

# RUCPHEN

## BESTEMMINGSPLAN KOM ST. WILLEBRORD, VERLENGDE VOSDONKSEWEG



**Rho**

—  
ADVISEURS  
VOOR  
LEEFRUIMTE

**BESTEMMINGSPLAN**



# Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg

Gemeente Rucphen

bestemmingsplan

## identificatie

identificatiecode:  
NL.IMRO.0840.2584K0011-DEF1

projectnummer:  
0840.008948.00

opdrachtgever:  
ing. J.A. van Broekhoven

## planstatus

datum:  
26-04-2013  
23-05-2013  
16-08-2013  
11-12-2013

status:  
concept  
voorontwerp  
ontwerp  
vastgesteld



# Inhoudsopgave

Toelichting		1
<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel en opzet	6
1.3	Leeswijzer	7
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Beschrijving bestaande en beoogde situatie</b>	<b>9</b>
2.1	Bestaande situatie	9
2.2	Beoogde situatie	16
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>23</b>
3.1	Verkeer en vervoer	23
3.2	Woon- en leefmilieu	27
3.3	Natuur	30
3.4	Ruimtelijke Ordening	31
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Randvoorwaarden, onderzoek en verantwoording</b>	<b>43</b>
4.1	Mobiliteitstoets	43
4.2	Landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap	45
4.3	Bodem	49
4.4	Water	50
4.5	Ecologie	52
4.6	Archeologie en cultuurhistorie	56
4.7	Wegverkeerslawaaï	58
4.8	Luchtkwaliteit	59
4.9	Relatie met omliggende functies	61
4.10	Veiligheid	63
4.11	Kabels en leidingen	63
4.12	Trillingen	63
<b>Hoofdstuk 5</b>	<b>Planbeschrijving</b>	<b>67</b>
5.1	Beleid	67
5.2	Verbeelding en regels	67
5.3	Milieu en overige sectorale aspecten	68
5.4	Conclusie	68
<b>Hoofdstuk 6</b>	<b>Juridische aspecten</b>	<b>69</b>
6.1	Bestemmingsmethodiek	69
6.2	Bestemmingsregeling	71
6.3	Handhaafbaarheid	73

<b>Hoofdstuk 7</b>	<b>Economische uitvoerbaarheid</b>	<b>75</b>
<b>Hoofdstuk 8</b>	<b>Overleg en inspraak</b>	<b>77</b>
8.1	Overleg	77
8.2	Inspraak	77
8.3	Vaststelling	77

## Bijlagen bij toelichting

<b>Bijlage 1</b>	<b>Mobiliteitstoets</b>	
<b>Bijlage 2</b>	<b>Rapport betreffende een verkennend bodemonderzoek Nijverhei N638 te Rucphen</b>	
<b>Bijlage 3</b>	<b>Archeologisch bureauonderzoek &amp; Inventariserend Veldonderzoek, verkennende fase Nijverhei N638, Rucphen</b>	
<b>Bijlage 4</b>	<b>Programma van Eisen</b>	
<b>Bijlage 5</b>	<b>Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï</b>	
<b>Bijlage 6</b>	<b>Besluit hogere waarden</b>	
<b>Bijlage 7</b>	<b>Verkeersbesluit</b>	
<b>Bijlage 8</b>	<b>Externe veiligheid randweg Rucphen</b>	
<b>Bijlage 9</b>	<b>Verkennend onderzoek</b>	
<b>Bijlage 10</b>	<b>Eindrapport Beschermd Soorten ter plaatse van en direct rond rondweg St. Willebrord - Sprundel</b>	
<b>Bijlage 11</b>	<b>Trillingshinder</b>	
<b>Bijlage 12</b>	<b>Inspraakverslag</b>	
<b>Bijlage 13</b>	<b>Nota zienswijzen</b>	

<b>Regels</b>		<b>107</b>
<b>Hoofdstuk 1</b>	<b>Inleidende regels</b>	<b>109</b>
Artikel 1	Begrippen	109
Artikel 2	Wijze van meten	112
<b>Hoofdstuk 2</b>	<b>Bestemmingsregels</b>	<b>113</b>
Artikel 3	Groen	113
Artikel 4	Verkeer	114
Artikel 5	Waarde - Archeologie	116
<b>Hoofdstuk 3</b>	<b>Algemene regels</b>	<b>119</b>
Artikel 6	Antidubbeltelregel	119
Artikel 7	Algemene bouwregels	120
Artikel 8	Algemene gebruiksregels	121
Artikel 9	Algemene afwijkingsregels	122
Artikel 10	Algemene wijzigingsregels	123
<b>Hoofdstuk 4</b>	<b>Overgangs- en slotregels</b>	<b>125</b>
Artikel 11	Overgangsrecht	125
Artikel 12	Slotregel	126





## Toelichting



# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

### Algemeen

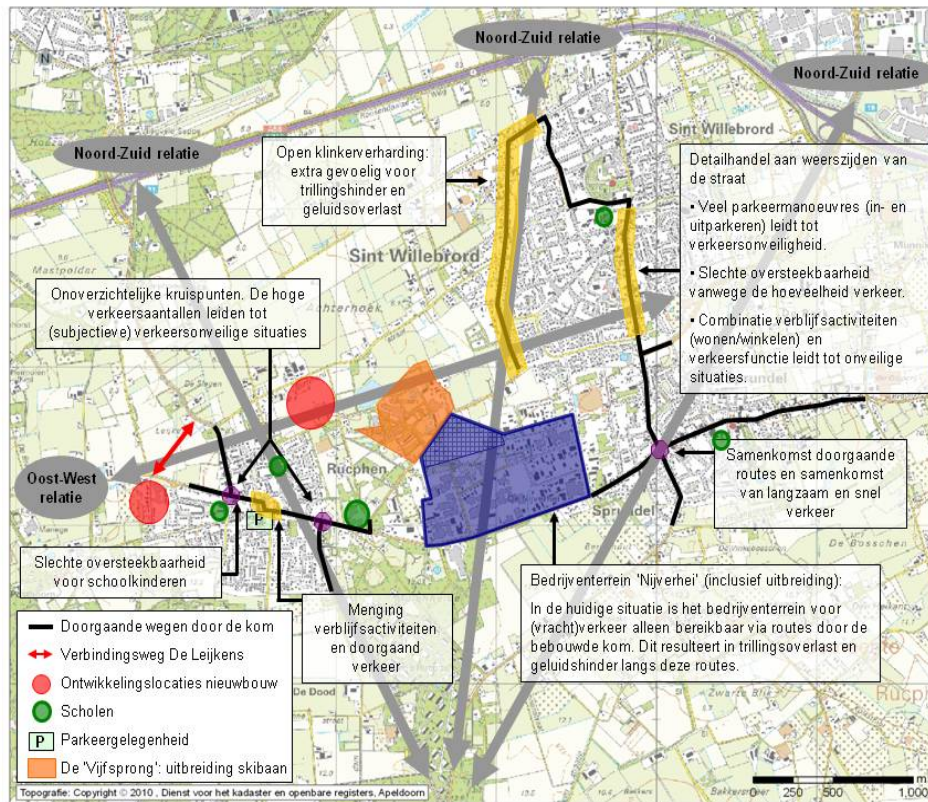
In de gemeente Rucphen staat de leefbaarheid in de centra van de kernen Rucphen, Sprundel en St. Willebrord als gevolg van verkeersoverlast onder druk. Verspreid over de genoemde kernen zorgt verkeer voor algemene hinder (zie ook figuur 1.1).

### Nut en noodzaak van een omlegging

Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur.

- De hoofdwegen binnen de kernen voldoen bovendien niet aan de vanuit Duurzaam Veilig vereiste inrichtingskenmerken (Rucphenseweg, Zundertseweg en Vosdonkseweg).
- De verkeersstructuur van de kernen is onvoldoende om het gebied 'Binnentuin' gelegen tussen de kernen te kunnen ontsluiten (bedrijventerrein Nijverhei, sport- en vrijetijdscentrum 'De Vijfsprong', 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- De gemeente heeft drie aansluitingen op de A58, maar geen van deze aansluitingen biedt een goede regionaal verbindende route richting Zundert Er ontbreekt een schakel in het regionale verbindende netwerk tussen A58 en N638. In de huidige verkeersstructuur voeren de doorgaande (interlokale) routes dwars door de kernen van Rucphen, Sprundel en St. Willebrord. Dit alles leidt tot hoge verkeersintensiteiten en een hoog aandeel vrachtverkeer.
- (Regionaal) doorgaand (vracht)verkeer door de kernen leidt tot:
  1. Knelpunten op het gebied van leefbaarheid: geluid en trillingen en oversteekbaarheid;
  2. Verkeersonveiligheid in de kernen door functiemenging: verblijfsactiviteiten in (de centra van) de kernen versus de doorgaande verkeersfunctie;
  3. Aantasting veilige schoolomgeving en schoolroute.

De knelpunten zijn samengevat in figuur 1.1.



Figuur 1.1 Knelpunten kernen. (bron: Verkorte Planstudie)

### Gewenste oplossingen

Algemeen zijn in het gemeentelijk en provinciaal beleid twee uitgangspunten geformuleerd ter verbetering van de huidige verkeerssituatie en het beperken van de verkeersoverlast.

- De gemeente Rucphen heeft de wens om het doorgaande verkeer uit de centra van kernen te weren.
- Daaraan gekoppeld is de wens van de provincie Noord-Brabant om het 'regionaal verbindend net' tussen de A58 en de A16/E19 te versterken.

### Planproces

#### West van de A16 (2001) en Visie ontsluitingsstructuur (2002)

De gemeente is reeds in het begin van de 21<sup>e</sup> eeuw gestart met studies naar de verbetering van de ontsluitingsstructuur van de gemeente (zie ook 3.1). In de Studie West van de A16 (gemeente en provincie) (2001) zijn de situatie en knelpunten en mogelijke oplossingsrichtingen in beeld gebracht. De visie op de ontsluitingsstructuur (2002) heeft tot doel:

- het terugdringen van het doorgaande (regionale) verkeer door de kern Rucphen;
- het verbeteren van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Nijverhei en de Vijfsprong;
- Het weren van verkeer met bestemming Nijverhei en Vijfsprong door de kernen St. Willebrord en Rucphen.

Een en ander heeft geresulteerd in een tracé dat 'Kort om de kom' is genoemd. Beide studies hebben er uiteindelijk in geresulteerd dat door de gemeenteraad van Rucphen het tracé 'Kort om de kom' is vastgesteld als voorkeurstracé (27 maart 2003) voor de omleiding Rucphen N638 en is opgenomen in de Structuurvisie-plus.

#### Kort om de kom

Het tracé 'Kort om de kom' loopt vanaf de A58 via de Rucphenseweg, achter de Bernhardstraat langs en

over de Bosheidestraat naar de Sprundelseweg. Vanaf daar loopt het alternatief via de Dennenweg naar de Zundertseweg. Het gehele tracé gaat uit van een 80 km/h weg buiten de bebouwde kom. De aansluitpunten liggen bij de Sint Martinusstraat, Bernhardstraat, Sprundelseweg en de Zundertseweg. Ter hoogte van de Jan Vermeerstraat komt een ongelijkvloerse fietsoversteek (fietstunnel).

#### *MER 2009*

In sommige gevallen is de aanleg van een weg (autoweg of autosnelweg) 'mer-plichtig'. Mer staat voor milieueffectrapportage. Er moet dan een gedetailleerd onderzoek uitgevoerd worden naar de effecten die de plannen hebben op het milieu.

'Kort om de kom' was mer-plichtig. De Milieu Effect Rapportage (MER) is op 12 februari 2009 door de raad vastgesteld. Deze MER is getoetst door de landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage. De Commissie heeft geconstateerd dat het regionaal belang van de nieuwe infrastructuur in het MER niet voldoende is onderbouwd en heeft geadviseerd (kort samengevat) te zoeken naar oplossingen die:

- minder ingrijpend zijn voor het landschap;
- uitgaan van lagere rijsnelheden.

Daarom heeft de gemeenteraad op 11 februari 2010 besloten:

- de voorkeursvariant uit de MER (Kort om de kom) te verlaten;
- een nieuwe, verkorte planstudie te starten.

#### *Verkorte Planstudie 2010*

Naar aanleiding van de conclusie uit de MER heeft de gemeenteraad van Rucphen besloten een nieuwe, verkorte planstudie te doorlopen. Binnen deze studie is in nauwe samenwerking met de provincie gezocht naar minder omvangrijke (niet-mer-plichtige) oplossingen voor de huidige verkeersproblematiek. Adviesbureau Royal Haskoning heeft de verkorte planstudie uitgevoerd.

In de Verkorte Planstudie 2010 (zie samenvatting in bijlage 1 Mobiliteitstoets) zijn 3 alternatieven beoordeeld. De voorkeursvariant (variant 6) uit de Verkorte Planstudie wordt nu (gefaseerd) door de gemeente ten uitvoer gebracht. Hiertoe is op 31 maart 2011 besloten.

Het voorkeursalternatief uit de Verkorte Planstudie voorziet in drie nieuwe tracédelen:

- tracédeel A/Oost: een nieuwe verbinding tussen de Noorderstraat en Kozijnenhoek (de Verlengde Vosdonkseweg);
- tracédeel B/West: een nieuwe verbinding tussen Kozijnenhoek en de Bernhardstraat (de Verlengde Helakkerstraat);
- tracédeel C/Zuid: een nieuwe verbinding tussen de Sprundelseweg (vanaf de Industriestraat) en de Vorensindseweg.

Vooralsnog wenst de gemeenteraad invulling te geven aan de realisering van fase 1 van de verbetering van de verkeersstructuur. Deze eerste fase betekent de aanleg van:

- deeltracé A/Oost (de Verlengde Vosdonkseweg) geregeld in het Bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg;
- tracédeel B/West (de Verlengde Helakkerstraat) geregeld in het bestemmingsplan Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat.

De planvorming van beide tracédelen loopt gelijk op, de financiering en ingebruikname is aan elkaar gekoppeld. Tracédeel C/Zuid zal van de Sprundelseweg in een later stadium mogelijk worden gemaakt en niet voor 2020 worden gerealiseerd.

In dit bestemmingsplan wordt onder de namen deeltracé A/Oost (Verlengde Vosdonkseweg) en deeltracé B/West (Verlengde Helakkerstraat) naar de tracés verwezen.

### *Besluit Provinciale Staten*

Op 16-11-2012 hebben Provinciale Staten van Noord-Brabant de begroting voor 2013 vastgesteld. Hierin is een bijdrage opgenomen voor de realisatie van de Verlengde Helakkerstraat en de Verlengde Vosdonkseweg. Op 29 mei 2013 heeft de provincie met de gemeente een uitvoeringsovereenkomst gesloten. Daarmee is de financiële uitvoerbaarheid gewaarborgd.

### *Herijking onderzoeken.*

Recent is naar voren gekomen dat de verkeerscijfers die zijn gebruikt in de Verkorte Planstudie en waarop onder meer de onderzoeken naar de verschillende omgevingsaspecten in het vorige voorontwerpbestemmingsplan zijn gebaseerd, geen goede weergave zijn van de werkelijke situatie. In het voor de Verkorte Planstudie gebruikte verkeersmodel zijn enkele flankerende maatregelen niet goed doorgevoerd. Zodoende is het effect van de aanleg van de randweg op de routekeuze van het verkeer in de Verkorte Planstudie onderschat. In werkelijkheid zullen de aan te leggen nieuwe tracédelen meer verkeer verwerken dan uit de Verkorte Planstudie blijkt en de kernen beter ontzien dan waarvan in de Verkorte Planstudie werd uitgegaan.

### *Mobiliteitstoets*

Het verkeersmodel is daarom ten behoeve van de verdere planvorming aangepast. Op basis daarvan is een Mobiliteitstoets opgesteld die toegesneden is op de bestemmingsplannen die de nieuwe tracédelen A/Oost en B/West mogelijk maken. In deze mobiliteitstoets wordt onderbouwd op welke wijze de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid wordt gewaarborgd. Daarbij ziet de Mobiliteitstoets toe op de volgende twee situaties:

- de situatie tussen nu en 2020 waarin de tracédelen A/Oost en B/West zijn gerealiseerd;
- de situatie na 2020 waarin ook tracédeel C/Zuid is gerealiseerd: hoewel deze situatie nog niet aan de orde is en planologisch nog niet mogelijk wordt gemaakt, moet immers wel worden aangetoond dat de nu te realiseren tracédelen A/Oost en B/West ook na realisatie van tracédeel C/Zuid goed functioneren.

De Mobiliteitstoets is integraal opgenomen in bijlage 1 van deze toelichting.

### *Geen mer-verplichting*

Voor de bestemmingsplannen die de deeltracés A/Oost en B/West mogelijk maken, geldt geen mer-verplichting. In de bijlage van het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen welke activiteiten MER-plichtig zijn. Met betrekking tot de infrastructuur zijn de volgende activiteiten MER-plichtig:

- de aanleg van een autosnelweg of autoweg;
- de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg, alleen in die gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 10 kilometer of meer.

Daar hier geen sprake is van deze activiteiten moet worden gesteld dat de aanleg van de Verlengde Vosdonkseweg niet MER-plichtig is. Ook niet wanneer alle drie de deeltracés 2, 4 en 6 bij elkaar worden opgeteld qua kilometers. De Europese MER-richtlijn leidt eveneens niet tot een andere conclusie. De aanleg van de drie deeltracés leiden - gelet op de aard en de ligging van de activiteiten - niet tot een MER-plicht. Een nadere toelichting is opgenomen in paragraaf 4.9.

## **1.2 Doel en opzet**

Doelstellingen van het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg, dat tegelijkertijd met het bestemmingsplan voor Deeltracé B/West wordt opgesteld, zijn de volgende.

- Het verbeteren van de ontsluiting van het gebied 'Binnentuin'. Het gebied 'Binnentuin' omvat onder andere het bedrijventerrein 'De Nijverhei', voorzieningencluster 'De Binnentuin' en het sport- en vrijetijdscentrum 'De Vijfsprong' met het 'Sneeuwattractiepark Skidôme' en overige recreatieve en sportactiviteiten (onder andere manage, schietbaan, atletiek, hockey).
- Het ontlasten van de kernen van Rucphen, Sprundel en St. Willebrord van doorgaand verkeer.
- Het beter faciliteren van het doorgaande verkeer tussen de A58 en Zundert.

### **1.3 Leeswijzer**

De opzet van de toelichting is als volgt.

- In hoofdstuk 2 wordt het project beschreven. Achtereenvolgens wordt daarbij kort ingegaan op de huidige situatie en de ontwikkeling (beschrijving van het project).
- In hoofdstuk 3 wordt kort ingegaan op het beleidskader.
- In hoofdstuk 4 zijn de resultaten vermeld van de toetsing van de realisering van de weg aan ruimtelijke aspecten en milieuaspecten.
- Hoofdstuk 5 bevat de vertaling van hoofdstuk 2, 3 en 4 in de planbeschrijving.
- In hoofdstuk 6 is de toelichting op de juridische regeling opgenomen.
- Hoofdstuk 7 en hoofdstuk 8 bevatten een toelichting op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.





## Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande en beoogde situatie

### 2.1 Bestaande situatie

#### 2.1.1 Context

##### Algemeen

De gemeente Rucphen bestaat uit de kernen:

- Rucphen;
- Schijf;
- Sprundel;
- St. Willebrord;
- Zegge.

De gemeente ligt (met uitzondering van Zegge) ten zuiden van de A58 tussen Roosendaal en Breda. Te midden van de kernen Rucphen, St. Willebrord en Sprundel ligt in het gebied 'Binnentuin' met daarin bedrijventerrein 'De Nijverhei', de ontwikkelingslocatie voor de uitbreiding van bedrijventerrein 'De Nijverhei' het voorzieningencluster 'Binnentuin' en het sport- en vrijetijdscentrum 'de Vijfsprong' met het 'Sneeuwattractiepark Skidôme' en overige recreatieve en sportactiviteiten (onder andere manege, schietbaan, atletiek, hockey).

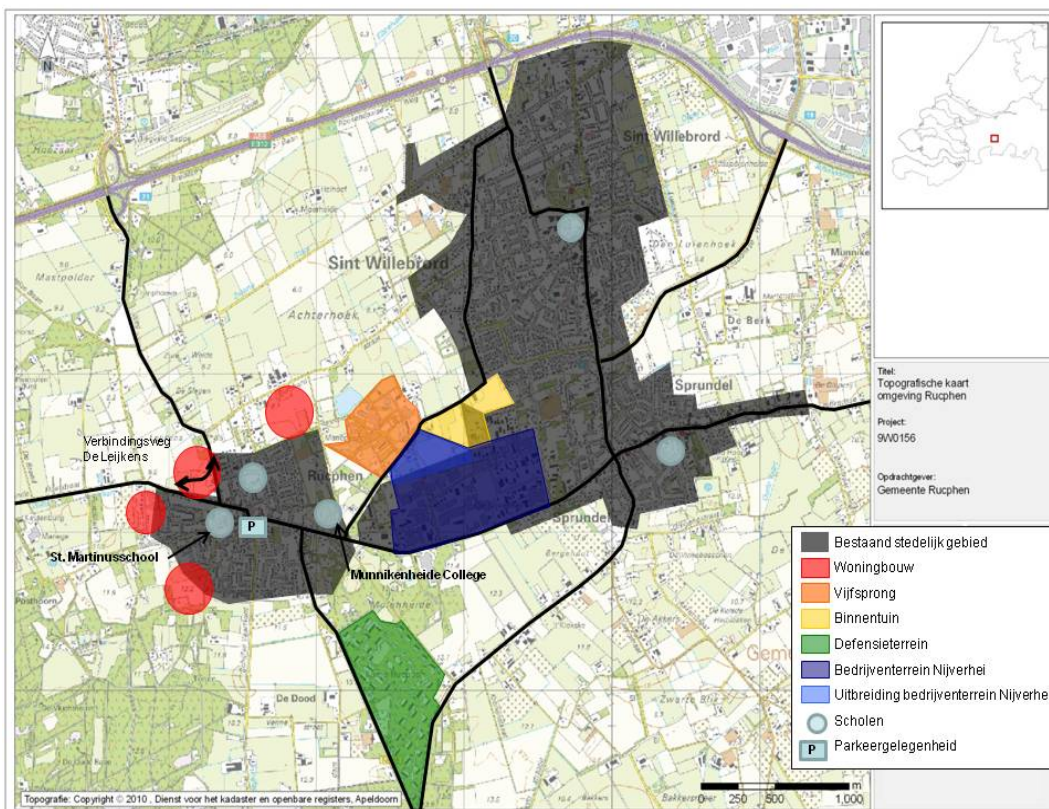
In de kernen van Rucphen, Sprundel en St. Willebrord staat de leefbaarheid onder druk als gevolg van de verkeersoverlast. Vooral geluidsoverlast, een gevoel van verkeersonveiligheid en barrièrewerking zorgen voor hinder. De verkeersonveiligheid en barrièrewerking worden vooral veroorzaakt door:

- de ligging en vormgeving van de doorgaande verkeersroute;
- de aanwezigheid van (vracht)verkeer op de doorgaande route naar het gebied 'Binnentuin'.

##### Bestaande bebouwing en ruimtelijke ontwikkelingen

De huidige bebouwing van de gemeente Rucphen is weergegeven als bestaand stedelijk gebied (figuur 2.1).

Aan de randen van de kern Rucphen zijn locaties gereserveerd voor woningbouw. Daarnaast wordt het centrumplan Rucphen ontwikkeld en zullen er ontwikkelingen plaatsvinden in het gebied 'Binnentuin', gelegen tussen de kernen van Rucphen, Sprundel en St. Willebrord. Hierbij gaat het om uitbreiding van bedrijventerrein 'Nijverhei' en Skidôme (Vijfsprong) en om ontwikkeling van de 'Binnentuin' waarvan het nieuwe gemeentehuis al gerealiseerd is.



Figuur 2.1 Bestaande bebouwing en ruimtelijke ontwikkelingen (bron: Verkorte Planstudie)

### 2.1.2 Ligging plangebied

#### Algemeen

Deeltracé A /Oost is gesitueerd:

- ten zuiden van de kern St. Willebrord;
- ten noorden van de kern Sprundel.



Figuur 2.2 Luchtfoto plangebied (bron: microsoft)

Het plangebied betreft uitsluitend het beoogde wegtracé, inclusief de aansluitingen op de bestaande infrastructuur en bijbehorende groenstroken, waterpartijen en keervoorzieningen. Het gaat hierbij om gronden aan of tussen:

- Kozijnenhoek;
- Kaaistraat/Kerkeheidestraat;
- Kerkeheidestraat/Koekoekstraat;
- Koekoekstraat/Vosdonkseweg.

Navolgend is ingegaan op het ruimtelijk karakter van deze verschillende gebiedsdelen.

### Kozijnenhoek



Figuur 2.3 Kozijnenhoek

Kozijnenhoek is nu uitgevoerd als erftoegangsweg met aan beide zijden fietsuggestiestroken. Ter plaatse geldt een snelheidsregime van:

- 50 km/h en 30 km/h (Kaaistraat);
- 60 km/h (Kozijnenhoek).



**Kaaistraat/Kerkeheidestraat**

Figuur 2.4 Kaaistraat/Kerkeheidestraat

Het gebied tussen de Kaaistraat en de Kerkeheidestraat kent thans de volgende ruimtelijke kenmerken.

- Een belangrijk deel is agrarisch in gebruik en bestaat uit grasland en akkerland.
- De randen van het gebied worden gekarakteriseerd door woonbebouwing (Sprundel) en (toekomstige) bedrijfsbebouwing (Kozijnenhoek).
- Een deel is in gebruik als erf en tuin bij woningen aan de Spechtendonk. Incidenteel is sprake van erfbebouwing (schuren, zwembad).
- De Kerkeheidestraat kent een smal wegprofiel en is ingericht volgens Duurzaam Veilig. De maximumsnelheid bedraagt 30 km/h.
- De bebouwing in het plangebied bestaat uit diverse bijgebouwen op de afzonderlijke erven en een voormalige hondenkennel met bijbehorende woning en bijgebouwen.

### Kerkeheidestraat/Koekoekstraat



Figuur 2.5 Kerkeheidestraat/Koekoekstraat

Het gebied tussen de Kerkeheidestraat en de Koekoekstraat laat zich als volgt beschrijven.

- Het plangebied is voorzien van een opgaande beplanting (loofhout).
- Aan de noordzijde van het plangebied grenzen erven van woonbebouwing aan de Ravendonk en Mezendonk.
- De woonpercelen zijn voorzien van reguliere erfbebouwing tot op de achterste perceelsgrens.



**Koekoekstraat/Vosdonkseweg**

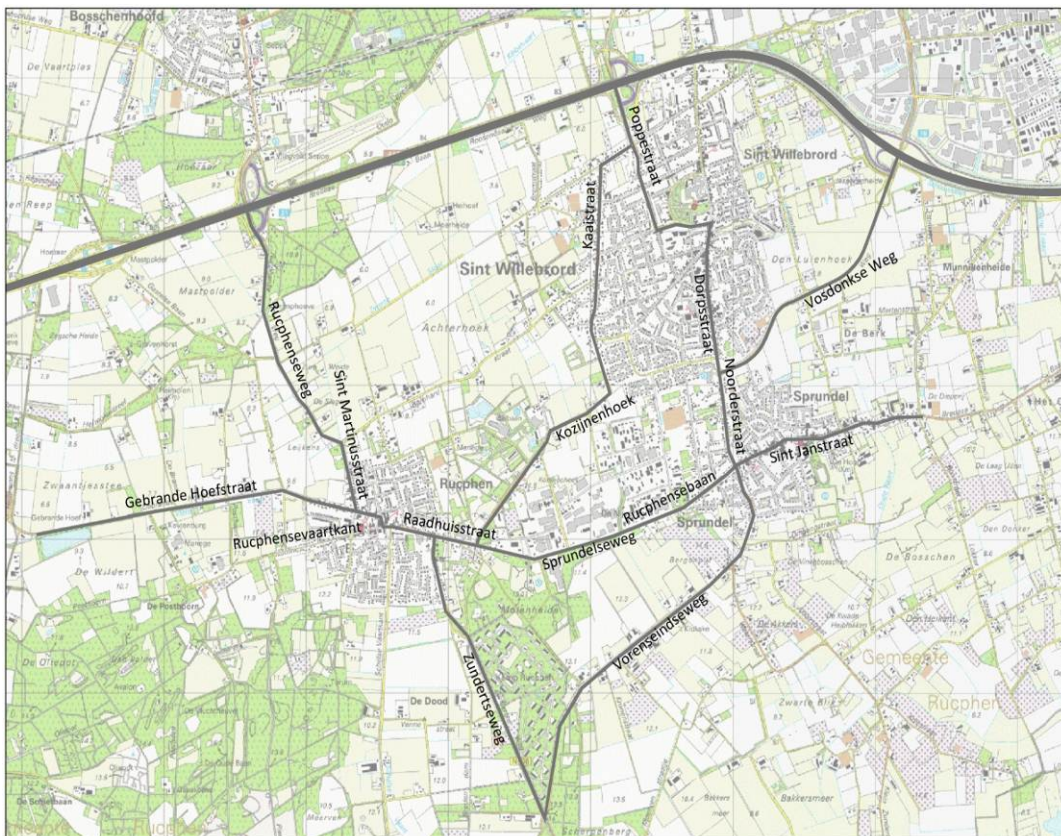
Figuur 2.6 Koekoekstraat/Vosdonkseweg

Het gebied tussen de Koekoekstraat en de Vosdonkseweg wordt als volgt gekarakteriseerd.

- Het plangebied is voorzien van een opgaande beplanting (loofhout).
- Aan de noordzijde van het perceel grenzen erven van woonbebouwing aan de Fazantendonk.
- De woonpercelen zijn voorzien van reguliere erfbebouwing tot op de achterste perceelsgrens.
- In het oostelijk deel van dit deel van het plangebied is Rico Fitness gesitueerd. Ter plaatse worden diverse binnen- en buitensporten (onder andere diverse fitnessvormen en tennis) aangeboden.
- De bebouwing bestaat uit een sporthal.

**2.1.3 Verkeersstructuur**

Er lopen diverse doorgaande verkeersroutes door de kernen Rucphen, Sprundel en St. Willebrord. De gemeente heeft drie aansluitingen op de A58, maar geen van deze aansluitingen biedt een goede regionaal verbindende route richting Zundert. Het interlokale verkeer rijdt daardoor door deze kernen.



Figuur 2.7 Doorgaande verkeersroutes (bron: Verkorte Planstudie)

De verschillende (doorgaande) hoofdroutes zijn weergegeven in figuur 2.7 en worden gevormd door:

- de Sprundelseweg/ Rucphensebaan tussen de kernen Rucphen en Sprundel;
- de Sint Martinusstraat/Rucphenseweg, vanuit de kern Rucphen naar de A58: via de Raadhuisstraat sluit deze route aan op de Sprundelseweg/Rucphensebaan;
- de Zundertseweg (N638), tussen Rucphen en Zundert;
- de Gebrande Hoefstraat, tussen Rucphen en Roosendaal; deze ligt parallel aan de A58;
- de streng Poppestraat-Dorpsstraat-Noorderstraat, gelegen tussen de A58 en Sprundel door de kern St. Willebrord: in Sprundel wordt aangesloten op de Rucphensebaan;
- de Vosdonkseweg, tussen de A58 en de Noorderstraat;
- de Sint Janstraat, vanuit de kern Sprundel in oostelijke richting.

Daarnaast wordt ook de route Poppestraat-Bremstraat-Kaaistraat-Kozijnenhoek veelvuldig gebruikt door verkeer van/naar het gebied 'Binnentuin' waarbinnen bedrijventerrein De Nijverhei en de Vijfsprong en de voorziene uitbreidingen liggen.

Samengevat vormen de volgende knelpunten de noodzaak voor de gewenste verbetering van de wegenstructuur:

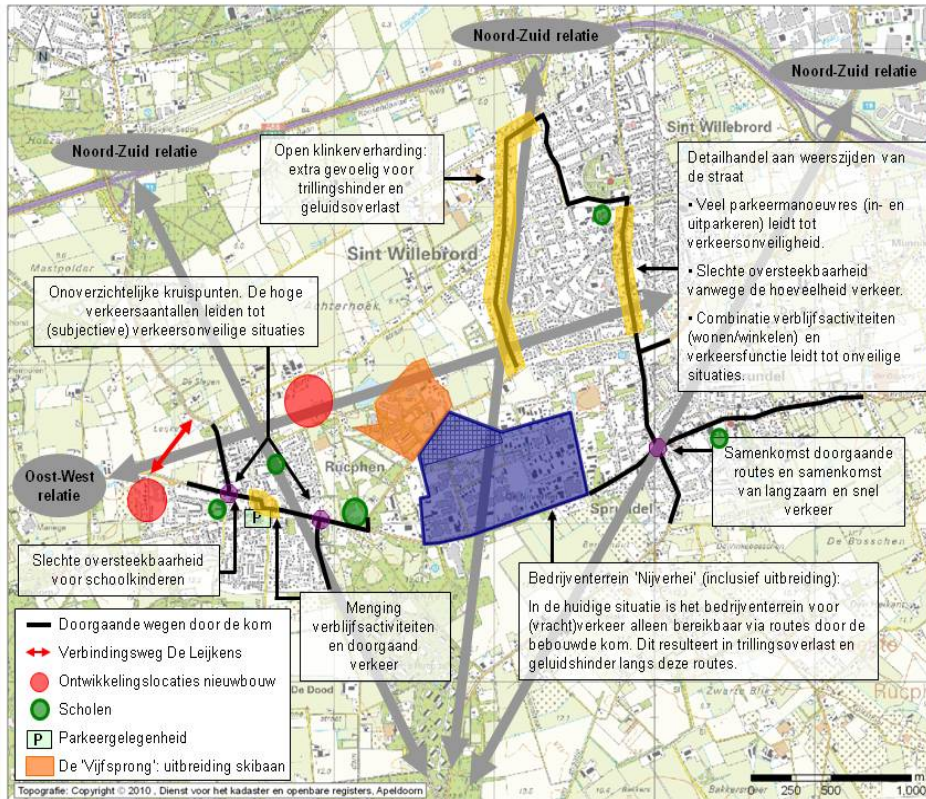
- De hoofdwegen binnen de kernen voldoen bovendien niet aan de vanuit Duurzaam Veilig vereiste inrichtingskenmerken (Rucphenseweg, Zundertseweg en Vosdonkseweg).
- De verkeersstructuur van de kernen is onvoldoende om het gebied 'Binnentuin' gelegen tussen de kernen te kunnen ontsluiten (bedrijventerrein De Nijverhei, sport- en vrijetijdscentrum 'De Vijfsprong', voorzieningencluster 'Binnentuin'). De knelpunten groeien ten gevolge de ontwikkelingen in het gebied 'Binnentuin'.
- De gemeente heeft drie aansluitingen op de A58, maar geen van deze aansluitingen biedt een goede regionaal verbindende route richting Zundert. Er ontbreekt een schakel in het regionale verbindende netwerk tussen A58 en N638. In de huidige verkeersstructuur voeren de doorgaande (inter-



lokale) routes dwars door de kernen van Rucphen, Sprundel en St. Willebrord. Dit alles leidt tot hoge verkeersintensiteiten en een hoog aandeel vrachtverkeer.

- (Regionaal) doorgaand (vracht)verkeer door de kernen leidt tot:
  1. Knelpunten op het gebied van leefbaarheid: geluid en trillingen en oversteekbaarheid;
  2. Verkeersonveiligheid in de kernen door functiemenging: verblijfsactiviteiten in (de centra van) de kernen versus de doorgaande verkeersfunctie;
  3. Aantasting veilige schoolomgeving en schoolroute.

In figuur 2.8 zijn de knelpunten samengevat.



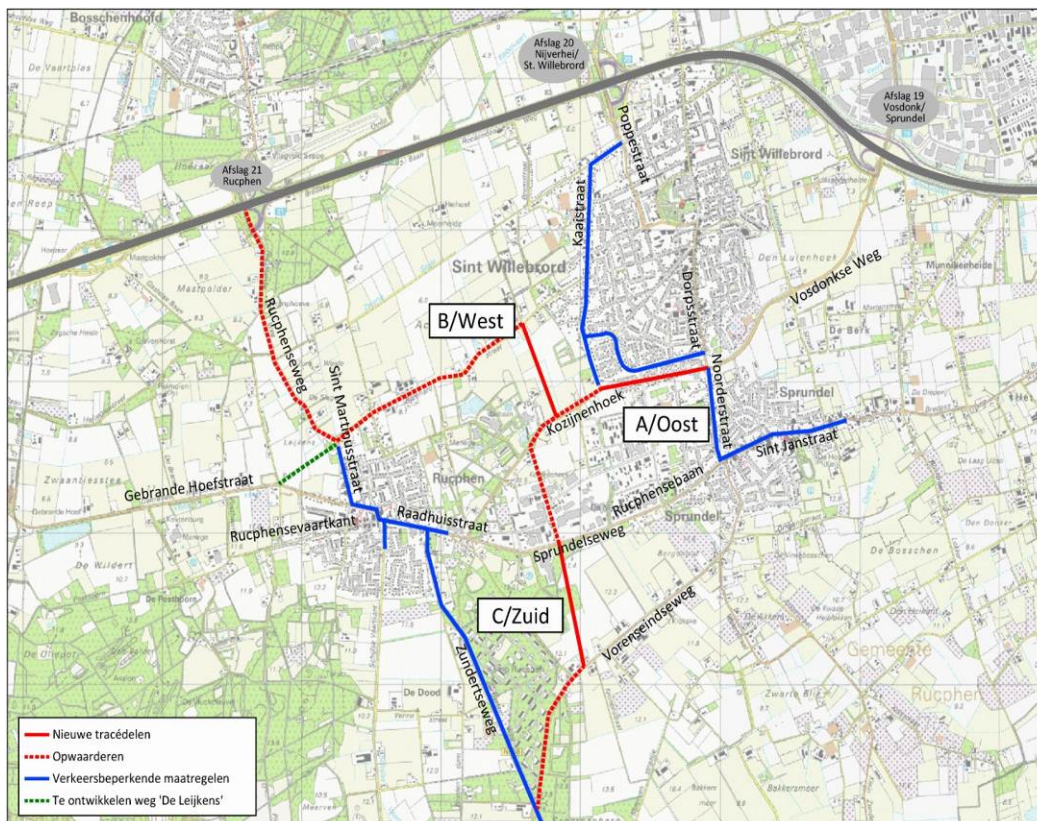
Figuur 2.8 Knelpunten

## 2.2 Beoogde situatie

Dit voorliggende bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg heeft uitsluitend betrekking op deeltracé A. Evenwel worden in verband met de samenhang tussen beide plandelen navolgend de beide deeltracés beschreven.



## 2.2.1 Beschrijving maatregelen



Figuur 2.9 Voorkeursalternatief uit de Verkorte Planstudie 2010 (bron: Verkorte Planstudie)

Het voorkeursalternatief uit de Verkorte Planstudie ontlast de kernen Rucphen, Sprundel en St. Willebrord van doorgaand verkeer. Het voorkeursalternatief kent 'honing- en azijnmaatregelen'. Met 'honing' wordt het verkeer verleid de route rond de kernen te kiezen en met 'azijn' wordt het gebruik van de routes door de kernen ontmoedigd.

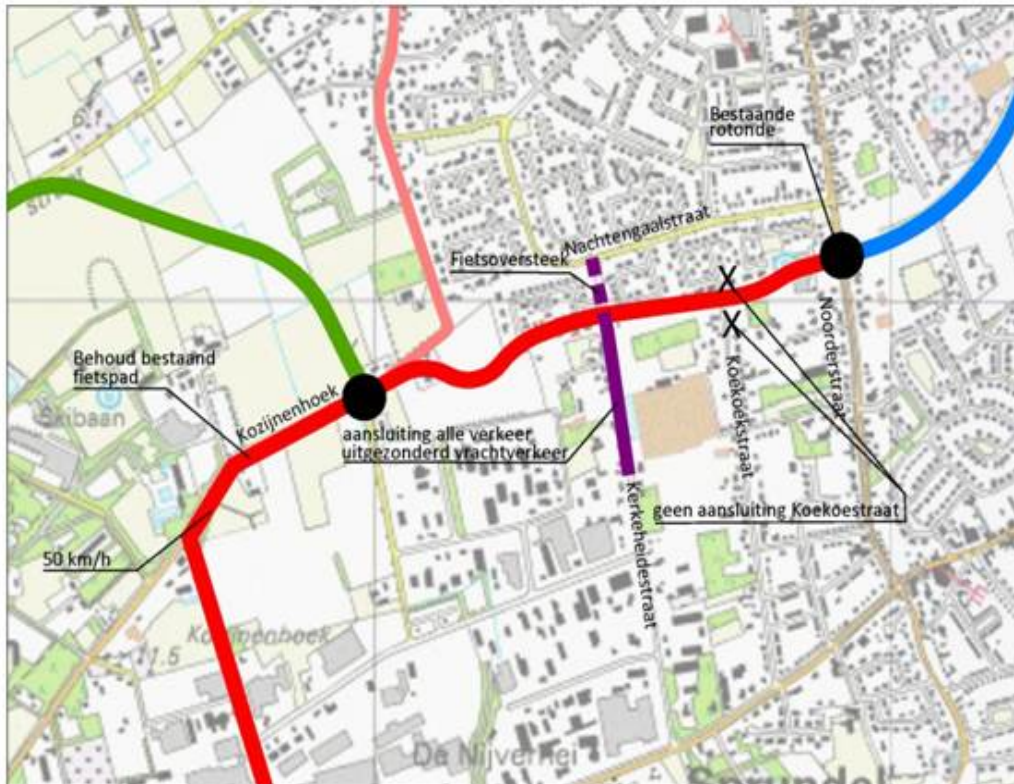
Beoogd wordt dat het doorgaande (vracht)verkeer naar het gebied 'Binnentuin' (bedrijven, kantoren, recreatie) en verder naar het zuiden, zich zal verdelen over de afslagen 19 (Rucphen) en 21 (Vosdonk/Sprundel). De 'honing'-maatregelen bestaan uit het opwaarderen van bestaande wegen en het toevoegen van drie nieuwe tracédelen:

- tracédeel A/Oost: nieuw oostelijk tracédeel tussen de Vosdonkseweg en Kozijnenhoek;
- tracédeel B/West: nieuw westelijk tracédeel tussen de Bernhardstraat en Kozijnenhoek;
- tracédeel C/Zuid: nieuw zuidelijk tracédeel tussen Sprundelseweg en Vorensseindseweg.

De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen. Deze bestaan met name uit het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/h-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen.

Figuur 2.9 geeft een overzicht van de maatregelen.

## 2.2.2 Beschrijving tracédeel A/Oost



Figuur 2.10 Wegontwerp A: oostelijk tracédeel

Vanaf de kruising Kozijnenhoek/Helakkerstraat wordt een nieuw tracédeel naar de rotonde Noorderstraat/Vosdonkseweg aangelegd. Daarbij worden twee wegen gekruist, namelijk de Kerkeheidestraat en de Koekoekstraat. Alleen het zuidelijk deel van de Kerkeheidestraat wordt voor gemotoriseerd verkeer op het nieuwe tracédeel aangesloten. Vrachtverkeer is op dit deel van de Kerkeheidestraat echter niet toegestaan. Het noordelijk deel van de Kerkeheidestraat wordt alleen voor fietsverkeer aangesloten. Hiervoor is gekozen om omrijdafstanden voor fietsverkeer te voorkomen. Het verkeer op het nieuwe tracédeel heeft voorrang op het verkeer op de Kerkeheidestraat. De Koekoekstraat wordt geknipt om het aantal kruispunten op het nieuwe doorgaande tracé te beperken. Voor de bestemmingen langs de Koekoekstraat, waarvoor de Noorderstraat een alternatieve route vormt, zijn de omrijdafstanden vele malen kleiner dan voor de bestemmingen langs de Kerkeheidestraat.

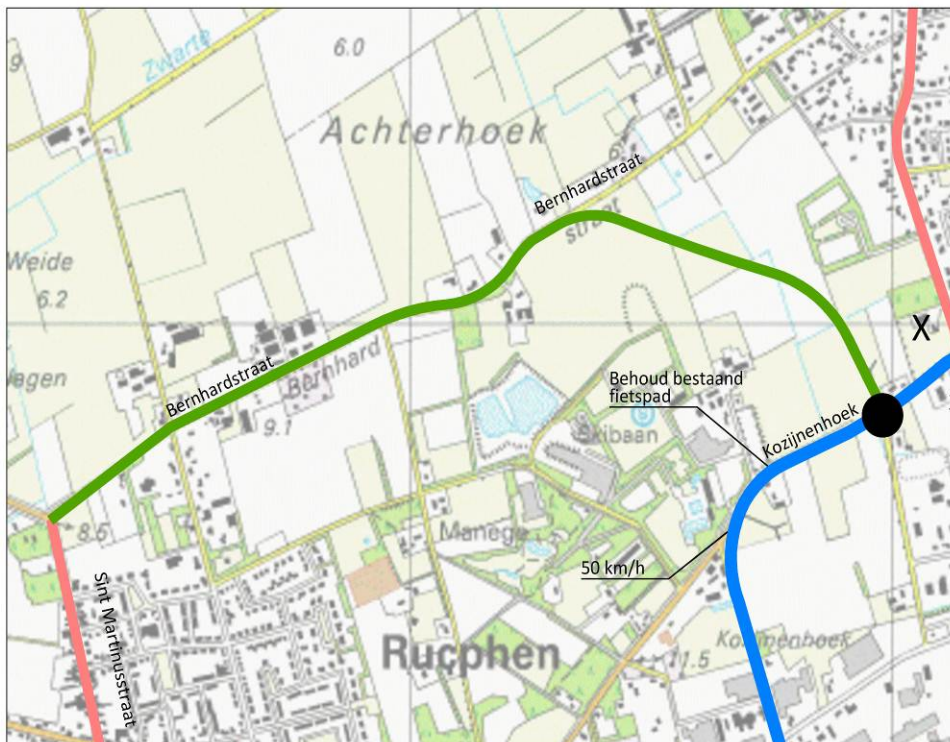
Het nieuwe tracédeel betreft een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Op dit deeltracé is een snelheidsregime van 50 km/h van toepassing. Vanwege voldoende alternatieve routes wordt het tracédeel tussen de Kaaistraat en Noorderstraat niet van fietsvoorzieningen voorzien. Het deel tussen de Kaaistraat en Helakkerstraat krijgt wel een vrijliggend fietspad, eenzijdig gelegen en in twee richtingen bereden. Dit fietspad sluit aan op het eveneens eenzijdig en in twee richtingen bereden vrijliggende fietspad dat vanaf de Helakkerstraat in westelijke richting langs Kozijnenhoek ligt.

De huidige bocht waarmee de Kaaistraat op Kozijnenhoek aansluit wordt teruggebogen zodat de Kaaistraat haaks op het nieuwe tracédeel wordt aangesloten. Zo ontstaat een verkeersveilige aansluiting. Verkeer op het nieuwe tracédeel heeft voorrang op het verkeer op de Kaaistraat.

Vanaf de rotonde Noorderstraat-Vosdonkseweg volgt het tracé in noordoostelijke richting de bestaande Vosdonkseweg. De Vosdonkseweg is een gebiedsontsluitingsweg met een 60 km/h-regime tus-

sen de Noorderstraat en Luienhoeksestraat. Ten oosten van de Luienhoeksestraat geldt een 80 km/h-regime.

### 2.2.3 Beschrijving tracédeel B/West



Figuur 2.11 Wegontwerp B: westelijk tracédeel

Vanaf de Helakkerstraat wordt in een nieuw tracédeel naar de Bernhardstraat voorzien. Deze Verlengde Helakkerstraat wordt vormgegeven als een erftoegangsweg en heeft een 60 km/h-regime. Vanwege voldoende alternatieve routes wordt dit tracédeel niet van fietsvoorzieningen voorzien en wordt een fietsverbod ingesteld. Dit nieuwe tracédeel sluit aan op het bestaande tracé van de Bernhardstraat richting de Rucphenseweg. De Bernhardstraat is nu al 60 km/h en blijft dat, maar wordt gedeeltelijk aangepast (verbreed). Het westelijke deel van de Bernhardstraat (tussen de aansluiting van de Verlengde Helakkerstraat en de Rucphenseweg) is nu relatief smal en daarnaast is het wegdek gedeeltelijk uitgevoerd als klinkerverharding. De delen die niet voldoen aan de richtlijnen worden verbreed, van fietsuggestiestroken en van een asfaltverharding voorzien. Het deel van de Bernhardstraat aan de oostzijde van de Verlengde Helakkerstraat wordt haaks aangesloten op het nieuwe tracé. Verkeer op het nieuwe tracé heeft voorrang op het verkeer op het oostelijke deel van de Bernhardstraat.

#### *Erftoegangsweg of gebiedsontsluitende weg*

Gezien de aanwezigheid van direct aanliggende percelen, een maximale verkeersintensiteit van 5.300 mvt/etmaal (in het prognosejaar 2024 en bij volledige ontwikkeling van 'De Vijfsprong') en vooral een functie voor lokaal verkeer binnen de gemeente Rucphen, is inrichting als erftoegangsweg met een 60 km/h-regime aanvaardbaar. De nieuwe verbinding heeft voor een belangrijk deel een functie voor het lokale Rucphense verkeer. De landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage heeft dat nadrukkelijk benoemd in haar advies van 2009 over een verbinding aan de oostzijde van de kern Rucphen.

#### *Fietsvoorzieningen*

Op erftoegangswegen wordt het fietsverkeer in principe gemengd met het gemotoriseerde verkeer af-



gewikkeld. Op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom, met een maximumsnelheid van 60 km/h, zijn vrijliggende fietsvoorzieningen gewenst. Gezien de zeer beperkte omvang van het fietsverkeer op de route en de beschikbaarheid van goede alternatieve routes met fietsvoorzieningen worden geen fietsers toegestaan op de Verlengde Vosdonkseweg.

Bij volledige ontwikkeling van sport- en vrijetijdscentrum 'De Vijfsprong' nemen de intensiteiten op de Bernhardstraat, tussen de Rucphenseweg en de Verlengde Helakkerstraat, toe tot boven de 3.000 mvt/etmaal. Deze ontwikkelingen zijn echter nog onvoldoende zeker. Op de Bernhardstraat zal daarom periodiek de verkeersintensiteit gemeten worden. In de toekomst zal worden onderzocht of hier een vrijliggend fietspad moet worden aangelegd.

#### 2.2.4 Versterkende 'azijn'-maatregelen

Met 'honing- en azijnmaatregelen' wordt het verkeer gestimuleerd niet langer voor de huidige doorgaande routes door de kernen te kiezen. De 'honing'-maatregelen worden gevormd door hierboven beschreven nieuwe tracédelen. De 'azijn'-maatregelen zijn bedoeld om het gebruik van de routes door de kernen te ontmoedigen. De 'azijn'-maatregelen bestaan uit verkeersbeperkende maatregelen in de vorm van het afwaarderen van de verkeersfunctie van de huidige hoofdwegen binnen de kernen door het instellen van een 30 km/h-regime in combinatie met snelheidsremmende maatregelen. Het betreft de volgende wegdelen:

- Rucphen:
  1. Sint Martinusstraat tussen Bernhardstraat en Rucphensevaartkant: 30 km/h;
  2. Rucphensevaartkant en Raadhuisstraat: 30 km/h;
  3. Centrumontwikkeling Rucphen rondom voormalig Raadhuis: bij herinrichting wordt hier een erfinrichting toegepast waarbij stapvoets mag worden gereden over een lengte van circa 150 m;
  4. Schijfse Vaartkant tussen Raadhuisstraat en Vlettestraat: 30 km/h;
  5. Zundertseweg tussen Vorensindseweg en Sprundelseweg: 30 km/h binnen de kom, 60 km/h buiten de kom bij realisatie tracédeel C/Zuid.
- St. Willebrord:
  1. Bremstraat (tussen Kaaistraat en Poppestraat)-Kaaistraat: 30 km/h;
  2. Nachtegaalstraat-Rucphensestraat (tussen Nachtegaalstraat en Kaaistraat): 30 km/h.
- Sprundel:
  1. Noorderstraat tussen Vosdonkseweg en Rucphensebaan: 30 km/h;
  2. Sint Janstraat tussen Noorderstraat en Schuurkerkstraat: 30 km/h.

#### 2.2.5 Geluidswerende maatregelen

Deeltracé A/Oost en in mindere mate deeltracé B, gaat langs (woon)bebouwing gelegen in een woongebied. Daar waar nodig wordt voorzien in benodigde geluidswerende voorzieningen.

Uitgegaan wordt van adequate geluidswerende voorzieningen voor bestaand woongebied. Vooral nog is rekening gehouden met de volgende maatregelen.

- een geluidswerende voorziening in de vorm van steenkorven aan weerszijden van deeltracé A/Oost.
- de geluidsarme asfaltsoort SMA 0/6 (SMA staat voor Steen Mastiek Asfalt).

#### 2.2.6 Landschappelijke inpassing

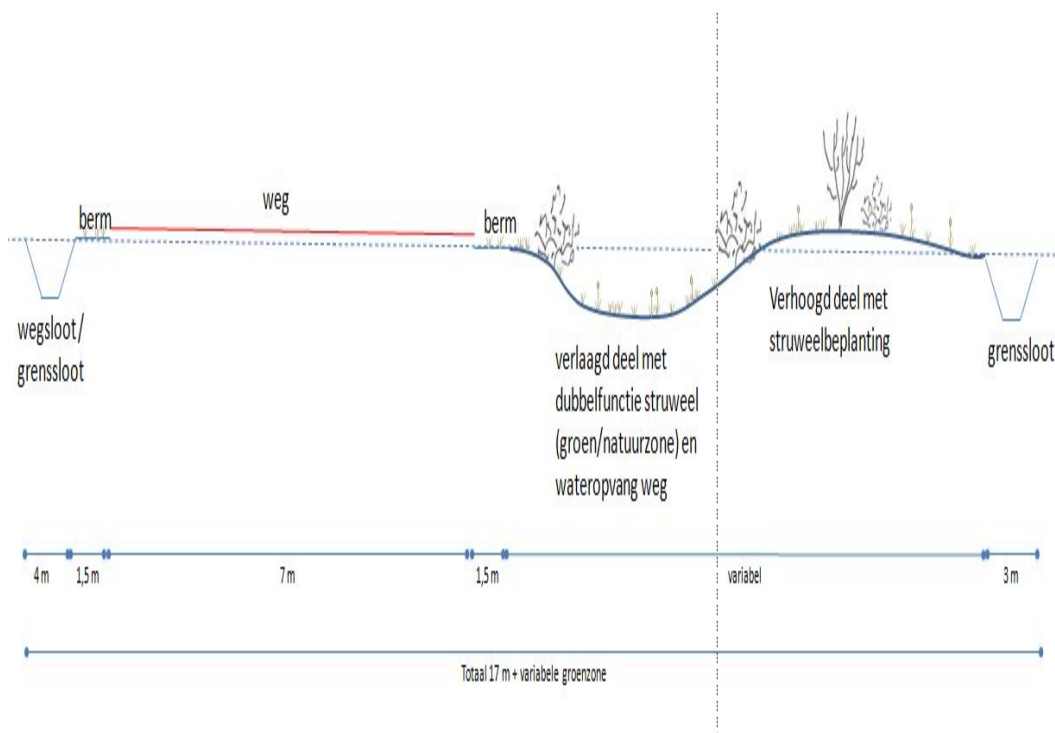
De Verlengde Helakkerstraat vormt een aanleiding om de relatie tussen dorp en het landschap te herstellen/versterken. Voor de Verlengde Vosdonkseweg, waar voorliggend bestemmingsplan betrekking op heeft, is de landschappelijke inpassing feitelijk alleen op het westelijk deel, dat is gesitueerd buiten het bestaand stedelijk gebied, aan de orde. Aangesloten wordt bij de uitgangspunten zoals die voor de Verlengde Helakkerstraat zijn geformuleerd. Op dit moment wordt nog bezien aan welke zijde van de weg de groenzone wordt geprojecteerd. Daar waar in de tekst 'oostzijde' is geschreven, kan het zijn dat deze opzet toch aan de westzijde wordt gerealiseerd. Verwezen wordt ook naar paragraaf 4.2.

### Oostzijde van het tracé

- Ten oosten van de weg ligt straks St. Willebrord. Tussen de Verlengde Helakkerstraat en de bebouwing is een groenzone gedacht die verwijst naar het oorspronkelijke landschap.
- Beoogd zijn geriefhout en een verwijzing naar de turf. Uitgangspunt daarbij zal zijn de van oorsprong scherpe grens en hiermee de relatie tussen het dorp en het landschap weer beleefbaar te maken.
- De gemeente beoogt een groenzone te realiseren met lagere en hogere gradiënten, waarin struweel het beeld zal bepalen. Hierbij wordt het volgende beeld voorgestaan:
  1. door aansluiting bij de Plantenassociatie van Geoorde Wilg, moet gedacht worden aan struweel met soorten als grauwe wilg, gagel en sporkehout;
  2. voor de kruidlaag zijn soorten als pitrus (bieze), pijpenstrootje, grote wederik en hennegras bepalend;
- De landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering zijn vooraf met de provincie besproken en akkoord bevonden. Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan is voorts door de provincie geen zienswijze ingediend. Nader invulling van de landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering zal in samenwerking met de Natuurwerkgroep gemeente Rucphen plaatsvinden.
- Met betrekking tot de groencompensatie op basis van het gemeentelijk groenbeleid (zie paragraaf 3.4.) heeft de provincie geen rol. De gemeente heeft inmiddels zoekgebieden benoemd (zie paragraaf 4.2) waar de groencompensatie volgens het gemeentelijk beleid kan plaatsvinden. De groencompensatie zal ook in overleg met de Natuurwerkgroep gemeente Rucphen nader worden ingevuld.

### Westzijde van het tracé

Ten westen van de weg ontstaat een geheel nieuw landschap in de vorm van de Binnentuin.



Figuur 2.12 Standaardprofiel weg en groenzone; het profiel en de genoemde maten zijn indicatief en worden nog nader uitgewerkt

### Waterberging

- Water van de weg kan in het verlaagde deel van de groenzone zijn plek vinden en zal daarmee als retentie voor de weg dienen.

- Doorstroming van het water is een voorwaarde om natte voeten te voorkomen (voor de weg en voor omliggende percelen).
- Het borgen van de waterbergende en afvoerende functie hoeft het beheer op bovengenoemde vegetatie niet in de weg te staan, doordat de kruidachtige vegetatie gefaseerd wordt gemaaid of begraasd.
- Bij de aanleg van de groenzone wordt rekening gehouden met de zogenoemde categorie A Watergangen van het waterschap.

*Verlengde Vosdonkseweg*

Ter plaatse van de Vosdonkseweg worden, daar waar nodig, geluidswerende voorzieningen geprojecteerd in de vorm van steenkorven.

## Hoofdstuk 3    Beleidskader

Binnen de uitwerking van het project Verbeteren ontsluitingsstructuur Rucphen, moet rekening worden gehouden met divers beleid van het Rijk, provincie en de gemeente. In de hierna volgende paragrafen wordt op hoofdlijnen per thema ingegaan op het geldend beleidskader.

### 3.1    Verkeer en vervoer

Beleidskader	Beleid
<b>Rijksbeleid</b>	
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	<p>In de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren. En op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Provincies en gemeentes krijgen in de plannen meer bewegingsvrijheid op het gebied van ruimtelijke ordening.</p> <p>Het kabinet heeft het definitieve beleid vastgesteld op 13 maart 2012.</p> <p>Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vervangt verschillende bestaande nota's zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de Nota Ruimte;</li> <li>- de Structuurvisie Randstad 2040;</li> <li>- de Nota Mobiliteit;</li> <li>- de MobiliteitsAanpak;</li> <li>- de structuurvisie voor de Snelwegomgeving;</li> <li>- de agenda Landschap;</li> <li>- de agenda Vitaal Platteland;</li> <li>- Pieken in de Delta.</li> </ul> <p>De beoogde ontwikkeling betreft geen nationaal ruimtelijk belang zoals genoemd in de SVIR. Wel past het binnen de algemene doelstellingen met betrekking tot concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. De SVIR vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.</p>
Duurzaam Veilig (1997)	<p>Er wordt een integrale benadering voorgestaan waarbij functie, vorm en gebruik van de weg op elkaar zijn afgestemd en daarnaast voldoende aandacht is voor zowel infrastructurale maatregelen als maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding en handhaving. Er wordt voldaan aan de normen van Duurzaam Veilig.</p>

Provinciaal beleid	
Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant Verplaatsen in Brabant	<p>Het PVVP moet op verschillende manieren bijdragen aan de kwaliteiten van Brabant. Het streven naar duurzame bereikbaarheid is terug te zien in de doelen en ambities van dit PVVP. Samengevat geeft dat het volgende beeld.</p> <p><u>PVVP-bijdrage aan economische kwaliteit:</u></p> <p><i>Een beter vestigingsklimaat door betrouwbare bereikbaarheid van economische centra, met prioriteit voor Brabantstad en de relaties met Randstad, Ruhrgebied en Vlaamse Ruit.</i></p> <p>Door de aanleg van de omleiding Rucphen is het bedrijventerrein beter bereikbaar hetgeen het vestigingsklimaat ten goede komt.</p> <p><i>Goed functionerende infrastructuurnetwerken die ook nog eens goed met elkaar zijn verbonden.</i></p> <p>De gemeente heeft drie aansluitingen op de A58, maar geen van deze aansluitingen biedt een goede regionaal verbindende route richting Zundert. Er ontbreekt een schakel in het regionale verbindende netwerk tussen A58 en N638. De huidige aanrijroute naar de Nijverhei en Zundert over de N638 vindt plaats via de kernen Rucphen, St. Willebrord en Sprundel. Door de aanleg van de omleiding Rucphen is de N638 goed verbonden aan de A58.</p> <p><i>Ruimte houden voor aanleg van nieuwe infrastructuur.</i></p> <p>Door medewerking te verlenen aan het realiseren van de omleiding Rucphen wordt aan deze doelstelling voldaan.</p> <p><i>Zo ver mogelijk omlaag brengen van transportkosten.</i></p> <p>De aanleg van de omleiding Rucphen resulteert in kortere rijtijden hetgeen positieve gevolgen heeft voor de transportkosten.</p> <p><u>PVVP-bijdrage aan sociale kwaliteit:</u></p> <p><i>Gegarandeerde en betere sociale bereikbaarheid met keuzemogelijkheden voor de reiziger.</i></p> <p>Dit doel heeft betrekking op openbaar vervoer. Door het verdwijnen van het doorgaand (vracht)verkeer uit de kernen zal de verkeersafwikkeling in de kernen gaan verbeteren hetgeen het openbaar vervoer ten goede komt.</p> <p><i>Verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving</i></p> <p>Door het doorgaand verkeer richting Nijverhei en Zundert uit de kernen te weren wordt de kwaliteit van de leefomgeving in de kernen verbeterd.</p> <p><i>Verbetering van de sociale veiligheid</i></p> <p>Het aspect sociale veiligheid is in dit project geen item.</p> <p><i>Garanties voor de bereikbaarheid in het landelijk gebied.</i></p> <p>Het landelijk gebied wordt door deze ontwikkeling niet belemmerd.</p>



	<p><u>PVVP-bijdrage aan de ecologische kwaliteit:</u></p> <p><i>In het ruimtelijk beleid voorkomen van mobiliteitsproblemen die negatieve gevolgen hebben voor de leefbaarheid in de toekomst.</i></p> <p>Met toepassing van het verkeersmodel en het milieumodel is onderzocht of de aanleg van de omleiding Rucphen de leefbaarheid beïnvloedt. Voor de bewoners in de kernen heeft deze ontwikkeling positieve gevolgen voor de leefbaarheid. De leefbaarheid voor de bewoners aan de Bernhardstraat wordt negatief beïnvloed. Echter deze negatieve beïnvloeding leidt er niet toe dat de wettelijke normen met betrekking tot geluid, luchtkwaliteit en trillingen worden overschreden.</p> <p><i>Bescherming en ontwikkeling van natuur en landschap bij inpassing van nieuwe infrastructuur.</i></p> <p>Op 6 augustus 2013 is de landelijke inpassing en de kwaliteitsverbetering met de provincie Noord-Brabant besproken. Deze bespreking heeft geleid tot hetgeen nu in het ontwerpbestemmingsplan is verwoord. Omdat de provincie is akkoord met deze wijze van landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering hebben zij naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan geen zienswijze ingediend en lijkt ons strijdigheid met het PVVP niet aan orde.</p> <p><i>Ontsnippering van natuur en landschap</i></p> <p>Deze ambitie c.q. dit doel is bij de aanleg van de omleiding Rucphen niet aan de orde.</p> <p><i>Vermindering van uitstoot en van het energie en grondstoffengebruik door verkeer.</i></p> <p>De aanleg van de omleiding Rucphen resulteert in kortere rijtijden hetgeen positieve gevolgen heeft voor het energieverbruik.</p>
<p>Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport</p>	<p>In het Brabants MIT zijn de projecten voor verkeer, vervoer en infrastructuur die de wegbeheerders provincie, gemeenten en Rijk de komende vijf jaar samen willen aanpakken benoemd.</p> <p>De projecten verkeren in verschillende fases (probleemanalyse, verkennings-, planstudie- of realisatiefase).</p> <p>Het Brabants MIT 2015-2017 vormt het uitvoeringsprogramma van het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan (PVVP).</p> <p>Het Brabants MIT 2015-2017 is ten opzichte van voorgaande jaren ingrijpend veranderd. Dit houdt in dat het niet meer wordt vastgesteld door Gedeputeerde Staten omdat het geen onderdeel is van de begroting.</p> <p>De verkeersproblemen in de kom van Rucphen zijn in het MIT geagendeerd. Er is, gezamenlijk met nog een aantal andere projecten, € 87,7 miljoen beschikbaar.</p>
<p><b>Gemeentelijk beleid</b></p>	
<p>West van de A16 (gemeente en provincie) (2001)</p>	<p>Doel van deze studie was het in beeld brengen van de aard, omvang, oorzaken en mogelijke oplossingsrichtingen van de verkeers- en vervoersproblemen in het studiegebied ten westen van de A16.</p> <p>‘West van de A16’ constateert dat de vormgeving van de weg (N638) door de kom van Rucphen niet overeenkomt met de functie van regionale verbinding die deze weg vervult. Het traject door de kom wordt als doorgaande route gebruikt vanuit Roosendaal/A58 richting het bedrijventerrein Nijverhei en Zundert. Hierdoor is sprake van een relatief hoge verkeersintensiteit. Er is geen alternatief voor dit verkeer voorhanden. Als gevolg van het doorgaand (vracht)verkeer ontstaan er onveilige situaties en is sprake van geluidsoverlast voor omwonenden en van barrièrewerking.</p>

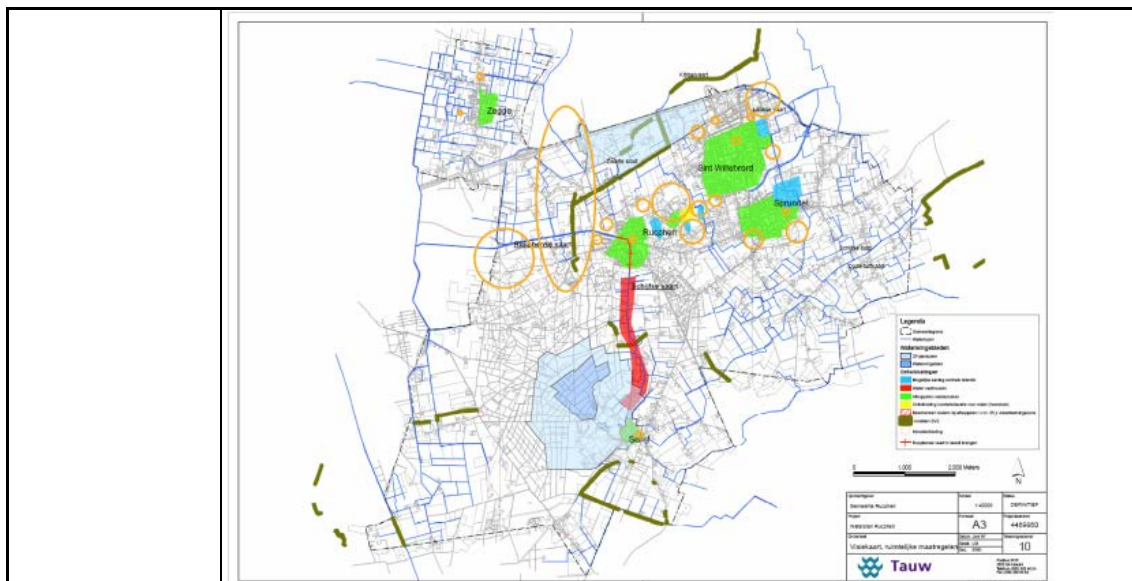
	In de studie zijn verschillende oplossingsrichtingen voor Rucphen onderzocht. Geconcludeerd is dat een omleiding om Rucphen een groot oplossend vermogen heeft bij de gesignaleerde knelpunten.
Visie ontsluitings-structuur (2002)	<p>De visie op de ontsluitingsstructuur heeft het volgende tot doel.</p> <p>Het terugdringen van het doorgaande (regionale) verkeer door de kern Rucphen.</p> <p>Het verbeteren van de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Nijverhei en de Vijfsprong.</p> <p>Het weren van verkeer met bestemming Nijverhei en Vijfsprong door de kernen St. Willebrord, Rucphen en Sprundel.</p> <p>In de Visie zijn diverse alternatieven voor de omleiding van de N638 onderzocht. Na een afweging is gekomen tot een tracé dat zo veel mogelijk gebruik maakt van bestaande infrastructuur.</p> <p>Dit tracé 'Kort om de kom' loopt over de wegen Bernhardstraat en Bosheidestraat en vanaf de Sprundelseweg over de Dennenweg naar de Zundertseweg. Onderdeel van de Visie is een kortsluiting tussen de Gebrande Hoefstraat en de St. Martinusstraat/Bernhardstraat om het oost-west gerichte verkeer uit de kern Rucphen te houden.</p> <p>Beide studies hebben er uiteindelijk in geresulteerd dat door de gemeenteraad van Rucphen het tracé 'Kort om de kom' is vastgesteld als voorkeurstracé (27 maart 2003) voor de omleiding Rucphen N638 en is opgenomen in de Structuurvisie-plus.</p>
GVVP Rucphen 2005	<p>De hoofddoelstelling van het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan luidt als volgt:</p> <p>De gemeente Rucphen biedt een doelmatig, veilig en duurzaam functionerend verkeers- en vervoerssysteem, waarbij de kwaliteit voor de individuele burger in een goede verhouding staat tot de kwaliteit voor de rest van de samenleving.</p> <p>De doorgaande routes van het (vracht)verkeer (eventueel met gevaarlijke stoffen) door Rucphen, Sprundel en St. Willebrord worden in het GVVP als knelpunt in de verkeersleefbaarheid aangemerkt.</p> <p>Het betreft met name: geluidsoverlast, trillingshinder, luchtkwaliteit, barrièrewerking/oversteekbaarheid, de hoeveelheid van het verkeer en de snelheid daarvan. Ook de routing van gevaarlijke stoffen door de kernen geldt als belangrijk knelpunt.</p> <p>Het realiseren van een omleiding in de gemeente Rucphen is in het GVVP als de infrastructuurleefbaarheidsmaatregel benoemd waarmee de knelpunten die de verkeersleefbaarheid nadelig beïnvloeden kunnen worden verminderd.</p>
MER 2009	<p>In sommige gevallen is de aanleg van een weg (autoweg of autosnelweg) 'mer-plichtig'. Er moet dan een gedetailleerd onderzoek uitgevoerd worden naar de effecten die de plannen hebben op het milieu. Het voorstel 'Kort om de kom' was mer-plichtig. Het eindresultaat van deze procedure is de Milieu Effect Rapportage, die op 12 februari 2009 door de raad is vastgesteld.</p> <p>Deze MER is vervolgens getoetst door de landelijke commissie voor de milieueffectrapportage. Naar aanleiding van deze toetsing heeft de Commissie een aantal tekortkomingen gesignaleerd die essentieel zijn voor de besluitvorming.</p>

	<p>De Commissie voor de m.e.r. heeft aangegeven dat de regionale context in het MER onvoldoende is beschreven. In het MER ontbreekt de onderbouwing van het nut en de noodzaak om de N638 te ontwikkelen tot een noord-zuidverbinding tussen de A58 en A16.</p> <p>Naast de regionale context geeft de Commissie aan dat de lokale probleemstelling in het MER te algemeen is beschreven en weinig expliciet. In de probleemstelling ontbreekt een beschrijving van de specifieke problematiek per kern met de benoeming van de lokale knelpunten.</p> <p>De Commissie geeft aan dat door het samenvoegen van de regionale en lokale problematiek een aantal voor de hand liggende alternatieven ontbreekt. De Commissie vraagt daarom om de regionale en lokale problematiek te scheiden en vanuit iedere deelproblematiek te zoeken naar nieuwe alternatieven.</p> <p>De gemeenteraad heeft op 11 februari 2010 besloten de voorkeursvariant uit de MER (kort om de kom) te verlaten en een nieuwe, verkorte planstudie te starten.</p>
Verkorte Planstudie 2010	<p>Naar aanleiding van de conclusie uit de MER heeft de gemeenteraad van Rucphen besloten een nieuwe, verkorte planstudie te doorlopen. Binnen deze studie wordt in nauwe samenwerking met de provincie gezocht naar minder omvangrijke (niet-merplichtige) oplossingen voor de huidige verkeersproblematiek.</p> <p>Als voorkeurstracé is alternatief 6 benoemd. Deze voorkeur is in het voorliggende bestemmingsplan verder uitgewerkt.</p>

### 3.2 Woon- en leefmilieu

Beleidskader	Beleid
Bodem (algemeen)	<p>Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient de bodemkwaliteit ter plaatse te worden onderzocht. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende functiewijziging. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt voor de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.</p> <p>De provincie hanteert de richtlijn dat bij de beoordeling van ruimtelijke plannen ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, moet worden verricht. Indien uit het historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging, dan dient het volledig verkennend bodemonderzoek te worden verricht.</p>
Bodemkwaliteitskaarten	In de bodemkwaliteitskaarten staan de gronden aangeduid als schone grond.
Water	<p>Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief).</p> <p><i>Europa:</i> - Kaderrichtlijn Water (KRW).</p>

	<p><i>Nationaal:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nationaal Waterplan (NW);</li> <li>- Waterbeleid voor de 21ste eeuw (WB21);</li> <li>- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW);</li> <li>- Waterwet.</li> </ul> <p><i>Provinciaal:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Provinciaal Waterplan;</li> <li>- Provinciale Structuurvisie;</li> <li>- Verordening Ruimte.</li> </ul> <p><i>Waterschapsbeleid</i></p> <p>Waterschap Brabantse Delta is belast met zowel het waterkwantiteitsbeheer als het waterkwaliteitsbeheer van het oppervlaktewater. De visie van het Waterschap Brabantse Delta is verwoord in het Waterbeheerplan 2010-2015. Voor het waterschap vormen de nieuwste inzichten gericht op duurzaam stedelijk waterbeheer het uitgangspunt voor de inrichting en het beheer van stedelijk water.</p> <p>De Keur (2009) maakt het mogelijk dat het waterschap Brabantse Delta haar taken als beheerder kan uitvoeren. De Keur is een verordening van de waterbeheerder met regelgeving (gebods- en verbodsbepalingen) voor waterkeringen, watergangen en andere waterstaatswerken. Er kan een watervergunning worden aangevraagd om een bepaalde activiteit toch te mogen uitvoeren. Als het waterschap daarin toestemt wordt dat geregeld in een Watervergunning. De Keur is aanvullend op de Waterwet.</p> <p>De 'Beleidsregel Hydraulische Randvoorwaarden' van waterschap Brabantse Delta is een beleidsregel in de zin van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Het dagelijks bestuur van het waterschap heeft deze op 7 juli 2009 vastgesteld. In deze beleidsregel zijn de technische randvoorwaarden vastgelegd die gehanteerd worden bij de beoordeling van ingrepen in het watersysteem, zowel kwalitatief als kwantitatief. De van toepassing zijnde randvoorwaarden bij nieuwe ontwikkelingen zijn met name de hoeveelheid aan te leggen berging of retentie om het hemelwater niet versneld af te voeren en hoe de afvoer van afvalwater dat vrijkomt is geregeld. Deze beleidsregel is voor het waterschap dan ook de basis voor het geven van een wateradvies in het kader van de watertoets.</p> <p><i>Gemeentelijk beleid</i></p> <p>De gemeente Rucphen wil samen met het waterschap Brabantse Delta, de provincie Noord-Brabant en Brabant Water het watersysteem in Rucphen op orde brengen en houden. Het waterplan Rucphen (2007) geeft met de watervisie voor 2050 aan hoe het watersysteem er in de toekomst gaat uitzien. Daarnaast geeft het waterplan inzicht in de verschillende waterthema's die spelen en de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de wateropgave.</p> <p>In het waterplan wordt het watersysteem en de waterketen beschreven en wordt ingegaan op de (bekende) knelpunten en de punten die goed zijn of potentie hebben. Daarna wordt ingegaan op de watervisie voor de gemeente Rucphen in 2050. De drie hoofdthema's zijn de waterstructuur, water in de omgeving en waterbeleving in het groen. Tenslotte worden maatregelen beschreven. De maatregelen kunnen van verschillende aard zijn: communiceren, organiseren (werkafspraken) en feitelijke aanpassingen aan het watersysteem.</p>
--	--



Figuur 3.1 Uitsnede ruimtelijke maatregelen uit Waterplan Ruurlo

Nota industriela-waai Nijverhei Ruurlo	Het toetsingskader wordt gevormd door de Wet geluidhinder. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar bijlage 5. Industrielawaai is overigens niet aan de orde. Wel is uitvoerig onderzoek verricht naar wegverkeerslawaai.
Lucht	Het toetsingskader omtrent het aspect luchtkwaliteit is weergegeven in de Wet luchtkwaliteit (Wlk).
Externe veiligheid	<p>In het externe veiligheidsbeleid wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).</p> <p><i>Plaatsgebonden risico</i></p> <p>Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken (dat wil zeggen vierentwintig uur per dag en gedurende het gehele jaar) en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting of langs een vervoersas.</p> <p><i>Groepsrisico</i></p> <p>Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR (zie hieronder) geldt daarbij als buitenwettelijke oriëntatiewaarde. Voor het GR geldt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><math>10^{-5}</math> voor een ongeval met meer dan 10 dodelijke slachtoffers;</li> <li><math>10^{-7}</math> voor een ongeval met meer dan 100 dodelijke slachtoffers;</li> <li><math>10^{-9}</math> voor een ongeval met meer dan 1.000 dodelijke slachtoffers;</li> </ul> <p>enzovoort (een rechte lijn door deze punten bepaalt de norm).</p> <p>De verantwoordingsplicht geldt zowel voor bestaande als nieuwe situaties. De gemeente heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.</p>
Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (NRVGS)	<p><i>Vervoer van gevaarlijke stoffen</i></p> <p>De uitgangspunten van de NRVGS worden op hoofdlijnen overgenomen in een tweetal Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) op grond van de Wet milieubeheer (Wm):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Besluit transportroutes externe veiligheid transportroutes (Btev);</li> <li>- het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).</li> </ul>

<p>Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (CRVGS)</p>	<p>Als voorbode van deze AMvBs is op 4 augustus 2004 de CRVGS in de Staatscourant gepubliceerd. Het Bevb is op 1 januari 2011 gedeeltelijk in werking getreden.</p> <p>Op basis van de circulaire geldt voor bestaande situaties de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten van <math>10^{-5}</math> per jaar en de streefwaarde <math>10^{-6}</math> per jaar. In nieuwe situaties is de grenswaarde voor het PR ter plaatse van kwetsbare objecten <math>10^{-6}</math> per jaar. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als een richtwaarde. Op basis van de circulaire geldt bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR of een toename van het GR een verantwoordingsplicht. Deze verantwoordingsplicht geldt zowel in bestaande als nieuwe situaties. De circulaire vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik.</p> <p>In de circulaire RNVGS is aangegeven dat in sommige gevallen de berekening van het PR en het GR achterwege kan blijven. Hiervoor zijn vuistregels in de vorm van drempelwaarden voor vervoersaantallen opgesteld die de gebruiker een indicatie geven wanneer een risicoberekening zinvol is. Met de vuistregels kan ingeschat worden of de vervoersaantallen, bebouwingsafstanden en/of aanwezigheidsdichtheden te klein zijn om tot een overschrijding van grenswaarde of richtwaarde voor het PR dan wel of een overschrijding van de oriëntatiewaarde of 0.1 maal de oriëntatiewaarde voor het GR te kunnen leiden.</p>
<p>Beleidsvisie externe veiligheid 2010 - 2014</p>	<p>Met de beleidsvisie externe veiligheid geeft de gemeente invulling aan de geboden beleidsvrijheid. De visie geeft inzicht in de aanwezige risico's. Het geeft gebiedsgerichte uitwerkingen en een beschrijving van de aanpak en organisatie, waarmee de ambities worden gerealiseerd.</p> <p>De gemeente Rucphen wil zorgen voor een blijvend maatschappelijk aanvaardbare risicosituatie voor burgers in relatie tot activiteiten met gevaarlijke stoffen in de omgeving.</p> <p>De acceptatie van risico's wordt gestuurd door:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de ambitie om een veilige woonomgeving te creëren voor de inwoners;</li> <li>- de ambitie om vanuit een economisch en sociaal perspectief bedrijven voldoende kansen te bieden om zich in Rucphen te vestigen, een gezonde bedrijfsvoering te ontwikkelen en werkgelegenheid te creëren.</li> </ul>

### 3.3 Natuur

Beleidskader	Beleid
<p>EU Vogelrichtlijn (1979) en Habitatrichtlijn (1992)</p>	<p>Gericht op instandhouding van soorten en hun leefgebieden. Het streven is gericht op de vorming van een Europees ecologisch netwerk (Natura 2000-netwerk). Verplichtingen voortvloeiend uit de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn omgezet in nationaal beleid: de gebiedsbescherming is geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet 1998 en de soortenbescherming in de Flora- en faunawet. Daarmee is de rechtstreekse werking van de Vogelrichtlijn of de Habitatrichtlijn komen te vervallen.</p>
<p>Natuurbeschermingswet (1998)</p>	<p>Regelt bescherming van gebieden vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn en gebieden die in het kader van de Natuurbeschermingswet 1968 zijn aangewezen. In het plangebied, noch in de omgeving, komen gebieden voor die onder de Natuurbeschermingswet 1998 vallen.</p>

Flora- en fauna-wet (2002)	Voorziet in bescherming van in het wild voorkomende inheemse plant- en diersoorten. In MER wordt getoetst of en zo ja voor welke dier- en plantensoorten het bestemmingsplan een overtreding van de Flora- en faunawet tot gevolg heeft. Indien overtreding, dan ontheffing aanvragen voordat de betreffende onderdelen bestemmingsplan worden uitgevoerd.
Beleidsregel natuurcompensatie (2005)	Nadere uitwerking van verplichtingen tot compensatie zoals in Streekplan opgenomen. Compensatie is nodig ingeval van verlies van natuur- en landschappelijke waarden binnen GHS en AHS-landschap en in gebieden buiten GHS die in het bestemmingsplan zijn aangeduid als bos- of natuurgebied.

### 3.4 Ruimtelijke Ordening

#### Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	<p>In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren. En op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Provincies en gemeentes krijgen in de plannen meer bewegingsvrijheid op het gebied van ruimtelijke ordening. De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vervangt verschillende bestaande nota's zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de Nota Ruimte;</li> <li>- de Structuurvisie Randstad 2040;</li> <li>- de Nota Mobiliteit;</li> <li>- de MobiliteitsAanpak;</li> <li>- de structuurvisie voor de Snelwegomgeving;</li> <li>- de agenda Landschap;</li> <li>- de agenda Vitaal Platteland;</li> <li>- Pieken in de Delta.</li> </ul> <p>Het kabinet heeft de ambities voor 2040 uitgewerkt en geconcretiseerd in 3 doelen voor de middellange termijn tot 2028:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de concurrentiekracht van Nederland vergroten;</li> <li>- de bereikbaarheid verbeteren en ruimte vrij maken voor uitbreiding van wegen, spoorwegen en vaarwegen;</li> <li>- zorgen voor een leefbare omgeving waarin ruimte is voor natuur en cultuur en veilig kunnen wonen (bijvoorbeeld omdat er maatregelen worden genomen tegen wateroverlast).</li> </ul> <p>De belangrijkste nationale belangen die relevant zijn voor dit bestemmingsplan zijn als volgt geformuleerd:</p> <p><i>Bestaande infrastructuur beter benutten</i></p> <p>Het kabinet wil in de Randstad 2x4 rijstroken als standaard. Daarbuiten moeten op termijn alle hoofdverbindingen 2x3 worden. In deze kabinetsperiode wordt 800 kilometer aan extra rijstroken aangelegd.</p> <p><i>Conclusie</i></p> <p>Er worden geen concrete uitspraken gedaan ten aanzien van de Verlengde Vosdonkseweg of de aanleg van (lokale) infrastructuur. De realisering van de randweg past wel in de algemene visie dat Nederland goed bereikbaar dient te zijn.</p>
--	---

Besluit Algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	<p>Het Barro heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen en vormt de normstelling vanuit het Rijk.</p> <p>Hoewel het plan een ontwikkeling betreft, zijn de nationale belangen zoals opgenomen in het Barro niet van toepassing op dit bestemmingsplan. Het plan voor de Verlengde Vosdonkseweg heeft namelijk geen betrekking op grootschalige infrastructuurontwikkelingen van nationaal belang, aanleg van nutsvoorzieningen van nationaal belang of een relatie met de Ecologische Hoofdstructuur. Ook conflicteert het plan niet met die belangen, omdat de gronden hiervoor niet zijn gereserveerd of aangewezen. Het bestemmingsplan is daarom niet in strijd met het Barro.</p>
Besluit ruimtelijke ordening (Bro)	<p>In het Besluit ruimtelijke ordening is opgenomen dat voor stedelijke ontwikkelingen waaronder ook wegen, een onderbouwing in het bestemmingsplan noodzakelijk is (ook wel: de ladder voor duurzame verstedelijking). Deze onderbouwing bestaat uit de volgende onderdelen:</p> <p>a. Er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte.</p> <p>b. Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins. Dit is ook van toepassing indien in een provinciale verordening een locatie reeds is aangewezen voor stedelijke ontwikkeling.</p> <p>c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.</p> <p><i>Toetsing:</i></p> <p>De aanleg van de Verlengde Vosdonkseweg is nodig om een oplossing te bieden aan de huidige verkeersproblemen die zich voordoen als gevolg van verkeersoverlast in de kernen van Sprundel en St. Willebrord. Het is daarom een actuele regionale behoefte.</p> <p>Aanpassing van het wegennet ter plaatse van de bestaande knelpunten biedt niet voldoende oplossing. Als gevolg van de veranderende verkeerspatronen dienen ook de bestaande wegen met knelpunten te worden aangepast.</p> <p>Het betreft een project dat voornamelijk de doorstroming voor gemotoriseerd verkeer bevordert. Daarnaast is rekening gehouden met fietsers en aandacht voor de verkeersveiligheid. Paragraaf 2.2 geeft een verdere beschrijving.</p>



## Provinciaal beleid

<p>Structuurvisie Ruimtelijke Ordening (SVRO, oktober 2010)</p>	<p>De provincie geeft in de structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De visie is bindend voor het ruimtelijk handelen van de provincie. Het is de basis voor de wijze waarop de provincie de instrumenten inzet die de Wet ruimtelijke ordening biedt. De visie geeft een ruimtelijke vertaling van de opgaven en doelen uit de Agenda van Brabant. Daarnaast ondersteunt de structuurvisie het beleid op andere provinciale beleidsterreinen, zoals het economisch-, mobiliteits-, sociaal-, cultureel-, milieu- en natuurbeleid.</p> <p>In het licht van het opstellen van de structuurvisie is het vigerende ruimtelijke beleid nader beschouwd. De conclusie is dat een groot deel van het provinciale ruimtelijke beleid nog steeds actueel is en daarom ongewijzigd blijft. Voorbeelden daarvan zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- het principe van concentratie van verstedelijking;</li> <li>- zorgvuldig ruimtegebruik;</li> <li>- het verantwoord omgaan met de natuurlijke basis;</li> <li>- het streven naar robuuste en aaneengeschakelde natuurgebieden;</li> <li>- het concentratiebeleid voor glastuinbouw en intensieve veehouderij.</li> </ul> <p>De structuurvisie bestaat uit vier delen. Voor dit project zijn deel A en B relevant.</p> <p><i>Deel A</i></p> <p>Deel A bevat de hoofdlijnen van het beleid. Op basis van trends en ontwikkelingen heeft de provincie haar ruimtelijke belangen gedefinieerd en ruimtelijke keuzes gemaakt. In haar sturing biedt zij gemeenten meer ruimte om afwegingen te maken in een aantal vooraf gestelde kaders. Daarnaast zet de provincie zelf een aantal ontwikkelingen in gang.</p> <p><i>Deel B.</i></p> <p>In deel B staan de ambities, het beleid en de uitvoering voor de vier ruimtelijke structuren: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur.</p> <p>Het project past binnen de uitgangspunten van de Structuurvisie.</p> <p><i>Verkeer</i></p> <p>De hoofddoelstellingen zijn de volgende.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. betere verknoping van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen;</li> <li>2. bevorderen bereikbaarheid.</li> </ol> <p>Met name aspect 2 is voor de aanleg van de nieuwe weg van belang. De provincie wil de bereikbaarheid tussen steden, en tussen steden en omliggende regio's verbeteren. Daarbij wordt bestaande weginfrastructuur optimaal benut en infrastructuur uitgebouwd als dat noodzakelijk is. Nieuwe doorsnijdingen van het buitengebied door infrastructuur wil de provincie zoveel mogelijk voorkomen.</p> <p>De provincie vindt het van groot belang dat bij de trajectkeuze en vormgeving van wegen een goede relatie gelegd wordt met de omliggende stedelijke gebieden en het landschap. Het doel is dat elke nieuwe ingreep bijdraagt aan het behoud of de versterking van de kenmerken van het gebied. Bij routeontwerp gaat het niet alleen om een zorgvuldige inpassing van infrastructuur in het landschap, maar ook om het herkenbaar en beleefbaar maken van het landschap en het accentueren van kwaliteitsaspecten.</p>
---	---

	<p>teiten. Daarbij is aandacht nodig voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de wijze waarop de weg bijdraagt aan de herkenbaarheid van de landschaps- en ontginningsstructuur;</li> <li>- de beleving van openheid versus beslotenheid zoals panorama's, zichtrelaties, bijzondere landschappen en/of dorps- en stadsgezichten;</li> <li>- de vormgeving van weg en directe omgeving (berm, bermsloot, kruisingen, afslagen, rotondes e.d.) in aansluiting op de gebiedskenmerken.</li> </ul> <p><i>Conclusie</i></p> <p>De Verlengde Vosdonkseweg is niet gelegen in het buitengebied en heeft dus geen invloed op het omliggende landschap. Bij het ontwerp is wel aandacht voor de inpassing van de nieuwe verkeersinfrastructuur in de omgeving. De structuurvisie Ruimtelijke ordening geeft voldoende aanreikingspunten voor de realisering van de Verlengde Vosdonkseweg.</p>
--	--

### Verordening Ruimte (2012)

Artikel	Toetsing
<i>Artikel 2.1 Zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit</i>	
Een bestemmingsplan dat voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied draagt bij aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving, in het bijzonder aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. De toelichting bij dat plan bevat daaromtrent een verantwoording	<p>Het plangebied is gedeeltelijk buiten het bestaand stedelijk gebied gelegen. Een gering deel van het westelijk deel van het tracé is namelijk gelegen in een zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling. Het overige deel is gesitueerd binnen bestaand stedelijk gebied.</p> <p>Verwezen wordt naar paragraaf 2.2 en hoofdstuk 4 waarin de invloed van het plan op de omgeving en de landschappelijke inpassing is beschreven.</p>
Ingeval van vestiging van een ruimtelijke ontwikkeling is verzekerd dat gebruik wordt gemaakt van bestaande bebouwing, tenzij in deze verordening uitdrukkelijk anders is bepaald;	Op het geplande tracé is momenteel geen doorgaande infrastructuur aanwezig. Omliggende bestaande wegen binnen het bestaand stedelijk gebied bieden geen oplossing voor de verkeersproblemen. De huidige afwikkeling van verkeer op deze wegen is juist aanleiding voor de geprojecteerde nieuwe infrastructuur.
uitbreiding van het op grond van het per 1 maart 2011 geldende bestemmingsplan toegestane ruimtebeslag is slechts toegestaan mits de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om de beoogde ruimtelijke ontwikkeling binnen dat toegestane ruimtebeslag te doen plaatsvinden.	<p>Binnen de gemeente Rucphen zijn geen gronden beschikbaar, waarin het tracé juridisch-planologisch al is bevestigd.</p> <p>Het opstellen van een nieuw bestemmingsplan, waarbij onder andere voormalige agrarische gronden en groen voor verkeer worden aangewezen, is daarom noodzakelijk.</p>
Ten behoeve van het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit bevat de toelichting bij een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid een verantwoording waaruit blijkt dat:	
a. in het bestemmingsplan rekening is gehouden met de gevolgen van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling voor de in het plan begrepen gronden en	a. Voorafgaand aan de beoogde ontwikkeling is de locatie uitvoerig getoetst. De conclusies van deze toetsing zijn opgenomen in hoofdstuk 4 Rand-

<p>de naaste omgeving, in het bijzonder wat betreft de bodemkwaliteit, de waterhuishouding, de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten, de cultuurhistorische waarden, de ecologische waarden, de aardkundige waarden en de landschappelijke waarden alsmede de op grond van deze verordening toegelaten ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden;</p> <p>b. de omvang van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling, in het bijzonder wat betreft de omvang van de beoogde bebouwing, past in de omgeving;</p> <p>c. een op de beoogde ruimtelijke ontwikkeling afgestemde afwikkeling van het personen- en goederenvervoer, waaronder een goede aansluiting op de aanwezige infrastructuur van weg, water of spoor, waaronder openbaar vervoer, is verzekerd, een en ander onverminderd hetgeen in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening, hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en elders in deze verordening is bepaald.</p>	<p>voorwaarden, onderzoek en verantwoording De bijbehorende rapportages zijn integraal opgenomen in de bijlagen.</p> <p>b. Er is zoveel mogelijk rekening gehouden met de ruimtelijke inpassing van het tracé. de uitgangspunten worden beschreven in paragraaf 2.2 en hoofdstuk 4.</p> <p>c. Er is sprake van de ontwikkeling van een ontsluitingsweg met als doel het verbeteren van de doorstroming voor personen en het goederenvervoer. Zie hiervoor ook paragraaf 2.2 en de Mobiliteits-toets in bijlage 1. Rucphen is ontsloten door openbaar vervoer via de weg. Spoorlijnen zijn niet aanwezig.</p>
<p><i>Artikel 2.2 Kwaliteitsverbetering van het landschap</i></p>	
<p>Een bestemmingsplan dat voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied, bevat een verantwoording van de wijze waarop financieel, juridisch en feitelijk is verzekerd dat de realisering van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een aantoonbare en uitvoerbare fysieke verbetering van de aanwezige of potentiële kwaliteiten van bodem, water, natuur, landschap of cultuurhistorie of van de extensieve recreatieve mogelijkheden van het gebied waarop de ontwikkeling haar werking heeft.</p>	<p>Er is sprake van een ontwikkeling die gedeeltelijk buiten het bestaand stedelijk gebied is gelegen.</p> <p>Het plan wordt juridisch-planologisch geborgd in het voorliggende bestemmingsplan. De uitvoering ervan is financieel geborgd (zie ook hoofdstuk 7).</p> <p>In de verkorte planstudie is uitvoerig gekeken naar de aanwezige en potentiële kwaliteiten in het gebied en is mede op basis hiervan het tracé gekozen. De randvoorwaarden en uitgangspunten zijn in dit bestemmingsplan geborgd en bevestigd. Zodoende is onder meer de (toekomstige) ruimtelijke kwaliteit van het gebied vastgelegd.</p> <p>Ten behoeve van het project is niet in betekende mate rekening te houden met de landschappelijke inpassing, compensatie en kwaliteitsverbetering van het landschap, aangezien slechts een beperkt deel is gesitueerd buiten het bestaand stedelijk gebied. Voor het deel buiten het bestaand stedelijk gebied wordt aangesloten op de uitgangspunten en randvoorwaarden zoals die zijn geformuleerd voor de Verlengde Helakkerstraat. Een resumé van die randvoorwaarden en uitgangspunten is opgenomen in 4.2. De gevraagde kwaliteitsverbetering van het landschap, compensatie en de landschappelijke inpassing worden zo afdoende geborgd.</p>

<p>De bedoelde verbetering past binnen de hoofdlijnen van de door de gemeente voorgenomen ontwikkeling van het gebied waarop de ontwikkeling haar werking heeft en is onderwerp van regionale afstemming in het regionaal ruimtelijk overleg bedoeld in artikel 12.4, waaronder mede begrepen de planologische voorbereiding van landschapsontwikkeling.</p>	<p>De gemeente heeft overleg gehad met de provincie en omliggende gemeenten omtrent oplossingen voor de verkeersproblemen. Dit is ook besproken in het regionaal ruimtelijk overleg.</p> <p>De landschapsontwikkeling bestaat vooral uit de waterberging en landschappelijke inpassing. Deze zijn in het voorliggende plan juridisch -planologisch mogelijk gemaakt. Dit geldt slechts voor het westelijke deel dat buiten het bestaand stedelijk gebied ligt. Verwezen wordt naar paragraaf 4.2.</p>
<p>Indien een kwaliteitsverbetering als bedoeld niet is verzekerd, wordt het bestemmingsplan slechts vastgesteld indien een passende financiële bijdrage in een landschapsfonds is verzekerd en wordt over de werking van dat fonds regelmatig verslag gedaan in het regionaal ruimtelijk overleg.</p>	<p>Gestreefd wordt de kwaliteitsverbetering binnen de bestemming 'Verkeer' te vinden en als dat niet mogelijk is zo dicht mogelijk bij het wegtracé, voor zover gesitueerd buiten het bestaand stedelijk gebied. Indien binnen het plangebied onvoldoende ruimte zou zijn, zal aansluitende compensatie en inpassing plaatsvinden binnen het plangebied van de Verlengde Helakkerstraat.</p> <p>De uitgangspunten voor de beoogde kwaliteitsverbetering van het landschap, de landschappelijke inpassing wordt veilig gesteld. Het overleg om te komen tot een dergelijke anterieure overeenkomst is gestart.</p>
<p><b>3.2 Stedelijke ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied</b></p>	
<p>Bestemmingsplannen die voorzien in een stedelijke ontwikkeling zijn uitsluitend gelegen in bestaand stedelijk gebied.</p>	<p>Dit geldt voor een deel van het plangebied. Een deel van het project is niet gelegen binnen het bestaand stedelijk gebied. Verwezen wordt ook naar de toelichting op de toetsing aan artikel 3.3</p>
<p><b>Artikel 3.3 Stedelijke ontwikkeling in zoekgebieden voor stedelijke ontwikkeling</b></p>	
<p>1. In afwijking van artikel 3.2 kan een bestemmingsplan, gelegen in een zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling, voorzien in een stedelijke ontwikkeling mits de toelichting daaromtrent een verantwoording bevat.</p>	<p>Verwezen wordt naar de voorliggende toelichting van het bestemmingsplan en deze toetsing aan de verordening.</p>
<p>2. Uit de verantwoording bedoeld in het eerste lid blijkt dat er financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om de beoogde vorm van stedelijke ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied van een van de kernen van de gemeente te situeren, in het bijzonder door middel van inbreiden, herstructureren, intensiveren, meervoudig ruimtegebruik of enige andere vorm van zorgvuldig ruimtegebruik.</p>	<p>Deze afweging is gemaakt in hoofdstuk 2 van deze toelichting.</p>

<p>4. Een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid strekt ertoe dat:</p> <p>a. de stedelijke ontwikkeling aansluit bij bestaand stedelijk gebied of plaatsvindt in een nieuw cluster van stedelijke bebouwing;</p> <p>b. bij de stedenbouwkundige en landschappelijke inrichting van de stedelijke ontwikkeling rekening wordt gehouden met de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten en structuren in het gebied zelf en in de naaste omgeving, waaronder mede begrepen de ontwikkeling van een groene geleiding ten behoeve van ecologische en landschappelijke verbindingen;</p>	<p>a. De weg wordt ontwikkeld binnen en direct grenzend aan de kern St. Willebrord, aangewezen als stedelijk concentratiegebied.</p> <p>b. In paragraaf 4.2 Landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap is de oorspronkelijke structuur van het landschap geanalyseerd. De resultaten zijn kort in de toelichting opgenomen. Een en ander heeft geresulteerd in uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing. Deze uitgangspunten worden nog verder uitgewerkt.</p>
<p><i>Artikel 5.3 Bescherming reserveringsgebieden voor waterberging</i></p>	
<p>1. Een bestemmingsplan dat is gelegen in een reserveringsgebied voor waterberging strekt mede tot behoud van het waterbergend vermogen van dat gebied.</p> <p>2. De toelichting bij een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid bevat een verantwoording over de wijze waarop de geschiktheid van het gebied voor waterberging behouden blijft indien dat bestemmingsplan voorziet in:</p> <p>a. een stedelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied.</p>	<p>Het plangebied is niet aangewezen als reserveringsgebied voor waterberging.</p> <p>Sprake is van een stedelijke ontwikkeling (deels) buiten bestaand stedelijk gebied. In paragraaf 4.4 is ingegaan op de functie als waterberging.</p>
<p><i>Artikel 5.5 Bescherming van beschermingszones voor grondwaterwinningen voor de openbare drinkwatervoorziening</i></p>	
<p>Een bestemmingsplan dat is gelegen in een boringsvrije zone strekt mede tot het behoud van de beschermende kleilaag in de bodem.</p>	<p>Het plangebied is niet gelegen binnen de boringsvrije zone.</p>
<p><i>Artikel 11.13 Regels voor wegen buiten bestaand stedelijk gebied</i></p>	
<p>De toelichting bij een bestemmingsplan dat voorziet in de aanleg of wijziging van een gemeentelijke of provinciale weg buiten bestaand stedelijk gebied, bevat:</p> <p>a. een omschrijving van het gebied waarop het voorbereidend onderzoek was gericht;</p> <p>b. een beschrijving van de aard van het verkeerskundig probleem waarop dat voorbereidend onderzoek was gericht en van de aard van de ruimtelijk relevante ontwikkelingen in het gebied;</p> <p>c. een onderbouwing van de voorkeur voor het in het plan opgenomen tracé, mede aan de hand van het voorbereidend onderzoek bedoeld onder a en b;</p>	<p>a t/m e Verwezen wordt naar de toelichting van dit bestemmingsplan en de uitgevoerde mobiliteits-toets (zie bijlage 1).</p>

<p>d. een beschrijving van het aantal te realiseren rijstroken;</p> <p>e. een beschrijving van de te treffen maatregelen, de inpassing van die maatregelen en de ligging in het terrein, zulks mede onder toepassing van artikel 2.2;</p> <p>f. ingeval de beoogde ontwikkeling plaatsvindt in de groenblauwe mantel, deze ontwikkeling onder toepassing van artikel 6.3 eerste lid, onder a en b, gepaard gaat met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de onderkende ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken;</p> <p>g. een beschrijving van de te treffen voorzieningen, gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk, voor zover die voorzieningen rechtstreeks verband houden met de uitvoering van het werk.</p>	<p>f. De ontwikkeling vindt niet plaats in de groenblauwe mantel.</p> <p>g. De gemeente treft maatregelen in het kader van de kwaliteitsverbetering van het landschap, de landschappelijke inpassing en eventueel noodzakelijke compensatie, voor zover gesitueerd buiten bestaand stedelijk gebied. In paragraaf 4.2 zijn uitgangspunten opgenomen. Aangesloten wordt bij de uitgangspunten en randvoorwaarden, zoals die voor het deeltracé Verlengde Helakkerstraat zijn opgenomen.</p> <p>Ten behoeve van de realisering van de nieuwe infrastructuur worden verder de nodige maatregelen getroffen, zoals geluidshinderbeperkende maatregelen en de aanleg van voldoende waterberging. De realisering van deze maatregelen zijn binnen de juridische regeling van het voorliggende plan mogelijk gemaakt.</p> <p>Voor maatregelen buiten het plangebied bestudeert de gemeente in hoeverre hiervoor herzieningen van de bestaande juridische regeling noodzakelijk zijn en of deze op korte termijn moeten worden doorgevoerd. Verwezen wordt ook naar de mobiliteitsstoets.</p>
--	---

**Gemeentelijk beleid**

Structuurvisie-plus (2003)	<p>De gemeentelijke Structuurvisie-plus vormt het vertrekpunt voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van het buitengebied en de kernen in de gemeente Rucphen.</p> <p>De visie omvateen duurzaam structuurbeeld voor de toekomst (tot 2015). Wonen en werken concentreert zich in de drie kernen.</p> <p>In de Binnentuin streven naar hoogwaardige inrichting van gemeenschappelijk gebied (wonen, werken, voorzieningen en recreatie en toerisme).</p> <p>Handhaven groene buffer tussen Rucphen en Etten-Leur.</p> <p>Ten zuiden van Rucphen en Sprundel streven naar een duurzaam agrarisch gebied.</p> <p>Ten aanzien van verkeer en vervoer zijn de volgende doelstellingen opgenomen.</p> <p>Het beperken dan wel minimaliseren van het doorgaande verkeer in woon- en winkelgebieden.</p> <p>Minder verkeersslachtoffers in 2000 t.o.v. de peilwaarden 1985 en 40% minder verkeersslachtoffers en 50% minder verkeersdoden in 2010 t.o.v. 1986.</p> <p>Het stimuleren van het fietsgebruik (zowel in relatie tot voorzieningen als OV) om daarmee het autogebruik terug te dringen.</p> <p>Het waarborgen van bereikbaarheid van winkel- en werkgebieden voor het noodzakelijke autoverkeer.</p>
Visiedocument Groenbeleid Rucphen	<p>Het visiedocument Groenbeleid Rucphen maakt inzichtelijk op welke wijze invulling wordt gegeven aan groen in de gemeente.</p> <p>Door de verschillende typen groen te analyseren op de wijze van beheer, kwaliteit en kwantiteit ontstaat een reëel beeld van het groen in de gemeente. Hiermee is inzichtelijk gemaakt dat het onderhoud van het groen voldoet aan de kwaliteit zoals die in het groenbeheerplan 2000 is beschreven en waar eventuele knelpunten of verbeterpunten liggen.</p> <p>Er wordt voor het onderhoud vooral geadviseerd de huidige werkwijze te handhaven en her en der te optimaliseren. In het visiedocument blijkt dat de kwaliteit, beleving en waardering van groen, sterk afhankelijk zijn van ontwerpkeuzes in planvormingsprocessen. Gesteld wordt dat er komende jaren een behoorlijke ambitie is om het groen verder in te vullen in beleid, planvorming en beheerplannen.</p> <p>Het grootste gedeelte van het tracé Verlengde Vosdonkseweg ligt volgens de verordening Ruimte binnen het bestaande stedelijk gebied. Het westelijke deel is geen bestaand stedelijk gebied en daarvoor dient een juiste landschappelijke inpassing te komen. Aangesloten wordt bij de landschappelijke inpassing en de kwaliteitsverbetering van het landschap, zoals die voor de Verlengde Helakkerstraat zijn ingezet.</p>

	<p>Voor het overige deel van de weg wordt evenwel eveneens aandacht besteed aan een juiste landschappelijke inpassing. Verwezen wordt naar paragraaf 4.2.</p>
Groenstructuur plan (2010)	<p>Het Groenstructuurplan biedt kansen voor het verbeteren van de kwaliteit van de stedelijke buitenruimte. In het Groenstructuurplan worden bestaande fysiek aanwezige groenstructuren (lijnen, vlakken en punten) en gewenste te ontwikkelen groenstructuren in beeld gebracht, zodat deze als uitgangspunt genomen kunnen worden voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.</p> <p>Doel is het landschappelijke karakter van de kernen te herstellen en te versterken, zodat een meerwaarde wordt gecreëerd voor de woon-, werk-, verblijfs- en recreatiekwaliteiten in de dorpen.</p> <p>Het Groenstructuurplan vormt naast uitgangspunten en inspiratiebron, ook een intern en extern communicatiemiddel. Doel is verder de bestaande en nieuw te ontwikkelen groenstructuren op gelijke voet met andere beleidsvelden mee te nemen bij toekomstige (her)ontwikkelingen.</p> <p>Het Groenstructuurplan en het Visiedocument Groenbeleid geven tezamen handvatten om de te behouden, te versterken en te realiseren lokale groene karakteristieken voor de woon- werk- en recreatiekwaliteiten, in een ontwerp in te passen.</p> <p>De groensaldoregeling uit het Groenstructuurplan zorgt voor een verantwoorde omgang met groen. De regeling zorgt ervoor dat er niet onbekommerd aan de groene ruimte kan worden gesnoept. Zo wordt voorkomen dat de waarden van groen (speelruimte, woonkwaliteit, gezondheid, natuurwaarde en dergelijke) verloren gaan omdat hier geen aandacht aan is besteed.</p> <p>Door verschillende stappen te doorlopen, kan een bewuste keuze gemaakt worden omtrent inpassing, opoffering en compensatie. De groensaldoregeling zal hiermee onderdeel vormen in het planproces van ruimtelijke plannen en projecten, zodat een verantwoorde afweging kan worden gemaakt.</p> <p>De gemeente werkt momenteel de ontwerpen van de deeltracés A/Oost en B/West nader uit. Kwaliteitsverbetering van het landschap, landschappelijke inpassing en compensatie maken daar deel van uit. In dat kader wordt ook nader onderzocht in welke mate toepassing wordt gegeven aan de groensaldoregeling. In het bestemmingsplan zijn de uitgangspunten en randvoorwaarden voor deze onderwerpen beschreven. Daarnaast is door de overheid budget beschikbaar gesteld voor realisering van de weg, inclusief bijbehorende maatregelen. Kwaliteitsverbetering, compensatie en groensaldering en landschappelijke inpassing zijn daarmee verzekerd. In het bestemmingsplan zijn in paragraaf 4.2 enkele uitgangspunten en randvoorwaarden voor de inpassing van de wegtracés geformuleerd. Daarbij zijn ook zoekgebieden benoemd waar de groencompensatie kan plaatsvinden.</p>
Groene kaart (2011)	<p>De Groene Kaart geeft door middel van een kaart en toebehorende beschrijvingen bescherming aan de meest waardevolle houtopstanden. Doelstelling is te komen tot een vermindering van regelgeving.</p> <p>Daarom dat bij vaststelling van de regelgeving (APV) als onderlegger van de Groene Kaart, het kappen van alle andere houtopstanden vrijgesteld wordt van de gemeentelijke regelgeving uit de APV. Gezien alle houtopstanden op de Groene Kaart aan bepaalde waarden moeten voldoen (bijvoorbeeld cultuurhistorisch, natuurwaarde en dergelijke) zal voor het kappen van de bomen een gede-</p>



	<p>gen afweging en alternatievenonderzoek vooraf moeten gaan, voordat vergunning wordt verleend. Tevens zal het verlies aan waarden gecompenseerd worden door middel van een herplantplicht.</p> <p>Ter plaatse van deeltracé A zijn waardevolle bomen of vlakvormige elementen aangeduid. De voorgenomen ontwikkeling dient ter verbetering van de ontsluiting van De Binnentuin met het voorzieningencluster en het sport- en recreatiegebied de Vijfsprong (met onder andere het Sneeuwattractiepark Skidôme) en ontlasting van de verkeersdruk in de kern. Herplant van onder andere bomen, groen en struweel wordt betrokken bij uitvoering van de werkzaamheden. De groencompensatie bestaat uit meer dan alleen te herplanten bomen. Zoekgebieden voor groencompensatie zijn aangeduid in paragraaf 4.2.</p>
Structuurplan Binnentuin	<p>Als uitvloeisel van de structuurvisie-plus heeft de gemeente voor het gebied Binnentuin, waarbinnen het plangebied ligt, een structuurplan opgesteld. Daarin is het plangebied aangeduid als 'dagrecreatieve concentratie' doorsneden door 'groene lanen'.</p> <p>Het aangegeven groene raamwerk van groene lanen en assen vormt de ruimtelijke drager van het gebied. Dit groene raamwerk versterkt enerzijds de ruimtelijk-landschappelijke karakteristiek van de Binnentuin en zorgt anderzijds voor de noodzakelijke ruimtelijke samenhang en verbindingen. Dit groene raamwerk is integraal opgenomen op de structuurplankaart.</p> <p>De bestaande concentratie van dagrecreatieve voorzieningen inclusief de daaraan gerelateerde groene omgeving is opgenomen in het functievlak dagrecreatieve concentratie. Beleid en ontwikkeling richten zich voor dit gebied op:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- beheer van de bestaande accommodatie en groene ruimte;</li> <li>- verbetering/vernieuwing/uitbreiding van bestaande dagrecreatieve voorzieningen;</li> <li>- verbreding door vestiging van nieuwe dagrecreatieve voorzieningen c.q. verenigingen.</li> </ul> <p>Het structuurplan ging nog uit van het tracé Kort om de Kom. Wel is in het Structuurplan aangegeven dat voor de ontwikkeling van het gebied een goede ontsluiting van belang is. Voorliggend initiatief voorziet daarin, nu de variant 'Kort om de Kom' niet haalbaar is gebleken. Een goede inpassing van de nieuwe ontsluiting is uitgangspunt.</p>



## Hoofdstuk 4     Randvoorwaarden, onderzoek en verantwoording

### 4.1     Mobiliteitstoets

De wijze waarop de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid en bereikbaarheid wordt gewaarborgd is onderbouwd in een Mobiliteitstoets. De Mobiliteitstoets is opgenomen als bijlage 1 van de toelichting. Een samenvatting van de belangrijkste conclusies zijn opgenomen in deze paragraaf.

#### **Verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid onder druk**

In de gemeente Rucphen staat de leefbaarheid in de centra van de kernen Rucphen, Sprundel en St. Willebrord als gevolg van verkeersoverlast onder druk. Binnen genoemde kernen zorgt verkeer voor algemene hinder.

#### **Belangrijkste knelpunten**

De belangrijkste knelpunten kunnen als volgt worden samengevat.

- De bestaande verkeersstructuur tussen de kernen Rucphen, Sprundel en St. Willebrord en het bedrijventerrein De Nijverhei resulteert in een aanzienlijke hoeveelheid doorgaand verkeer en (vracht)verkeer door de centra van de dorpskernen met als bestemming het bedrijventerrein. Dit is ongewenst.
- De centra van de dorpen kenmerken zich door functiemenging en daarmee samenhangend diversiteit in het verkeersaanbod (langzaam verkeer, autoverkeer). Het grote aandeel doorgaand en (vracht)verkeer naar het bedrijventerrein via de centra van de dorpen is ongewenst en leidt tot verkeersoverlasten verkeersonveilige situaties.
- De gemeente heeft drie aansluitingen op de A58, maar geen van deze aansluitingen biedt een goede regionaal verbindende route richting Zundert.
- Ook het gebied 'Binnentuin', gelegen tussen de kernen met daarin bedrijventerrein De Nijverhei plus uitbreiding, voorzieningencuster 'Binnentuin' en sport- en recreatiecentrum 'De Vijfsprong' is onvoldoende ontsloten.

#### **Verkeersafwikkeling**

De verkeersafwikkeling is gewaarborgd op de kruispunten met rotondes. Voorwaarde is wel dat op de rotonde van de Noorderstraat met de Verlengde Vosdonkseweg de verkeersafwikkeling periodiek gemonitord zal worden. Indien de toekomstige verkeersintensiteiten leiden tot een verstoring van de verkeersafwikkeling zal de afwikkelingscapaciteit van deze rotonde worden verruimd (twee bypasses aan de oostzijde liggen daarbij voor de hand). Hiermee zal ook dan de verkeersafwikkeling op de rotonde zijn gewaarborgd. Dit geldt zowel voor de situatie tot de aanleg van tracédeel C/Zuid als daarna. Op de andere kruispunten is de verkeersafwikkeling voldoende gewaarborgd. Indien op de rotonde Noorderstraat/Vosdonkseweg de intensiteiten daartoe in de toekomst aanleiding vormen en daarop gepaste maatregelen worden getroffen, kan worden gesteld dat het aspect verkeersafwikkeling de voorziene realisatie van de tracédelen A/Oost en B/West niet in de weg staat.

### **Bereikbaarheid**

De bereikbaarheid van het gebied 'Binnentuin' wordt door kortere en directere verbindingen tussen de A58 en de genoemde bestemmingen vergroot.

De bereikbaarheid voor doorgaand verkeer verbetert, doordat het verkeer niet meer door de kernen hoeft. Tegelijkertijd verbetert ook de bereikbaarheid van de centra in de kernen door de afname van verkeer dat hier doorheen gaat. Aandachtspunt is de toename van het verkeer op de Bosheidestraat door voorziene verkeersmaatregelen in de kernen. Op deze weg zal het verkeer periodiek gemonitord worden. Indien de verkeersintensiteiten leiden tot knelpunten, zal onderzoek gedaan worden naar passende verkeersmaatregelen.

Op basis van het bovenstaande kan worden geconcludeerd dat de bereikbaarheid in de toekomst beter is gewaarborgd dan in de huidige situatie. De bereikbaarheid staat de voorziene realisatie van de tracédelen A/Oost en B/West niet in de weg, onder voorbehoud van onderbouwing van de waarborging van de verkeersafwikkeling op de rotonde Noorderstraat/Vosdonkseweg en groei van de intensiteit op de Bosheidestraat.

### **Verkeersveiligheid**

De weginrichting vindt plaats volgende Duurzaam Veilig. Een verkeersveilige vormgeving van de fietsoversteek Verlengde Vosdonkseweg ter hoogte van de Kerkeheidestraat is een ontwerpogave, maar zonder meer mogelijk. Onderzoek naar het oprijzicht voor overstekende fietsers toont aan dat voor een fietsoversteek op deze locatie geen belemmeringen aanwezig zijn.

De oversteekbaarheid is voldoende gewaarborgd blijkt uit twee berekeningen voor de drukste wegvakken.

Het tegengaan van doorgaand verkeer door de centra van de kernen heeft een verlaging van de verkeersintensiteiten in de kernen tot gevolg. Minder (vracht)verkeer op de wegen accentueert het verblijfsklimaat in de kernen en beïnvloed daarmee de verkeersveiligheid positief. De verkeersveiligheid verbetert omdat de aanwezige functiemenging in met name de centra van de kernen wordt opgeheven. Het doorgaande verkeer verdwijnt grotendeels en daarmee wint de verblijfsfunctie ten opzichte van de verkeersfunctie.

Binnen het ontwerp wordt de oostelijke tak van de Bernhardstraat haaks aangesloten op de Verlengde Helakkerstraat. Onderzoek naar het oprijzicht voor voorrangsplichtig verkeer vanaf deze oostelijke tak toont aan dat de verkeersafwikkeling op een verkeersveilige manier kan plaatsvinden.

De verkeersveiligheid rond de Sint Martinusschool en de oversteekbaarheid rond de school verbeteren aanzienlijk doordat de verkeersintensiteiten dalen. De verkeersveiligheid rond het Munnikenheide College blijft ongeveer gelijk en verbetert pas als ook tracédeel C/Zuid wordt gerealiseerd.

De conclusie voor het bestemmingsplan is dat de verkeersveiligheid verbetert en voldoende is gewaarborgd, zowel in de situatie tot de aanleg van tracédeel C/Zuid als daarna. Het aspect verkeersveiligheid staat de voorziene realisatie van de tracédelen A/Oost en B/West niet in de weg.

### **Milieu- en leefbaarheidsaspecten**

De realisatie van de tracédelen A/Oost en B/West werkt positief uit voor de leefbaarheid.

- De hinder door geluid en trillingen ten gevolge van het verkeer neemt in een groot deel van de kernen af, doordat het vrachtverkeer een route kiest waarlangs minder gevoelige bestemmingen liggen, dan wel over wegen die beter gefundeerd zijn.
- Doordat (vracht)verkeer andere, directere routes kan nemen, verbetert ook de externe veiligheid in de kernen. Verkeer met gevaarlijke stoffen hoeft niet meer door de kernen St. Willebrord,

Sprundel en Rucphen.

- De geluidhinder langs de nieuwe tracés wordt met maatregelen zo goed mogelijk teruggedrongen. Op de andere wegen neemt de omvang van het verkeer af waardoor sprake is van een verbetering van de geluidhinder en luchtkwaliteit.

De conclusie voor het bestemmingsplan is dat er over het algemeen voor verschillende milieuaspecten een verbetering optreedt. Dat geldt zowel voor de situatie tot de aanleg van tracédeel C/Zuid als daarna. Een en ander zal nog specifiek in het kader van het bestemmingsplan worden onderzocht. Het aspect milieu lijkt de voorziene realisatie van de tracédelen A/Oost en B/West niet in de weg te staan.

## 4.2 Landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap

### Onderzoek

Van de wegtracés A/Oost en B/West zijn een voorlopig ontwerp en profielen beschikbaar. Vanuit een goede landschappelijke inpassing van de wegen zijn randvoorwaarden en uitgangspunten door de gemeente geformuleerd. Op dit moment wordt nog bezien aan welke zijde van de weg de groenzone daadwerkelijk wordt geprojecteerd. Daar waar in de tekst 'oostzijde' is geschreven, kan het zijn dat deze opzet toch aan de westzijde wordt gerealiseerd.

### *Algemeen uitgangspunt*

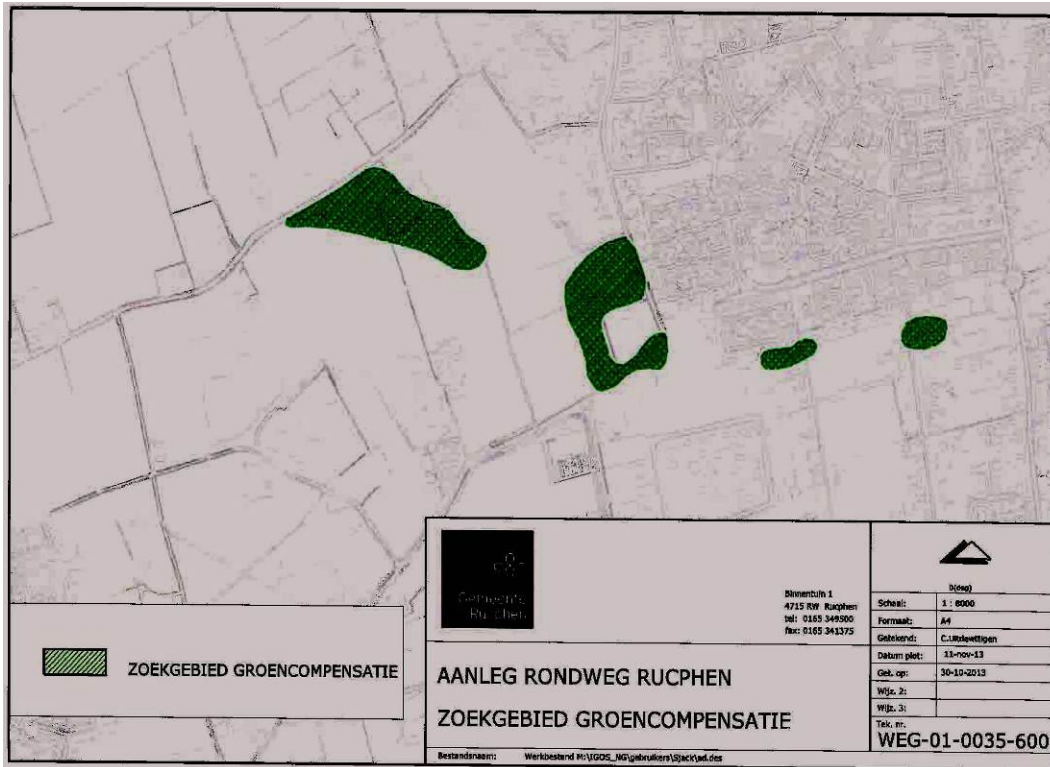
Door de gemeente is mede naar aanleiding van overleg met de provincie inzake de benodigde kwaliteitsverbetering van het landschap en de landschappelijke inpassing en de, op basis van het gemeentelijk beleid benodigde, groencompensatie/groensaldoregeling gekozen voor een landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap in de vorm van het aanbrengen van gradiënten met struweelbeplanting.

### Landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering

De landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering zijn vooraf met de provincie besproken en akkoord bevonden. Naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan is voorts door de provincie geen zienswijze ingediend. Nadere invulling van de landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering zal in samenwerking met de Natuurwerkgroep gemeente Rucphen plaatsvinden.

### Groencompensatieregeling / groensaldering

Met betrekking tot de groencompensatie op basis van het gemeentelijk groenbeleid (zie paragraaf 3.4.) heeft de provincie geen rol. De oppervlakte aan groen die verdwijnt ten koste van de bestemming Verkeer, wordt elders in het gebied gecompenseerd. De compensatie van de onder andere te verwijderen bomen nabij de aansluiting op de Bernhardstraat zijn eveneens gecompenseerd in de landelijke inpassing en kwaliteitsverbetering langs de Verlengde Helakkerstraat. Verwezen wordt naar figuur 4.1, waarop de zoekgebieden voor groencompensatie zijn aangeduid. Per saldo zal na aanleg van de weg in en nabij het plangebied meer groen aanwezig zijn dan in de huidige situatie.



Figuur 4.1 Zoekgebieden groencompensatie

De nadere uitwerking van de groensaldoregeling vindt, evenals de uitwerking van de onderdelen landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering van het landschap, in een latere fase van het proces plaats. Ook voor de uitwerking van de groencompensatie wordt de Natuurwerkgroep gemeente Rucphen betrokken om met de gemeente mee te denken bij de ruimtelijke invulling ervan.

Naast de landschappelijke inpassing en de kwaliteitsverbetering van het landschap, geldt dat de aan te leggen groencompensatie ook kan dienen ter directe en indirecte compensatie van leefgebied voor de eekhoorn (zie ook paragraaf 4.5). Hiervoor geldt het volgende:

- directe compensatie;
- indirecte compensatie.

#### Directe compensatie

Uitgaande van een direct verlies van oppervlak van opgaande beplanting met een omvang van 25 \* 308 meter (weg en landschappelijke inpassing) verdwijnt ter plaatse van de Verlengde Vosdonkseweg 7.700 m<sup>2</sup> groen. Op grond hiervan is een compensatielocatie in de directe nabijheid gezocht. De beoogde compensatielocatie omvat ca. 8.000 m<sup>2</sup> (zie figuur 4.2). Voor de verlengde Vosdonkseweg is directe compensatie nodig.





Figuur 4.2. mogelijke situering te compenseren groen ten behoeve van de eekhoorn.

#### Indirecte compensatie

Als gevolg van indirecte aantasting ten gevolge van optische verstoring, geluid en versnippering zijn zoekgebieden geselecteerd voor groencompensatie. Uitgaande van 50% verlies van de opgaande beplanting als gevolg van optische verstoring en geluid en daarnaast versnippering, dient minimaal 4.000 m<sup>2</sup> beplanting binnen deze compensatielocaties gerealiseerd te worden (zie figuur 4.1).

#### Borging

De landschappelijke inpassing, de kwaliteitsverbetering en de groencompensatie zijn binnen de bestemming 'Verkeer' mogelijk. Binnen deze bestemming dienen het wegprofiel, sloten en groen (inpassing, kwaliteitsverbetering en groencompensatie) verder te worden uitgewerkt in een civieltechnisch ontwerp. Na realisatie zal met toepassing van een reparatieplan de bestemming 'Groen' exact kunnen worden aangegeven.

De financiële borging vindt plaats door middel van het beschikbaar gestelde krediet door provincie en gemeente voor de aanleg van de weg. Binnen dit beschikbaar gestelde krediet zijn ook de bijbehorende maatregelen betrokken.

#### Analyse

- Het plangebied is gelegen in een voormalig veengebied, wat met de turfwinning is ontveend.
- Het dorp St. Willebrord (in vroeger tijden 't Heike geheten) ligt op een verhoging in het omringende landschap. Deze verhoging bestaat uit een zandrug, zuid-noord georiënteerd.
- In de omgeving groeide vroeger veel gagel, geoorde wilg, els, brem, sporkehout en zachte berk. Deze soorten groeiden in een landschap dat in de plantengemeenschappen is te kwalificeren als een Associatie van Geoorde Wilg (laag struweel met bovengenoemde soorten en wisselende grondwaterspiegels).
- Er kwamen in verleden in het gebied weinig boomvormers voor. Ook tegenwoordig ontbreken deze grotendeels.
- De na ontvening resterende zandgronden waren erg arm. Bewoners van de gronden zochten naar mogelijkheden om met deze gronden toch een inkomen te genereren. Dit inkomen bestond uit verdiensten uit geriefhout (mandenvlechten, bezems en rijshout). Het hout werd geoogst uit de om-

ringende natuur (zie vorengenoemde soorten).

- De overgang tussen deze hogere, arme zandgronden en de lagere veengronden is vrij scherp. In het bebouwingspatroon is dit nog vrij duidelijk terug te vinden:
  1. het dorp St. Willebrord kent aan de westzijde geen lange uitlopers;
  2. de occupatiegrens aan westzijde van het dorp is rommelig en ligt van het landschap afgekeerd. Veel achterkanten van percelen zijn gericht op het landschap, er zijn geen groene verbindingen het dorp in en er zijn geen uitlopmogelijkheden.

#### *Uitgangspunten voor de landschappelijke inpassing en kwaliteitsverbetering*

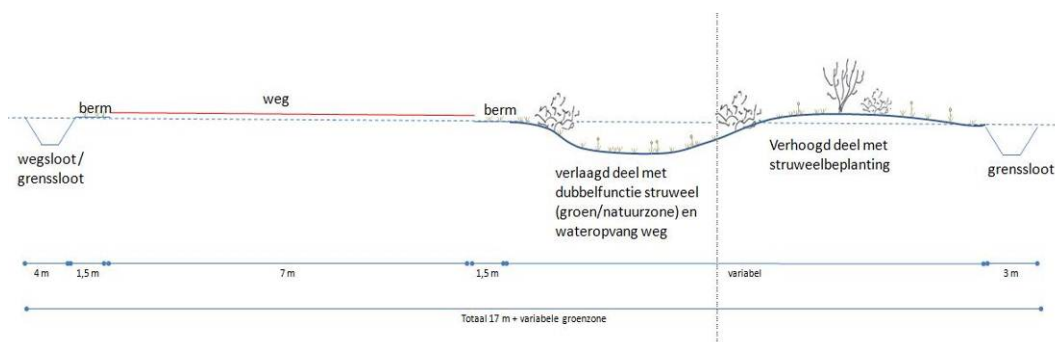
De Verlengde Helakkerstraat vormt een aanleiding om de relatie tussen dorp en het landschap te herstellen/versterken. Ten aanzien van de Verlengde Vosdonkse weg geldt dat deze voornamelijk door stedelijk gebied voert. Landschappelijke inpassing is hier van mindere betekenis en bestaat uit stedelijke elementen. De aanhaking op de Verlengde Helakkerstraat wordt wel landschappelijk ingepast en hiervoor zijn dezelfde uitgangspunten als voor de Verlengde Helakkerstraat geformuleerd.

#### Oostzijde van het tracé

- Ten oosten van de weg ligt straks St. Willebrord. Tussen de Verlengde Helakkerstraat en de bebouwing is een groenzone gedacht die verwijst naar het oorspronkelijke landschap.
- Beoogd zijn geriefhout en een verwijzing naar de turf. Uitgangspunt daarbij zal zijn de van oorsprong scherpe grens en hiermee de relatie tussen het dorp en het landschap weer beleefbaar te maken.
- De gemeente beoogt een groenzone te realiseren met lagere en hogere gradiënten, waarin struweel het beeld zal bepalen. Hierbij wordt het volgende beeld voorgestaan:
  1. Door aansluiting bij de Plantenassociatie van Geoorde Wilg, moet gedacht worden aan struweel met soorten als grauwe wilg, gagel en sporkehout.
  2. Voor de kruidlaag zijn soorten als pitrus (bieze), pijpenstrootje, grote wederik en hennegras bepalend.
- De beoogde groenzone wordt momenteel verder uitgewerkt. Ten aanzien van de landschappelijke inpassing, de kwaliteitsverbetering van het landschap en de groencompensatie/groensaldering zal in overleg met de Natuurwerkgroep gemeente Rucphen de invulling van de groenzone nader worden bepaald.

#### Westzijde van het tracé

Ten westen van de weg ontstaat een geheel nieuw landschap in de vorm van de Binnentuin.



Figuur 4.3 Standaardprofiel weg en groenzone; het profiel en de genoemde maten zijn indicatief en worden nog nader uitgewerkt

#### *Kwaliteitsverbetering van het landschap/landschappelijke inpassing/compensatie en groensaldering*

- De vorengenoemde uitgangspunten voor de langs het tracé geprojecteerde groenzone vormen de kwaliteitsverbetering landschap en landschappelijke inpassing op basis van de Verordening Ruimte.
- De groenzone wordt tevens aangewend als compensatie voor het verlies aan groen ter plaatse van het tracé Verlengde Vosdonkseweg. Doordat grondverwerving mede bepalend is voor het verloop

van de weg, kan de groenzone plaatselijk iets smaller zijn. Dit zal worden gecompenseerd in ontstane overhoeken, waar juist meer ruimte ontstaat.

- Ten behoeve van de verkeersveiligheid, alsmede bescherming van natuurwaarden in de groenzone zal mogelijk een wildraster worden aangebracht.
- Het beheer van de groenzone zal gericht zijn op de voorgestelde Plantenassociatie van Geoorde Wilg.
- Gemeente streeft er naar het beoogde karakter van de groenzone te behouden. Beheer en onderhoud zijn ingesteld om het streefbeeld en natuurdoelen te behouden.

#### *Waterberging*

- Water van de weg kan in het verlaagde deel van de groenzone zijn plek vinden, en zal daarmee als retentie voor de weg dienen.
- Doorstroming van het water is een voorwaarde om natte voeten te voorkomen (voor de weg en voor omliggende percelen).
- Het borgen van de waterbergende en afvoerende functie hoeft het beheer op bovengenoemde vegetatie niet in de weg te staan, doordat de kruidachtige vegetatie gefaseerd wordt gemaaid of begrast.
- Bij de aanleg van de groenzone wordt rekening gehouden met de zogenoemde categorie A Watergangen van het waterschap.

#### *Inpassing binnen de beoogde juridische regeling*

- De groenzone past volgens bovenstaand principe binnen de bestemmingsplangrenzen met een breedte van circa 8 m langs het tracé Verlengde Helakkerstraat.
- Binnen de Verlengde Vosdonkseweg is eveneens voldoende ruimte beschikbaar om een landschappelijke inpassing te creëren.

#### **Conclusie**

Er zijn goede mogelijkheden de deeltracés A/Oost en B/West op een adequate wijze landschappelijk in te passen. Het beoogde profiel van de weg biedt voldoende ruimte om te voorzien in waterberging, landschappelijke inpassing, kwaliteitsverbetering van het landschap en de compensatie- en groensaldo-regeling. De beoogde invulling van de groenzone sluit voorts aan op het oorspronkelijke karakter van het gebied en verbetert duidelijk de overgang tussen St. Willebrord en de Binnentuin.

## **4.3 Bodem**

### **Bodemonderzoek**

Door IDDS is een verkennend bodemonderzoek verricht (zie bijlage 2). Het onderzoek is uitgevoerd in verband met het opstellen van een bestemmingsplanwijziging en de daaruit (voortvloeiende) aanvraag van een omgevingsvergunning (activiteit bouwen). In het kader van de Woningwet/Gemeentelijke Bouwverordening dient een omgevingsvergunningaanvraag (activiteit bouwen) vergezeld te gaan van een rapportage inzake de chemische kwaliteit van de bodem.

Doel van het onderzoek is vast te stellen of het voormalige, dan wel het huidige, gebruik van de onderzoekslocatie heeft geleid tot een verontreiniging van de bodem. Het verkennend bodemonderzoek beoogt het verkrijgen van inzicht in aard, plaats van voorkomen en concentraties van eventueel aanwezige verontreinigende stoffen in de bodem.

Aan de hand van de resultaten van het onderzoek concludeert IDDS het volgende:

#### *Bovengrond*

- In de bovengrond zijn zeer plaatselijk bijmengingen met bodemvr eemd materiaal (sporen baksteen en puin) waargenomen. Op het maaiveld en in het opgeboorde bodemmateriaal zijn zintuiglijk geen

asbestverdachte materialen waargenomen.

- De bovengrond is niet verontreinigd met de onderzochte zware metalen, PCB's, PAK en minerale olie.

#### *Ondergrond*

- In de ondergrond zijn geen bijmengingen met bodemvreemd materiaal (puin e.d.) waargenomen. In het opgeboorde bodemmateriaal zijn zintuiglijk geen asbestverdachte materialen waargenomen.
- De ondergrond is niet verontreinigd met de onderzochte zware metalen, PCB's, PAK en minerale olie.

#### *Grondwater*

- Het grondwater is plaatselijk licht verontreinigd met barium en nikkel en plaatselijk molybdeen en is niet verontreinigd met de overige onderzochte zware metalen, vluchtige aromaten, VOCl en minerale olie.

Gelet op de onderzoeksresultaten, te weten de aangetoonde overschrijdingen van de betreffende streefwaarden (grondwater) dient de hypothese onverdacht voor de onderzoekslocatie formeel te worden verworpen. Echter, de gemeten waarden zijn dermate gering dat aanvullend onderzoek naar het voorkomen van deze stoffen in de bodem op het perceel ingevolge de Wet bodembescherming, niet noodzakelijk is.

#### **Conclusie**

De bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

## **4.4 Water**

### **Onderzoek**

#### *Huidige situatie*

#### Bodem en grondwater

Het plangebied maakt deel uit van het uitgestrekte Westbrabantse dekzandplateau, dat van zuid naar noord zeer licht afhelt en wordt doorsneden door overwegend in noordelijke richting afstromende laaglandbeken.

Kenmerkend voor de omgeving van het dekzandplateau zijn de grote verschillen in hoogte. De maaiveldhoogten variëren van 12 m + NAP in het zuidwesten tot 6 m +NAP in het noordoosten van dit plateau. De hoogte van het maaiveld ter plaatse van de deeltracés A/Oost en B/West varieert van circa 8 m tot 9,5 m +NAP.

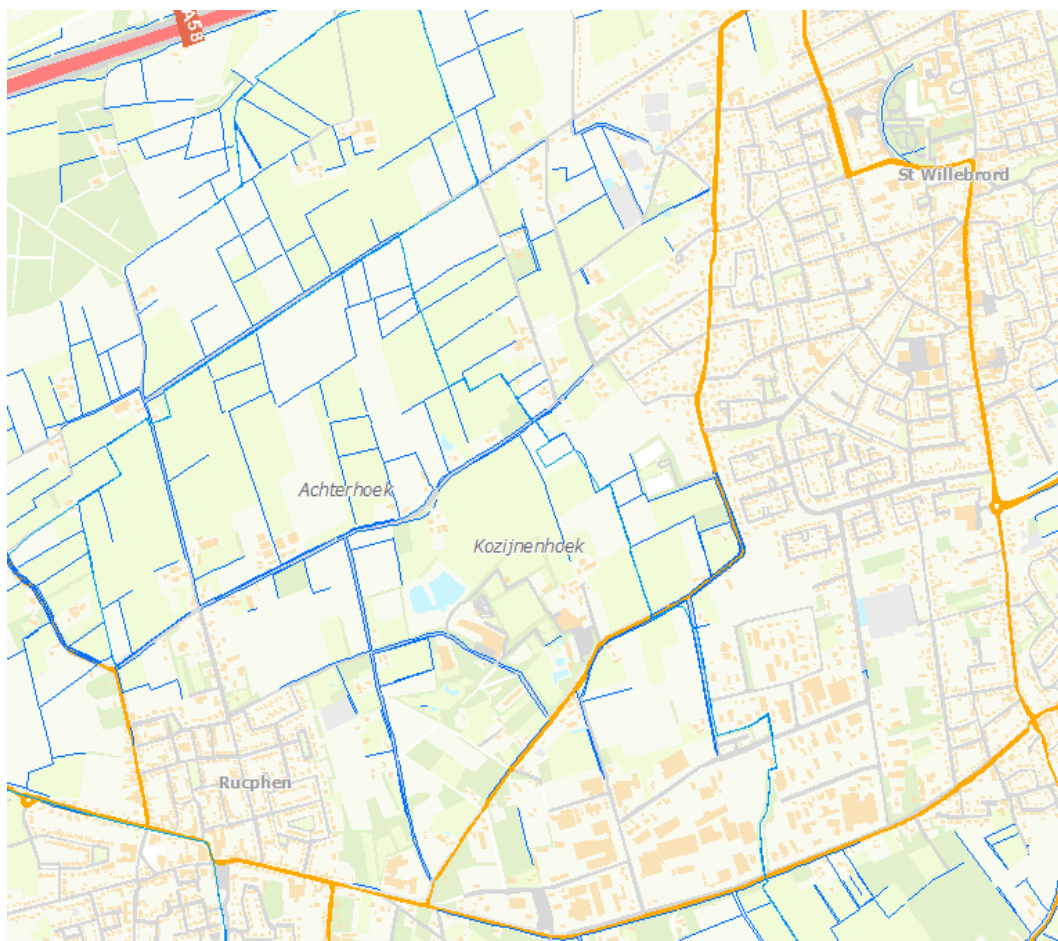
Volgens de Bodemkaart van Nederland ligt het plangebied op de overgang tussen een gebied waar grondwatertrap VI wordt aangetroffen en een gebied waar grondwatertrap VII wordt aangetroffen. Dat wil zeggen dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) hier van nature ten hoogste 40 tot 80 cm onder maaiveld en de gemiddelde laagste grondwaterstand (GLG) meer dan 120 cm onder maaiveld.

Uit informatie uit het uitgevoerde verkennend bodemonderzoek (zie bijlage 2) blijkt dat de stijghoogte van het grondwater in het eerste watervoerende pakket is vastgesteld op 0,0 m -NAP. De stijghoogte van het freatisch grondwater is 0,3 m +NAP. Hieruit kan men afleiden dat er sprake is van een infiltratiesituatie.

#### Waterkwantiteit

Het watersysteem in de omgeving van het plangebied wordt bepaald door de Kibbelvaart. De Kibbelvaart is onderdeel van het hoofdwatgangenstelsel, waarmee overtoellig water vanuit het stroomgebied wordt afgevoerd naar de Laaksche Vaart. Voor het stroomgebied geldt geen peilbesluit, het is vrij afwaterend gebied. De afwatering van het stroomgebied loopt van het hogere stedelijke gebied van Sprundel

en St. Willebrord af van zuid naar noord, naar het lager gelegen agrarisch gebied.  
In de directe omgeving van plangebied is structureel oppervlaktewater aanwezig in de vorm van afwateringsloten (zie figuur 4.4).



Figuur 4.4 Uitsnede overzicht oppervlaktewatersysteem (bron: [www.atlas.brabant.nl/wateratlas](http://www.atlas.brabant.nl/wateratlas))

#### *Toekomstige situatie*

In het plangebied wordt een nieuwe weg gerealiseerd. Als gevolg van de aanleg van de weg neemt het verhard oppervlak toe:

- met de realisering van deeltracé A/Oost neemt het verhard oppervlak toe met 7.550 m<sup>2</sup> (bij benadering);
- met de realisering van deeltracé B/West neemt het verhard oppervlak toe met 5.125 m<sup>2</sup> (exclusief bestaande verharding van ongeveer 1.615 m<sup>2</sup>).

In totaal is sprake van een toename van verhard oppervlak van 1,3 ha (12.675 m<sup>2</sup>). Daarvoor is compensatie nodig, in de vorm van een retentievoorziening.

Voor een eerste grove inschatting van de benodigde compensatie geeft de Beleidsregel Hydraulische Randvoorwaarden (zie paragraaf 3.2) aan dat voor zandgebied een retentie nodig is van circa 780 m<sup>3</sup>/ha waarbij de afvoer wordt gelimiteerd tot maximaal 116 m<sup>3</sup>/ha/dag. Het gaat hier om een bruto waarde, waarbij nog geen rekening is gehouden met neerslagverliezen, berging op het verhard oppervlak en dergelijke.

Voor de realisering van de weg is daarom een retentievoorziening nodig van minimaal 1.014 m<sup>3</sup>. Ten behoeve van opvang van afstromend hemelwater van de weg en compensatie voor de toename aan verharding, worden langs beide tracés infiltratiesloten aangelegd, die niet verbonden zullen zijn met het

oppervlaktewater. De verwachting is dat met deze infiltratiesloten aan de retentieopgave kan worden voldaan. Belangrijk daarbij is wel dat de berging plaatsvindt boven de GHG plaatsvindt, zodat er geen drainerende werking kan ontstaan.

Tevens wordt mogelijk de bestaande retentie ten zuiden van de Bernhardstraat uitgebreid.

Waar de randweg bestaande watergangen kruist, worden deze verbonden door een duiker. Eén en ander zal in verder overleg plaatsvinden met het waterschap, volgens de voorwaarden van de Keur. In het deelgebied Verlengde Vosdonkseweg zijn geen categorie A watergangen aanwezig.

Alle handelingen of werkzaamheden aan waterstaatswerken zoals watersystemen en waterschapswegen vallen onder de reikwijdte van de Keur. Hiervoor moet een ontheffing worden verleend door waterschap Brabantse Delta.

Door geen gebruik te maken van uitlogende materialen en/of geïmpregneerde houtsoorten voor de weginrichting (vangrails, hectometerpaaltjes, oeverbeschoeiing en dergelijke) wordt vervuiling van de bodem, grond- en oppervlaktewater tegengegaan.

In het ontwerp van de weg wordt rekening gehouden met de afwatering van de agrarische gronden langs het tracé.

#### *Verbeelding*

De weg en de bermen en waterberging zijn bestemd als Verkeer.

#### **Conclusie**

Geconcludeerd wordt dat het plan geen negatieve gevolgen heeft voor de waterhuishoudkundige situatie. De aanpassingen van de waterhuishouding voldoen aan de doelstellingen van duurzaam waterbeheer.

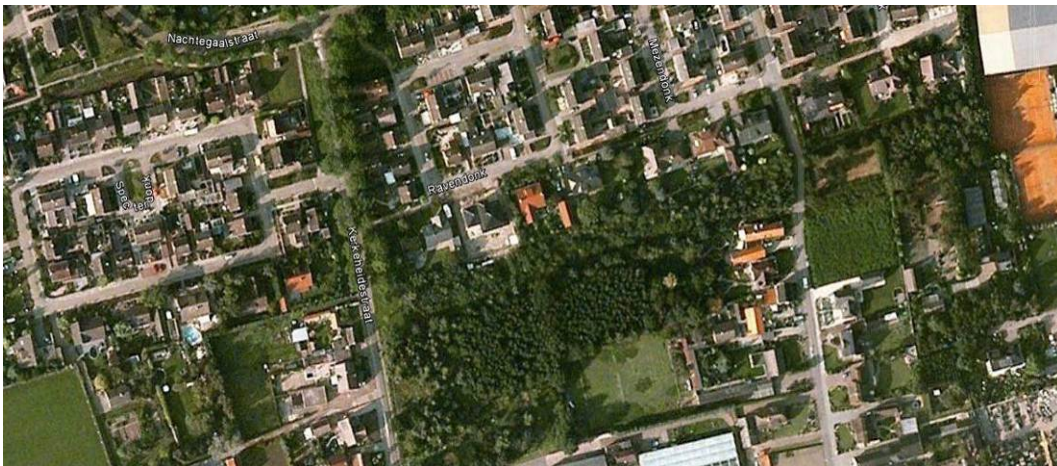
Binnen de contouren van het plangebied is voldoende ruimte beschikbaar

## **4.5 Ecologie**

### **Beeld van de huidige bebouwing**

#### *Algemeen*

Het eerste deel van dit tracé is gelegen op de bestaande weg Kozijnenhoek. Vervolgens gaat de weg door een agrarisch perceel naar de overgangszone tussen St. Willebrord en Sprundel. Dit is deels een groenzone maar ook een woning enkele bijgebouwen en een sportaccommodatie worden gesloopt.



Figuur 4.5 Beeld van de huidige situatie van het tracé door de bebouwde kom (Bron: Google)





Figuur 4.6 Beeld van het tracé vanaf Kozijnenhoek (net voor de bocht naar de Kaaistraat)



Afbeelding 4.7 Beeld van het tracé vanaf de Kerkeheidestraat in westelijke richting (de bebouwing wordt gesloopt)





Figuur 4.8 Beeld vanaf de Kerkeheidestraat in Oostelijke richting. De weg komt in de groenstrook.



Figuur 4.9 Beeld vanaf de rotonde Noorderstraat. De sportaccommodatie wordt gesloopt.

## **Natuurwaarden**

De resultaten van de veldinventarisatie in 2012/2013 zijn verwerkt in rapportages die zijn opgenomen in bijlage 9 en 10. In deze paragraaf zijn de bevindingen kort samengevat.

### *Algemeen*

De werkzaamheden ten behoeve van de weg vinden plaats in twee verschillende typen gebieden: agrarisch gebied en de bebouwde kom.

Het agrarisch gebied kent een gangbaar beheer, zie figuren. Dit houdt in dat de natuurwaarden op de percelen verwaarloosbaar zijn. Op randen, slootkanten en dergelijke is wel ruimte aanwezig voor beschermde natuurwaarden.

### *Vleermuizen*

#### Balts-, paar- en foerageerplaatsen

Er zijn in de voorherfst gewone dwergvleermuizen en ruige dwergvleermuizen aangetroffen. Er werden foeragerende dieren gelokaliseerd van beide soorten. Er zijn daarnaast baltsplaatsen aangetroffen. Bij een baltsplaats vliegt een vleermuis rond en zendt ondertussen sociale geluiden uit. Paarplaatsen zijn niet vastgesteld.

#### Migratieroutes routes

Migratieroutes van vleermuizen zijn in de (na)herfst van 2013 niet vastgesteld.

#### Kolonie- en foerageerplaatsen

Er zijn twee soorten vleermuizen vastgesteld in de voorzomer. Het betreft de gewone dwergvleermuis en laatvlieger. De laatvlieger is alleen foeragerend vastgesteld en werd in relatief lage dichtheid aangetroffen. Gewone dwergvleermuis komt veelvuldig voor en heeft vliegroutes en kolonieplaatsen direct buiten het plangebied.

### *Broedvogels*

Gedurende onderhavig onderzoek zijn geen nesten van vogels met vaste rust- en verblijfplaatsen aangetroffen. Wel werd sporadisch buizerd en een enkele keer sperwer waargenomen. Deze vogels hebben wel nesten die ook buiten het broedseizoen zijn beschermd. De nesten van deze soorten bevonden zich echter ten tijde van onderhavig onderzoek buiten het invloedgebied van de rondweg.

### *Amfibieën*

Alle wateren op en nabij de rondweg kwamen droog te staan in het voorjaar van 2013. Het tracé is derhalve niet van speciale waarde voor amfibieën. Er werden dan ook alleen algemene amfibieën aangetroffen (gewone pad, bruine kikker) in lage dichtheid die licht beschermd zijn. Rugstreeppadden zijn rond het water aan de Baanvelden te Rucphen niet gehoord. Volgens de Werkatlas amfibieën Noord-Brabant zijn ten zuiden van Roosendaal/Breda (op Nederlands grondgebied) ook geen rugstreeppadden aangetroffen (Delft & Schuitema, 2005).

### *Vissen*

Door het ontbreken van jaarrond oppervlaktewater wordt het voorkomen van vissen uitgesloten.

### *Overige*

Ter hoogte van het tracé parallel lopend aan de Ravendonk bevindt zich een bos dat gedeeltelijk bestaat uit naaldbomen. Ter plaatse foerageert de eekhoorn regelmatig en heeft er enkele nesten. Via Waarneming.nl (zie de bijlage bij het onderzoeksrapport) blijkt dat er regelmatig eekhoorns worden waargenomen in Sprundel. Voor 2012 werd de eekhoorn niet gemeld via Waarneming.nl. De reden hiervan kan zijn dat het bos sinds enkele jaren oud genoeg is of dat er sinds enkele jaren wordt geteld/gegevens worden ingevoerd. In ieder geval zijn populaties van eekhoorn ter hoogte van St. Willebrord-Sprundel

niet aaneengesloten en opgesplitst in deelpopulaties. Dit komt doordat ter plaatse van St. Willebrord en Sprundel relatief kleine kernen bos voorkomen dat het leefgebied vormt van de eekhoorn.

### **Conclusies**

Uit het onderzoek komt naar voren dat leefgebied en nesten van eekhoorn verloren gaan met de aanleg van de rondweg. Op grond hiervan dient ontheffing te worden aangevraagd van de Flora- en faunawet. Er hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd als gewerkt wordt volgens een goedgekeurde gedragscode. De gemeente vraagt een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet aan, omdat niet wordt beschikt over een goedgekeurde gedragscode. Deze ontheffing is inmiddels aangevraagd.

Effecten op vlemuizen worden niet voorzien omdat de vlemuizen kunnen blijven foerageren in de omgeving.

Het aanvragen van ontheffing voor de overige soort(groep)en is niet noodzakelijk, omdat deze niet voorkomen of niet worden beïnvloed.

Ecologie vormt daarmee geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Ten behoeve van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan zijn geen maatregelen noodzakelijk.

## **4.6 Archeologie en cultuurhistorie**

Voor de onderwerpen cultuurhistorie en archeologie heeft de gemeente een verordening vastgesteld (Erfgoedverordening 2009 gemeente Rucphen). In deze verordening wordt een aantal zaken geregeld, te weten:

- de aanwijzing van gemeentelijke monumenten;
- instandhouding van gemeentelijke monumentale zaken;
- Rijksmonumenten;
- de instandhouding van archeologische terreinen.

### **4.6.1 Archeologie**

#### **Onderzoek**

##### *AMK en IKAW*

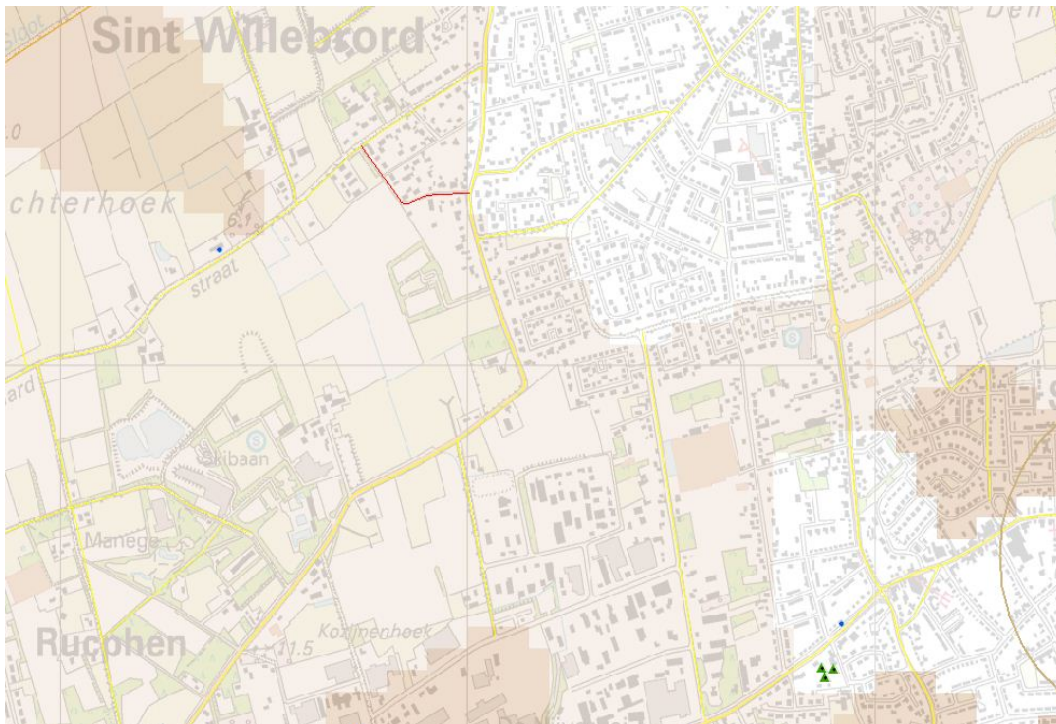
Op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) en de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) staan alle thans bekende terreinen in Noord-Brabant die archeologisch van belang zijn. De Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) en de CHW geven de plaatsen aan waar sprake is van een trefkans of verwachtingswaarde op aanwezigheid van archeologische resten in de bodem.

##### AMK

Het plangebied heeft op de AMK geen aanduiding.

##### IKAW

Het plangebied heeft op de IKAW een lage trefkans op archeologische waarden.



Figuur 4.10 Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Brabant, uitsnede plangebied deeltracé A/Oost en B/West.

#### Gemeentelijke Erfgoedkaart voor de gemeente Rucphen, september 2012

Aan delen van het bedrijventerrein Nijverheid en omgeving een is hogere archeologische verwachtingswaarde wordt toegekend. Door IDDS is daarom een verkennend archeologisch onderzoek verricht (zie bijlage 3).

#### *Rapport betreffende een verkennend bodemonderzoek Nijverhei N638 te Rucphen*

In februari 2012 is een archeologisch bureau- en booronderzoek, verkennende fase, uitgevoerd ten behoeve van de aanleg van de nieuwe weg Nijverhei N638 te Rucphen, gemeente Rucphen.

- Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek werd verwacht dat het plangebied gelegen is op terrasafzettingen.
- Aan de oppervlakte is waarschijnlijk dekzand aanwezig.
- Tussen ongeveer 3000 jaar geleden en het begin van de 18e eeuw is het westen van het plangebied grotendeels bedekt geweest met veen.
- De concept archeologische verwachtingskaart van de gemeente Rucphen geeft het plangebied een grotendeels hoge verwachting, in tegenstelling tot de lage verwachting volgens de IKAW.
- Booronderzoek in de nabijheid van het plangebied heeft aangetoond dat ook in de op de IKAW als laag gewaardeerde gebieden nog intacte bodems aanwezig kunnen zijn die mogelijk archeologische resten herbergen.

Het onderzoek heeft het volgende aangetoond:

- het booronderzoek heeft de verwachting uit het bureauonderzoek bevestigd, met uitzondering van die delen die verstoord zijn;
- in het plangebied is het noodzakelijk een vervolgonderzoek te laten uitvoeren in de vorm van proefsleuven.

#### *Vervolgonderzoek*

Gebleken is dat een archeologisch proefsleuvenonderzoek noodzakelijk is. Daaraan voorafgaand is het noodzakelijk een programma van eisen op te stellen, met daarin een plan van aanpak. Dit programma van eisen met plan van aanpak en het proefsleuvenonderzoek wordt, nadat de betreffende ondergrond

is verworven, de komende periode uitgevoerd. Het programma van eisen, met daarin het plan van aanpak voor het proefsleuvenonderzoek, is vastgesteld en opgenomen in bijlage 4.

Om te zorgen dat de potentiële archeologische waarden worden veilig gesteld, is voorlopig aan de gronden daarom eveneens een archeologische dubbelbestemming toegekend. Ingrepen in de bodem zijn daardoor alleen onder voorwaarden mogelijk.

#### Conclusie

Ter plaatse is archeologisch onderzoek uitgevoerd en wordt - na aankoop van de percelen - aanvullend archeologisch onderzoek verricht op basis van het vastgestelde programma van eisen en een daarin opgenomen plan van aanpak. Potentiële archeologische waarden zijn veilig gesteld door het opnemen van een bestemming 'Waarde - Archeologie'. Archeologie vormt daarmee geen belemmering voor het project.

#### 4.6.2 Cultuurhistorie

##### Onderzoek

Op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Brabant zijn geen bijzondere cultuurhistorische waarden opgenomen ter plaatse van het tracé van de weg.

##### Conclusie

De realisering van deel tracé A/Oost vindt plaats binnen het aanwezige bebouwingspatroon. Er vindt hierdoor geen aantasting van cultuurhistorische waarden plaats. Cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

#### 4.7 Wegverkeerslawaai

##### Onderzoek en conclusie

Deeltracé A/Oost en in mindere mate deeltracé B/West, gaat langs (woon)bebouwing gelegen in een woongebied. Daar waar nodig wordt voorzien in benodigde geluidswerende voorzieningen.

Uitgegaan wordt van adequate geluidswerende voorzieningen voor bestaand woongebied. Vooral nog is rekening gehouden met de volgende maatregelen.

- een geluidswerende voorziening (geluidsscherm) in de vorm van steenkorven aan de noordzijde en deels aan de zuidzijde van deeltracé A/Oost;
- de geluidsarm asfaltsoort SMA 0/6 (SMA staat voor Steen Mastiek Asfalt).

##### Nieuwe weg

Uit het akoestisch onderzoek (opgenomen in bijlage 5) blijkt dat de aanleg van het deeltracé A/Oost leidt tot de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op één bestaande woning. De wettelijke uiterste grenswaarde van 63 dB wordt niet overschreden (inclusief de aftrek overeenkomstig artikel 110g Wgh). Maatregelonderzoek wijst uit dat geluidsreducerende maatregelen op deze locatie stuiten op bezwaren van verkeerskundige, vervoerskundige, stedenbouwkundige, landschappelijk of financiële aard. Voor de woning dient een hogere waarden verleend te worden van maximaal 50 dB. Deze hogere waarde is verleend (zie bijlage 6). Tevens is een besluit genomen over de maximum snelheid (zie bijlage

**Tabel 4.1 Hogere waarden ten behoeve van aanleg Verlengde Vosdonkseweg**

	bron	L <sub>den</sub>
Fazantendonk 25	Verlengde Vosdonkseweg	50 dB

Verder blijkt uit het onderzoek dat ten behoeve van de realisering van de verlengde Vosdonkseweg geen sprake is van reconstructie of een uitstralings-effect.

## 4.8 Luchtkwaliteit

### Beleid en normstelling

*Wet milieubeheer luchtkwaliteitseisen*

#### Maatgevende stoffen langs wegen

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>, jaargemiddelde) het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de Wm veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM<sub>10</sub>) van belang. Andere stoffen uit de Wet milieubeheer (Wm) hebben een beperkte invloed op de luchtkwaliteit bij wegen en worden daarom bij deze toetsing buiten beschouwing gelaten. De grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zijn in tabel 4.2 weergegeven.

**Tabel 4.2 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm**

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> ) <sup>1)</sup>	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m <sup>3</sup>	2010 tot en met 2014
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>	vanaf 2015
fijn stof (PM <sub>10</sub> ) <sup>2)</sup>	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m <sup>3</sup>	vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m <sup>3</sup>	vanaf 11 juni 2011

1. De toetsing van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> is niet relevant aangezien er pas meer overschrijdingsuren dan het toegestane aantal van 18 per jaar zullen optreden als de jaargemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> de waarde van 82 µg/m<sup>3</sup> overschrijdt. Dit is nergens in Nederland het geval.
2. Bij de beoordeling hiervan blijven de aanwezige concentraties van zeezout buiten beschouwing (volgens de bij de Wm behorende Regeling beoordeling Luchtkwaliteit 2007).

#### Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007

In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is vastgesteld dat concentraties van stoffen die zich van nature in de buitenlucht bevinden en die niet schadelijk zijn voor de volksgezondheid bij de beoordeling van de grenswaarden voor fijn stof buiten beschouwing worden gelaten. In de Regeling is bepaald dat alleen de bijdrage van zeezout kan worden afgetrokken van de concentratie fijn stof. Aangegeven is hoe groot de aftrek van het jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde per gemeente bedraagt. Voor de gemeente Rucphen bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde van fijn stof 2 µg/m<sup>3</sup> en voor het 24-uurgemiddelde 2 overschrijdingen per jaar voor de gehele provincie Noord-Brabant.

Daarnaast staan in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit de regels voor het meten en berekenen van de gevolgen voor de luchtkwaliteit beschreven. Bij de berekening van de luchtkwaliteit wordt onderscheid gemaakt tussen verkeers- en industriële bronnen. Voor verkeer wordt onderscheid gemaakt tussen Standaard Rekenmethode 1 (SRM 1) betreffende stedelijke situaties met weinig hoogteverschillen; en Standaard Rekenmethode 2 (SRM 2) voor de bepaling van overige situaties. Er mag van een andere methode gebruik worden gemaakt indien deze is goedgekeurd door het Ministerie van VROM. In het de Regeling beoordeling luchtkwaliteit is tevens aangegeven welke gegevens gebruikt worden bij het maken van de berekening en op welke wijze de berekeningsresultaten worden afgerond.

**Onderzoeksmethode**

De luchtkwaliteit als gevolg van lokaal wegverkeer is berekend met behulp van het CAR II-programma. Het CAR II-programma is een wettelijk goedgekeurd standaardrekenprogramma voor luchtkwaliteit in binnenstedelijke situaties met enige vorm van bebouwing. Het plangebied is aan de rand van de dorpskern St. Willebrord gelegen en als zodanig aan te merken. Het CAR II-programma kan berekeningen uitvoeren voor onder andere de maatgevende stoffen fijn stof (PM<sub>10</sub>) en stikstofdioxide.

Beide deeltracés worden gelijktijdig aangelegd. Om deze reden zijn de tracés ook in één onderzoek beschouwd. De gemeente heeft een en ander ook op deze wijze vastgelegd in uitvoeringsagenda's.

**Invoergegevens**

In de onderstaande tabel (4.3) zijn de verkeersintensiteiten langs de maatgevende wegen vermeld. De verkeersintensiteiten en de voertuigverdeling zijn afkomstig uit de mobiliteitstoets bijbehorende bij de bestemmingsplannen 'Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg' en 'Buitengebied Rucphen 2012, Verlengde Helakkerstraat'. De verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling maakt onderdeel uit van de verkeersintensiteiten voor het prognosejaar 2024.

**Tabel 4.3 Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal)**

straatnaam	2024 autonoom	2024 inclusief ontwikkeling
Bernhardstraat	1.886	5.301
Verlengde Helakkerstraat	0	4.462
Verlengde Vosdonkseweg	0	8.172
Kozijnenhoek	3.876	7.858
Kerkeheidestraat	1.598	2.016

Naast de verkeersintensiteiten wordt in het CAR II-programma nog een aantal basisgegevens ingevoerd (zie tabel 4.4). Conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (gewijzigd 19 juli 2008) worden de concentraties van stikstofdioxiden (NO<sub>2</sub>) en fijn stof bepaald op maximaal 10 m van de wegrand. In de berekeningen is uitgegaan van een afstand van 10 m tot de wegas zodat op dit punt wordt voldaan aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit.

**Tabel 4.4 Overige invoergegevens**

straatnaam	RD-coördinaten		voertuigverdeling (licht/middelzwaar/zwaar verkeer)	wegtype	snelheidstype	bomenfactor	afstand tot de wegas
	x	y					
Bernhardstraat	98289	395205	91,08/6,42/2,50	buitenweg algemeen	2	1,25	10
Verlengde Helakkerstraat	98759	395023	91,08/6,42/2,50	buitenweg algemeen	2	1	10
Verlengde Vosdonkseweg	99518	394961	93,46/5,08/1,46	stadsverkeer met minder congestie	3a	1	10
Kozijnenhoek	99049	394887	91,08/6,42/2,50	buitenweg algemeen	2	1,25	10
Kerkeheidestraat	99519	394472	100/0/0	stadsverkeer met minder congestie	3b	1,25	10



### Berekeningsresultaten

In tabel 4.5 zijn de resultaten van de berekening van de luchtkwaliteit weergegeven voor de prognosejaren 2024 zowel in de autonome situatie als voor de situatie na realisatie van de ontwikkeling. Voor het jaar 2024 geldt dat met de achtergrondconcentraties voor het jaar 2020 is gerekend, daar de achtergrondconcentraties voor 2024 nog niet bekend zijn. Op basis van de Regeling beoordeling luchtkwaliteit (2007) is de bijdrage van zeezout afgetrokken van de berekende waarden voor fijn stof, het resultaat is opgenomen in de tabel.

**Tabel 4.5 Berekeningsresultaten luchtkwaliteit verkeersaantrekkende werking**

weg	stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> ) jaargemiddelde (µg/m <sup>3</sup> )		fijn stof (PM <sub>10</sub> ) jaargemiddelde (µg/m <sup>3</sup> )*		fijn stof (PM <sub>10</sub> ) (aantal overschrijdingen 24-uurgemiddelde grenswaarde)	
	2024 -	2024 +	2024 -	2024 +	2024 -	2024 +
Bernhardstraat	15,9	16,8	19,7	19,9	6	6
Verlengde Helakerstraat	15,4	16,0	19,7	19,8	6	6
Verlengde Vosdonkseweg	16,5	18,7	19,7	20,3	7	6
Kozijnenhoek	17,5	18,4	19,9	20,1	6	6
Kerkeheidestraat	17,0	17,1	19,9	20,0	6	6

\*Inclusief aftrek bijdrage zeezout voor fijn stof.

### Conclusie

Uit de resultaten in tabel 4.4 blijkt dat het gehalte stikstofdioxide na realisatie van de weg toeneemt met maximaal 1,8 µg/m<sup>3</sup> en het gehalte fijn stof met maximaal 0,6 µg/m<sup>3</sup>. Dit is minimaal en na realisatie van de wegen wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Na de realisatie van de wegen is er nog steeds sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisering van de wegen.

## 4.9 Relatie met omliggende functies

### Beleid en normstelling

De Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage 1994 maken onderscheid in:

- een mer-plicht voor plannen (planMER);
- een mer-(beoordelings)plicht voor projecten (project MER).

Het doel van de milieueffectrapportages (planMER en project MER) is ervoor te zorgen dat milieuaspecten volwaardig worden meegenomen in de besluitvorming. Een milieueffectrapportage staat niet op zichzelf, maar is een hulpmiddel bij de besluitvorming van de overheid over een plan of een project. Daarom is de planMER gekoppeld aan de besluiten van de overheid die het kader scheppen voor een mer-(beoordelings)plichtige activiteit en is de project MER gekoppeld aan de besluiten van de overheid die de realisatie een mer-(beoordelings)plichtige activiteit direct mogelijk maken.

### Toetsing mer-verplichtingen voor deeltracé A/Oost en B/West

#### Mer-plicht aanleg autoweg

De aanleg van een autoweg, onafhankelijk van de lengte van het weggedeelte is mer-plichtig (categorie C1.2 Bijlage Besluit m.e.r.). De definitie van autoweg in het Besluit m.e.r. luidt als volgt:

"een voor autoverkeer bestemde weg, die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen en te parkeren, of een weg als bedoelt in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (bord 'autoweg' G3 RVV 1990)."

In de navolgende tabel 4.6 is het initiatief voor de randweg getoetst aan deze definitie.

**Tabel 4.6 Toetsing initiatief**

element definitie autoweg	toetsing aan initiatief	conclusie
Een autoweg is een weg:		
bestemd voor autoverkeer	De verbeterde ontsluitingsstructuur Rucphen is uitsluitend bestemd voor autoverkeer.	voldoet aan definitie autoweg
alleen toegankelijk via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten (ook rotondes);	De weg is niet alleen toegankelijk via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten of rotondes. In het ontwerp wordt rekening gehouden met een aantal aansluitingen (ter hoogte van de Kaaistraat (deeltracé A) en Bernhardstraat (Deeltracé B) via een voorrangskruising.	voldoet niet aan definitie autoweg
waarop het verboden is te stoppen en te parkeren.	Er geldt voor de verbetering van de ontsluitingsstructuur van Rucphen geen verbod om te stoppen.	voldoet niet aan definitie autoweg

Uit de tabel is op te maken dat het initiatief (deeltracé A en B) niet voldoet aan de definitie van een autoweg, zoals die is opgenomen in het Besluit m.e.r. Er is derhalve geen sprake van een merplicht.

#### *Mer-beoordeling aanleg, wijziging of uitbreiding weg met 4 rijstroken*

De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit 4 of meer rijstroken, of verlegging/verbreding van bestaande wegen van 2 rijstroken of minder tot wegen met 4 of meer rijstroken, niet zijnde een autosnelweg of autoweg is eveneens merplichtig (categorie C1.3 Bijlage Besluit m.e.r.). Dit geldt in het geval dat de activiteit betrekking heeft op een tracélengte van meer dan 10 km. Voor mer-beoordeling geldt dit als de activiteit betrekking heeft op een tracélengte van 5 km of meer (categorie D2 Bijlage Besluit m.e.r.).

De nieuw aan te leggen deeltracés A/Oost en B/West hebben slechts 2 rijstroken. Daarmee vervalt de mer-(beoordelings)plicht vanwege de categorieën C1.3 en D2. Deze categorieën zijn niet van toepassing voor het initiatief.

#### *Vormvrije mer-beoordeling*

De te realiseren verbetering van de ontsluitingsstructuur valt niet onder de activiteiten die genoemd zijn in onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Het uitvoeren van een vormvrije mer-beoordeling voor de deeltracé A/oost en B/West is daarom ook niet verplicht en niet uitgevoerd.

#### **Conclusie**

Gezien de kenmerken van de randweg hoeft voor het bestemmingsplan geen MER te worden opgesteld, omdat de activiteit die met het plan mogelijk wordt gemaakt niet overeenkomt met de definities uit het Besluit milieueffectrapportage.

## 4.10 Veiligheid

### Onderzoek

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van het aspect externe veiligheid aan verschillende aspecten aandacht te worden besteed, namelijk:

- bedrijven waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt of waar zich installaties bevinden waaraan risico's zijn verbonden waardoor effecten van ongevallen buiten het terrein van de inrichting merkbaar zijn;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door leidingen.

De nieuw aan te leggen deeltracés A/Oost en B/West zijn mede beoogd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen naar en van het bedrijventerrein Nijverhei.

### *Risicokaart*

Voor de realisering van de deeltracés A en B is het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg relevant. Langs de tracés en in de directe omgeving daarvan zijn geen risicovolle inrichtingen aanwezig (bron: [www.risicokaart.nl](http://www.risicokaart.nl)).

### *Externe veiligheid verbeterde ontsluitingsstructuur Rucphen*

Ten behoeve het bestemmingsplan voor de nieuwe verbeterde ontsluitingsstructuur van Rucphen, is een kwalitatieve risicoanalyse uitgevoerd door RMD (Externe veiligheid randweg Rucphen, 27 februari 2012, zaaknummer 12020788). De notitie is opgenomen in bijlage 8.

In de notitie zijn de vuistregels uit de concept handleiding Risicoanalyse Transport toegepast. Daaruit blijkt dat in deze fase van het planproces een berekening van het Plaatsgebonden risico (PR) en het Groepsrisico (GR) achterwege kan blijven. Op basis van de vervoersaantallen is geen sprake van een PR van  $10^{-6}$  per jaar. Daarnaast mag op basis van de toetsing worden gesteld dat er geen sprake is van een overschrijding van de oriënterende waarde of 10% van de oriënterende waarde voor het GR.

De vervoersaantallen (GF3), bebouwingsafstanden en/of aanwezigheidsdichtheden zijn te klein om tot een overschrijding van grenswaarde of richtwaarde voor het PR dan wel een overschrijding van 0.1 maal de oriëntatiewaarde voor het GR te kunnen leiden.

### Conclusie

Op grond van bovenstaande bestaan geen belemmeringen voor wat betreft het aspect externe veiligheid.

## 4.11 Kabels en leidingen

### Analyse

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen planologisch relevante leidingen gelegen.

### Conclusie

Er wordt derhalve geconcludeerd dat het aspect kabels en leidingen geen belemmering oplevert voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

## 4.12 Trillingen

### Beleid en normstelling

Op basis van artikel 3.1.6 onder d van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient bij de planvorming rekening gehouden te worden met het aspect trillingen in relatie tot toegelaten functies of al dan niet bestaande functies. In Nederland bestaan voor de beoordeling van trillingen geen specifieke wetten, zoals

die er bijvoorbeeld zijn voor geluidshinder. Wel zijn er de 'Meet- en Beoordelingsrichtlijnen van de Stichting Bouwresearch' (SBR-richtlijnen). De SBR-richtlijnen kunnen worden beschouwd als de vigerende beoordelingsrichtlijnen voor trillingsoverlast:

- SBR deel A: betreffende schade aan bouwwerken door trillingen;
- SBR deel B: betreffende hinder voor personen in gebouwen door trillingen.

#### *SBR deel A*

De richtlijn SBR deel A stelt dat volgens de bestaande praktijkervaring een aanvaardbare kleine kans (kleiner dan 1%) bestaat dat schade aan bouwwerken en fundering zal optreden indien de grenswaarden voor schade niet wordt overschreden.

#### *SBR deel B*

Omdat grenswaarden voor hinder niet scherp gedefinieerd kunnen worden, wordt in de richtlijn SBR deel B gesproken over streefwaarden voor trillingshinder. Als de trillingssterkte onder deze streefwaarden blijft, mag worden verwacht dat in de meeste situaties geen hinder zal optreden. De volgens de SBR-richtlijnen van toepassing zijnde grenswaarden voor schade, respectievelijk streefwaarden voor hinder, zijn in dit onderzoek gehanteerd voor de beoordeling van de trillingsoverlast

### **Onderzoek**

In het kader van de realisatie van de Verlengde Vosdonkseweg en de Verlengde Helakkerstraat zullen de verkeersstromen wijzigen ten opzichte van de huidige situatie. Ten gevolge van de aanleg van deze wegen wordt tevens de Bernhardstraat gereconstrueerd. Over de Bernhardstraat worden meer verkeersbewegingen verwacht dan in de huidige situatie.

In verband met de hiervoor genoemde ontwikkelingen is trillingsonderzoek uitgevoerd naar mogelijke trillingshinder en schade ter plaatse van de maatgevende woningen, zijnde de dichtst bij de weg gelegen woningen. Onderzoek is uitgevoerd voor de woningen met adres Bernhardstraat 26, Bernhardstraat 35, Koekoekstraat 97 en Ravendonk 25. De resultaten uit dit onderzoek zijn opgenomen in de rapportage AV.1180 en zijn opgenomen in bijlage 11.

Uit deze rapportage blijkt het volgende.

- Voor geen enkele onderzochte woning worden in de toekomstige situatie de grenswaarden uit de SBR A-richtlijn overschreden. Er is geen sprake van schade ten gevolge van de trillingen afkomstig van het wegverkeer.
- Voor de woningen aan de Bernhardstraat 35 en de Ravendonk 25 wordt eveneens voldaan aan de streefwaarden van de richtlijn SBR deel B. Voor deze woningen is daarom ook geen sprake van mogelijk trillingshinder.
- Voor de Koekoekstraat 97 blijkt dat de streefwaarde voor de trillingssterkte (V<sub>per</sub>) minimaal wordt overschreden. Tijdens de realisatie van de weg zal daarom puingranulaat toegepast worden in de fundering van de nieuwe weg, waardoor de trillingssterkte geminimaliseerd wordt. Door de toepassing van puingranulaat zal er sprake zijn van een acceptabel woon- en leefklimaat.
- Ter plaatse van de woning aan de Bernhardstraat 26 is sprake van een overschrijding van de streefwaarde van de SBR B-richtlijn. De maximale trillingssterkte betreft 0,3, waar de streefwaarde 0,2 bedraagt. Ter plaatse van de woning is mogelijk sprake van trillingshinder. In de huidige situatie is ter plaatse van de Bernhardstraat 26 echter sprake van elementenverharding (klinkers) in plaats van de toekomstige asfaltlaag. Ten gevolge van het zware vrachtverkeer en landbouwvoertuigen in de huidige periode is er reeds sprake van een overschrijding van de streefwaarde met maximaal 0,9. Ten opzichte van de huidige situatie nemen de trillingen sterk af als gevolg van reconstructie van de weg waarbij de wegfundering zal worden gestabiliseerd en de klinkerverharding zal worden vervangen door asfalt.

Gesteld kan worden dat ten gevolge van de ontwikkeling het woon- en leefklimaat met betrekking tot het aspect trillingen flink verbetert ten opzichte van de huidige situatie.

**Conclusie**

Het aspect trillingshinder vormt geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Ter plaatse van de woningen nabij het plangebied is er sprake van een acceptabel woon- en leefklimaat.



## Hoofdstuk 5 Planbeschrijving

In hoofdstuk 5 is aangegeven hoe het beleid en de planuitgangspunten zijn vertaald naar de inhoud van het bestemmingsplan en zijn verwerkt in de planregels. Aangegeven wordt welke aspecten in het bestemmingsplan geregeld worden.

### 5.1 Beleid

Op basis van het gestelde in Hoofdstuk 3 Beleidskader worden de volgende conclusies getrokken.

- De realisering van de verbetering van de verkeersontsluiting Rucphen is reeds vastgelegd in diverse beleidsvelden (Verkeer en vervoer, woon- en leefmilieu, natuur en ruimtelijke ordening) en de daaraan verbonden beleidsstukken en wet- en regelgeving.
- Algemeen geldt het uitgangspunt dat verkeersveilige en goede ontsluiting van het stedelijk gebied wordt voorgestaan, zowel op rijks, provinciaal en gemeentelijk niveau.
- Thans vindt, na afgewogen studie en politieke besluitvorming, vertaling plaats van het beleidsvoornemen te komen tot een verbeterde ontsluitingsstructuur van Rucphen in een concreet bestemmingsplan (Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg).
- De gefaseerde ontwikkeling van het project vindt plaats binnen de gestelde randvoorwaarden in de verrichte studie en geformuleerde beleidskaders.

### 5.2 Verbeelding en regels

Het initiatief is op de volgende wijze vertaald in het bestemmingsplan. De bestemmingen zijn op de verbeelding aangegeven in overeenstemming met de beoogde functie(s).

- Vooralsnog is in hoofdzaak de bestemming 'Verkeer' opgenomen. Het beoogde tracé is binnen deze bestemming opgenomen, evenals daarbij behorende voorzieningen, zoals geluidswerende voorzieningen, groen, keervoorzieningen en water.
- Een deel van de gronden tussen het beoogde tracé en de bestaande woningen aan de Ravendonk zijn voorzien van de bestemming 'Groen'. De geluidswerende voorzieningen worden ter hoogte van deze woningen daarmee op enige afstand van de woonpercelen geprojecteerd.
- Waarde - Archeologie. Deze bestemming is opgenomen om de geconstateerde potentiële archeologische waarde van de gronden veilig te stellen.
- Er is gekozen voor een algemene bestemmingslegging. Dit biedt ruimte voor enige flexibiliteit bij de aanleg van de weg, onder andere ten aanzien van de exacte positie van geluidswerende voorzieningen, waterberging en landschappelijke inpassing en definitieve profilering. In de onderzoeksresultaten is steeds uitgegaan van het zogenoemde 'worstcasescenario'. Hiermee is een goed woon- en leefklimaat steeds gewaarborgd, ongeacht de exacte locatie van de as van de nieuwe weg.
- Op termijn zal, wanneer de weg en bijbehorende voorzieningen is aangelegd, een actualisering van het bestemmingsplan plaatsvinden. In die actualisatie zal een gedetailleerde bestemmingslegging plaatsvinden (Verkeer, Groen en Water).

Door de gekozen methodiek is het gewenst ruimtelijk eindbeeld zo goed mogelijk op de verbeelding weergegeven.

### **5.3 Milieu en overige sectorale aspecten**

Een van de uitgangspunten die ten grondslag ligt aan dit bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg is de planologische haalbaarheid. Deze dient te worden aangetoond met de toets aan de verschillende sectorale wettelijke vereisten. Het betreft met name de verschillende milieuaspecten.

De ontwikkeling is vanuit de milieutechnische kant onderzocht en onderbouwd. In Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden, onderzoek en verantwoording zijn de conclusies van deze onderzoeken verwoord. In de Bijlagen bij toelichting zijn de volledige onderzoeksrapportages opgenomen.

### **5.4 Conclusie**

Op basis van de voorgaande hoofdstukken en de korte concluderende samenvatting in de paragrafen 5.1, 5.2 en 5.3, wordt geconcludeerd dat er geen belemmeringen zijn voor de realisering van de deeltracés A/Oost en B/West.



## Hoofdstuk 6 Juridische aspecten

In hoofdstuk 6 wordt aangegeven welke bestemmingen in het plan zijn opgenomen en hoe dit de inhoud van het bestemmingsplan regelt.

- In paragraaf 6.1 wordt de verhouding met wet- en regelgeving naast het bestemmingsplan aangegeven.
- In paragraaf 6.2 wordt een toelichting gegeven op het juridische systeem en op alle afzonderlijke bestemmingen.
- Ten slotte wordt in paragraaf 6.3 aangetoond dat het bestemmingsplan handhaafbaar is.

### 6.1 Bestemmingsmethodiek

#### 6.1.1 Digitale uitwisselbaarheid Ruimtelijke Plannen

Het bestemmingsplan voldoet aan de laatste richtlijn ten aanzien van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2012). Hiermee worden alle plannen in Nederland standaard ten aanzien van de vorm. Met het opstellen van het plan onder de nieuwe Wro en Bro wordt het bestemmingsplan ook digitaal toegankelijk.

#### 6.1.2 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

Het doel van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) is om te komen tot een samenhangende beoordeling in één procedure van verschillende activiteiten die invloed hebben op de fysieke leefomgeving. De Wabo heeft tot gevolg dat verschillende vergunningen worden verleend in één besluit, de omgevingsvergunning. De terminologie in dit bestemmingsplan is conform de Wabo.

#### 6.1.3 Opbouw van het plan

Het bestemmingsplan omvat een verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en regels tezamen vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. Beide planonderdelen kunnen niet los van elkaar worden gezien en dienen te allen tijde in onderlinge samenhang te worden toegepast. De toelichting heeft op zichzelf geen rechtskracht, maar heeft een belangrijke functie omdat hierin de nastreefde beleidsdoelen zijn verwoord en waarin een interpretatie van de regels en verbeelding is opgenomen.

#### Digitale raadpleging

Op de gemeentelijke website of [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) kan het digitale bestemmingsplan worden bekeken. Bij raadpleging van het digitale bestemmingsplan wordt de gebruiker bij het aanklikken van de percelen op een beeldscherm vanzelf naar de relevante delen van het bestemmingsplan 'doorverwezen'.

#### Analoge raadpleging

##### Ondergrond

Op de verbeelding is in de ondergrond de bestaande situatie (bebouwing en kadastrale eigendoms-

grenzen) weergegeven. Daarbij is gebruikgemaakt van een zo actueel mogelijk digitaal bestand. Op deze ondergrond zijn vlakken getekend waarin door middel van hoofdletters (bijvoorbeeld V van Verkeer) is aangegeven welke bestemming ter plaatse zal gaan gelden.

#### *Bestemmingen*

De bestemmingen zijn in dit bestemmingsplan met een hoofdletter (bijvoorbeeld V voor Verkeer) aangeduid. De 'bestemmingen' corresponderen met afzonderlijke artikelen in hoofdstuk 2 (Bestemmingsregels). In het renvooi is daarbij dezelfde volgorde aangehouden als in het betreffende hoofdstuk.

#### *Aanduidingen en renvooi (analoog plan)*

De betekenis van alle aanduidingen (cijfers en letters) wordt verklaard in het renvooi, een overzicht met verklaring van de aanduidingen op de verbeelding. Dit renvooi is voor zover nodig en wat betreft de aanduidingen opgesplitst in:

- gebiedsaanduidingen;
- functieaanduidingen;
- bouwvlak;
- bouwaanduidingen;
- maatvoeringaanduidingen.

#### *Leeswijzer*

Voor een beoordeling van alle bouw- en gebruiksmogelijkheden ter plaatse van een perceel dient derhalve de op de verbeelding aangebrachte aanduiding te worden bekeken, het renvooi te worden geraadpleegd voor het kiezen van het juiste bestemmingsartikel in de regels, waarna het bijbehorende artikel dient te worden gelezen. Deze volgorde is de meest doelmatige om inzicht te krijgen in de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt voor het gebruik van en bebouwing op een perceel.

### **6.1.4 Wijze van bestemmen**

#### **Vertaling verbeterde ontsluitingsstructuur Rucphen naar planregels en verbeelding**

De bestemmingen zijn op de verbeelding aangegeven in overeenstemming met de beoogde functie(s).

- In hoofdzaak is sprake van de bestemming 'Verkeer'. Het beoogde tracé is binnen deze bestemming opgenomen, evenals daarbij behorende voorzieningen, zoals geluidswerende voorzieningen, groen en water.
- De algemene bestemming 'Verkeer' betekent dat bij aanleg en realisering van het project nog enige flexibiliteit mogelijk is met betrekking tot onder andere positie van geluidswerende voorzieningen, waterberging en landschappelijke inpassing en de definitieve profilering.
- Ter plaatse van de achterzijde van de woningen aan de Ravendonk is een bestemming 'Groen' geprojecteerd. Deze bestemming is opgenomen om enige afstand te creëren tussen de geluidswerende voorzieningen van de geprojecteerde weg en de bestaande woonpercelen.
- De bestemming 'Waarde - Archeologie' is opgenomen op de gronden om de potentiële archeologische waarden van die gronden veilig te stellen. De aanleg werkzaamheden van de weg kunnen alleen worden verricht, indien is voldaan aan de in het artikel beschreven voorwaarden.

#### **Flexibiliteitsregels**

In de regels zijn verschillende afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden opgenomen voor het bevoegd gezag dan wel het college van burgemeester en wethouders. In alle gevallen gaat het om afwijkingsmogelijkheden van in de bestemmingsregels opgenomen regels. Indien een van deze bevoegdheden wordt gebruikt, zal een (belangen)afweging moeten plaatsvinden. Het gaat immers om de toepassing van bevoegdheden voor het gemeentebestuur. Dat wil zeggen, dat de geboden afwijkingsmogelijkheden mogen worden gebruikt, maar dat er ook voor kan worden gekozen geen gebruik te maken van de bevoegdheid. Dit laatste houdt in dat een eventueel verzoek om toepassing te geven aan een bevoegdheid wordt afgewezen. Teneinde richting te geven aan de (belangen)afweging, zijn bij elke afwijkings- of wijzigingsbevoegdheid één of meerdere afwegingscriteria (voorwaarden) opgenomen.

De individuele belangen van de betrokkenen en de betrokken waarden en het algemene belang zullen tegen elkaar moeten worden afgewogen. Een enkele keer is bepaald dat door de verzoeker of door het bevoegd gezag dan wel het college van burgemeester en wethouders het een en ander moet worden aangetoond. Wanneer iets voldoende is aangetoond, is het aan het bevoegd gezag dan wel het college burgemeester en wethouders om dit te beoordelen. In enkele gevallen wordt het advies van een onafhankelijke deskundige verlangd.

Het is overigens niet ongebruikelijk dat ten behoeve van de uitoefening van een bevoegdheid, afzonderlijk beleid wordt ontwikkeld omtrent de uitoefening van die bevoegdheid.

De bevoegdheden zijn concreet begrensd, om duidelijk te maken waar de scheiding ligt tussen de bevoegdheid van het bevoegd gezag dan wel het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad. Deze begrenzing is uitgedrukt in bijvoorbeeld een maximale oppervlakte, inhoud, aantal. Bij de toepassing van de bevoegdheid wordt niet standaard de maximale ruimte geboden, maar wordt maatwerk toegepast waarbij de feitelijke situatie ter plaatse bepalend is.

## 6.2 Bestemmingsregeling

De planregels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken.

- Hoofdstuk 1 Inleidende regels, bevat de inleidende regels.
- Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels geeft de planregels behorende bij de in het plangebied voorkomende bestemmingen, waaronder de in paragraaf 6.1 genoemde bestemmingen.
- Hoofdstuk 3 Algemene regels bevat de algemene, voor het gehele plangebied geldende, regels.
- Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels bevat tot slot de overgangsregels en slotregel.

Hierna worden alle planregels kort nader toegelicht.

### 6.2.1 Inleidende regels (Hoofdstuk 1)

#### Artikel 1 Begrippen

Voor de begrippen is gebruik gemaakt van de standaardregels uit de SVBP2012. In dit artikel worden uitsluitend de begrippen gedefinieerd die van het 'normale' spraakgebruik afwijken of een specifiek juridische betekenis hebben. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan zal moeten worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. De begrippen zijn alfabetisch geordend.

#### Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe hoogtematen en andere maten die bij het bouwen in acht moeten worden genomen en op welke wijze deze moeten worden gemeten.

### 6.2.2 Bestemmingsregels (Hoofdstuk 2)

#### Artikel 3 Groen

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- groenvoorzieningen, houtgewas, bermen en beplanting;
- extensief recreatief medegebruik;
- water en voorzieningen voor de waterhuishouding;
- bijbehorende wegen, paden en verhardingen;
- andere tot de bestemming behorende voorzieningen.

Deze bestemming laat expliciet niet de realisering van geluidswerende voorzieningen toe, omdat niet mag worden gebouwd. Hierdoor komen de geluidswerende voorzieningen op enige afstand van de woningen aan de Ravendonk te staan.

#### **Artikel 4 Verkeer**

De beoogde weg krijgt de bestemming Verkeer. De aansluitingen op de bestaande infrastructuur zijn eveneens opgenomen binnen deze bestemming. Bijbehorend groen, water, parkeervoorzieningen, nutsvoorzieningen, keurvoorzieningen en geluidswerende voorzieningen zijn eveneens mogelijk binnen deze bestemming.

Gebouwen mogen een oppervlakte hebben van 15 m<sup>2</sup> en ten hoogste 3,5 m hoog zijn. Verder zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogelijk. De hoogte van deze bouwwerken, geen gebouwen zijnde, varieert van:

- antennes: maximaal 5 m;
- openbare nutsvoorzieningen: maximaal 3,5 m;
- masten: maximaal 8 m;
- overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde: maximaal 3 m; hiermee zijn de beoogde geluidswerende voorzieningen afdoende geregeld.

#### **Artikel 5 Waarde - Archeologie**

De gronden binnen het plangebied zijn voorzien van deze bestemming in verband met de in het archeologisch onderzoek geconstateerde mogelijke archeologische waarden. De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming van de archeologische waarden.

Ten dienste van de bestemming zijn geen gebouwen of bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. Ten behoeve van de andere voor deze gronden geldende bestemmingen mag, met inachtneming van de voor de betrokken bestemming geldende regels, slechts worden gebouwd, indien de aanvraag om omgevingsvergunning betrekking heeft op:

- a. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering of;
- b. een bouwwerk dat zonder graafwerkzaamheden niet dieper dan 0,5 m kan worden geplaatst;
- c. een bouwwerk met een oppervlak kleiner dan 100 m<sup>2</sup> en dat dieper dan 0,5 m wordt geplaatst.

Onder afwijken van de bouwregels en met de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden zijn nadere regels gesteld onder welke voorwaarden alsnog werken en werkzaamheden kunnen worden verricht. Voorwaarde is in ieder geval het verrichten van een archeologisch onderzoek, zoals dat inmiddels reeds is uitgezet.

Met de wijzigingsbevoegdheid kan te zijner tijd de bestemming Waarde - Archeologie worden verwijderd indien uit het archeologisch onderzoek blijkt dat de gronden geen archeologische betekenis hebben.

### **6.2.3 Algemene regels (Hoofdstuk 3)**

#### **Artikel 6 Antidubbelregel**

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogt, bijvoorbeeld ingeval (onderdelen van) bouwvlakken van elkaar wisselen.

#### **Artikel 7 Algemene bouwregels**

In artikel 6 is de mogelijkheid opgenomen voor burgemeester en wethouders nadere eisen te stellen. De nadere eisen mogen slechts worden gesteld met het doel te voorkomen dat de belangen van derden worden geschaad of afbreuk wordt gedaan aan de doeleinden van het plan en met het oog op de bereikbaarheid van gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en gronden in verband met calamiteits-

teiten.

#### **Artikel 8 Algemene gebruiksregels**

In de algemene gebruiksregels is het verboden gronden, gebouwen en bouwwerk, geen gebouwen zijnde te gebruiken, te doen of laten gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de in dit plan aan de grond gegeven bestemming. Het gebruiken, te doen of laten gebruiken van gronden, gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van de exploitatie van een seksinrichting, een escort-bedrijf en raam- en straatprostitutie is eveneens uitgesloten.

#### **Artikel 9 Algemene afwijkingsregels**

Voor een aantal, ondergeschikte, afwijkingen van bouwen en/of gebruik ten opzichte van de planregels kunnen burgemeester en wethouders met dit artikel bij een omgevingsvergunning afwijken van de regels van dit bestemmingsplan.

#### **Artikel 10 Algemene wijzigingsregels**

Via de algemene flexibiliteitsregels zijn afwijkingen van de bestemmingen of de bestemmingsgrenzen toelaatbaar te stellen. Overigens geldt ook hier dat deze regels als algemene regel gelden voor alle bestemmingen. Daar waar in de bestemmingsregels een specifieke regeling is getroffen voor het vergroten van bestemmingsvlakken, bouwvlakken, kan geen gebruik worden gemaakt van deze algemene regel.

### **6.2.4 Overgangs- en slotregels (Hoofdstuk 4)**

#### **Artikel 11 Overgangsrecht**

De overgangsregels hebben tot doel de rechtstoestand te begeleiden van bouwwerken die gebouwd zijn of kunnen worden gebouwd en die afwijken van de bebouwingsbepalingen van het plan. Tevens is bepaald dat het gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken in het plan, voor zover dit gebruik op het tijdstip van het rechtskracht verkrijgen van het plan (rechtens) afwijkt van de in het onderhavige plan gegeven bestemming, kan worden voortgezet.

Deze regels zijn opgenomen in het Bro en zijn op voorgeschreven wijze overgenomen.

#### **Artikel 12 Slotregel**

De regels worden als genoemd in dit artikel (Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg) aangehaald.

## **6.3 Handhaafbaarheid**

Nadat het plan eenmaal is vastgesteld zal er voldoende aandacht besteed dienen te worden aan de handhaving van de regels van het plan. Het handhaven door een gemeente is zowel van belang voor de rechtszekerheid van de burger als de geloofwaardigheid van de gemeente. Ook bij de planvoorbereiding is het noodzakelijk om aandacht te besteden aan de handhaving. Zo moeten er in het plan geen regels worden opgenomen die niet te handhaven zijn.

In verband met de rechtszekerheid legt dit bestemmingsplan de beoogde situatie juridisch vast. Daarnaast zijn in het kader van flexibiliteit (beperkte) bevoegdheden tot afwijking of wijziging opgenomen. Deze flexibiliteitsbepalingen vloeien voort uit de in het Handboek digitale bestemmingsplannen Gemeente Rucphen en de bijbehorende modelregels van de gemeente gemaakte beleidskeuzes.

Om vast te stellen of het bestemmingsplan ook in de toekomst blijft voldoen aan de gestelde eisen speelt nazorg een belangrijke rol. Periodieke toetsing van het bestemmingsplan aan nieuwe ontwikkelingen is daarbij noodzakelijk. Daarnaast is met de invoering van de Wet ruimtelijke ordening de plicht ontstaan dat het bestemmingsplan een keer in de 10 jaar wordt herzien. Ook dit draagt bij aan het actueel houden van het bestemmingsplan.



## Hoofdstuk 7 Economische uitvoerbaarheid

### Onderzoek

Het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg voorziet in het realiseren van deeltracé A, zoals opgenomen in het voornemen te komen tot een verbeterde ontsluitingsstructuur van Rucphen. De gemeenteraad en de provincie stellen krediet beschikbaar voor de te verwachten kosten gemoeid met de aanleg van de deeltracés A/Oost en B/West. Het betreft hier zowel de verwervingskosten, de te verwachten planschaderisico's als de civieltechnische kosten. Het vaststellen van een exploitatieplan zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening is voor deze ontwikkeling niet nodig.

Het gebied van de randweg is deels reeds in eigendom bij de gemeente Rucphen. Met betrekking tot de overige benodigde gronden voert de gemeente op dit moment overleg met de grondeigenaren over een minnelijke verwerving van de voor de aanleg benodigde gronden. Indien minnelijke verwerving niet mogelijk blijkt, zal worden overgegaan tot onteigening van de gronden. Hiervoor zal door de gemeenteraad te zijner tijd dan een separaat besluit worden genomen.

Het te voteren krediet is voor wat betreft de verwervingskosten gebaseerd op een volledige schade-loosstelling in de zin van de Onteigeningswet.

### Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het project economisch uitvoerbaar is.





## Hoofdstuk 8 Overleg en inspraak

### 8.1 Overleg

#### Resultaten overlegprocedure

Het voorontwerpbestemmingsplan is in het kader van artikel 3.1.1 Bro toegezonden aan:

- Waterschap Brabantse Delta;
- Brandweer Midden- en West-Brabant, bureau veiligheid;
- Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant, Bureau Midden-West, directie ROH;
- Ministerie van Economische Zaken (voorheen Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie).

De overlegreacties van de instanties die hebben gereageerd zijn samengevat, voorzien van een gemeentelijk commentaar en opgenomen in het Inspraakverslag (zie bijlage 12).

### 8.2 Inspraak

#### Resultaten inspraakprocedure

De maatschappelijke uitvoerbaarheid heeft als doel om aan te tonen dat een bestemmingsplan maatschappelijk draagvlak heeft.

In een eerder stadium heeft een bestemmingsplan voor dit project reeds ter inzage gelegen. De gemeente heeft het plan uit procedure gehaald om het op enkele punten aan te vullen en beter te motiveren. Het verbeterde voorontwerpbestemmingsplan is vervolgens opnieuw in procedure gegaan.

Het voorontwerp van het bestemmingsplan heeft, in overeenstemming met de gemeentelijke Inspraakverordening, de inspraakprocedure doorlopen. Het voorontwerpbestemmingsplan en de daarbij behorende stukken zijn daarbij tevens digitaal beschikbaar gesteld op de gemeentelijke website en [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

De inspraakreacties zijn door de gemeente samengevat en voorzien van gemeentelijk commentaar. Het verslag hiervan is opgenomen in bijlage 12.

### 8.3 Vaststelling

#### Resultaten zienswijzenprocedure

##### *Procedure*

Het ontwerpbestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg heeft van 16 augustus 2013 tot en met 26 september 2013 ter inzage gelegen. Het ontwerpbestemmingsplan en de bijbehorende stukken zijn daarbij digitaal beschikbaar gesteld op de gemeentelijke website en op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

##### *Nota zienswijzen*

In de 'Nota zienswijzen' zijn na afloop van de procedure van het ontwerpbestemmingsplan de ingekomen zienswijzen samengevat en voorzien van commentaar (zie bijlage 13). De uit de zienswijze voort-

komende wijzigingen zijn verwerkt in het vastgestelde bestemmingsplan.

De zienswijzen hebben geleid tot:

- redactionele aanpassingen van de toelichting;
- nader onderzoek naar trillingshinder;
- een aanvulling van de mobiliteitstoets.

De redactionele aanpassingen van de toelichting en de aanvullende onderzoeken hebben echter niet geleid tot wijzigingen van de verbeelding en de regels. Zodoende is het bestemmingsplan ongewijzigd vastgesteld. De toelichting is op de volgende onderdelen verduidelijkt:

- de MER-plicht in relatie tot Europese wetgeving;
- de mobiliteitsparagraaf en de mobiliteitstoets;
- de landschappelijke inpassing, kwaliteitsverbetering van het landschap en de groencompensatie;
- het gemeentelijk groenbeleid;
- archeologisch onderzoek;
- de hogere grenswaarde geluid;
- de economische uitvoerbaarheid.

#### **Ambtshalve wijzigingen**

In de toelichting zijn verschrijvingen en dergelijke voor vaststelling hersteld.

## Bijlagen bij toelichting



## Regels



## Hoofdstuk 1 Inleidende regels

### Artikel 1 Begrippen

#### 1.1 plan

het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0840.2584K0011-DEF1 van de gemeente Rucphen.

#### 1.2 bestemmingsplan

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

#### 1.3 verbeelding

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0840.2584K0011-DEF1.

#### 1.4 aanduiding

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

#### 1.5 aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

#### 1.6 archeologisch onderzoek

onderzoek verricht door of namens een dienst of instelling die over een opgravingsvergunning beschikt.

#### 1.7 archeologische waarde

de aan een gebied toegekende waarde in verband met de in dat gebied voorkomende overblijfselen uit oude tijden.

#### 1.8 bebouwing

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

#### 1.9 bestaande afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen

afstands-, hoogte-, inhouds- en oppervlaktematen, die op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan tot stand zijn gekomen of tot stand zullen komen met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

#### 1.10 bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak.

#### 1.11 bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

#### 1.12 bevoegd gezag

bevoegd gezag zoals bedoeld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

**1.13 bijgebouw**

een met het hoofdgebouw verbonden of daarvan vrijstaand gebouw en door zijn ligging, functie, constructie of afmetingen ondergeschikt is aan het hoofdgebouw.

**1.14 bouwen**

plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een bouwwerk.

**1.15 bouwgrens**

de grens van een bouwvlak.

**1.16 bouwperceel**

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

**1.17 bouwperceelsgrens**

de grens van een bouwperceel;

**1.18 bouwvlak**

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten.

**1.19 bouwwerk**

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

**1.20 deskundige**

een door het bevoegd gezag aan te wijzen onafhankelijke deskundige of commissie van deskundigen.

**1.21 druiplijn**

onderste horizontale lijn van een dakvlak dat geen goot heeft, bijvoorbeeld bij een rieten dak.

**1.22 gebouw**

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

**1.23 nutsvoorziening**

voorzieningen ten behoeve van het openbare nut, zoals transformatorhuisjes, gasreducerstations, schakeluisjes, duikers, bemalingsinstallaties, gemaalgebouwtjes, telefooncellen, voorzieningen ten behoeve van (ondergrondse) afvalinzameling en apparatuur voor telecommunicatie.

**1.24 overig bouwwerk**

een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

**1.25 overkapping**

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, voorzien van een gesloten dak en van maximaal twee wanden.

**1.26 pand**

de kleinste bij de totstandkoming functioneel en bouwkundig-constructief zelfstandige eenheid die direct en duurzaam met de aarde is verbonden en betreedbaar en afsluitbaar is.



**1.27 peil**

- a. voor gebouwen, waarvan de toegang onmiddellijk aan de weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang;
- b. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte bouwterrein.

**1.28 straatprostitutie**

het zich op de openbare weg respectievelijk op openbare ruimten of in een zich op de openbare weg respectievelijk openbare ruimte bevindend voertuig beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

**1.29 Wabo**

de Wet algemene bepalingen, zoals die luidde ten tijde van de inwerkingtreding van het plan.

**1.30 Wed**

de Wet op de economische delicten, zoals die luidde ten tijde van de inwerkingtreding van het plan.

**1.31 weg**

als bedoeld in artikel 1, lid 1, sub b van de Wegenverkeerswet 1994, zoals die luidde ten tijde van de inwerkingtreding van het plan.

**1.32 Wgh**

de Wet geluidhinder, zoals die luidde ten tijde van de inwerkingtreding van het plan.

**1.33 Wro**

de Wet ruimtelijke ordening, zoals die luidde ten tijde van de inwerkingtreding van het plan.

## Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

### 2.1 afstanden

van gebouwen onderling, alsmede afstanden van gebouwen tot de bouwperceelsgrens worden gemeten vanaf de zijgevel van een gebouw.

### 2.2 het bebouwde oppervlakte van een bouwperceel of een ander terrein

door de oppervlakten van alle op een terrein gelegen gebouwen en overkappingen bij elkaar op te tellen, tenzij in deze regels anders is bepaald.

### 2.3 de bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

### 2.4 de goothoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeibord of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

### 2.5 de breedte en diepte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of tot het hart van de scheidingsmuren, met dien verstande, dat wanneer de betreffende gevelvlakken niet evenwijdig lopen of verspringen, het gemiddelde wordt genomen van de kleinste en de grootste maat.

### 2.6 de oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

### 2.7 het bewoonbaar vloeroppervlak

binnen de afgewerkte omtrek wanden (in voorkomende gevallen binnen de balustrade) onder aftrek van de in de ruimte inspringende onderdelen van het gebouw als schoorsteenstoelen, kanalen en kasten, maar zonder aftrek van plinten en vast meubilair als aanrechten en verwarmingslinten. Vloeroppervlak waarboven minder dan 1,5 m hoogte aanwezig is wordt hierbij buiten beschouwing gelaten.

### 2.8 de inhoud van een bouwwerk

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

### 2.9 de dakhelling

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

### 2.10 ondergeschikte bouwdelen

bouwdelen als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, portalen, balkons en overstekende daken, worden bij de toepassing van het bepaalde ten aanzien van het bouwen buiten beschouwing gelaten, mits de overschrijding van bouw, c.q. bestemmingsgrenzen niet meer dan 1 m bedraagt.

## Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

### Artikel 3 Groen

#### 3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen, houtgewas, bermen en beplanting;
- b. extensief recreatief medegebruik;
- c. water en voorzieningen voor de waterhuishouding;
- d. bijbehorende wegen, paden en verhardingen;
- e. andere tot de bestemming behorende voorzieningen.

#### 3.2 Bouwregels

Het is verboden om op deze gronden te bouwen.

## Artikel 4 Verkeer

### 4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. een weg bestaande uit ten hoogste twee rijstroken;
- b. straten, rabatten, parkeerterreinen, speelvoorzieningen, straatmeubilair, afvalverzamelvoorzieningen, geluidswerende voorzieningen, groenvoorzieningen, terrassen, waterhuishoudkundige voorzieningen, taluds;
- c. overige tot de bestemming behorende voorzieningen.

### 4.2 Bouwregels

#### 4.2.1 Toelaatbare bebouwing

Op deze gronden mogen, met inachtneming van de op de verbeelding aangegeven aanduidingen, uitsluitend ten dienste van de in lid 4.1 genoemde bestemming worden opgericht:

- a. gebouwen;
- b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

#### 4.2.2 Gebouwen

Gebouwen mogen worden opgericht met inachtneming van de volgende regels:

- a. de oppervlakte bedraagt maximaal 15 m<sup>2</sup>;
- b. de bouwhoogte bedraagt maximaal 3,5 m.

#### 4.2.3 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden opgericht met inachtneming van de volgende regels:

- a. de bouwhoogte bedraagt:
  1. antennes: maximaal 5 m;
  2. openbare nutsvoorzieningen: maximaal 3,5 m;
  3. masten: maximaal 8 m;
  4. overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde: maximaal 4 m.

#### 4.2.4 Geluidsscherm

Ter plaatse van de aanduiding 'geluidsscherm' gelden de volgende regels:

- a. een geluidswerende voorziening wordt op 3,5 m van de buitenste rand van de rijstrook gerealiseerd;
- b. de bouwhoogte van een geluidswerende voorziening bedraagt ten minste 3 m.

### 4.3 Specifieke gebruiksregels

Het is niet toegestaan de Verlengde Vosdonkseweg in gebruik te nemen voor autoverkeer indien ter plaatse van de aanduiding 'geluidsscherm' geen geluidswerende voorziening is gerealiseerd die de geluidsbelasting ten gevolge van de weg op de gevel van de volgende woningen beperkt tot ten hoogste:

- a. Spechtendonk 30 tot en met 40: maximaal 48 dB;
- b. Ravendonk 21 tot en met 27A: maximaal 48 dB;
- c. Mezendonk 18 tot en met 24: maximaal 48 dB;
- d. Fazantendonk 2 tot en met 22: maximaal 48 dB;
- e. Fazantendonk 25: maximaal 51 dB;
- f. Kerkeheidestraat 55 tot en met 57: maximaal 48 dB;
- g. Koekoekstraar 97: maximaal 48 dB.

#### **4.4 Nadere eisen**

##### *4.4.1 Nadere eisen*

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen voor de situering en afmeting van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde voor zover noodzakelijk is:

- a. ter voorkoming van onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken;
- b. voor een verantwoorde en evenwichtige stedenbouwkundige inpassing en ter waarborging van de stedenbouwkundige kwaliteit;
- c. ter waarborging van de verkeersveiligheid.

#### **4.5 Afwijken van de bouwregels**

Burgemeester en wethouders kunnen bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

- lid 4.2.3 sub a tot een bouwhoogte van maximaal 10 m.

## Artikel 5 Waarde - Archeologie

### 5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming van het archeologisch monument.

### 5.2 Bouwregels

#### 5.2.1 Toelaatbare bebouwing

Op deze gronden mogen, met inachtneming van de op de verbeelding aangegeven aanduidingen, ten dienste van de in lid 5.1 genoemde bestemmingen geen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden opgericht.

#### 5.2.2 Bouwregels

Ten behoeve van de andere voor deze gronden geldende bestemmingen mag, met inachtneming van de voor de betrokken bestemming geldende regels, slechts worden gebouwd, indien de aanvraag om omgevingsvergunning betrekking heeft op:

- a. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering; of
- b. een bouwwerk dat zonder graafwerkzaamheden niet dieper dan 0,5 m kan worden geplaatst;
- c. een bouwwerk met een oppervlak kleiner dan 100 m<sup>2</sup> en dat dieper dan 0,5 m wordt geplaatst.

### 5.3 Afwijken van de bouwregels

Het bevoegd gezag kan door middel van omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 5.2.2, waarbij werkzaamheden plaatsvinden op een oppervlak groter dan 100 m<sup>2</sup> en dieper dan 0,5 m, met dien verstande dat:

- a. de aanvrager een KNA-conform archeologisch onderzoeksrapport overlegt waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord in voldoende mate is vastgesteld;
- b. het bevoegd gezag verleent de vergunning, indien naar hun oordeel uit het in lid 5.3 sub a bedoelde rapport genoegzaam blijkt dat:
  1. er geen archeologische waarden zijn te verwachten of kunnen worden geschaad;
  2. schade aan archeologische waarden door de bouwactiviteiten kan worden voorkomen door het in acht nemen van aan de omgevingsvergunning-activiteit bouwen verbonden voorwaarden;
- c. in de situatie als bedoeld in het lid 5.3 sub b onder twee, kan het bevoegd gezag de volgende voorwaarden aan de omgevingsvergunning verbinden:
  1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor monumenten in de bodem kunnen worden behouden; of
  2. de verplichting tot het doen van opgravingen; of
  3. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties;
- d. indien lid 5.3 sub c onder drie van toepassing is, wordt in de omgevingsvergunning geregeld wat de gevolgen zijn bij vondsten die gedaan worden tijdens de uitvoering van de bouwwerkzaamheden.

### 5.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

#### 5.4.1 Omgevingsvergunningvereiste

Het is verboden om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag de navolgende werken en/of werkzaamheden uit te voeren:

- a. afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage op een grotere diepte dan 0,5 m;

- b. heiwerkzaamheden en het op een of andere wijze indrijven van voorwerpen;
- c. verlagen of verhogen van het waterpeil, tenzij dit een maatregel is van het waterschap;
- d. aanleggen van ondergrondse kabels en leidingen en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur;
- e. het aanbrengen of verwijderen van diepwortelende beplantingen.

#### 5.4.2 *Uitzonderingsregel*

Het in lid 5.4.1 vervatte verbod geldt niet voor werken en/of werkzaamheden:

- a. worden uitgevoerd voor het realiseren van een bouwwerk waarop lid 5.2.2 van toepassing is;
- b. een oppervlakte beslaan van ten hoogste 100 m<sup>2</sup>;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van inwerkingtreding van dit bestemmingsplan;
- d. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende omgevingsvergunning of een ontgrondingvergunning;
- e. ten dienste van archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

#### 5.4.3 *Rapport*

De aanvrager van een omgevingsvergunning als bedoeld in lid 5.4.1 die betrekking heeft op gronden, die op de verbeelding zijn aangewezen als gebied met een hoge archeologische verwachting legt een in lid 5.3 sub a bedoeld rapport over waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord is vastgesteld.

#### 5.4.4 *Beoordeling rapport*

Het bevoegd gezag verleent de omgevingsvergunning indien naar hun oordeel uit het rapport als bedoeld in lid 5.4.3 genoegzaam blijkt dat:

- a. er geen archeologische waarden zijn te verwachten of kunnen worden geschaad;
- b. schade aan archeologische waarden door de werkzaamheden of werken kan worden voorkomen of zoveel mogelijk kan worden beperkt door het in acht nemen van aan de omgevingsvergunning verbonden voorwaarden.

#### 5.4.5 *Voorwaarden*

In de situatie als bedoeld in lid 5.4.4, sub b kan het bevoegd gezag de volgende voorwaarden aan de omgevingsvergunning verbinden:

- a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor monumenten in de bodem kunnen worden behouden; of
- b. de verplichting tot het doen van opgravingen; of
- c. de verplichting de activiteit die tot bodemverstoring leidt, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan door het bevoegd gezag bij de vergunning te stellen kwalificaties.

#### 5.4.6 *Vervolg*

Indien lid 5.4.5 sub c van toepassing is, wordt in de omgevingsvergunning geregeld wat de gevolgen zijn bij vondsten die worden gedaan tijdens de uitvoering van de werkzaamheden of werken.

### 5.5 **Wijzigingsbevoegdheid**

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen ten behoeve van het verwijderen of wijziging van de bestemming 'Waarde - Archeologie' indien:

- a. uit nader archeologisch onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn of zich op een andere plaats bevinden;
- b. het op grond van nader archeologisch onderzoek niet meer noodzakelijk wordt geacht dat het bestemmingsplan ter plaatse in bescherming en veiligstelling van archeologische waarden voorziet.





## Hoofdstuk 3    Algemene regels

### Artikel 6    Antidubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

## **Artikel 7      Algemene bouwregels**

### **7.1      Nadere eisen**

#### *7.1.1      Plaatsbepaling en dakhelling*

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, met inachtneming van de regels vervat in hoofdstuk 2, bij het verlenen van een omgevingsvergunning, nadere eisen te stellen ten aanzien van:

- a. de plaatsing van gebouwen, aan- en uitbouwen en bijgebouwen ten opzichte van de bouwperceelsgrens en ten opzichte van elkaar;
- b. de dakhelling en nokrichting van hellende dakvlakken van gebouwen;
- c. de plaatsing en vormgeving van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

#### *7.1.2      Voorwaarden*

De in lid 7.1.1 bedoelde nadere eisen mogen slechts worden gesteld met het doel te voorkomen dat de belangen van derden worden geschaad of afbreuk wordt gedaan aan de doeleinden van het plan en met het oog op de bereikbaarheid van gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en gronden in verband met calamiteiten.

## **Artikel 8      Algemene gebruiksregels**

Tot het verboden gebruik als bedoeld in artikel 2.1 eerste lid, onder c Wabo wordt in ieder geval gerekend:

- a. het gebruiken, te doen of laten gebruiken van gronden, gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, op een wijze of tot een doel strijdig met de in dit plan aan de grond gegeven bestemming;
- b. het gebruiken, te doen of laten gebruiken van gronden, gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de exploitatie van een seksinrichting, een escortbedrijf en raam- en straatprostitutie.

## **Artikel 9      Algemene afwijkingsregels**

### **9.1      Afwijkingen**

Het bevoegd gezag kan, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de samenhang in straat- en bebouwingsbeeld en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken, bij omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in de regels in dit plan voor:

- a. het afwijken van de in het plan voorgeschreven maatvoering met maximaal 10%;
- b. het oprichten van antennes en masten met een bouwhoogte van maximaal 15 m.

## **Artikel 10     Algemene wijzigingsregels**

### **10.1     Wijzigingsbevoegdheid**

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de regels in dit plan te wijzigen voor:

- a. het bouwen van niet voor bewoning bestemde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde van geringe afmetingen ten dienste van het openbaar nut met een oppervlakte van maximaal 15 m<sup>2</sup> en een hoogte van maximaal 3,5 m;
- b. geringe afwijkingen, die in het belang zijn van een ruimtelijk of technisch beter verantwoorde plaatsing van bouwwerken geen gebouwen zijnde of die noodzakelijk zijn in verband met de werkelijke toestand van het terrein. Hierbij zijn verschuivingen van de bestemmingsgrens met maximaal 3 m toelaatbaar.



## Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

### Artikel 11 Overgangsrecht

#### 11.1 Bouwen in strijd met het plan

Voor bouwwerken luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
  1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
  2. na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan.
- b. het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking lid 11.1 onder a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 11.1 onder a met maximaal 10%;
- c. Het in lid 11.1 onder a bepaalde is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

#### 11.2 Gebruik in strijd met het plan

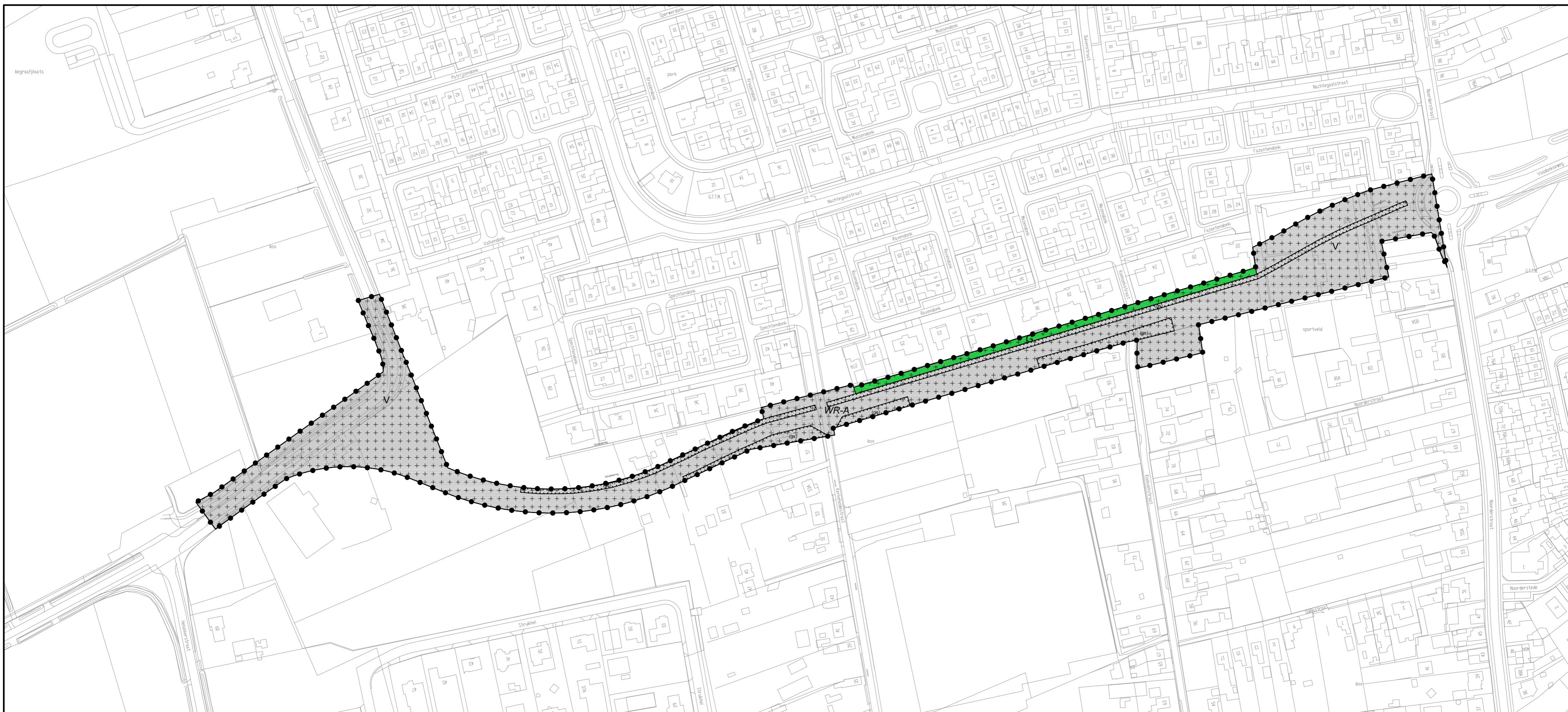
Voor gebruik luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
- b. het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 11.2 onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
- c. indien het gebruik, bedoeld in lid 11.2 onder a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten;
- d. het in lid 11.2 onder a bepaalde is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

## **Artikel 12 Slotregel**

Deze regels worden aangehaald als: 'regels van het bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg'.





### Plangebied

 Plangebied

### Enkelbestemmingen

 G Groen

 V Verkeer


### Dubbelbestemmingen

 WR-A Waarde - Archeologie

### Functieaanduidingen

 (gs) geluidscherm

### Overig

 V topografische en kadastrale ondergrond

gemeente <b>Rucphen</b>		bestemmingsplan Kom St. Willebrord, Verlengde Vosdonkseweg		 noordpijl
				
identificatie	planstatus	tekening		
identificatiecode	datum	status	schaal	: 1:2000
NL.IMRO.0840.2584K0011-DEF1	-	concept	afmeting	: A2
projectnummer	23-05-2013	voortwerp	bladnummer	: 1
0840.8948.00	16-08-2013	ontwerp	aantal bladen	: 1
	11-12-2013	vastgesteld	bestand	: 08WP-bp0
postbus 430 4330 AK Middelburg 0118-689010		middelburg@rho.nl www.rho.nl		referte : Ing. J.A. van Broekhoven getekend : rds