in totaal circa 120 m^3 ($2.000 \text{ m}^2 \times 0,06 \text{ m}$). Hierin is nog geen rekening gehouden met de compensatieplicht ten aanzien van het dempen van watergangen. In peilbesluitgebieden geldt het zogenaamde “stand-still” principe. Bij iedere demping dient de afname van de hoeveelheid openwaterberging minimaal te worden gecompenseerd en zo dicht mogelijk bij de ingreep. In totaal zal 20 m A-water en 30 m B-water gecompenseerd moeten worden.

Om het hemelwater afkomstig van het wegvak op te vangen wordt ten oosten van de verbindingsweg over een lengte van circa 320 m een nieuwe watergang gegraven. De bestaande A-watergangen OVK09423 en B-watergang OWL07013 worden hierop aangesloten. De nieuwe watergang zal via A-watergang OVK09421 en een nog aan te leggen duiker verbonden worden met A-watergang OVK09424. Mede hierdoor blijft de afwatering vanuit het gebied gewaarborgd en worden de dempingen gecompenseerd.

Bij de aanleg van de nieuwe watergang zal het doelmatig onderhoud van de watergang daarnaast gewaarborgd blijven. De beschermingszone van een oppervlaktewaterlichaam bedraagt minimaal 5 meter, gemeten uit de insteek. Het gebied dat tussen de nieuwe verbindingsweg en A-watergang OVK09424 is gelegen wordt ingericht als ecologische verbindingzone en bloemrijkgrasland, waardoor de status van bijzonder water beschermd blijft.

Een deel van het toekomstige wegtracé is gelegen binnen een gebied dat aangeduid is als attentiegebied. Ten aanzien van de planlocatie betreft dit natuurgebied ‘NNP Zonzeel’ dat direct ten zuiden van de planlocatie is gelegen. Daarnaast is A-watergang OVK09424, welke is aangemerkt als ecologische verbindingzone (bijzonder water), ook aangemerkt als beschermd gebied.

De ontwikkeling heeft geen negatieve invloed op de binnen de attentiezone gelegen natte natuurparel ‘NNP Zonzeel’. Ten eerste wordt de ecologische verbindingzone versterkt, zie daarvoor onder het kopje ‘versterking van natuur en landschap’ in paragraaf 4.2.2.1 in combinatie met het Natuurcompensatieplan in bijlage 1 van de regels. Voor een gezond grondwaterpeil worden duikers met faunapassages onder de bypass aangelegd, zodat natuurlijke grondwaterstanden niet zullen wijzigen en dieren veilig kunnen verplaatsen.

Conclusie

Met de huidige planinvulling wordt water expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing genomen en op een duurzame wijze verwerkt. De ontwikkeling voldoet daarmee aan het stand still principe. Er worden dan ook vanuit het oogpunt van de waterhuishouding geen belemmering verwacht ten aanzien van de bestemmingswijziging en de uitvoering van het plan. De regels voor de attentiezone waterhuishouding en de waterkering worden planologisch vastgelegd in het bestemmingsplan. Geconcludeerd kan worden dat de waterhuishouding binnen het plangebied wordt gerespecteerd.

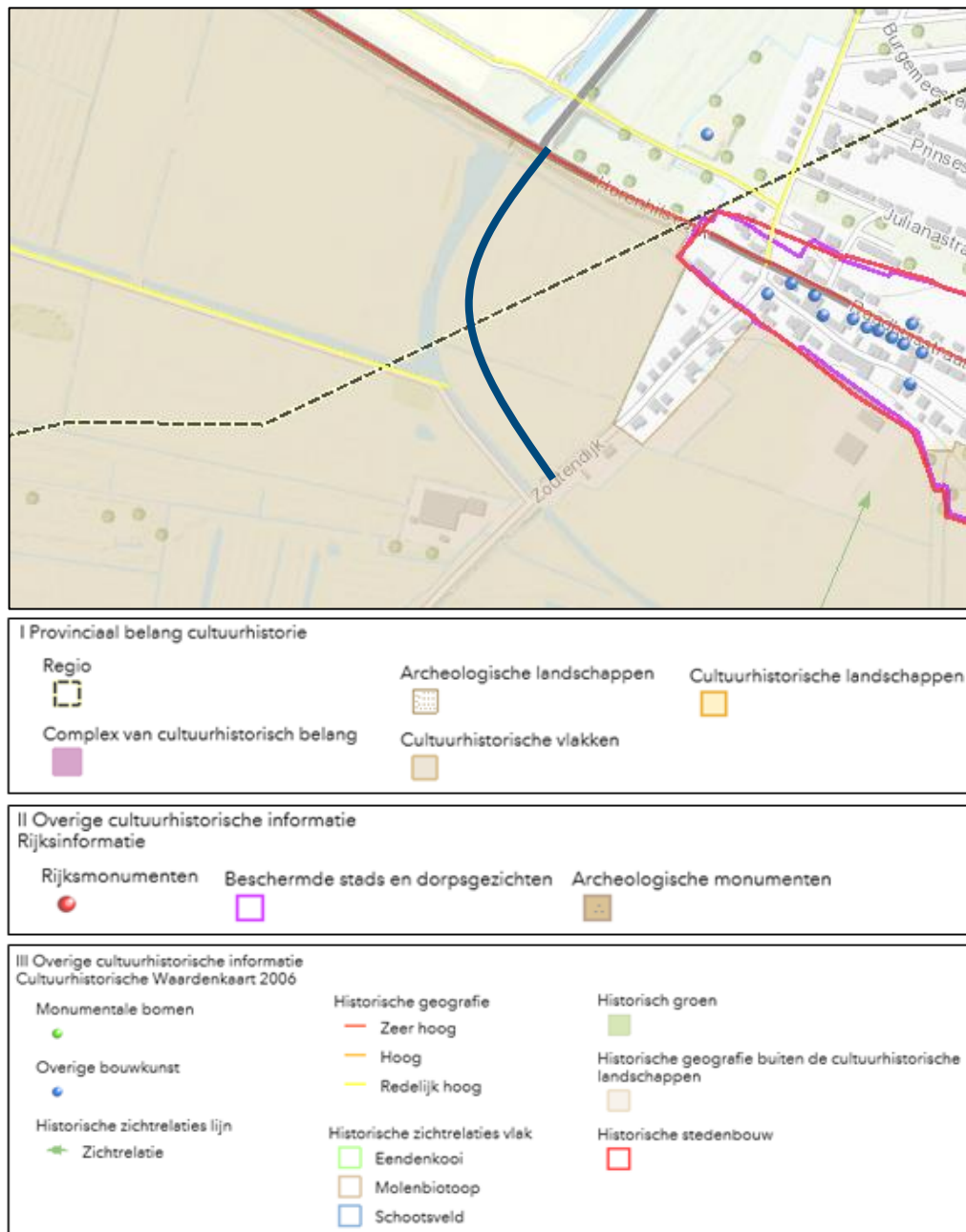
5.4 Cultuurhistorie

Toetsingskader

In de toelichting van het bestemmingsplan dient een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening wordt gehouden (artikel 3.1.6, lid 5 Bro). De opsteller en vaststeller van het bestemmingsplan is daarmee dus verplicht om breder te kijken dan alleen naar het facet archeologie. Ook de facetten historische (steden)bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.



In de provincie Noord-Brabant dienen in het kader van het behoud van waardevolle cultuurhistorische elementen en archeologische vindplaatsen, ruimtelijke plannen te worden getoetst aan de provinciale Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW). Hierop staan de bepalende cultuurhistorische elementen aangeven.



Uitsnede Cultuurhistorische Waardenkaart, waarop het plangebied globaal is aangegeven met een oranje lijn. Bron: provincie Noord-Brabant, 2010.

Beoordeling

Uit de provinciale cultuurhistorische waardenkaart volgt dat het plangebied onderdeel uitmaakt van het Cultuurhistorische vlak “De Groote Zonzeelsche Polder”. Het gebied in de omgeving van de Zoutendijk bestaat uit grote bouwlandpercelen in het westelijke deel en strookvormige natte graslandpercelen en verveningsrelicten in



het oostelijk deel. Het gebied biedt een venster op het landschap van voor en tijdens de laatmiddeleeuwse overstromingen en een getuigenis van het effect van klink in het veen. Door het inklinken is de veengrond geschikt als weide. In het oog springende elementen in dit cultuurhistorisch vlak zijn onder andere de Horenhilse Dijk, de Zoutendijk, de smalle strookvormige percelering met waaierkarakter en veenputten.

De nieuwe weg takt aan op de Zoutendijk en de Horenhilse Dijk. Deze kenmerkende dijken blijven behouden. Ter plaatse van het traject van de nieuwe weg zijn de effecten van inklinking duidelijk te zien. De grond binnen het plangebied is volledig in gebruik als grasland. De nieuwe weg wordt verhoogd aangelegd over een lengte van 380 meter en volgt de bestaande beek. De kenmerken van het ingeklonken veen blijven herkenbaar in het landschap.

Conclusie

De cultuurhistorische waarden van “De Groote Zonzeelsche Polder” komen niet in het geding met realisatie van de nieuwe verbindingsweg.

5.5 Archeologie

Toetsingskader

In Europees verband is het zogenaamde ‘Verdrag van Malta’ tot stand gekomen. De uitgangspunten van dit verdrag dienen te worden vertaald in nationale wetgeving. In Nederland heeft deze vertaling plaatsgevonden in de Erfgoedwet, welke in werking is getreden op 1 juli 2016. Ten aanzien van het aspect ‘archeologie’ is in art. 9.1, lid 1 van de Erfgoedwet, welk artikel een deel van het overgangsrecht regelt, bepaald dat tot het tijdstip waarop de Omgevingswet in werking treedt onder meer Hoofdstuk V, paragraaf 1 van de inmiddels vervallen Monumentenwet 1988 van toepassing blijft. In Hoofdstuk V, paragraaf 1 is vastgelegd dat een gemeente in de ruimtelijke besluitvorming (w.o. bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen voor planologisch afwijken) rekening dient te houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a t/m 41 Monw 1988). Daartoe kan de gemeente in dat besluit regels stellen, bijvoorbeeld tot het doen van archeologisch onderzoek. Het al dan niet stellen van regels ten aanzien van archeologie dient te rusten op voldoende informatie over de archeologische situatie (ECLI:NL:RVS:2011:BU7102, r.o. 2.9.7). Deze informatie kan worden verkregen door gebiedsdekkende kaarten waarop archeologische verwachtingswaarden zichtbaar zijn. Op basis hiervan kan archeologisch beleid worden ontwikkeld.

Beleid gemeente

In de regio West-Brabant is binnen de gemeenten Etten-Leur, Moerdijk, Drimmelen en Oosterhout de wens ontstaan om de archeologiekaarten te actualiseren. Aanleiding hiervoor zijn enerzijds de eisen uit de Erfgoedwet en de komst van de Omgevingswet en anderzijds nieuwe archeologische inzichten van 10 jaar onderzoek in de regio en daarbuiten. Aangezien het landschap en het menselijk gebruik van dat landschap niet ophouden bij de (huidige) gemeentegrenzen, is het onderzoek voor de gemeenten in één gezamenlijk rapport gepresenteerd, mede omdat de combinatie van gegevens zorgen voor een betere onderbouwing van de onderzoeksresultaten.

Uit het onderzoek is gebleken dat het onderzoeksgebied een rijke en turbulente geschiedenis kent. Het landschap heeft in de loop der tijd een aantal transitieën doorgemaakt die grote invloed hebben gehad op de mens, maar vice versa heeft ook het menselijk handelen de vorm van het landschap dramatisch en blijvend veranderd. Het gebied is in de voorbije 10.000 jaar tot twee keer toe verdronken en weer teruggewonnen door de mens. De sporen die daarbij zijn achtergebleven variëren sterk in zowel positie als aard als diepteligging. Als gevolg daarvan is de archeologische verwachting zeer gedifferentieerd in zowel tijd als ruimte. Het bepalen van die archeologische verwachting vroeg om volledige herziening van de bestaande kaarten.

Op de nieuwe archeologische beleidskaart is het plangebied gelegen in een zone met kans op sporen van begraving, economische of infrastructurele activiteiten en zones met een kans op vindplaatsen gerelateerd aan de natte context. Een archeologisch onderzoek is benodigd bij ingrepen groter dan 100 m² en dieper dan 50 cm.



Beoordeling

Op de archeologische beleidskaart van de gemeente Drimmelen, behorende bij de “Oplegnotitie update Nota Archeologie Gemeente Drimmelen” is een lage archeologische verwachting toegekend aan de gronden van het plangebied (categorie 5b). Dit komt overeen met een dubbelbestemming met vrijstellingsgrenzen tot 10.000 m² oppervlakte en 100 cm diep. In deze gebieden komen resten in véél lagere dichtheden voor dan bewoningssporen uit zwaardere categorieën, maar vormen wél het verhaal van dit deel van West-Brabant; het (herhaaldelijk) verdrinken en weer ontginnen van het gebied. Onderzoek hiernaar is extensiever van aard dan bij bovenstaande categorieën, alleen zinvol bij grote oppervlakten en dus ontwikkelingen en financieel ook minder belastend.

Hoewel het plangebied de vrijstellingsgrens van 1 hectare overstijgt, is de regioarcheoloog van mening dat de aard van de werkzaamheden niet dusdanig is dat er goede archeologische waarnemingen kunnen worden gedaan en ook dat de werkzaamheden geen grote invloed zullen hebben op het type archeologie dat hier wordt verwacht. Het betreft bijvoorbeeld ontginningssporen en o.a. overblijfselen van het terugwinnen van het land op het water. Het zijn geen bewoningssporen. Dit is compleet anders dan wat ondertussen bij menigeen bekend is over archeologische resten en alleen zinvol voor onderzoek als er grote aaneengesloten stukken worden verstoord. De EVZ-inrichting valt daar niet onder en een bomenrij al helemaal niet. De weg levert geen bodemverstoring op. Een archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk.

Conclusie

Het initiatief is aanvaardbaar met betrekking tot het aspect archeologie.

5.6 Ecologie

5.6.1 Natuurgebieden

Toetsingskader

De Wet natuurbescherming (Wnb) is een wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur. De Wet natuurbescherming is in werking getreden op 1 januari 2017 en vervangt daarmee het voorheen geldende wettelijke stelsel voor de natuurbescherming, zoals neergelegd in de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet.

De wet regelt ten eerste de taken en bevoegdheden ten behoeve van de bescherming van natuurgebieden en planten- en diersoorten. Daarnaast bevat de wet onder meer bepalingen over de jacht en over houtopstanden. In de Wet natuurbescherming is de Europese regelgeving omtrent natuurbescherming, zoals vastgelegd in de Vogelrichtlijn (Richtlijn 2009/147/EG, 30 november 2009) en Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG, 21 mei 1992) als uitgangspunt genomen. De gebiedsbescherming van de Natura 2000-gebieden is geregeld in hoofdstuk 2 van de Wnb.

Beoordeling

Stikstof

Het dichtstbij gelegen Natura 2000-gebied betreft ‘Biesbosch’, dat is gelegen op een afstand van 3,3 km. Natura 2000-gebieden kunnen schade ondervinden wegens diverse aspecten, zoals verdroging, oppervlakteverlies, verontreiniging, versnippering, optische verstoring, verzuring en vermesting. In bijlage 7 van de toelichting is een stikstofdepositieberekening opgenomen. De resultaten laten zien dat er geen sprake is van relevante emissies.

Beoordeling effect van nieuwe verkeersroute op bestaande natuurgebieden

De onderzoekslocatie grenst direct aan een ecologische verbindingszone (evz) en valt binnen rust- en foerageergebied voor ganzen en smienten. De ingreep kan voor negatieve effecten zorgen die van invloed zijn op het functioneren van de evz. Ook kan de voorgenomen situatie verstorend zijn voor ganzen en smienten binnen het voor deze soorten aangewezen rustgebied. De effecten van de ingreep op kernkwaliteiten en



omgevingscondities zijn door Econsultancy onderzocht met een “Effectenanalyse Natuurnetwerk Brabant en ecologische verbindingszone” (bijlage 8 van de toelichting). Het negatieve effect is met name het geluidseffect vanwege de toename van het verkeer. Dit effect wordt fysiek en financieel gecompenseerd. De evz wordt gemiddeld 25+ meter breed en ingericht volgens de habitat eisen van de doelsoorten. Daarbij is specifiek extra aandacht geschonken aan een goed habitat voor de hermelijn en de roodrandzandbij. Uit de rapportage van Econsultancy kan gesteld worden dat de nieuwe ecologische verbindingszone (bijlage 2 van de regels) voldoende functioneel is.

Conclusie

Onderhavig initiatief voldoet aan de vereisten van de Wet natuurbescherming.

5.6.2 Flora en fauna

Toetsingskader

Het beschermingsregime betreffende soorten (flora en fauna) is opgenomen in hoofdstuk 3 van de Wnb. De verbodsbepalingen zijn hierbij afhankelijk gesteld van de soort (en daarmee de opname van die soort op de diverse lijsten) en de voorgenomen handelingen. Bovendien is een algemeen geldende zorgplicht opgenomen om handelingen achterwege te laten of maatregelen te treffen, om te voorkomen dat nadelige gevolgen ontstaan voor in het wild levende dieren en planten.

Conform de Wet natuurbescherming is de initiatiefnemer bij ruimtelijke ingrepen verplicht op de hoogte te zijn van mogelijke voorkomende beschermde soorten binnen het plangebied. Vanuit die kennis dienen plannen en projecten getoetst te worden aan eventuele strijdigheid met de verbodsbepalingen uit de Wnb. Conform vaste jurisprudentie kan een plan worden vastgesteld indien aannemelijk wordt gemaakt dat het aspect flora en fauna niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

Beoordeling

Door Econsultancy is in april 2020 een quickscan in het kader van de Wet natuurbescherming uitgevoerd. De rapportage daarvan is opgenomen als bijlage 9. Aanvullend daarop is door Datura een dna-onderzoek naar marters, dassen en de kleine modderkruiper uitgevoerd. De rapportage van de dna- onderzoeken zijn bijgevoegd als bijlage 10 en 11 van deze toelichting. De aanwezigheid van geschikt habitat op de onderzoekslocatie voor de verschillende soorten en soortgroepen is hierna beschreven.

Vanwege de verjaring van de quickscan van april 2020 is een tweede quickscan uitgevoerd in september 2023. Dit rapport is toegevoegd als bijlage 12 van de toelichting. Er zijn in deze quickscan geen nieuwe ontdekkingen gedaan en/of soorten aangetroffen ten opzichte van 2020. Econsultancy concludeert, in de wetenschap dat er een ecologische verbindingszone wordt ingericht en dat er al nader onderzoek is uitgevoerd, dat er geen aanvullend onderzoek meer benodigd is en eveneens dat er geen Wnb vergunningen benodigd zijn. Onderstaand de belangrijkste bevindingen uit de quickscan van september 2023.

Algemene broedvogels

Binnen het plangebied bevinden zich situaties die geschikt zijn als potentiële nestgelegenheden voor algemene broedvogels. Ten aanzien van algemene broedvogels kunnen overtredingen worden voorkomen. Het verwijderen van eventueel aanwezige nestgelegenheden en groen kan buiten het broedseizoen (maart tot en met augustus) uitgevoerd worden zolang de nesten niet in gebruik zijn.

Steenuil

Op basis van de quickscan flora en fauna wordt de Wet natuurbescherming overtreden ten aanzien van steenuil. Bij de voorgenomen plannen is er sprake van een negatieve invloed op het functioneel leefgebied (tijdens en buiten het broedseizoen) en een verhoogde kans op verwonden of doden van individuen door aanrijding. Het werken buiten het kwetsbare broedseizoen (februari tot en met juli) met verlichting te allen tijde van de



steenuilkast af gericht en mitigerende maatregelen ten gunste van functioneel leefgebied van steenuil zijn nodig om schade aan (leefgebied van) individuen te voorkomen. Bij de aanleg van de bomenrij is het belangrijk dat de nieuwe inrichting goed beheerd wordt. Daarvoor is een vrijblijvend beheeradvies opgesteld door Econsultancy in de conclusie van de Quicksan. Door volgens het werkprotocol te werken zijn negatieve effecten van de voorgenomen plannen op de steenuil en daarmee een overtreding te voorkomen.

Vleermuizen

Ten aanzien van potentieel geschikt foerageergebied voor vleermuizen dient vleermuis vriendelijke verlichting gebruikt te worden tijdens de werkzaamheden. Geadviseerd wordt om verlichtingsarmaturen te gebruiken die naar beneden schijnen en daarmee zo min mogelijk strooilicht veroorzaken of andere vleermuisvriendelijke verlichting (amberkleurig) toe te passen.

Bever en otter

De onderzoekslocatie vormt potentieel geschikt leefgebied en foerageerhabitat voor de bever. Geadviseerd wordt om de ecologische visie op te volgen en te werken volgens ecologisch werkprotocol. Daarnaast vormt de onderzoekslocatie potentieel geschikt leefgebied en foerageergebied voor de otter. Geadviseerd wordt om te werken volgens een ecologisch werkprotocol.

Kleine marterachtigen

Met betrekking tot essentieel functioneel leefgebied van kleine marterachtigen wordt geadviseerd de ecologische visie op te volgen, mitigerende maatregelen te treffen en te werken volgens ecologisch werkprotocol. Indien het bovengenoemde wordt gedaan, wordt een nader onderzoek naar de functie van de onderzoekslocatie en directe omgeving voor kleine marterachtigen niet noodzakelijk geacht.

Amfibieën

De onderzoekslocatie is geschikt leefgebied voor algemene amfibieën. Voor deze soorten dient rekening te worden gehouden met de algemene zorgplicht. Het verwijderen van stenenstapels, takkenhopen, bladeren en andere materialen die door langdurige opslag of aanwezigheid schuilplaatsen bieden, dient buiten de gevoelige periode van winterrust plaats te vinden (grosfeg tussen oktober en maart).

Grote modderkruiper

De watergangen op de onderzoekslocatie zijn geschikt als leef- en voortplantingsgebied voor de grote modderkruiper. Geadviseerd wordt om in de minst ongunstige periode (september – oktober) te werken met een ecologisch werkprotocol en ecologische begeleiding. Werkzaamheden in de watergang dienen onder begeleiding van een ecofoon stroomafwaarts (met de stroming van het water mee) plaats te vinden en bij baggerwerkzaamheden dient de op de kant gebrachte bagger door een ecofoon gecontroleerd te worden op incidenteel aanwezige individuen.

Overige soortgroepen

Voor beschermde soorten behorend tot de overige soortgroepen zijn overtredingen ten aanzien van de Wet natuurbescherming wegens het ontbreken van geschikt habitat, het ontbreken van sporen en/of vanwege een vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkeling niet aan de orde. Wel dient met betrekking tot waterspitsmuis, algemene grondgebonden zoogdieren, amfibieën en vissen rekening te worden gehouden met de algemene zorgplicht waarbij al het redelijkerwijs mogelijke gedaan dient te worden om het beschadigen van individuen te voorkomen. Aantoonbaar werken conform de zorgplicht kan gebeuren door te handelen middels een op maat gemaakt ecologisch werkprotocol. Geadviseerd wordt daarom deze op te laten stellen door een ecofoon.



Conclusie

In de planregels wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor uitvoering van mitigerende maatregelen volgens een (nog op te stellen) werkprotocol. Het plan voldoet aan de Wet natuurbescherming.

5.7 Wegverkeerslawaaï

Toetsingskader

Op basis van artikel 76 van de Wet geluidhinder (Wgh) dienen bij de vaststelling van een bestemmingsplan, wijzigingsplan of uitwerkingsplan als bedoeld in art. 3.6 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) de waarden als bedoeld in art. 82 t/m 85 van de Wgh in acht te worden genomen, indien dat plan gelegen is in een zone rondom een weg als bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh en (het betreffende onderdeel van) dat plan mogelijkheden biedt voor:

- de realisatie van woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en van geluidsgevoelige terreinen (functies zoals genoemd in art. 1 Wgh en art 1.2 Bgh – het Besluit geluidhinder zoals gewijzigd op 4 april 2012);
- de aanleg van een nieuwe weg en/ of een reconstructie van een bestaande weg;
- functiewijzigingen van een niet-geluidsgevoelige functie in een geluidsgevoelige functie (bijvoorbeeld via afwijkings- of wijzigingsbevoegdheid).

De onderzoekszone voor wegen zoals bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh is afhankelijk van de hoeveelheid rijbanen. Onderstaande tabel geeft hier een overzicht van:

	Stedelijk	Buitenstedelijk
Aantal rijstroken	Aantal meter aan weerszijden van de weg	
5 of meer	350 m	600 m
3 of 4	350 m	400 m
1 of 2	200 m	250 m

Artikel 74 lid 2 Wgh regelt dat indien de bovengenoemde ontwikkelingen zijn gelegen binnen een als 'woonerf' aangeduid gebied of in een zone nabij wegen waarvoor een maximum snelheidsregime van 30 km/u geldt, de betreffende waarden niet in acht hoeven te worden genomen.

Uit een akoestisch onderzoek moet blijken of, indien sprake is van een van de bovengenoemde ontwikkelingen binnen een zone als bedoeld in art. 74 lid 1 Wgh, deze binnen de waarden valt zoals deze voor diverse typen ontwikkelingen is vastgelegd in de Wgh. De grenswaarde voor de toelaatbare etmaalwaarde van de equivalente geluidbelasting van wegen binnen zones langs wegen is voor woningen 48 dB. In bijzondere gevallen is een hogere waarde mogelijk; Burgemeester en Wethouders zijn binnen de grenzen van de gemeente en onder voorwaarden bevoegd tot het vaststellen van een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting.

Beoordeling

Uit een akoestisch onderzoek van Wematech (bijlage 13) kan worden opgemaakt dat als gevolg van het wegverkeerslawaaï ter plaatse van de Bypass Zoutendijk-Horenhilsedijk de 48 dB contour geen overlap heeft met reeds aanwezige of in aanbouw zijnde woningen. Dit onderzoek bekijkt een worst-case scenario, waarin als uitgangspunt alle verkeersbewegingen zijn meegenomen (dus licht en zwaar verkeer). De uitkomsten van het onderzoek zijn desalniettemin ook te gebruiken voor de gekozen variant van de bypass die uitsluitend voor zwaar – en landbouwverkeer wordt gebruikt. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt derhalve niet overschreden als gevolg van de nieuw te realiseren weg. Het aanvragen van hogere grenswaarden is hierdoor niet aan de orde.

Conclusie

Ter plaatse van de bestaande woningen is een goed woon- en leefklimaat verzekerd.



5.8 Bedrijven en milieuzonering

Toetsingskader

In het kader van een planologische procedure dient tussen bedrijvigheid en milieugevoelige bestemmingen rekening met elkaar te worden gehouden. Door het aanbrengen van een zone tussen deze bedrijvigheid en milieugevoelige bestemmingen (zoals woningbouw, zorgfuncties) kan de overlast ten gevolge van bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden worden. Zonering is met name van toepassing bij nieuwbouw van woningen en andere gevoelige functies in de directe omgeving van een bedrijf en bij vestiging en/of uitbreiding van een (nieuw) bedrijf in de directe omgeving van gevoelige bestemmingen. Op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en Milieuzonering 2009' (hierna: VNG-brochure) wordt onder milieugevoelige functies verstaan: woningen, woongebieden, ziekenhuizen, scholen en verblijfsrecreatie. Sommige functies kunnen zowel milieubelastend als milieugevoelig zijn (bijvoorbeeld ziekenhuizen en scholen). In de brochure zijn (indicatieve) richtafstanden opgenomen.

Beoordeling

Een weg is geen milieugevoelige of milieuhinderlijke functie. Een nadere beschouwing van het aspect bedrijven en milieuzonering is derhalve niet aan de orde.

Conclusie

Het aspect milieuzonering vormt ten aanzien van de nieuwe weg geen belemmering.

5.9 Externe veiligheid

Toetsingskader

Het Bevi is van toepassing op vergunningplichtige risicovolle bedrijven en de nabijgelegen al dan niet geprojecteerde (beperkt) kwetsbare objecten. Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor, het water en de weg dient plaats te vinden aan de hand van het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Beoordeling van de risico's veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen geschiedt aan de hand van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Beoordeling

De aanleg van de nieuwe verbindingsweg is in het kader van het Bevi niet relevant. Het Bevi en de bijbehorende toelichting beschouwen transportassen immers niet als (beperkt) kwetsbare objecten. Een overschrijding van de risiconormen vanuit inrichtingen is met de aanleg van de randweg dan ook niet aan de orde. Het aspect externe veiligheid is derhalve alleen van toepassing voor het onderdeel transportroutes.

Over de nieuwe weg zullen geen vervoersstromen van gevaarlijke stoffen gaan plaatsvinden. De hoeveelheid vervoer van gevaarlijke stoffen zal daarom zeer beperkt zijn. Die aanname wordt ook versterkt doordat er tussen Wagenberg en Lage Zwaluwe geen wegen liggen die de primaire ontsluiting vormen tussen stedelijke regio's en/of grootschalige industriële gebieden. Verondersteld wordt dus dat alle vervoer van gevaarlijke stoffen rondom Hooze Zwaluwe bestaat uit bestemmingsverkeer van en naar inrichtingen waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt. De situatie verbetert ten opzichte van de bestaande situatie, omdat vrachtverkeer met gevaarlijke stoffen wordt omgeleid en niet langer door de kern van Hooze Zwaluwe hoeft. Een verdere beoordeling is derhalve niet nodig.

In en nabij het tracé van de randweg zijn geen buisleidingen aanwezig die relevant zijn in het kader van externe veiligheid. Een verdere beoordeling is derhalve niet nodig.

Conclusie

Het aspect inrichtingen en externe veiligheid vormt geen belemmering voor onderhavig project.



5.10 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een planologische procedure dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de wettelijke normen voor wat betreft luchtkwaliteit. Hierbij dient het effect op de luchtkwaliteit in de omgeving als gevolg van een nieuwe ontwikkeling, als ook de toetsing aan de 'Wet luchtkwaliteit' in beeld te worden gebracht.

De 'Wet luchtkwaliteit' van 15 november 2007, opgenomen in hoofdstuk 5, onder titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) gaat in op luchtkwaliteitseisen. In Bijlage 2 van de Wm zijn wettelijke grenswaarden vastgelegd van onder andere de stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen (C₆H₆), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb) en koolmonoxide (CO).

Voor PM₁₀ geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m³. Het 24-uursgemiddelde van 50 µg/m³ mag maximaal 35 dagen per kalenderjaar worden overschreden. Voor NO₂ geldt voor het jaargemiddelde een grenswaarde van 40 µg/m³. Het 24-uursgemiddelde van 200 µg/m³ mag maximaal 18 dagen per kalenderjaar worden overschreden.

Beoordeling

De aanleg of wijziging van een gemeentelijke weg kan effect hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving. Het gaat daarbij om de verslechtering van luchtkwaliteit door extra verkeer. Bij het realiseren van een nieuwe weg of aanpassing van een weg moet het effect op de luchtkwaliteit in beeld worden gebracht.

Met prognoses is aangetoond dat de verkeersintensiteiten door Hooze Zwaluwe verminderen. Er gaan 121 zware vrachtverkeersbewegingen niet meer door het dorp maar over de Zoutendijk en de bypass. De verkeersintensiteiten op de nieuwe verbindingsweg en enkele bestaande wegen in het buitengebied nemen toe. De NIBM tool is ingevuld om de verbetering van de luchtkwaliteit in Hooze Zwaluwe in beeld te brengen. Het gevolg is dat de uitstoot van stikstofdioxide en fijn stof in de dorpskern van Hooze Zwaluwe zal afnemen met 1,34 NO₂ in µg/m³ en 0,09 PM₁₀ in µg/m³. Aldus zal sprake zijn van een verbetering van het woon- en leefklimaat in Hooze Zwaluwe. Per saldo is er sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit. Dat de luchtkwaliteit over de bypass en de Zoutendijk daardoor iets minder wordt is acceptabel. Het aantal gehinderden ligt daar immers lager.

Jaar van planrealisatie		2025
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		121
Aandeel vrachtverkeer		100,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	1,34
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,09
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in µg/m ³		1,2

Tabel NIBM, toont aan dat de luchtkwaliteit in Hooze Zwaluwe verbeterd.

De grenswaarden voor fijn stof en stikstofdioxide worden in ieder geval niet overschreden. Er worden waarden gemeten van 15 µg PM₁₀ / m³ voor fijn stof en 14 µg NO₂ / m³ voor stikstofdioxide. Dat komt overeen met een goed luchtkwaliteitsklimaat.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de onderhavige ontwikkeling.



5.11 Kabels en leidingen

Toetsingskader

De hierna volgende leidingen zijn planologisch relevant, voor zover zij geen deel uitmaken van een inrichting zoals bedoeld in de Wet milieubeheer¹.

- a. hoogspanningsverbindingen van 50 kV en hoger;
- b. buisleidingen voor transport van aardgas met een uitwendige diameter van meer dan 50 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- c. buisleidingen voor transport van aardolieproducten met een uitwendige diameter van meer dan 70 mm en een druk van meer dan 16 bar;
- d. buisleidingen met een diameter van 400 mm of meer buiten de bebouwde kom;
- e. buisleidingen voor transport van andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten, die risico's met zich meebrengen voor mens en/of leefomgeving wanneer deze leidingen beschadigd raken².

Beoordeling

Ter plaatse van de projectlocatie zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig. Indien nodig zal in een later stadium van onderhavig project een KLIC-melding worden uitgevoerd.

Conclusie

Er zijn geen belemmeringen met betrekking tot de aanwezigheid van kabels en leidingen.

5.12 Milieueffectrapportage en vormvrije m.e.r.-beoordeling

Toetsingskader

Behalve aan de uitvoeringsaspecten bedoeld in de Awb en het Bro dient ook te worden getoetst aan de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. of er sprake is van een mogelijke verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapportage. Een milieueffectrapportage (MER), en de bijbehorende procedure (m.e.r.), is een hulpmiddel om de belangen van het milieu volwaardig te betrekken bij de besluitvorming omtrent plannen en projecten. Het gaat hierbij wel enkel om plannen en projecten die kunnen leiden tot initiatieven waarmee het milieu mogelijk nadelig kan worden beïnvloed. Als uitgangspunt geldt voor plannen de onderstaande criteria om te beoordelen of een MER noodzakelijk is:

1. Plannen die kaderstellend zijn voor toekomstige m.e.r.- (beoordelings)plichtige besluiten (boven de grenswaarden uit de C- of D-lijst van het Besluit m.e.r.);
2. Plannen waarvoor een passende beoordeling nodig is in verband met een mogelijk significant negatief effect op Natura 2000-gebieden;
3. Plannen en activiteiten die o.g.v. een provinciale milieuverordening zijn aangewezen als MER-plichtig.

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. gewijzigd. De belangrijkste aanleidingen hiervoor zijn de modernisering van de m.e.r. wetgeving in 2010 en de uitspraak van het Europese Hof van 15 oktober 2009 (HvJ EG 15 oktober 2009, zaak C-255/08 – Commissie vs. Nederland). Deze wijziging heeft gevolgen voor eerstgenoemd criterium om te beoordelen of een MER noodzakelijk is. Uit deze uitspraak volgt dat de omvang van een project niet het enige criterium mag zijn om wel of geen m.e.r.- (beoordeling) uit te voeren. Ook als een project onder de drempelwaarde uit de C- of D-lijst blijft, kan een project belangrijke nadelige gevolgen hebben, als het bijvoorbeeld in of nabij een kwetsbaar natuurgebied ligt. Gemeenten en provincies moeten daarom per 1 april van 2011 ook bij 'kleine

¹ 'Leidingen die deel uitmaken van een inrichting' zijn leidingen binnen de inrichtingsgrens die in beheer zijn van de drijver van de inrichting én leidingen die in beheer zijn van derden waarmee een product wordt geleverd aan de betreffende inrichting (Laatgenoemde leidingen hebben een zgn. functionele binding met de inrichting, zoals bedoeld in de Wet milieubeheer).

² Onder zgn. 'leidingen voor andere stoffen dan aardgas en aardolieproducten' worden in ieder geval leidingen verstaan voor transport van nafta, waterstof, koolstofdioxide, stikstof, zuurstof, ethyleen en propyleen.



projecten' (projecten onder de drempelwaarden van de C- of D-lijst) beoordelen of een m.e.r.-beoordeling) nodig is. Dit wordt de 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' genoemd. Deze beoordeling houdt in dat er bekeken moet worden of er bij het initiatief sprake is van dusdanig bijzondere omstandigheden of milieueffecten dat er toch een MER moet worden opgesteld. Hierbij wordt gekeken naar de selectiecriteria uit bijlage III bij de m.e.r.-richtlijn (2011/92/EU), welke o.a. de omvang van het project, de cumulatie met andere projecten en het gebruik van natuurlijke hulpbronnen betreffen.

Beoordeling

Een plan is kaderstellend voor een toekomstig m.e.r.- (beoordelings)plichtig besluit indien er sprake is van een overschrijding van de grenswaarden uit de C- of D-lijst van het Besluit m.e.r. In onderhavige situatie is er sprake van de aanleg van een nieuwe weg. Een dergelijke activiteit wordt niet genoemd op de C-lijst. Het aanleggen en verbreden van wegen komt wel voor op de D-lijst, onder categorie D1.2: 'De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een, autosnelweg of autoweg'.

Het plan voorziet in de realisatie van een nieuwe weg. Dit is géén autosnelweg of autoweg, maar dient derhalve wel getoetst te worden aan activiteit D1.2 uit de Bijlage bij het Besluit m.e.r. Geconcludeerd kan worden dat de ontwikkeling beneden de drempelwaarde ligt zoals opgenomen in het Besluit m.e.r.

Ten aanzien van het tweede criterium inzake een mogelijke MER-plicht, geldt dat er bij onderhavige situatie geen sprake is van een plan waarvoor een passende beoordeling nodig is in verband met een mogelijk significant effect op de Natura 2000-gebieden.

Een weg die buiten een Natura 2000-gebied plaatsvindt, heeft door 'externe werking' indirecte gevolgen voor het naastgelegen Natura 2000-gebied. De kwaliteit van het leefgebied voor de populatie in 'De Groote Zonzeelsche Polder' verslechtert met meer vrachtverkeer over de Zoutendijk. Tegelijkertijd wordt de oppervlakte van het NNB uitgebreid met de aanleg van een ecologische verbindingzone van 8.815,00 m².

Ten aanzien van het derde criterium geldt dat onderhavige activiteit niet is aangewezen als MER-plichtig op grond van de Provinciale Milieuverordening. Er is dus geen sprake van de verplichting tot het opstellen van een MER en het doorlopen van de bijbehorende procedure.

Het plangebied behoort niet tot een waterwinlocatie of een waterwingebied. Ook behoort het plangebied niet tot een gebied waarbinnen een Rijksmonument ligt of een Bèlvéderegebied.

Uit onderhavig hoofdstuk, dat tevens fungeert als 'vormvrije m.e.r.-beoordeling', blijkt dat dit bestemmingsplan de nadelige milieugevolgen fysiek en financieel compenseert.

Conclusie

Zoals beschreven in dit hoofdstuk zijn er geen 'belangrijke nadelige milieugevolgen' te verwachten en daarom is het niet noodzakelijk een m.e.r.-beoordeling uit te voeren.



6 Juridische plantoelichting

6.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bespreekt de wijze waarop het ruimtelijk en functioneel beleid voor het plangebied in het bestemmingsplan is vertaald. Bij het opstellen van de juridische regeling heeft het uitgangspunt centraal gestaan dat er een regeling geboden wordt die de ontwikkeling van het plangebied mogelijk maakt.

6.2 Opbouw van de regels

Het bestemmingsplan bestaat uit regels en een verbeelding, vergezeld van een toelichting. De regels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan.

De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding omvat de gronden die voor de ontwikkeling van het plan van belang zijn. De keuze van de bestemmingen en de situering van de bestemmingsvlakken is gebaseerd op de huidige ruimtelijke situatie en de gewenste functies. Voorts sluit de opzet van de verbeelding aan op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).

De regels regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden.

De regels bestaan uit vier hoofdstukken, te weten:

- inleidende regels;
- bestemmingsregels;
- algemene regels;
- overgangs- en slotregels.

In de toelichting wordt gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Ondanks het feit dat de toelichting geen onderdeel uitmaakt van het juridisch plangedeelte, fungeert de toelichting wel als interpretatiekader voor de uitleg van de regels, indien hierover interpretatieverschillen blijken te bestaan.

6.3 Regels

6.3.1 Hoofdstuk 1 'Inleidende regels'

Artikel 1 'Begrippen'

In dit artikel worden begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Artikel 2 'Wijze van meten'

In dit artikel wordt aangegeven hoe de hoogte en andere maten, die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden.



6.3.2 Hoofdstuk 2 'Bestemmingsregels'

Het stramien voor de regels is vastgelegd in de SVBP 2012. De regels van een bestemming worden als volgt opgebouwd en benoemd:

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

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

Artikel 3 'Groen – Landschappelijke inpassing'

De voor Groen - Landschappelijke inpassing aangewezen gronden zijn bestemd voor: het aanbrengen en in stand houden van gebiedseigen (erf)beplanting ter landschappelijke inpassing van gebouwen, verhardingen en andere voorzieningen, water en waterhuishoudkundige doeleinden.

Artikel 4 'Natuur'

Natuur De bestemming 'Natuur' wordt toegekend aan de gronden die worden ingericht als ecologische verbindingszone vanwege de aanleg van de nieuwe verbindingsweg en het effect van geluidshinder op bestaande soorten in nabijgelegen delen van het Natuur Netwerk Brabant. Binnen de bestemming is tevens de landschappelijke inpassing voorzien als uitwerking van de bijdrage kwaliteitsverbetering van het landschap als verplichting uit de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant.

Artikel 5 'Verkeer'

De bestemming is toegekend aan de gronden voor de verkeersvoorzieningen die nodig zijn voor de nieuwe verbindingsweg. Met een aanduiding is enkel zwaar (vracht)verkeer toegestaan. In de begripsdefinitie is een omschrijving van 'zwaar vrachtverkeer' opgenomen.

Opnemen dat enkel zwaar(vracht)verkeer is toegestaan, bedenk hier even een goede regel voor met jullie jurist aub. Volgens mij kan dit gewoon. Hij moet goed de lading dekken, hier, in de bestemming en wellicht handig om ook een definitie van zwaar(vracht)verkeer op te nemen?

Artikel 6 'Water'

Deze bestemming is toegekend aan de gronden waar reeds water aanwezig is, één en ander met bijbehorende voorzieningen zoals bermen en paden.

Artikel 7 'Waarde – Attentiegebied ehs'

De voor Waarde - Attentiegebied ehs aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud, beheer en herstel van de waterhuishoudkundige situatie, gericht op het verbeteren van de condities voor de natuur(waarden).



Artikel 8 'Waterstaat – Waterkering'

De voor Waterstaat – Waterkering aangewezen gronden zijn mede bestemd voor waterstaatkundige doeleinden, in het bijzonder voor het keren van water.

6.3.3 Hoofdstuk 3 'Algemene regels'

Artikel 9 'Anti-dubbeltelregel'

In dit artikel wordt geregeld dat voor gronden die eenmaal in aanmerking zijn genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing blijven.

Artikel 10 'Algemene bouwregels'

In dit artikel is bepaald welke regels er gelden voor bestaande bouwwerken en eventuele herbouw.

Artikel 11 'Algemene aanduidingsregels'

In dit artikel zijn bepalingen voor bouwen in de dijk, het culturele vlak en de ecologische verbindingszone opgenomen.

Artikel 12 'Algemene wijzigingsregels'

In dit artikel is opgenomen ten behoeve van welke onderdelen van een plan het bevoegd gezag het plan kan wijzigen.

6.3.4 Hoofdstuk 4 'Overgangs- en slotregels'

Dit hoofdstuk omvat twee artikelen:

Artikel 13 'Overgangsrecht'

Dit artikel betreft het overgangsrecht met betrekking tot gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken dat afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt. Dit gebruik mag worden voortgezet. Wijziging van het afwijkend gebruik is slechts toegestaan indien de afwijking hierdoor wordt verkleind. Daarnaast zijn overgangsregels opgenomen ten aanzien van het bouwen.

Artikel 14 'Slotregel'

De regels kunnen worden aangehaald onder de naam: Regels van het bestemmingsplan "Bypass Zoutendijk - Horenhilsedijk".



7 Economische uitvoerbaarheid

7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de economische uitvoerbaarheid beschreven. Indien het bestemmingsplan voorziet in de uitvoering van werken door de gemeente moet de financieel-economische uitvoerbaarheid hiervan worden aangetoond. Er wordt nader ingegaan op de grondexploitatie en de koppeling met het exploitatieplan.

7.2 Toepassing Grondexploitatiewet

De Wet ruimtelijke ordening maakt het vaststellen van een exploitatieplan verplicht voor een aantal bouwactiviteiten wanneer de bouw planologisch mogelijk wordt gemaakt in een bestemmingsplan, een wijziging van een bestemmingsplan of een projectafwijkingbesluit. De bouwplannen waarbij een exploitatieplan verplicht is staan in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Dit betreft onder meer plannen voor de bouw van een of meer woningen en de bouw van een of meer andere hoofdgebouwen. De aanleg van een weg is géén aangewezen bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Geen exploitatieplan is nodig indien het verhaal van de kosten van grondexploitatie anderszins verzekerd is en er geen fasering of tijdvak behoeft te worden vastgelegd én geen locatie-eisen hoeven te worden vastgesteld.

7.3 Economische uitvoerbaarheid

Ten aanzien van het onderhavige plan is het verhaal van de kosten anderszins verzekerd. De gemeente is zelf eigenaar van de gronden. De gemeente is zelf verantwoordelijk voor de kosten van de grondexploitatie.



8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Vooroverleg

Artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan burgemeester en wethouders overleg met de besturen van bij het plan betrokken waterschappen plegen. Ook plegen zij tevens overleg met besturen van andere gemeenten, met de provincie, de inspecteur voor de ruimtelijke ordening en met eventuele andere diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

Bovendien kan de gemeente ervoor kiezen om conform de gemeentelijke inspraakverordening een voorontwerp van het bestemmingsplan voor inspraak ter inzage te leggen voor een periode van 6 weken. Gedurende deze termijn kunnen belanghebbenden een reactie geven op het plan.

Planterra heeft namens de gemeente Drimmelen de provincie Noord-Brabant altijd nauw betrokken met het plan. Het concept-ontwerpbestemmingsplan is op 18 september 2023 besproken met de provincie. Tijdens dat overleg heeft de provincie de specifieke spelregels voor dit plan omtrent fysieke en financiële compensatie uitgelegd. In de toelichting en regels moet verwezen worden naar de fysieke compensatie en er moet een compensatieplan worden toegevoegd. Dit is als zodanig uitgevoerd. In de regels moet een voorwaardelijke verplichting opgenomen worden dat de fysieke inpassing moet plaatsvinden binnen 3 jaar. Ook dat is op deze wijze verankerd in de regels. Over de financiële compensatie geldt dat er een berekening in de toelichting hoort te komen. Het bedrag waar de provincie mee rekent voor verstoring van natuur is €10,- per m². De provincie stuurt een beschikking van de financiële compensatie na vaststelling van het bestemmingsplan. Ook de landschappelijke inpassing dient volledig binnen het bestemmingsplan te worden geborgd. Deze borging is uitgewerkt in onderhavig plan.

Planterra heeft eveneens het Waterschap Brabantse Delta goed bij het plan betrokken. Er heeft een fysiek vooroverleggesprek plaatsgevonden op 8 maart 2023. Tijdens dat overleg zijn, vooruitkijkend naar de vergunningverlening, al richtinggevende afspraken gemaakt over het behoud van het profiel van de compartimenteringskering, a-watgangen en b-watgangen, het plaatsen van duikers, het drainagesysteem van de weg in de bodem en over de aan te vragen watervergunningen en de uitvoering van alle werkzaamheden.

Het plan is ook besproken met de veiligheidsregio en zij hebben het plan akkoord bevonden.

8.2 Omgevingsdialoog

In de loop van de jaren zijn er veel onderzoeken uitgevoerd naar de ontlasting van Hooze Zwaluwe van doorgaand vrachtverkeer en landbouwverkeer en is op verschillende momenten de dialoog aangegaan met de omgeving. De verslaglegging daarvan is opgenomen in bijlage 14. Besluitvorming heeft altijd plaatsgevonden met een nauwe betrokkenheid van de belangenorganisaties van Hooze Zwaluwe en andere omliggende dorpen en de besluiten zijn zodoende breed ondersteund.

8.3 Zienswijzen

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan vindt plaats volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Het ontwerpbestemmingsplan “Bypass Zoutendijk Hooze Zwaluwe” heeft van 22 december 2023 tot en met 15 februari 2024 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn er vier zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn ontvankelijk. De bezwaren gaan over de landschappelijke inpassing, natuurcompensatie, de watertoets, geluids- en verkeersonderzoeken en snelheidsremmende maatregelen. In de Nota van Zienswijzen zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord (zie bijlage 15).



Een zienswijze is gehoord door de “Hoorcommissie Ruimtelijke Plannen” van de gemeente Drimmelen. De taak van de commissie betreft het horen van indieners van zienswijzen in het kader van ruimtelijke plannen voor zover de raad bevoegd is tot het vaststellen van deze ruimtelijke plannen. De commissie doet van het horen verslag aan de raad. Het verslag is toegevoegd aan de bijlage Nota van Zienswijzen. De West-Brabantse Vogelwerkgroep stelt voor om een 0-meting te doen van de vogelstand van weidevogels, als aanvulling op de zienswijze. Er zal monitoring van de (weide)vogelstand plaatsvinden gedurende 3 jaar voor de Zonzeelse polder. De Vogelgroep zegt toe dat ze dit zelf willen doen. Na dit onderzoek wordt er geëvalueerd wat de werkelijke effecten van de Bypass op weidevogels is.

De zienswijzen hebben niet geleid tot inhoudelijke planwijzigingen. Wél zijn er her en der in de toelichting en in de waterparagraaf aanvullingen gedaan en zijn er ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Het plan wordt ongewijzigd vastgesteld.



Bijlage 1 Probleemverkenning doorgaand verkeer



Bijlage 2 Visie verkeerstructuur



Bijlage 3 Verkeerstudie



Bijlage 4 Geluidscontour NNB



Bijlage 5 Bodemonderzoek



Bijlage 6 Watertoets



Bijlage 7 Stikstofonderzoek



Bijlage 8 Effectenanalyse NNB + evz



Bijlage 9 Quicksan Wet natuurbescherming



Bijlage 10 DNA identificatie zoogdieren



Bijlage 11 Ecologisch onderzoek Grote Modderkruiper



Bijlage 12 Quicksan Wet natuurbescherming II



Bijlage 13 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï



Bijlage 14 Verslag omgevingsdialoog



Bijlage 15 Nota van zienswijzen