



Bestemmingsplan

“Snelfietsroute Nistelrode”

-Toelichting-

Vastgesteld

NL.IMRO.1721.BPSNELFIETSRROUTE-VG01

BESTEMMINGSPLAN

Snelfietsroute Nistelrode

Gemeente Bernheze

IMRO-IDN : NL.IMRO.1721.BPSNELFIETSRROUTE-VG01

Projectnummer : P2019.BHZ.001

Opdrachtgever : Gemeente Bernheze

Opsteller : ing. E. van Dijk

Status : Vastgesteld

Datum : 18 december 2019



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	6
1.1	Aanleiding van het project	6
1.2	Ligging, begrenzing van het plangebied	6
1.3	Het vigerende bestemmingsplan	7
1.4	Leeswijzer	7
2	RUIMTELIJK BELEID	8
2.1	Europees- en Rijksbeleid	8
2.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011)	8
2.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	8
2.1.3	Ladder duurzame verstedelijking	9
2.2	Provinciaal beleid	9
2.2.1	Omgevingsvisie Noord-Brabant – De kwaliteit van Brabant	9
2.2.2	Structuurvisie Ruimtelijke Ordening	10
2.2.3	Verordening ruimte	11
2.3	Gemeentelijk beleid	12
2.3.1	Structuurvisie Bernheze	12
2.3.2	Bestemmingsplan “Bedrijventerreinen Bernheze”	13
3	PROJECTPROFIEL	15
3.1	Huidige situatie	15
3.2	Beoogde locatie	16
3.3	Het voornemen	16
4	OMSCHRIJVING DEELASPECTEN	17
4.1	Milieu	17
4.1.1	Bodem	17
4.1.2	Geluid	17
4.1.3	Luchtkwaliteit	18
4.1.4	Bedrijven en Milieuzonering	18
4.2	Externe veiligheid	19
4.3	Waterhuishouding	19
4.4	Archeologie	20
4.5	Flora en Fauna	20
5	UITVOERBAARHEID	22

5.1	Financiële uitvoerbaarheid en Grexwet	22
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	22
5.2.1	Overleg ex artikel 3.1.1 Bro	22
5.2.2	Zienswijzenprocedure	22

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding van het project

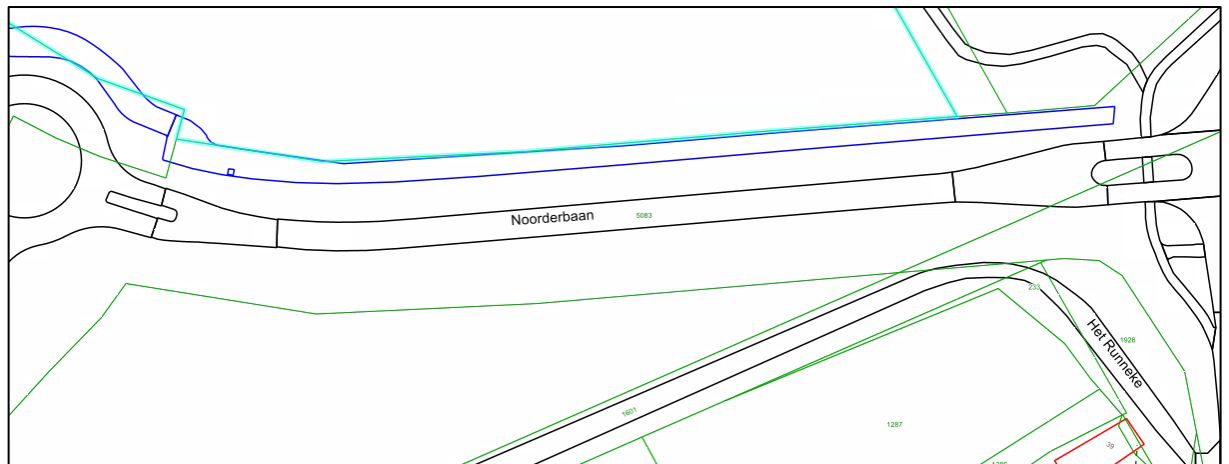
Tussen Oss en Veghel wordt een snelfietsroute (F50) aangelegd. Voor het traject van Nistelrode naar Uden is bij de rotonde Noorderbaan/Weijen in Nistelrode voor de verkeersveiligheid van de fietsers een ongelijkvloerse oversteek in de vorm van een fietstunnel nodig. Met dit bestemmingsplan wil de gemeente Bernheze de realisatie van de fietstunnel planologisch-juridisch borgen.



De tunnel is momenteel niet geheel gelegen binnen de bestemming “Verkeer” van het vigerende bestemmingsplan, maar binnen de bestemming “Groen”. Om de tunnel en snelfietsroute te realiseren is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.

1.2 Ligging, begrenzing van het plangebied

Het plangebied betreft de kadastrale percelen bekend als gemeente Nistelrode, sectie A, nr. 5083 en gemeente Nistelrode, sectie F, nr. 1844.



1.3 Het vigerende bestemmingsplan

Momenteel is het perceel gelegen binnen het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen', vastgesteld op 27 juni 2013 en heeft daarbinnen de bestemmingen 'Groen'.

Het voornemen past niet binnen de bepalingen van het vigerend bestemmingsplan. Voor een nadere uitwerking hiervan wordt verwezen naar paragraaf 2.3.2.

1.4 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het plangebied en het voornemen beschreven. In hoofdstuk 3 wordt het voornemen getoetst aan het beleid van de verschillende overheidslagen. Daarna wordt het voornemen in hoofdstuk 4 getoetst aan de relevante milieu- en omgevingsaspecten.

2 RUIMTELIJK BELEID

In dit hoofdstuk is kort en voor zover relevant het beleid voor de projectlocatie beschreven.

2.1 Europees- en Rijksbeleid

2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld en in werking getreden. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving en vervangt enkele ruimtelijke doelen en uitspraken uit andere documenten. In deze visie schetst het Rijk de ambities tot 2040 en de doelen, belangen en opgaven tot 2028. Daarmee moet Nederland concurrerend, bereikbaar en veilig worden.

Anders dan in de Nota Ruimte gaat de structuurvisie uit van het adagium 'decentraal, tenzij'. Het rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. Bij het beheren en ontwikkelen van natuur krijgen boeren en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol.

Onderhavige ontwikkeling is niet gelegen in of nabij een gebied waarin het rijk een nationaal belang heeft aangewezen, derhalve heeft de SVIR geen consequenties voor voorliggend plan.

2.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), ook wel bekend als de AMvB Ruimte, zijn 13 nationale belangen opgenomen die juridische borging vereisen met het oog op een goede ruimtelijke ordening.

Het Barro is op 30 december 2011 deels in werking getreden en met enkele onderwerpen aangevuld per 1 oktober 2012. Het besluit is gericht op doorwerking van de nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Dit betreft onder meer het Nationale Natuurnetwerk (voorheen de Ecologische Hoofdstructuur) en Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Onderhavige ontwikkeling is niet gelegen in of nabij een gebied waarin het Rijk een ander nationaal belang heeft aangewezen. Derhalve heeft het Barro geen consequenties voor voorliggend plan.

2.1.3 Ladder duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, en is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' daaraan toegevoegd. De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van over-programmering en de keuzes die daaruit volgen.

Feitelijk dient beoordeeld te worden of het bouwplan een stedelijke ontwikkeling betreft waarop de Ladder van toepassing is. In dit bestemmingsplan gaat het om het realiseren van een gedeelte van een snelfietsroute.

Uit jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:2015:448 en ECLI:NL:RVS:2015:2929) is gebleken dat de aanleg van een weg of busbaan niet kan worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in artikel 3.6.1, tweede lid van het Bro.

De aanleg van een fietspad zal niet zorgen voor leegstand elders. In lijn met de voorgenoemde jurisprudentie kan dan ook worden geconcludeerd dat de aanleg van een fietspad niet als een stedelijke ontwikkeling in de zin van het Bro kan worden aangemerkt. De Ladder duurzame verstedelijking is daarmee ook niet van toepassing en het initiatief hoeft dan ook niet aan de Ladder te worden getoetst.

De ladder duurzame verstedelijking is door een wijziging van de Bro per 1 juli 2017 gewijzigd. Dit heeft echter geen gevolgen, daar geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Omgevingsvisie Noord-Brabant – De kwaliteit van Brabant

Op 14 december 2018 hebben de Provinciale Staten de omgevingsvisie Noord Brabant vastgesteld. Deze omgevingsvisie vervangt de voorheen geldende structuurvisie. Met de omgevingsvisie formuleert de provincie haar ambitie over hoe zij de Brabantse leefomgeving er in 2050 uit wil zien. Daarbij stelt zij tussendoelen voor 2030, maar legt nu nog niet vast hoe zij die doelen wil bereiken. De provincie wilt daarmee ruimte bieden voor inbreng vanuit partijen en disciplines. Om hiermee aan de slag te gaan is volgens de provincie een verdere uitwerking van de ambities nodig in de vorm van programma's.

Met de visie geeft de provincie aan wat zij belangrijk vindt voor de verbetering en duurzame ontwikkeling van Brabant. Daarbij legt zij de focus op vier hoofdpogaven voor de middellange en lange termijn: werken aan energietransitie, een klimaat-proof Brabant, de slimme netwerkstad en een concurrerende duurzame economie. Deze vier hoofdpogave staan ten dienste van de basis opgaven: werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit.

Om te komen tot de slimme netwerkstad richt de provincie zich op duurzame verstedelijking. Zij wil daarin richting geven door middel van het bevorderen van regionale afspraken, het sturen op zorgvuldig ruimtegebruik en het periodiek opstellen van prognoses. Verder wil zij een actieve rol spelen om beweging te stimuleren (o.a. door samen te werken bij gebiedsopgaven en bij het opstellen van uitvoeringsprogramma's) en gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken.

2.2.2 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening

Provinciale Staten hebben op 7 februari 2014 de partiële herziening 2014 van de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening 2010 vastgesteld. Sinds de vaststelling in 2010 hebben Provinciale Staten diverse besluiten genomen die een verandering brengen in de provinciale rol en sturing, of van provinciaal beleid. Deze besluiten zijn vertaald in de 'Structuurvisie RO 2010 – partiële herziening 2014' (SVRO). Provinciale Staten hebben niet een geheel nieuwe visie opgesteld, omdat de bestaande structuurvisie voor het overgrote deel nog actueel is. Onder andere de 'Transitie van stad en platteland, een nieuwe koers', het intrekken van de reconstructie- en gebiedsplannen en de 'transitie naar een zorgvuldige veehouderij 2020' zijn verwerkt in de partiële herziening.

Deze ruimtelijke keuzes zijn van provinciaal belang en zijn geformuleerd als:

- het versterken van regionale contrasten tussen klei-, zand- en veenontginningen;
- de ontwikkeling van een vitaal en divers platteland;
- het creëren en behouden van een robuust water- en natuursysteem;
- het realiseren van een betere waterveiligheid door preventie;
- de koppeling van waterberging en droogtebestrijding;
- het geven van ruimte voor duurzame energie;
- de concentratie van verstedelijking;
- het ontwikkelen van een sterk stedelijk netwerk: Brabantstad;
- het creëren van groene geleidingszones tussen steden;
- het ontwikkelen van goed bereikbare recreatieve voorzieningen;
- het ontwikkelen van economische kennisclusters;
- internationale bereikbaarheid;
- de beleefbaarheid van stad en land vanaf de hoofdinfrastructuur.

De Structuurvisie is opgebouwd uit twee onderdelen. In onderdeel A wordt de kern van de visie verwoord op ruimtelijke ontwikkelingen binnen de provincie Noord-Brabant. Het landschap en de wijze waarop dit moet worden versterkt, staan in dit onderdeel voorop. Deel B van de Structuurvisie beschrijft de wijze waarop de provincie de visie uitwerkt in vier robuuste ruimtelijke structuren: 'Groenblauwe structuur', 'Landelijk gebied', 'Stedelijke structuur' en 'Infrastructuur'. Het plangebied is gelegen binnen de 'Stedelijke structuur' en is gelegen binnen de Kernen in het landelijk gebied. Navolgende figuur geeft een beeld van de ligging van het plangebied op de Structurenkaart van de Structuurvisie.



2.2.3 Verordening ruimte

De Verordening Ruimte Noord-Brabant is één van de uitvoeringsinstrumenten voor de provincie om haar doelen te realiseren. Provinciale Staten van de provincie Noord-Brabant hebben op 11 mei 2012 de Verordening ruimte Noord-Brabant 2012 vastgesteld.

Belangrijke onderwerpen in de Verordening ruimte zijn:

- ruimtelijke kwaliteit;
- stedelijke ontwikkelingen;
- natuurgebieden en andere gebieden met waarden;
- agrarische ontwikkelingen, waaronder de intensieve veehouderij;
- overige ontwikkelingen in het landelijk gebied.

Het plangebied is deels gelegen binnen “Bestaand stedelijk gebied – kern in landelijk gebied” en deels binnen “Groenblauwe mantel”.

Binnen het “Bestaand stedelijk gebied – kern in landelijk gebied” is de ontwikkeling passend. De “Groenblauwe mantel regelt de bescherming en ontwikkeling van de groenblauwe mantel en de ontwikkelingsmogelijkheden voor functies. De groenblauwe mantel is nodig voor de bescherming, maar vooral ook de ontwikkeling van natuur- en waterfuncties. Dit geldt zowel voor de aanliggende groenblauwe kerngebieden als het mantelgebied zelf. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen de mantel zijn mogelijk, mits ze gunstig zijn voor de natuur- en landschapswaarden en het bodem- en watersysteem. De waarden in de groenblauwe mantel zijn vaak gekoppeld aan het bodem-watersysteem (zoals de aanwezigheid van een kwel), aan landschapselementen (zoals houtwallen en heggen), of aan het voorkomen van bijzondere planten en dieren.

Het beleid richt zich ook op een toename van de belevingswaarde en de recreatieve waarde van het landschap. Nieuwe ontwikkelingen passen daarom qua aard en schaal bij het ontwikkelingsperspectief voor de groenblauwe mantel en houden rekening met omliggende waarden. Dit wordt betrokken bij de zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit zoals dat geregeld is in hoofdstuk 2.

In de groenblauwe mantel biedt de provincie ruimte aan de groeiende vraag naar diensten die het landelijk gebied aan de samenleving kan bieden, zoals:

- de ontwikkeling van grondgebonden melkveehouderijen;
- agrarisch natuurbeheer;
- groene en blauwe diensten;
- vormen van agrarische verbreding die zijn gericht op de beleving van rust en ruimte;
- ontwikkeling van zorg- en streekproducten.

Door de huidige ligging in een zone met veel infrastructuur zijn de aanwezige natuur- en landschapswaarden reeds aangetast en heeft de aanleg van de fietstunnel onder bestaande infrastructuur geen invloed op de aanwezige waarden.



2.3 Gemeentelijk beleid

2.3.1 Structuurvisie Bernheze

De gemeenteraad van de gemeente Bernheze heeft op 1 februari 2010 de Structuurvisie Bernheze vastgesteld. De Structuurvisie Bernheze geeft een samenhangend beeld van de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de hele gemeente. De structuurvisie is een visie op hoofdlijnen en vormt daarmee een belangrijk (toetsing)kader voor het initiëren, beoordelen, afwegen en vaststellen van nieuwe ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen en projecten. In de structuurvisie staan de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen beschreven voor de komende jaren. Onderdeel van de Structuurvisie Bernheze 2010 is het Ruimtelijk Casco. Het Ruimtelijk Casco betreft het ontwikkelingskader voor de gemeente Bernheze en vormt een casco voor concrete projecten en plannen. Het Ruimtelijk Casco bestaat uit een kaartbeeld en toelichting. De gemeente Bernheze heeft de kwaliteiten binnen de gemeente geformuleerd.

Het plangebied is op onderstaande afbeelding gelegen binnen de aanduiding “wegen”.



De strategie voor de lokale verbindingswegen is erop gericht deze te handhaven en alleen nieuwe infrastructuur toe te voegen, indien dat strikt noodzakelijk is. Gezien de wenselijkheid van een snelfietsroute, die tevens veilig is voor de gebruikers, is de aanleg van de tunnel strikt noodzakelijk. Daarmee wordt deze gecombineerd met reeds bestaande infrastructuur.

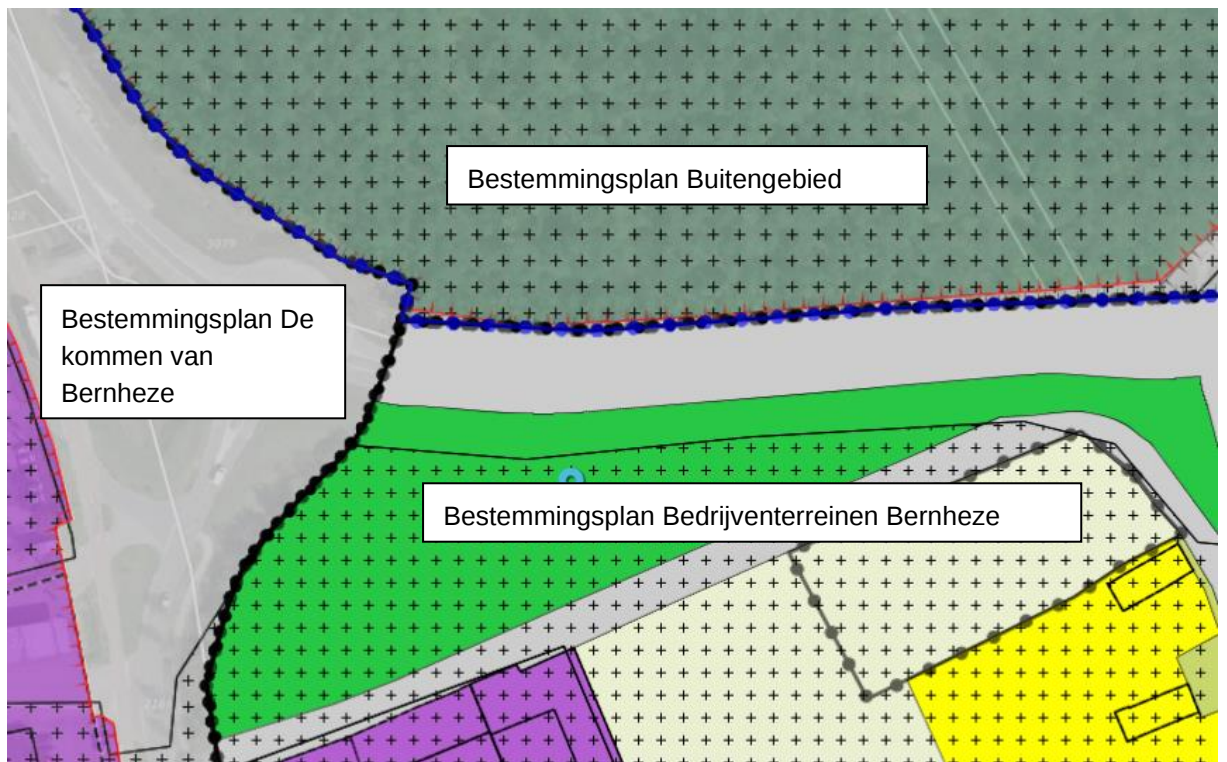
2.3.2 Bestemmingsplan “Bedrijventerreinen Bernheze”

Momenteel is het perceel gelegen binnen het bestemmingsplan ‘Bedrijventerreinen’, vastgesteld op 27 juni 2013 en heeft daarbinnen de bestemmingen ‘Groen’.

De voor ‘Groen’ aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen, bermen en beplanting;
 - b. parken en plantsoenen;
 - c. paden, speelvoorzieningen, water en voorzieningen voor de waterhuishouding;
 - d. nutsvoorzieningen;
 - e. kunstwerken;
 - f. incidentele parkeervoorzieningen;
- met bijbehorende bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wegen en verhardingen.

De aanleg van een tunneluiteinde is binnen deze bestemming niet rechtstreeks toegestaan. Daartoe strekt voorliggend bestemmingsplan.



3 PROJECTPROFIEL

In dit hoofdstuk wordt kort een beschrijving geschetst van de projectlocatie en het voornemen.

3.1 Huidige situatie

De snelfietsroute binnen het plangebied maakt deel uit van de snelfietsroute tussen Oss en Veghel (F50). Het tracé is geprojecteerd ten zuiden van de Noorderbaan en ten oosten van de aansluiting met de Heescheweg waar de fietsroute door middel van een tunnel onderdoor wordt geleid.



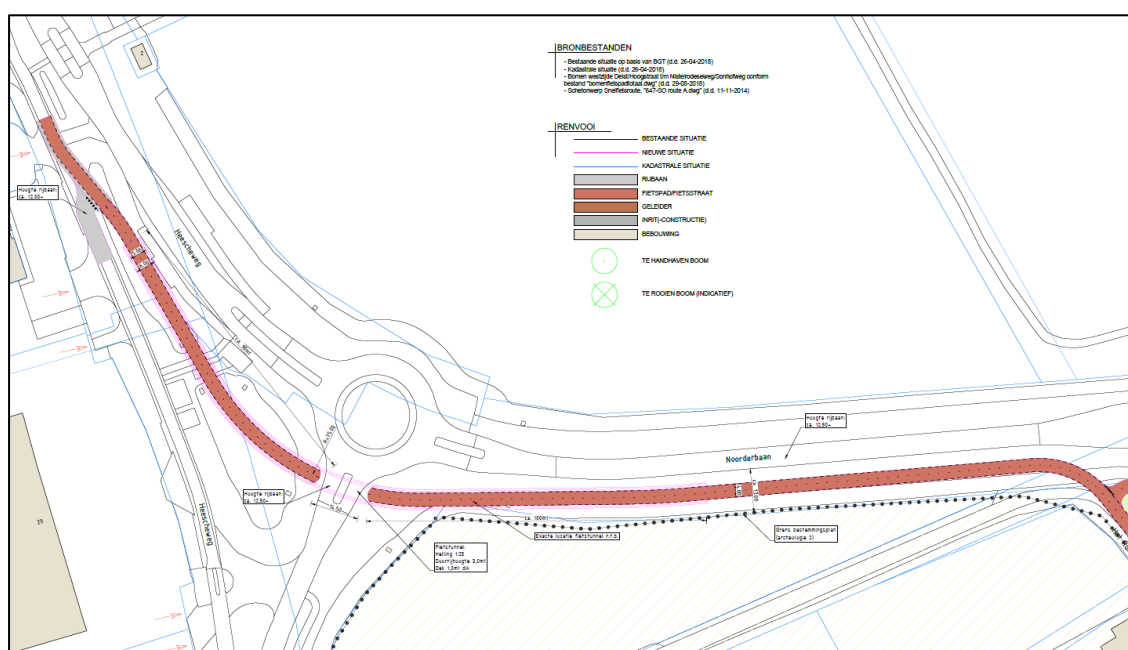


3.2 Beoogde locatie

Het plangebied betreft de kadastrale percelen bekend als gemeente Nistelrode, sectie A, nr. 5083 en gemeente Nistelrode, sectie F, nr. 1844. De gronden zijn momenteel in gebruik als berm en zijn gelegen parallel aan de Noorderbaan.

3.3 Het voornemen

De snelfietsroute wordt gesitueerd ten zuiden van de Noorderbaan. Ter plaatse van de rotonde komt een tunnel die de snelfietsroute onder de Heescheweg, de aansluiting met het centrum van Nistelrode, leidt.



4 OMSCHRIJVING DEELASPECTEN

Ten behoeve van de onderbouwing dient te worden aangetoond dat verschillende omgevingsaspecten geen belemmering vormen voor de voorgenomen ontwikkeling.

4.1 Milieu

4.1.1 Bodem

Uitgangspunt van een goede ruimtelijke ordening is dat de bodemkwaliteit geschikt is voor de beoogde bestemming en de daarin toegestane gebruiksvormen. Dit betekent dat het aspect bodemkwaliteit voor vrijwel alle nieuwe ontwikkelingen, die met ruimtelijke plannen mogelijk worden gemaakt, onderzocht moet worden. Het project betreft evenwel geen bouwwerk waarin gedurende langere tijd mensen verblijven.

In dit geval wijzigt de functie niet in een functie die gevoelig is in het kader van de bodemkwaliteit. De voornaamste functie als openbaar groen wijzigt in dit geval in de bestemming “verkeer” voor de realisatie van het vrijliggend fietspad.

Voor de civieltechnische uitvoering van het project, alsook bij eventuele afvoer van de grond is wel de bodemkwaliteit van belang. Deze dient in het kader van de uitvoering uitgevoerd te worden.

Het aspect bodem vormt daarom geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Bij de uitvoering van de realisatie van het snelfietspad speelt bodemkwaliteit een rol en zal een verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd.

4.1.2 Geluid

Wegverkeers- en railverkeerslawaaï

Bij een nieuwe geluidgevoelige ontwikkeling dient te worden aangetoond dat voldaan wordt aan de Wet geluidhinder (Wgh) en dat er, op grond van de Wet ruimtelijke ordening, sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Indien van toepassing, dient aanvullend te worden aangetoond dat voldaan wordt aan het gemeentelijk geluidbeleid. Een akoestisch onderzoek in het kader van de Wgh is daarom alleen noodzakelijk wanneer de ontwikkeling plaatsvindt binnen een zone van een weg en waarbij sprake is van geluidgevoelig bestemmingen. De geluidbelasting dient per gezoneerde weg te worden getoetst aan de wettelijke grenswaarden.

In het voorliggende plan worden geen geluidgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt.

Een fietspad wordt in de zin van de Wet geluidhinder niet gezien als een weg, omdat de gebruikers ervan niet gezien worden als motorvoertuigen. Een fietser en bromfietser zijn in de zin van de Wet geluidhinder juncto Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990 geen motorvoertuig, waardoor geen sprake is van de aanleg van een rijstrook.

Evenmin is sprake van reconstructie, omdat het aantal rijstroken voor auto's niet zal toenemen. Het aantal rijstroken voor motorvoertuigen blijft gelijk en worden niet verplaatst.

Het project is evenwel niet geluidgevoelig en veroorzaakt tevens geen geluidhinder. Dit aspect vormt derhalve geen belemmering voor de realisatie van de snelfietsroute.

4.1.3 Luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer en de bijbehorende algemene maatregelen van bestuur (amvb's) en ministeriële regelingen is de regelgeving met betrekking tot luchtkwaliteit vastgesteld. Op grond van artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer is bepaald dat bestuursorganen bevoegdheden, zoals het vaststellen van een bestemmingsplan of het verlenen van een omgevingsvergunning waarbij van het bestemmingsplan wordt afgeweken met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3° Wabo, mogen uitoefenen wanneer sprake is van één van de volgende gevallen:

- a. er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- b. er is - al dan niet per saldo - geen verslechtering van de luchtkwaliteit;
- c. de bijdrage aan de concentratie van een stof is 'niet in betekenende mate' (NIBM);
- d. het project is genoemd of past binnen het NSL of binnen een regionaal programma van maatregelen.

In de algemene maatregel van bestuur 'Niet in betekenende mate bijdragen' (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM. Per 1 augustus 2009 geldt als NIBM 3% van de grenswaarde. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Binnen het project zijn geen gevoelige objecten betrokken. Het project veroorzaakt geen relevante emissies van luchtkwaliteit bepalende stoffen naar de omgeving. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor onderhavig initiatief.

4.1.4 Bedrijven en Milieuzonering

Een goede ruimtelijke ordening voorkomt hinder en gevaar. Dit kan door voldoende afstand in acht te houden tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen). In de brochure "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse gemeenten (VNG, 2009) staan uitgebreide lijsten met richtafstanden, die gebruikt kunnen worden bij het plannen en toetsen van ruimtelijke ontwikkelingen. Afhankelijk van de concrete omstandigheden kan gemotiveerd van deze richtafstanden worden afgeweken. In de toelichting behorende bij de VNG-publicatie zijn twee verschillende omgevingstyperingen opgenomen: omgevingstype rustige woonwijk en rustig buitengebied en omgevingstype gemengd gebied.

Onderhavig bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een vrijliggend fietspad. Een fietspad is geen zoneplichtige activiteit of inrichting in de zin van de Wet milieubeheer of het Activiteitenbesluit en er gelden conform de VNG-publicatie geen richtafstanden. Het fietspad is daarmee niet als kwetsbaar object aan te merken. Het aspect bedrijven en milieuzonering is dan ook niet aan de orde.

4.2 Externe veiligheid

In het kader van externe veiligheid zijn een drietal aspecten van belang:

- externe veiligheid als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het water;
- externe veiligheid vanuit inrichtingen;
- externe veiligheid als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

De risiconormen voor inrichtingen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en in de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) zijn regels opgenomen betreffende de veiligheidsafstanden en berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het Bevi verplicht gemeenten en provincies bij het verlenen van omgevingsvergunningen voor de activiteit milieu en het maken van bestemmingsplannen rekening te houden met bepaalde eisen ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico (PR) wordt daarin omschreven als "risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongevoerd voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is". Ten aanzien van het PR is een norm vastgesteld van 10^{-6} per jaar, dat wil zeggen dat in principe nergens in Nederland iemand een groter plaatsgebonden risico mag lopen dan 1 op de 1 miljoen per jaar. Voor kwetsbare objecten (o.a. woningen, scholen en ziekenhuizen) geldt deze norm als grenswaarde en voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze norm als richtwaarde, waarvan gemotiveerd kan worden afgeweken. Het groepsrisico wordt gedefinieerd als "cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongevoerd voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is". Als norm voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde 10^{-5} voor een ongeval met meer dan 10 dodelijke slachtoffers, 10^{-7} voor een ongeval met meer dan 100 dodelijke slachtoffers, 10^{-9} voor een ongeval met meer dan 1.000 dodelijke slachtoffers, enzovoort. De gemeente heeft een uitgebreide verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

In onderhavig plan is geen sprake van het realiseren van een kwetsbaar object of een beperkt kwetsbaar object. Het plan voorziet in de realisatie van één vrijliggend fietspad. Het voornemen leidt daarmee niet tot een toename van de personendichtheid. Het beleid inzake externe veiligheid is derhalve niet van toepassing. Om die reden is geen afweging gemaakt of de planontwikkeling ertoe leidt dat er een onaanvaardbaar risico ontstaat in het kader van de externe veiligheid.

4.3 Waterhuishouding

Door de aanleg van de snelfietsroute zal sprake zijn van een toename van de oppervlakteverharding. Het verhard oppervlak is aanzienlijk minder dan 2.000 m², zodat geen compenserende maatregelen nodig zijn. Het hemelwater dat wordt afgevoerd van het fietspad, zal aan weerszijde van worden geïnfiltreerd in de bodem.

Het onderhavige project heeft derhalve geen consequenties voor het aspect water.

4.4 Archeologie

In 1992 is het Verdrag van Valletta (Malta) door de landen van de EU, waaronder Nederland, ondertekend. Dit verdrag verplicht de Europese overheden tot het beschermen van archeologisch erfgoed. Hierbij wordt als uitgangspunt gehanteerd dat archeologische waarden in de bodem bewaard moeten blijven. Dat wil zeggen, dat er naar gestreefd moet worden om de waarden op de locatie te behouden. Als dit niet mogelijk blijkt, dan moeten de waarden worden opgegraven en uit de bodem worden gehaald en ergens anders worden bewaard. In dat geval gaat veel relevante informatie uit de omgeving van de archeologische waarden verloren. Met de Wet op de archeologische monumentenzorg is het Verdrag van Malta vertaald in de Monumentenwet 1988 (hoofdstuk 5).

Om het archeologisch beleid juridisch te borgen zijn in het vigerend bestemmingsplan 'Bestemmingsplan Bedrijventerreinen Bernheze dubbelbestemmingen opgenomen ter bescherming van de archeologische waarden. Ter plekke van de beoogde fietsroute is geen dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' aanwezig.

Binnen de dubbelbestemming geldt een onderzoeksplicht voor alle nieuw op te richten gebouwen voor bouwwerken met een oppervlakte groter dan 250 m² en waarbij de verstoringsdiepte dieper is dan 40 centimeter.

Aangezien het tracé is gelegen buiten de dubbelbestemming, geldt hier geen vergunningsplicht.

Voor het plangebied wordt geen archeologisch onderzoek noodzakelijk geacht. Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform de Erfgoedwet melding hiervan verplicht.

In het kader van de archeologie bestaan er voor het plangebied en de gewenste ontwikkelingen geen belemmeringen.

4.5 Flora en Fauna

Natura 2000

Het projectgebied bevindt zich niet in de nabijheid van een gebied dat is aangewezen in het kader van de natuurbeschermingswet 1998. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied "Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek (132)" is gelegen op een afstand van meer dan 15 km van het plangebied. Het Natura 2000-gebied betreft een habitatrichtlijngebied en PAS-gebied. Het plangebied is niet gelegen binnen de mogelijke effectenafstand voor stikstofdepositie. Het project betreft de aanleg van de snelfietsroute en heeft geen significante invloed op de stikstofdepositie. Andere versturende factoren zoals oppervlakteverlies, versnippering, verdroging en verstoring door trilling, licht en geluid zijn met de voorgenomen planontwikkeling niet van toepassing.

Natuurnetwerk

Het projectgebied maakt geen onderdeel uit van het Nationaal natuurnetwerk (NNN) of Natuurnetwerk Brabant (NNB). Het dichtstbijzijnde gebied dat behoort tot het NNN is gelegen aan de overzijde van Noorderbaan en aangeduid als type 'N16.03 Droog bos met productie'. Met de voorgenomen planontwikkeling is er geen sprake van directe vernietiging van het NNN.

Aangezien het beoogde project geen directe relatie heeft met een gebied dat is aangewezen als NNN, door de tussen gelegen weg, en geen verbindende functie vervult zijn negatieve effecten uit te sluiten. Van negatieve uitstralingseffecten door geluid, licht en verdroging op het Nationaal Natuurwerk of Natuurnetwerk Brabant is geen sprake.

Soorten

In de Wet natuurbescherming is een zorgplicht opgenomen. Dit houdt in dat voorafgaand aan de ingreep alle maatregelen dienen te worden getroffen om nadelige gevolgen op flora en fauna voor zover mogelijk te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken. Deze zorgplicht geldt altijd en voor alle soorten, ook als er ontheffing of vrijstelling is verleend. Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt een quickscan uitgevoerd om de aanwezigheid van eventuele soorten te onderzoeken.

Ten aanzien van de Flora en Fauna bestaan er geen bezwaren voor de voorgenomen ontwikkeling.

.

5 UITVOERBAARHEID

5.1 Financiële uitvoerbaarheid en Grexwet

De kosten van het project komen voor rekening van de gemeente Bernheze die daarvoor budgetten heeft gereserveerd. De economische uitvoerbaarheid is derhalve verzekerd.

Het plan geeft geen aanleiding tot toepassing van artikel 6.12 Wro (exploitatieplan) aangezien er geen sprake is van een bouwplan conform het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1 Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van artikel 3.1.1. Bro zal vooroverleg plaats vinden met de overheidsinstanties waarvan de belangen in het geding zijn bij de ontwikkeling.

5.2.2 Zienswijzenprocedure

Ten aanzien van het ontwerp bestemmingsplan dat van 10 oktober 2019 t/m 20 november 2019 ter inzage heeft gelegen, zijn geen zienswijzen ingediend.

