



TOELICHTING BESTEMMINGSPLAN RANDWEG WEST GEMEENTE BLADEL

TOELICHTING BESTEMMINGSPLAN RANDWEG WEST

GEMEENTE BLADEL

In opdracht van	Gemeente Bladel
Opgesteld door	Omgevingsdienst Zuidoost-Brabant Keizer Karel V Singel 8 Postbus 8035 5601 KA Eindhoven
Auteur	ing. L.J.G. Stortelder
STRI-nummer	NL.IMRO.1728.BPB1018RandwegW-VAST
Projectnummer	501166
Datum	26 maart 2015
Status	definitief

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1. Aanleiding.....	1
1.2. Begrenzing en ligging bestemmingsplangebied.....	2
1.3. Vigerende bestemmingplannen.....	2
1.4. Gekozen planopzet.....	2
1.5. Leeswijzer	3
2. Beleidskader	4
2.1. Nationaal beleid.....	4
2.2. Provinciaal beleid.....	5
2.3. Gemeentelijk beleid	8
2.4. De voorgenomen ontwikkeling in relatie tot het vigerend beleid	12
3. Huidige en toekomstige situatie	13
3.1. Huidig gebruik en omgeving	13
3.2. Toekomstige situatie	14
4. Landschappelijke inpassing	16
5. Planologische en milieuhygienische aspecten.....	20
5.1. Water.....	20
5.2. Geluid	23
5.3. Luchtkwaliteit.....	25
5.4. Externe veiligheid	26
5.5. Milieuzonering.....	28
5.6. Natuur en landschap.....	29
5.7. Flora en fauna	29
5.8. Bodem.....	30
5.9. Archeologie	32
5.10. Verkeer en parkeren	34
5.11. Kabels, leidingen en straalpaden.....	35
6. Juridische planaspecten.....	36
6.1. Opzet van de planregels	36
6.1.1. Inleidende regels	36
6.1.2. Bestemmingsregels.....	36
6.1.3. Algemene regels.....	37

6.1.4.	Overgangs- en slotregels.....	38
6.1.5.	Handhaving.....	38
7.	Uitvoerbaarheid.....	40
7.1.	Financiële uitvoerbaarheid.....	40
7.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	40
7.2.1.	Ingebrachte zienswijzen.....	40

Bijlagenboek

Luchtrapport
Geluidrapport
Quickscan natuurwaarden
Vooroverlegreactie Provincie Noord-Brabant
Vooroverlegreactie Waterschap
Advies Veiligheidsregio
Nota van zienswijzen
Raadsbesluit

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De gemeente Bladel is voornemens om de Randweg rondom de kern Bladel af te ronden. Hiertoe dient tussen de Gozelinusbocht, ten westen van Bladel, en de Postelweg nieuwe infrastructuur aangelegd te worden. De gemeenteraad heeft als tracé van de weg gekozen voor het 'verbeterde korte alternatief'. Dit tracé loopt ten westen van het doodlopend stukje van de Zwartakkers.

Het huidige bestemmingsplan gaat met name uit van agrarisch gebied, merendeels onbebouwd. Door de gewenste realisatie van de westelijke ontsluitingsroute worden voor het plangebied nieuwe functies en een gewijzigde inrichting nagestreefd. Om dit mogelijk te maken is herziening van de huidige bestemmingsplannen noodzakelijk.



Figuur 1: Plangebied Westelijke ontsluitingsroute

Het in bovenstaande afbeelding indicatief weergegeven gebied vormt het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. De gemeente Bladel streeft naar aanpassing van de verkeersstructuur om de ontsluiting te verbeteren. De inrichting en het gebruik van het gebied wijzigen. Dit is niet rechtstreeks mogelijk binnen de geldende bestemmingsplannen "Buitengebied 2014" en "Kom Bladel 2010". Voor de gronden gelden de bestemmingen 'Agrarisch' en 'Groendoeleinden'.

Om de gewenste ontwikkeling van de wegenstructuur mogelijk te maken, is herziening van de geldende bestemmingsplannen noodzakelijk. Voorliggend bestemmingsplan “Randweg west” voorziet in de noodzakelijke planologisch-juridische regeling om de gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken.

1.2. Begrenzing en ligging bestemmingsplangebied

Het plangebied van dit bestemmingsplan wordt gevormd door een aantal percelen ten westen van Bladel, op de overgang van de kern naar het buitengebied. De begrenzing van het plangebied wordt gevormd door de toekomstige contouren van de te realiseren infrastructuur en enkele hoekjes naast de weg. Ook wordt een aantal aangrenzende deelpercelen herbestemd.

Op dit moment is het plangebied niet herkenbaar in het veld. De noordelijke grens wordt gevormd door het punt waar de nieuwe weg gaat aanhaken op de bestaande Gozelinusbocht. Aan de zuidzijde vormt de aansluiting met een doodlopende tak van de Postelweg de begrenzing.



Figuur 2: Zicht op het plangebied aan de zijde van de Gozelinusbocht



Figuur 3: Zicht op het plangebied aan de zijde van de Postelweg

1.3. Vigerende bestemmingplannen

Voor het plangebied gelden nu de bestemmingsplannen “Buitengebied 2014” en “Kom Bladel 2010”. Het plan “Buitengebied 2014” regelt de planologisch-juridische situatie voor de gronden in het buitengebied van de gemeente Bladel. Dit plan is vastgesteld door de gemeenteraad van Bladel op 13 maart 2014. “Kom Bladel 2010” geeft de bouw- en gebruiksregels voor de gronden binnen de bebouwde kom van Bladel. Het plan is vastgesteld voor de gemeenteraad d.d. 29 april 2010.

Zoals in § 1.1 al is aangegeven past de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling qua functies en inrichting niet binnen de huidige bestemmingen. De verkeersstructuur wordt gewijzigd, waardoor de ontsluiting van aanliggende gronden beter wordt. Vandaar dat een procedure tot bestemmingsplanherziening wordt doorlopen. De geldende bestemmingsplannen “Buitengebied 2014” en “Kom Bladel 2010” worden daarmee vervangen door voorliggend plan, voor zover de gronden vallen binnen het plangebied “Randweg west”.

1.4. Gekozen planopzet

Om de ontwikkeling mogelijk te maken is wijziging van de juridisch-planologische regeling van het plangebied noodzakelijk. De nieuwe regeling wordt vastgelegd in een bestemmingsplan voor specifiek het plangebied waar de ontwikkeling plaatsvindt. De infrastructurele wijzigingen in het gebied worden direct mogelijk gemaakt met de nieuwe regeling.

Van dit bestemmingsplan vormen de planregels en verbeelding de juridisch bindende planstukken. Deze stukken tezamen maken de herinrichting van de gronden en het gebruik voor bestaande en nieuwe functies mogelijk. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt de ontwikkeling nader toegelicht en gemotiveerd. Ook wordt hier een toelichting gegeven op de planregels en verbeelding. Tezamen vormen deze stukken het bestemmingsplan.

Qua planopzet sluit dit aan op de gangbare systematiek binnen de gemeente Bladel, met inachtneming van de standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP 2012) en het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO).

1.5. Leeswijzer

Het tweede hoofdstuk van deze toelichting geeft op Rijksniveau en op provinciaal en gemeentelijk niveau het beleidskader weer. In hoofdstuk 3 worden de huidige situatie en de gewenste ontwikkeling beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de diverse relevante onderzoeksaspecten. Hoofdstuk 5 geeft een toelichting op de juridische delen van het plan en hoofdstuk 6 ten slotte richt zich op de uitvoerbaarheid.

2. Beleidskader

Het kader voor potentiële nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt onder meer gevormd door diverse nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke beleidsnota's. Dit beleid stelt planologische en bestuurlijke randvoorwaarden aan de ruimtelijke (on)mogelijkheden voor het plangebied, waarmee rekening gehouden dient te worden bij het opstellen van een bestemmingsplan. In dit hoofdstuk is voor het plangebied relevant beleid beknopt samengevat. Waar het beleid is toegespitst op een bepaald inhoudelijk thema (bijvoorbeeld luchtkwaliteit, archeologie) wordt het beleidskader niet in dit hoofdstuk behandeld, maar in de paragraaf van het betreffende thema in hoofdstuk 4.

2.1. Nationaal beleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) in werking getreden. Deze structuurvisie vervangt verschillende nota's zoals: de Nota Ruimte, de Nota Mobiliteit, de agenda Landschap en de agenda Vitaal Platteland. In de SVIR staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. In deze structuurvisie schetst het Rijk haar ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028.

Met de structuurvisie heeft het kabinet het roer in het nationaal ruimtelijk beleid omgezet. Getracht wordt de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven te brengen en meer over te laten aan gemeenten en provincies. Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten, Bij het beheren en ontwikkelen van natuur krijgen en agrariërs en particulieren in het landelijk gebied een grotere rol.

Het rijksbeleid zet selectief in op 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Het Rijk blijft (conform de oude systematiek) opkomen voor zijn directe belangen bij gemeentelijke en provinciale plannen vanuit de rol van weg- en waterbeheerder (Rijkswaterstaat), eigenaar van defensie terreinen (ministerie van Defensie) en voor projecten in het kader van de rijkscoördinatieregeling rond rijksinpassingsplannen op het terrein van de energie-infrastructuur (ministerie van EL&I).

De geselecteerde nationale belangen zijn:

- een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
- ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie;
- ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen;
- efficiënt gebruik van de ondergrond;
- een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief achterlandverbindingen;
- betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van weg, spoor en water;
- het in stand houden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen;
- verbeteren van milieukwaliteit (lucht, bodem en water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's;
- ruimte voor waterveiligheid, duurzame zoetwatervoorziening en klimaatbestendige stedelijke ontwikkeling;
- ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke culturele en natuurlijke kwaliteiten;
- ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;
- ruimte voor militaire terreinen activiteiten;
- zorgvuldige afwegingen en transparantie besluitvorming bij alle ruimtelijke plannen.

Afweging

In het voorliggende plangebied is sprake van de aanpassing van de infrastructuur ten behoeve van een verbeterde ontsluiting voor de kern Bladel. Er is geen sprake van een gemeentegrens overstijgend of nationaal project. De beoogde ontwikkeling is niet in strijd met het Rijksbeleid.

2.2. Provinciaal beleid

Structuurvisie Ruimtelijke Ordening 2010, partiële herziening 2014

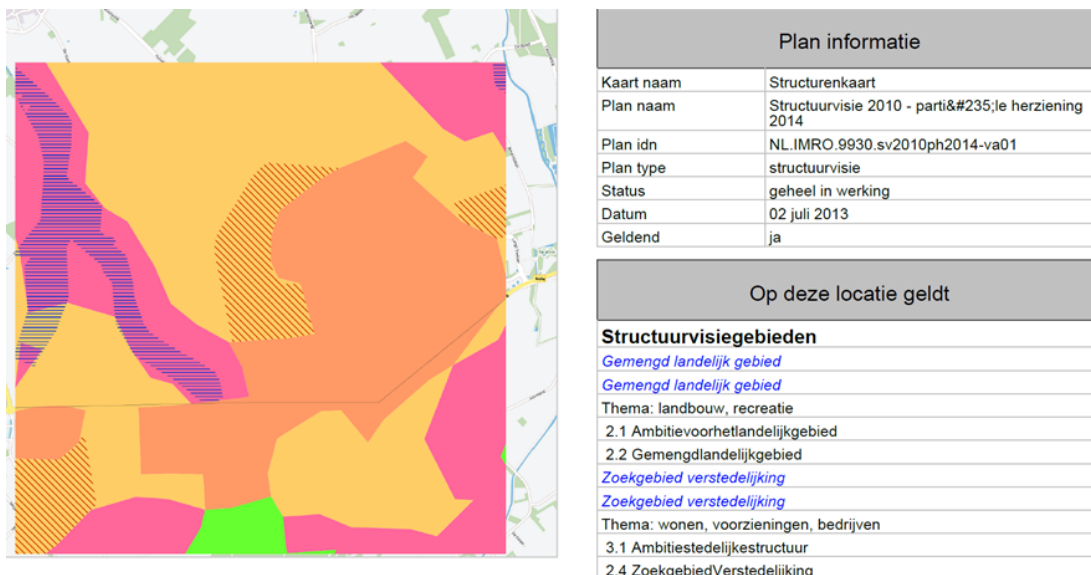
Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben in hun vergadering van 7 februari 2014 de partiële herziening 2014 van de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening vastgesteld. De provincie geeft in de structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Het vormt de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt.

De structuurvisie is opgebouwd uit twee delen (A en B) en een uitwerking. Deel A bevat de hoofdlijnen van beleid. Hierin heeft de provincie haar belangen gedefinieerd en ruimtelijke keuzes gemaakt. Ook beschrijft de provincie vanuit welke filosofie ze haar doelen wil bereiken. De provincie realiseert haar doelen op vier manieren: regionale samenwerking, ontwikkelen, beschermen en stimuleren.

In deel B beschrijft de provincie de vier ruimtelijke structuren: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, het stedelijk gebied en de infrastructuur. Voor iedere structuur formuleert de provincie ambities en beleid. Per beleidsdoel is aangegeven welke instrumenten de provincie inzet om haar doelen te bereiken.

De provincie heeft geen aparte ruimtelijke visie op het landschap ontwikkeld, maar geeft haar visie op het landschap vorm in de 'uitwerking gebiedspaspoorten'. Daarin beschrijft de provincie welke landschapskenmerken zijn op regionaal niveau van lang vindt en hoe deze kunnen worden versterkt. Er zijn ook deelstructuurvisies opgesteld voor specifieke onderwerpen.

De structuurvisie Ruimtelijke Ordening 2010, partiële herziening 2014 is met ingang van 19 maart 2014 in werking getreden.



Figuur 4 Uitsnede Structurenkaart Structuurvisie RO 2010, partiële herziening 2014

De structurenkaart van de structuurvisie Ruimtelijke Ordening benoemt het plangebied als 'kernen in het landelijk gebied', 'gemengd landelijk gebied' en 'zoekgebied verstedelijk'. Op de visiekaart van de

structuurvisie Ruimtelijke Ordening is het plangebied en de directe omgeving aangeduid als 'mozaïeklandschap'.

Met een betere verknoping van stedelijke ontwikkelingen aan infrastructuur moet een bijdrage geleverd worden aan een goede bereikbaarheid en daarmee aan het (inter)nationale vestigingsklimaat van Noord-Brabant. Er wordt naar gestreefd om verstedelijking en infrastructuur in onderlinge samenhang te ontwikkelen. Daarbij wordt ingestoken op het optimaal benutten van bestaande infrastructuur en daar waar nodig het verder uitbouwen van infrastructuur.

De keuze voor de zoekgebieden verstedelijking is tot stand gekomen na een integrale afweging vanuit de omliggende gebiedskwaliteiten (hanteren van lagenbenadering) met gemeenten en waterschappen. De aanduiding zoekgebied verstedelijking geeft aan dat het transformeren van buitengebied naar stedelijk gebied (wonen, werken, voorzieningen, stedelijk groen) afweegbaar is als dat nodig is om in de stedelijke ruimtebehoefte te voorzien.

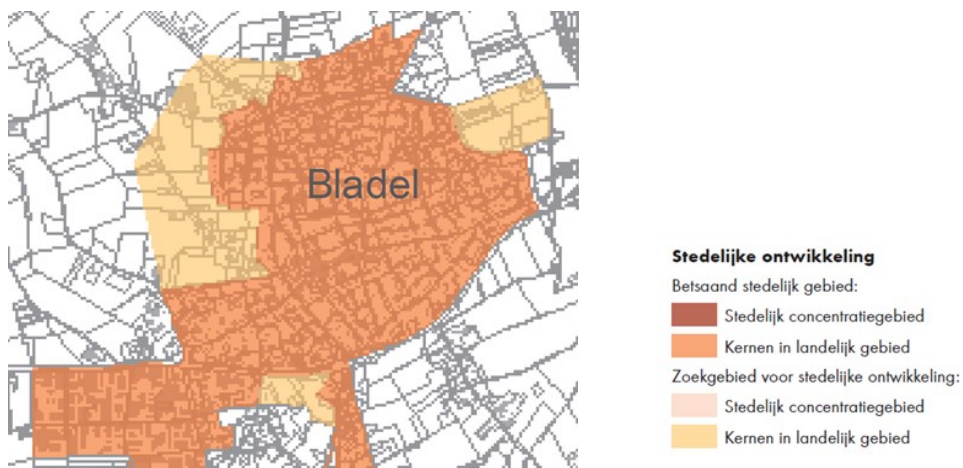
Binnen het gemengd landelijk gebied is multifunctioneel gebruik uitgangspunt, uitgezonderd de primair agrarische gebieden, die door de gemeenten worden aangeduid. Binnen die gebieden worden (stedelijke) functies die de ruimte voor agrarische ontwikkeling beperken of functies die strijdig zijn met de landbouwfunctie geweerd.

Buiten de primair agrarische gebieden ontwikkelen functies zich in evenwicht met elkaar en de omgeving. In de kernrandzones, waar hier sprake van is, is een toenemende menging van wonen, voorzieningen en kleinschalige bedrijvigheid mogelijk. Bestaande ontwikkelingsmogelijkheden van in het gebied voorkomende functies worden gerespecteerd. Ontwikkelingen houden rekening met hun omgeving en dragen bij aan de versterking van gebiedskwaliteiten.

De beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeer en infrastructuur zien onder andere op betere verknoping van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen. Met het versterken van de economische kerngebieden, worden hoogstedelijke zones en stedelijke knooppunten, dient de concurrentiepositie van Brabant vergroot te worden. Daarnaast wordt ingezet op bereikbaarheid, per spoor, door de lucht en over de weg. Ook heeft de provincie de wil om de bereikbaarheid tussen steden, en tussen steden en omliggende regio's te verbeteren. Daarbij dient de bestaande weginfrastructuur optimaal benut te worden en, indien noodzakelijk, infrastructuur uitgebouwd te worden.

Verordening ruimte Noord-Brabant 2014

De Verordening ruimte Noord-Brabant 2014 (Vr 2014) is vastgesteld in de vergadering van Provinciale Staten van 7 februari 2014. In de Vr 2014 zijn beleidsregels opgenomen die moeten zorgen voor de verwezenlijking van de doelen en streefbeelden zoals die zijn opgenomen in de structuurvisie Ruimtelijke Ordening. De Vr 2014 is met ingang van 19 maart 2014 in werking getreden.



Figuur 5 Uitsnede plankaart Verordening ruimte Noord-Brabant 2014, kaart Stedelijke ontwikkeling

Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan is het de kaart 'Stedelijke ontwikkeling' aangeduid als 'Bestaand stedelijk gebied, kernen in landelijk gebied' en 'Zoekgebied voor stedelijke ontwikkelingen, kernen in het landelijk gebied'.

Bestaand stedelijk gebied is het gebied dat het bestaande ruimtebeslag van een kern bevat ten behoeve van een samenhangende ruimtelijke structuur van stedelijke functies. In de Vr is bepaald dat bestemmingsplannen die voorzien in een stedelijke ontwikkeling, uitsluitend gelegen zijn in stedelijk gebied.

Hierop is een uitzondering mogelijk voor ontwikkelingen in het 'Zoekgebied voor stedelijke ontwikkelingen', die voldoende verantwoord, gemotiveerd zijn:

1. Uit deze verantwoording blijkt dat er financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om de beoogde vorm van stedelijke ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied van een van de kernen van de gemeente te situeren, in het bijzonder door middel van inbreiden, herstructureren, intensiveren, meervoudig ruimtegebruik of enige andere vorm van zorgvuldig ruimtegebruik.
2. Ook blijkt uit de verantwoording dat er financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om een te ontwikkelen of uit te breiden bedrijventerrein of kantorenlocatie te situeren in bestaand stedelijk gebied van enige kern van de aangrenzende gemeenten binnen de provincie Noord-Brabant.
3. De Vr stelt dat een bestemmingsplan dat voorziet in een stedelijke ontwikkeling in 'zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling' zorgt dat:
 - a. de stedelijke ontwikkeling aansluit bij bestaand stedelijk gebied of plaatsvindt in een nieuw cluster van stedelijke bebouwing;
 - b. bij de stedenbouwkundige en landschappelijke inrichting van de stedelijke ontwikkeling rekening wordt gehouden met de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten en structuren in het gebied zelf en in de naaste omgeving, waaronder mede begrepen de ontwikkeling van een groene geleding ten behoeve van ecologische en landschappelijke verbindingen.

Ad. 1.

Bij voorliggende ontwikkeling ontbreken de feitelijke mogelijkheden om de ontwikkeling elders binnen bestaand stedelijk gebied te realiseren. Om het beoogde resultaat te behalen; realisatie van de westelijke ontsluitingsroute rond Bladel en daarmee verbetering van de ontsluiting van het gebied, onder meer voor hulpdiensten, is een traject door het 'zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling' noodzakelijk. Meervoudig ruimtegebruik is in zoverre aan de orde dat de aan te leggen berm langs de nieuwe weg ook zullen dienen als waterbuffer en -infiltratieruimte en als leef- en verplaatsingsgebied voor kleine soorten flora en fauna.

Ad. 2.

In dit plan is geen sprake van ontwikkeling van een bedrijventerrein of kantorenlocatie. Deze voorwaarde is verder dan ook niet van toepassing.

Ad. 3.a.

Aan deze voorwaarde wordt voldaan nu de ontwikkeling inderdaad aansluit bij bestaand stedelijk gebied. De nieuwe infrastructuur wordt aan 2 zijden aangesloten op bestaande wegen, deze liggen beiden binnen bestaand stedelijk gebied.

Ad. 3.b.

Er wordt rekening gehouden met de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten en structuren in het gebied zelf. Om aan te sluiten op de landelijke omgeving, wordt het gebied 'zo open mogelijk' gehouden. Hierdoor blijft de 'doorkijk naar het achterland' in tact. Bij de aankoop van de voor de aanleg van Randweg benodigde gronden heeft de gemeente Bladel enkele percelen kunnen verwerven, die de mogelijkheid bieden om, binnen de bestaande agrarische bestemming, het beeld van kleine akkers te herstellen.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant

In het provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant (PVVP) 'Verplaatsten in Brabant' staat duurzame bereikbaarheid centraal. Een goede bereikbaarheid van de Brabantse steden en bedrijventerreinen wordt van groot belang geacht voor een vitale economie. Ook binnen het verkeers- en

vervoersbeleid wordt gezocht naar een balans tussen economie, ecologie en sociaal-culturele ontwikkeling. Gestreefd wordt naar een duurzame bereikbaarheid door mobiliteit op maat: per gebied een passende invulling geven aan mobiliteit.

Het PVVP formuleert niet alleen de provinciale visie op mobiliteit maar ook de ambities die in samenwerking met regio's en gemeenten moeten worden opgepakt. Samenwerking leidt tot extra uitvoeringskracht en tot werkelijk integrale oplossingen. Het PVVP levert een bijdrage aan economische kwaliteit onder meer door een beter vestigingsklimaat door betrouwbare bereikbaarheid van economische centra en goed functionerende infrastructuur-netwerken die ook nog eens goed met elkaar zijn verknoot. De bijdrage van het PVVP aan sociale kwaliteit heeft onder meer betrekking op verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en verbetering van de sociale veiligheid. Door in het ruimtelijk beleid mobiliteitsproblemen te voorkomen die negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid in de toekomst levert het PVVP ook een bijdrage aan de ecologische kwaliteit.

De beoogde ontwikkeling van de wegenstructuur aan de rand van de kern Bladel is geen ontwikkeling met een sterke provinciale betekenis, maar past wel binnen het provinciale beleid en levert een bijdrage aan de realisatie van de doelstellingen uit dit beleid.

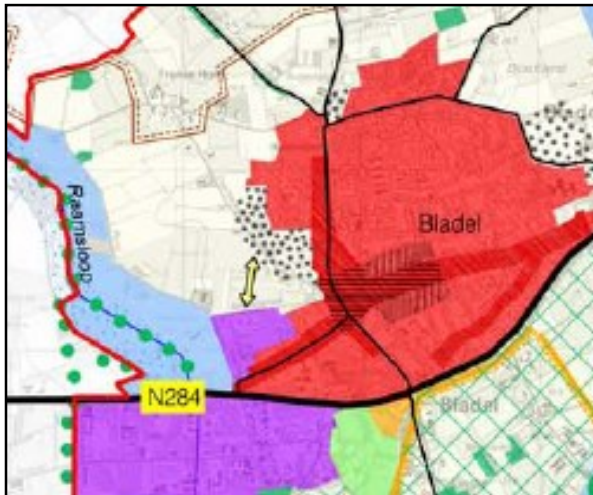
2.3. Gemeentelijk beleid

Gemeentelijke Structuurvisie Bladel

Op 22 mei 2008 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie Bladel vastgesteld. In deze visie is de ruimtelijke structuur van de gemeente beschreven en is aangegeven welke ontwikkelingsrichtingen gewenst of ongewenst zijn. Dit laatste is gebeurd in het 'ruimtelijk casco', in woorden en in een globale ruimtelijke ontwikkelingsschets. Hieronder worden voor het plangebied en de omgeving relevante passages uit de gemeentelijke structuurvisie weergegeven.

Ten westen van de kern Bladel bevindt zich het beekdal van de Raamsloop. Dit beekdal is ter plaatse bedrijventerreinen De Beemd en De Sleutel goed herkenbaar in het landschap. Daarnaast vervult het beekdal als leefgebied voor struweelvogels en kwetsbare soorten, zoekgebied waterberging en ecologische verbindingszone een belangrijke ecologische en hydrologische functie. Deze waarden behoeven bescherming tegen dorpsuitbreiding. Tussen de bestaande bebouwingsgrens en het beekdal bevindt zich een zoekgebied voor verstedelijking, waarin de westelijke Randweg is geprojecteerd. Hier komen geen duurzame waarden voor die zich hiertegen verzetten. Voor zover aanwezig, worden eventueel aanwezige waarden in hoofdstuk 4 besproken.

Het zoekgebied voor verstedelijking gebied is in principe ook afweegbaar voor dorpsuitbreiding, maar biedt daarnaast ook potentie als groene spie in het eventuele toekomstig woongebied. De voorkeur van de gemeente gaat er in de structuurvisie naar uit dit gebied te behouden als groene long, waarmee het gebied tevens een buffer vormt tussen het woongebied en bedrijventerrein De Beemd. Daarbij is wel aangegeven dat de mogelijkheid bestaat om te komen tot een vervolmaking van de Bladelse Randweg. Deze mogelijkheid is verbeeld in de tekening waarop het ruimtelijk casco is verbeeld.

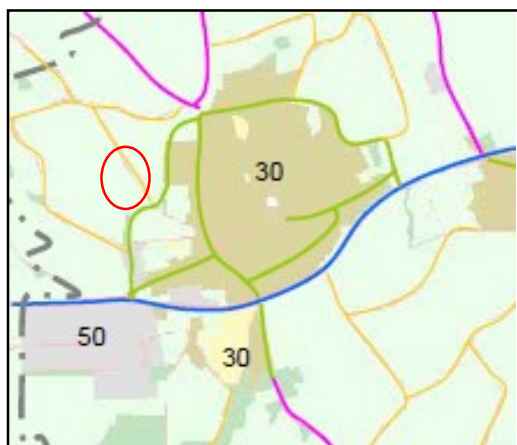


Figuur 6: ruimtelijk casco met aanduiding westelijke Randweg

Verkeersveiligheidsplan 2006 – 2012

Het gemeentelijke Verkeersveiligheidsplan heeft veiligheid als uitgangspunt. Verkeerscirculatie wordt beschouwd in dit kader, wat betekent dat dit aspect aandacht krijgt als dit vanuit verkeersveiligheid wenselijk is.

In het plan is aangegeven dat in de toekomst in de gemeente Bladel enkele nieuwe gebiedsontsluitingswegen worden aangelegd. Een daarvan is het doortrekken van de Randweg om de kern Bladel. Dit zorgt ervoor dat de Europalaan en het Helleneind worden ontzien van doorgaand verkeer. Er bestaat dan de mogelijkheid om deze wegen in de toekomst te downgraden naar 30 km/uur. Dit geldt tevens voor het wegvak de Bleijenhoek. De verkeersveiligheid is hiermee gediend. De nieuwe aansluiting betekent ook een veiligere fietsroute richting de N284 en bedrijventerrein De Sleutel.



Figuur 7: Uitsnede toekomstige wegcategorysering gemeente Bladel

Bestemmingsplan

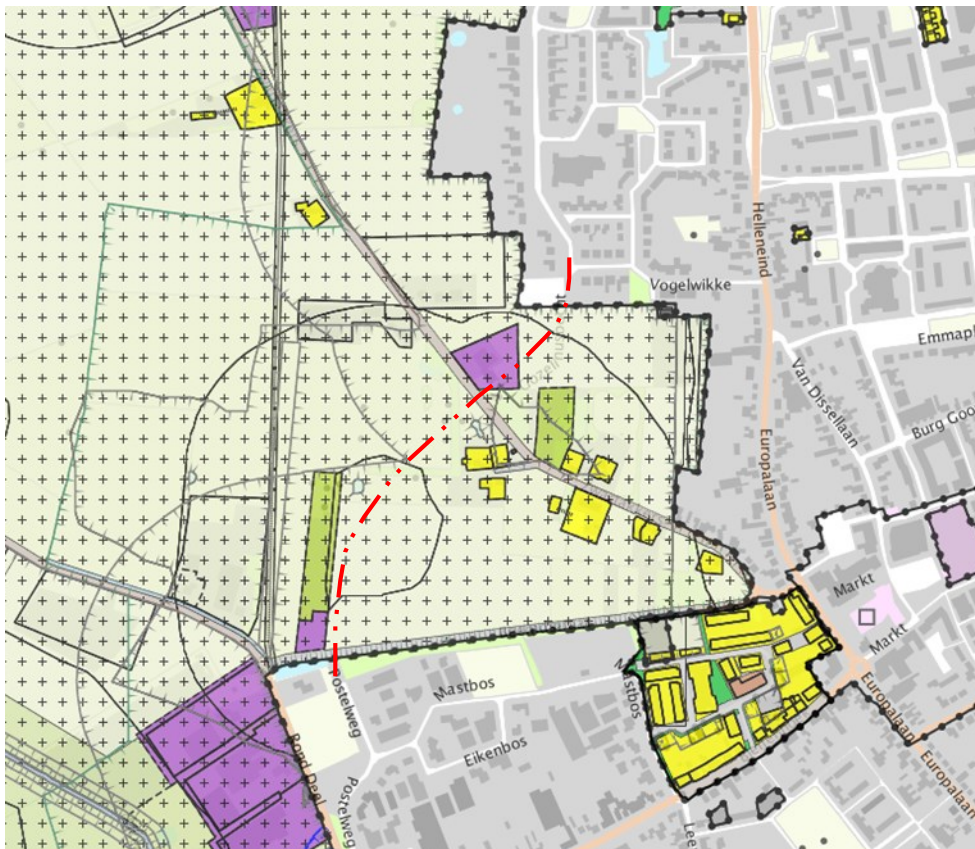
Voor het plangebied van voorliggend bestemmingsplan "Randweg west" gelden momenteel verschillende bestemmingsplannen. In onderstaande tekstfragmenten worden de betreffende plannen kort beschreven.

Bestemmingsplan "Buitengebied 2014"

Het plangebied 'Randweg west' is grotendeels geregeld in het bestemmingsplan "Buitengebied 2014" van de gemeente Bladel (vastgesteld door de gemeenteraad d.d.13-03-2014). De geldende bestemmingen voor voorliggend plangebied zijn opgenomen in onderstaande tabel met daarbij opgenomen de belangrijkste gebruiks- en bebouwingsbepalingen en eventuele flexibiliteitsbepalingen.

Bestemming	Gebruik/ functie	Bebouwing	Flexibiliteitsbepalingen
1. Agrarisch	- agrarisch grondgebruik; - een agrarische bedrijfsuitoefening; - tuinen direct grenzend aan het bouwvlak tot maximaal 30 meter rondom het bouwvlak van andere bestemmingen; - extensief dagrecreatief medegebruik; - agrarisch natuurbeheer; - ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - paardenstal', tevens een bestaande schuilgelegenheid voor paarden; - ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van groen - landschapselement', uitsluitend een landschapselement - ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch – ruwvoer', tevens opslag van ruwvoer;	uitsluitend de reeds bestaande bebouwing in de vorm van een schuilgelegenheid voor de stalling van paarden is binnen het bouwvlak toegestaan; de maximale bouwhoogte mag niet meer bedragen dan de bouwhoogte zoals legaal aanwezig op het tijdstip van tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan; de maximale oppervlakte aan bebouwing mag niet meer bedragen dan de oppervlakte zoals aangegeven op de verbeelding.	a. het veehouderijbedrijf vanwege de bedrijfsvoering is aangewezen op de opslag van ruwvoer; b. de opslag noodzakelijk is voor de agrarische bedrijfsvoering en wordt aangetoond dat er binnen het bouwvlak geen ruimte meer is voor de opslag van ruwvoer; c. de opslag uitsluitend plaats vindt aansluitend op een bouwvlak van een veehouderij met de bestemming 'Agrarisch - Agrarisch bedrijf 1' met een maximale omvang van 0,5 hectare; d. de opslag uitsluitend plaats vindt op / in voerplaten, sleufsilos en andere voorzieningen, geen gebouwen zijnde; e. in het wijzigingsplan ter plaatse van de opslag van het ruwvoer de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - ruwvoer' wordt opgenomen; f. er voldaan wordt aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving.
2. Verkeer - Zandpad	- wegen, straten en paden met hoofdzakelijk een verkeersfunctie; - voet- en rijwielpaden; - parkeervoorzieningen;	op of in deze gronden mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van voorzieningen van algemeen nut worden gebouwd;	x

Bestemming	Gebruik/ functie	Bebouwing	Flexibiliteitsbepalingen
	- groenvoorzieningen , waaronder bermen en beplanting; - straatmeubilair; - voorzieningen van algemeen nut; - kunstwerken; - water en waterhuishoudkundige voorzieningen.	- de bouwhoogte van gebouwen bedraagt maximaal 4 meter; - de maximale oppervlakte van gebouwen bedraagt 10 m².	

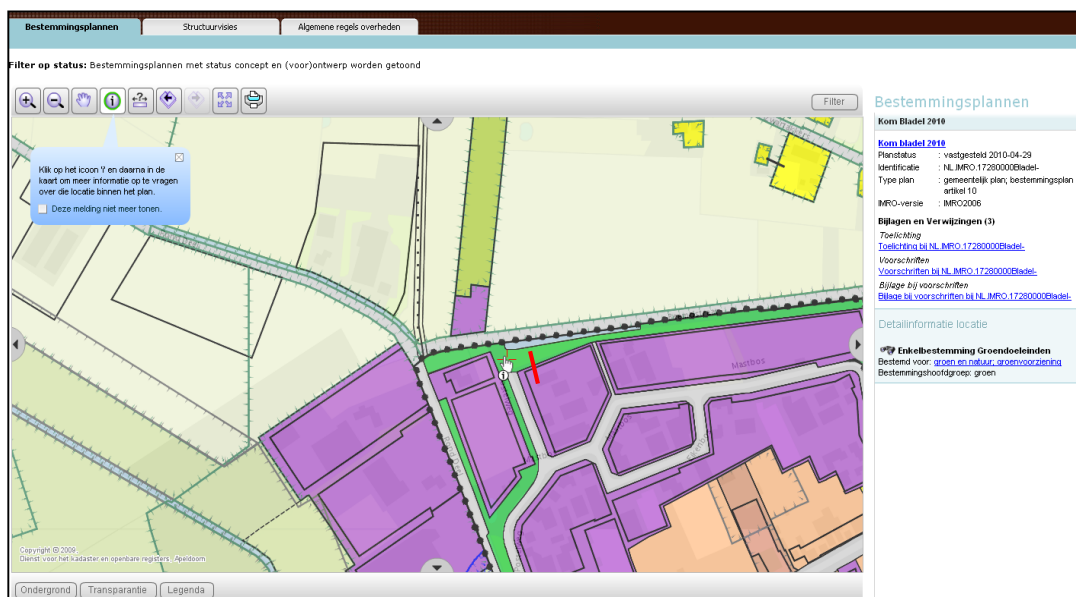


Figuur 8: Uitsnede plankaart bestemmingsplan "Buitengebied 2014". Plangebied indicatief aangegeven in rood.

Bestemmingsplan "Kom Bladel 2014"

Voor een beperkt deel van het plangebied 'Randweg west' is het bestemmingsplan "Kom Bladel 2014" van toepassing. Het betreft de uiterste noord- en zuidkant van voorliggend plangebied, de momenteel doodlopende wegen Gozelinusbocht en Postelweg. De geldende bestemmingen voor voorliggend plangebied zijn opgenomen in onderstaande tabel met daarbij opgenomen de belangrijkste gebruiks- en bebouwingsbepalingen en eventuele flexibiliteitsbepalingen.

	Bestemming	Gebruik/ functie	Bebouwing	Flexibiliteitsbepalingen
1.	Verkeersdoel-einden	- Voorzieningen voor verkeer en verblijf - Parkeervoorzieningen - Groenvoorzieningen - Speelvoorzieningen - Waterhuishoudkundige voorzieningen - Nutsvoorzieningen	- Nutsgebouwen (max. 20 m²) - Bouwwerken geen gebouwen zijnde, hoogte afhankelijk van type bouwwerk	x
2.	Groendoeleinde n	- Groenvoorzieningen - Bermen en beplantingen - Speelvoorzieningen - Waterhuishoudkundige voorzieningen - Voorzieningen voor langzaamverkeer - Inritten - Nutsvoorzieningen	- Nutsgebouwen (max. 20 m²) - Bouwwerken, geen gebouwen zijnde met een maximale hoogte van 10 meter	x



Figuur 9: Uitsnede plankaart bestemmingsplan "Kom Bladel 2010". Plangebied indicatief in rood aangegeven.

2.4. De voorgenomen ontwikkeling in relatie tot het vigerend beleid

De realisatie van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen die onderliggend bestemmingsplan mogelijk maakt, past binnen de gestelde beleidskaders van Rijk, provincie en gemeente. Uitzondering hierop zijn de vigerende bestemmingsplannen "Buitengebied 2014" en "Kom Bladel 2010".

3. Huidige en toekomstige situatie

Alvorens een beschrijving te geven van de gewenste toekomstige situatie en de ontsluitingsstructuur, wordt in dit hoofdstuk eerst aandacht geschonken aan de huidige ruimtelijke situatie.

3.1. Huidig gebruik en omgeving

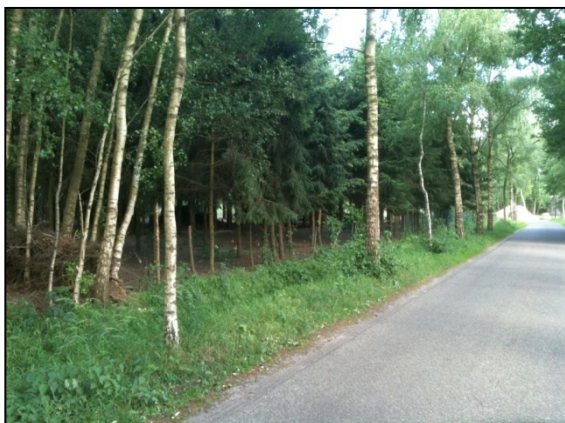
Het plangebied is gelegen aan de westzijde van Bladel, grofweg tussen de Gozelinusbocht en de Beemdstraat. Het plangebied ligt op de grens van de overgang tussen de bebouwde kom en het, overwegend in agrarisch gebruik zijnde, buitengebied. Het plangebied heeft een smalle, maar langgerekte vorm, exact de begrenzing van de nieuw aan te leggen infrastructuur. In het veld is deze begrenzing momenteel niet herkenbaar.

Aan de noordzijde sluit de nieuw aan te leggen weg, via de Gozelinusbocht, aan op de P.G. Ballingslaan, de noordelijke rondweg van Bladel. Aan de zuidzijde zal de weg overgaan in de Postelweg, die via de Beijenhoek uitkomt op de provinciale weg N284.

Het plangebied bestaat momenteel voor een groot deel uit agrarische productiegronden; akkers en weilanden. Ook zijn er boom- en struikengroepen aanwezig, evenals enkele tuinen. Het plangebied kruist ook de bestaande straat de Zwartakkers. Deze heeft in de huidige situatie met name een functie voor plaatselijk verkeer.

De gronden in het plangebied zijn momenteel overwegend onverhard. Enkele delen zijn verhard ten behoeve van de bestaande infrastructuur, kavelontsluiting of erfverharding. In het plangebied is in de huidige situatie geen bebouwing aanwezig.

Het profiel en de inrichting van de Gozelinusbocht en de Postelweg zijn in de huidige situatie gelijk. Beiden bestaan uit een rijbaan met 2 niet nader aangeduide rijstroken. De rijbaan is aan twee zijden voorzien van een brede groene berm, met gras en boombeplanting. Vrijliggend aan de buitenzijde van het groen is aan beide zijden een fietspad aanwezig in een accentkleur. Aan de Gozelinusbocht grenst aan het vrijliggend fietspad een trottoir. Aan de Postelweg worden de gronden naast het fietspad gebruikt als groenstructuur.



Figuur 10: Bestaande weg Zwartakkers en aangrenzend perceel ter hoogte van toekomstige kruising



Figuur 11: Bestaande situatie nabij toekomstige overgang Gozelinusbocht – nieuwe weg

Aan de Gozelinusbocht is de meeste bestaande bebouwing in gebruik als woning. Het betreft een uitbreidingswijk uit de jaren '90. De gronden aan de Postelweg zijn voornamelijk in gebruik voor bedrijvigheid. Deze vormen de noordgrens van het bedrijventerrein "de Beemd".



Figuur 12: Zandpad Beemdstraat aan de zuidzijde van het plangebied

3.2. Toekomstige situatie

De gemeente Bladel is voornemens de verkeerssituatie tussen de Gozelinusbocht en de Postelweg te veranderen. De noodzaak voor de nieuwe verkeerssituatie hangt nauw samen met de aanrijtiden van de brandweer voor het bedrijventerrein de Sleutel en de verkeersintensiteiten in de kern van Bladel. De brandweerkazerne ligt op de hoek van de Isegrim – Franse Hoef. Op dit moment kan de brandweer niet voldoen aan de maximale aanrijtijd naar het bedrijventerrein de Sleutel, ten zuidwesten van het plangebied. De aanleg van de nieuwe infrastructuur kan hier verbetering in brengen. Daarnaast zorgt de aanleg van een nieuwe weg voor een ontlasting van de infrastructuur in de kern. Automobilisten die niet in het centrum hoeven zijn kunnen in de toekomst rond heel de kern Bladel gebruik maken van een ‘rondweg’.

De nieuwe aansluiting wordt gerealiseerd in het huidige buitengebied direct ten westen van de kern. Deze gronden hebben een overwegend agrarisch grondgebruik. De nieuwe infrastructuur krijgt hetzelfde profiel en dezelfde inrichting als de wegen waarop het nieuwe deel gaat aansluiten. De weg heeft een lengte van ruim 600 meter en een totale breedte van 23 meter 7 meter hiervan wordt daadwerkelijk ingevuld door de rijstroken voor het gemotoriseerd verkeer. Verder wordt aan weerszijden ca. 8 meter benut voor groen en voor langzaam verkeer, gescheiden voor voetgangers en fietsers. Dit profiel sluit goed aan bij dat van de Gozelinusbocht en de Postelweg.

Hoe de kruising met de bestaande weg Zwartakkers wordt uitgevoerd, heeft de gemeente nog in studie. Meest reële variant is om de kruising in te richten als gelijkvloerse kruising, waarbij de nieuwe westelijke ontsluitingsroute als voorrangsweg wordt uitgevoerd. Langs de weg vindt groeninpassing plaats.



*Afbeelding 13: Aansluiting aan de noordzijde
Gozelinusbocht*

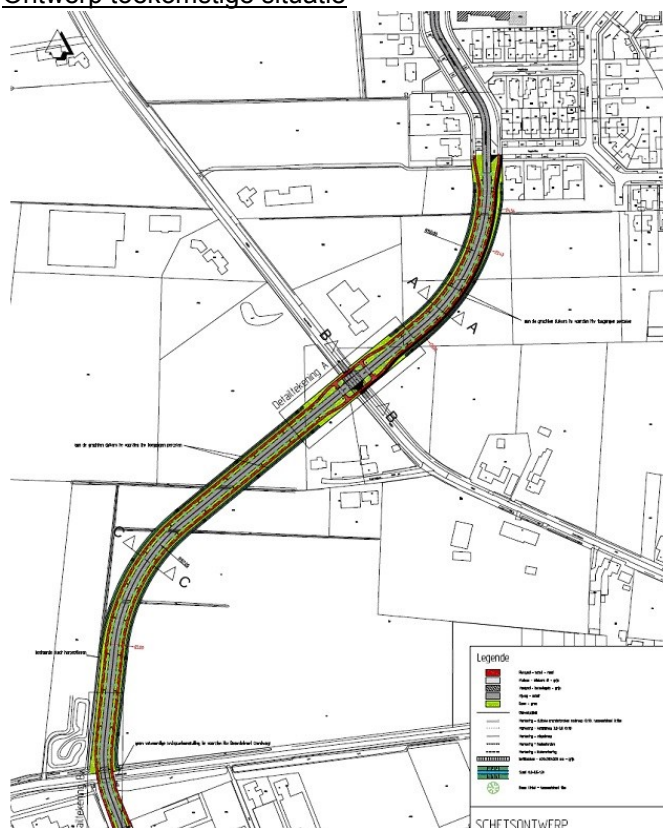


Afbeelding 14: Aansluiting aan de zuidzijde Postelweg

Tracékeuze

Voor de tracékeuze zijn ruimtelijke argumenten niet van doorslaggevende betekenis geweest. Er zijn in ruimtelijk opzicht, gelet op het relatief korte tracé, nauwelijks verschillen tussen de diverse tracés. Er zijn vijf alternatieven in ogenschouw genomen, waarvan er twee afvielen omdat deze over een retentie bassin of over bebouwing liepen. Voor de overige hebben pragmatische overwegingen, vooral samenhangend voor kosten en verwerving van grond tot de keuze geleid die in dit plan is uitgewerkt.

Ontwerp toekomstige situatie



4. Landschappelijke inpassing

Inleiding

De gemeente Bladel is voornemens rond het dorp Bladel het sluitstuk van de westelijke Randweg aan te leggen. De nieuwe verbinding komt tussen de Gozelinusbocht in het noorden en de Postelweg in het zuiden. Voor de toelichting op het bestemmingsplan heeft Terra Incognita advies uitgebracht voor de landschappelijke inpassing van de weg. Het landschapsbeleidsplan en het landschapsonwikkelingsplan van de gemeente vormen hiervoor de basis.

In deze paragraaf geeft de gemeente aan op welke wijze de westelijke Randweg landschappelijk het beste kan worden ingepast. Hierbij hoort een inrichtingsschets. Samen vormen ze de basis voor het opstellen van een inrichtingsplan in de toekomst.

Aanknopingspunten uit landschapsbeleid

Het nieuwe deel van de westelijke Randweg doorsnijdt het landschapstype 'Oude Akkers'. De ambitie uit het landschapsonwikkelingsplan voor dit landschapstype is schaalverkleining door het versterken van de fijne dooradering met gebiedseigen landschapselementen. Dit kan onder andere worden gerealiseerd door het toevoegen van laanbeplanting en de aanplant van akkerranden met bomenrijen en hakhoutsingels. Specifiek voor wegbeplanting formuleert de groenvisie van de gemeente het streven naar continuïteit van boombeplanting langs hoofdwegen. Een andere ambitie uit het landschapsonwikkelingsplan die een rol kan spelen bij de landschappelijke inpassing, is het uitbreiden van het netwerk van onverharde recreatieve routes, oftewel de aanleg van karakteristieke zandpaden. Tot slot wordt er in dit deelgebied specifiek aandacht gevraagd voor de beekloop van de Raamsloop. Het landschapsbeleidsplan spreekt daarnaast ook van het uitbreiden van het aantal poelen en het geschikt maken van bermen voor ecologisch beheer (o.a. door verschraling en ontwikkeling van bloemrijk grasland).

Het voorbeeldenboek van het landschapsonwikkelingsplan benoemt een reeks van landschapelementen en gebiedseigen beplanting die de karakteristiek van de 'Oude Akkers' kan versterken, zie opsomming 'gebiedseigen beplantingsassortiment'.

Gebiedskarakteristiek

Het landelijk gebied van de besloten akkers rond Bladel reikt ter hoogte van de nieuwe Randweg bijna tot aan het dorpshart. In het structuurplan wordt gesproken van 'de groene long'. Deze bijzondere kwaliteit van de nabijheid van het landschap, op een steenworp afstand van het dorpsplein van Bladel, wordt terecht hoog gewaardeerd. Wanneer er sprake is van een herinrichting van deze 'groene long', dan zal dat een landschappelijke herinrichting zijn met het oog op het vergroten van de landschapsbeleving en het bieden van meer recreatiemogelijkheden.

Dit sluitstuk van de westelijke Randweg is dan ook bijzonder. Elders ligt de Randweg van Bladel op de dorpsrand, maar op deze plek doorsnijdt de nieuwe Randweg het buitengebied, waarmee hij zich losmaakt van het dorp. Daarbij volgt de weg niet de verkavelingsstructuur, maar doorsnijdt hij deze. Hierdoor is de verkaveling voor de gebruiker van de Randweg straks goed te beleven.

Aan de westzijde van de toekomstige Randweg liggen landbouwbedrijven met akkers en weilanden. Aan de westzijde bevinden zich tevens de volkstuinen. De gemeente en de volkstuinvereniging zijn overeengekomen om de volkstuinen tot de nieuwe Randweg uit te breiden.

Ook in de toekomst zal de Randweg hier dus door het groen blijven lopen. Deze unieke kwaliteit kan door de landschappelijke inrichting van de weg versterkt worden. Hierbij dient onder andere rekening te worden gehouden met de beleving van weggebruikers.

Visie landschappelijk inpassing Randweg

Uitgangspunten voor het landschappelijk inpassen van de nieuwe Randweg zijn:

- versterken van de landschapskarakteristiek van de besloten akkers
- inspelen op de unieke groene kwaliteit van dit deel van de Randweg ten opzichte van de gehele Randweg
- vergroten van de landschapsbeleving voor de gebruikers
- het bieden van meer recreatiemogelijkheden

Van hieruit neemt de gemeente Bladel de volgende landschappelijke inpassingsmaatregelen:

Laanbeplanting

De Randweg krijgt een laanbeplanting, waardoor het beeld van de weg aansluit bij het bestaande profiel van de Gozelinusbocht en de Postelweg. Het profiel voorziet in een groene berm van 2,0 à 2,5 meter met kruidenrijk gras tussen rijbaan en fietspad, waarin bomen staan met een beplantingsafstand van circa 12 meter. Aansluitend op de bestaande boomstructuren wordt ook buiten de bebouwde kom gekozen voor de aanplant van Lindes (*Tilia Cordata*). Zo wordt de ecologische verbinding met de bestaande boomstructuren versterkt, waarvan de aanwezige fauna profiteert.

Kavelrandbeplanting en poelen

De weg doorsnijdt enkele kavels zodanig dat hier driehoekige restkavels ontstaan. Deze percelen zijn de basis om de weg goed landschappelijk in te passen op een wijze die past bij de landschappelijke karakteristiek van de 'besloten akkers'. Ze worden ingericht met een poel, bloemrijk grasland en hakhoutsingels als kavelrandbeplanting. Hiermee wordt de beslotenheid lokaal vergroot. Ook rond de bestaande en nieuwe volkstuinten worden hakhoutsingels geplant, waardoor ze opgaan in het landschap. Hakhoutbosjes kunnen onder andere bestaan uit een mix van Hazelaar (*Corylus avellana*), Krent (*Amelanchier lamarckii*), Els (*Alnus glutinosa*) en Meidoorn (*Crateagus monogina*). Zo wordt de belevingswaarde van de weg vergroot en de karakteristiek van het landschap versterkt. De poelen kunnen onder andere voor amfibieën een ecologische waarde hebben.

Vista

Ook de beleving van het dal "de Raamsloop" is een belangrijke ambitie uit het landschapsbeleidsplan. Daarom wordt de laanbeplanting langs de nieuwe Randweg halverwege onderbroken. Omdat ten westen van de weg ook geen directe kavelrandbeplanting aanwezig is, kan de gebruiker vanaf de Randweg het uitzicht beleven. De zichtlijn loopt in de richting van het dal van de Raamsloop. Naar het oosten is het silhouet van de dorpskern van Bladel zichtbaar over de akkers achter de kavel- en erfbeplanting.

Verlichtingplan

Voor de continuïteit van het wegprofiel kan aangesloten worden bij de verlichtingsarmaturen die op de Gozelinusbocht en de Postelweg in gebruik zijn. Aangezien de Randweg door het buitengebied loopt kan overwogen worden de verlichting van de rijbaan te verminderen. Belangrijk is dat het fietspad vanuit het oogpunt van sociale veiligheid goed verlicht wordt. Mogelijk kan dan zelfs worden afgezien van verlichting van de hoofdrijbaan.



Bronnen

- Schetsontwerp Randweg West, RA Infra/gemeente Bladel 17-01-2012
- Landschapsonwikkelingsplan Bladel, BRO – 2011
- Landschapsbeleidsplan Bladel, natuurlijk van allure, Ecoconsult – 2009
- Groenvisie Bladel, Groen tot in de kern(en) – 2009
- Structuurvisie Bladel, Croonen adviseurs – 2008

Landschapselementen

- hakhoutsingel
- bossingel
- hakhoutbosje
- kleine bosjes
- struweelhaag
- landschapsboom als solitair
- landschapsboom als bomenrij
- landschapsboom in boomgroep
- hoogstamboomgaard
- amfibieënpool
- bloemrijke rand
- kruidenrijke zoom
- graslandflora- en faunarand
- akkerflora- en faunarand

Het gebiedseigen beplantingsassortiment voor de 'Oude Akkers' bestaat uit:

- Tilia Cordata – Linde – klassieke laanbeplantingbomen in bebouwingsconcentraties
- Corylus avellana – Hazelaar
- Amelanchier lamarckii – Krent
- Alnus glutinosa – Els
- Crateagus monogina – Meidoorn

5. Planologische en milieuhygienische aspecten

In dit hoofdstuk wordt de met dit bestemmingsplan voorgestane ruimtelijke ontwikkeling getoetst aan de van belang zijnde planologische en milieuhygiënische (onderzoeks)aspecten.

5.1. Water

Sinds november 2003 is, voor het verkrijgen van goedkeuring voor een wijziging of actualisering van een bestemmingsplan, een watertoets verplicht gesteld. De watertoets beslaat het gehele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het proces dient uiteindelijk als onderdeel van het bestemmingsplan te worden beschreven en te worden verantwoord in een waterparagraaf.

Beleidsuitgangspunten

Gemeente Bladel

Het gemeentelijke waterbeleid is vastgelegd in het Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP) 2010–2014 en het Stedelijk waterplan Bladel 2000–2015.

Hoofddoelstellingen uit het vGRP zijn:

- Zorgen voor inzameling van stedelijk afvalwater
- Zorgen voor transport van stedelijk afvalwater
- Zorgen voor inzameling van hemelwater (voor zover niet door particulier)
- Zorgen voor verwerking van ingezameld hemelwater
- Zorgen dat (voor zover mogelijk) de grondwaterstand het gebruik van een gebied, volgens de bestemming, niet structureel belemmert.

De doelstellingen uit het Stedelijk waterplan zijn overeenkomstig en aanvullend op bovenstaande doelen:

- Vasthouden van water
- Brongerichte aanpak
- Waarborgen en verbeteren waterkwaliteit
- Voorkomen en beperken wateroverlast en –risico
- Ontwikkelen natuur en recreatie
- Goede organisatie waterbeheer

Bij ruimtelijke ontwikkelingen, zoals de bouw van woningen of bedrijven of de aanleg van parkeerterreinen en wegen, neemt de hoeveelheid verharding vaak toe. Het Waterschap vindt het belangrijk dat deze verhardingstoename niet leidt tot een versnelde afvoer van het regenwater. De ontwikkeling dient daarom ‘hydrologisch neutraal’ te zijn. Hydrologisch neutraal ontwikkelen houdt in dat de ontwikkeling geen hydrologische achteruitgang tot gevolg heeft. Er mogen in het plangebied en daarbuiten geen hydrologische knelpunten gecreëerd worden. Dit betekent dat:

- de afvoer uit het gebied niet toeneemt;
- de omvang van de grondwateraanvulling gelijk blijft of toeneemt;
- de grond- en oppervlaktewaterstanden in de omgeving gelijk blijven of verbeteren.

Om te voorkomen dat de afvoer uit een gebied niet toeneemt, stelt het Waterschap eisen aan de capaciteit van bergings- en/of infiltratievoorzieningen. Deze dienen toereikend te zijn om een T=10+10% neerslagsituatie te kunnen verwerken. Tevens mag het eventuele extra volume water bij een T=100+10%–

situatie geen schade veroorzaken. Voor het bepalen van de bergings- en infiltratieopgave van het plangebied heeft het Waterschap het instrumentarium HNO-tool ontwikkeld (bron: hnotool.dommel.nl). In de bijbehorende afvoercoëfficiëntenkaart blijkt dat de afvoer in het plangebied van de ontsluitingsweg niet hoger mag zijn dan 0,67 l/s/ha.

Waterschap De Dommel

Het Waterschap heeft geen specifieke richtlijnen voor de realisatie van (lokale) infrastructuur.

Huidige Situatie

Het huidige bestemmingsplan gaat met name uit van agrarisch gebied, merendeels onbebouwd. Door de gewenste realisatie van de westelijke ontsluitingsroute worden voor het plangebied nieuwe functies en een gewijzigde inrichting nagestreefd.

Grondwatersituatie

Op basis van data uit het gemeentelijke grondwatermeetnet en gegevens van Waterschap De Dommel wordt de GHG (gemiddeld hoogste grondwaterstand) geschat op 29,15 à 29,5 m+NAP.

Doorlatendheid bodem

Op basis van de gemeten doorlatendheden zijn de infiltratiemogelijkheden als 'matig' getypeerd. Het afstromende hemelwater zal daarom lokaal vastgehouden worden en middels vertraagde afvoer ledigen.

Oppervlaktewater

Het geschetste tracé kruist, op basis van de aangeleverde oppervlaktewaterbestanden van het Waterschap De Dommel en het GBKN, een zevental watergangen:

- de zijwatergang RS 51;
- de schouwsloten BERE-0217 & BERE-0221;
- vier gemeentelijke sloten/greppels.

Riolering

Het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit onbebouwd agrarisch gebied, waardoor nagenoeg geen riolering aanwezig is. Er zijn twee uitzonderingen:

- In de straat Zwartakkers is een doorgaand vrij verval gemengd riool aanwezig met een diameter van 200 mm. Ter plaatse van het wegtracé ligt het riool op een hoogte van NAP +29,82 m (b.o.b.)
- Ten zuiden van de Vogelwikke bevindt zich een uitlaat (2DR5205) van een hemelwaterriool op een zaksloot. In de praktijk stroomt de zaksloot leeg in het rioolstelsel.

Aandachtspunten waterhuishouding

Op basis van een verkenning van de bestaande waterhuishoudkundige situatie en de voorgenomen planontwikkeling zijn onderstaande aandachtspunten benoemd:

In het plangebied treden relatief hoge grondwaterstanden op;

- De doorlatendheid van de bodem is getypeerd als slecht. Infiltreren is niet mogelijk;
- Het geplande wegtracé doorsnijdt zeven watergangen;
- De aanleg van de ontsluitingsweg leidt tot een toename van verharding;
- Het geplande wegtracé doorsnijdt het gemengde riool in de Zwartakkers en beïnvloedt de watergang waarop het hemelwaterriool in de Vogelwikke loost.

Toekomstige situatie

De westelijke ontsluitingsweg wordt over nagenoeg het volledige wegtracé aan weerszijden voorzien van een bermsloot met een insteekbreedte van 2 meter en een diepte van 1 meter. De bergingscapaciteit van deze bermsloten voldoet ruimschoots aan de door Waterschap de Dommel vereiste berging vanwege de toename van verhard oppervlak. Omdat de infiltratiecapaciteit lokaal nihil is, voeren de bermsloten via een knijpconstructie af naar het omliggende oppervlaktewatersysteem.

Het afstromende wegwater stroomt oppervlakkig via de berm in de bermsloten. Hierdoor worden wegverontreinigingen gebonden aan de toplaag van de bodem. Tevens heeft de begroeiing in de bermsloten een zuiverende werking. Aanvullende zuiveringsvoorzieningen zijn hierdoor niet nodig. Verder worden alleen op een paar specifieke locaties kolken/riolering toegepast.

De afvoerfunctie van het bestaande oppervlaktewatersysteem blijft gehandhaafd. Op plaatsen waar het wegtracé bestaande oppervlaktewaterstructuren kruist, zijn duikers voorzien.

Ontwatering

Ter voorkoming van grondwateroverlast / opvriazing van de wegverharding is een minimaal wegpeil berekend. Uitgangspunt hiervoor is de hoogste GHG uit het gemeentelijke grondwatermeetnet: 29.55 m+NAP. Voor de ontsluitingsweg wordt een ontwateringsdiepte van 0,7 ten opzichte van GHG gehanteerd. De bovenstaande uitgangspunten leveren een minimaal wegpeil op van 30.25 m+NAP. Dit sluit goed aan op de in de rioolbeheerstekening vermelde weghoogtes in de Gozelinusbocht (30.00 m+NAP), de Zwartakkers (30.4 m+NAP) en de Postelweg (30.3 m+NAP).

Retentieopgave

In totaal wordt er 8.110 m² nieuw verhard oppervlak gerealiseerd. Volgens de HNO-tool van het Waterschap De Dommel (bijlage 5) resulteert dit in een retentieopgave van 388 m³.

Hierbij komt nog de verloren bergingscapaciteit als gevolg van de te dempen gedeeltes van watergang RS-51, de schouwsloten aan weerszijden van de Zwartakkers (BERE-0221 & BERE-0217) en de vier gemeentelijke watergangen.

De totale retentieopgave is daarmee 388 m³ + 231 m³ = **619 m³**. De sloten zoals gedimensioneerd leveren de onderstaande bergingscapaciteit, waarbij is uitgegaan van een sloot langs 80% van de weglengte (0.8 x 4945 m² / 7 m = 565 m):

Sloot	Bodem-breedte	Boven-breedte	Diepte	talud	Dwars-profiel	Lengte	Inhoud
Links	0.5 m	2.5 m	1.0 m	1:1	1.50 m ²	565 m	848 m ³
Rechts	0.5 m	2.0 m	1.0 m	4:3	1.25 m ²	565 m	706 m ³

Dit levert een **totale retentiecapaciteit** van **1.554 m³** en voldoet daarmee ruimschoots aan de retentieopgave.

Lozingspunten naar oppervlaktewater

De exacte locatie en vormgeving van de knijpconstructies worden vastgelegd in het definitieve wegontwerp. De afvoercapaciteit van de knijpconstructies wordt bepaald op basis van het aangesloten verhard oppervlak en de lokale afvoercoëfficiënt van 0,67 l/s/ha.

5.2. Geluid

Algemeen

De normstelling voor geluid afkomstig van wegverkeer is geregeld in de Wet geluidhinder. De normstelling van de Wet geluidhinder heeft tot doel nieuwe geluidhindersituaties en daarmee gezondheidsschade te voorkomen. Om dit doel te bereiken worden zones gedefinieerd, waarbinnen plannen met geluidgevoelige bestemmingen moeten worden getoetst aan de normen.

Volgens de Wet geluidhinder gelden er voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden. Er wordt uitgegaan van een voorkeursgrenswaarde van Lden 48 dB. Wanneer de geluidbelasting lager is dan deze waarde, mag worden verondersteld dat het aantal personen dat hinder ondervindt, beperkt is (< circa 5%). Van deze voorkeursgrenswaarde kan met ontheffing in een aantal gevallen tot een bepaalde maximale hoogte worden afgeweken. Wanneer de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden, is sprake van een locatie die in beginsel niet geschikt is voor de vestiging van een geluidgevoelige bestemming. De gemeente heeft geen geluidbeleid ontwikkeld als toetsingskader voor te verlenen ontheffingen in het kader van de procedure die leidt tot vaststelling van hogere waarden ingevolge de Wet geluidhinder.

Sprake van reconstructie

De nieuwe Randweg wordt aangesloten op de bestaande Gozelinusbocht en Postelweg, die in de huidige situatie doodlopend zijn. Aangezien er sprake is van een fysieke wijziging van de weg, is onderzocht of er sprake is van “een reconstructie ingevolge de Wet geluidhinder”. Dit is het geval wanneer er sprake is van een fysieke wijziging aan de weg én een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer. De nieuwe Randweg, Gozelinusbocht en Postelweg zijn alle wegen met een zonebreedte van 200 m aan weerszijden van de weg. Het (formele) onderzoeksgebied strekt zich uit van 200 m voor tot 200 m na de locatie waar de wegen aansluiten. Binnen dit onderzoeksgebied zijn geluidgevoelige bestemmingen gelegen (woningen en een school).

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er ter hoogte van 21 woningen en een school sprake is van een reconstructie ingevolge de Wet geluidhinder.

In het akoestisch onderzoek is ook de geluidbelasting berekend ter hoogte van woningen buiten het onderzoeksgebied (zone 200 m), waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat de reconstructie van de weg ook daar tot een toename van de geluidbelasting van 2 dB of meer leidt. Dit is bij 25 woningen het geval. De geluidbelasting bedraagt bij deze woningen Lden 51–54 dB. Omdat deze woningen buiten het onderzoeksgebied conform de Wet geluidhinder vallen, hoeft voor deze woningen geen procedure tot vaststelling van hogere ontheffingswaarden te worden gevolgd.

Aanleg nieuwe weg

De nieuwe Randweg is een weg, gelegen in stedelijk gebied met een maximumsnelheid van 50 km/uur, bestaande uit 2 rijstroken, met een zonebreedte van 200 meter aan weerszijden van de weg, gemeten vanaf de as van de weg. Binnen deze zone zijn geluidgevoelige bestemmingen (woningen) gelegen.

Ter plaatse van twee woningen wordt de voorkeursgrenswaarde van Lden 48 dB overschreden. De maximale ontheffingswaarde van Lden 63 dB voor woningen in stedelijk gebied en Lden 58 dB voor woningen in buitenstedelijk gebied wordt niet overschreden. Er kan dus ontheffing voor een hogere gevelbelasting worden verleend.

Het treffen van maatregelen

Bij plannen met geluidbelastingen in de bandbreedte tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximale ontheffingswaarde moet een nadere afweging worden gemaakt in hoeverre bron- en/of overdrachtsmaatregelen kunnen worden getroffen om de geluidbelastingen te beperken, voordat kan worden overgegaan tot het vaststellen van hogere waarden. Voorbeelden van bronmaatregelen zijn een stiller wegdek of een verlaging van de snelheid bij auto's. Geluidschermen en geluidwallen zijn voorbeelden van overdrachtsmaatregelen.

Het treffen van bronmaatregelen voor de nieuwe Randweg, zoals het toepassen van een stiller wegdek, biedt reële mogelijkheden om de geluidbelasting te reduceren. De gemeente Bladel heeft deze mogelijkheden uitgebreid onderzocht. Ten opzichte van het referentiewegdek (SMA 0/11) geeft de toepassing van een dunne geluidreducerende deklaag (DGD) een afname van 3–4,5 dB en Zeer Open Asfalt Beton (ZOAB) zelfs een reductie van 6–7 dB. Door het toepassen van deze deklagen kan worden bespaard op het treffen van gevelmaatregelen. Het aanbrengen van DGD of ZOAB als deklaag brengt echter fors hogere kosten met zich mee dan SMA 0/11. Daarbij zijn DGD en ZOAB een stuk minder slijtvast dan het referentiewegdek, waardoor ze eerder moeten worden vervangen. De onderhoudskosten van deze wegdektypen vallen daardoor ook hoger uit. Vanwege de meerkosten van het aanbrengen en onderhouden van DGD of ZOAB als deklaag is vanuit financieel oogpunt niet gekozen voor het treffen van bronmaatregelen. Verder neemt door de lagere kwaliteit van DGD en ZOAB de geluidreductie met de tijd ook af. Op termijn zou daardoor door de toepassing van DGD of ZOAB niet meer de verwachte geluidreductie kunnen worden gehaald. Reden te meer om voor de toepassing van referentiewegdek te kiezen. Het nemen van bronmaatregelen valt daardoor af.

Volgende stap is te kijken naar overdrachtsmaatregelen, zoals geluidsschermen of -wallen. Deze zijn in deze situatie vanuit landschappelijk, stedenbouwkundig en financieel oogpunt echter niet wenselijk. Geluidschermen of -wallen zouden het straatbeeld te veel verstoren. Om die reden vallen overdrachtsmaatregelen ook af.

Blijft over dat onderzoek ingesteld moet worden naar de gevelmaatregelen die moeten worden getroffen bij de woningen en de school, indien het binnenniveau niet voldoet aan de eisen van respectievelijk Lden 33 dB (woningen) en Lden 28 dB (school). De gemeente Bladel heeft voor alle woningen, waar sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, onderzocht of het binnenniveau voldoet aan de eisen. Ook de 25 woningen die buiten het onderzoeksgebied van de Wet geluidhinder liggen en waar de geluidbelasting door de aansluiting van de Randweg op de Gozelinusbocht en Postelweg hoger is dan de voorkeursgrenswaarde zijn in dit onderzoek meegenomen. Wettelijk is dit niet verplicht, maar vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid heeft de gemeente Bladel ervoor gekozen om alle woningen aan het tracé hetzelfde te beschouwen.

In totaal zijn 47 woningen en één school nader onderzocht. Bij 12 van de 47 woningen blijkt het noodzakelijk isolerende maatregelen (gevelmaatregelen) te treffen om aan het vereiste binnenniveau te kunnen voldoen. Dit is ook bij de school het geval.

Voor het treffen van de gevelmaatregelen heeft de gemeente Bladel een isolatieplan opgesteld. Na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan zal aan de bewoners van de woningen c.q. de directie van de school een isolatievoorstel worden gedaan. Bewoners en schooldirectie zijn vrij om te kiezen of ze van dit aanbod gebruik willen maken. Indien ze instemmen met het voorstel, dan zal hun woning / school op kosten van de gemeente Bladel worden geïsoleerd.

Voordat het bestemmingsplan kan worden vastgesteld, moet de procedure tot vaststelling van hogere ontheffingswaarden zijn gevolgd. Daarbij dient te worden gewaarborgd dat de geluidbelasting binnen de woningen bij gesloten ramen ten hoogste Lden 33 dB bedraagt. Voor de school geldt een maximaal binnenniveau van Lden 28 dB. Het isolatieplan voorziet hierin.

Financiële consequenties

In de exploitatieopzet van het bestemmingsplan is een post opgenomen van € 200.000,- voor het isoleren van de geluidgevoelige gebouwen waar het binnenniveau niet voldoet aan de grenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de gemeente Bladel van mening dat ook het binnenniveau van de woningen die buiten het onderzoeksgebied van de Wet geluidhinder zijn gelegen en waar de geluidbelasting door de reconstructie van de Gozelinusbocht en Postelweg met 2 dB of meer toeneemt, gewaarborgd dient te worden. Ook de kosten voor het isoleren van deze woningen zijn in deze post meegenomen.

5.3. Luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit is op 15 november 2007 in werking getreden (Stb. 2007, 434) en vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Met de Wet luchtkwaliteit wordt de wijziging naar hoofdstuk 5, onder titel 5.2 van de Wet milieubeheer op het gebied van luchtkwaliteitseisen bedoeld. In Bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn wettelijke grenswaarden vastgelegd van onder andere de stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijnstof (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.

De Wet luchtkwaliteit voorziet onder meer in een gebiedgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het Rijk, provincies en gemeenten werken in het NSL-programma samen aan maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren tot de normen, ook in gebieden waar nu de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (overschrijdingsgebieden). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen.

Kort samengevat dienen projecten te worden beoordeeld op basis van de Wet luchtkwaliteit c.q. artikel 5.16 van de Wet milieubeheer. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe Wet luchtkwaliteit geen belemmering voor vergunningverlening als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;

- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL, dat op 1 augustus 2009 in werking is getreden.

In artikel 2 van het Besluit 'niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is opgenomen dat een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtkwaliteit als zogenaamde '3% grens' niet wordt overschreden. Na vaststelling van het NSL op 1 augustus 2009 is deze grens gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie fijnstof (PM_{10}) of stikstofdioxide (NO_2). Dit komt overeen met 1,2 microgram/ m^3 voor zowel PM_{10} als NO_2 .

In artikel 4 van het Besluit 'niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' en de bijlagen van de Regeling 'niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)' is voor bepaalde categorieën projecten met getalsmatige grenzen vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Voor wegen zijn nog geen grenzen opgenomen.

De gevolgen van de weg

Bij dit bestemmingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek gevoegd, genaamd 'Luchtrapport Randweg Bladel (nr. 214055)' d.d. 10 mei 2014.

De meest relevante luchtkwaliteitseisen voor wegen hebben betrekking op stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}). De andere grenswaarden, zwaveldioxide, lood, koolmonoxide en benzeen komen in Nederland in lage concentraties voor. Gezien de ligging en het karakter van de weg zullen deze stoffen geen overschrijding van de grenswaarden geven.

Beoordeling en conclusie

Uit de berekening blijkt dat op alle gevoelige objecten in de omgeving voor de stoffen NO_2 en PM_{10} wordt voldaan aan de normen.

Hieruit volgt:

- dat in het plangebied geen overschrijdingen zijn voor het jaar 2015 ten gevolge van de nieuwe weg voor NO_2 , zowel op gevoelige objecten als op 10 meter van de weg;
- dat voor PM_{10} overall wordt voldaan aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie, zowel op gevoelige objecten als op 10 meter van de weg;
- dat het 24-uursgemiddelde van $50 \mu g/m^3$, dat maximaal 35 dagen per kalenderjaar mag worden overschreden, nergens de 35 dagen overschrijdt, op gevoelige objecten noch op 10 meter van de weg.

Hiermee wordt voldaan aan hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer.

Luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor het realiseren van de Randweg west.

5.4. Externe veiligheid

Doel

Het externe veiligheidsbeleid is gericht op het beperken en beheersen van risico's en effecten van calamiteiten alsmede het bevorderen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten (bedrijven en transport) met gevaarlijke stoffen. Dat gebeurt door te voorkomen dat te dicht bij gevoelige

bestemmingen activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden, door de zelfredzaamheid te bevorderen en door de calamiteitenbestrijding te optimaliseren.

Wettelijk kader

Ten aanzien van bedrijven is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI; oktober 2004) van toepassing. Ten aanzien van transport is de Circulaire Vervoer Gevaarlijke stoffen van toepassing (laatst gewijzigd: juli 2012). Voor buisleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Plaatsgebonden Risico (PR)

Dit is een maat voor de kans dat iemand dodelijk wordt getroffen door een calamiteit met een gevaarlijke stof. De gestelde norm is een ten minste in acht te nemen grenswaarde (PR 10–6/jr) die niet mag worden overschreden ten aanzien van 'kwetsbare objecten', alsmede een zoveel mogelijk te bereiken richtwaarde (PR 10–6/jr) ten aanzien van 'beperkt kwetsbare objecten'.

Groepsrisico (GR)

Dit is een maat voor de kans dat een grotere groep tegelijkertijd dodelijk getroffen kan worden door een calamiteit met gevaarlijke stoffen.

Beleidsvisie externe veiligheid

De raad van de Gemeente Bladel heeft op 20 september 2012 de Beleidsvisie externe veiligheid vastgesteld. Het doel van de beleidsvisie is om de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen, tot een aanvaardbaar minimum te beperken. In de beleidsvisie gaat men uit van een gebiedsgerichte aanpak. Het plangebied valt deels onder gebiedstype risicoluw: intensief wonen/werken en gemengd gebied. Een risicoluw gebied kenmerkt zich door een hoge bevolkingsdichtheid. Nieuwe risicovolle activiteiten zijn hier niet gewenst, tenzij dit van belang is voor het functioneren van het risicoluwe gebied. Voor gemengd gebied geldt dat nieuwe risicobronnen toegelaten worden, mits deze expliciet worden aangegeven.

Wetgeving

Op dit moment geldt de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. In deze circulaire wordt opengelaten wanneer een gemeente een eventuele toename van het groepsrisico moet verantwoorden. Op dit moment heeft de Tweede Kamer nog één onderdeel van de wet- en regelgeving inzake het Basisnet in behandeling en wel het Besluit externe veiligheid transportroutes. Dit betekent dat het Basisnet niet op 1 juli 2014 in werking zal treden. Pas nadat de kamerbehandeling van het genoemde besluit is afgerond kan een definitieve datum worden vastgesteld. Dit zal vermoedelijk pas in het laatste kwartaal van dit jaar zijn. De commissie van Infrastructuur en Milieu van de Tweede Kamer heeft besloten om na het zomerreces (2014) een overleg over dit besluit in te plannen. In het Besluit externe veiligheid transportroutes is aangegeven dat alleen bij ruimtelijke ontwikkelingen die ook (beperkt) kwetsbare objecten toelaten een eventuele toename van het groepsrisico moet worden verantwoord. Aangezien de ontwikkeling Randweg west geen (beperkt) kwetsbare objecten toelaat, is een verantwoording van het groepsrisico hier niet aan de orde.

Groepsrisico

Bij het vaststellen van het bestemmingsplan Randweg west Bladel moet het groepsrisico conform paragraaf 4.3 van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen worden verantwoord. Dat houdt in dat de hoogte van het groepsrisico bekend moet zijn, samen met de bijdrage van het ruimtelijk plan aan het

groepsrisico (verhoging/verlaging). Er moet inzicht worden gegeven in de te verwachten dichtheid van personen binnen de invloedsgebieden van risicobronnen binnen én buiten het plan. Verder moet advies worden gevraagd aan de Veiligheidsregio.

Op 1 juli 2014 heeft de gemeente Bladel advies van de Veiligheidsregio Brabant-Zuidoost ontvangen. Het advies luidt als volgt:

– Vooralsnog zijn er geen (beperkt) kwetsbare objecten geprojecteerd langs de weg. Mocht de gemeente ervoor kiezen om ontwikkelingen van bouwwerken langs de weg mogelijk te maken, dan wordt verzocht om met de Veiligheidsregio contact op te nemen.

In onderstaande verantwoording is het advies van de Veiligheidsregio verwerkt.

Toetsing en verantwoording groepsrisico

De nieuwe ontsluiting is geen gevoelige functie (aspect externe veiligheid). Ook krijgt de nieuwe infrastructuur geen expliciete functie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De nieuwe weg is getoetst aan de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Door het realiseren van de nieuwe weg kunnen transporten van gevaarlijke stoffen naar het buitengebied over deze weg gaan. Het transport van gevaarlijke stoffen zal dan toenemen. De toename zal zeer gering zijn, omdat het alleen om propaan naar propaantanks in het buitengebied gaat. In de gemeente Bladel liggen deze ten noorden en noordwesten van de kern Bladel. Het aantal propaantanks in dit gebied bedraagt 4. De propaantanks zijn gelegen bij agrarische inrichtingen. Doorgaans worden deze tanks 5 keer per jaar gevuld. Het aantal transporten bedraagt dan 40 bewegingen heen en terug. Voor een weg binnen de bebouwde kom geldt als vuistregel dat 800 transporten propaan per jaar moeten plaatsvinden om van een plaatsgebonden risico te spreken. Voor een groepsrisico boven de oriëntatiewaarde gelden 500 transporten per jaar met een bevolkingsdichtheid van minimaal 100 personen per hectare naast de transportas. De dichtheid naast de nieuwe weg bedraagt maximaal 5 personen per hectare (incidentele bebouwing conform de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico). Gezien de zeer geringe aantallen mogelijke transporten van gevaarlijke stoffen kan worden gesteld dat het groepsrisico nauwelijks toeneemt en er geen plaatsgebonden risico is als gevolg van het realiseren van de weg. De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen neemt toe met het aantal gelijkvloerse kruisingen. Het plan maakt geen extra gelijkvloerse kruisingen mogelijk. Het verlagen van het risico vanuit de weg is dan ook niet mogelijk. Tevens worden er geen extra (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt met dit plan. De zelfredzaamheid is goed. De bereikbaarheid wordt verbeterd. Er zijn geen bluswatervoorzieningen langs de weg. Bij een invulling van het gebied langs de weg dient hier aandacht aan te worden gegeven. Dan zal tevens advies worden gevraagd aan de Veiligheidsregio.

Het groepsrisico wordt verantwoord geacht.

5.5. Milieuzonering

In de directe nabijheid van een ruimtelijke ontwikkeling kunnen bedrijven gelegen zijn die eventuele gevolgen voor het plan kunnen hebben. Denk hierbij aan geurcontouren van agrarische bedrijven, maar ook milieuhinder veroorzaakt door andere bedrijfstypen kan een rol spelen. Daarnaast kan de gewenste

ruimtelijke ontwikkeling zelf bedrijvigheid mogelijk maken, die weer een (nadelige) invloed om de omgeving kan hebben.

In het plangebied wordt de realisatie en het gebruik van een nieuwe weg met bijbehorende onbebouwde functies mogelijk gemaakt. Deze functies zijn niet milieugevoelig. Daarnaast is een weg geen inrichting die is opgenomen in de VNG-lijst Bedrijven en milieuzonering. Een weg kan wel milieuhygiënische gevolgen hebben voor gevoelige functies in de omgeving, onder andere op het gebied van geluid. In voorgaande paragrafen zijn deze thema's beschreven. Hieruit mag worden afgeleid dat de weg geen dusdanig milieuhygiënische gevolgen voor de omgeving met zich meebrengt dat de realisatie niet aanvaardbaar is. Voor verdere toelichting wordt verwezen naar de specifieke paragrafen.

5.6. Natuur en landschap

Op de kaartlaag 'Natuur en landschap' van de Verordening ruimte Noord-Brabant zijn voor het plangebied geen waarden, attentie- en/ of zoekgebieden opgenomen. Er zijn dan ook geen essentiële natuur- of landschapswaarden aanwezig. Er zijn geen Ecologische verbindingzones (EVZ) of andere belangrijke natuurlijke elementen aangewezen op deze kaart.

In het geldend bestemmingsplan is een groot deel van de gronden van het plangebied bestemd als 'Agrarisch'. In de planregels zijn geen verdere waarden opgenomen voor het aanwezige groene, onbebouwde gebied.

5.7. Flora en fauna

Voor de onderbouwing van de aanwezige flora en fauna in het gebied is een quickscan natuurwaarden uitgevoerd. Het doel van de quickscan is onderzoeken of er beschermde natuurwaarden aanwezig zijn in het gebied en in de nabijheid van het gebied. En onderzoeken voor welke soorten het gebied geschikt is als leefgebied. Daarna is onderzocht of de mogelijk aanwezige beschermde natuurwaarden worden aangetast door de voorgenomen ontwikkelingen. Op basis van deze gegevens wordt advies gegeven of er vervolgstappen noodzakelijk zijn.

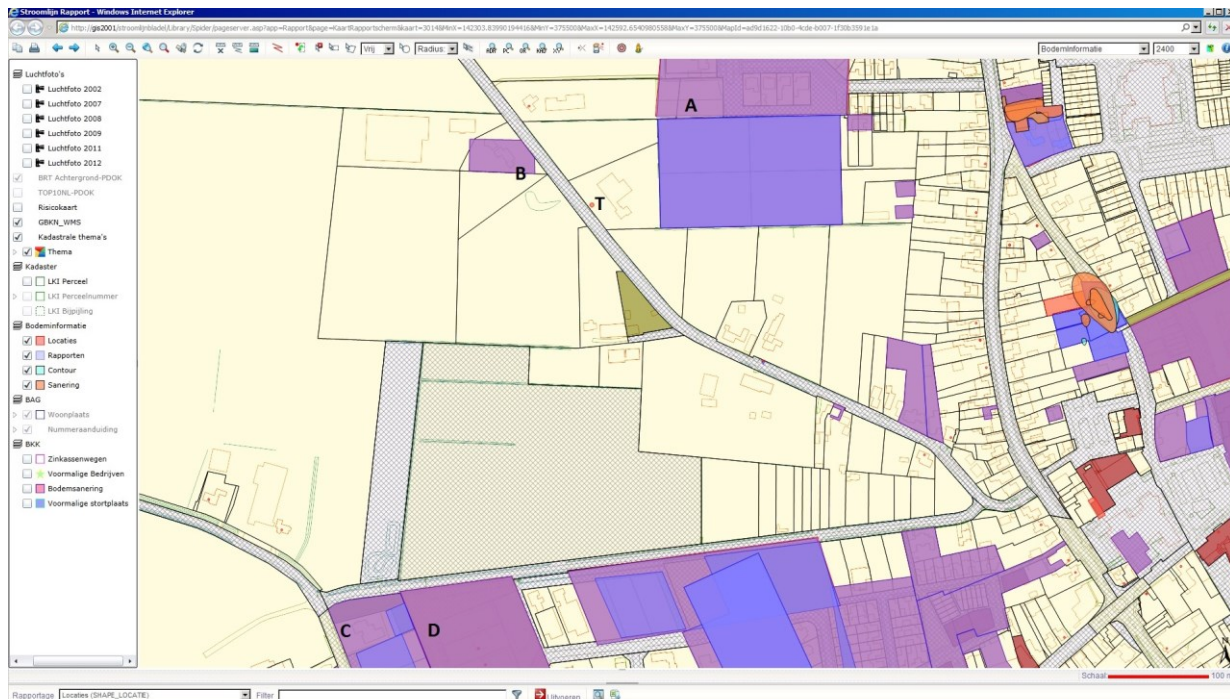
De analyse van de soortbescherming laat zien dat de soortgroepen planten, zoogdieren en vogels van belang zijn, omdat er voor de overige soortgroepen geen geschikte biotoop aanwezig is. Daarbij geldt voor de soortgroep planten een vrijstelling voor ontheffing bij ruimtelijke ingrepen.

Als het voor de aanleg van de Randweg noodzakelijk is om bomen te kappen, moet er rekening worden gehouden met de Boswet of de APV voordat er gekapt kan worden. De te kappen bomen moet vooraf worden gecontroleerd op nesten of verblijfplaatsen van vogels en vleermuizen.

De Randweg komt door de open stukken van het gebied te liggen en het kleine bosje aan de Zwartakkers, waardoor er geen verblijfplaatsen worden aangetast. Wel betekent de wegomleiding dat het gebied meer versnipperd wordt. Met inrichting van de wegomleiding moet rekening worden gehouden met de fauna die van het gebied gebruikt maakt. Voor vleermuizen is het belangrijk dat er geen of aangepaste verlichting wordt gebruikt. De Randweg doorsnijdt ook een aantal bomenlanen. Deze doorsnijding moet zo minimaal mogelijk worden gehouden. Deze bomen vormen luchtbruggen voor vleermuizen en dienen dan als 'hop over'. Voor de grondgebonden fauna is het belangrijk dat er maatregelen worden getroffen om verkeersslachtoffers zoveel mogelijk te voorkomen. Ten aanzien van de soortbescherming is de verwachting dat de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling geen wezenlijk negatieve invloed heeft op de regionale instandhouding van beschermde soorten.

5.8. Bodem

Binnen het plangebied is gekeken in hoeverre de bodem mogelijke aspecten met zich meebrengt waarmee rekening moet worden gehouden indien in het gebied een ontsluitingsroute wordt gerealiseerd. De bodemkwaliteit en het tankbestand zijn bekeken en vervolgens zijn de bodemverontreinigingen ter plaatse van het plangebied beoordeeld op basis van de bij de gemeente Bladel bekende gegevens.



Figuur 15 Gegevens Stroomlijn gemeente Bladel

Diffuse bodemkwaliteit

Het plangebied ligt binnen de zone 3 “buitengebied van de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Bladel” (vastgesteld 26 juni 2012). Binnen deze zone is met betrekking tot (voor bodemverontreiniging) onverdachte locaties sprake van licht verhoogde achtergrondgehalten aan enkele zware metalen (kobalt, koper, lood, molybdeen en zink), PAK (polycyclische aromatische koolwaterstoffen), minerale olie, PCB in de bovengrond. Deze waarden voldoen aan de klassengrenswaarde wonen. De zone buitengebied mag worden ingedeeld in de klasse AW-2000 (achtergrondwaarden). De ondergrond heeft licht verhoogde gehalten voor cadmium, molybdeen en PCB en de klassengrenswaarde industrie wordt door kobalt overschreden. Ondanks deze verhogingen mag de zone buitengebied voor de ondergrond worden ingedeeld in de klasse WA-2000 (achtergrondwaarden).

Potentiële puntbronnen

Ten behoeve van het plangebied zijn de volgende bestanden geraadpleegd:

- (Voormalige) bodemonderzoekslocaties;
- (voormalige) (ondergrondse) brandstoftanks;

Er is geen inventarisatie van voormalige zinkassenwegen beschikbaar.

Binnen het gescande gebied is de volgende potentiële bron van bodemverontreiniging aanwezig, waar de bodem (grond en/of grondwater) als gevolg van (punt)bronnen verontreinigd kan zijn geraakt:

T. Zwartakkers 27 : opslag HBO (4x1.000 l) gesaneerd in 1993 en 1994.

Uitgevoerde bodemonderzoeken

Binnen het plangebied zijn (aan de randen) in het verleden (niet recent) diverse bodemonderzoeken uitgevoerd:

- A. Op het terrein Helleneind ongenummerd is in 1990 een bodemonderzoek uitgevoerd. Bij dit bodemonderzoek is in de grond EOX boven de streefwaarde aangetoond;
- B. Aan de Zwartakkers ongenummerd is in 2002 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Bij dit bodemonderzoek zijn in het grondwater verontreinigingen aangetoond met nikkel (onder de interventiewaarde), cadmium en zink (onder de tussenwaarde) en arseen en koper (onder de streefwaarde). Deze verontreiniging past in het regionale beeld. Om die reden is geen nader onderzoek uitgevoerd;
- C. Aan het terrein Rond Deel 5 is in 2004 een bodemonderzoek uitgevoerd. Bij dit bodemonderzoek is in de grond een lichte verontreiniging met koper aangetoond en in het grondwater verontreinigingen met nikkel (sterke verontreiniging), cadmium, chroom en zink (lichte verontreiniging). Deze verontreiniging past in het regionale beeld. Om die reden is geen nader onderzoek uitgevoerd;
- D. Aan het terrein Beemdstraat ongenummerd is in 1994 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Bij dit bodemonderzoek is geen aanleiding gevonden voor een nader onderzoek.

Conclusies en aanbevelingen

De bodemkwaliteit staat de ontwikkeling van het plangebied niet in de weg. Wel dient op de volgende locaties bij ontwikkeling rekening te worden gehouden met de ter plaatse aanwezige bodemverontreiniging ter hoogte van de Zwartakkers (weg en berm) en de waterbodems. Het betreft een verontreiniging met zware metalen omdat het een oude zinkassen weg is. Dit hoeft de bestemming weg niet in de weg te staan maar kan wel betekenen er een BUS-melding gedaan moet worden.

Indien ter plaatse van de sterke verontreinigingen (of op andere locaties in het plangebied waar uit bodemonderzoek blijkt dat er sprake is van een sterke bodemverontreiniging) ontwikkelingen plaatsvinden, dan zal moeten worden vastgesteld of de aanwezige verontreinigingen hiervoor een belemmering (kunnen) vormen (dit is bijvoorbeeld het geval als de verontreinigingen bij het voorgenomen gebruik (gezondheids)risico's kunnen opleveren of indien er graafwerkzaamheden plaatsvinden in sterk verontreinigde grond). Als dit het geval is, dan zal de bodem zo nodig eerst moeten worden gesaneerd. Voor gevallen van ernstige bodemverontreiniging (meer dan 25 m³ sterk verontreinigde grond en/of 100 m³ sterk verontreinigd grondwater), ontstaan voor 1 januari 1987, is de Provincie bevoegd gezag op grond van de Wet bodembescherming. Voor andere gevallen is de gemeente bevoegd gezag, voor de waterbodem is Waterschap De Dommel het bevoegde gezag.

Voor de overige terreindelen binnen het plangebied zijn er vooralsnog geen redenen om aan te nemen dat de bodem verontreinigd zou zijn anders dan als gevolg van verhoogde achtergrondgehalten. Dat er bij de gemeente momenteel geen gegevens bekend zijn over potentiële verontreinigingsbronnen of uitgevoerde bodemonderzoeken betekent echter niet dat er (elders) geen gegevens zijn. Indien ter plaatse ontwikkelingen plaatsvinden, waarbij een eventueel aanwezige verontreiniging een belemmering kan vormen, dient via een actueel vooronderzoek te worden vastgesteld of er daadwerkelijk geen potentiële verontreinigingsbronnen aanwezig zijn. Als dit inderdaad niet het geval is, hoeft er verder geen

(verkennend) bodemonderzoek meer plaats te vinden, tenzij dat vanuit een ander kader (bijvoorbeeld in verband met de aanvraag van een omgevingsvergunning) vereist is.

Indien als gevolg van graafwerkzaamheden op de locatie (bijvoorbeeld t.b.v. het bouwrijp maken van het weggedeelte) grond vrijkomt die niet op de locatie kan worden hergebruikt, dan dient deze te worden afgevoerd conform de regels van het Besluit bodemkwaliteit.

Sterk verontreinigde grond komt niet in aanmerking voor hergebruik en dient te worden afgevoerd naar een erkend verwerker.

5.9. Archeologie

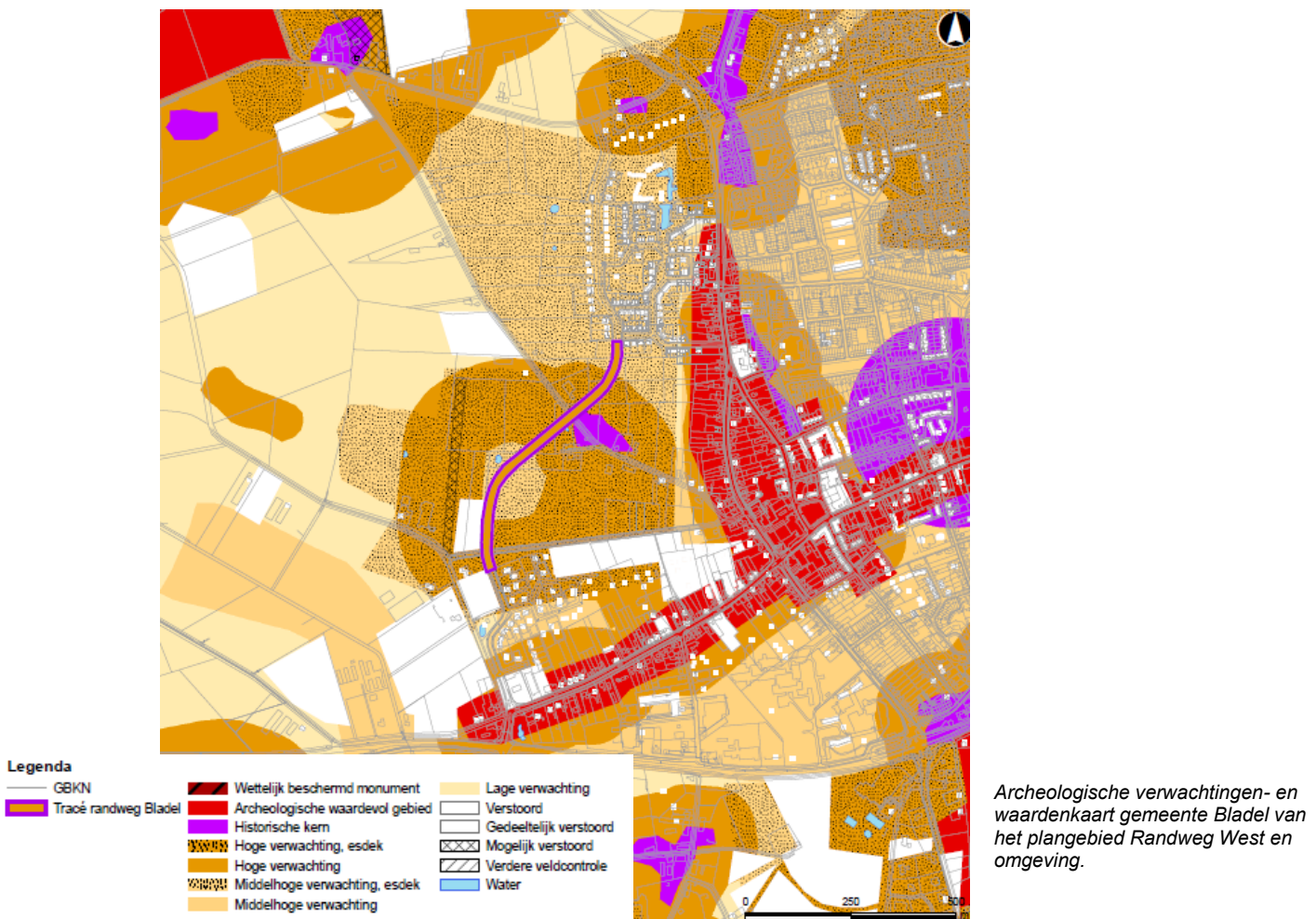
Graafwerkzaamheden voor de aanleg van de Randweg west zullen eventueel aanwezige archeologische waarden verstoren. De precieze verstoringsdiepte is niet bekend, maar zal naar verwachting tot in de archeologische laag reiken. Voor het plangebied geldt wegens de landschappelijke situering een lage tot (middel)hoge archeologische verwachting voor resten uit de Vroege prehistorie en een middelhoge tot hoge archeologische verwachting voor de Late Prehistorie tot en met de Nieuwe Tijd. In de omgeving van het plangebied zijn reeds diverse archeologische onderzoeken uitgevoerd. Een van de onderzoeken betreft het plangebied Beemdstraat, waarvan het zuidelijk deel zich in het tracé van de Randweg bevindt. Hier is in 2008 één proefsleuf aangelegd waarbij alleen een greppel is aangetroffen uit de Late Middeleeuwen of Vroege Nieuwe Tijd. Dit heeft geleid tot de aanbeveling het plangebied vrij te geven voor verdere ontwikkeling. Het plangebied Randweg Bladel bestond van oudsher uit een oud akkergebied, Zwarte Akker genaamd. De naam Zwartakkers is waarschijnlijk vernoemd naar de donkere kleur van de bodem. Deze weg Zwartakkers is een oude klinkerweg. De bestrating met gebakken klinkers dateert (deels) uit de periode 1890–1940. De weg is onderdeel van een groter complex aan klinker- en kasseiwegen, dat kenmerkend is voor de gemeenten Bladel en Reusel–De Mierden.

Conform het gemeentelijke archeologiebeleid dient bij de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan rekening te worden gehouden met de mogelijk aanwezige archeologische waarden. Gezien de uitkomsten van het bureauonderzoek die aantonen dat de kans op archeologische waarden in het plangebied niet uitgesloten kan worden, is een archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk. Doel van dit vervolgonderzoek is het aanvullen en toetsen van de gespecificeerde verwachting. Op basis van de uitkomsten van dit inventariserende vooronderzoek(en) beslist de gemeente of de archeologische waarden in voldoende mate zijn vastgesteld. Pas dan kan door de gemeente Bladel besloten worden hoe verder om te gaan met de mogelijk aanwezige archeologische waarden: behoud in situ, planaanpassing, vrijgave of opgraven. Omdat het terrein echter nog niet toegankelijk is voor archeologisch onderzoek – de gemeente krijgt nog niet van iedere grondeigenaar toestemming om de gronden te betreden – zal het archeologisch onderzoek pas uitgevoerd kunnen worden als de gemeente over alle gronden beschikt. Verder wordt om kostentechnische redenen het onderzoek niet gefaseerd uitgevoerd, maar in één keer.

Zodra de gronden beschikbaar zijn en het bestemmingsplan onherroepelijk is, zal het tracé archeologisch onderzocht worden d.m.v. een karterend en waarderend proefsleuvenonderzoek. Bij eventueel aanwezige behoudenswaardige vindplaatsen zal in overleg met het bevoegd gezag bekeken worden of behoud in de bodem mogelijk is. Als dat niet het geval is, zal direct aansluitend worden overgegaan tot een opgraving van de archeologische resten. Het archeologisch onderzoek wordt dan vooruitlopend op de aanleg van de Randweg gedaan. Door eerst het archeologisch onderzoek in z'n geheel af te ronden, wordt voorkomen dat

er tijdens de aanleg van de weg zich nog obstakels opwerpen. Dat de weg in één keer kan worden aangelegd brengt een extra (kosten)voordeel met zich mee (in de aanbesteding).

Het archeologisch vervolgonderzoek (proefsleuven en opgraving) dient plaats te vinden aan de hand van een door het bevoegd gezag goedgekeurd programma van eisen, en uitgevoerd te worden door een archeologisch bedrijf bevoegd tot het uitvoeren van archeologische opgravingen (Monumentenwet 1988, art. 45). Het archeologisch onderzoek dient verder te voldoen aan de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie en de aanvullende richtlijnen van de gemeente Bladel. Voor het proefsleuvenonderzoek was eerder door de SRE Milieudienst een 'Archeologisch Programma van Eisen' (PvE) opgesteld (30 mei 2011). Dit zal voor aanvang van het archeologisch onderzoek worden aangepast naar een actueel PvE, waarin naast proefsleuven ook een eventuele doorstart naar een opgraving mogelijk is.



Omdat in de huidige situatie nog geen adequaat inventariserend en waarderend archeologisch onderzoek kan worden uitgevoerd, dient in het belang van de archeologische monumentenzorg in het bestemmingsplan een dubbelbestemming archeologie te worden opgenomen met daaraan gekoppelde regels voor aanlegactiviteiten en bouwen. Archeologisch onderzoek is hier noodzakelijk bij alle bodemingrepen dieper dan 50 cm en groter dan 100 m². Door regels te koppelen aan de in de toekomst te verlenen omgevingsvergunningen in deze delen van het plangebied, wordt het aspect archeologie geborgd. Hierbij gaat het om:

- 1) de verplichting tot het doen van adequaat inventariserend en waarderend archeologisch (proefsleuven)onderzoek;
- 2) de verplichting dat wanneer dit onderzoek uitwijst dat in het plangebied daadwerkelijke, behoudenswaardige archeologische waarden aanwezig zijn, deze, wanneer deze door de beoogde ontwikkeling zullen worden aangetast, ex situ zullen worden behouden door middel van een definitieve archeologische opgraving.

5.10. Verkeer en parkeren

Met voorliggend bestemmingsplan wordt de nieuwe ontsluiting van Bladel mogelijk gemaakt. De uitbreiding van de infrastructuur voor gemotoriseerd wordt gecombineerd met een uitbreiding ten behoeve van lang-zaamverkeer. De bestaande inrichting van de aansluitende wegen wordt voortgezet in het nieuwe deel. De ontwikkeling wordt mede ingegeven door de bereikbaarheid van delen van de kern voor de brandweer en de verkeersdruk op het centrum van Bladel. De twee huidige doodlopende wegen (Gozelinusbocht en Postelweg) veranderen door de ontwikkeling in doorgaande wegen. Samen met de P.G. Ballingslaan, Lange Trekken en Provinciale weg N284 gaan deze de Randweg van Bladel vormen.

De Gozelinusbocht wordt op dit moment slechts gebruikt door bestemmingsverkeer, vanwege het feit dat het een 'doodlopende' weg betreft. In de nieuwe situatie wordt de Gozelinusbocht een belangrijke ontsluitingsweg. Het verkeersmodel geeft aan dat momenteel 300 mvt/etmaal gebruik maken van de Gozelinusbocht en in de nieuwe situatie (met Randweg) worden dat er 3000 mvt/etmaal (prognosejaar 2020).

Ook op de huidige Postelweg wordt het door het afmaken van de rondweg drukker. De prognoses geven aan dat nabij de aansluiting met de N284 er ca 1300 mvt/etmaal extra bijkomen op de Postelweg.

Door het afmaken van de Randweg wordt het op andere wegen rustiger. Door de komst van de nieuwe weg verwachten we in 2020 op de Bleijenhoek een afname van verkeer van –1900 mvt/etmaal. Op het traject Helleneind / Europalaan neemt het aantal verkeersbewegingen naar verwachting met –1700mvt/etmaal af.

Parkeren

Aan het Biezeveld ligt basisschool "De Piramide". Omdat deze school is gericht op speciaal onderwijs, worden veel leerlingen gehaald en gebracht met (taxi)busjes. Momenteel parkeren deze voertuigen op de rijbaan van de Gozelinusbocht. Omdat de Gozelinusbocht nu nog een doodlopende straat is, levert dit geen problemen op. Als de Randweg wordt doorgetrokken, neemt de verkeersintensiteit echter toe. In die mate, dat niet meer op de rijbaan kan worden geparkeerd. De doorstroming van verkeer zou dan worden belemmerd. Om problemen te vermijden, worden in de berm van de Gozelinusbocht ter hoogte van de school parkeerhavens aangelegd, waar de (taxi)busjes kunnen parkeren.

Verder voorziet de ontwikkeling van de nieuwe Randweg niet in nieuwe bebouwde functies, waar gedurende langere termijn mensen verblijven. Realisatie van overige (openbare) parkeerplaatsen is naar aanleiding van de voorgenomen ingreep dan ook niet nodig.

5.11. Kabels, leidingen en straalpaden

Binnen de plangrenzen van dit bestemmingsplan liggen gas-, water- en rioolleidingen en diverse kabels van onder andere elektriciteits-, telefoon- en internetaanbieders. De distributieleidingen zijn allen gelegen in het openbaar gebied. Huisaansluitingen liggen op privéterrein.

Deze kabels en leidingen behoeven geen nadere bescherming in het bestemmingsplan en zijn daarom niet op de verbeelding aangegeven. Er zijn ook geen regels opgenomen ter bescherming.

6. Juridische planaspecten

Het bestemmingsplan bestaat uit juridisch bindende regels en een verbeelding met daarbij een toelichting. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van de op te richten en/of aanwezige bebouwing. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in beeld gebracht. Samen met de regels is dit het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De toelichting heeft geen bindende werking, maar vervult een belangrijke rol voor de onderbouwing van het plan en de uitleg van de planregels.

6.1. Opzet van de planregels

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

- Inleidende regels;
- Bestemmingsregels;
- Algemene regels;
- Overgangs- en slotregels.

6.1.1. Inleidende regels

In de inleidende regels staan de bepalingen die nodig zijn om de overige regels goed te kunnen hanteren. De begripsbepalingen (art. 1) bevatten uitleg van de in het plan gebruikte begrippen die niet tot de algemeen bekend veronderstelde begrippen gerekend worden. De wijze van meten (art. 2) bevat technische regelingen met betrekking tot het bepalen van hoogtes, oppervlaktes, etc.

6.1.2. Bestemmingsregels

De bestemmingen beginnen telkens met een bestemmingsomschrijving, waarin in algemene bewoordingen wordt aangegeven waarvoor de gronden, waaraan de desbetreffende bestemming is toegekend, mogen worden gebruikt. Deze bestemmingsomschrijving wordt gevolgd door de bouwregels, waarin staat aangegeven onder welke voorwaarden bebouwing van deze gronden is toegestaan. Afhankelijk van de bestemming en de noodzakelijke regeling kunnen de bouwregels worden gevolgd door nadere eisen, specifieke gebruiksregels, omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voormalige aanlegvergunning), omgevingsvergunning voor het slopen van een bouwwerk (voormalige sloopvergunning) en wijzigingsbevoegdheden. Ook kunnen afwijkingsregels voor bebouwing en gebruik zijn opgenomen (voormalige ontheffingsbepalingen).

Alle regels die op een bepaalde bestemming van toepassing zijn, worden zoveel mogelijk in de bestemmingsregels zelf geregeld. In dit bestemmingsplan zijn vier functionele bestemmingen en een dubbelbestemming opgenomen.

Artikel 3: Verkeer

Alle wegen in het plangebied zijn bestemd tot de bestemming 'Verkeer'. Binnen deze bestemming mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van voorzieningen van algemeen nut en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.

Artikel 4: Groen

Binnen deze bestemming zijn onder meer groenvoorzieningen en bermen en beplanting toegestaan met de daarbij behorende voorziening van algemeen nut en water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Op deze gronden mag niet worden gebouwd, met uitzondering van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 2 meter en nutsvoorzieningen waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 3 meter.

Artikel 5: Bedrijf

Binnen deze bestemming zijn bestaande niet agrarische bedrijven toegestaan. Dit zijn functies die over het algemeen niet aan het buitenbied gebonden zijn. Binnen deze bestemming zijn bedrijven in milieucategorie 1 en 2 overeenkomstig de bij de regels opgenomen Lijst van bedrijfsactiviteiten rechtstreeks toegestaan. De bedrijven die niet binnen deze milieucategorieën vallen zijn middels een functieaanduiding specifiek op de verbeelding aangeduid.

In de planregels is geregeld dat per bouwvlak maximaal één bedrijf is toegestaan en gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en parkeervoorzieningen binnen het bouwvlak dienen te worden gerealiseerd.

In de planregels zijn tevens enkele flexibiliteitsbepalingen opgenomen in de vorm van afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden. Zo is middels een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan – onder voorwaarden – toegestaan om mantelzorg uit te oefenen. Verder is het onder voorwaarden toegestaan om de bestemming 'Bedrijf' te wijzigen in diverse bestemmingen.

Artikel 6: Recreatie

Binnen deze bestemming zijn bestaande dagrecreatieve en verblijfsrecreatieve functies toegestaan. De op de verbeelding voor 'Recreatie' aangewezen gronden zijn bestemd voor een volkstuin. Binnen deze bestemming geldt dat gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en parkeervoorzieningen uitsluitend zijn toegestaan binnen het aangegeven bouwvlak.

Artikel 7, 8 en 9: Dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'

In het plan is een aantal dubbelbestemmingen als gevolg van archeologische verwachtingswaarden opgenomen. Naast de betreffende dubbelbestemming hebben de betrokken gronden altijd nog een hoofdbestemming. De bepalingen van de hoofdbestemming en de dubbelbestemming zijn dan beide van toepassing. Bij strijd tussen deze bepalingen prevaleren de bepalingen van de dubbelbestemming. De reden hiervoor is dat de belangen van de dubbelbestemming zwaarder wegen dan die van de hoofdbestemming. Bebouwing (anders dan ten dienste van de dubbelbestemming zelf) is op deze gronden alleen toegestaan na afwijking. Ten slotte zijn in de artikelen een vergunningstelsel voor de activiteit aanleggen opgenomen voor het (laten) verrichten van werkzaamheden die van invloed kunnen zijn op de archeologische verwachtingswaarden.

6.1.3. Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat drie algemene regels.

Artikel 10: Anti-dubbeltelbepaling

De anti-dubbeltelbepaling wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken net meer dan een bepaald deel van het bouwperceel

mogen beslaan, het opengebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waarvan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Artikel 11: Algemene bouwregels

Dit artikel bevat algemene bepalingen ten aanzien van het bebouwingspercentage en de vormgeving van de dakafdekking.

Artikel 12: Algemene gebruiksregels

In dit artikel wordt aangegeven welk gebruik voor het gehele plangebied in elk geval als strijdig gebruik wordt beschouwd.

Artikel 13: Algemene aanduidingsregels

In dit artikel zijn de inhoudelijke regels opgenomen voor de binnen het plangebied voorkomende gebiedsaanduiding. Per gebiedsaanduiding is aangegeven wat het doel is van het opnemen van de gebiedsaanduiding en welke regels voor de gebiedsaanduiding gelden.

6.1.4. Overgangs- en slotregels

In deze regels is het overgangsrecht vastgelegd in de vorm zoals in het Besluit ruimtelijke ordening is voorgeschreven. Als laatste is de slotbepaling opgenomen, welke bepaling zowel de titel van het plan als de regels bevat.

6.1.5. Handhaving

Handhaving, als zorg van de overheid voor de naleving van gestelde wetten en regels, is inherent aan het bestaan van regels. Een overheid die regels stelt op verschillende beleidsterreinen dient ervoor te zorgen dat naleving ervan, voor zover dat niet op vrijwillige basis gebeurt, wordt bewerkstelligd.

Dit bestemmingsplan kent feitelijk slechts één bestemming met een beperkte bestemmingsomschrijving. De (fysieke) ruimte voor overtreding is gering en daarenboven is de gemeente Bladel zelf de beheerder van het gehele plangebied. Er worden dat ook geen problemen met de naleving van dit plan voorzien. Voor de handhaving voor mogelijke overtredingen van het bestemmingsplan wordt opgetreden zoals dat gebeurt voor overige overtredingen in de openbare ruimte c.q. op de openbare weg.

7. Uitvoerbaarheid

7.1. Financiële uitvoerbaarheid

Conform het Besluit ruimtelijke ordening dient een bestemmingsplan vergezeld te gaan van een beschrijving van de financiële uitvoerbaarheid van de voorgenomen ontwikkeling.

De infrastructurele aanpassing vindt plaats op initiatief en voor rekening van de gemeente Bladel. De noodzakelijke werkzaamheden en benodigde materialen worden door deze gemeente uitgevoerd/ingekocht. Tevens zorgt de gemeente ervoor dat de planologisch-juridische regeling van het gebied dusdanig is, dat de gewenste ontwikkelingen mogelijk zijn. De kosten hiervoor worden door de gemeente genomen. Hiervoor is budget gereserveerd.

7.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1. Ingebrachte zienswijzen

Zie bijlagen

