

Rapport 22200222.r01c

Bestemmingsplan Verlengde Noordlaan, Odiliapeel
Gemeente Maashorst
NL.IMRO.0856 BPVERLNoordlaan-VA01

Rapport 22200222.r01c

Bestemmingsplan Verlengde Noordlaan, Odiliapeel
Gemeente Maashorst
NL.IMRO.0856 BPVERLNoordlaan-VA01

Datum:
10 mei 2023

Opdrachtgever: Gemeente Maashorst
De heer T. de Haas
Postbus 83
5400 AB UDEN

Auteur/adviseur:
De heer ing. J. Maarse

Goedgekeurd:
Mevrouw ing. N. Jacobs



INHOUD	PAGINA
1. INLEIDING	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Doel	5
1.3 Kadastrale informatie	5
1.4 Plangebied	5
1.5 Vigerende bestemmingsplannen	6
1.6 Leeswijzer	9
2. SITUATIE	10
2.1 Bestaande situatie	10
2.2 Beoogde situatie	13
3. RUIMTELIJK BELEID	14
3.1 Nationaal niveau	14
3.2 Provinciaal beleid	19
3.3 Gemeentelijk beleid	24
4. MILIEU	28
4.1 Milieuzonering	28
4.2 Geluid	28
4.3 Luchtkwaliteit	30
4.4 Geur	30
4.5 Externe veiligheid	30
4.6 Bodem	31
4.7 Water	31
4.8 Verkeersintensiteit	36
4.9 Natuur	36
4.10 Archeologie	43
4.11 Explosievenonderzoek	44
4.12 M.e.r.	44
5. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	48
5.1 Algemeen	48
5.2 Planregels	48
5.3 Wijziging regels	50
6. UITVOERBAARHEID	51
6.1 Economische uitvoerbaarheid	51
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	51



BIJLAGEN

- 1 Aanvullend ecologisch onderzoek
- 2 Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder
- 3 Luchtkwaliteit
- 4 Externe veiligheid
- 5 Verkennend bodem onderzoek
- 6 Vooronderzoek bodem
- 7 Digitale watertoets
- 8 Quickscan flora en fauna
- 9 Bomen effect analyse
- 10 Effectenonderzoek Ecologische hoofdstructuur (EHS)
- 11 Ontheffingsaanvraag en activiteitenplan das en steenmarter
- 12 Stikstofdepositie onderzoek
- 13 Archeologisch bureau onderzoek en verkennend booronderzoek
- 14 Rapportage detectie onderzoek
- 15 Beantwoording reacties en zienswijzen
- 16 Actualisatie Verkeersstoets
- 17 Tekening landschappelijke inpassing



1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Maashorst wil in het buitengebied van de gemeente, nabij Odiliapeel, de Noordlaan verlengen vanaf de kruising met de Beukenlaan tot aan de N264. Met deze aanleg zal de verkeersveiligheid verbeteren op de N264 en de verkeersintensiteit op de Rogstraat, en de Rode Eiklaan afnemen. Verder zijn de ontwikkelingen bij het bedrijf Peka Kroef bv (verder genoemd Peka Kroef), gelegen aan de Beukenlaan 62, mede aanleiding voor de voorgenomen verbetering aan de verkeersstructuur.

De ontwikkelingen bij het bedrijf Peka Kroef leiden in de nabije toekomst tot een toename van het verkeer op de Noordlaan. Voor het gemeentebestuur was dit aanleiding te zoeken naar een verbetering van de bereikbaarheid, de infrastructuur en de leefbaarheid ter plaatse. De nieuw beoogde verkeersontsluiting is zo gekozen dat eventuele hinder wordt geminimaliseerd, de verkeersveiligheid verbetert en tegelijkertijd de bereikbaarheid verbetert van het bedrijf Peka Kroef.

Vanwege het plan zijn er in overleg met de provincie Noord-Brabant en de Stichting Das & Boom maatregelen voorgenomen ter bescherming van de dassenpopulatie van "De Peelsche Heide". De maatregelen ter bescherming van de dassenpopulatie maken onderdeel uit van het ontwerp van de nieuwe weg.

De aanleg van de Verlengde Noordlaan is op basis van de vigerende bestemmingsplannen niet toegestaan.

Sinds het ontwerp bestemmingsplan in 2016 ter inzage is gelegd, heeft het enkele jaren stil gelegen. Voornamelijk heeft dit zo lang geduurd door de benodigde grondaankoop, maar ook onderzoeksresultaten, contact met de omgevingsdienst en de compensatiemaatregelen hebben tijd gekost.

Afbeelding 1: Globale ligging van de beoogde nieuwe ontsluiting en het bedrijf van Peka Kroef





1.2 Doel

Het doel van dit bestemmingsplan is het verkrijgen van een passende juridische grondslag voor het kunnen realiseren en gebruiken van de beoogde nieuwe verkeersontsluiting, de Verlengde Noordlaan, gelegen tussen de Beukenlaan en de N264.

1.3 Kadastrale informatie

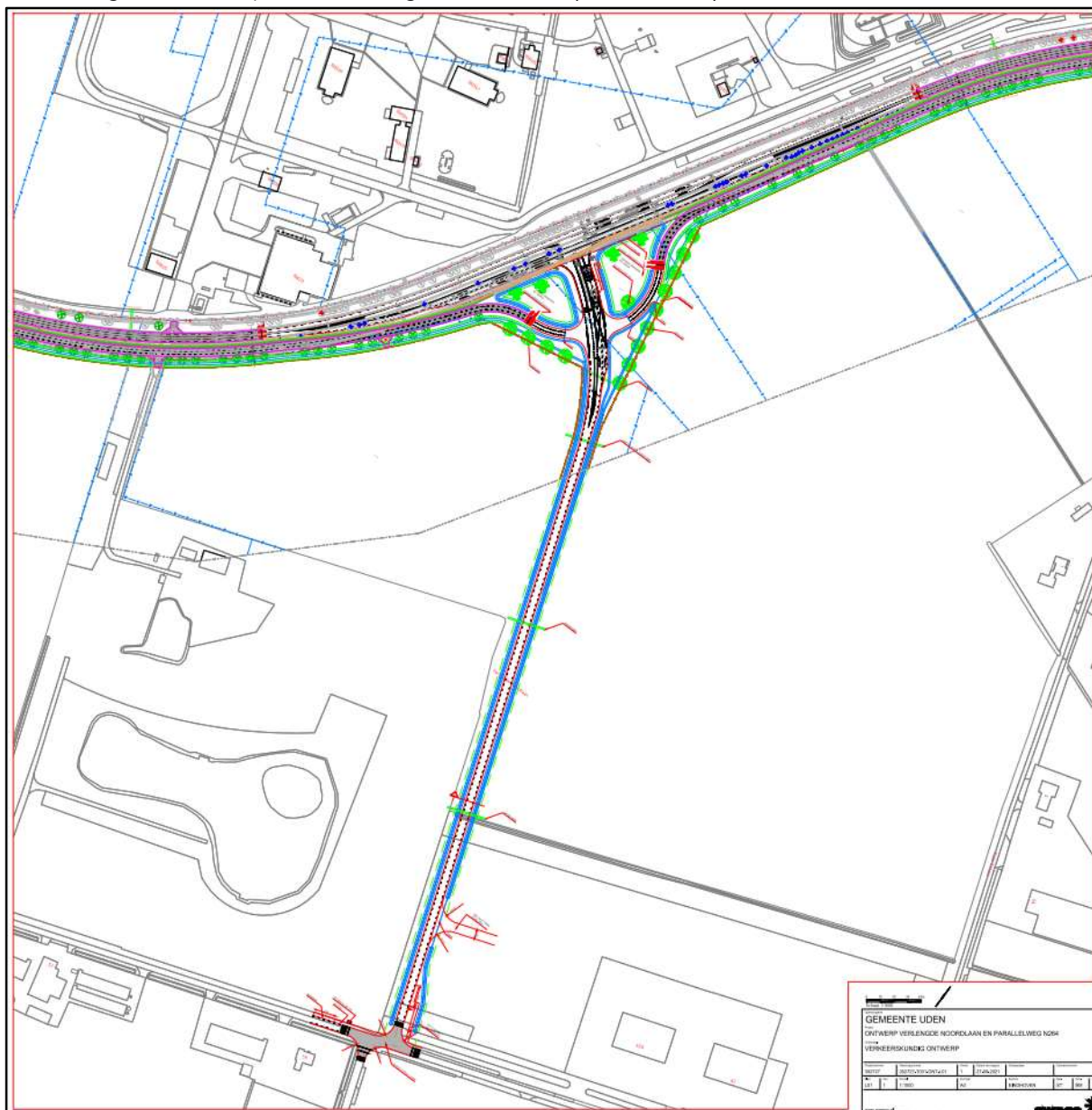
De beoogde Verlengde Noordlaan heeft betrekking op (delen van) de kadastrale percelen van de voormalige gemeente Uden van de volgende gronden:

Tabel 1: Kadastrale percelen waar de beoogde ontwikkeling betrekking tot heeft

Sectie – Perceelnummer	Omschrijving
D – 2287	Beukenlaan
D – 3759	Onbebouwd behorend bij Peka Kroef
D – 3857	Agrarisch onbebouwd
D – 3852	Agrarisch onbebouwd
D – 3854	Agrarisch onbebouwd
D – 3861	Agrarisch onbebouwd
D – 3859	Agrarisch onbebouwd
D – 2960	Provinciale weg N264
V – 3064	Provinciale weg N264

1.4 Plangebied

Het plangebied heeft een oppervlakte van circa 2,5 ha. De gemeente Maashorst heeft de betreffende delen van de agrarische gronden en van het bedrijf Peka Kroef verworven. De aansluiting op de N264 geschiedt in goed overleg met de provincie Brabant.



Voor het noordelijk deel van het plangebied geldt het bestemmingsplan Buitengebied 2014 (vastgesteld 20 februari 2014). Op 1 april 2014 heeft de provincie een reactieve aanwijzing gegeven voor wat betreft enkele regels voor vrijkomende agrarische bebouwing, hetgeen voor onderhavig plan niet relevant is. Voor de gronden waarop de Verlengde Noordlaan is beoogd, vigeren de volgende bestemmingen:

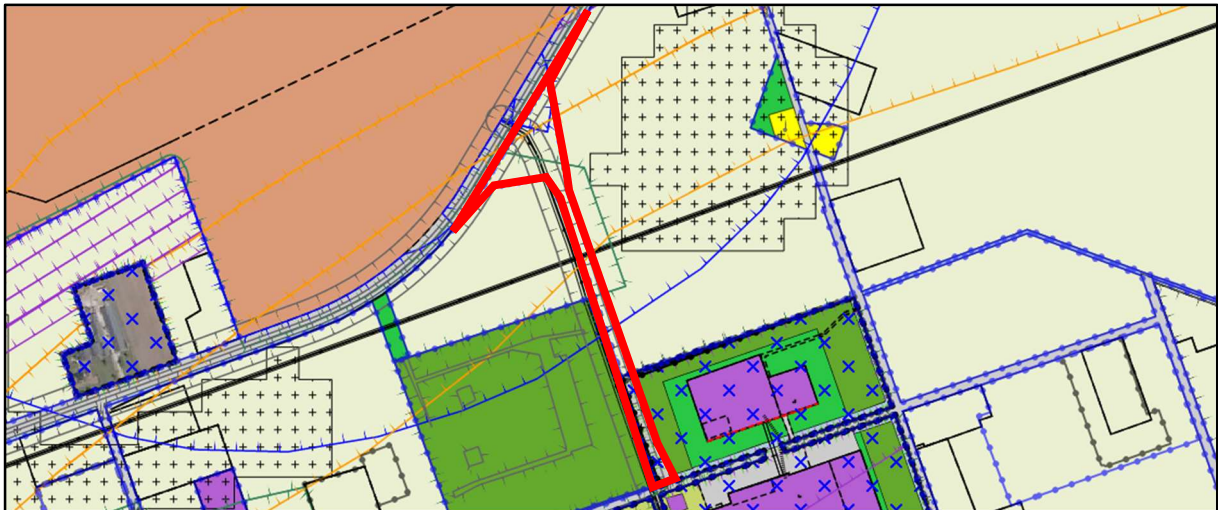
- agrarisch
- dubbelbestemming Leiding – Brandstof
- dubbelbestemming Leiding – Water



Aanvullend zijn plaatselijk de volgende gebiedsaanduidingen opgenomen:

- geluidzone 35 - 40 Ke
- geluidzone 40 - 45 Ke
- 100% letaliteitcontour
- deelgebied agrarisch
- plasbrandzone
- reconstructiewetzone – verwevingsgebied
- reconstructiewetzone – landbouwontwikkelingsgebied
- veiligheidszone munitie B
- veiligheidszone munitie C
- vrijwaringszone Radar

Afbeelding 3: Ligging plangebied over de bestaande bestemmingsplannen (plangebied rood omlijnd)
(bron: Ruimtelijkeplannen)



Voor het zuidelijk deel van de beoogde Verlengde Noordlaan geldt het bestemmingsplan Peka Kroef, vastgesteld 2 mei 2014. Voor de grond gelden de bestemmingen:

- bos
- water

Deze bestemming Bos is met een voorwaardelijke verplichting gekoppeld aan het bijbehorende landschapsinrichtingsplan, een inspanningsverplichting die verband houdt met de landschapscompensatie voor de uitbreiding van het bedrijf van Peka Kroef.

Aanvullend zijn de gebiedsaanduidingen opgenomen:

- luchtvaartverkeerzone
- vrijwaringzone Radar

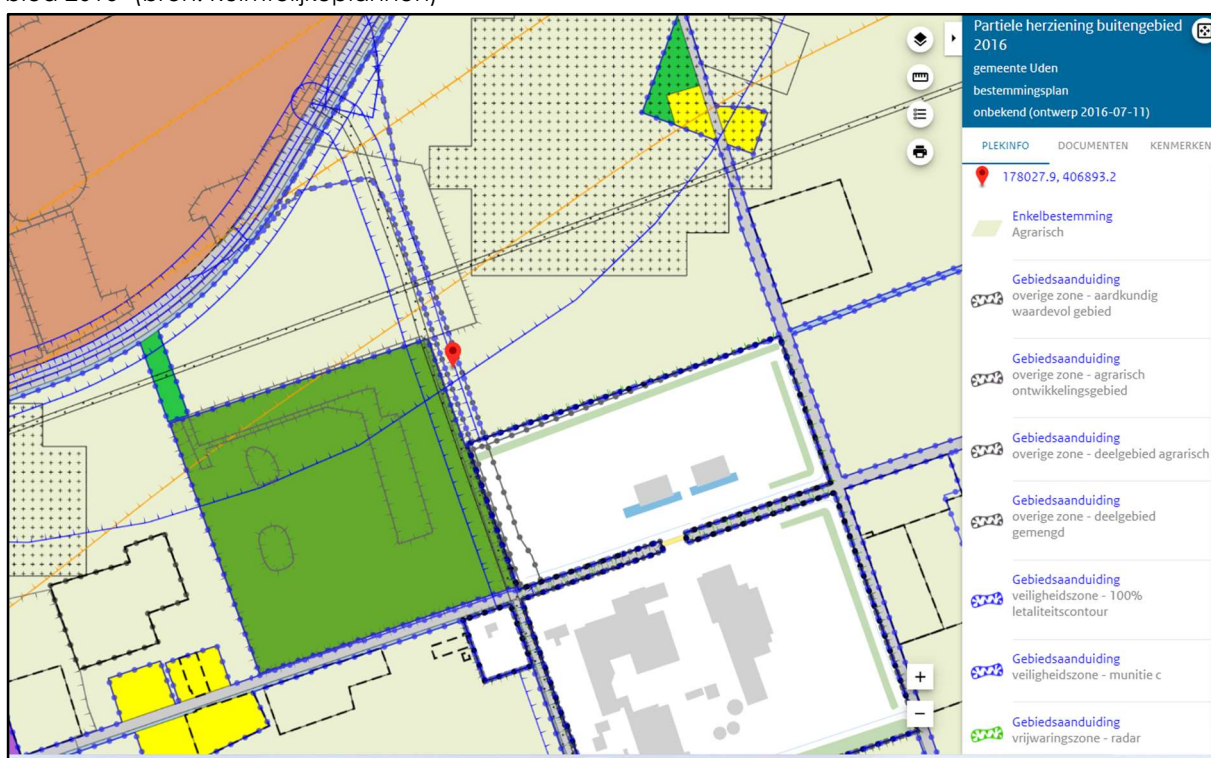
De primaire bestemmingen Agrarisch en Bos, zoals deze gelden op grond van de genoemde bestemmingsplannen, staan de aanleg en het gebruik van de nieuwe verkeersontsluiting niet toe. Voor het kunnen toestaan hiervan is dan ook een bestemmingsplanherziening nodig.



De leidingbeheerders van de brandstofleiding en waterleiding zijn betrokken bij de planvorming en met de belangen van deze leidingen is in het plan rekening gehouden. Ook waar het gaat om de geldende gebiedsaanduidingen, blijven deze onverminderd van kracht door deze opnieuw in de regels en op de verbeelding op te nemen.

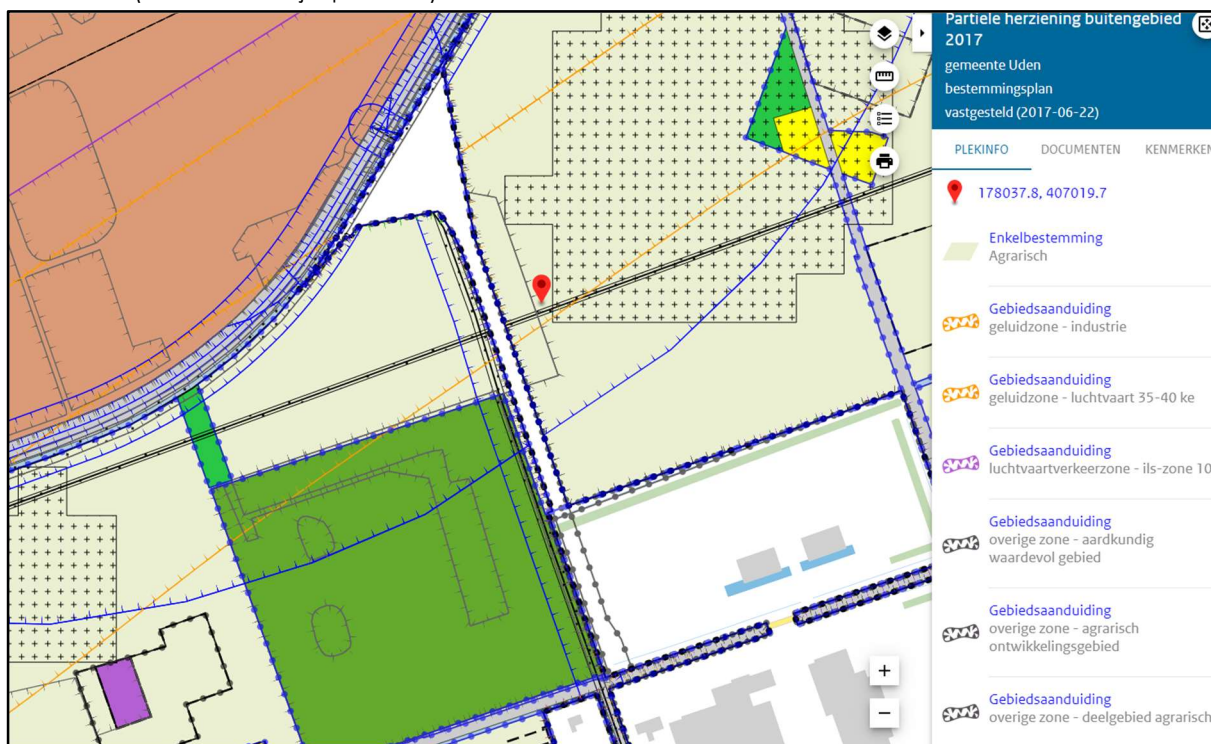
Zoals uit afbeelding 4 blijkt, heeft op 7 november 2016 een ontwerp partiele herziening van het bestemmingsplan buitengebied ter inzage gelegen. Dit bestemmingsplan is op 22-06-2017 gewijzigd vastgesteld onder de naam "partiele herziening buitengebied 2017". In het vastgestelde bestemmingsplan is de planlocatie van het bestemmingsplan "Verlengde Noordlaan Odiliapeel" buiten het plangebied gehouden. Zie afbeelding 5.

Afbeelding 4: Uitsnede van de verbeelding van het bestemmingsplan 'Partiele herziening buitengebied 2016' (bron: Ruimtelijkeplannen)





Afbeelding 5: Uitsnede van de verbeelding van het bestemmingsplan 'Partiele herziening buitengebied 2017' (bron: Ruimtelijkeplannen)



Als gevolg van dit vastgestelde bestemmingsplan zijn er enkele gebiedsaanduidingen die relevant zijn:

- overige zone – aardkundig waardevol gebied
- overige zone – agrarisch ontwikkelingsgebied
- overige zone – deelgebied agrarisch
- overige zone – deelgebied gemengd

1.6 Leeswijzer

De toelichting van dit bestemmingsplan is als volgt opgebouwd: hoofdstuk 2 bevat een beschrijving van de bestaande situatie van de wijdere en directe omgeving van het plangebied en beschrijft in 2.2 de beoogde situatie van het plan en bijbehorende maatregelen. In hoofdstuk 3 wordt het bestemmingsplan getoetst aan het relevante beleidskader van de overheden. De uitvoeringsaspecten, waaronder milieu en water, worden in hoofdstuk 4 behandeld. In hoofdstuk 5 volgt de juridische planbeschrijving met een toelichting op de regels en de verbeelding. Hoofdstuk 6 bevat een toelichting op de economische uitvoerbaarheid en de resultaten van de planprocedure met inbegrip van inspraak en overleg.



2. SITUATIE

2.1 Bestaande situatie

Landschappelijke context

De wijde omgeving van het plangebied, inclusief de kern Odiliapeel, ligt in een gebied dat behoort tot de relatief jonge veenontginning (20^e eeuw) van de Peel. Dit is nog herkenbaar in het landschap door de rechte lijnige verkaveling structuur en het rasterpatroon van wegen. Het buitengebied kent een hoofdzakelijk agrarisch gebruik en in deze omgeving staan relatief veel veehouderijen.

De wegen in het buitengebied volgen het rasterpatroon van het landschap en worden gekenmerkt door laanbeplanting. Verspreid zijn agrarische bouwvlakken en enkele solitaire woningen aanwezig. Bijzondere elementen in de omgeving zijn de regionale verbindingen die gevormd worden door de Nieuwedijk N264 en de Middenpeelweg N277. Verder zijn de vliegbasis Volkel en het bedrijfslandgoed Peka Kroef uitzonderlijk qua aard en omvang en zo ook het bosperceel "Peelsche Heide". Binnen het doorgaans half open mozaïekpatroon van het landschappelijk raamwerk vormen dit relatief grote besloten eenheden.

De kern Odiliapeel is ontstaan bij de kruising van de oude ontginningsassen Oudedijk met de Beukenlaan. De bebouwingsdichtheid neemt vanaf de kern naar het buitengebied geleidelijk af.

Verkeer

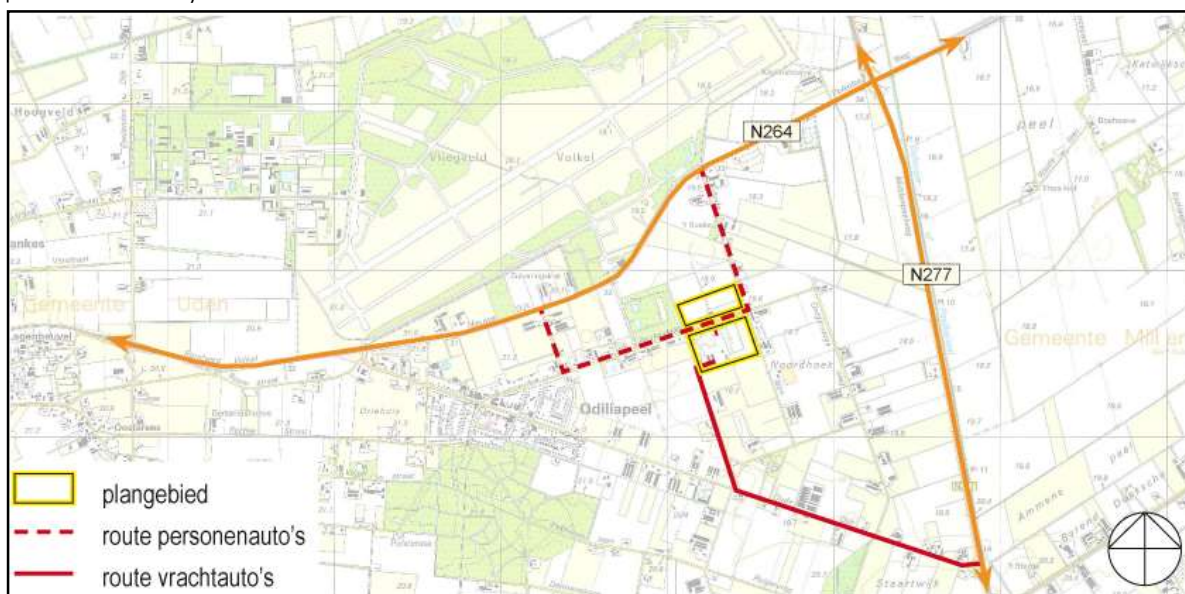
De N264 vormt de regionale verbinding tussen de A50 en A73 en ontsluit een aantal relatief dynamische gebieden zoals Uden en haar industrieterreinen, vliegbasis Volkel, kern Volkel, Recreatiepark Hemelrijk, de kern Odiliapeel en het bedrijf Peka Kroef. Verder zijn de oude ontginningsassen Oudedijk en Beukenlaan en de Noordlaan, Rogstraat en Rode Eiklaan nog belangrijke ontsluitingsroutes voor het gemotoriseerde verkeer. Voor de regio is verder de N277 (Middenpeelweg) een belangrijke ontsluitingsroute.

De wegprofielen van de wegen in het buitengebied zijn, met uitzondering van de provinciale wegen, vanwege de relatief smalle rijbanen en de laanbeplanting beperkt geschikt voor intensieve verkeersstromen. Op deze wegen is er geen sprake van een fysieke scheiding van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer en de passeerbaarheid van voertuigen, met name vrachtwagens, is gering.

Het bedrijf van Peka Kroef genereert voor buitenwegen een bovengemiddelde hoeveelheid vrachtverkeer. Over de routing van het vrachtverkeer zijn afspraken gemaakt en deze verloopt in hoofdzaak via de hierop aangepaste Noordlaan, zie afbeelding 6.



Afbeelding 6: Routing vrachtverkeer en personenverkeer vanwege Peka Kroef (bron: bestemmingsplan Peka Kroef)



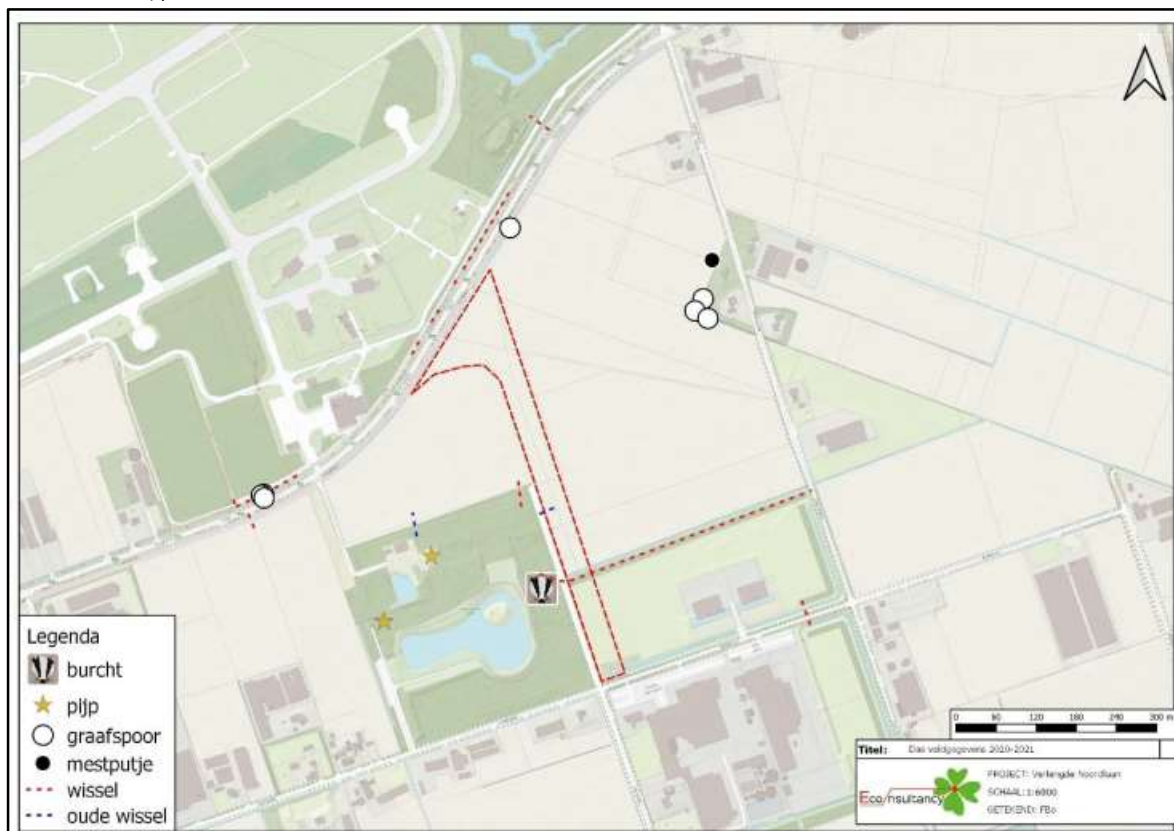
Het terrein van Peka Kroef wordt voor het vrachtverkeer, zoals vermeld, met name ontsloten via de Noordlaan en beperkt via de Rode Eiklaan. Voor personenauto's en langzaam verkeer geldt geen voorkeursroute en deze volgen naast de route voor het vrachtverkeer ook de route via de Rogstraat en Rode Eiklaan. Daarbij wordt opgemerkt dat de aansluitingen van de Rogstraat en Rode Eiklaan op de N264 zodanig zijn vormgegeven, dat dit kan leiden tot gevaarlijke situaties en stremmingen op de N264. Dit vormde tevens aanleiding voor het gemeentebestuur om de infrastructuur te willen verbeteren.

Leefgebied Das

In het bosgebied "Peelsche Heide" is bij de door Econsultancy uitgevoerde inventarisatie in het seizoen 2020-2021 (bijlage 1) geconstateerd dat de aanwezige dassenburcht (afbeelding 7) in gebruik was als kraamburcht, dat wil zeggen dat er ook een dassenjong aanwezig is. De dassen, een beschermde soort in het kader van de Wet natuurbescherming, bewegen zich ook voort op de gronden die hieromheen zijn gelegen. Niet alleen om te foerageren, maar ook om te migreren naar burchten ten noorden (Trentse bossen) en zuiden (Bosgebied Odiliapeel) van bosgebied Peelsche Heide. Tevens is gebleken dat de oostelijke migratieroute, welke de Peelsche Heide verbindt met het Peka Kroef terrein, door de steenmarter gebruikt wordt. Deze migratieroute wordt weggenomen bij de aanleg van de Verlengde Noordlaan en dient gecompenseerd te worden. Bij dit aanvullend ecologisch onderzoek is geconstateerd dat de steenmarter er geen vaste voortplantings- of rustplaats heeft.



Afbeelding 7: Verspreiding van de das op basis van de inventarisatie in het seizoen 2020-2021 (bron: Econsultancy)



De gemeente wil dan ook tevens compenserende en mitigerende maatregelen nemen ter bescherming en verbetering van het leefgebied van de das en de migratieroute van de das en steenmarter. De maatregelen dienen een negatief effect op de das en steenmarter te voorkomen en het leefgebied van de das te versterken. Hiervoor is een activiteitenplan opgesteld door Econsultancy, dat met name is gericht op de planologische en overige verstoringvormen (o.a. door de aanleg van de weg en verlichting van de weg). Het activiteitenplan heeft als doel de maatregelen in kaart te brengen, die noodzakelijk en (op termijn) mogelijk zijn om verstoring van dassen in de directe omgeving van de nieuwe weg te voorkomen en meer algemeen de kwaliteit van het leefgebied van de das en de migratieroute van de das en steenmarter te verbeteren. In het activiteitenplan worden onder meer de maatregelen beschreven, die het voedselgebied van de dassen veilig bereikbaar houden en de migratiemogelijkheden in noordelijke en zuidelijke richting verbeteren en/of veiliger maken. In het activiteitenplan komen onder andere de volgende zaken aan bod:

- aanleg bufferzone
- faunakerend hekwerk
- faunatunnels, ontsnappingspoorten en roosters
- compensatiegebied
- groenstrook: houtwal met greppels
- groenstrook: struweelhagen met greppel
- velden met fruitbomen
- opwaardering Peelsche Heide
- aangepaste verlichting
- zorgvuldig handelen en zorgplicht



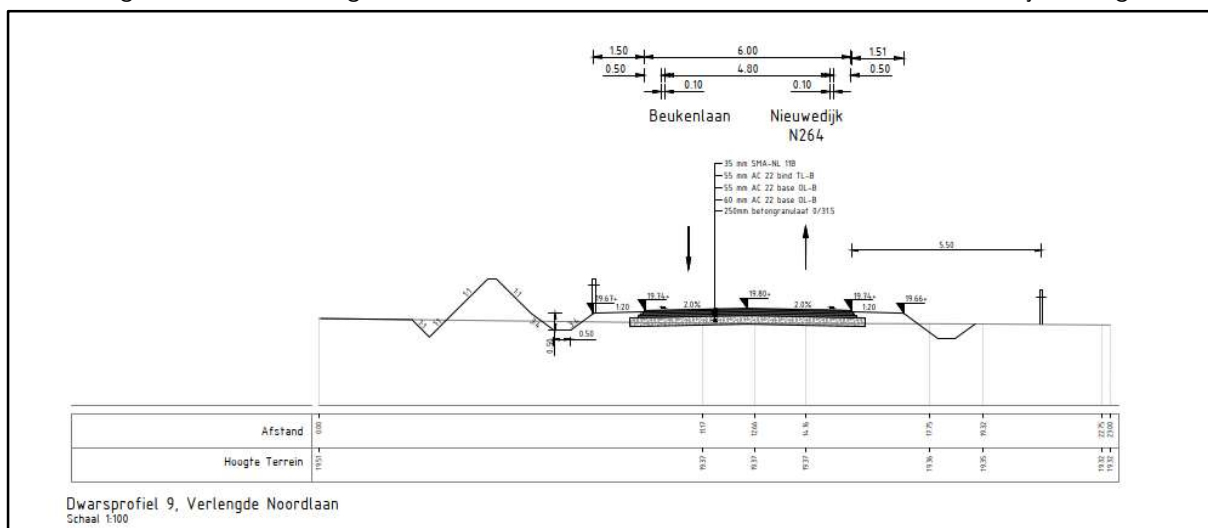
Op basis van het activiteitenplan is een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming aangevraagd en is hierop een positieve afwijzing verkregen. Dit houdt in dat het is toegestaan de voorgenomen handelingen ten aanzien van beschermde soorten zonder ontheffing uit te voeren, omdat een overtreding van een verbodsbepaling niet aan de orde is, zolang de werkwijze en de maatregelen in de stukken van de aanvraag strikt gevolgd worden. Zie verder paragraaf 4.9 in deze toelichting.

2.2 Beoogde situatie

Het beoogde tracé

De betreffende gronden zijn in gebruik als weide en akker. Met de aanleg van het tracé wordt een nieuwe verbinding bewerkstelligd tussen de Beukenlaan en de N264. Deze wordt vormgegeven op een wijze waarbij vrachtverkeer goed kan passeren en met een veilige aansluiting op de N264, zodat stremmingen en gevaarlijke situatie worden voorkomen. Het beoogde wegprofiel is in onderstaande afbeelding weergegeven.

Afbeelding 8: Profiel Verlengde Noordlaan, tussen het Peka Kroef terrein en het bos, kijkrichting noord



Met de verlenging van de Noordlaan ontstaat er onder andere voor het bedrijf Peka Kroef een gunstige mogelijkheid om het bedrijf hierop te laten uitwegen. Het bedrijf zal voor vrachtverkeer rechtstreeks op de nieuwe infrastructuur aansluiten. In de toekomst rijdt 95% van het vrachtverkeer van en naar het bedrijf Peka Kroef in noordelijke richting via deze Verlengde Noordlaan. De, vanwege dit bedrijf, heersende verkeersdruk op de Noordlaan en in mindere mate Beukenlaan en de Rode Eiklaan neemt hiermee aanzienlijk af.

Aangezien het beoogde tracé zich niet bevindt in de directe nabijheid van woningen en bedrijfswoningen, zal het verkeer over dit nieuwe tracé nauwelijks leiden tot hinder in de vorm van geur, geluid, emissie en trillingen bij woningen. De milieueffecten zijn nader onderzocht en beschreven in hoofdstuk 4 van deze bestemmingsplantoelichting.

Langs en kruisend met het tracé zijn respectievelijk rasters en faunatunnels beoogd om het aantal dodelijke slachtoffers vanwege het verkeer bij de dassen te beperken, en de verkeersveiligheid vanwege overstekend wild niet in het geding te brengen. Dergelijke voorzieningen worden overigens ook beoogd langs de provinciale weg N264. In de regels van dit bestemmingsplan worden onder andere deze maatregelen geborgd via het activiteitenplan.

Verder zijn langs de weg watergangen voorzien voor een verbeterde waterhuishoudkundige situatie. Nabij de aansluiting met de N264 is nieuwe beplanting voorzien in de vorm van enkele bomen.



3. RUIMTELIJK BELEID

3.1 Nationaal niveau

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In de opmaat naar de Omgevingswet, die per 1 juli 2023 in werking treedt, heeft de Rijksoverheid de NOVI opgesteld. Op 11 september 2020 is de NOVI vastgesteld op grond van de geldende regelgeving, aangezien de Omgevingswet nog niet in werking is getreden. De NOVI voldoet tevens aan de eisen die de Omgevingswet stelt aan een omgevingsvisie. Zodra de Omgevingswet in werking treedt, zal deze omgevingsvisie dan ook gelden als de Nationale Omgevingsvisie in de zin van deze wet. De NOVI bevat de lange termijn visie van het Rijk op de toekomstige inrichting en ontwikkeling van de fysieke leefomgeving van Nederland.

Uit de Omgevingswet volgt dat al het strategische beleid uit de bestaande beleidsdocumenten én het nieuwe strategische beleid op het beleidsterrein van de fysieke leefomgeving worden opgenomen in de NOVI. Het gaat om het strategisch beleid, omdat de NOVI een visie is en de hoofdzaken bevat van het beleid voor de fysieke leefomgeving (artikel 3.2 Omgevingswet). De NOVI komt daarmee in de plaats van gebied dekkende structuurvisies, de relevante delen van de natuervisie, verkeers- en vervoerplannen, strategische gedeelten van nationale en provinciale waterplannen en milieubeleidsplannen.

Het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4, 2001) en de Rijksnatuervisie 2014 gaan op in en worden vervangen door de NOVI en het bijbehorende Nationaal Milieubeleidskader. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervalt geheel, behalve paragraaf 4.9 Caribisch Nederland en Caribische Exclusieve Economische Zone. De NOVI geldt verder als wijziging van enkele onderdelen van het Nationaal Waterplan 2016-2021 (NWP) op grond van de Waterwet.

Het versterken van de omgevingskwaliteit staat in de NOVI centraal; alle plannen moeten met oog voor natuur, gezondheid, milieu en duurzaamheid gemaakt worden. Bij het maken van keuzes wordt gebruik gemaakt van drie afwegingsprincipes:

- *combinatie van functies gaat voor enkelvoudige functies;*
- *kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal en;*
- *afwentelen wordt voorkomen.*

In de NOVI is vermeld dat Nederland de komende jaren voor grote opgaven staat: de bouw van één miljoen nieuwe woningen, het opwekken van duurzame energie, het omgaan met klimaatverandering en de overgang naar een circulaire economie vragen meer ruimte dan er beschikbaar is. Daarom moeten er keuzes worden gemaakt om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig, gezond en welvarend te houden. In de NOVI heeft de rijksoverheid de nationale belangen opnieuw gedefinieerd. De nationale belangen die betrekking hebben tot de beoogde ontwikkeling zijn de volgende:

- Realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit.
- Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
- Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
- In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
- Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.

De vaak algemeen geformuleerde belangen zijn gespecificeerd in de verordeningen en beleidsregels van de verschillende (lagere) overheden. Door te voldoen aan die verordeningen en beleidsregels geeft het plan invulling aan de nationale belangen uit de NOVI.



Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In het NOVI is een tabel opgenomen die weergeeft hoe de relatie is tussen de, in de NOVI opgenomen, nationale belangen, de SVIR en de uitvoeringsregels in het Barro en de bijbehorende Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro). Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) onder de Omgevingswet. De betreffende onderdelen en/of artikelen in het Barro, Bro en straks Bkl, blijven ook na inwerkingtreding van de NOVI gelden.

In het Barro zijn regels opgenomen ter bescherming van de nationale belangen. Deze regels moeten in acht worden genomen bij het opstellen van provinciale ruimtelijke verordeningen, bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen.

In (de omgeving van) het plangebied zijn de volgende zaken van belang:

- Het Barro heeft betrekking op buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Op grond van het Barro geldt ter plaatse van het plangebied een obstakelbeheergebied. Dit betreft de maximaal toelaatbare hoogte van objecten in het obstakelbeheergebied op grond van artikel 16 van het Besluit militaire luchthavens.
- Tevens is het gebied ten noorden van het plangebied in de Barro aangewezen als munitie-opslagplaats. Hierdoor geldt er voor een deel van het plangebied een veiligheidszone munitie B en C.
- Binnen het plangebied geldt op basis van het Barro een radarverstoringgebied.

Bovengenoemde aspecten zijn opgenomen in de regels en de verbeelding van het bestemmingsplan en staan de uitvoering van het plan niet in de weg.

Het Barro vormt dan ook geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

Besluit Militaire Luchthavens (Bml)

Het Besluit militaire luchthavens (Bml) strekt ertoe om met betrekking tot militaire luchthavens uitvoering te geven aan de Wet luchtvaart. Dit besluit is in feite primair een herschikking van al geldende regels die vanuit diverse regelgeving in dit besluit bijeen zijn gebracht. Het duidelijkst komt dit tot uitdrukking bij de geluidaspecten die in belangrijke mate zijn ontleend aan het Besluit geluidbelasting grote luchtvaart (het besluit geluidbelasting grote luchtvaart is komen te vervallen op het moment dat het luchthavenbesluit in werking trad). Het Bml geeft uitvoering aan een aantal bepalingen van de op militaire luchthavens betrekking hebbende titel 10.3 van Hoofdstuk 10 van de Wet luchtvaart. Het voorziet in het bijzonder in:

- een bepaling die aangeeft voor welke militaire luchthavens een luchthavenbesluit dan wel een luchthavenregeling is vereist;
- het vaststellen van uniforme grenswaarden voor de geluidbelasting door opstijgende en landende luchtvaartuigen voor militaire luchthavens met een luchthaven besluit;
- het vaststellen van regels met betrekking tot de maximaal toelaatbare hoogte van objecten in verband met de veiligheid van het luchthaven luchtverkeer;
- het letten op handhaving van de maximaal toegelaten geluidbelasting;
- het vaststellen van een afzonderlijke grenswaarde voor medegebruik door burgers van de militaire luchthaven door tussenkomst van een burgerexploitant;
- het vaststellen van regels met betrekking tot het gebruik van de militaire luchthavens door de burgerluchtvaart, waaronder de recreatieve burgerluchtvaart;
- het vaststellen van regels ten aanzien van de aanleg, inrichtingen uitrusting van helihavens.



Op 16 december 2008 heeft de Eerste Kamer het wetsvoorstel Regelgeving Burger luchthavens en Militaire luchthavens (RBML) aangenomen. De inwerkingtreding van deze wetswijziging die de Wet luchtvaart wijzigt, vindt vanaf 2009 gefaseerd plaats.

Onderdeel van de nieuwe wetgeving is de introductie van het Luchthavenbesluit. Een dergelijk besluit wordt bij Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) vastgesteld. In het besluit worden het luchthavengebied en het beperkingengebied vastgesteld.

Luchthavenbesluit Volkel

Al vele decennia vindt er luchtvaart plaats op de locatie Volkel. Dit betreft vliegtuigbewegingen door de militaire luchtvaart en in zeer beperkte mate niet-commerciële burgerluchtvaart. De militaire luchthaven Volkel (de vliegbasis Volkel) is op de huidige locatie door de Minister van Defensie aangewezen bij besluit van 1 juni 1960.

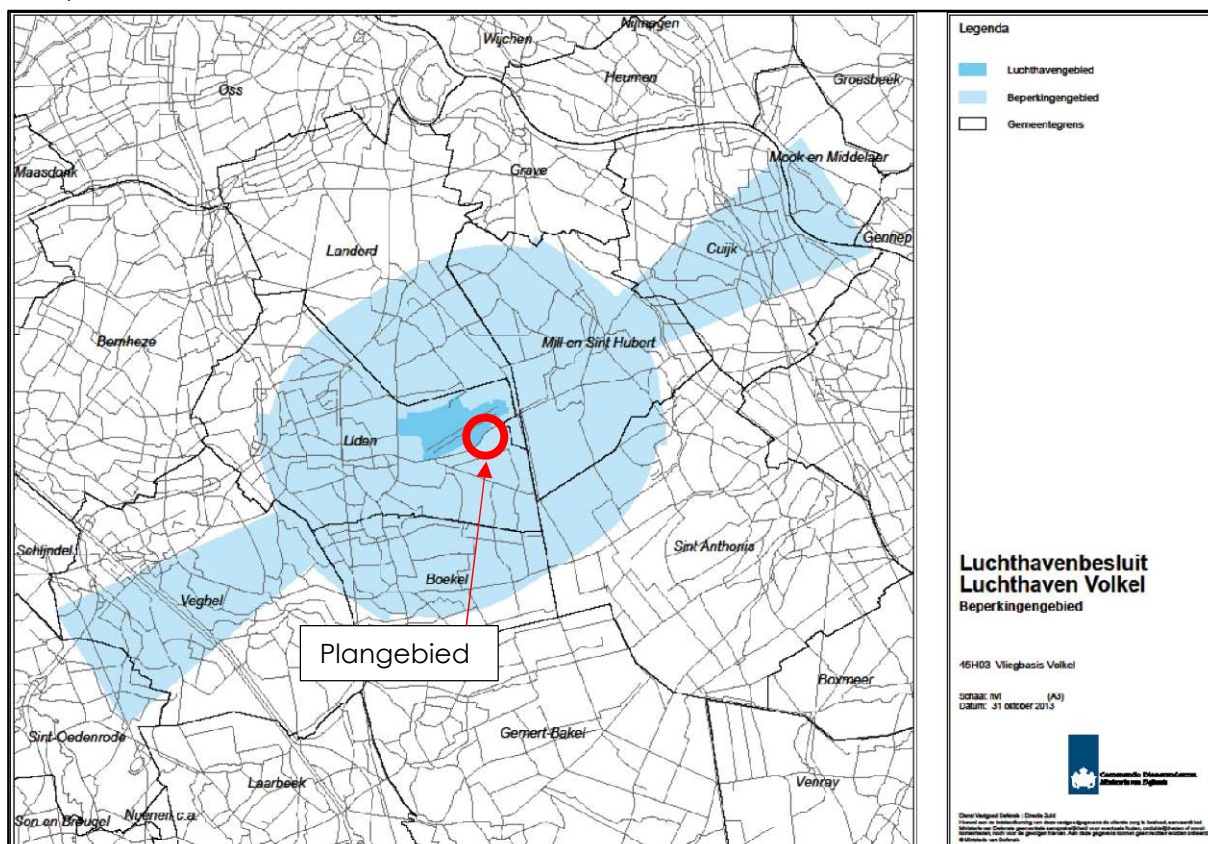
Op Volkel vindt niet enkel militaire luchtvaart plaats. Sinds enkele jaren vindt er ook burgermedegebruik plaats. Dit bestaat uit recreatief burgerluchtverkeer en vluchten met een algemeen maatschappelijk belang.

Op 4 september 2015 is daarom een nieuw Luchthavenbesluit genomen. In dit besluit worden het terrein van de luchthaven (het Luchthavengebied) en het gebied buiten de luchthaven vastgelegd (het Beperkingengebied). De beperkingen zijn vastgelegd in verband met de veiligheid van het luchthavenverkeer, internationaal vastgelegd in de NATO Standardization Agreement nr. 3759 inzake NATO Supplement to ICAO DOC 8168-OPS/611, Volume II, for the preparation of instrument approach and departure Procedures – AATCP-1(B).

Een aanzienlijk deel van het buitengebied van Maashorst ligt in het Beperkingengebied (zie afbeelding 9). De beperkingen hebben betrekking op de maximale bouwhoogten, het bijhorende vogelbeheersgebied en geluidzones van de luchthaven. Voor de bouwhoogten wordt verwezen naar artikel 16 van het Besluit militaire luchthavens (Bml). De bepaling heeft geen betrekking op reeds bestaande gebouwen of gebouwen waarvoor de bouwvergunning reeds is verleend. Bestemmingsplannen waarin mogelijkheden zijn vastgelegd voor bouwwerken met een hoogte die hoger is dan de maximaal toelaatbare hoogte, worden eveneens gerespecteerd. Nieuwe strijdigheden kunnen echter niet worden toegestaan.



Abbeelding 9: Kaart beperkingengebied onder het Luchthavenbesluit Volkel (bron: Overheid Wetten-bank)



Het beperkingengebied is samengesteld uit:

1. het gebied behorende bij de in artikel 4 van het Bml genoemde grenswaarde van de geluidsbelasting van 35 Kosteneenheden;
2. het gebied waarbinnen maximaal toelaatbare hoogten gelden voor objecten in, op of boven de grond;
3. het gebied waarbinnen bepaald grondgebruik of een bestemming binnen de onderstaande categorieën a tot en met e niet is toegestaan:
 - a. oppervlaktewateren met een oppervlakte van meer dan 3 hectare;
 - b. natuurbeschermingsgebieden en vogelbeschermingsgebieden;
 - c. vishoudertijen met extramurale bassins;
 - d. extramurale opslag of verwerking van organisch materiaal;
 - e. afvalwaterzuiveringsinstallaties.

Natura 2000 / Wet Natuurbescherming

Natura 2000 is het grootste initiatief op het gebied van natuurbescherming in Europa. Het is een samenhangend, Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. Het netwerk wordt gerealiseerd door bijdragen van alle lidstaten van de Europese Unie. Behoud en herstel van de biodiversiteit in de Europese Unie is het doel. De Natura 2000-gebieden worden aangewezen op basis van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn.

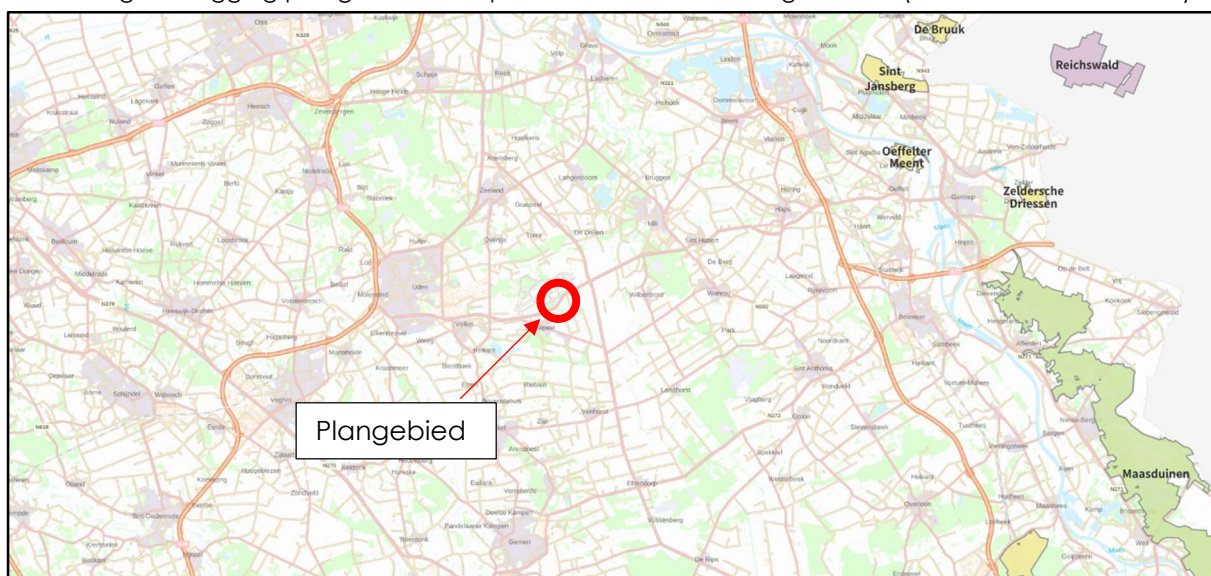


Zowel de verplichtingen voor bescherming van natuurgebieden als de bescherming van planten en dieren is opgenomen in de Wet Natuurbescherming. Activiteiten die negatieve gevolgen voor de natuurwaarden kunnen hebben (zoals uitbreiding van een camping of bouwactiviteiten in of nabij een beschermd gebied), mogen bijvoorbeeld niet plaatsvinden zonder vergunning. Er wordt alleen een vergunning verleend:

- indien de kwaliteit van de natuurlijke Habitats niet verslechtert en er geen soorten worden verstoord (met dien verstande dat het gaat om soorten en Habitats waarvoor het gebied is aangewezen);
- wanneer bovenstaande wel het geval is, alleen dan wanneer er geen alternatieve oplossing is, er een groot openbaar belang in het geding is en er compensatie plaatsvindt.

Voor elk plan dat significante gevolgen kan hebben op een gebied dat is aangewezen als Natura 2000, Vogel- of habitatrichtlijngebied, moet een passende beoordeling worden gemaakt van de gevolgen voor het gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen. Toestemming mag verleend worden nadat zekerheid is verkregen, dat het project de natuurlijke kenmerken van het betrokken gebied niet aantast of als er geen alternatieve mogelijkheden zijn en het plan om dwingende redenen van openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, toch moeten worden gerealiseerd. In dat geval moeten alle nodige compenserende maatregelen getroffen worden om te waarborgen, dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft. Indien van een plan daadwerkelijk significante gevolgen worden verwacht, is regeling binnen het voorliggende bestemmingsplan niet mogelijk. Dan zal er voor het plan een afzonderlijke procedure gevolgd dienen te worden.

Afbeelding 10: Ligging plangebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden (bron: AERIUS calculator)



Binnen het plangebied bevinden zich geen Natura 2000-gebieden. De ligging van het plangebied ten opzichte van de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden staat in afbeelding 10 weergegeven. Het plangebied is gelegen op circa 16 km afstand ten zuidwesten van het Natura 2000-gebied Oeffelter Meent.



Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, en is 'de ladder voor duurzame verstedelijking' daaraan toegevoegd. De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen (Bro, artikel 3.1.d). Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van ruimte in stedelijke gebieden.

Op 1 juli 2017 is artikel 3.1.6 Bro gewijzigd. De wijziging heeft als doel de ladder te vereenvoudigen, zodanig dat de in de praktijk ervaren knelpunten worden opgelost, de onderzoekslasten verminderen, maar de effectiviteit van het instrument behouden blijft. Met deze wijziging is niet beoogd het doel van de regeling te wijzigen.

Op grond van artikel 3.1.6 Bro dient de toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling te bevatten. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.

De Ladder voor duurzame verstedelijking is van toepassing op nieuwe stedelijke ontwikkelingen. In artikel 1.1.1, eerste lid, onder i van het Bro wordt stedelijke ontwikkeling als volgt omschreven: "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen." Het begrip 'andere stedelijke voorzieningen' wordt niet nader omschreven in het Bro.

De afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State oordeelt in een uitspraak van 18 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:448) dat de aanleg van een weg niet als stedelijke ontwikkeling wordt aangemerkt als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid van het Bro. Bij een nieuwe weg hoeft dus niet te worden getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Conclusie nationaal beleid

Het planvoornemen voldoet aan het beschreven nationale beleid.

3.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Noord-Brabant – De kwaliteit van Brabant

Omdat de provincie Noord-Brabant vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet alvast wil werken volgens de uitgangspunten van de Omgevingswet is in december 2018 de Brabantse Omgevingsvisie vastgesteld.

De Brabantse Omgevingsvisie is een samenhangende visie op de fysieke leefomgeving. De Omgevingsvisie bevat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren. Dat gaat om ambities op gebied van de energietransitie, een klimaatproof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. De Omgevingsvisie geeft ook aan op welke nieuwe manieren de provincie met betrokkenen wil samenwerken aan omgevingsvraagstukken en welke waarden daarbij centraal staan.

De visie is zelfbindend, dat wil zeggen dat een overheidslaag zich aan haar eigen visie moet houden. Een overheid kan de keuzes uit de Omgevingsvisie vastleggen in regels, de Omgevingsverordening. Aan die regels moeten overheden, bedrijven en burgers zich houden.



In de Omgevingsvisie is aangegeven dat Noord-Brabant zichzelf als welvarend, verbonden, klimaatproof en vernieuwend ziet in 2050. De provincie neemt een andere positie aan en zal zijn vertrouwen in gemeenten en andere partijen vestigen om op een diepe, ronde en brede manier naar vraagstukken te kijken. Zij zal alleen bijspringen wanneer zij dit noodzakelijk acht. De provincie staat voor de volgende kernwaarden:

- *meerwaarde-creatie*
- *technische en sociale innovatie*
- *kwaliteit boven kwantiteit*
- *steeds beter*
- *proactief en preventief boven gevolgbeperking en herstel*

Ook werkt de provincie vanuit de volgende hoofdpogaven:

- *werken aan veiligheid, gezondheid en omgevingskwaliteit*
- *werken aan de Brabantse energietransitie*
- *werken aan een klimaatproof Brabant*
- *werken aan de slimme netwerkstad*
- *werken aan een concurrerende, duurzame economie*

In de Omgevingsvisie is ten aanzien van infrastructuur het toekomstbeeld geschetst, dat Noord-Brabant ook in 2050 zijn centrale ligging uitstekend weet te gebruiken door goede verbindingen; zowel sociaal-maatschappelijk als fysiek. Brabant ligt met goede infrastructuur als één stedelijk systeem binnen Noordwest-Europa tussen de Randstad, de Vlaamse steden, Londen, Parijs en het Ruhrgebied. Via grote havens en vliegvelden is er een goede verbinding met de hele wereld. Brabantse kwaliteitsproducten vinden snel hun weg naar andere gebieden in Nederland, Noordwest-Europa en de rest van de wereld. De logistieke bedrijvigheid is ook in 2050 nog steeds een economische topsector, maar wel anders dan nu: schoner en slimmer. Doordat een deel van de maakindustrie is teruggekomen en waarde aan producten wordt toegevoegd, heeft lading vaker Brabant als verzend- of bestemmingsadres. De personen- en goederenvervoerverbindingen binnen Brabant zijn goed. Met acceptabele en betrouwbare reistijden van deur tot deur binnen randvoorwaarden van ruimte, leefbaarheid, toegankelijkheid en milieu. Brabant is koploper in smart mobility: de duurzaamheids- én transformatieopgave voor mobiliteit en verstedelijking is gecombineerd met de 'verslimming' van het mobiliteitssysteem. Slimme en schone vervoersmiddelen (all-electric, al dan niet op basis van waterstof), nieuwe combinaties tussen verschillende modaliteiten, auto en fietsdeelsystemen zijn in 2050 gemeengoed.

Met de realisatie van de beoogde ontwikkeling wordt een bijdrage geleverd aan het algemene streven naar goede verbindingen en het veilig en duurzaam maken van de leefomgeving. Vrachtverkeer wordt met een directe verbinding verbonden aan de provinciale weg N264 en zo weg geleid van de Beukenlaan, Rogstraat en Rode Eiklaan. Het initiatief is daarmee in lijn met de algemene uitgangspunten zoals opgenomen in de Omgevingsvisie.

Interim omgevingsverordening Noord-Brabant

In de Brabantse Omgevingsvisie hebben provinciale staten de visie op de fysieke leefomgeving verwoord. Met de totstandkoming van de Interim omgevingsverordening zijn de verschillende regelingen op provinciaal niveau over de fysieke leefomgeving samengebracht. Dit betekent dat de regels uit de Interim omgevingsverordening betrekking hebben op milieu, natuur, ruimtelijke ordening, water, bodem en wegen.

De Interim omgevingsverordening is beleidsneutraal van karakter en is vooral bedoeld om bestaande regelingen samen te voegen. Uitgangspunt van de Interim omgevingsverordening is dat de huidige regels met het huidige beschermingsniveau zijn gehandhaafd.



In het algemeen geldt daarbij dat de inzet van de verordening in de provincie Noord-Brabant beperkt is tot die onderdelen van het beleid, waarvoor het vanuit provinciale belangen nodig is om regels in te zetten of waarvoor het vanuit de wet verplicht is om regels te stellen in de verordening.

Het is een 'Interim' omgevingsverordening om zo te benadrukken dat dit een tussenstap is naar de 'definitieve' omgevingsverordening gebaseerd op de Omgevingswet. De Interim omgevingsverordening is gebaseerd op de huidige wetgeving en moet aan de wettelijke bepalingen van die wetgeving voldoen. Dat betekent dat nieuwe mogelijkheden uit de Omgevingswet nog niet zijn verwerkt. Er is wel zo veel als mogelijk aansluiting gezocht bij de Omgevingswet en de voorwaarden voor een omgevingsverordening (bijvoorbeeld bij de opbouw en de digitale vormgeving).

De bepalingen voor stedelijke ontwikkeling en mobiliteit staan in afdeling 3.5 van de interim omgevingsverordening vermeld. Het realiseren van een weg valt onder artikel 3.46. hierna zijn de voorwaarden benoemd.

Artikel 3.46 Verkeersdoeleinden

Lid 1: Een bestemmingsplan van toepassing op Landelijk gebied kan voorzien in de nieuwe aanleg of wijziging van een gemeentelijke of Provinciale weg, inclusief de bouw van daartoe behorende kunstwerken.

Lid 2: Het bestemmingsplan bevat een onderbouwing:

- a. waarom de aanleg van de weg nodig is gelet op het verkeerskundige probleem of de ontwikkelingen die plaatsvinden;
- De aansluitingen van de Rogstraat en de Rode Eiklaan op de N264 leiden vanwege vrachtverkeer tot onveilige verkeerssituaties. De gemeente wil het verkeer op de Rode Eiklaan en Rogstraat beperken en de bewegingen van met name vrachtverkeer terugdringen. De ontwikkeling van Peka Kroef is mede aanleiding tot de wens die locatie met name voor vrachtverkeer beter te ontsluiten en de omgeving hiervan te ontlasten.
- b. van de keuze van het tracé gelet op de verrichte onderzoeken;
- Door een kortere route voor het vrachtverkeer ontstaat een betere ontsluiting en kan de omgeving hiervan worden ontlast.
- c. van de maatregelen voor de inpassing van de weg waarbij de ontwikkeling in samenhang wordt gezien met zijn omgeving om een grotere kwaliteitswinst voor meerdere ruimtelijke functies, waaronder natuur en landschap, te bereiken;
- De voorkeur gaat uit naar deze locatie vanwege de directe ontsluitingsmogelijkheid voor Peka Kroef, de logische aansluiting op de bestaande Noordlaan die past bij de heersende patronen en structuren en de afwezigheid van hindergevoelige functies. De eventuele keuze voor kortere of langere parallelwegen langs de N264 is op de situering van het tracé zelf niet van invloed.
- d. van de noodzaak voor een aan de weg gerelateerde voorziening.
- Bij de aanleg van de weg zal zo veel mogelijk worden gewerkt vanaf het beoogde tracé om schade aan omliggende gronden, waaronder De Peelsche Heide, te voorkomen. Ook wordt rekening gehouden met de zorgplicht vanuit de natuurwetgeving.

Lid 3: Dit artikel is van overeenkomstige toepassing op de bouw of aanleg van een parkeervoorziening.

Lid 4: In geval van samenloop met een ander werkingsgebied geldt dat het bestemmingsplan rekening houdt met de opgenomen regels.



Artikel 3.5 Zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit

Lid 1: Een bestemmingsplan geeft bij de evenwichtige toedeling van functies zoals opgenomen in hoofdstuk 3 Instructieregels aan gemeenten invulling aan een goede omgevingskwaliteit met een veilige, gezonde leefomgeving.

De aanleiding van het plan is mede het verbeteren van een beter woon- en leefklimaat in de omgeving. Het plan volgt de heersende structuur en patroon van het veenontginningenlandschap en verstoort dit niet.

Lid 2: Voor een goede omgevingskwaliteit en een veilige, gezonde leefomgeving wordt rekening gehouden met:

- a. zorgvuldig ruimtegebruik;
- b. de waarden in een gebied met toepassing van de lagenbenadering;
- c. meerwaardecreatie.

Artikel 3.6 Zorgvuldig ruimtegebruik

Lid 1 : Zorgvuldig ruimtegebruik houdt in dat:

- a. de toedeling van functies in beginsel plaatsvindt binnen bestaand ruimtebeslag voor bebouwing, behalve in de gevallen dat:
 1. nieuwvestiging mogelijk is op grond van de bepalingen in dit hoofdstuk;
 2. er feitelijk of vanuit kwalitatieve overwegingen onvoldoende ruimte is en uitbreiding, al dan niet gelijktijdig met de vestiging van een functie, op grond van de bepalingen in dit hoofdstuk is toegestaan;

De aanleg betreft een nieuwe weg dit kan fysiek niet op de locatie van bestaande functie plaatsvinden;

- b. bij stedelijke ontwikkeling toepassing is gegeven aan artikel 3.1.6, tweede lid, Besluit ruimtelijke ordening (ladder voor duurzame verstedelijking);
In paragraaf 3.1. heeft de laddertoets al plaatsgevonden.

- c. gebouwen, bijbehorende bouwwerken en andere permanente voorzieningen worden geconcentreerd binnen een bouwperceel.

Lid 2 : Onder bestaand ruimtebeslag voor bebouwing wordt verstaan het werkingsgebied Stedelijk Gebied of een bestaand bouwperceel.

De aanleg betreft geen nieuwe bebouwing, maar een nieuwe weg en kan derhalve fysiek niet op een bestaand bouwperceel plaatsvinden;

Artikel 3.7 Toepassing van de lagenbenadering

Lid 1: De toepassing van de lagenbenadering omvat het effect van de ontwikkeling op de lagen in onderlinge wisselwerking met elkaar en het actief benutten van de factor tijd.
In hoofdstuk 4 wordt nader op deze effecten ingegaan.

Lid 2: De lagenbenadering omvat de effecten op:

- a. de ondergrond, zoals de bodem, het grondwater en archeologische waarden;
- b. de netwerklaag, zoals infrastructuur, natuurnetwerk, energienetwerk, waterwegen waaronder een goede, multimodale afwikkeling van het personen- en goederenvervoer.
- c. de bovenste laag zoals cultuurhistorische en landschappelijke waarden, de omvang van de functie en de bebouwing, de effecten op bestaande en toekomstige functies, de effecten op volksgezondheid, veiligheid en milieu.

Lid 3 : Door de factor tijd actief te benutten wordt rekening gehouden met de herkomstwaarde, vanuit het verleden, de (on)omkeerbaarheid van optredende effecten en de toekomstwaarde gelet op duurzaamheid en toekomstbestendigheid.



Artikel 3.8 Meerwaardecreatie

Lid 1: Meerwaardecreatie omvat een evenwichtige benadering van de economische, ecologische en sociale aspecten die in een gebied en bij een ontwikkeling zijn betrokken, waaronder:

- a. de mogelijkheid om opgaven en ontwikkelingen te combineren waardoor er meerwaarde ontstaat;
Door de aanleg van voorzieningen ten behoeve van de das en steenmarter en overige versterkende maatregelen, zoals omschreven in het activiteitenplan, wordt een (ecologische) meerwaarde gecreëerd.
- b. de bijdrage van een ontwikkeling aan andere opgaven en belangen dan die rechtstreeks met de ontwikkeling gemoeid zijn.
Onderhavig plan voorziet in een vermindering van het vrachtverkeer door de woonomgeving en daarmee een verbetering van de verkeersveiligheid en het woonklimaat.

Lid 2: De fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit, bedoeld in artikel 3.9 Kwaliteitsverbetering landschap kan deel uitmaken van de meerwaardecreatie.

In algemene zin geldt voor ontwikkelingen dat voldaan moet worden aan de zorgplicht voor een goede omgevingskwaliteit (artikel 3.5). Dit bestaat uit het rekening houden met een zorgvuldig ruimtegebruik (artikel 3.6), de waarden in een gebied met toepassing van de lagenbenadering (artikel 3.7) en meerwaardecreatie (artikel 3.8). De kwaliteitsverbetering van het landschap en met name de maatregelen zoals opgenomen in het Activiteitenplan zorgen voor een meerwaardecreatie.

Dit maakt dat de ontwikkeling in lijn is met de regels uit de Interim omgevingsverordening.

Beleidskader Mobiliteit Koers 2030

De Provincie Noord-Brabant heeft in 2020 haar mobiliteitsbeleid in de vorm van het nieuwe Beleidskader Mobiliteit 'Koers 2030' vastgesteld. De Brabantse Omgevingsvisie is het uitgangspunt voor het Beleidskader Mobiliteit. De provincie Noord-Brabant zet in de Brabantse Omgevingsvisie in op een duurzame ontwikkeling van Brabant met zes hoofdopgaven. Mobiliteit is onderdeel van de hoofdopgave 'duurzame verstedelijking, vitaal platteland en mobiliteit'. Mobiliteit is een verbindende opgave met veel raakvlakken met de andere hoofdopgaven. De hoofdopgaven worden in onderlinge samenhang uitgewerkt om te komen tot een veilige, gezonde en goede omgevingskwaliteit.

In het kader van het spoor en Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) is in het beleidskader bevestigd dat in de provincie diverse knelpunten zijn ontstaan. Het knelpunt betreft de capaciteit van het spoor, dat voor de toekomst onvoldoende is.

Het beleidskader formuleert de volgende ambities:

- *samenhangend mobiliteitssysteem*
- *veilige mobiliteit*
- *schone, stille en gezonde mobiliteit*
- *mobiliteit voor iedereen*
- *robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem*



De aanleg van de Verlengde Noordlaan past voornamelijk bij de ambities veilige mobiliteit en robuust en betrouwbaar mobiliteitssysteem. Door de aanleg van de Verlengde Noordlaan wordt de situatie op de Beukenlaan, Rogstraat en Rode Eiklaan significant verbeterd door de nieuwe weg voor het vrachtverkeer afkomstig van Peka Kroef. Tevens biedt dit plan een verbetering van de infrastructuur waarbij de veiligheid van deze drie straten en de bereikbaarheid vanuit bedrijventerrein Peka Kroef naar de landelijke infrastructuur sterk verbeterd worden. Door een verbetering van het netwerk voor goederenvervoer wordt een winst behaald op het gebied van veiligheid en leefbaarheid voor de omgeving.

Conclusie provinciaal beleid

Geconcludeerd kan worden dat de voorgenomen ontwikkeling verenigbaar is met het provinciale beleid.

3.3 Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie Uden 2015

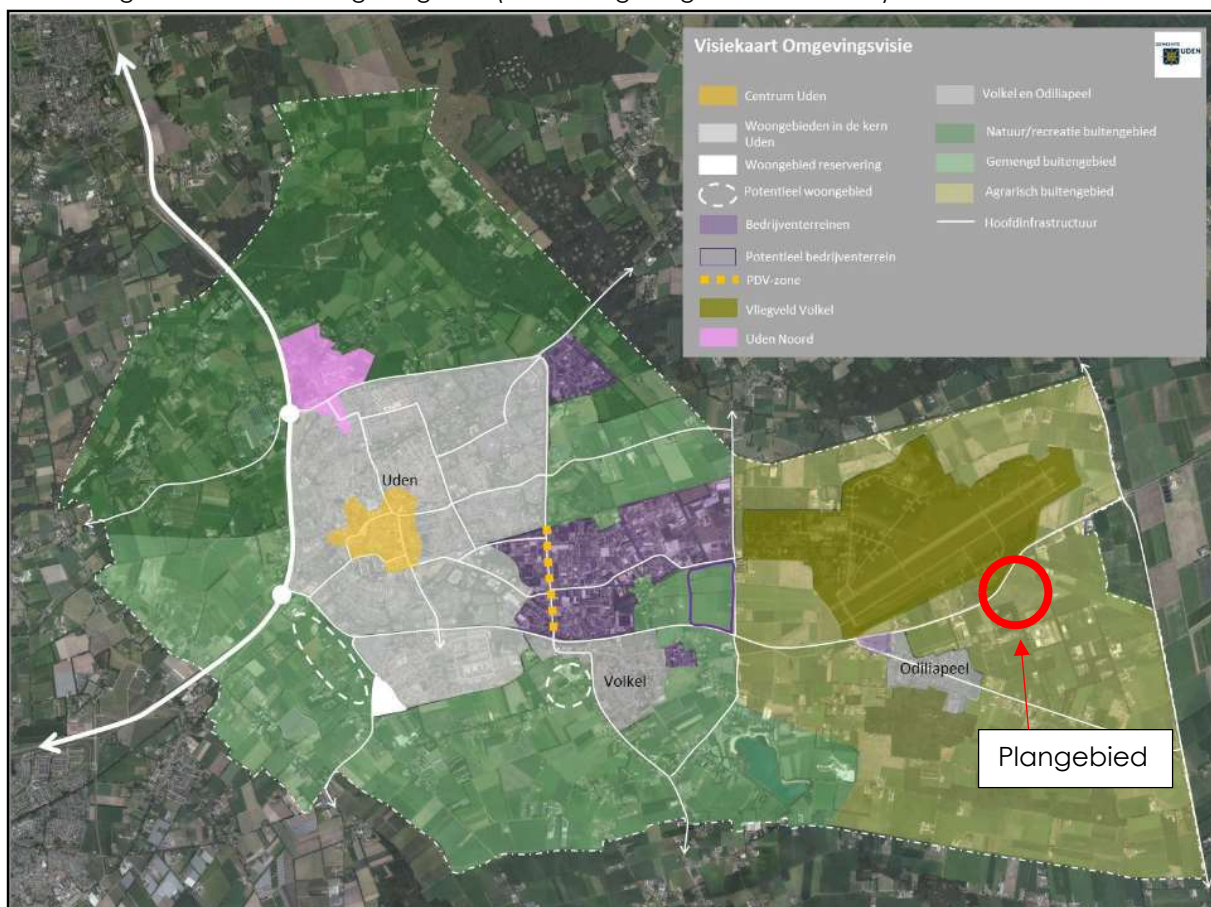
Op 1 januari 2022 zijn de voormalige gemeenten Uden en Landerd gefuseerd, bij deze fusie is de gemeente Maashorst ontstaan. In de nieuwe gemeente Maashorst wordt er gewerkt aan een actuele omgevingsvisie. Aangezien de omgevingsvisie voor de gemeente Maashorst nog niet bestaat is de Omgevingsvisie Uden nog vigerend voor het plangebied.

Op 17 december 2015 heeft de gemeenteraad van Uden deze Omgevingsvisie vastgesteld. De visie loopt vooruit op de omgevingswet. De omgevingsvisie geldt als structuurvisie in de zin van de Wet op de Ruimtelijke Ordening totdat de omgevingswet van kracht is. In de Omgevingsvisie zijn per deelgebied lange termijn doelstellingen voor de fysieke leefomgeving vastgelegd en is aangegeven hoe deze te bereiken zijn. De visie is opgesteld vanuit een uitnodigend karakter waarin veel aandacht is voor een nieuwe benadering van rollen en taken tussen de gemeente en de samenleving van Uden.

In de omgevingsvisie is het buitengebied onderverdeeld in drie verschillende gebieden, te weten Natuur en recreatie, Gemengd buitengebied en Agrarisch buitengebied. Deze indeling is overgenomen uit het bestemmingsplan Buitengebied. Op basis van de visiekaart omgevingsvisie (zie afbeelding 11) blijkt dat het plangebied onderdeel uitmaakt van het Agrarisch buitengebied.



Afbeelding 11: Visiekaart omgevingsvisie (bron: Omgevingsvisie Uden 2015)



Voor het Agrarisch buitengebied is in de omgevingsvisie door de gemeente aangegeven, dat er prioriteit wordt gegeven aan landbouw en landbouw gelieerde bedrijven. Ontwikkelingen die zich daar slecht tot verhouden zijn in principe niet gewenst.

De ontwikkelingen van het aan landbouw gelieerde bedrijf Peka Kroef leiden in de nabije toekomst tot een toename van het verkeer op de Noordlaan. Voor de gemeente Uden is dit aanleiding geweest om te zoeken naar een verbetering van de bereikbaarheid, de infrastructuur en de leefbaarheid ter plaatse. Met de nieuw beoogde verkeersontsluiting wordt de eventuele hinder geminimaliseerd, verbetert de verkeersveiligheid en tegelijkertijd de bereikbaarheid van het bedrijf Peka Kroef.

Conclusie

Met het plan wordt prioriteit gegeven aan de landbouw en landbouw gelieerde bedrijven. Het plan verzet zich derhalve niet tot de in de omgevingsvisie opgenomen doelen voor het deelgebied Agrarisch buitengebied, maar ondersteunt die juist.

Beleidsnota uitwerking landschapsinvesteringsregeling (LIR) Uden

De voormalig gemeente Uden heeft samen met gemeente Bernheze, Oss, Schijndel, Mill en Sint Hubert in overleg met de provincie een notitie opgesteld over de uitwerking (toepassingsbereik) van artikel 2.2 van de Verordening ruimte en hierover zijn regionale afspraken gemaakt. Het beleid is in 2013 vastgesteld en draagt de titel "Beleidsnota uitwerking landschapsinvesteringsregeling".

De gemeente beoordeelt in eerste instantie of een uitwerking van een initiatief voldoet aan de landschapsinvesteringsregeling. De provincie toetst bij de beoordeling van het gehele ruimtelijke plan of de landschapsinvesteringsregeling goed is overgenomen.



De gemeente kan niet slechts uitgaan van forfaitaire bedragen. Het toepassen van dit beleid zou er in dit geval toe leiden dat geen compensatie nodig is, hetgeen niet de bedoeling kan zijn. Daarbij wordt opgemerkt dat in het kader van de Wet natuurbescherming compensatie verplicht is. In overleg met de provincie is voor een maatwerkoplossing gekozen, waarbij rekening wordt gehouden met het mitigatieplan voor de das. De maatregelen, die zijn opgesteld op basis van het activiteitenplan voor de das en steenmarter, leveren tevens een positieve bijdrage aan het landschap. In bijlage 11 worden de maatregelen gedetailleerd toegelicht, samengevat bestaan deze maatregelen uit:

- aanleg bufferzone
- faunakerend hekwerk (dassen raster)
- faunatunnels, ontsnappingspoorten en roosters
- compensatiegebied
- groenstrook: houtwal met greppels
- groenstrook: struweelhagen met greppel
- velden met fruitbomen
- opwaardering Peelsche Heide
- aangepaste verlichting
- zorgvuldig handelen en zorgplicht
- aanplant bosplantsoen

De 0,4 ha met de bestemming bos is nog niet aangeplant en maakt onderdeel uit van de benodigde landschapsinvestering vanwege het bestemmingsplan Peka Kroef. Nu de aanplant niet heeft kunnen plaatsvinden ter plaatse van onderhavig tracé, heeft Peka Kroef dit elders op eigen gronden (zuidelijk aansluitend op het bedrijfsterrein) gerealiseerd. In 2022 is het Piet Kroef Peelpark geopend op deze locatie. Dit landschapspark is circa vijf hectare groot.

Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP)

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Uden geeft een integrale visie op het thema verkeer en vervoer in de voormalige gemeente Uden voor de jaren (tot 2016 – 2030). In de visie wordt uitgebreid aandacht besteed aan de toekomstbeelden voor de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer, de auto, het flankerend beleid, de verkeersveiligheid en leefbaarheid en milieu.

Centraal binnen het beleid staat het stimuleren van duurzame mobiliteit. Onder duurzame mobiliteit wordt hier een verkeers- en vervoersysteem verstaan dat enerzijds een bijdrage levert aan een kwalitatief goede leefomgeving (afname verkeersonveiligheid, geluidhinder en milieuvervuiling) en waarin anderzijds de noodzakelijke bereikbaarheid van de verscheidene voorzieningen met verschillende vervoerswijzen wordt gewaarborgd.

De GVVP visie en het uitvoeringsprogramma beogen voor alle modaliteiten verbeteringen in de netwerken. Daarbij zijn de duurzame vervoerswijzen geprioriteerd (fiets, OV, voetganger). Op gebied van landbouwverkeer en vrachtverkeer worden routes beoogd die leiden tot minder overlast en verbetering van leefbaarheid. Daarbij is voor vrachtverkeer de N264 de hoofdroute en voor landbouwverkeer de beoogde parallelweg.

In het geval van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet direct aandacht besteed worden aan het aspect verkeer en verkeersveiligheid. Door op die manier te werk te gaan, kan direct met de ambities op het gebied van verkeer en vervoer rekening gehouden worden en kunnen de ruimtelijke plannen hierop worden afgestemd.

De onderwerpen gebiedsontsluitingswegen en het aspect verkeer en verkeersveiligheid zijn van direct belang voor onderhavig plan. Deze onderwerpen zijn nader uitgewerkt in paragraaf 4.8, waarnaar kortheidshalve wordt verwezen.



Beleidsvisie externe veiligheid

In het voorliggende bestemmingsplan worden geen nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare bestemmingen toegelaten. Voor het plangebied is het gebiedstype "Landelijk gebied" van toepassing. Daarnaast gelden de specifieke voorwaarden voor de zones rondom transportassen. Ten behoeve van het plan is een externe veiligheidsonderzoek uitgevoerd. Zie verder paragraaf 4.5.

Conclusie gemeentelijk beleid

Het voorgenomen plan sluit aan bij het gemeentelijk beleid.



4. MILIEU

4.1 Milieuzonering

Tussen milieuhinderlijke en milieugevoelige bestemmingen zijn richtafstanden geformuleerd in de VNG-bundel "Bedrijven en Milieuzonering" (2009). In onderhavig geval betreft de ontwikkeling geen bedrijfsactiviteit en valt daarom niet binnen de reikwijdte van deze systematiek. Verder veranderen vanwege het plan geen afstanden tussen milieugevoelige en milieuhinderlijke activiteiten.

Dit betekent niet dat het gebruik van een weg niet tot hinder kan leiden, maar hiervoor bestaat specifieke wet- en regelgeving. Voor alle relevante milieuaspecten (geur, stof, geluid en gevaar) is onderzoek uitgevoerd voor de toekomstige situatie en zijn de rapportages daarvan bij deze plantoelichting gevoegd. In de navolgende paragrafen is dit toegelicht.

4.2 Geluid

Algemeen

In de Wet geluidhinder (Wgh) is vastgelegd in welke mate het geluid, veroorzaakt door gezoneerde wegen, spoorwegen en/of gezoneerde industrieterreinen, geluidgevoelige bestemmingen (woningen, ziekenhuizen, scholen en dergelijke) mag belasten.

Op basis van de wet zijn voor de geluidgevoelige bestemmingen voorkeursgrenswaarden opgenomen waaraan in principe aan voldaan moet worden:

- wegverkeer 48 dB
- spoorwegverkeer 55 dB
- industrielawaai van gezoneerde industrieterreinen 50 dB(A)

Geluidcontouren

Het militair vliegveld Volkel ligt in het plangebied voor het bestemmingsplan buitengebied. Dit vliegveld valt onder het Bggl. In het kader van dit besluit dient bij de realisatie van de nieuwe geluidgevoelige bebouwing rekening gehouden te worden met de geluidbelasting van het vliegveld.

Het gehele plangebied van de Verlengde Noordlaan ligt binnen de geluidcontour, maar in het plan worden geen nieuwe geluidgevoelige bestemmingen of gebouwen gerealiseerd. Een onderzoek naar geluidbelasting is daarom niet noodzakelijk.

Geluidzone grondgebonden geluid

Naast geluidcontouren voor vliegklawaai (de Ke-contouren) ligt rond de vliegbasis ook een 50 dB(A) geluidcontour vanwege grondgebonden geluid. Ingevolge de Wet geluidhinder moet deze contour worden vastgelegd in bestemmingsplannen. Buiten de zonegrens mag de geluidbelasting die wordt geproduceerd niet hoger zijn dan 50 dB(A) etmaalwaarde.

Binnen de 50 dB(A)-contour zijn geen nieuwe geluidgevoelige functies (objecten en terreinen) toegestaan, tenzij een hogere waarde is verleend. Voor nieuwe situaties bedraagt de hogere grenswaarde maximaal 55 dB(A). Voor bestaande situaties geldt een maximale hogere grenswaarde van 60 dB(A).

De 50 dB(A) contour ligt geheel over het plangebied Verlengde Noordlaan. Aangezien het plan geen nieuwe geluidgevoelige gebouwen toestaat, is hier geen onderzoek naar uitgevoerd, noch is borging in de regels en/of verbeelding nodig.



Onderzoek

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is een akoestisch onderzoek verricht naar de akoestische effecten vanwege de aanleg van de nieuwe Verlengde Noordlaan en de te wijzigen bestaande wegen. De volledige rapportage van dit onderzoek is opgenomen in de bijlage van deze toelichting (bijlage 2).

Nieuwe Verlengde Noordlaan

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidbelasting, afkomstig van de nieuwe Verlengde Noordlaan, bij de bestaande woningen lager is dan de voorkeurswaarde van 48 dB.

Wijziging N264

In de geluidzone van het te wijzigen deel van de N264 (ter plaatse van de nieuwe aansluiting met de Verlengde Noordlaan) liggen geen geluidgevoelige bestemmingen.

Wijziging Beukenlaan

De geluidbelasting ten gevolge van de Beukenlaan is bij bijna alle bestaande woningen, zowel in de huidige, als in de toekomstige situatie, na planrealisatie, ruim lager dan de voorkeurswaarde van 48 dB. Alleen bij de woning aan de Beukenlaan 59 is de geluidbelasting in de huidige situatie hoger dan de voorkeurswaarde. Door de verkeersafname op de Beukenlaan ten westen van de Noordlaan zal in de toekomstige situatie ook hier de geluidbelasting lager zijn dan de voorkeurswaarde.

Er is ten gevolge van de wijziging van de Beukenlaan dus geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Wijziging Noordlaan

De geluidbelasting afkomstig van de Noordlaan neemt als gevolg van de verkeerstoename toe met maximaal 4,0 dB. Voor de woning aan de Noordlaan 2 is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Door toepassing van een stiller wegdektype kan de toename van de geluidbelasting bij de reconstructiewoning worden weggenomen. In verband met de ontsluiting van deze woning is het niet mogelijk om de toename van de geluidbelasting met behulp van een geluidwal of geluidscherm weg te nemen.

Buiten het plangebied

Buiten het plangebied neemt de geluidbelasting in 2033 na aanleg van de nieuwe Verlengde Noordlaan toe met maximaal 5 dB ten opzichte van 2023. Langs een deel van de Beukenlaan en langs de Rogstraat is sprake van een relevante afname van de geluidbelasting. Langs de overige wegen is nauwelijks sprake van een akoestisch relevante toe- of afname van de geluidbelasting.

De toename van de geluidbelasting op het deel van de Noordlaan is alleen gedeeltelijk weg te nemen door het wegdek te vervangen door een stiller wegdektype (geluidreductie circa 3,5 dB). Het plaatsen van schermen of wallen is niet mogelijk, omdat bijna alle woningen ontsluiten via de Noordlaan.

Op basis van de Wet geluidhinder is de gemeente niet verplicht om de hiervoor genoemde maatregel te treffen.

Conclusie

Het aspect geluid vormt, met inachtneming van het bovenstaande, geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.



4.3 Luchtkwaliteit

Algemeen

De belangrijkste regelgeving voor luchtkwaliteit is opgenomen onder 'Titel 5.2 Luchtkwaliteits-eisen' van de Wet milieubeheer (Wm), in samenhang met de grenswaarden voor luchtkwaliteit, welke zijn opgenomen in bijlage 2 van de Wm. Uit 'Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen', volgt dat een voorgenomen ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit inpasbaar is, wanneer aannemelijk is dat aan één of meerdere van onderstaande voorwaarden wordt voldaan:

- Er worden geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit overschreden.
- Er treedt (per saldo) geen verslechtering van de luchtkwaliteit op.
- De voorgenomen ontwikkeling draagt niet in betekende mate (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging.
- De voorgenomen ontwikkeling is onderdeel van het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL).
-

Onderzoek

Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling is een onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit op grond van de Wet luchtkwaliteit. De volledige rapportage van dit onderzoek is opgenomen in de bijlage van deze toelichting (bijlage 3).

Uit het onderzoek blijkt dat de realisatie van de Verlengde Noordlaan niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging op de gevoelige bestemmingen in de nabije omgeving.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de luchtkwaliteit ter plaatse van de aan te leggen weg en in de nabije omgeving verder onderzocht en berekend. Hieruit blijkt dat zowel in de situatie zonder, als in de situatie met planrealisatie, de berekende concentraties, ten gevolge van het (extra) verkeer op de wegen, ruim lager zijn dan de grenswaarden. Ook wordt voldaan aan de advieswaarde van de World Health Organization (Wereldgezondheidsorganisatie).

Conclusie

Samenvattend wordt geconcludeerd dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de gewenste ruimtelijke ontwikkeling.

4.4 Geur

De voorgenomen maatregelen aan de infrastructuur hebben vanwege de emissie van het verkeer geen gevolgen voor de plaatselijke geurbeleving. Dit aspect is dan ook niet relevant.

4.5 Externe veiligheid

In opdracht van de gemeente Maashorst is een quickscan externe veiligheid uitgevoerd. De aanleiding daarvoor is de ruimtelijke procedure, die nodig is voor de aanleg van de nieuwe Verlengde Noordlaan in Odiliapeel. De quickscan richt zich specifiek op de eventuele gevaarlijke stoffen over de nieuwe weg. Externe veiligheid is in het kader van het ontwerpbestemmingsplan (15-12-2016) reeds beoordeeld. Deze quickscan betreft een actualiserend onderzoek. De volledige quickscan is in de bijlage van deze toelichting opgenomen (bijlage 4).



Nagegaan is of er overschrijding plaatsvindt van de grenswaarde voor het persoonsgebonden risico (PR) en/of de oriënterende waarde van het groepsgebonden risico (GR) vanwege de aanleg van de nieuwe weg. Daarbij is rekening gehouden met de aanwezigheid van kwetsbare objecten in de omgeving van de weg en aandachtspunten, ingeval zich een calamiteit voordoet.

Samenvattend wordt op basis van de quickscan het volgende geconcludeerd:

1. Het plaatsgebonden risico vormt in geen van de gevallen een belemmering voor de planontwikkeling.
2. Het groepsrisico blijft na planrealisatie in alle situaties, waarin het plan voorziet, onder de oriëntatiewaarde. Omdat er sprake is van een toename van het groepsrisico, bestaat de verplichting om dit groepsrisico te verantwoorden. In deze rapportage zijn elementen hiervoor aangeleverd.

4.6 Bodem

Conform het bepaalde in artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet inzichtelijk worden gemaakt of de voorgenomen ontwikkelingen worden belemmerd door een eventuele bodemverontreiniging. Hiertoe is door Econsultancy in januari 2015 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (bijlage 5). Vanwege de ouderdom van dit rapport is door Econsultancy een update uitgevoerd op 29 augustus 2022 in de vorm van een vooronderzoek. Dit rapport is toegevoegd als bijlage 6.

De bodem bestaat voornamelijk uit zwak tot matig ziltig, matig fijn tot matig grof zand. De bovengrond is humeus, de ondergrond is plaatselijk sterk grindhoudend. Zowel in de boven- als in de ondergrond zijn analytisch of zintuiglijk geen verontreinigingen aangetoond. Er is ook geen aanleiding tot asbestverontreiniging te verwachten. Het grondwater is over het algemeen licht verontreinigd met enkele metalen en lokaal met trichlooretheen. Gelet op de aard en mate van verontreiniging is er echter geen aanleiding voor nader onderzoek.

Uit het vooronderzoek van 2022 blijkt, dat er sinds de uitvoering van het verkennend bodemonderzoek, geen nieuwe ontwikkelingen zijn die er toe leiden dat nieuw verkennend/nader bodemonderzoek nodig is.

De bodemkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor de aanleg van de weg. Wel zal er bij grond die vrijkomt van de locatie en niet op de locatie wordt hergebruikt rekening gehouden moeten worden met de regels van het Besluit bodemkwaliteit, het "Handelingskader voor hergebruik PFAS-houdende grond en baggerspecie" of de regionale bodemkwaliteitskaart.

4.7 Water

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van de watertoets is, dat de waterbelangen evenwichtig worden meegewogen bij de totstandkoming van een plan.

Beleid

Het plangebied ligt binnen het beheergebied van het Waterschap Aa en Maas en de gemeente Maashorst. De regelgeving van het waterschap staat in de Keur Waterschap Aa en Maas 2015 vastgelegd. De digitale watertoets is een hulpmiddel om een ruimtelijk plan te toetsen of het de belangen van het waterschap raakt. Voor het onderhavige plan is de digitale watertoets uitgevoerd (bijlage 7).



De gemeente heeft het water beleid in het 'Programma Omgevingswet Water & Riolering, planperiode 2022-2024' (POW&R Maashorst) vastgelegd.

Een (her)ontwikkeling kan tot een toename van (afvoerend)verhard oppervlak leiden. Hierdoor ontstaat een versnelde afvoer van hemelwater met mogelijk wateroverlast tot gevolg. Bij dergelijke ontwikkelingen geldt voorts het uitgangspunt dat plannen hydrologisch neutraal uit worden gevoerd. Hydrologisch neutraal betekent dat het plan geen wijziging geeft in de hoeveelheid afvoer van hemelwater. Er is dan netto geen verandering in het op de riolering aangesloten verhard oppervlak. In praktijk komt dit voor alle (her)ontwikkelingen in Maashorst neer op een waterbergingseis van 60 mm bij elke toename van het verhard oppervlak. Als bij een (her)ontwikkeling al wordt voldaan aan de eisen van hydrologisch neutraal dan vraagt de gemeente om, vanuit de maatschappelijke opgave, bij te dragen aan het bereiken van een verbeterde hydrologische situatie.

Voor hemelwater wordt de volgende voorkeursvolgorde gehanteerd:

1. *infiltratie in de bodem*
2. *bergen in een (bij voorkeur) bovengrondse voorziening*
3. *afvoeren naar oppervlaktewater*
4. *afvoeren naar riolering*

Door het Waterschap Aa en Maas is de Keur 2015 opgesteld waar het tot op heden geldende beleid met betrekking tot water in staat beschreven. Aangezien het (water)beleid in de Keur op sommige punten overlapt met door de gemeentes opgesteld beleid, is bepaald dat op deze punten de strengere eis geldt. De Hydrologische uitgangspunten bij de Keurregels voor afvoeren van hemelwater stellen een rekenregel voor de compensatie eis bij nieuwe ontwikkelingen met een toename in het verhard oppervlak. Deze rekenregel geldt voor een toename van het verhard oppervlak tussen 500 m² en maximaal 10.000 m². In het geval van kleine plannen, zoals de toename van verhard oppervlak aan de Verlengde Noordlaan, wordt de rekenregel uit de Algemene regel (Artikel 15 Afvoer hemelwater door verhard oppervlak) toegepast om de compensatie opgave te berekenen. Bij een toename van verhard oppervlak tussen de 500 m² en 10000 m² moet de toename van verhard oppervlak worden vermenigvuldigd met een gevoeligheidsfactor en een waterschijf van 60 mm (0,06 meter) om zo de te realiseren compensatie aan berging te berekenen. De rekenregel ziet er dan als volgt uit:

Benodigde compensatie (in m³) =

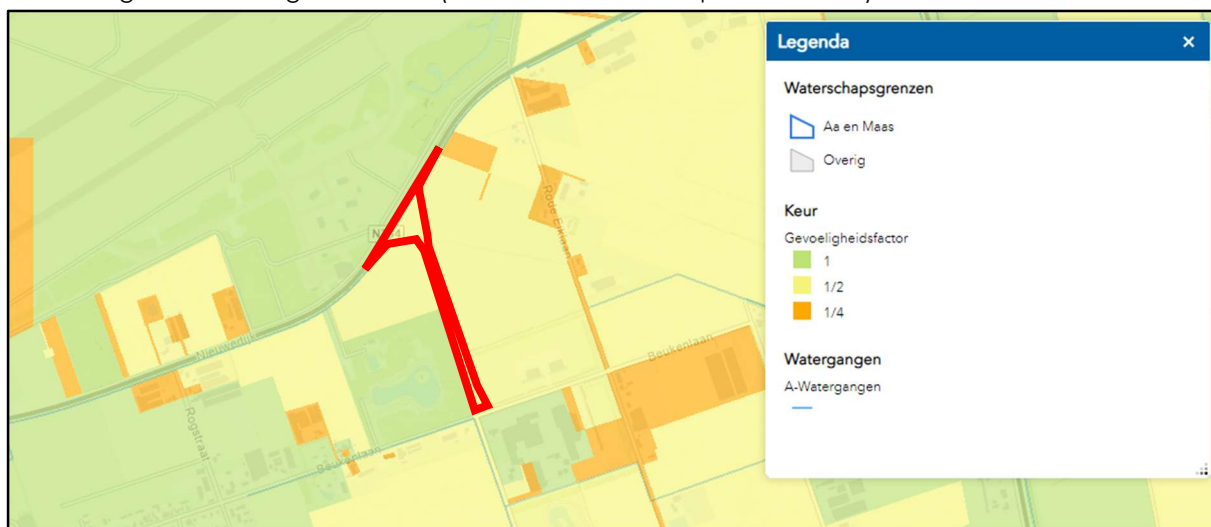
*Toename verhard oppervlak (in m²) * Gevoeligheidsfactor * 0,06 (in m)*

De gevoeligheidsfactor corrigeert voor de regio waar het verhard oppervlak wordt aangelegd, afhankelijk van de regio waar het zich bevindt zal er meer of minder berging moeten worden gerealiseerd. Deze gevoeligheidsfactor wordt bepaald aan de hand van de kaart Algemene regel afvoer regenwater door verhard oppervlak 2015.

Een uitsnede van deze kaart met in het middelpunt de toekomstige locatie van de verlengde Noordlaan is weergegeven in afbeelding 12. Aan de hand van deze kaart is er gekozen voor een gevoeligheidsfactor van 0.5.



Afbeelding 12: Gevoeligheidsfactor (bron: Keur Waterschap Aa en Maas)



Het plangebied

In het plangebied is in de huidige situatie sprake van weilanden. Haaks op het beoogde tracé ligt een A-watergang die ten behoeve van het plan verlegd moet worden. Het Waterschap is daar in principe mee akkoord. Hiervoor wordt een watervergunning aangevraagd.

Ter hoogte van de inrit voor het bedrijf Peka Kroef wordt een duiker aangelegd in de te realiseren sloot ten oosten naast de Verlengde Noordlaan. Ook hiervoor wordt een watervergunning aangevraagd.

Verder kruist het beoogde tracé een watertransportleiding en de kerosineleiding van defensie. In overleg met de leidingbeheerders is bepaald met welke maatregelen het belang van de leidingen voldoende zijn veiliggesteld.

Met het plan is sprake van een toename van verharding. Op basis van de tekening is de digitale watertoets (bijlage 7) ingevuld. Hieruit komt naar voren dat overleg nodig is met het waterschap. Het beoogde plan is hiertoe in de ontwerpfasen verzonden aan het Waterschap Aa en Maas. Naar aanleiding daarvan is door het waterschap aangegeven dat de algemene regel 15 van de Keur dient te worden toegepast. In onderstaande berekening wordt dat weer gegeven.

Ten aanzien van de doorlatendheid van de bodem is 1 m/dag gehanteerd. Bij de bodemonderzoeken is geconstateerd dat er geen sprake is van een deklaag en het eerste watervoevend pakket circa 25 m dik is, bestaande uit matig grof tot grof grindhoudend zand. De doorlaatbaarheid van de gronden is naar verwachting dan ook ruim meer dan 1 m/dag, zodat uitgegaan is van een worstcase situatie. Het in de zaksloten geborgen hemelwater infiltreert en verdampt. De grondwaterstroming is noordoostelijk gericht. De afvoercoëfficiënt is op 0,67 bepaald.

Berekening

Het voorliggend plan voorziet in de realisatie van 8.574 m² nieuw verhard oppervlak. Aan de hand van de gegevens wordt de volgende benodigde compensatie berekend voor de toename van verhard oppervlak aan de Verlengde Noordlaan, op grond van de Algemene regels Waterschap Aa en Maas:

$$8574 * 0.5 * 0.06 = \mathbf{257.22 \text{ m}^3}$$

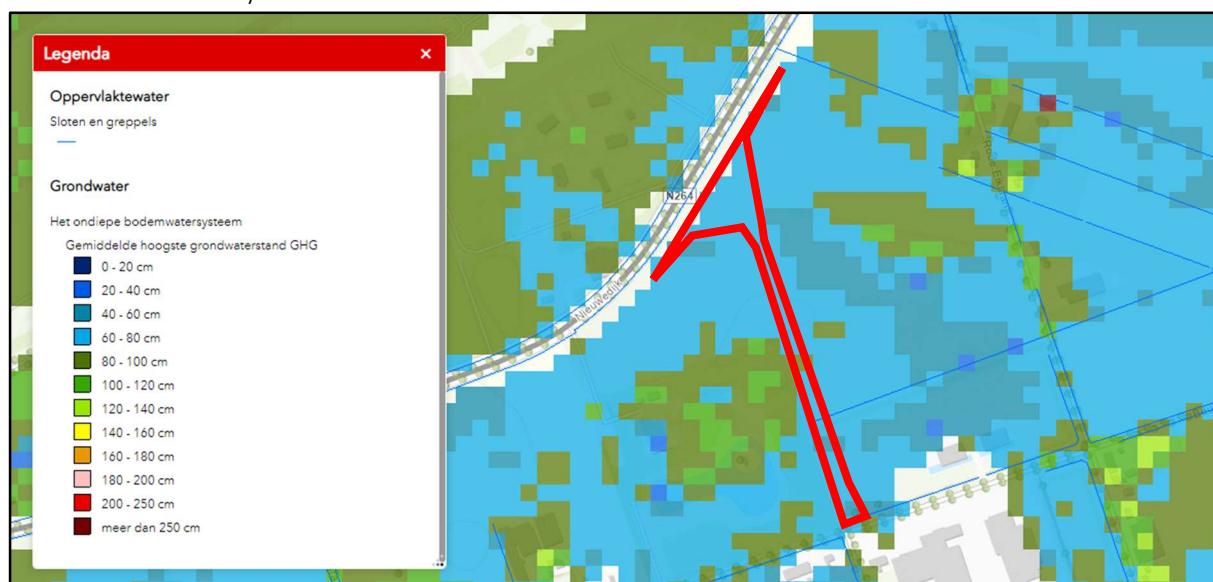


De toename van 8.574 m² verhard oppervlak aan de Verlengde Noordlaan in Odiliapeel moet gecompenseerd worden met 257.22 m³ berging. Er is een berging voorzien in het plan van in totaal 577.4 m³ en voldoet daarmee aan de eisen volgens de keur van waterschap Aa en Maas. Ook wanneer door omstandigheden toch de gevoeligheidsfactor van 1 van toepassing is, voldoet de nieuw gerealiseerde bergingscapaciteit. Dan is namelijk $8.574 * 1 * 0.06 = 514.44$ m³ bergingscapaciteit benodigd, wat onder de 577.40 m³ gerealiseerde berging ligt.

Wateroverlastvrij bestemmen

Onderhavig plangebied ligt ca. 19,7 m boven NAP. Volgens de bodemkaart bedraagt de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) ca. 60 tot 80 cm –mv (afbeelding 13). In het verleden hebben zich voor zover bekend nimmer problemen met het regenwater voorgedaan.

Afbeelding 13: Gemiddelde hoogste grondwaterstand (GHG) (plangebied rood omlijnd) (bron: Kaartbank Noord-Brabant)



Gescheiden houden van vuil water en schoon regenwater

De beoogde weg wordt niet voorzien van een riolering. Het schone hemelwater dat hierop valt, stroomt af naar de zaksloten en kan infiltreren. De zaksloten hebben geen waterschapsbelang. In de directe omgeving van het plan liggen enkele leggerwaterlopen en schouwsloten. Het plan heeft hierop geen invloed of omgekeerd, met uitzondering van de 16 meter te verleggen sloot langs de noordzijde van het terrein van Peka Kroef, waar de toekomstige weg de sloot kruist.

Verder is door gemeente Maashorst de eis meegegeven om te voorzien in een statische berging (permanente berging) die ruimte bevat voor een bui met een neerslag van minimaal 44 mm per m² verhard oppervlak binnen het perceel.

Bij een toename van verhard oppervlak van maximaal ca. 8.574 m² in het plangebied is de benodigde minimale statische berging 378 m³. Ook hieraan wordt met de 577,4 m³ berging ruim voldaan.



Doorlopen van afwegingsstappen

De volgende afwegingsstappen worden doorlopen:

- hergebruik
- infiltratie
- buffering naar watergang waterschap
- afvoer via gescheiden rioolstelsel

De onderbouwing van bovenstaande afwegingsstappen:

- *Het hemelwater dat op de weg valt en afstroomt kan niet worden hergebruikt, enkel eventueel als bluswater.*
- *Zoals hiervoor beschreven, wordt het schone regenwater op de infiltratiesloten geloosd.*
- *De infiltratiesloten hebben dermate overcapaciteit dat een overstort niet nodig is.*
- *Gezien het voorgaande is het lozen van schoon water op de riolering niet aan de orde.*

Hydrologisch neutraal bouwen

In het POW&R Maashorst is opgenomen dat moet worden gestreefd naar een hydrologisch neutrale situatie. Hiermee wordt bedoeld dat het regenwater het gebied niet sneller mag verlaten dan dat het geval is vóór aanvang van de in dit plan opgenomen ontwikkelingen. Gezien de hiervoor beschreven opvang en infiltratie van het regenwater is sprake van hydrologisch neutraal bouwen.

Water als kans

Oppervlaktewater kan een meerwaarde betekenen bij ruimtelijke ontwikkelingen. De in onderhavig plan opgenomen waterlopen vormen tevens een landschappelijk element.

Meervoudig ruimtegebruik

Het oppervlaktewater draagt vanwege de vergrote capaciteit bij aan de hydrologische situatie in de directe omgeving.

Voorkomen van vervuiling

Overeenkomstig de eis van het waterschap worden geen uitlopende materialen toegepast.

Rekening houden met waterschapsbelangen

De bestaande A-watergang die parallel aan de N264 ligt zal ter plaatse van de op- en afrit naar de Verlengde Noordlaan worden zoals afgestemd met het waterschap verplaatst. Dit zal plaatsvinden op basis van de daarvoor vereiste vergunningen.

De Keur van het Waterschap heeft betrekking op het oppervlaktewater, grondwater en dijken en bevat regels met daarin verboden en verplichtingen. De regels zijn vooral gericht op de waterloop zelf, maar in sommige gevallen ook op een strook van vijf meter buiten de oevers. De Keur is van toepassing voor alle rivieren, beken en sloten die in beheer zijn bij het waterschap. Ook alle waterlopen en dijken die eigendom zijn van anderen (o.a. boeren en tuinders) vallen onder de regels van de Keur.

In onderhavig plan is er geen reden hierover regels in het bestemmingsplan op te nemen. Het plangebied is niet als inundatiegebied of anderszins aangewezen. Onderhavig plan betekent derhalve geen belemmering van waterschap belangen.



De waterkwaliteit van het oppervlaktewater zal met deze plannen eerder verbeteren dan verslechteren. In de zaksloten wordt uitsluitend hemelwater van schone verhardingen geborgen. De aan te leggen zaksloten komen niet in verbinding te staan met de A-watergang.

Voor het dempen en verleggen van een deel van de bestaande A-watergang dienen watervergunningen te worden aangevraagd.

Algemene conclusie

Aan alle beleidsuitgangspunten van het waterschap en de gemeente Maashorst wordt voldaan, zoals blijkt uit het volgende:

- *Doordat het schone regenwater ter plaatse wordt opgevangen en geïnfiltreerd, verlaat het water na realisatie van de plannen het plangebied niet sneller dan nu het geval is. Hiermee is sprake van hydrologisch neutraal bouwen.*
- *Er worden geen uitlogende materialen toegepast.*

4.8 Verkeersintensiteit

De aanleg van een verbindingsweg tussen de N264 en de Beukenlaan zal invloed hebben op het verkeer. Het is de bedoeling dat deze verbindingsweg vrachtverkeer dat van- en naar Peka Kroef rijdt te herleiden naar de N264. Dit vrachtverkeer rijdt in de bestaande situatie voornamelijk door Odiliapeel heen. Door Sweco is er een verkeerstoets uitgevoerd, de volledige rapportage is opgenomen als bijlage 16 in deze toelichting.

Uit de kruispuntberekeningen op basis van de nieuwe intensiteiten uit het BBMA-model voor prognosejaar 2040 blijkt dat een VRI het verkeer op het nieuwe kruispunt N264 – Verlengde Noordlaan het verkeer zonder problemen kan afwikkelen. Hierbij is uitgegaan van één rijstrook per richting.

4.9 Natuur

Om de potentiële effecten die het voorliggend plan kan hebben op de natuur te beschouwen, zijn de onderstaande onderzoeken uitgevoerd.

- *Quickscan flora en fauna, Econsultancy, herzien 20 juli 2022 (bijlage 8);*
- *Bomen effect analyse, Pius Floris, 31 juli 2015 (bijlage 9);*
- *Effectenonderzoek EHS, Econsultancy, 29 oktober 2015 (bijlage 10);*
- *Rapportage aanvullende onderzoeken ecologie, Econsultancy, herzien op 20 juli 2022 (bijlage 1);*
- *Activiteitenplan Das en steenmarter, Econsultancy, 20 juli 2022 (bijlage 11);*
- *Onderzoek stikstofdepositie, SPA WNP ingenieurs, 31 januari 2023 (bijlage 12).*

De quickscan flora en fauna dient als basis voor het onderzoeken van potentiële effecten die een plan kan hebben op de lokale ecologie. Uit een dergelijk onderzoek kan geconcludeerd worden of vervolgonderzoek nodig gaat zijn.

Quickscan flora en fauna

De aanwezigheid van geschikt habitat op het plangebied voor de verschillende soorten en soortgroepen is weergegeven in tabel 1. In tabel 2 is samengevat of de voorgenomen ingreep mogelijk versturend kan werken en wat de consequenties zijn voor eventuele vervolgstappen, zoals soortgericht nader onderzoek of vergunningstrajecten. In de tabel is weergegeven of maatregelen noodzakelijk zijn om overtreding van de Wet natuurbescherming voor bepaalde soortgroepen te voorkomen.



Tabel 2: Overzicht geschiktheid plangebied voor soortgroepen en te nemen vervolgstappen (bron: Ecologische quickscan d.d. 14 mei 2019 /herzien 20 juli 2022)

Soortgroep		Geschikt habitat	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Onthefingsaanvraag	Bijzonderheden / opmerkingen*
Broedvogels	Algemeen	Ja	Mogelijk	Nee	Nee	Het verwijderen van nestgelegenheden buiten het broedseizoen uitvoeren of voorgaand de werkzaamheden een broedvogelinsectie uitvoeren
	Jaarrond beschermd	Ja	Mogelijk	Ja	Mogelijk	Aanvullend onderzoek Steenuil
Vleermuizen	Verblijfplaatsen	Ja	Mogelijk	Mogelijk	Mogelijk	Bij het verwijderen van bomen en vleermuiskasten dient aanvullend onderzoek te worden uitgevoerd + aandacht voor verlichting van bosrand
	Foerageergebied	Ja	Nee	Nee	Nee	Aandacht voor verlichting van bosrand
	Vliegroutes	Nee	Nee	Nee	Nee	-
Grondgebonden zoogdieren		Ja	Mogelijk	Nee	Nee	Aandacht voor zorgplicht ten aanzien van konijn, egel, mol en diverse muizensoorten
Das, steenmarter en kleine marterachtigen		Ja	Mogelijk	Ja	Ja	Aanvullend onderzoek, onthefingsaanvraag en het treffen van aanvullende maatregelen is aan de orde
Amfibieën		Ja	Mogelijk	Nee	Nee	Aandacht voor zorgplicht ten aanzien van bastaardkikker, bruine kikker, gewone pad en kleine watersalamander en opstellen van ecologisch werkprotocol bij demping sloot
Reptielen		Nee	Nee	Nee	Nee	-
Vissen		Ja	Mogelijk	Nee	Nee	Aandacht voor zorgplicht ten aanzien van algemene vissoorten en opstellen van ecologische werkprotocol bij demping sloot
Libellen en dagvlinders		Nee	Nee	Nee	Nee	-
Overige ongewervelden		Nee	Nee	Nee	Nee	-
Vaatplanten		Nee	Nee	Nee	Nee	-
Gebiedsbescherming		Gebied aanwezig	Ingreep verstorend	Nader onderzoek	Vergunningplicht	
Natura 2000		16 km	Nee	Ja*	Nee	Aanvullend onderzoek stikstofdepositie is reeds uitgevoerd
Natuurnetwerk Nederland		Aangrenzend	Nee, mits*	Nee	Nee	EHS effectenonderzoek reeds uitgevoerd *door het treffen van maatregelen worden negatieve effecten voorkomen
Houtopstanden		Ja	Mogelijk	Nee	Mogelijk	Navragen bij desbetreffende gemeente

*wijzigingen in het planvoornemen kunnen van invloed zijn op de uitkomst van het onderzoek.



Uit de quickscan blijkt dat om de effecten van de ingreep volledig te kunnen toetsen aan de Wet natuurbescherming aangaande bescherming van de das, steenmarter, bunzing, hermelijn, wezel, steenuil en boom bewonende vleermuizen, meer informatie benodigd is.

Het kappen van bomen en verwijderen van bosschage dient plaats te vinden buiten het broedseizoen of voorafgaand aan de werkzaamheden dient een broedvogelinspectie uitgevoerd te worden.

Voor het verleggen van watergangen, zal het werken met een ecologisch werkprotocol voldoende zijn om het doden en verwonden van algemene vissen en amfibieën te minimaliseren. In dit werkprotocol wordt onder andere opgenomen dat deze soortgroepen gevangen en verplaatst, dan wel weggeleid, dienen te worden richting veiliger water en wordt de desbetreffende (eind)verantwoordelijke voor deze taken benoemd.

Ten aanzien van overige algemene soorten dient te allen tijde rekening gehouden te worden met de zorgplicht. Dieren moeten tijd hebben om veilig weg te komen.

Ten aanzien van gebiedsbescherming worden er geen overtredingen verwacht. Aangaande het aanliggende Natuurnetwerk is hiertoe reeds een aanvullend EHS effectenonderzoek uitgevoerd. Tevens is een stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd in verband met Natura 2000-gebieden.

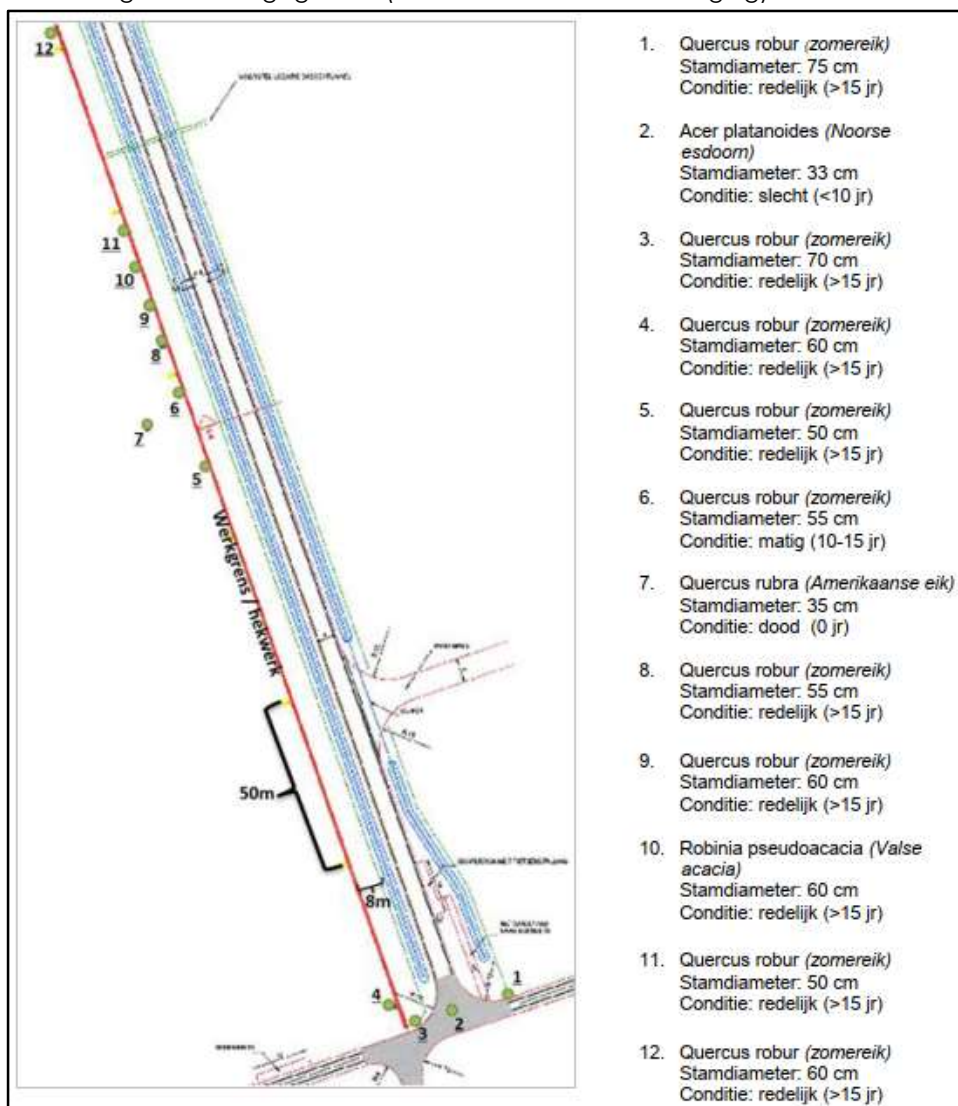
Op basis van de bovenstaande resultaten uit de quickscan flora en fauna zijn de boom effect analyse, het effectenonderzoek EHS, het aanvullend ecologisch onderzoek en het stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd. Daarnaast is het activiteitenplan das en steenmarter opgesteld om de maatregelen voor deze soorten toe te lichten. Het activiteitenplan vormt een onderdeel van de aanvraag op basis waarvan de positieve weigering van de ontheffingsaanvraag Wnb heeft plaatsgevonden.

Bomen effect analyse

Door Pius Floris Boomverzorging is een bomen effect analyse uitgevoerd in 2015. Deze is opgenomen als bijlage 9. In onderstaande afbeelding staan de boomgegevens vermeld die bij het veldwerk zijn geconstateerd.



Afbeelding 14: Boomgegevens (bron: Pius Floris Boomverzorging)



Boom 2 staat in het ontwerp in de toekomstige rijbaan en krijgt om deze reden een kap advies. Aan de oostzijde van boom 3 wordt de rijbaan verwezenlijkt. De afstand van stamvoet tot rijbaan bedraagt circa 4 meter. De graafwerkzaamheden vallen daarmee buiten de stabiliteitskluit van de boom. Bij boom 3 dient echter wel gelet te worden op mogelijk aanwezige stabiliteitswortels. Gedurende graafwerkzaamheden dienen wortels dikker dan 5 cm te allen tijde gemeld te worden en alleen na overleg met een bomenwacht recht afgezet te worden.

Op basis van het ontwerp en de in het veld waargenomen werkgrens (locatie van het hekwerk), kan verondersteld worden dat er voldoende ruimte is (ca. 8 meter van werkgrens tot kant watergang) om de overige aanwezige bomen te handhaven. De bomen zelf staan afwisselend 1 tot 2,5 meter uit het hekwerk. Dit maakt dat circa 9 tot 10,5 meter ondergronds doorworteld volume in de richting van het werk intact kan blijven. Hiervoor is het echter wel van belang dat deze zone niet met zwaar materieel betreden wordt. De bodem kan hierdoor verdicht raken, wat wortelgroei laat stagneren en in het slechtste geval zelfs wortels kan laten afsterven.



Pius Floris Boomverzorging adviseert om de graafwerkzaamheden ten behoeve van de watergang uit te voeren vanuit de toekomstige rijbaan. Hierdoor hoeft de kwetsbare, doorwortelde zone niet te worden betreden. Indien dit onmogelijk is en er toch vanuit de westzijde van de watergang gewerkt moet worden, dan dienen er rijplaten aangebracht te worden om verdichting te voorkomen. Tevens dienen in dit geval de bomen gesnoeid te worden om voldoende doorrijdhoogte (circa 5 meter) voor het materieel te creëren.

De overige aanwezige bomen en struiken hebben allen minder dan 75 cm omtrek en zijn daarmee niet kapvergunning plichtig. Dit geldt voor de bossages aan de voor- en achterzijde van de paardenweide en voor de aanwezige berken aan de aansluiting op de N264.

Effectenonderzoek EHS

Aanvullend is door Econsultancy in oktober 2015 een effectenonderzoek EHS uitgevoerd. EHS staat voor Ecologische Hoofd Structuur, sinds 2013 is dit het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Uit dat onderzoek is gebleken, dat op basis van de huidige gegevens voornamelijk negatieve effecten met betrekking tot het aspect rust en stilte niet uit te sluiten zijn. In dat verband heeft overleg met de Stichting Das & Boom plaatsgevonden, waaruit is gebleken dat voor de das (verkeers)geluid geen aandachtspunt vormt. Het dier is daar niet gevoelig voor en er zal bovendien gewinning optreden. Verder is geadviseerd donkerte zoveel mogelijk te behouden door, indien straatverlichting nodig is, gebruik te maken van de minst natuur verstorende verlichting (b.v. amberkleurige UV-vrije ledverlichting).

Aanvullend ecologisch onderzoek

Uit de quickscan en opmerkingen van de Omgevingsdienst Brabant Noord (ODBN) bleek dat, om de effecten van de ingreep volledig te kunnen toetsen aan de Wet natuurbescherming aangaande bescherming van de das, steenmarter, bunzing, hermelijn, wezel, steenuil en boom bewonende vleermuizen, meer informatie benodigd was. Om deze reden is het in juli 2022 gepubliceerde aanvullend ecologisch onderzoek uitgevoerd.

Functie onderzoek locatie voor vleermuizen

Als gevolg van een toename aan verlichting richting foerageergebied kan deze functie voor vleermuizen in het geding komen. Dit is een overtreding van de Wet natuurbescherming. Bij de aanleg van de weg dient daarom gebruik gemaakt te worden van vleermuisvriendelijke verlichting. Het wordt geadviseerd om een verlichtingsplan op te stellen. Op basis van het verlichtingsplan kan de ecooloog beoordelen of de getroffen maatregelen afdoende zijn.

Functie onderzoek locatie voor de das en steenmarter

Als gevolg van storende werkzaamheden binnen 38 meter van een dassenburcht kan de functie van een burcht komen te vervallen. Dit is een overtreding van de Wet natuurbescherming. Het verstoren van een burchtlocatie en bijhorende migratieroutes mag plaatsvinden onder bepaalde voorwaarden. Naar verwachting kan in de gebruiksfase niet voldaan worden aan deze voorwaarden. Derhalve is er sprake van het nemen van maatregelen en/of compensatie van één te vervallen kraamburcht. Daarnaast dient 0,82 ha foerageergebied voor de das en één migratieroute voor zowel das als steenmarter gecompenseerd te worden. Tijdig voor start van de werkzaamheden dient dit compensatiegebied gereed te zijn. De te nemen maatregelen dienen opgenomen te worden in een activiteitenplan. Dit activiteitenplan dient ter goedkeuring voorgelegd te worden aan het bevoegd gezag, de provincie Noord-Brabant, middels een ontheffingsaanvraag van de Wet natuurbescherming.

Het hiervoor genoemde activiteitenplan is op 20 juli 2022 door Econsultancy gepubliceerd en is voorgelegd aan de provincie Noord-Brabant ter toetsing aan de Wet natuurbescherming. De volledige rapportage van het activiteitenplan is als bijlage 11 in deze toelichting opgenomen. De conclusies uit het activiteitenplan worden later in dit hoofdstuk besproken, gevolgd door het besluit van de provincie met betrekking tot de Wet natuurbescherming.



Functie onderzoek locatie voor overige soortgroepen

Gedurende de veldperiode 2020-2021 is middels protocollair onderzoek het gebruik van de onderzoek locatie door een andere streng beschermde soort, en daarmee een potentieel negatief effect op een streng beschermde functie als gevolg van de voorgenomen ingreep, uitgesloten.

Ten aanzien van algemene soorten en broedvogels dient altijd de zorgplicht in acht te worden genomen. Werkzaamheden dienen uitgevoerd te worden middels een ecologisch werkprotocol, zodat schade aan algemene soorten en broedvogels zo veel mogelijk wordt voorkomen.

Activiteitenplan das en steenmarter

In hoofdstuk 2 zijn de te treffen maatregelen uit het activiteitenplan al kort benoemd. In deze paragraaf worden de maatregelen nader toegelicht.

- **aanleg bufferzone**

Om te zorgen voor een buffer tussen de Verlengde Noordlaan en de burcht zal er een grondwal met begroeiing en greppel worden aangelegd aan de westzijde van de Verlengde Noordlaan. De functie van de houtwal is drieledig. Het geeft een buffer voor verstoringe verlichting en geluid richting de burcht, het geeft beschutting voor dassen, waardoor de geleiding naar de dassentunnels optimaler wordt, en tegelijk geeft het, door de juiste keuze van plantgoed, voedsel voor de das. Niet alleen de vruchten van de planten zijn aantrekkelijk voor de das, maar een houtwal trekt weer andere organismen aan, waardoor er een hoge biodiversiteit kan optreden.

- **faunakerend hekwerk**

Bij de aanleg van de Verlengde Noordlaan wordt langs de gehele oprit, aan beide zijden, fauna kerend hekwerk toegepast in combinatie faunatunnels, ontsnappingspoorten en geleidend groen. Het hekwerk wordt zo aangelegd dat deze goed aansluit rondom de beoogde faunatunnels en daarnaast zullen de aan te leggen greppels als een geleider naar de ingang van de tunnel toelopen. Aan beide zijden van de weg wordt daarnaast groenvoorziening (lijnvormig parallel aan het raster) gerealiseerd, waar op de plekken met faunatunnels rekening wordt gehouden met geleiding naar de ingangen van de tunnels toe.

- **faunatunnels, ontsnappingspoorten en roosters**

Er worden drie faunatunnels gerealiseerd over de lengte van de Verlengde Noordlaan, waarbij rekening is gehouden met het plaatsen van de tunnels op locaties van bestaande wissels. In totaal worden er acht vluchtvoorzieningen geplaatst in de beoogde willdrasters om te zorgen dat dieren, die eventueel toch op de weg zijn geraakt, een mogelijkheid tot ontsnapping terug hebben. Om te voorkomen dat dassen bij inritten alsnog toegang krijgen tot de weg, worden hier (wild/dassen) roosters geplaatst.

- **compensatiegebied**

Met de aanleg van de oprit zal circa 0,18 ha paardenweide (optimaal foerageergebied) en 1,2 ha productie grasland (suboptimaal foerageergebied) verdwijnen. Het kennisdocument (Kennisdocument Das, opgesteld door BIJ12 in 2017), dat in het activiteitenplan is gebruikt, hanteert een compensatiefactor van 0,5 bij suboptimaal foerageergebied en 1,2 bij optimaal foerageergebied. Dit betekent dat er in de nieuwe situatie minimaal 0,82 ha optimaal foerageergebied ingericht dient te worden binnen het territorium van de lokale dassenpopulatie. Deze compensatie wordt gerealiseerd middels een groenstroken, velden met fruitbomen en een opwaardering van de Peelsche Heide.



Hierna volgt een toelichting op deze compensatie per onderdeel:

- **groenstrook: houtwal met greppels**
Voor de realisatie van de houtwal met greppels is een groenzone van negen meter breed en 300 meter lang gereserveerd. Bij de aanplant van de houtwal is er sprake van aanplant van twee à drie stuks per meter in een driehoeksverhouding met de soorten: Lijsterbes, Hazelaar, Eénstijlige Meidoorn, Tweestijlige Meidoorn, Sleedoorn, Hondсроos, Beuk, Mispel, Inlandse Vogelkers. Met de aanleg van de houtwal, in combinatie met greppels, wordt 0,27 ha leefgebied voor de das ingericht.
- **groenstrook: struweelhagen met greppel**
Bij de aanplant van de struweelhagen is er sprake van aanplant van één rij met vier stuks per meter met dezelfde soorten als bij de hiervoor genoemde houtwal. Met de aanleg van struweelhagen, in combinatie met de greppels, wordt 0,23 ha leefgebied voor de das ingericht.
- **velden met fruitbomen**
In het gebied rondom het noordelijke deel van de Verlengde Noordlaan worden drie velden met in totaal een oppervlakte van 0,26 ha met fruitbomen ingericht. De velden worden ingezaaid met gras, in combinatie met een klavermengsel, en daarnaast worden de volgende vruchtdragende bomen toegepast: Zoete Kers, Kweeper, Wilde Peer, gedomesticeerde appel soorten, Mispel, Moerbei en Walnoot. Hiermee wordt 0,26 ha aan leefgebied voor de das ingericht.
- **opwaardering Peelsche Heide**
Op open terreindelen van de Peelsche Heide wordt tevens aanplant van fruitbomen gerealiseerd, als compensatie van foerageergebied voor de das. In totaal worden hier 15 fruitbomen aangeplant. Dit betreft de soorten Zoete Kers en Wilde Peer. In totaal nemen 15 hoogstam fruitbomen minimaal 960 vierkante meter in beslag, oftewel circa 0,10 ha. Hiermee wordt voldaan aan de 0,06 ha aan foerageergebied voor de das, wat buiten het plangebied dient te worden ingericht. Naast de aanplant van fruitbomen is de initiatiefnemer voornemens om de Peelsche Heide verder op te waarderen door aanplant van hazelaar, hulst en taxus. Deze soorten zullen het terrein, wat nu grotendeels bestaat uit Amerikaanse eik met een weinig ontwikkelde struiklaag, meer gevarieerd maken. Deze maatregelen zijn niet meegenomen in de berekening van de compensatie opgave voor de das, maar zullen het gebied ook versterken voor een soort als das, in de vorm van onder andere dekking gedurende het foerageren en meer voedselaanbod.
- **aangepaste verlichting**
Bij de aanleg van straatverlichting dient voorkomen te worden dat de bosrand verlicht wordt vanwege verstoring van de das, als ook vanwege aanwezig foerageergebied van vleermuizen. De aanleg van de houtwal zal gedeeltelijk resulteren in een buffer van verlichting. Tevens wordt gebruik gemaakt van natuurvriendelijke verlichting, zoals amberkleurige verlichting, of wordt de verlichting zo geplaatst dat er geen toename bestaat van verlichting van de bosrand en de terreindelen, welke ingericht zijn ten behoeve van de das (hagen en velden met fruit naast de Verlengde Noordlaan).
- **zorgvuldig handelen en zorgplicht**
Aan het zorgvuldig handelen en de zorgplicht wordt voldaan door het werken buiten de gevoelige perioden van de das bij werkzaamheden welke plaatsvinden binnen de verstoringafstand.

Besluit Wet natuurbescherming

Op 18 augustus 2022 is door gedeputeerde staten van Noord-Brabant een besluit genomen op de op 26 oktober 2021 ontvangen aanvraag krachtens artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming voor beoogde plan. De aanvraag is ingediend door de gemeente Maashorst.



Het besluit luidt als volgt:

Gelet op de bepalingen van de Wet natuurbescherming besluiten de Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant:

- *aan gemeente Maashorst (voorheen gemeente Uden), Markt 145, 5401 EJ te Uden, de gevraagde ontheffing af te wijzen, op grond van artikel 3.10, tweede lid, van de Wet natuurbescherming, van de bepalingen als bedoeld in:*

artikel 3.10, eerste lid, onder b, van de Wet natuurbescherming, voor de:

- *das (Meles meles);*
- *steenmarter (Martes foina);*

voor de aanleg van de Verlengde Noordlaan tussen de N264 en de Noordlaan te Uden, in de gemeente Maashorst, nu er voor deze soort geen verbodsbepaling uit de Wet natuurbescherming wordt overtreden;

- *aan dit besluit het volgende voorschrift te verbinden:*

de mitigerende maatregelen die zijn opgenomen in hoofdstuk 8 van de rapportage 'Activiteitenplan das en steenmarter, Verlengde Noordlaan te Odiliapeel' (Econsultancy, rapportnummer 9709.004, d.d. 20 juli 2022) en de ontwerptekening 'Verlengde Noordlaan te Uden - Maatregelen t.b.v. dassen' (Sweco, projectnummer 51008899, tekeningnummer 00011, versie 2, d.d. 18 juli 2022) dienen strikt te worden gevolgd.

Dit houdt in dat het is toegestaan de voorgenomen handelingen ten aanzien van beschermde soorten zonder ontheffing uit te voeren, omdat een overtreding van een verbodsbepaling niet aan de orde is zolang de werkwijze en de maatregelen in de stukken van de aanvraag strikt gevolgd worden.

Stikstofdepositie onderzoek

Uit de AERIUS-berekeningen volgt dat er voor zowel de aanlegfase, als de gebruiksfase geen natuurgebieden zijn met rekenresultaten hoger dan 0,00 mol/ha/jaar. Hier uit blijkt dat het onderdeel stikstofdepositie verder niet relevant is voor de aanleg van de Verlengde Noordlaan. De complete rapportage van het onderzoek stikstofdepositie is opgenomen in de bijlage van deze toelichting (bijlage 12).

4.10 Archeologie

In opdracht van de voormalig gemeente Uden is door Econsultancy BV een archeologisch onderzoek uitgevoerd ter plaatse van het beoogde tracé (bijlage 13).

Het archeologisch onderzoek was noodzakelijk om de verwachtingswaarde voor de aanwezigheid van archeologische waarden binnen het plangebied te bepalen en of deze vanwege het plan kan worden aangetast. Binnen de Wet op de Archeologische Monumentenzorg 2007, voortvloeiend uit het bedrag van Malta, is hiertoe het onderzoek uitgevoerd.

Aan de hand van meerdere bronnen is een specifieke archeologische verwachting voor het plangebied opgesteld. Vervolgens is deze door veldonderzoek getoetst en is met het veldonderzoek inzicht verkregen in de geologische en bodemkundige opbouw van het gebied.

Uit het bureauonderzoek blijkt dat de middelhoge verwachting voor de perioden Laat-Paleolithicum tot en met Vroeg-Neolithicum kan worden bijgesteld naar lage verwachting. Op basis van de aangetroffen bodemopbouw zijn eventueel aanwezige vuursteenvindplaatsen in het plangebied reeds sterk aangetast of verstoord.



Uit het veldonderzoek blijkt dat de bodemopbouw is verstoord vanaf het maaiveld tot minimaal 30 en maximaal 60 cm (gemiddeld 45 cm). Vermoed wordt dat er in het plangebied egalisatiewerkzaamheden hebben plaatsgevonden. Aangenomen is dat het niveau waarin archeologische resten worden verwacht al verstoord zijn. Dit geldt ook voor het merendeel van het plangebied waar het gaat om het archeologisch sporenniveau. Dieper doorlopende sporen in de C-horizont zijn waarschijnlijk nog intact.

Voor de perioden Midden- en Laat-Neolithicum blijft de middelhoge verwachting op de aanwezigheid van een intact restant van een archeologische vindplaats behouden. Het archeologisch sporenniveau zal deels intact zijn, zeker ten aanzien van dieper doorlopende sporen. Voor de perioden vanaf de Bronstijd was de archeologische verwachting laag en blijft laag.

Er is een selectieadvies uitgebracht aanvullend onderzoek uit te voeren in de vorm van proefsleuvenonderzoek, waaraan voorafgaand een Programma van Eisen is opgesteld en beoordeeld door de archeologisch deskundige van de voormalig gemeente Uden. Aangegeven wordt dat indien de verstoring niet dieper zal reiken dan 40 cm-mv, bijvoorbeeld door het opbrengen van een zanddek voordat de nutsvoorzieningen worden aangelegd, er geen archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk is. In de regels is dit geborgd, middels de dubbelbestemming Archeologische Waarden.

Conclusie

Op basis van de waargenomen opbouw zal het niveau waarin archeologische resten en archeologische sporen worden verwacht wel reeds verstoord zijn. Dieper doorlopende sporen in de C-horizonten zullen waarschijnlijk nog wel intact zijn. Dit leidt tot de conclusie dat de middelhoge verwachting op aanwezigheid van een archeologische vindplaats uit de periode Midden- en Laat-Neolithicum behouden blijft. Aangezien de verstoring niet dieper zal reiken dan 40 cm-mv is geen vervolgonderzoek noodzakelijk.

4.11 Explosievenonderzoek

Voor onderhavig tracé is door Explosive Clearance Group BV een onderzoek gedaan naar het voorkomen van conventionele explosieven in de bodem (kenmerk 147-014-DE-02 d.d. 16 december 2014, zie bijlage 14). Met het onderzoek is aan de hand van een multisensorsysteem in totaal 178 stuks ferrohoudende objecten geïnterpreteerd die als verdacht betiteld kunnen worden.

Twee gebieden van in totaal 941 m² konden niet onderzocht worden in verband met de aanwezigheid van kabels en leidingen. Van 9 tot en met 15 december 2014 heeft het vervolgonderzoek in de vorm van een benaderonderzoek plaatsgevonden door een team van 3 personen met behulp van een Sensys zoekapparaat van het type SBL-10.

Hierbij zijn tot een diepte van vier meter minus maaiveld geen conventionele explosieven aangetroffen. Op basis hiervan zijn de gronden vrijgegeven voor gebruik en vormt dit aspect geen belemmering voor het plan.

4.12 M.e.r.

Algemeen

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is een hulpmiddel om bij diverse procedures het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven. Er is sprake van een plan merplicht, project merplicht of mer-beoordelingsplicht wanneer het te realiseren project wordt genoemd in onderdeel C of D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Daarnaast dient ook bij activiteiten onder de drempelwaarden uit onderdeel D getoetst te worden of er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn.



Onderzoek

Voor het onderhavige plan kan gesteld worden dat er geen directe m.e.r.-plicht vanuit de wet milieubeheer en vanuit het besluit m.e.r. geldt op grond van Bijlage C. De voorgenomen activiteit valt wel onder onderdeel D 11.2 uit het Besluit milieueffectrapportage (tabel 3). Om die reden is er sprake van een vormvrije mer.

Tabel 3: Onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage

	Kolom 1 Activiteiten	Kolom 2 Gevallen	Kolom 3 Plannen	Kolom 4 Besluiten
D 11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3. een BVO van 200.000 m² of meer.	De structuurvisie, bedoeld in de artikelen 2.1, 2.2 en 2.3 van de Wet ruimtelijke ordening, en het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.	De vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onderdelen a en b, van de Wet ruimtelijke ordening dan wel bij het ontbreken daarvan van het plan, bedoeld in artikel 3.1, eerste lid, van die wet.

De genoemde activiteit uit kolom 1 is van toepassing op het plan, omdat de beoogde weg een uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject betreft. Het onderhavige plan blijft ruim onder de drempelwaarde van 100 hectare, echter dient er voor activiteiten, die onder de drempelwaarde vallen, alsnog nagegaan te worden of er sprake kan zijn van belangrijke gevolgen voor het milieu. Onderstaand worden de aspecten van het plan met betrekking tot het besluit mer getoetst.

Kenmerken van het project

De omvang en ontwerp van het gehele project

Het voorgenomen project betreft het realiseren van een nieuwe verbindingsweg tussen de Beukenlaan en de Nieuwedijk (N264). De verbindingsweg zal een lengte van circa 630 meter hebben.

De cumulatie met andere projecten

Cumulatie met andere projecten in de nabijheid van het plangebied is niet aan de orde.

Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen

Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen ten behoeve van de realisatie vindt plaats op een duurzame manier en geeft geen aanleiding aanzienlijke gevolgen voor het milieu te veronderstellen, zodanig dat daarvoor een MER dient te worden uitgevoerd.

De productie van afvalstoffen

Het ontstaan van afvalstoffen tijdens de bouw en het gebruik is tevens vanzelfsprekend en zal op een andere locatie niet anders zijn. Het onderhavige plan bevat geen inrichting welke tijdens gebruik afvalstoffen produceert.

Verontreiniging en hinder

De verontreiniging en hinder, die de realisatie van het voorliggend plan kan hebben op de omgeving, is onderzocht en toegelicht in de paragrafen 4.1 tot en met 4.11.

Risico van zware ongevallen en/of rampen

Met de ontwikkeling wordt geen Bevi-inrichting gerealiseerd. Zware ongevallen of rampen zijn door de ontwikkeling niet te verwachten. Het plaatsgebonden- en groepsrisico vormt om die reden geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Met de aanleg van de Verbindingsweg worden type verkeersstromen van elkaar gescheiden, waardoor er een veiligere situatie ontstaat voor de verkeersdeelnemers

Risico voor de menselijke gezondheid



Voor het onderhavig plan is het risico voor de menselijke gezondheid niet relevant.

Locatie van het project

Het bestaand en goedgekeurd landgebruik

Het voormalig en goedgekeurd grondgebruik bestaat deels uit agrarische gronden en deels uit gronden van Peka Kroef B.V. welke bestemd zijn als bos.

Relatieve rijkdom aan natuurlijke hulpbronnen

Onder natuurlijke hulpbronnen wordt verstaan alle van nature aanwezige stoffen, die van economisch nut kunnen zijn (zoals zoet water, delfstoffen, bos als houtleverancier). Natuurlijke hulpbronnen zijn ter plaatse van de beoogde uitbreiding niet aanwezig.

Opnamevermogen van het natuurlijk milieu met betrekking tot de onderstaande typen gebieden

- Wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden.
- Doordat in de directe omgeving van het plangebied geen wetlands, kustgebieden en berggebieden zijn, is er geen sprake van invloed op het opnamevermogen. Wel grenst het plangebied aan een beschermd bosgebied. In het activiteitenplan dat en steenmarter (bijlage 11) staat toegelicht welke maatregelen worden toegepast ter bescherming van de das en steenmarter.
- Natuurreservaten- en parken, vogel- en habitatrichtlijnen
- Het plangebied ligt niet in Natura 2000 gebieden en het NNN. Het is dan ook redelijkerwijs uit te sluiten dat de voorgenomen plannen negatieve effecten tot gevolg hebben op Natura 2000- of NNN-gebieden. Op basis van het stikstofonderzoek (bijlage 12) is geconstateerd dat er geen stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden te verwachten is, als gevolg van de beoogde verbindingsweg.
- Gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid.
- Het plangebied ligt niet in een verstedelijkt gebied. De gronden worden momenteel grotendeels agrarisch gebruikt.
- Landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.
Binnen het projectgebied liggen geen gemeente- of rijkswege beschermde monumenten. Er zijn geen effecten te verwachten op cultuurhistorische waarden. De geplande werkzaamheden worden zo uitgevoerd dat de archeologische waarde zoals omschreven in het vigerende bestemmingsplan niet geschaad worden.

Soort en kenmerken van het potentiële effect

Ordegrootte en bereik van het effect

Het betreft de aanleg van een verbindingsweg, van circa 630 meter. De activiteit is zeer lokaal, de aard en omvang zijn beperkt. Voor deze ontwikkeling worden geen belangrijk nadelige effecten verwacht.

Aard van het effect

De aard van de effecten zijn in het voorgaande omschreven en zijn zodanig gering dat belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn uit te sluiten.

Grensoverschrijdend karakter van het effect

Gezien de ligging van het plangebied en de effectafstanden is geen sprake van een grensoverschrijdend karakter.

*Intensiteit en complexiteit van het effect*

Voor zover beoordeeld kan worden, zijn er geen complexe, onoverzichtelijke effecten te verwachten. De intensiteit en complexiteit van de effecten zijn beperkt en worden voldoende ondervangen.

De waarschijnlijkheid van het effect

Het optreden van effecten is zeer waarschijnlijk. De effecten tijdens de realisatiefase zijn tijdelijk van aard. De andere effecten treden op bij het gebruik van de woningen en de daarbij gepaard gaande verkeersgeneratie. Deze effecten zijn niet onomkeerbaar, maar wel marginaal.

De duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect

De initiatiefnemer is voornemens in 2023 te starten met het bouwen van de weg. Na oplevering wordt de weg voor onbepaalde tijd in gebruik genomen.

Cumulatie effect met effecten bestaande en/of goedgekeurde projecten

Met de ontwikkeling is geen sprake van cumulatie van belangrijke nadelige effecten met overige in de omgeving milieubelastende activiteiten/projecten.

Mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen

Zoals beschreven, zijn de verwachte effecten verwaarloosbaar. In het kader van de soortenbescherming geldt dat de maatregelen uit het activiteitenplan gehanteerd dienen te worden.

Conclusie

Naar aanleiding van voorgaande milieuparagrafen en de uitgevoerde onderzoeken is de conclusie dat een mer-procedure of mer-beoordelingsprocedure conform het Besluit m.e.r. niet noodzakelijk is voor deze ruimtelijke procedure.



5. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan is een juridisch bindend document voor burgers en overheid en bestaat uit:

- *de toelichting*
- *de planregels*
- *de verbeelding*

De toelichting heeft geen juridisch bindende werking. De verbeelding vormt samen met de planregels het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. Bijlagen behorend tot de regels maken hier ook onderdeel van uit.

De toelichting geeft een onderbouwing van het plan en verklaart de in dat plan opgenomen bestemmingen en planregels, in het bijzonder bij regels voor nadere eisen en afwijkingen. De planregels vormen de juridische regels voor gebruik van de gronden, de toegelaten bebouwing en het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

De verbeelding geeft de geografische ligging van de bestemmingen en aanduidingen weer.

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is gebruik gemaakt van "Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012, bijlage 5 behorende bij de Regeling standaarden ruimtelijke ordening) en het "Informatiemodel Ruimtelijke Ordening 2012" (IMRO2012).

Het plangebied betreft specifiek het tracé van de Verlengde Noordlaan. Om de aanleg mogelijk te maken geldt rechtstreeks één bestemming Verkeer. Hierbinnen zijn ook groen, fauna-tunnels, water en waterhuishoudkundige voorzieningen mogelijk, zodat bij elke eventueel denkbare toekomstige aanpassing aan de weg, bermen of sloten niet direct een planherziening nodig is. Wel is de minimaal te realiseren waterberging in de regels geborgen en gelden met dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen bepaalde beperkingen vanwege leidingen en beperkingen vanwege veiligheid en geluid.

5.2 Planregels

De indeling van de planregels is als volgt:

- | | |
|-------------|---------------------------|
| Hoofdstuk 1 | Inleidende regels |
| Hoofdstuk 2 | Bestemmingsregels |
| Hoofdstuk 3 | Algemene regels |
| Hoofdstuk 4 | Overgangs- en slotregels. |

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Begrippen (artikel 1)

In dit artikel zijn de begrippen gedefinieerd, die in de planregels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan moet worden uitgegaan van de in dit artikel toegekende betekenis aan begrippen. Voor een deel van de begrippen is het SVBP2012 maatgevend, voor het overige is aansluiting gezocht bij het bestemmingsplan buitengebied 2014 en het bestemmingsplan Peka Kroef B.V. Een aantal begrippen zijn al gedefinieerd in de Wet, zoals die betrekking hebben op externe veiligheid.

**Wijze van meten en berekenen (artikel 2)**

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

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

De standaard opbouw van de bestemmingsregels conform de SVBP2012 betreft:

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

Per bestemming kunnen niet-relevante onderdelen ontbreken.

In voorliggend bestemmingsplan zijn de volgende bestemmingen opgenomen:

Verkeer (artikel 3)

Het gehele plangebied heeft deze bestemming. Binnen de bestemming Verkeer zijn ook bermen, sloten, groenvoorzieningen, faunapassages, water en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. De bouwhoogte van bouwwerken bedraagt maximaal 20 meter, aangezien vanwege de Vliegbasis Volkel geen hogere bouwwerken kunnen worden toegestaan.

Dubbelbestemmingen (artikel 4 en 5)

Plaatselijk gelden dubbelbestemmingen vanwege de daar voorkomende leidingen. Ter plaatse geldt naast de bestemming Verkeer ook de betreffende dubbelbestemming. Het gaat om een kerosineleiding van defensie en een watertransportleiding. In de regels van de dubbelbestemmingen zijn beperkingen opgenomen voor het bouwen en het uitvoeren van werkzaamheden om te voorkomen, dat dit mogelijk het belang van de leiding schaadt.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In de algemene regels zijn de voorwaardelijke verplichtingen opgenomen die bij dit plan behoren, zoals het voorzien in minimaal 257,22 m³ statische hemelwaterberging en de uitvoering van het activiteitenplan voor de das en steenmarter.

Gebiedsaanduidingen:

De gebiedsaanduidingen brengen voor de aangeduide gebieden restricties met zich mee vanwege onder meer geluid en gevaar. Hoewel het plan al geen nieuwe geluidgevoelige gebouwen mogelijk maakt en er ook geen sprake is van een toename van persoonsgebonden risico of groepsrisico, zijn toch de betreffende aanduidingen in het plan opgenomen. Dit ter informatie en voor een goede aansluiting op de aangrenzende bestemmingsplannen. De gebiedsaanduidingen geluidzone – luchtvaart hebben betrekking op het niet toestaan van nieuwe geluidgevoelige gebouwen vanwege de geluidhinder afkomstig van vliegveld Volkel. De “overige zone – 100% letaliteitcontour” is opgenomen rond de kerosineleiding van Defensie. Het is uiteraard niet toegestaan hierbinnen te verblijven (transport/verkeer is hier geen verblijf) of zonder overleg bouwwerken te bouwen. De zone ‘overig – plasbrandzone’ is aangeduid vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over de provinciale weg. Ingeval van een calamiteit kan brandbare stof wegstromen tot in de berm.



Uiteraard is het niet wenselijk deze afstroming te belemmeren, wat in de regels is geborgd. Verder zijn er nog de veiligheidszones vanwege munitie B en C, waarmee nieuwe kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten niet zonder meer toelaatbaar zijn. Als laatste geldt nog de vrijwaringszone – radar. Hiermee worden hoge bouwwerken vanwege de mogelijk verstorende werking op de radar voorkomen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregel

In deze regels is het overgangsrecht zoals vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening opgenomen en de slotregel met de formele naam van dit bestemmingsplan.

5.3 Wijziging regels

De regels zijn als gevolg van nieuw beleid gewijzigd ten opzichte van het ontwerp van het bestemmingsplan, dit onder meer als gevolg van wijziging van nationale wetgeving, de Interim Omgevingsverordening Noord-Brabant en uitwerking van de gevolgen voor beschermde soorten in het kader van de natuurwetgeving.



6. UITVOERBAARHEID

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Het plan betreft een initiatief van de gemeente Maashorst en de kosten en risico's zijn voor rekening van de gemeente.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het ontwerpbestemmingsplan Verlengde Noordlaan Odiliapeel is voor de duur van 6 weken ter inzage gelegd. De reacties en zienswijzen op het plan zijn samengevat en beantwoord in een separate nota van beantwoording (bijlage 15). Tevens is daarin beschreven in hoeverre dit aanleiding is om het bestemmingsplan al dan niet gewijzigd vast te stellen.

Het plan is aangemeld bij de provincie, hier is binnen de wettelijke termijn van 6 weken geen reactie op gekomen. Nadat het bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen is het raadsvoorstel ingediend. Op 13 juli 2023 is er met het raadsvoorstel ingestemd en vastgesteld.

Klankbordgroep Verlengde Noordlaan

Gedurende het proces heeft de gemeente overleg gehad met de klankbordgroep Verlengde Noordlaan met betrekking tot de beoogde ontwikkeling.