

Bestemmingsplan Bochtverbreding Beatrixkanaal – Wilhelminakanaal

Vastgesteld

NL.IMRO.0753.bpBochtverbrkanaal-VG01



10 juli 2014

GEMEENTE BEST

**Bestemmingsplan Bochtverbreding
Wilhelminakanaal - Beatrixkanaal**

Rijkswaterstaat

GEMEENTE BEST

Bestemmingsplan Bochtverbreding Wilhelminakanaal - Beatrixkanaal

Rijkswaterstaat

Status: Vastgesteld

Imro codering: NL.IMRO.0753.bpBochtverbrkanaal.VG01

Gecontroleerd door: De heer ir. R. Peeten

10 juli 2014

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding.....	5
1.2	Ligging plangebied	5
1.3	Vigerend bestemmingsplan.....	6
1.3.1	Bestemmingsplan “Bedrijventerreinen Best - 't Zand, Breeven en Heide”	6
1.3.2	Bestemmingsplan “Wilhelminadorp 2010”	9
1.3.3	Bestemmingsplan “Batadorp”	9
1.3.4	Conclusie.....	10
1.4	Leeswijzer	11
2	Huidige situatie	13
2.1	Ruimtelijke structuur	13
2.2	Functionele structuur.....	19
3	Planbeschrijving	21
4	Beleidskader	25
4.1	Nationaal beleid	25
4.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	25
4.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	26
4.1.3	Waterwet	27
4.2	Provinciaal beleid.....	29
4.2.1	Structuurvisie Ruimtelijke Ordening, provincie Noord-Brabant.....	29
4.2.2	Ontwerp "Structuurvisie RO 2010-partiele herziening 2014" Provincie Noord-Brabant.....	32
4.2.3	Brabants MIT 2011 - 2015	33
4.2.4	Verordening Ruimte 2014.	34
4.2.5	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP).....	37
4.3	Regionaal beleid	37
4.3.1	Waterbeheerplan Waterschap De Dommel.....	37
4.4	Gemeentelijk beleid	39
4.4.1	Structuurvisie Best 2030.....	39
4.4.2	Archeologisch beleidsplan gemeente Best 2010.....	41
4.4.3	Groenbeleidsplan gemeente Best.....	44
4.4.4	Milieubeleidsplan.....	45
5	Onderzoeksaspecten	51
5.1	Milieuaspecten	51
5.1.1	Bodem	51
5.1.2	Luchtkwaliteit	51
5.1.3	Akoestiek en trillingen	53
5.1.4	Externe veiligheid	54
5.2	Planologische aspecten	55
5.2.1	Archeologie.....	55
5.2.2	Quickscan Flora en fauna	57
5.2.3	Veldonderzoek Flora en fauna	58
5.2.4	EHS compensatieplan.....	61

5.2.5	Watertoets	63
6	Juridisch plan	65
6.1	Opbouw planregels	65
6.2	Wijze van toetsen	65
7	Economische uitvoerbaarheid	67
8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	69
8.1	Afweging algemeen en individueel belang.....	69
8.2	Procedure	69
8.2.1	Vorbereiding van besluiten met betrekking tot ruimtelijke ontwikkelingen.....	69
8.2.2	Procedure ex artikel 3.1.1. Bro	69
8.2.3	Zienswijzprocedure	69
8.2.4	Ambtshalve verbeteringen	69
8.3	Aanpassingen ontwerp bestemmingsplan “Bochtverbreding Wilhelminakanaal - Beatrixkanaal”	70

Bijlagen

Bijlage 1	Luchtkwaliteit	5
Bijlage 2	Akoestiek	6
Bijlage 3	Archeologisch onderzoek	7
Bijlage 4	Selectiebesluit archeologie.....	8
Bijlage 5	Quickscan Flora en fauna.....	9
Bijlage 6	Veldonderzoek Flora en fauna.....	11
Bijlage 7	Financieel compensatieplan	13
Bijlage 8	Nota vooroverleg	15
Bijlage 9	Nota zienswijze	16

Colofon

Titel: Bestemmingsplan Bochtverbreding Wilhelminakanaal -
Beatrixkanaal.

Identificatienummer: NL.IMRO.0753.bpBochtverbrkanaal.VG01

Opdrachtgever: Rijkswaterstaat

Contactpersoon gemeente Best: mevrouw mr. J. Crommentuijn

Projectleider: De heer ing. P. Van Zandvoort

Status plan: Vastgesteld

Code rapport: RWS117.007-bp-t-VG01-Best

Opgesteld: De heer S. Rademakers MSc, BBA

Gecontroleerd: De heer ir. R. Peeten

Plaats en datum: 10 juli 2014



Schoolstraat 8,
6049 BN Herten

Postbus 14,
6040 AA Roermond

T 088-3366333
F 088-3366099

www.kragten.nl

Hambakenwetering 5-J,
5231 DD 's-Hertogenbosch

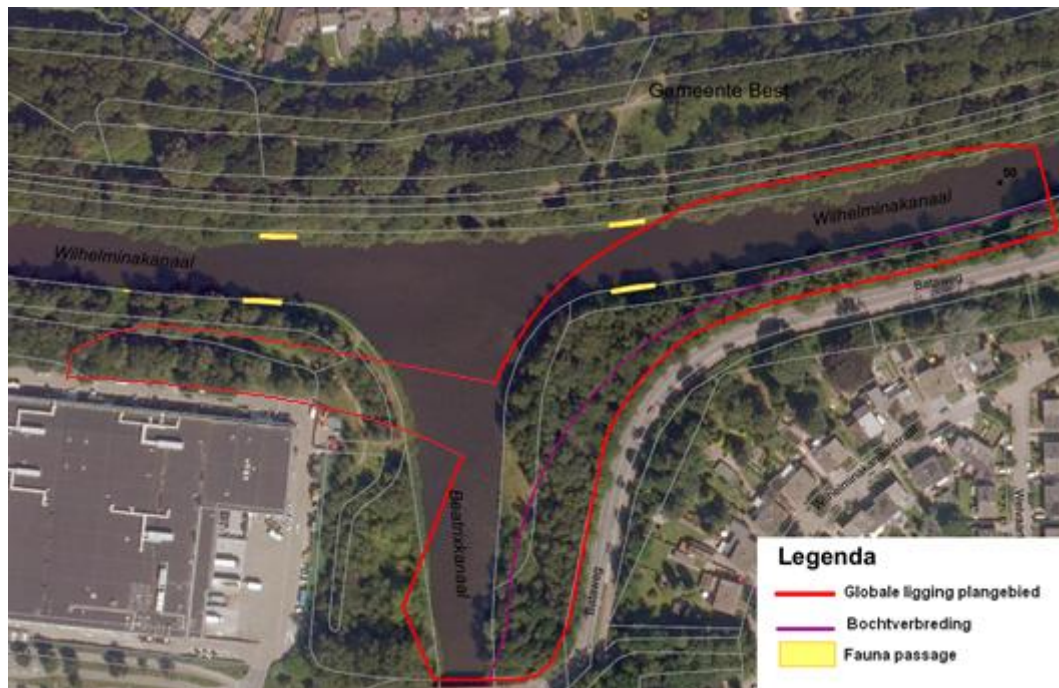
Postbus 2309
5202 CH 's-Hertogenbosch

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Rijkswaterstaat, is voornemens om, in het kader van het groot onderhoud vaarwegen (Gova), de verbreding van een aantal bochten in de belangrijkste vaarwegen te realiseren. Voorliggend plan heeft betrekking op het verbreden van de oostelijke bocht ter hoogte van de kruising van het Beatrixkanaal met het Wilhelminakanaal, gelegen in de gemeente Best (afbeelding 1).

Afbeelding 1: Globale ligging plangebied ten opzichte van de omgeving (Bron: Kragten, afdeling GIS)



Doel van voornoemde bochtverbreding is tweeledig. Enerzijds vinden werkzaamheden plaats in het kader van het groot onderhoud vaarwegen, anderzijds wil Rijkswaterstaat middels een bochtverbreding, realiseren dat ook schepen met duwbakken en koppelverbanden op het traject kunnen varen.

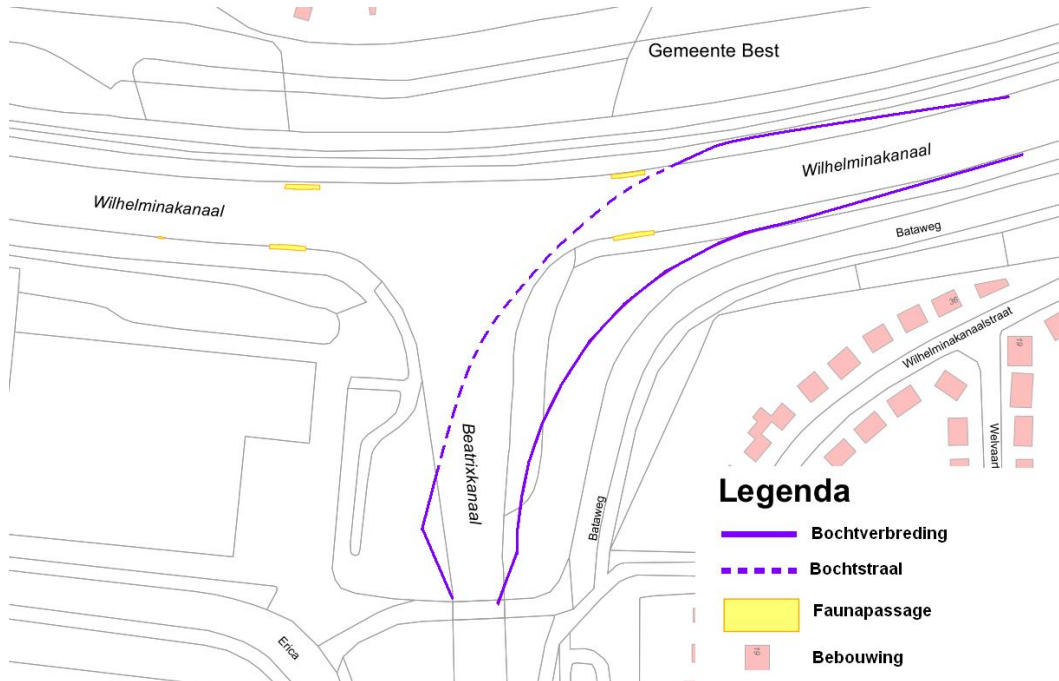
Door uitvoering van de werkzaamheden wordt bevorderd dat grotere schepen (duwbakken en koppelverbanden) over de Zuid-Willemsvaart, op het traject Veghel-Helmond en op het Wilhelminakanaal traject Helmond-Best (bij kruising met Beatrixkanaal), kunnen varen. Tevens betekent dat een groter rendement van de omleiding Zuid-Willemsvaart bij 's-Hertogenbosch, die nu in uitvoering is. Het effect is dat meer goederen over water worden vervoerd, wat bijdraagt aan ontlasting van het goederenvervoer over de weg. Dat komt de bereikbaarheid van Zuidoost-Brabant en specifiek Eindhoven ten goede en draagt op die wijze bij aan versterking van het vestigingsklimaat voor de regionale economie.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied (afbeeldingen 1 en 2) is gelegen ter plaatse van de kruising van het Beatrixkanaal en het Wilhelminakanaal, in de gemeente Best, provincie Noord-Brabant. Het plangebied is gelegen aan de oostelijke oever van het Beatrixkanaal. Het plangebied grenst ten noorden aan de Bataweg, welke is gelegen tussen de kanalen en de wijk Batadorp van de gemeente Best. Bij het plangebied behoort ook een deel van de kade welke gelegen is aan de noordzijde van de beoogde bochtverbreding.

De verbreding van het kanaal aan de overzijde van de bochtverbreding houdt verband met de noodzakelijke ruimte voor schepen om elkaar te passeren. Aan de oostzijde van het kanaal voorziet voorliggend bestemmingsplan in ruimte voor aanpassing van het traject van de brandstoftransportleiding.

Afbeelding 2: Ligging plangebied ten opzichte van naastgelegen bebouwing (Bron: Kragten, afdeling GIS)



1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het plangebied, ten behoeve van de bochtverbreding, is gelegen binnen de volgende vigerende bestemmingsplannen (afbeeldingen 3 en 4):

- Bestemmingsplan "Bedrijventerreinen Best - 't Zand, Breeven en Heide" vastgesteld, 4 februari 2013, gemeente Best.
- Bestemmingsplan "Wilhelminadorp 2010" vastgesteld 12 juli 2010, gemeente Best.
- Bestemmingsplan "Batadorp" vastgesteld door de Raad op 22 juni 1981 en goedgekeurd door GS op 27-juli-1982 gemeente Best.

Onderstaand wordt per bestemmingsplan ingegaan op de binnen het plangebied gelegen bestemmingen.

1.3.1 Bestemmingsplan "Bedrijventerreinen Best - 't Zand, Breeven en Heide"

Binnen het bestemmingsplan "Bedrijventerreinen Best - 't Zand, Breeven en Heide" zijn de volgende (dubbel)bestemmingen in het plangebied gelegen:

Bestemmingen:

- Water.
- Groen.
- Dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering.
- Dubbelbestemming Waarde - Ecologie.
- Dubbelbestemming Leiding – Brandstof.
- Dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 6.

Water

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. Water ten behoeve van de waterhuishouding.
- b. Verkeer te water.
- c. Recreatief medegebruik met de daarbij behorende voorzieningen zoals:
- d. Ondergeschikte groenvoorzieningen.
- e. Waterhuishoudkundige voorzieningen en bruggen.

Groen

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. Groenvoorzieningen.
- b. Water.

met de daarbij behorende voorzieningen zoals:

- a. Voet- en fietspaden.
- b. Speelvoorzieningen.
- c. Waterhuishoudkundige voorzieningen.
- d. Nutsvoorzieningen.

Waterstaat - Waterkering

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor de waterkering.

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. Op de gronden mogen ten behoeve van de bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd.
- b. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste 3 m.
- c. Ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken, indien de bij de betrokken bestemming behorende bouwregels in acht worden genomen en het waterkeringsbelang door de bouwactiviteiten niet onevenredig wordt geschaad.

Waarde - Ecologie

De voor 'Waarde - Ecologie' aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor:

- a. Behoud, herstel en ontwikkeling van de landschappelijke waarden en natuurwaarden.
- b. Behoud, herstel en/of ontwikkeling van de hydrologische betekenis.
- c. Recreatief medegebruik.

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. Ten behoeve van de genoemde bestemming mogen bouwwerken worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 m.
- b. Ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Waarde - Ecologie zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, aan te leggen of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

- a. Het verzetten van grond (afgraven, ophogen, vergraven, egaliseren, diepploegen, diepwoelen) van meer dan 100 m³ of op een diepte van meer dan 0,60 m onder

maaiveld, een en ander voor zover geen vergunning vereist is in het kader van de Ontgrondingenwet.

- b. Het graven, dempen, danwel verdiepen, vergroten of anderszins herprofiëren van waterlopen, sloten en greppels.

'Leiding - Brandstof'

De voor 'Leiding - Brandstof' aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming - mede bestemd voor een brandstoftransportleiding.

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. Op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 21.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3 m.
- b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Leiding - Brandstof zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, aan te leggen of de volgende werkzaamheden uit te voeren:

- a. Het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen.
- b. Het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en bomen.
- c. Het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in de bestemmingsomschrijving is aangegeven, en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.
- d. Het indrijven van voorwerpen in de bodem.
- e. Het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepplougen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- f. Het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.

Waarde - Archeologie 6

De voor Waarde - Archeologie 6 aangewezen gronden zijn - behalve voor de andere aldaar voorkomende bestemming(en) - mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden.

Op deze gronden mag worden gebouwd en gelden de volgende regels:

- a. Op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 26.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 3.
- b. Ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien.
 1. De aanvrager van de omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld.
 2. De betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan omgevingsvergunning voor het bouwen voorschriften en beperkingen te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige.
- c. Het bepaalde in dit lid onder b.1 en b.2 is niet van toepassing, indien het bouwplan betrekking heeft op één of meer van de volgende activiteiten of bouwwerken:
 1. Vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.
 2. Het te bebouwen oppervlak ten hoogste 25.000 m² bedraagt.

3. Er geen grondwerkzaamheden (waaronder begrepen: heien en het slaan van damwanden) worden verricht die dieper reiken dan 0,4 m beneden het maaiveld.

1.3.2 Bestemmingsplan “Wilhelminadorp 2010”

Binnen het bestemmingsplan “Wilhelminadorp 2010 zijn de volgende (dubbel)bestemmingen gelegen binnen het plangebied:

- Natuur.

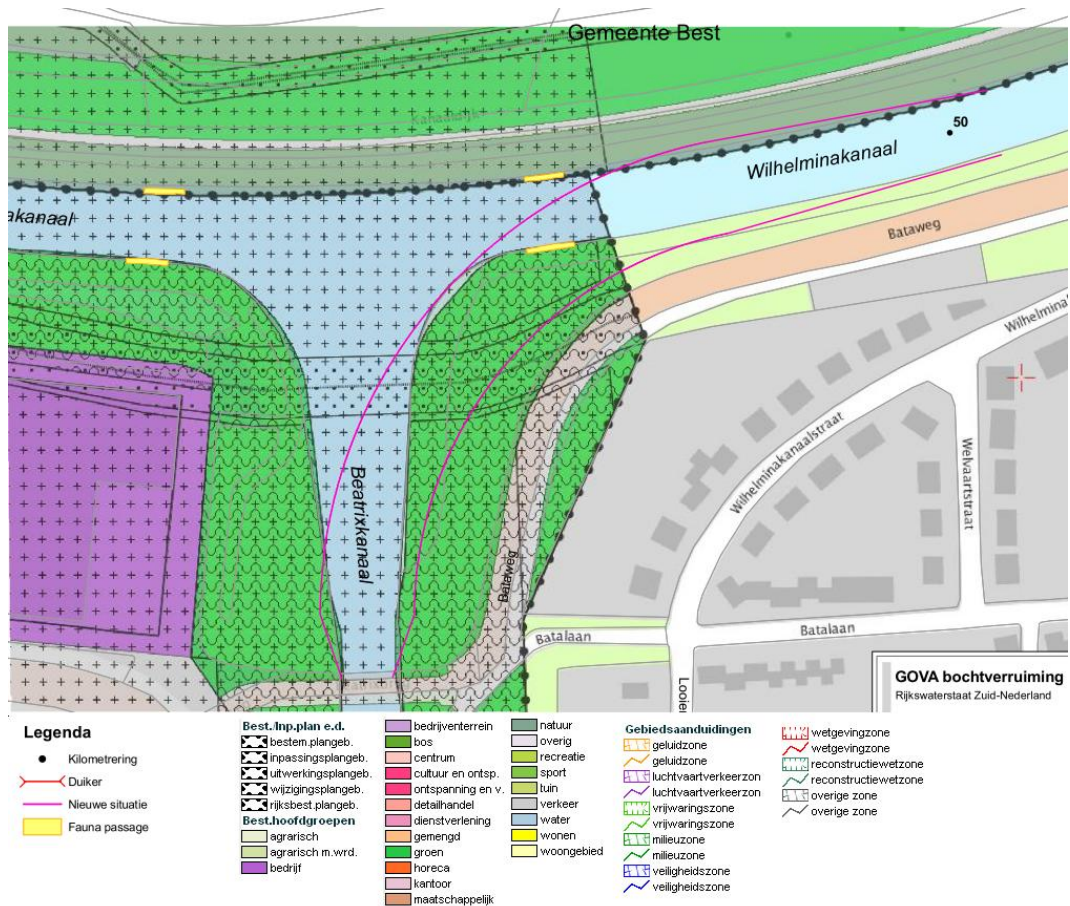
Natuur.

De voor ‘Natuur’ aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. Het behoud en/of herstel en/of duurzame ontwikkeling van de op deze gronden voorkomende, dan wel daaraan eigen, landschappelijke waarden en natuurwaarden.
- b. Extensief recreatief medegebruik.
- c. Water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag niet meer bedragen dan 4 m.

Afbeelding 3: Ligging plangebied binnen vigerende bestemmingsplannen “Bedrijventerreinen Best - 't Zand, Breeven en Heide” en “Wilhelminadorp 2010”. Bron: Ruimtelijkeplannen.nl bewerking Kragten, afdeling GIS).



1.3.3 Bestemmingsplan “Batadorp”

Binnen het Bestemmingsplan “Batadorp” zijn de volgende (dubbel)bestemmingen gelegen in het plangebied:

- Openbaar groen.
- Verkeersdoeleinden.

- Waterstaatkundige werken.

Openbaar groen

Op de voor “Openbaar groen” bestemde gronden mogen uitsluitende worden gebouwd:

1. Bouwwerken geen gebouwen zijnde, welke passen in openbaargroen, zoals: zitgelegenheden, pergola’s, keermuren, alsmede een abri en telefooncel.
2. Een transformatiestation, met dien verstande, dat:
 - a. Het oppervlak van het bouwwerk ten hoogste 30 m² mag bedragen.
 - b. De hoogte van het bouwwerk ten hoogste 3 meter mag bedragen.
 - c. De afstand van het bouwwerk tot de bestemmingsgrens ten minste 5 meter moet bedragen.

Een en ander met dien verstande, dat binnen een afstand van 15 meter ter weerszijden van de op de plankaart aangegeven gastransportleiding geen bebouwing mag worden opgericht.

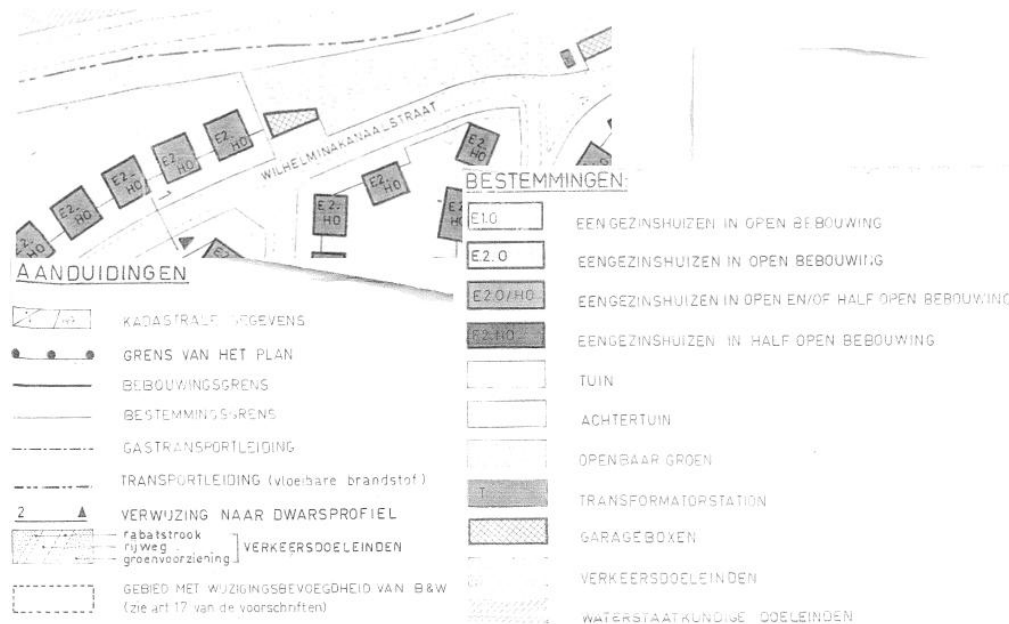
Verkeersdoeleinden

Op de voor “verkeersdoeleinden” bestemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd welke met het verkeer verband houden, alsmede abri’s en telefooncellen, zulks evenwel met uitzondering van verkooppunten voor motorbrandstoffen, met dien verstande, dat binnen een afstand van 3 meter weerszijden van de op de plankaart aangegeven “transportleiding” en binnen een afstand van 15 meter ter weerszijden van de op de plankaart aangegeven “gastransportleiding” geen bebouwing mag worden opgericht.

Waterstaatkundige werken

Op de voor “Waterstaatkundige werken bestemde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van waterstaatkundige aard, zoals bruggen en duikers, gebouwd worden, met dien verstande, dat binnen een afstand van 15 meter ter weerszijden van de op de plankaart aangegeven gastransportleiding geen bebouwing mag worden opgericht.

Afbeelding 4: Ligging plangebied en omgeving binnen Bestemmingsplan “Batadorp”. (Bron: gemeente Best).



1.3.4 Conclusie

Ten aanzien van voorliggend plangebied is gekozen voor een wijziging van vigerende bestemmingsplannen. Dit heeft als reden dat, hoewel water ook is toegestaan binnen

veel van de aan het kanaal grenzende gronden en bestemmingen, de functie als vaarweg niet past binnen de doeleindenomschrijvingen van de betreffende bestemmingen. Door het wijzigen van het bestemmingsplan wordt de functie als vaarweg, middels de bestemming 'water', juridisch verankerd. In het kader van de handhaafbaarheid geeft de leidingbeheerder daarnaast ook de voorkeur aan een bestemmingsplanwijziging. Zodoende blijft immers de dubbelbestemming "Leiding – Brandstof", welke gelegen is binnen de vigerende bestemmingsplannen "Bedrijventerreinen Best - 't Zand, Breeven en Heide" en "Batadorp", zichtbaar op de verbeelding. Bij een omgevingsvergunning zou immers enkel het besluitvlak zichtbaar zijn. De bestaande leiding - brandstof dient, ten behoeve van de bochtverbreding, dieper te worden gelegd. Deze verlegging zal binnen de contouren van de vigerende dubbelbestemming "Leiding – brandstof" plaatsvinden (zelfde locatie alleen dieper). Derhalve is voor het verplaatsen van de brandstofleiding geen wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk.

1.4 Leeswijzer

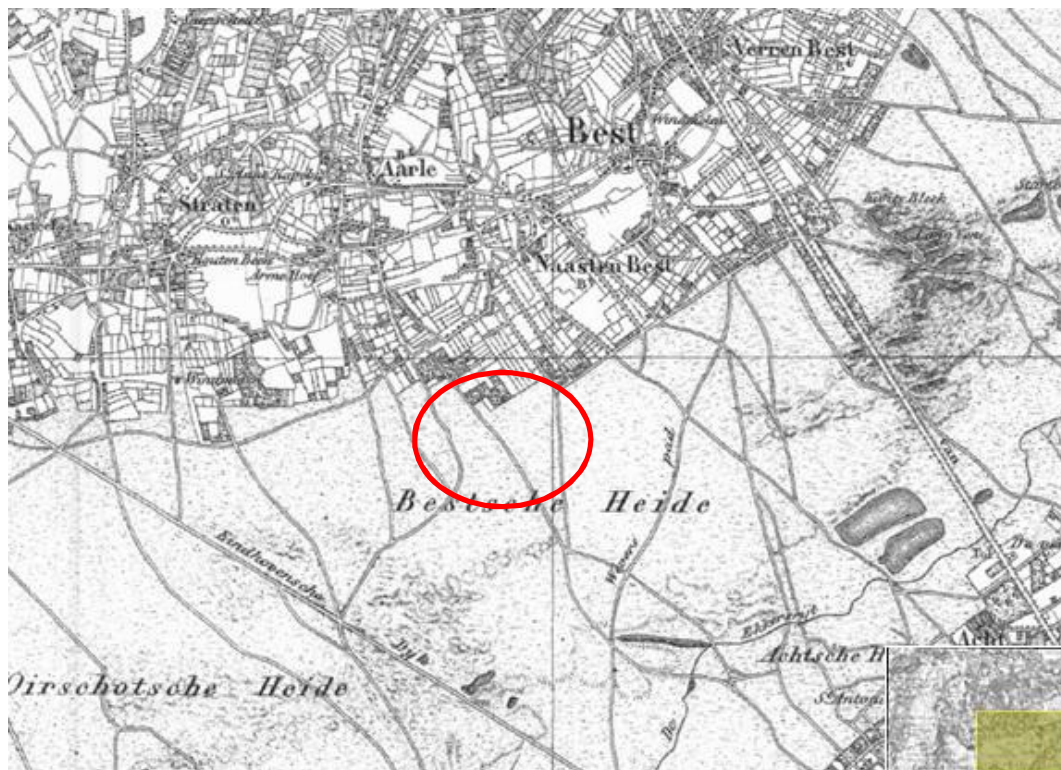
Na voorliggend hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de huidige situatie van het plangebied. Hierbij wordt gekeken naar zowel de ruimtelijke als functionele structuur. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de beschrijving van de beoogde ontwikkeling van het plangebied. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 het vigerende beleid, van nationaal tot gemeentelijk niveau, beschreven. Hoofdstuk 5 gaat in op de beantwoording van milieuhygiënische en planologische aspecten. De maatschappelijke haalbaarheid en de procedure worden, tot slot, respectievelijk beschreven in de hoofdstukken 6 en 7.

2 Huidige situatie

2.1 Ruimtelijke structuur

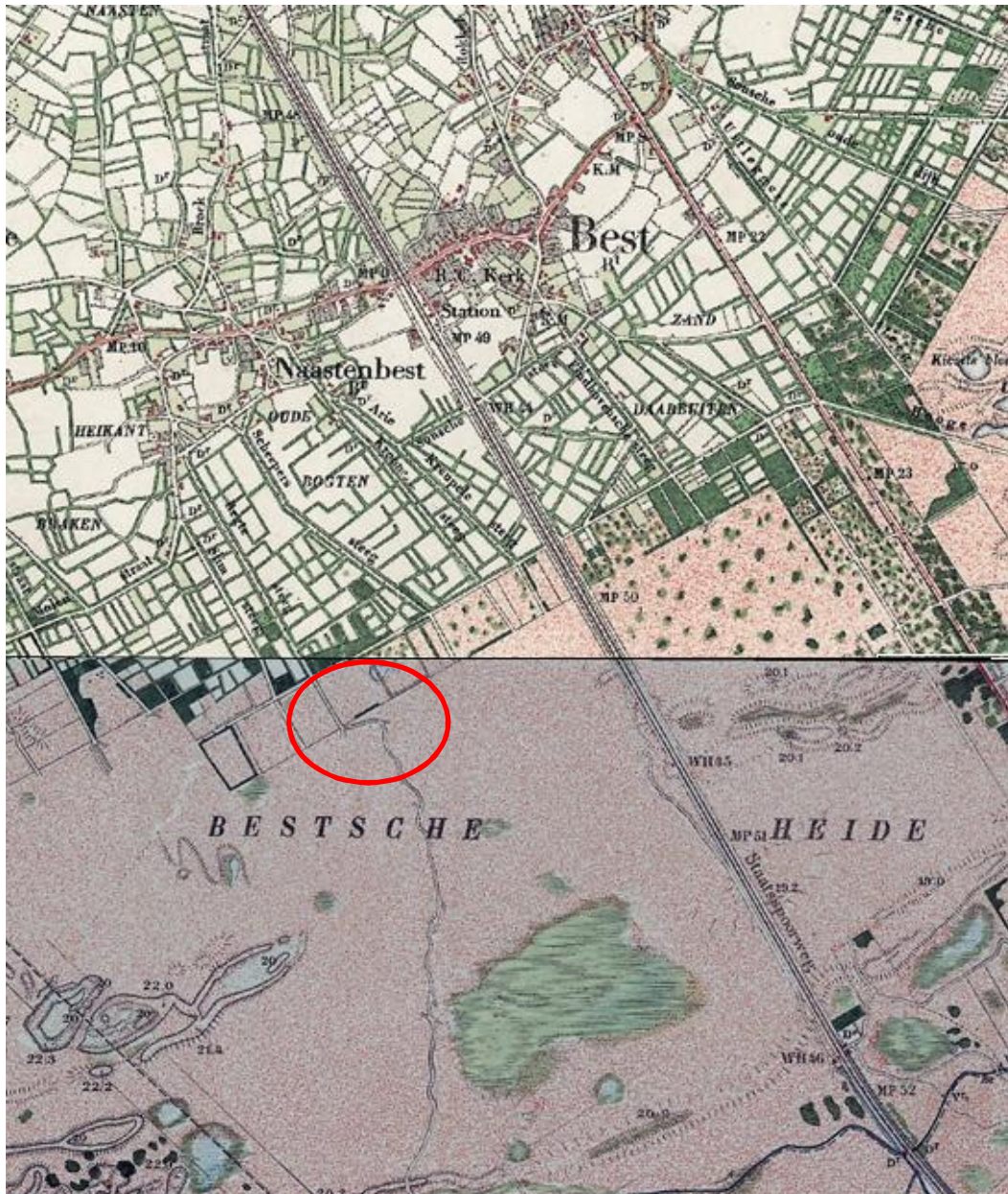
Best is ontstaan aan de rand van een dekzandrug. De eerste bebouwing concentreerde zich langs de doorgaande weg tussen Oirschot en St. Oedenrode (Oirschotseweg Hoofdstraat - Nieuwstraat - St. Oedenrodeseweg). Deze weg liep min of meer parallel aan de hoogtelijnen. Ook de gehuchten Verren-Best en Naasten-Best, die in principe bestonden uit kleine clusters van agrarische bebouwing, al dan niet geconcentreerd rondom een driehoekig plein, lagen aan deze weg. Echter door latere uitbreiding van Best is het merendeel van de in deze gehuchten gelegen (agrarische) bebouwing verdwenen of opgegaan binnen de huidige ruimtelijke structuur van Best.

Afbeelding 5: Globale ligging plangebied binnen historische kaart omstreeks 1850 (Bron: Watwaswaar.nl)



Best ontwikkelt zich in eerste instantie als een agrarische nederzetting, waarbij het ruimtelijke patroon in de omgeving van het dorp wordt gekenmerkt door een mozaïekachtige verkaveling met onregelmatige percelen. In de tweede helft van de 19^e eeuw verandert het karakter van het dorp, dankzij de komst van industrie (onder andere klompenmakerijen), de aanleg van de spoorlijn tussen Boxtel en Eindhoven en de aanleg van de straatweg tussen 's-Hertogenbosch en Luik (huidige rijksweg). Het oorspronkelijke bebouwingslint wordt verdicht en biedt naast agrarische bebouwing (boerderijen) ook ruimte aan (burger)woningen en voorzieningen als een kerk en klooster.

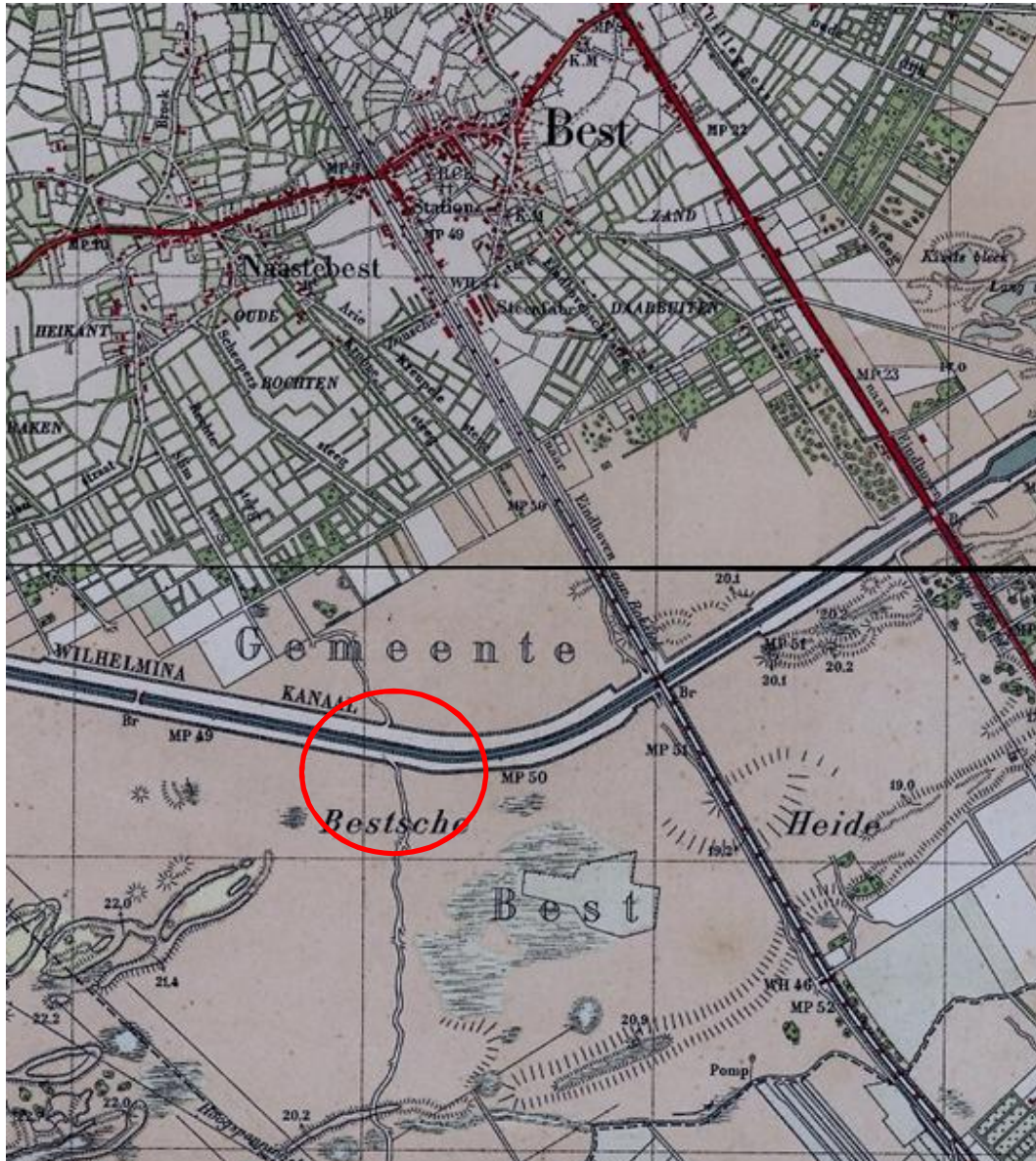
Afbeelding 6: Globale ligging plangebied binnen historische kaart omstreeks 1900 (Bron: Watwaswaar.nl)



In de eerste helft van de 20^{ste} eeuw wordt het bebouwingslint verder verdicht en verlengd (Nieuwstraat). Daarnaast vinden de eerste uitbreidingen van enige betekenis plaats. In 1933 wordt het Breeven, een gedeelte van de heide ten zuiden van het Wilhelminakanaal, aangekocht voor de vestiging van schoen- en lederindustrie 'Bata'. Hierbij verrees ook een afzonderlijke woonwijk, het zogenoemde 'Batadorp'.

Na de Tweede Wereldoorlog komt de ontwikkeling van Best, mede dankzij de uitstekende infrastructurele verbindingen, in een stroomversnelling. Opvallend is echter dat het cultuurlandschap bij de groei van de kern in de tweede helft van de 20^{ste} eeuw nauwelijks een rol heeft gespeeld. Bij de naoorlogse uitbreidingen, zoals de wijk Wilhelminadorp, zijn de spoorlijn, de rijksweg en het Wilhelminakanaal gehanteerd als structurerende elementen.

Afbeelding 7: Globale ligging plangebied binnen historische kaart omstreeks 1928 (Bron: Watwaswaar.nl)

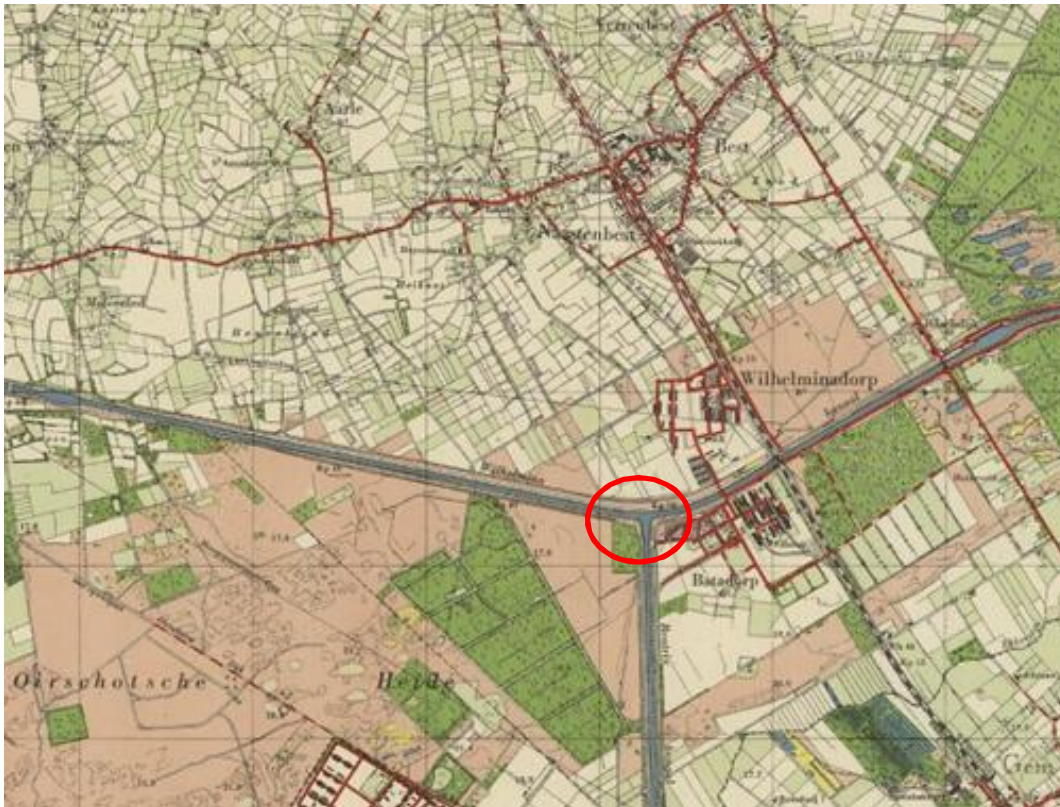


Wilhelminakanaal

De eerste plannen voor een kanaal dat Tilburg en Eindhoven met de Maas verbindt, dateren uit 1794, maar het duurde tot 1910 tot werd begonnen met het graven. In 1794 werd er van afgezien vanwege de dreigende Franse inval, de rivier de Maas functioneerde als verdedigingslinie. Vanaf 1813, na de Franse tijd en de start van het Koninkrijk der Nederlanden, lag de beslissing bij koning Willem I die een groot voorstander was van aanleg; evenwel leverden onderhandelingen met de Belgen problemen op. De route werd echter al wel met piketpaaltjes geplaatst. Opvolger koning Willem II leefde te kort om de zaak te bespoedigen, anderzijds kwam door het democratiseringsproces de besluitvorming steeds meer bij het Parlement te liggen. De laatste gaf meer prioriteit aan het graven van de Nieuwe Waterweg en het Noordzeekanaal. De behoefte aan een kanaal bleef onverkort bestaan. De Tilburgse textielindustrie, inmiddels gemechaniseerd met behulp van stoom, zocht mogelijkheden voor kolenaanvoer en afvoer van de producten. De toenmalige wegen leenden zich slecht voor aan- en afvoer van respectievelijk kolen en textiel, en de Tilburgse industriële lobby ging onverkort door. Maar ook een plan van koning Willem III werd door de regering niet overgenomen.

Begin 20e eeuw werden de plannen uiteindelijk concreet en op 16 september 1916 meerde het eerste schip in Tilburg aan; het duurde echter tot 1923 voordat het kanaal voltooid werd. Op 4 april van dat jaar werd het officieel geopend. Het kanaal leek op dat moment zijn functie al te verliezen vanwege de komst van het (vracht-)autoverkeer. Eerst in de jaren vijftig bewees het kanaal zijn nut, vooral voor aan- en doorvoer van zand, grint en kolen. Rijkswaterstaat is voornemens om een impuls te geven aan het belang en de rol van de binnenvaart in de transportsector door het opwaarderen van de bestaande kanalen. Hierdoor neemt het belang van het Wilhelminakanaal toe.

Afbeelding 8: Globale ligging plangebied binnen historische kaart omstreeks 1953 (Bron: Watwaswaar.nl)



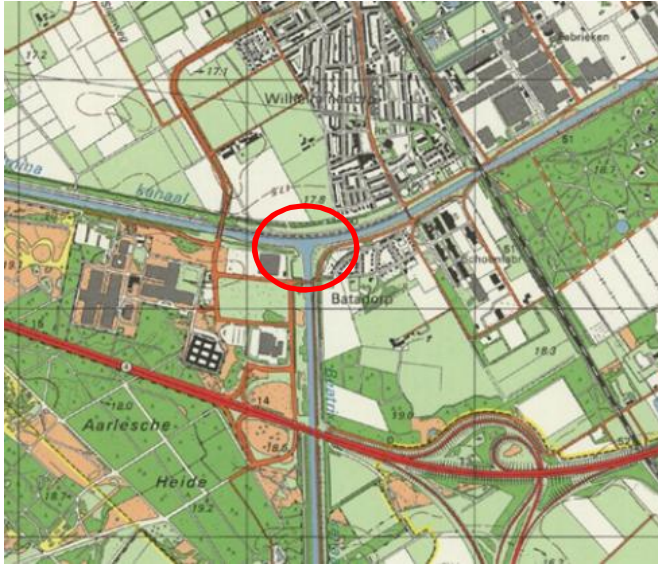
Beatrixkanaal

De eerste werkzaamheden voor het kanaal startten op 15 juli 1930, gefinancierd door de gemeente Eindhoven, met subsidie van Rijk en waterschap. In 1932 was het kanaal tot aan Welschap klaar, maar toen was ook het geld op en kwam het werk stil te liggen. Eindhoven verzocht in 1932, 1935 en 1937 om aanvullende steun, maar die kwam pas in 1938 van de kant van Provinciale Staten. Ook het Rijk verschaftte aanvullende subsidie, en bovendien geld in het kader van de werkverschaffing. Daardoor kon het kanaalproject in augustus 1939 alsnog worden afgerond.

De opening door Prins Bernhard was gepland in 1940, maar vertraging, en vervolgens het uitbreken van de oorlog, verhinderden dat. In de meidagen van 1940 werden ook nog eens vier bruggen opgeblazen. Zodoende werd het kanaal uiteindelijk begin augustus 1940, na herstel van alle schade, zonder veel ceremonieel in gebruik genomen.

In 1944 bliezen de geallieerde troepen de bruggen opnieuw op, terwijl de terugtrekkende Duitsers een aantal schepen in het kanaal hadden laten zinken. Onder dit soort omstandigheden kwamen het Wilhelminakanaal en daarmee ook het Beatrixkanaal uiteindelijk zonder water te staan. Het duurde tot 1946 voordat de herstelwerkzaamheden aan het kanaal voltooid waren en het kanaal weer opengesteld kon worden voor de scheepvaart.

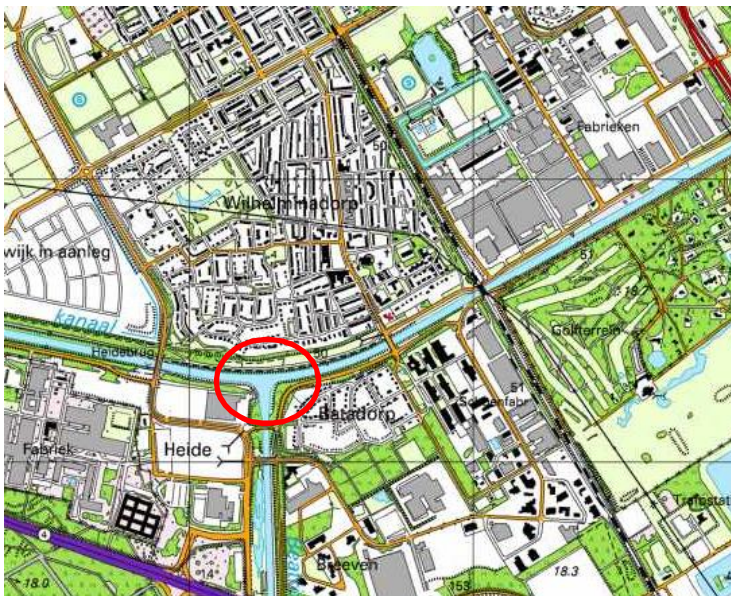
Afbeelding 9: Globale ligging plangebied binnen historische kaart omstreeks 1984 (Bron: Watwaswaar.nl)



Het kanaal voldeed aanvankelijk niet aan de economische verwachtingen. Geleidelijk kwam er toch industrie naar de haven tussen de stadsdelen Strijp en Gestel. Bekend zijn de betoncentrale Beamix (vernoemd naar het kanaal) en de constructiewerkplaatsen van het voormalige metaalbedrijf De Vries Robbé. Vanaf de jaren vijftig ontwikkelde zich ten zuiden van het kanaal een uitgestrekt bedrijventerrein, 'De Hurk'. Hier kwam onder meer een luciferfabriek en een luchtdestillatiebedrijf van Philips (later Air Liquide).

'De Hurk' is met 212 ha het grootste bedrijventerrein in de regio. Echter, niet het Beatrixkanaal, maar de nabijgelegen autosnelwegen vormen feitelijk de belangrijkste transportaders. Slechts enkele bedrijven maken nog gebruik van het kanaal. Maar een kentering lijkt op handen. Het gemeentebestuur van Eindhoven ziet kansen voor het kanaal. Men heeft subsidie aangevraagd voor het vervangen van de beschoeiing en samen met het waterschap De Dommel een oplossing gevonden voor de sanering van het kanaal.

Afbeelding 10: Globale ligging plangebied binnen historische kaart omstreeks 2005 (Bron: Watwaswaar.nl)



Batadorp

Omstreeks 1934 vestigde de van oorsprong Tsjecho-Slowaakse schoenenfabriek Bata zich een Best. Reden voor de vestiging was de gunstige ligging ten opzichte van aanwezige verkeersverbindingen zoals het Wilhelminakanaal, Beatrixkanaal en de spoorwegen. De fabriek die gebouwd werd in Best was een exacte kopie van de hoofdvestiging te Zlín

Bata liet naast de fabriek een wijk bouwen, opdat de medewerkers dichtbij de fabriek konden wonen. Er werden 130 woningen gebouwd, alsmede scholen, een medische dienst en een kapsalon. Doordat een brug ontbrak lag Batadorp in vroegere jaren betrekkelijk geïsoleerd van Best. Orde en netheid werd door Bata op prijs gesteld. Naar verluidt zouden de huizen in dit dorp platte daken hebben; op zolders zou toch alleen maar rommel worden opgeslagen. De arbeiders mochten geen klompen dragen: het alternatief werd door Bata zelf geproduceerd. De eis tot hygiëne kan enerzijds als paternalistisch worden beschouwd, maar anderzijds resulteerde dit in een voorzieningenniveau dat zijn tijd ver vooruit was. Tot de bedrijfsbemoediging behoorde ook het oprichten van sportverenigingen, een toneelvereniging, een fanfare en een vrijwilligersbrandweercorps.

Vanaf de jaren '60 van de 20e eeuw verdween de schoenenproductie naar lagelonenlanden en werd Batadorp aan de gemeente Best verkocht. Het winkelnetwerk verdween eveneens. De laatste Batawinkel werd in 1996 gesloten, op de fabriekswinkel na. Van rijkswege is in een vergevorderd stadium de procedure tot aanwijzing beschermd dorpsgezicht voor de oorspronkelijke bebouwing van Batadorp. Waarbij het industriële erfgoed bescherming verdient voor deze 'company-town' waarbij de drie hoofdpijlers werken – wonen – recreëren zijn.

Afbeelding 11: architectuur Batadorp: Voormalige Batafabriek en dienstwoningen uit de jaren '30.



2.2 Functionele structuur

Het plangebied is gelegen op het punt waar het Beatrixkanaal uitmondt in het Wilhelminakanaal, ter hoogte van de gemeente Best.

Afbeelding 12: Foto plangebied gezien vanuit het Beatrixkanaal (Bron: Google.nl)



Ten noorden van het plangebied is de woonwijk Wilhelminadorp gelegen. Tussen het Wilhelminakanaal en de woonwijk is een brede groenstrook gelegen waarin tevens het Dijkpad loopt. Ten zuidoosten van het plangebied ligt de woonwijk Batadorp. Ook hier geldt dat de woonwijk en het kanaal gescheiden worden door een brede groene zone met daar tussen de Bataweg gelegen.

Ten westen van het plangebied ligt het industrieterrein Heide. Het industrieterrein wordt eveneens omrand door een groene zone. Vanuit Best kan het industrieterrein worden bereikt middels de brug over het Beatrixkanaal even ten Zuiden van het plangebied.

Afbeelding 13: Globale ligging plangebied ten opzichte van de omgeving. (Bron: Google.nl)



De bochtverbreding wordt gerealiseerd ter verbetering van de bevaarbaarheid van zowel het Wilhelminakanaal als het Beatrixkanaal.

Het Beatrixkanaal is een zijkanaal van 8,4 km lang dat het industrieterrein 'de Hurk' in het zuiden van Eindhoven verbindt met het Wilhelminakanaal. Het is bevaarbaar voor schepen met een lengte tot 63 meter, een breedte tot 7,2 meter en een diepgang tot 1,90 meter.

Het Wilhelminakanaal is een Rijkswaartweg gelegen in Noord-Brabant en loopt van de Amer bij Geertruidenberg naar de Zuid-Willemsvaart tussen Beek en Donk en Aarle-Rixtel. Het kanaal is 68 kilometer lang.

3 Planbeschrijving

Rijkswaterstaat, is voornemens om, mede in het kader van het groot onderhoud vaarwegen (Gova), een bochtverbreding te realiseren ter hoogte van de locatie waar het Beatrixkanaal uitmondt in het Wilhelminakanaal.

Dit voornemen is vastgelegd in de provinciale Visie Vaarwegen (2004). In deze provinciale visie is de ambitie geformuleerd om op termijn (2020) de bereikbaarheid van Noord-Brabant voor goederenvervoer over water te verbeteren. In de bestuursovereenkomst van 22 september 2006 zijn afspraken vastgelegd voor het realiseren van concrete infrastructurele maatregelen voor een betere bereikbaarheid van de regio Zuidoost-Brabant voor goederenvervoer over water en de financiering daarvan. Voornoemde bochtverbreding van het Wilhelminakanaal - Beatrixkanaal, gelegen in de gemeente Best wordt hierbij als concrete maatregel benoemd.

De bestuurlijke overeenkomst is ondertekend door de Staat der Nederlanden, de provincie Noord-Brabant, de gemeenten Eindhoven, Veghel, Laarbeek, Son en Breugel en SRE.

Te samen met de omleiding van de Zuid-Willemsvaart bij 's-Hertogenbosch, die nu in uitvoering is, beoogd Rijkswaterstaat het rendement van de vaarwegen te vergroten. Het beoogde effect is dat meer goederen over water worden vervoerd, wat bijdraagt aan ontlasting van het goederenvervoer over de weg. Dat komt de bereikbaarheid van Zuidoost-Brabant en specifiek Eindhoven ten goede en draagt op die wijze bij aan versterking van het vestigingsklimaat voor de regionale economie.

Afbeelding 14: Luchtfoto globale ligging plangebied en omgeving (Bron: ruimtelijkeplannen.nl)



CEMT-Klasse

Vaarroutes voor scheepvaartverkeer worden aangeduid middels een internationaal classificatiesysteem (CEMT) waarbij, vaarwegen, op basis van hun horizontale afmetingen, in klassen worden ingedeeld. Ten tijde van het opstellen van dit systeem waren de afmetingen van vijf scheepstypen, die op dat moment in West-Europa veelvuldig voorkwamen, maatgevend. De klasse, waartoe een vaarweg behoort, is afhankelijk van het grootste standaardschip, dat die vaarweg kan bevaren

Ten behoeve van werkzaamheden aan vaarwegen heeft Rijkswaterstaat richtlijnen voor vaarwegen opgesteld, deze zijn vastgelegd in de laatste versie "Richtlijnen Vaarwegen 2011"(RVW 2011). Deze Richtlijnenstellen, per CEMT-klasse, eisen aan het verkeerskundig

ontwerp van bijvoorbeeld vaarwegvakken, sluisen, bruggen en binnenhavens. Voorliggende vaarroute is momenteel geschikt voor scheepvaartverkeer van CEMT-klasse-II.

De bochtverbreding is bedoeld om op deze vaarroute scheepvaartverkeer van CEMT-klasse-II met koppelverband mogelijk te maken. Een schip met koppelverband heeft meer capaciteit doordat het instaat is meer tonnage aan vracht te vervoeren. Koppelverbanden komen in de CEMT-classificatie niet voor, maar zijn inmiddels zo algemeen dat hiervoor in de Richtlijnen Vaarwegen (RVW 2011) maatgevende afmetingen zijn opgesteld.

In de binnenvaartsector èn in RVW2011 is sprake van een koppelverband als een motorvrachtschip ervoor of ernaast een ander schip of duwbak heeft gekoppeld. De bak is meestal van dezelfde breedte als het duwende schip. Het koppelverband schip heeft een maximale lengte van 110 meter, breedte 6,60 meter, maximaal toegestane diepgang 2,10 meter en laadvermogen van 900 ton.

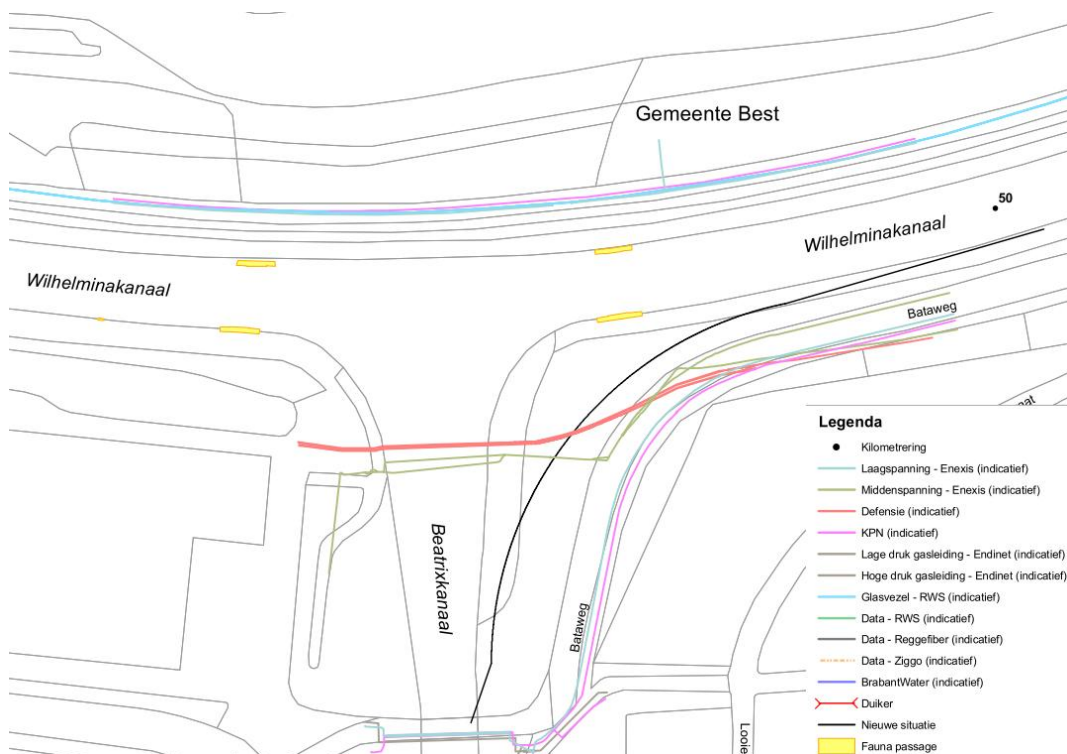
Momenteel is de bocht bevaarbaar voor CEMT-II-schepen. Gezien de lengte van een CEMT-II-koppelverband, welke bepalend is voor het ontwerp van de bocht, is het technisch mogelijk dat ook schepen met CEMT-klasse-IV deze bocht kunnen nemen. De maximale lengte van beide typen schepen is namelijk vergelijkbaar.

De kans dat er nu en in de toekomst in deze bocht, naast schepen met een CEMT-Klasse II koppelverband, ook schepen met een hogere CEMT-Klasse gaan varen is echter nihil. Om dit mogelijk te maken moeten de bestaande kanalen op meerdere plaatsen verbreed worden. Hierin zitten grote ruimtelijke beperkingen en er zijn hoge kosten aan verbonden.

Bochtverbreding

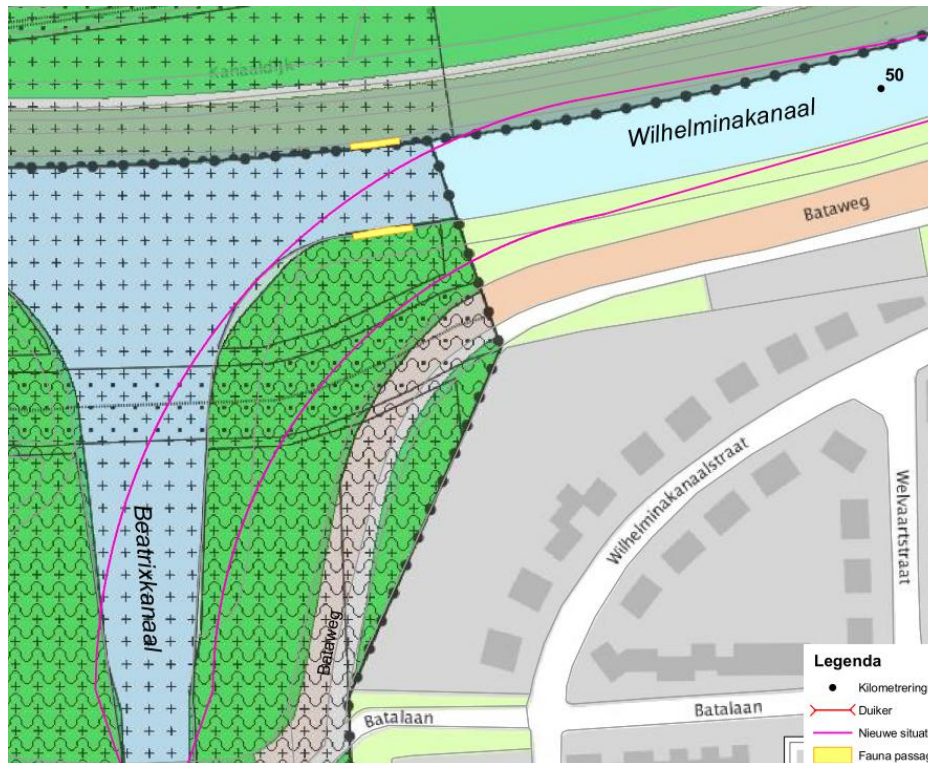
De bochtverbreding dient te worden gerealiseerd middels het aanleggen van een nieuwe damwand en het afgraven van gronden (afbeelding 15 en 17). In totaal zal circa 0,471ha worden ontgraven ten behoeve van de bochtverbreding.

Afbeelding 15: Beoogde bochtverbreding. Ondergrond met Klic-melding. (Bron: Kragten, afdeling GIS)



Ten behoeve van de beoogde bochtverbreding zal ook aan beide overzijden een verbreding van de vaarweg worden gerealiseerd. Bij de bochtverbreding wordt uitgegaan van een situatie waarbij de minimale afstand tussen beide oevers, over gehele lengte van de bocht gelijk is. Zodoende hebben schepen voldoende ruimte wanneer deze elkaar in de bocht passeren. Op onderstaande afbeelding (afbeelding 16) is het ruimtebeslag weergegeven op basis van een ondergrond met daarop de huidige situatie.

Afbeelding 16: Uitsnede vigerend bestemmingsplan met daarop beoogde plangebied. (Bron: Kragten, afdeling GIS)

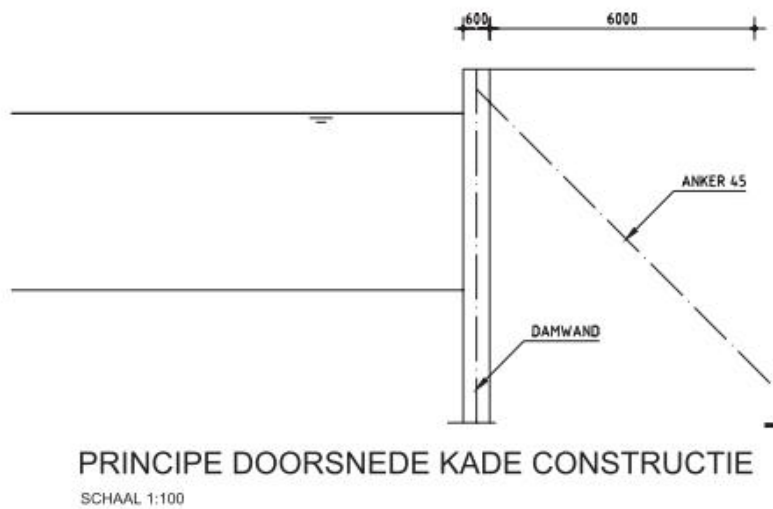


Het te ontgraven plangebied is gelegen binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Ten behoeve van de bochtverbreding dienen derhalve een aantal bomen gekapt te worden (luchtfoto afbeelding 14). In paragraaf 5.2.4 wordt omschreven hoe de kap van bomen zal worden gecompenseerd. In het plan is rekening gehouden dat tussen de nieuwe kade en de bestaande Bataweg voldoende ruimte is om de functie van het gebied als Ecologische Hoofdstructuur te behouden.

In onderstaande afbeelding (17) staat een voorlopig principe doorsnede van de nieuwe kadeconstructie.

De reconstructie van de kade, het plaatsen van nieuwe damwanden, heeft effect op de in het plangebied gelegen brandstofleiding van Defensie. De bestaande brandstofleiding van Defensie zal derhalve worden afgesloten en direct naast het bestaande tracé, op een afstand variërend van 3 tot circa 10 meter, zal een nieuwe leiding worden gerealiseerd. Om een en ander juridisch-planologisch te borgen is in voorliggend bestemmingsplan rekening gehouden met de nieuwe hartlijn en beschermingszone van deze brandstoftransportleiding. De exacte diepte van de leiding alsmede de diepte van beoogde damwanden zal in het kader van de uitvoering nader worden berekend.

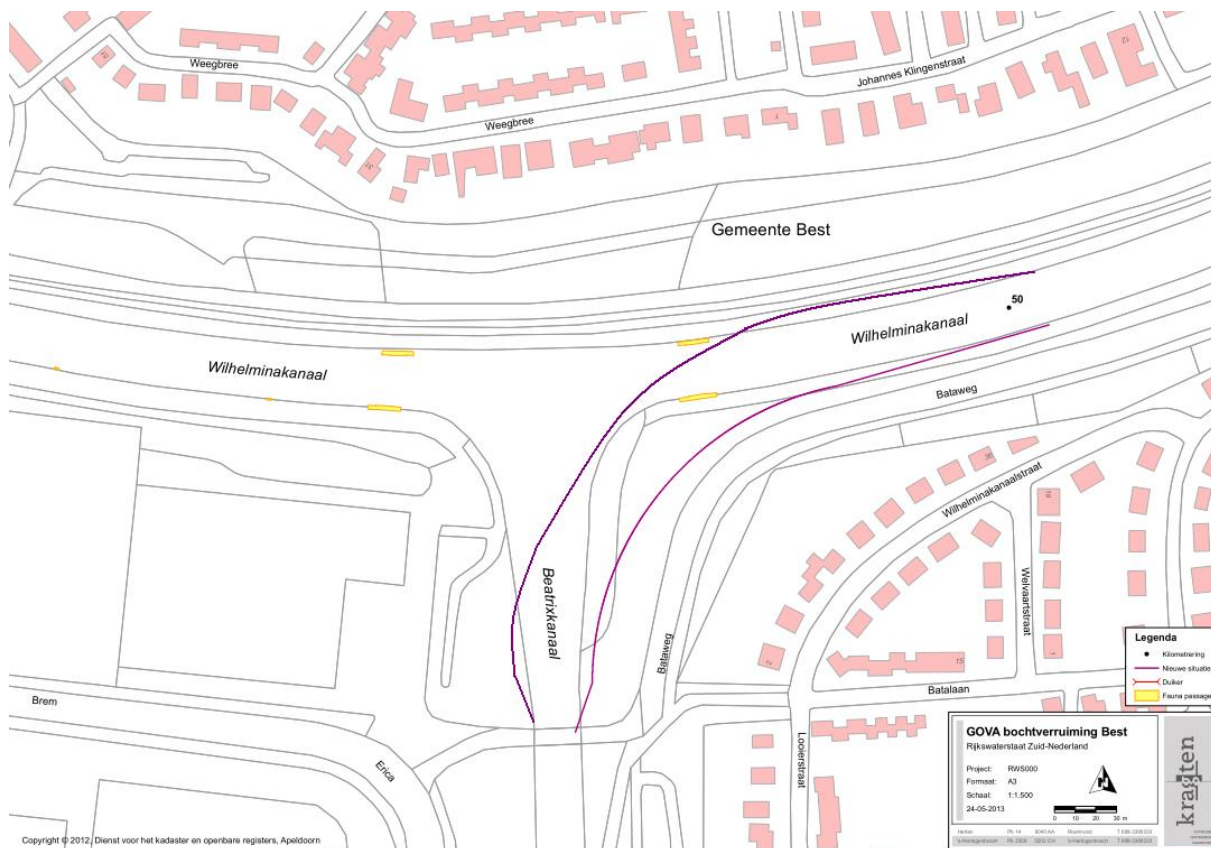
Afbeelding 17: Principe doorsnede nieuwe kadeconstructie. (Bron: Rijkswaterstaat)



De werkzaamheden zullen zodanig worden uitgevoerd dat deze geen effect hebben op de naastgelegen Bataweg, de aangrenzende woonwijken (Batadorp en Wilhelminadorp) en het aangrenzende bedrijventerrein (afbeelding 18).

Afhankelijk van de definitieve ontwerp en de hoogte van de damwand ten opzichte van het waterpeil zullen er veiligheidsmaatregelen worden getroffen. Hierbij kan gedacht worden aan noodtrappen.

Afbeelding 18: Bochtverbreding ten opzichte van omliggende bebouwing. (Bron: Kragten)



4 Beleidskader

4.1 Nationaal beleid

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities voor Nederland in 2040: een visie hoe Nederland er in 2040 voor moet staan. Uitgaande van de verantwoordelijkheden van het Rijk zijn de ambities uitgewerkt in rijksdoelen tot 2028 en is aangegeven welke nationale belangen daarbij aan de orde zijn. De SVIR is vastgesteld op 13 maart 2012.

Nederland moet concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig zijn in 2040. Dit is het uitgangspunt van de SVIR. Om dit te bereiken moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. De ruimtelijke ordening wordt zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven gebracht. Provincies en gemeenten krijgen meer verantwoordelijkheden en beleidsvrijheid (decentraal, tenzij) en de gebruiker komt centraal te staan.

Het Rijk zet zich met name in op de drie hoofddoelen:

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Naast het benoemen van bovenstaande beleidsdoelen onderscheidt het Rijk 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken:

- Een excellente ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie.
- Ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen.
- Efficiënt gebruik van de ondergrond.
- Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen (ketenmobiliteit en multimodale knooppunten).
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem.
- Het in standhouden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen.
- Verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en externe veiligheidsrisico's.
- Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.
- Ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten.
- Ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten.
- Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten.
- Zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.

Conclusie

Het goed functioneren van het vaarwegennet draagt bij aan een goede infrastructuur en daarmee aan het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland. Voorliggende ontwikkeling draagt daarmee bij aan het versterken van de hoofddoelen

beschreven in het SVIR, te weten verbeteren van bereikbaarheid en ruimtelijk-economische structuur.

Een en ander wordt onderstreept door het feit dat de bestuurlijke overeenkomst waarin afspraken zijn gemaakt omtrent het verbeteren van vaarwegen mede ondertekend is door de Staat der Nederlanden.

4.1.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)*

De AMvB Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (Barro). Met uitzondering van enkele onderdelen is het Barro eind december 2011 in werking getreden. In de AMvB zijn de nationale belangen die juridische borging vereisen opgenomen. De AMvB Ruimte is gericht op doorwerking van de nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. Op 1 oktober 2012 is de eerste wijziging van het Barro in werking getreden.

Het kabinet heeft in de hiervoor genoemde SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet.

Het gaat om de volgende nationale belangen:

- Rijksvaarwegen.
- Project Mainportontwikkeling Rotterdam.
- Kustfundament.
- Grote rivieren.
- Waddenzee en waddengebied.
- Defensie.
- Ecologische hoofdstructuur.
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarden.
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen.
- Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen.
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Aan bovengenoemde onderwerpen zijn in het Barro deels al regels gekoppeld, deels zijn enkele onderwerpen nog open gelaten. De SVIR bepaalt welke kader stellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Ten aanzien daarvan is een borging door middel van normstelling, gebaseerd op de Wro, gewenst. Die uitspraken onderscheiden zich in die zin dat van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd om de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming. Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie, door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Bijvoorbeeld ten aanzien van activiteiten binnen een rivierbed zijn daarom kaderstellende regels opgenomen, die in een bestemmingsplan dienen te worden overgenomen/ waaraan een bestemmingsplan dient te voldoen. Ten aanzien van de EHS zijn de regels door vertaald in de Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant.

Rijksvaarwegen

Rijksvaarwegen worden aangeduid als zijnde; voor het openbaar verkeer van schepen openstaand oppervlaktewaterlichaam in beheer bij het Rijk als bedoeld in artikel 3.1 van het Waterbesluit, uitgezonderd de Noordzee, de Waddenzee, de Westerschelde en het IJsselmeer.

Zowel het Wilhelminakanaal als het Beatrixkanaal zijn aangewezen als Rijksvaarwegen. Derhalve zijn de regels opgenomen in het Barro ook van toepassing op voorliggende bochtverbreding.

Regels welke ten aanzien van Rijkswaerwegen zijn opgenomen in het Barro hebben betrekking op:

Artikel 2.1.2. (bepaling vrijwaringszone)

1. Een vrijwaringszone wordt gemeten vanaf de begrenzingslijn van de Rijkswaerweg zoals opgenomen in de legger, bedoeld in artikel 5.1 van de Waterwet.
2. De breedte van een vrijwaringszone, gemeten vanaf de begrenzingslijn van de Rijkswaerweg, bedraagt:
 - a. 10 meter aan weerszijden van een Rijkswaerweg van CEMT-klasse II.
 - b. 20 meter aan weerszijden van een Rijkswaerweg van CEMT-klasse III.
 - c. 25 meter aan weerszijden van een Rijkswaerweg van CEMT-klasse IV, V of VI.
 - d. 40 meter aan weerszijden van een zeehaventoegang.
 - e. 50 meter aan weerszijden van een Rijkswaerweg binnen een afstand van 300 meter van een vaerwegsplitsing of havenuitvaart.

CEMT-klasse staat voor de vaerwegklasse zoals vastgesteld door de Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT), gebaseerd op de afmetingen van standaardschepen en duwstellen.

Vrijwaringszone heeft betrekking op een zone aan weerszijden grenzend aan een Rijkswaerweg. Binnen deze zone gelden regels ten aanzien van hoogtes.

Artikel 2.1.3. (veiligheid scheepvaart op vaerwegen)

Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een Rijkswaerweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, wordt rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:

- a. De doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte.
- b. De zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart.
- c. Het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten.
- d. De toegankelijkheid van de Rijkswaerweg voor hulpdiensten, en
- e. Het uitvoeren van beheer en onderhoud van de Rijkswaerweg.

Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan heeft betrekking op de realisatie van een bochtverbreding van de kruising van het Wilhelminakanaal met het Beatrixkanaal. De bochtverbreding vormt enerzijds een onderdeel van het groot onderhoud vaerwegen. Anderzijds beoogd Rijkswaterstaat middels de bochtverbreding naar de toekomst toe een capaciteitstoename te realiseren op voornoemde vaerwegen. Hierbij behoort het toelaten van schepen met een hogere CEMT-klasse ook tot de mogelijkheden. De voorgenomen bochtverbreding levert eveneens een verbetering op ten aanzien van zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart, zoals benoemd in artikel 2.1.3.

4.1.3 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden. In deze wet zijn een achttal wetten samengevoegd tot één wet. Het Waterbesluit is hierbij de uitwerking van het bij algemene maatregel van bestuur bepaalde in de Waterwet.

De Waterregeling is de uitwerking bij ministeriële regeling van bepalingen van de Waterwet en het Waterbesluit. De Waterwet, het Waterbesluit en de Waterregeling zijn het resultaat van de in 2004 aangekondigde integratie van waterwetgeving.

De Waterregeling bevat regels over de organisatie van het waterbeheer (afbeelding 19), een aantal kaarten over de toedeling van beheer, de begrenzing van oppervlaktewaterlichamen en de aanwijzing van de drogere oevergebieden (afbeeldingen 20 en 21), alsmede regels voor gegevensverstrekking aan het Rijk op grond van Europese

verplichtingen. Verder regelt de Waterregeling een enkel inhoudelijk aspect van het regionaal waterplan en de beheerplannen.

Op basis van onderstaande afbeeldingen kan worden opgemerkt dat voorliggend plangebied, is gelegen binnen het waterstaatkundig beheer van Rijkswaterstaat.

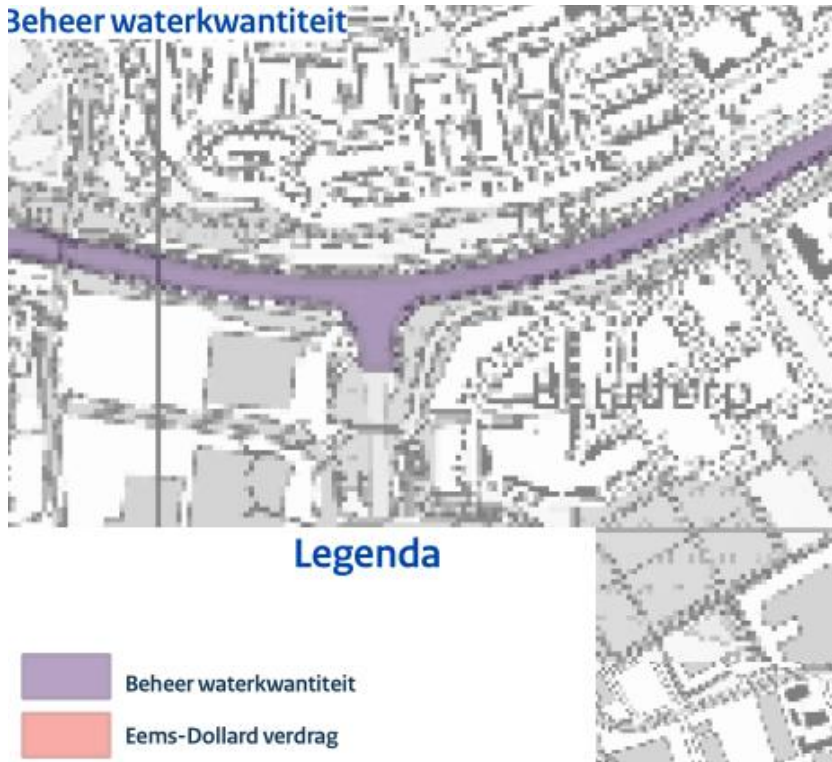
Afbeelding 19: Kaart Waterwet - waterregeling – waterstaatkundig beheer kaartblad 114 (Bron: Rijksoverheid.nl)



Afbeelding 20: Kaarten Waterwet - waterregeling - Beheer waterkwaliteit kaartblad 114 (Bron: Rijksoverheid.nl)



Afbeelding 21: Kaarten Waterwet - waterregeling - Beheer waterkwantiteit kaartblad 114 (Bron: Rijksoverheid.nl)



Conclusie

Met de komst van de Waterwet geldt dat de waterbeheerder zichzelf geen vergunningen geeft voor het uitvoeren van werkzaamheden die nodig zijn voor de taakuitoefening. Echter, om het één en ander te borgen wordt het afwegingskader uit de vergunningsprocedure, ten behoeve van de uitvoering, meegenomen in een projectplan. Een en ander conform artikel 5.4, eerste lid, van de Waterwet. In het kader van de uitvoering zal in het kader van de uitvoer een projectplan worden opgesteld. De Waterwet vormt derhalve geen belemmering voor voorliggend bestemmingsplan.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Structuurvisie Ruimtelijke Ordening, provincie Noord-Brabant.

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.

Provinciale ruimtelijke belangen

De ruimtelijke visie van de provincie bestaat op hoofdlijnen uit een robuust en veerkrachtig natuur- en watersysteem. Met aandacht voor hoogwaterbescherming, droogte, biodiversiteit. Een multifunctioneel landelijk gebied, waar de functies landbouw, recreatie en natuur in relatie tot elkaar ruimte krijgen. Met aandacht voor cultuurhistorische waarden en de leefbaarheid van kleine kernen. En een gevarieerd en aantrekkelijk stedelijk gebied, met sterke steden, groene geleidingszones en uitloopgebieden (intensieve recreatie, stadslandbouw). Met aandacht voor sterke regionale economische clusters, (inter) nationale bereikbaarheid, knooppuntontwikkeling (zowel in de centra als aan de randen van de steden).

Dit is vertaald in de volgende 13 provinciale ruimtelijke belangen:

1. Regionale contrasten
2. Een multifunctioneel landelijk gebied
3. Een robuust en veerkrachtig water- en natuursysteem
4. Een betere waterveiligheid door preventie
5. Koppeling van waterberging en droogtebestrijding
6. Ruimte voor duurzame energie
7. Concentratie van verstedelijking
8. Sterk stedelijk netwerk: BrabantStad
9. Groene geleedingszones tussen steden
10. Goed bereikbare recreatieve voorzieningen
11. Economische kennisclusters
12. (inter)nationale bereikbaarheid
13. Beleefbaarheid stad en land vanaf de hoofdinfrastructuur

Voorliggende initiatief inzake de bochtverbreding past binnen de doelstellingen van de provincie. De provincie Noord-Brabant wil haar positie in het hoogontwikkelde afzet- en productiegebied van de Eurodelta versterken door de (inter)nationale bereikbaarheid via weg, water, spoor, lucht en buis uit te bouwen. De ontwikkeling van een goed functionerend infrastructuurnetwerk is een belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van Noord-Brabant en in het bijzonder het stedelijk netwerk BrabantStad.

De structuurvisie van de provincie Noord-Brabant maakt onderscheid in een aantal structuren zoals te zien is op de structuurkaart op afbeelding 16. Het plangebied is gelegen binnen een drietal structuren, te weten:

- Hoogstedelijke zone
- Vaarwegennet.

Onderstaand wordt kort ingegaan op deze, op het plangebied van toepassing zijnde, structuren.

Hoogstedelijke zone

In het stedelijk concentratiegebied met de bijhorende zoekgebieden voor verstedelijking wordt het merendeel van de verstedelijkingsopgave opgevangen.

Het stedelijk netwerk BrabantStad, bestaande uit de steden Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch, Tilburg en Breda, vervult een voortrekkersrol bij de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Noord-Brabant. Het biedt een (hoogwaardige) stedelijke omgeving voor wonen, werken en voorzieningen.

Het stedelijk netwerk BrabantStad is verbonden met omliggende stedelijke netwerken via (inter)nationale economische assen: de noord-zuid verbindingen A2, A4 en A16 en de oost-west verbindingen A58 en A67.

Naar huidige inzichten - met het perspectief tot 2025 en een doorkijk naar 2040 - is in het stedelijk concentratiegebied (inclusief de zoekgebieden voor verstedelijking) voldoende ruimte om in de verstedelijkingsbehoefte (wonen, werken en voorzieningen) te voorzien. Hier is ruimte voor een grote verscheidenheid aan woon- en werkmilieus, of een menging daarvan, in uiteenlopende dichtheden.

Het internationale vestigingsklimaat van Noord-Brabant is gebaat bij sterke steden met een hoog voorzieningenniveau. Om de voorzieningen in de steden op peil te (kunnen) houden is draagvlak nodig. Daarom kiest de provincie er voor om (boven)regionale en bezoekersintensieve voorzieningen te concentreren op goed ontsloten plekken nabij het stedelijk concentratiegebied. Dit leidt tot de keuze voor drie aanduidingen voor de ontwikkeling van dergelijke stedelijke functies.

Dit zijn:

- Hoogstedelijke zones: deze liggen in BrabantStad, langs infrastructuurassen (weg, spoor en/of water) en in de stationsgebieden. Deze plekken zijn bij uitstek geschikt voor de ontwikkeling van bovenregionale stedelijke functies.

- Stedelijke knooppunten: deze knooppunten hebben door hun goede autobereikbaarheid en de ontsluiting met hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) potenties voor (bezoekers)intensieve stedelijke ontwikkelingen.
- Goederenknooppunten: deze knooppunten hebben (in potentie) een multimodale ontsluiting (bimodaal of meer). Het betreft (mogelijke) locaties voor werklocaties die bereikbaar zijn over weg, spoor, water en/of per buisleiding.

Voorliggend initiatief past rechtstreeks in de doelstelling welke zijn opgenomen in het perspectief hoogstedelijke zone uit de Structuurvisie van de provincie Noord-Brabant. Bijvoorbeeld de ontwikkeling van stedelijke functies zoals goederenknooppunten per water.

Vaarwegennet

Het vaarwegennet van Brabant bestaat uit de waterwegen de Maas, de Zuid-Willemsvaart, het Wilhelminakanaal, het Beatrixkanaal en het Mark/Markvlietkanaal. Een deel van deze vaarwegen heeft vaarwegklasse vier. Deze kanalen hebben een belangrijke functie voor het vervoer van goederen over het water. De Brabantse kanalen sluiten aan op de zogenaamde Internationale ruit van vaarwegen, die gevormd wordt door het Schelde-Rijn kanaal, de Maas, de Waal, het Maas-Waalkanaal en het Albertkanaal in België. Ze verbinden Brabant met omliggende regio's zoals de mainport Rotterdam, havens in Limburg, België en in het Ruhrgebied (met name Duisburg).

De provincie wil het goederenvervoer over water stimuleren. Dit betekent dat de provincie inzet op verruiming van de vaarwegcapaciteit van delen van de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal naar vaarwegklasse vier. Meer goederenvervoer over water leidt tot een ontlasting van de wegen, zodat de bereikbaarheid van Brabant(Stad) voor goederen- en personenvervoer verbetert. De provincie ziet kanalen ook als belangrijke structuurdragers. In het stedelijk gebied zijn kanaalzones interessante (her)ontwikkellocaties voor wonen, werken of recreëren aan het water. Daarom maken de meeste kanaalzones in het stedelijk gebied deel uit van hoogstedelijke zones. Kanalen verbinden daarnaast de stad met het omliggende buitengebied. De provincie wil daarom het recreatieve verkeer op en langs deze kanalen stimuleren. Daarbij dient voorkomen te worden dat knelpunten met het beroepsgoederenvervoer ontstaan.

De provincie participeert samen met andere overheden in projecten gericht op verruiming van de vaarwegcapaciteit, zoals de opwaardering van delen van het Wilhelminakanaal en het Beatrixkanaal.

Voorliggend initiatief is derhalve rechtstreeks afkomstig uit de doelstelling van de Structuurvisie van de provincie Noord-Brabant.

Conclusie

Voorliggende ontwikkeling past rechtstreeks binnen de doelstelling van de Structuurvisie van de provincie Noord-Brabant op het gebied van ontwikkeling van infrastructuur.

Afbeelding 22: Uitsnede plangebied structuurenkaart Structuurvisie ruimtelijke ordening Provincie Noord-Brabant (Bron: Brabant.nl)



4.2.2 Ontwerp "Structuurvisie RO 2010-partiele herziening 2014" Provincie Noord-Brabant.

Sinds de vaststelling van de Structuurvisie RO in 2010, zijn er diverse besluiten door Provinciale Staten genomen die een verandering brengen in de provinciale rol en sturing of van provinciaal beleid. Deze besluiten zijn nu vertaald in de ontwerp Structuurvisie RO 2010 – partiële herziening 2014. Er is bewust niet gekozen om een geheel nieuwe visie op te stellen. Dit omdat de bestaande structuurvisie recent is vastgesteld en de visie en sturingsfilosofie voor het overgrote deel nog actueel zijn. Op onderdelen vindt er bijsturing plaats.

Inhoud van de ontwerp Structuurvisie RO 2010 – partiële herziening 2014. De wijzigingen die in de ontwerp herziening zijn verwerkt, zijn het gevolg van de volgende besluiten:

- Transitie van stad en platteland, een nieuwe koers (PS december 2011).
- Structuurvisie deel D Brainport-Oost (PS juni 2011) en deel E Grenscorridor (PS juni 2012).
- Intrekken van de reconstructie- en gebiedsplannen (PS maart 2012)
- Brabant: Uitnodigend Groen 2012-2022 (PS september 2012)
- startnotitie Samenhangend beleid voor de Ondergrond (december 2012)
- Transitie naar een zorgvuldige veehouderij 2020 (PS maart 2013)
- Investeringsagenda Agenda van Brabant (PS december 2010 en PS juni 2013)

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben op 2 juli 2013 het ontwerp van de Structuurvisie RO 2010 – partiële herziening 2014 vastgesteld. Dit ontwerp heeft, in de periode van 13 september 2013 tot en met 10 oktober 2013, de inspraak- en overlegprocedure conform de Wet ruimtelijke ordening en de Provinciewet doorlopen

Ten aanzien van infrastructuur heeft de ontwerp "Structuurvisie RO 2010-partiële herziening 2014" provincie Noord-Brabant, de volgende doelstellingen:

1. Betere verknoping van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen.
2. Bevorderen bereikbaarheid.

Het beleid ten aanzien van het provinciale vaarwegennet is gericht op het stimuleren van het goederenvervoer over. Dit betekent dat de provincie inzet op verruiming van de vaarwegcapaciteit van delen van de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal naar vaarwegklasse vier. Meer goederenvervoer over water leidt tot een ontlasting van de wegen, zodat de bereikbaarheid van Brabant(Stad) voor goederen- en personenvervoer verbetert.

De provincie ziet kanalen ook als belangrijke structuurdragers. In het stedelijk gebied zijn kanaalzones interessante (her)ontwikkellocaties voor wonen, werken of recreëren aan het water. Daarom maken de meeste kanaalzones in het stedelijk gebied deel uit van hoogstedelijke zones. Kanalen verbinden daarnaast de stad met het omliggende buitengebied. De provincie wil daarom het recreatieve verkeer op en langs deze kanalen stimuleren. Daarbij dient voorkomen te worden dat knelpunten met het beroepsgoederenvervoer ontstaan.

De provincie participeert samen met andere overheden in projecten gericht op verruiming van de vaarwegcapaciteit, zoals de omleiding van de Zuid-Willemsvaart bij 's-Hertogenbosch, nieuwe sluisen 4, 5, 6 in de Zuid-Willemsvaart en opwaardering van delen van het Wilhelminakanaal en Zuid-Willemsvaart. Hieronder valt ook de verbetering van de infrastructuur van binnenhavens (quick wins) en de stimulering/vergroting van het oppervlak 'natte' bedrijventerreinen. Voorliggende bochtverbreding vormt dan ook een onderdeel hiervan.

Conclusie

Voorliggende ontwikkeling past rechtstreeks binnen de doelstelling van de ontwerp van de Structuurvisie RO 2010 – partiële herziening 2014, provincie Noord-Brabant, op het gebied van ontwikkeling van infrastructuur.

4.2.3 Brabants MIT 2011 - 2015

Het Brabants MIT is het uitvoeringsprogramma van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) dat op 2 november 2006 door Provinciale Staten is vastgesteld. Het Brabants MIT is een voortschrijdend programma dat jaarlijks wordt geactualiseerd.

Het doel van het Brabants MIT is het bieden van een overzicht en samenhang in de diverse uitvoeringsprogramma's en projecten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit in Noord-Brabant, zodat provinciale investeringen zowel qua inhoud als financieel integraal afgewogen kunnen worden vanuit een breed geheel. Hierbij gaat het om zowel de MIRT-projecten van het Rijk, de deelprogramma's van het Netwerkprogramma BrabantStad, de regionale uitvoeringsprogramma's en het uitvoeringsprogramma van het SRE.

Daarnaast biedt het Brabants MIT inzicht in de samenwerking tussen de diverse partijen. We onderscheiden in het MIT de volgende vier onderdelen:

1. OV-netwerk BrabantStad.
2. Autobereikbaarheid Brabant (grootschalige weginfrastructuur).
3. Regionaal Mobiliteitsbeleid (regionale uitvoeringsprogramma's, DVM, provinciale wegenprogramma, OV-concessie, quick wins, CVV en Collectief Vervoer Ontwikkelprojecten);
4. Goederenvervoer (vaarwegen, goederen-spoorinfrastructuur).

Goederenvervoer

Het doel is het bevorderen van multimodaal goederenvervoer van, naar en binnen Brabant, als bijdrage aan het behouden en versterken van de logistieke sector in Brabant.

Speerpunten hierin zijn:

- Netwerken (platform Multimodaal Duurzaam Goederenvervoer, de Leerstoel Goederen vervoer bij de TU Eindhoven en Dinalog in Breda) voor informatie uitwisseling en kennisontwikkeling op het gebied van goederenvervoer en logistiek.
- Wilhelminakanaal en Zuid-Willemsvaart.
- Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.
- Het Nationaal Kernnet Logistiek;
- Ontwikkeling van een Strategie Inland hubs.
- Multimodale overslagpunten.

De rol van de provincie is de regie voeren op het overleg met het Rijk (BO MIRT-overleg) en het faciliteren en stimuleren van programma's en projecten.

Het wordt als rechtstreekse doel genoemd in het kader van goederenvervoer over vaarwegen zoals beschreven in het MIRT.

Specifiek worden in dit kader ook quick wins genoemd. Door het Rijk is € 110 miljoen beschikbaar gesteld voor projecten quick wins zoals binnenhavens en vaarwegen. Uitgangspunt is dat de quick wins bijdragen aan versterking van de infrastructuur over water, waarmee de kansen van het goederenvervoer over water worden vergroot.

Conclusie

Voorliggende ontwikkeling wordt beschreven in het MIRT.

4.2.4 Verordening Ruimte 2014.

Op 7 februari 2014 is de Verordening ruimte 2014 door Provinciale Staten van de provincie Noord - Brabant vastgesteld.

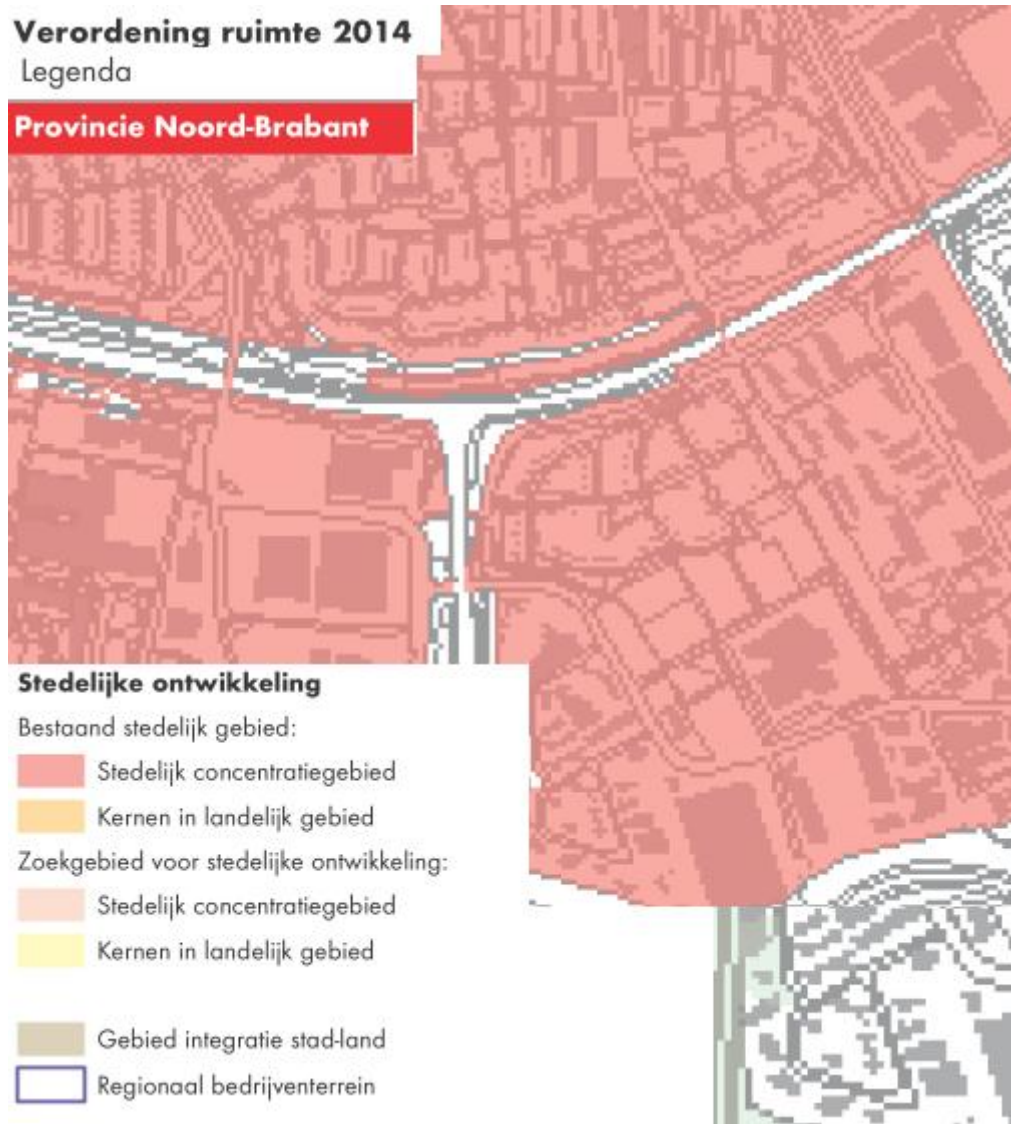
De planologische verordening is een instrument waarmee een provincie regels kan stellen waar de gemeente bij de ontwikkeling van bestemmingsplannen rekening mee dient te houden. Door deze regels weten de gemeenten al in een vroeg stadium waar ze aan toe zijn.

De Verordening ruimte 2014 behandelt de onderwerpen: ruimtelijke kwaliteit, stedelijke ontwikkeling, de Ecologische Hoofdstructuur, water, groenblauwe mantel, aardkunde en cultuurhistorie, agrarisch gebied, intensieve veehouderij, glastuinbouw en niet-agrarische ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied. Daarnaast wordt ingegaan op de rol van het regionaal ruimtelijk overleg en de algemene bevoegdheden van Gedeputeerde Staten.

Het plangebied is op de bij de Verordening behorende kaarten (afbeeldingen 22 en 23) aangeduid als:

- Stedelijk concentratie gebied.
- Zoekgebied voor ecologische verbindingzone.
- Zoekgebied voor behoud en herstel watersystemen.
- Ecologische hoofdstructuur.

Afbeelding 23: Uitsnede globale ligging plangebied Verordening Ruimte kaart Stedelijke ontwikkeling. (Bron Brabant.nl).

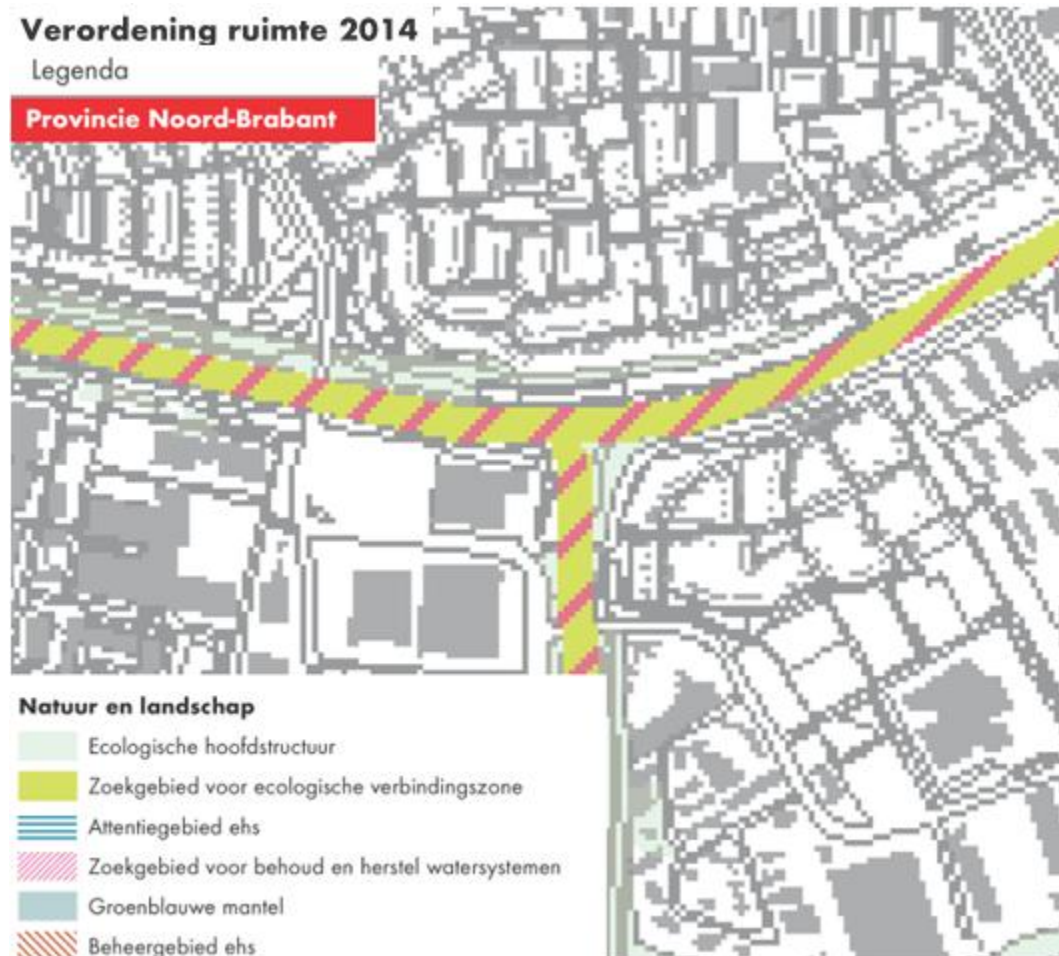


Stedelijk concentratiegebied

Voorliggende ontwikkeling past binnen hetgeen in de Verordening Ruimte is opgenomen ten aanzien van “Stedelijk concentratiegebied”. De stedelijke concentratiegebieden en de daarbij behorende zoekgebieden voor verstedelijking worden in de Verordening Ruimte gezien als ruimtelijk samenhangende, verstedelijkte gebieden. Daarbinnen liggen mogelijkheden voor verdere verstedelijking. Bij de begrenzing ervan is aangesloten op bestaande, veelal historisch gegroeide, grote stedelijke concentraties. Ook hebben natuur- en landschapswaarden een rol gespeeld. De ligging aan belangrijke wegen, spoorwegen en vaarwater is eveneens van belang, omdat dit mogelijkheden biedt voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen op goed ontsloten, multimodale knooppunten. Dit sluit aan op het denken in netwerken. Binnen het als zodanig aangewezen stedelijk gebied is de gemeente in het algemeen vrij, binnen de grenzen van andere wetgeving, om te voorzien in stedelijke ontwikkeling.

De bochtverbreding is deels gelegen in het, binnen de Verordening Ruimte 2014 als zodanig, aangeduide Stedelijke concentratiegebied. Dit gebied voorziet in mogelijkheden voor de ontwikkeling van belangrijke vaarwegen. Binnen stedelijk gebied geeft de Verordening Ruimte 2014 vrijheid aan gemeenten hier zelf invulling aan te geven.

Afbeelding 24: Uitsnede globale ligging plangebied Verordening Ruimte kaart Natuur en Landschap. (Bron Brabant.nl).



Zoekgebied voor ecologische verbindingzone & zoekgebied voor behoud en herstel watersystemen. De aanduidingen “zoekgebied voor ecologische verbindingzone” en “zoekgebied voor behoud en herstel van watersystemen” blijven in de toekomst gehandhaafd. Deze aanduiding zullen ook van toepassing zijn op de wateroppervlakte welke ontstaat na de bochtverbreding.

Ecologische hoofdstructuur.

De kaart Natuur en Landschap van de Verordening Ruimte geeft aan dat een deel van het plangebied gelegen is binnen de “Ecologische Hoofdstructuur” (EHS). Als gevolg van de beoogde bestemmingsplanwijziging ten behoeve van de bochtverbreding van het – Wilhelminakanaal – Beatrixkanaal, door Rijkswaterstaat, gaat een gedeelte Ecologische Hoofdstructuur (EHS) verloren.

Conform de Verordening Ruimte mogen activiteiten binnen en in de nabijheid van de Ecologische Hoofdstructuur niet zonder meer plaatsvinden, wanneer deze activiteiten leiden tot negatieve effecten op de EHS. De negatieve effecten dienen in dat geval zoveel mogelijk beperkt te worden en overblijvende negatieve effecten moeten worden gecompenseerd. De compensatie moet worden vastgelegd in een compensatieplan.

De Verordening ruimte 2014 biedt de initiatiefnemer de keuze tussen fysieke en financiële compensatie.

Artikel 5.6 ‘Compensatie’ biedt de mogelijkheid tussen fysieke en financiële compensatie (paragraaf 4.2.5.). In voorliggend initiatief wordt ingezet op financiële compensatie. De

wijze waarop wordt omgegaan met EHS compensatie wordt separaat beschreven in paragraaf 5.2.4.

In de Verordening 2014 zijn zowel de te vergraven oevers en aanliggende gronden, als het kanaal zelf aangemerkt als ecologische hoofdstructuur. Gelet op de systematiek van de EHS ligt voor de hand ook het nieuw ontstane wateroppervlak daartoe te blijven rekenen. Het gehele plan ligt daarmee in de EHS. Dit betekent dat er geen aanduiding op de plankaart: 'overige zone: in de Verordening ruimte te verwijderen EHS' hoeft te worden opgenomen. Vanuit ecologisch/landschappelijk oogpunt heeft het werk wel een negatieve impact op de kwaliteit van de EHS wanneer de gronden worden omgevormd naar een vaarweg. Omdat het hier geen herbegrenzing betreft maar wel aantasting van de ecologische waarden en kwaliteiten in de EHS is compensatie toch nodig.

De wijze waarop wordt omgegaan met EHS compensatie wordt separaat beschreven in paragraaf 5.2.4.

Conclusie

Vanwege de ligging van het plangebied binnen de Ecologische Hoofdstructuur dienen negatieve effecten op deze EHS te worden gecompenseerd. Hiertoe wordt een compensatieplan opgesteld (paragraaf 5.2.4.). In voorliggende situatie zijn Rijkswaterstaat en gemeente Best overeengekomen om financieel te compenseren.

4.2.5 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP)

In het PVVP geeft de provincie de visie en het beleid op de mobiliteit weer. Het PVVP is vastgesteld door Provinciale Staten in november 2006. In het plan wordt uitgegaan van de "deur tot deur" benadering. De mobiliteitsbehoeften van burgers en bedrijfsleven zijn uitgangspunt. Daarbij zijn een regionale aanpak en het bieden van gebiedsgerichte oplossingen leidraad. Het PVVP moet op verschillende manieren bijdragen aan de kwaliteiten van Brabant.

Daarbij wordt gestreefd naar duurzame bereikbaarheid, vertaald in een aantal concrete doelen:

- PVVP-bijdrage aan economische kwaliteit.
- PVVP-bijdrage aan sociale kwaliteit.
- PVVP-bijdrage aan de ecologische kwaliteit.

Het PVVP bestaat uit de volgende documenten:

- 'Kaders en Ambities' (de richting van het beleid voor de komende 15 jaar).
- De 'Dynamische Beleidsagenda' (concrete doelen voor een periode van 4 jaar).
- Een jaarlijks 'Uitvoeringsprogramma' (voor de praktische uitvoering van het PVVP).

De Dynamische beleidsagenda 2012 - 2016 Verplaatsen in Brabant, Sturen op uitvoering voorziet als doel in het behouden van ruimte voor de uitbreiding van bestaande en aanleg van nieuwe infrastructuur (weg, water, spoor, buis). De doelstellingen welke zijn opgenomen in het PVVP zijn vertaald in het uitvoeringsprogramma MIRT (paragraaf 4.2.2.).

Conclusie

De uitbreiding van infrastructuur van vaarwegen staat beschreven in het PVVP. De doelstellingen voor vaarwegen zijn vertaald naar het uitvoeringsprogramma MIRT. De doelstellingen inzake het verbeteren van knelpunten het Wilhelminakanaal staat genoemd in het MIRT. Hiermee past voorliggende ontwikkeling binnen het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan.

4.3 Regionaal beleid

4.3.1 Waterbeheerplan Waterschap De Dommel

Het waterbeheerplan beschrijft hoe Waterschap De Dommel samen met andere partijen invulling willen geven aan het waterbeheer. Dit plan heeft een looptijd van 2010 tot en met 2015. Het betreft alle aspecten rondom het beheer van de watergangen, stuwen,

gemalen, transportstelsels en rioolwaterzuiveringen, zowel onder normale omstandigheden als in het geval van calamiteiten.

Dit waterbeheerplan beschrijft de doelen en inspanningen van waterschap De Dommel voor de periode 2010-2015. Hierbij is een indeling gemaakt in de volgende thema's:

- Droge voeten.
- Voldoende water.
- Natuurlijk water.
- Schoon water.
- Schone waterbodems.
- Mooi water.

Droge voeten

Voor het thema Droge voeten wordt ingezet op gestuurde waterbergingsgebieden, zodat de kans op regionale wateroverlast in 2015 in bebouwd gebied en een deel van de kwetsbare natuurgebieden acceptabel is. In beekdalén die in zeer natte perioden van oudsher overstromen, passen wordt geen overstromingsnorm toegepast.

Voldoende water

Voor Voldoende water worden plannen voor het gewenste grond- en oppervlakteregime (GGOR) in zowel landbouw- als natuurgebieden uiterlijk in 2015 vastgesteld. Met de realisatie van maatregelen in de belangrijkste verdroogde natuurgebieden (Topgebieden) wordt gestart.

Natuurlijk water

Voor het thema Natuurlijk water richt het Waterschap zich op de inrichting en het beheer van de watergangen op het halen van de ecologische doelen uit de Europese Kaderrichtlijn Water en de functies 'waternatuur' en 'verweven' uit het Provinciaal Waterplan. Om deze doelen te halen wordt verder gegaan met beekherstel, de aanleg van ecologische verbindingzones en het opheffen van barrières voor vismigratie. Deze maatregelen worden zoveel mogelijk uitgevoerd per gebied, in één samenhangend maatregelenpakket met herstel van Topgebieden en verbetering van de water(bodem)kwaliteit.

Schoon water

Voor Schoon water wordt ingezet op het proces van samenwerking met gemeenten in de waterketen. Hierbij zullen gezamenlijke optimalisatiestudies uitgevoerd worden en hieruit zullen afspraken vastgelegd worden in afvalwaterakkoorden. Verder wordt ingezet op het verbeteren van een deel van de rioolwaterzuiveringen om te voldoen aan de Kaderrichtlijn Water. Er worden bron- en effectgerichte maatregelen genomen om kwetsbare gebieden te beschermen.

Schone waterbodems

Bij het thema Schone waterbodems worden vervuilde waterbodems aan in samenhang met beekherstel aangepakt. Afhankelijk van de soort verontreiniging wordt ingezet op saneren, beheren of accepteren.

Mooi water

Voor Mooi water wordt in de inrichtingsprojecten de aandacht vergroot van de waarde van water voor de mens. Dit wordt gedaan door ruimte te bieden aan recreatiemogelijkheden, landschap en cultuurhistorie.

Conclusie

De ontwikkeling van het Beatrixkanaal wordt niet benoemd in het Waterbeheerplan van waterschap De Dommel. De ontwikkeling van voorliggend plangebied conflicteert evenmin met de doelstellingen welke zijn opgenomen in het Waterbeheerplan. Derhalve kan worden gesteld dat het Waterbeheerplan van waterschap De Dommel geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling van het plangebied.

4.4 Gemeentelijk beleid

4.4.1 Structuurvisie Best 2030

De structuurvisie schetst het toekomstbeeld van de gemeente Best tot 2030. Met een gemeenschappelijk gedragen toekomstvisie kunnen ontwikkelingen beter en met meer onderlinge samenhang tot stand worden gebracht. Daarnaast maakt de structuurvisie het voor de gemeente mogelijk om beter samen met andere organisaties ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren.

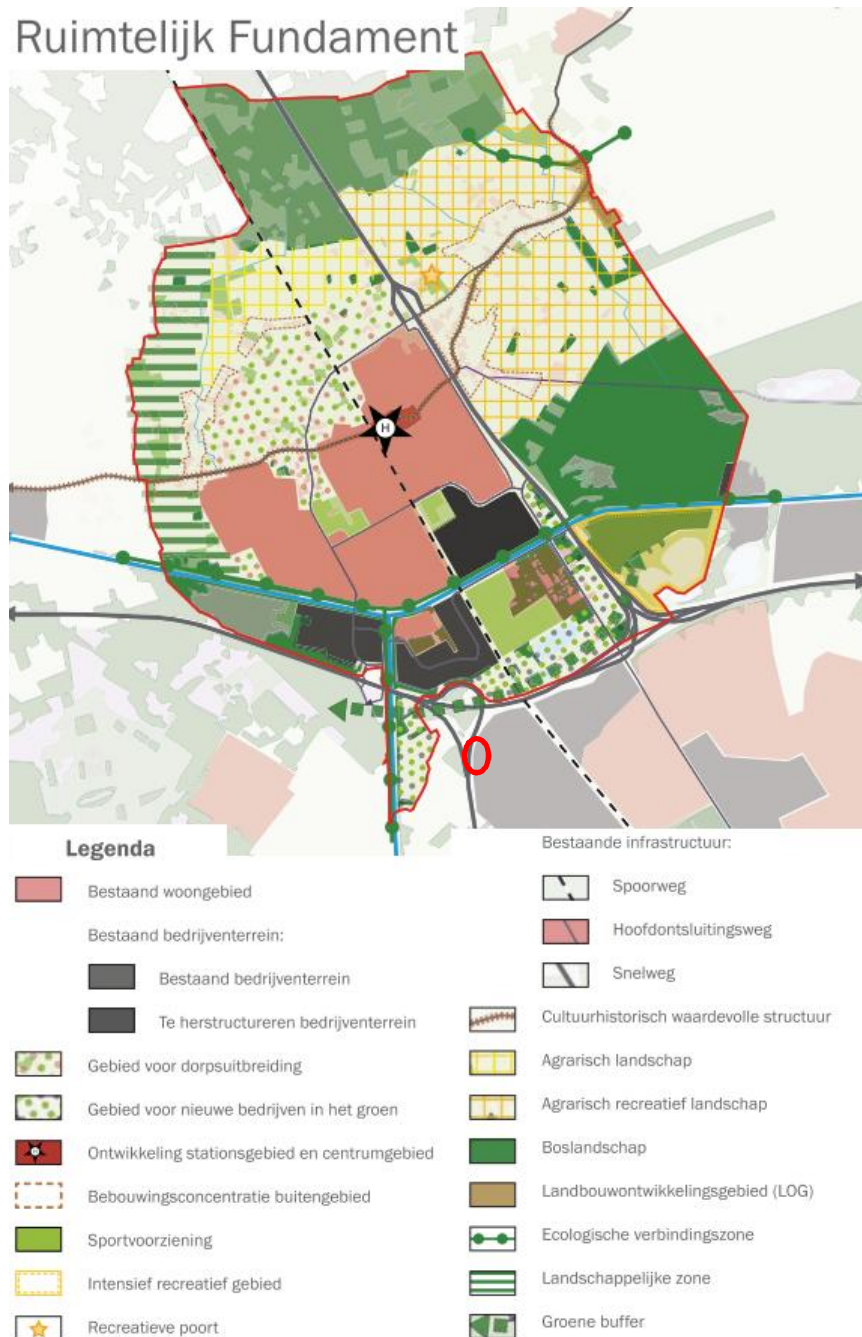
De gemeente Best beoogt met de structuurvisie verscheidene doelen te bereiken:

- Integrale visievorming voor de lange termijn.
- Bijeenbrengen en afwegen van belangen (inhoudelijk en procesmatig).
- Toetsings- en inspiratiekader voor ruimtelijke beslissingen.
- Basis voor uitwerking in sectoraal beleid en in juridisch-planologische kaders (zoals bestemmingsplannen).
- Basis voor uitvoering: zoals het stellen van locatie-eisen, verhalen bovenplanse kosten, vestigen voorkeursrecht.

De beoogde ontwikkeling van het plangebied is niet als rechtstreekse doelstelling opgenomen in de structuurvisie Best 2030. Wel wordt het plangebied via onderstaande aspecten indirect in de structuurvisie Best 2030 genoemd (afbeelding 24):

- Infrastructuur.
- Ecologische verbindingzone.

Afbeelding 25: Structuurvisie Best 2030 kaart Ruimtelijk Fundament, globale ligging plangebied. (Bron: gemeente Best)



Infrastructuur

De gemeente Best ligt te midden van een spinnenweb van infrastructurale verbindingen; de snelwegen, de kanalen en de spoorlijn. De voordelen die dit met zich mee brengt wil de gemeente graag benutten en de barrièrewerking die er van uitgaat dient zoveel mogelijk te worden beperkt.

Door het combineren van verschillende functies draagt de stationsomgeving bij aan levendigheid, maar tegelijkertijd ook aan het terugdringen van mobiliteit. Goede parkeeroplossingen zijn nodig om de stationsomgeving de uitstraling en functie te geven die nodig is. De ligging in het infrastructurale spinnenweb maakt Best een geliefde plek om te wonen en te werken. Nieuwe verbindingen worden niet beoogd, maar

aanpassingen aan de infrastructuur die noodzakelijk zijn voor een goede verkeersafwikkeling of die de verkeersveiligheid ten goede komen zijn blijvend mogelijk. Speciale aandacht gaat uit naar leefbaarheid. Immers, de ligging van Best heeft ook negatieve effecten (geluid, lucht, vliegverkeer).

Ecologische verbindingzone

Ecologische verbindingzones vormen de groene schakels die de Brabantse natuurgebieden met elkaar verbinden. Planten en dieren kunnen zich daardoor van het ene naar het andere natuurgebied verplaatsen. Ze functioneren als trekroutes en ook als tijdelijk leef- en voortplantingsgebied. De inrichting kan bestaan uit een reeks van kleine landschapseenheden zoals bosjes, struwelen, houtsingels, ruigten, poelen of moerasjes. In de gemeente Best komen twee ecologische verbindingzones voor. Eén ecologische verbindingzone bevindt zich langs de kanalen in het zuiden van de gemeente en één ecologische verbindingzone bevindt zich in het noorden van de gemeente. De ecologische verbindingzone langs het Wilhelminakanaal en het Beatrixkanaal heeft ook cultuurhistorische waarde. De beplanting bestaat uit houtwallen. Het bestaande karakter moet behouden blijven en de ecologische verbindingzone dient uitgebreid te worden langs het hele tracé van zowel het Wilhelminakanaal als het Beatrixkanaal. Ook de recreatieve functie van de ecologische verbindingzone dient behouden te blijven en kan worden versterkt.

Conclusie

De structuurvisie Best 2030 biedt de mogelijkheid om ten behoeve van een goede verkeersafwikkeling en/of verkeersveiligheid te voorzien in aanpassingen van het infrastructurele netwerk. Voorbehoud hierbij is dat deze ontwikkelingen niet op negatieve wijze bijdragen aan de barrière werking. Voorliggende bochtverbreding levert géén bijdrage aan de barrièrewerking in Best en past derhalve binnen de kaders van de Structuurvisie Best 2030.

Op de structuurvisie kaart van de gemeente is ten westen van het Wilhelminakanaal en ten noorden van het Beatrixkanaal een ecologische verbindingzone gelegen. De structuurvisie geeft aan dat het karakter hiervan behouden dient te blijven en dat deze naar de toekomst uitgebreid en versterkt dient te worden.

Ter plaatse van de bochtverbreding zal, als gevolg van de verbreding van het kanaal, een deel van de bestaande houtwal verdwijnen. Ter plaatse blijft echter voldoende ruimte waarin de bestaande beplanting/houtwal wordt gehandhaafd danwel opnieuw wordt beplant. Hiermee blijven de cultuurhistorische waarden van het gebied alsmede de functie als ecologische verbindingzone naar de toekomst toe gehandhaafd.

4.4.2 Archeologisch beleidsplan gemeente Best 2010

Sinds de invoering van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg en de daaruit voortvloeiende wijziging van de Monumentenwet heeft de gemeente Best de plicht om bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening te houden met het archeologisch erfgoed. In opdracht van de gemeente Best heeft Omgevingsdienst SRE daarom het beleidsplan Archeologische Monumentenzorg, gemeente Best; "Ondersteboven Archeologie in Best, opgesteld.

Uitgangspunten beleidsnota

Uitgangspunten van het beleid zijn:

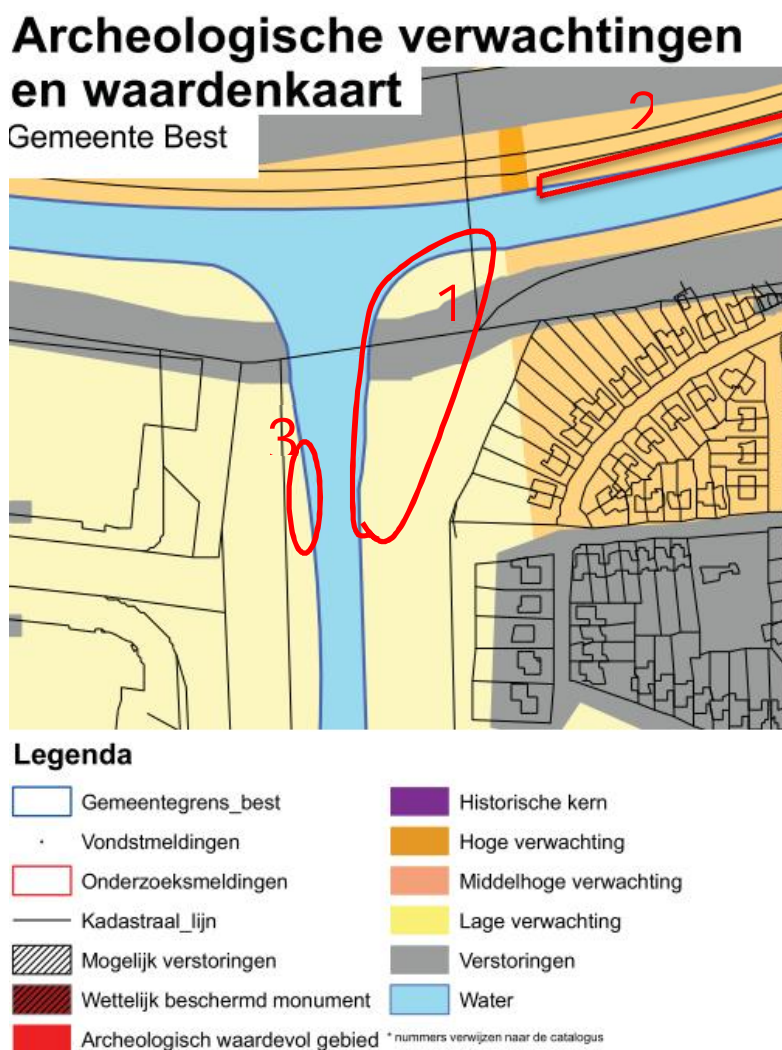
- De bekende archeologische waarden en verwachtingen worden zoveel mogelijk ontzien.
In die gebieden waar kans is op de aanwezigheid van belangrijke waarden/verwachtingen, wordt hier vroegtijdig rekening mee gehouden, zodat bouwprojecten e.d. het erfgoed zo min mogelijk schaden.
- Het tweede uitgangspunt is dat archeologie geen belemmering mag zijn voor ontwikkeling en gebruik van de grond, om welke reden werkzaamheden wegens onvoldoende vooronderzoek ook niet vertraagd mogen worden door onverwachte vondsten.
- Derde uitgangspunt is dat archeologisch onderzoek waar dat kan, moet leiden tot kwaliteitsvolle beeldvorming en kennisvermeerdering over het verleden van

gemeente Best. Deze beeldvorming moet tevens toegankelijk zijn voor de inwoners/publiek.

- De bijbehorende archeologische beleidskaart is afgeleid van de waarden- en verwachtingenkaart, maar zijn qua kaartbeeld vereenvoudigd en geschematiseerd. De beleidskaart wordt overgenomen op de plankaarten (de 'verbeelding' van het bestemmingsplan).

De gemeentelijke archeologische verwachtingen- en waardenkaart (afbeelding 26) is ontwikkeld vanuit de uitgevoerde inventarisatie en analyse van waarnemingen in relatie tot de geomorfologische en bodemkundige kenmerken van het grondgebied van de gemeente Best.

Afbeelding 26: Uitsnede Archeologische verwachtingen en waardenkaart (Bron: Gemeente Best)



Op de archeologische verwachtingen- en waardenkaart zijn de volgende categorieën onderscheiden:

1. Wettelijk beschermde archeologische monumenten.
2. Gebieden van archeologische waarde.
3. Historische kernen met een hoge archeologische verwachting.
4. Gebieden met een hoge archeologische verwachting.
5. Gebieden met een middelhoge archeologische verwachting, waaronder ook de beekdalen met een specifieke archeologische verwachting.
6. Gebieden met een lage archeologische verwachting.
7. Gebieden zonder archeologische verwachting.

De bescherming van de categorieën 2 t/m 6 wordt geregeld met behulp van voorschriften in de erfgoedverordening en/of in het bestemmingsplan.

Per categorie wordt uitgelegd hoe met terreinen van een bepaalde archeologische verwachting omgegaan moet worden in het ruimtelijke beleid, om te komen tot een juiste en zorgvuldige behandeling van de (mogelijke) cultuurhistorische waarden in de grond

In het plangebied zijn de volgende categorieën gelegen:

Categorie 5: Gebieden met een middelhoge archeologische verwachting

Op basis van de landschappelijke, geologische en bodemkundige situatie en de verspreiding van de bekende archeologische vondsten is de trefkans op archeologische relictten in deze gebieden middelhoog. Deze gebieden waren in het verleden geschikt voor bewoning maar werden ook voor andere activiteiten gebruikt. Meestal gaat het hierbij om de dekzandvlakten en beekdalen. Deze gebieden zijn in het verleden niet zo sterk opgehoogd als de terreinen met een hoge archeologische verwachting, waardoor eventuele resten minder goed beschermd zijn.

Categorie 6: Gebieden met een lage archeologische verwachting

De trefkans op archeologische resten is in deze gebieden op landschappelijke gronden, in vergelijking met de overige zones, relatief laag. Het gaat meestal om lager gelegen en minder vruchtbare gronden. Toch werden deze gebieden incidenteel wel gebruikt. Zo kunnen hier grafvelden voorkomen, liepen er wegen en werd er vee geweid of plaggen gestoken; ook zijn er nederzettingen uit de Steentijd te verwachten. In moerassige gebieden, met vennen en beekdalen kunnen rituele deposities aanwezig zijn. De conservering van organisch materiaal (bijvoorbeeld: hout, leer en bot) in deze natte zones is bovendien erg goed. Het probleem van deze vondstcategorieën is echter dat het uiterst geringe dichtheden betreft die qua ruimtelijk beslag zeer klein zijn en geen ruimtelijk beslag hebben waardoor ze zich ook nog eens zeer lastig laten opsporen. Over het gebruik van de beekdalen is weinig bekend, en incidenteel zijn spectaculaire en bijzondere vondsten zoals bronzen bijlen of goed geconserveerd organisch materiaal aangetroffen. Om die reden zijn deze beekdalen tot speerpunt van rijksbeleid gemaakt en zijn ze niet geheel gevrijwaard van archeologisch onderzoek.

Categorie 7: Gebieden zonder archeologische verwachting

Op de archeologische waarden- en verwachtingenkaart vallen onder gebieden zonder archeologische verwachting:

- a. Gebieden waar archeologisch vooronderzoek heeft plaatsgevonden en waarbij is vastgesteld door veldonderzoek dat de archeologische verwachting of archeologische waarde niet meer aanwezig is of door middel van archeologisch onderzoek is opgegraven.
- b. Gebieden waarvan is vastgesteld dat de bodem dermate verstoord is waardoor hier geen behoudenswaardige archeologie meer te verwachten is.
- c. Grootschalige nieuwbouwwijken en infrastructuur.

Archeologisch onderzoek is hier niet meer nodig. Alleen losstaande en diepe archeologische sporen als waterputten, zullen hier mogelijk nog aanwezig zijn. Bij MER plichtige inrichtingsprojecten en projecten die onder de tracéwet vallen, is de onderbouwing zoals in dit beleidsstuk is opgenomen voldoende. Uiteraard geldt nog wel de meldingsplicht vanuit de Monumentenwet bij toevalsvondsten.

Burgemeester en wethouders kunnen van degene die een vergunning aanvraagt verlangen dat deze een archeologisch onderzoek (laat) uitvoeren. Over het algemeen zal dat de initiatiefnemer zijn tot de bodemverstoringe activiteiten of te wel de verstoorder van de bodemverstoring. In de voorschriften ten behoeve van het verkrijgen van een vergunning voor niet vrijgestelde activiteiten zal bepaald worden dat de aanvrager van de vergunning minimaal een rapport dient te overleggen, waarin de aard, omvang, diepteligging en datering van de eventueel aanwezige archeologische waarden is vastgesteld. Dat rapport dient ook een antwoord te geven op de vraag in hoeverre eventueel aanwezige archeologische waarden door de voorgenomen ontwikkeling bedreigd worden. Afhankelijk van de uitkomsten van het onderzoek en de waarde die

aan de vindplaats gehecht wordt, kan vervolgens planinpassing of het behoud van de aanwezige archeologische waarden ex-situ geëist worden.

Ten behoeve van de bescherming van archeologische waarden zullen er voorschriften gekoppeld worden aan de verschillende bestemmingen. Bij de aanwijzing van een dubbelbestemming mag de tweede bestemming niet in strijd zijn met het gangbare gebruik van de grond zoals geregeld in de eerste bestemming.

Het beleidsplan heeft een onderbouwing verschaft aan het beleid op het gebied van de archeologische monumentenzorg van de gemeente Best. Het vindplaatsenbestand is opgeschoond en kennislacunes zijn in beeld gebracht. Het monumentenbestand is doorgelicht en er is een actueel kaartbeeld met zo realistisch mogelijke verwachtingszones vervaardigd. Op basis daarvan is een genuanceerde beleidskaart gemaakt met beleidsregels. Na implementatie in bestemmingsplannen zorgen kaarten en regels voor een adequaat beheer van het bodemarchief en een verwerving van kennis met meerwaarde. Tevens zorgen zij ervoor dat de verplichting voor vergunningvragers om te laten beoordelen of de beoogde ingreep een risico is en dan zo nodig maatregelen te treffen, zoveel mogelijk beperkt is.

Conclusie

In het kader van voorliggende bestemmingsplan is agrarisch onderzoek uitgevoerd ter plaatse van de beoogde bochtverbreding binnen het plangebied. De onderzoeksopzet alsmede de uitkomsten zijn beschreven in paragraaf 5.2.1. Op basis van het uitgevoerde onderzoek heeft de gemeente Best een selectiebesluit en is de bestaande dubbelbestemming, ter plaatse van de bochtverbreding, komen te vervallen.

4.4.3 Groenbeleidsplan gemeente Best

Het oorspronkelijke Groenbeleidsplan van de gemeente Best dateert uit 2004. Op hoofdlijnen is dit beleid nog actueel maar op enkele punten heeft er een verschuiving plaatsgevonden. Anno 2012 ligt de nadruk nog meer op duurzaamheid en biodiversiteit en daarnaast is veiligheid een belangrijk thema in de openbare ruimte, en dus ook in het groenbeleid. In dit Groenbeleidsplan wordt rekening gehouden met duurzaam en betaalbaar openbaar groen in de huidige situatie. Daarnaast staat ontwikkeling en behoud van de diverse waarden van het groen centraal.

Dit geactualiseerde Groenbeleidsplan geeft aan hoe de gemeente wil omgaan met openbaar groen. Het Groenbeleidsplan geeft de visie voor het groen weer, de richting van denken en de tools voor de verdere ontwikkelingen in de komende jaren. Door vroegtijdig in het planproces van stedelijke ontwikkeling de uitgangspunten voor het groen te betrekken wordt een integrale afweging en afstemming mogelijk. Zowel voor het inrichten als het beheren van nieuwe of bestaande openbare ruimte is afstemming en samenwerking noodzakelijk.

Belangrijkste succesfactoren hierbij zijn verwoord in een vijftal doelstellingen:

1. Sfeer en image van de gemeente gestalte geven.
2. Verbindende factor van groen benadrukken.
3. Gebruik en waarden van het groen op elkaar afstemmen.
4. Gebruikers te betrekken bij de openbare ruimte.
5. Afwegingen maken tussen de waarde/functie van groen en andere claims op de ruimte.

Het Beatrixkanaal en het Wilhelminakanaal leggen samen met hun (oever)beplanting een groene ecologische verbinding door de gemeente Best en vormen het leefgebied voor vissen, amfibieën, kleine gewervelde dieren, moeras- en waterplanten. Het beheer van deze kanalen ligt respectievelijk bij de gemeente Eindhoven en Rijkswaterstaat. Het ecologisch watertraam van de gemeente Best wordt voor een belangrijk deel gevormd door de kanaalzone. De kanaalzone (en dan met name de noordelijke oever ervan) heeft een bijzondere waarde die meer dan een recreatieve uitloop van aangrenzende woon- en werkgebieden. Het gebied verbindt in recreatief opzicht de oostkant en westkant van Best. De kanaalzone is daarnaast de belangrijkste ecologische schakel in de bebouwde kom van Best. Het is zowel een groene als waterverbinding tussen de verschillende natuurgebieden in het buitengebied van Best.

Onderstaand zijn de geactualiseerde ambities opgenomen in het Groenbeleidsplan ten behoeve van voorliggend plangebied, de Ecologische verbindingzones het Beatrixkanaal en het Wilhelminakanaal, weergegeven:

- In stand houden en versterken van de ecologische waarde voor amfibieën en kleine zoogdieren.
- Vergroten van de biodiversiteit door ecologisch beheer en afgestemde soortkeus van nieuwe aanplant.
- Het creëren van meer natuurlijke oevers (bijvoorbeeld het onderbreken van beschoeiingen).
- De belevingswaarde van de kanaalzones versterken door het plaatselijk openmaken van de beplantingen langs de kanalen.
- Voortzetting van de groene inrichting en inbedding van de recreatieve fietsroutes langs de kanaaldijk Noord.

Conclusie

Bij de ontwikkeling van voorliggend plangebied wordt rekening gehouden met de ambities opgenomen in het Groenbeleidsplan van de gemeente Best. Zo zal vanwege de bochtverbreding ook het kanaal aan de noordzijde van de kanaaldijk worden vergroot. Hierdoor wordt de afstand naar het dijkpad kleiner waardoor ter plaatse de belevingswaarde van het kanaal wordt vergroot. Verder voorziet het plan in voldoende ruimte om de ecologische verbindingzone in stand te houden.

4.4.4 Milieubeleidsplan

Het Milieubeleidsplan 2012-2016 van de gemeente Best geeft de ambities en de richting aan van het te voeren gemeentelijk milieubeleid.

Speerpunten in dit milieubeleidsplan zijn:

- Het inzetten op een grote reductie van de hoeveelheid restafval en het nadrukkelijk bevorderen van hergebruik van producten en materialen.
- Het streven naar een energieneutraal Best in 2030.
- Stimulering van biodiversiteit in de ruimtelijke ontwikkeling, maar ook bij burgers, bedrijven en medewerker.
- Leefbaarheid staat hoog in het vaandel waarvoor ondermeer voor de thema's externe veiligheid, geur, water, geluid, lucht en bodem belangrijke doelen worden gesteld.

In dit milieubeleidsplan wordt ook aandacht besteed aan de samenhang tussen de verschillende milieuthema's onderling en de milieuthema's met andere beleidsvelden. Het speerpunt hierbij is om vroegtijdige en integrale benadering van alle aspecten van milieu in de (ruimtelijke) ontwikkeling, realisatie en het beheer van de gemeente te bewerkstellingen zodat deze thema's elkaar versterken in plaats van belemmeren.

Het milieubeleidsplan heeft tot doel duidelijk richting gevend te zijn voor de nog op te stellen thematische milieubeleidsplannen. Die geven op hun beurt weer richting aan (beleidsplannen op het gebied van) vergunningverlening en handhaving en beslissingen die de gemeente moet gaan nemen over bijvoorbeeld ruimtelijke of duurzame ontwikkeling. Om een maximale milieuwinst te kunnen bereiken is een goede borging en implementatie binnen het gemeentelijk apparaat noodzakelijk. Daarnaast is het belangrijk om doelmatig te communiceren met burgers, bedrijven en andere overheden over de gedeelde verantwoordelijkheid en de meerwaarde van samenwerking voor een beter milieu.

Het milieubeleidsplan is de basis voor het gemeentelijk milieubeleid. Op basis van het gekozen ambitieniveau worden doelstellingen per thema geformuleerd voor de komende periode, die invulling moeten geven aan het daadwerkelijk bereiken van dit ambitieniveau. Tevens vormt het de basis voor het opstellen van thematisch beleid en uitvoering hiervan en beschrijft het plan de visie van de gemeente op het milieubeleid.

Onderstaand wordt, per milieuthema, inzicht gegeven in het gewenste ambitieniveau en de daarbij behorende doelstellingen voor de komende periode.

Luchtkwaliteit

Ambitieniveau

In de prio-sessie van april 2011 kwam naar voren dat de aanpak van het verbeteren van de luchtkwaliteit op een proactieve wijze dient te worden voortgezet. Dit betekent dat we verder inzetten op de uitvoering van de mix van maatregelen uit het Luchtkwaliteitplan zodat de luchtkwaliteit de komende jaren op maatregelniveau structureel wordt verbeterd. Om nieuwe knelpunten voor luchtkwaliteit te voorkomen wordt sinds 2009 het aspect luchtkwaliteit vroegtijdig ingebracht in de ruimtelijke en verkeerskundige plannen.

Doelstellingen

Met het implementeren van het Luchtkwaliteitsplan willen we bereiken dat:

- De concentraties luchtverontreiniging waaraan de inwoners van Best worden blootgesteld afnemen.
- Door communicatie en voorlichting de bewustwording bij burgers en bedrijven over de eigen bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit aanzienlijk wordt verhoogd en een gedragsverandering wordt bewerkstelligd.
- Door het toetsen van alle nieuwe ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen binnen de gemeente, de planprocedures soepel verlopen.

Geur

Ambitieniveau

Het thema geur scoort in de in april 2011 georganiseerde prio-sessie relatief laag op de onderliggende aspecten, zoals gezondheid, natuur en persoonlijk ambitieniveau. De lage scores hebben tot gevolg dat het thema geur een laag ambitieniveau krijgt, waardoor het op een reactieve wijze opgepakt dient te worden.

Concreet betekent dit dat geen nieuw beleid wordt geformuleerd. De huidige geurverordening blijft ongewijzigd van kracht. Ook toezicht en handhaving met betrekking tot geur heeft een lage prioriteit. Er zal derhalve terughoudend worden omgegaan met klachten over geuroverlast.

Doelstellingen

Streven naar een redelijk goed tot goed leefklimaat voor de inwoners van Best m.b.t. het aspect geur, waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van de veehouderijen.

Afval

Ambitieniveau

Gedurende de in april 2011 georganiseerde prio-sessie kwam naar voren dat over de aanpak van het thema afval geen discussie bestaat. Het thema scoort zeer hoog op alle onderliggende aspecten en dient zodoende tijdens de planperiode op een proactieve wijze opgepakt te worden. Met het te formuleren afvalbeleid wordt zodoende ingezet op het bereiken van een 'materiaaltransitie'. Concreet betekent dit dat de afvalfase wordt omgevormd naar een grondstoffase. Geen afval meer weggooien (= afvalbeheer), maar grondstoffen teruggeven (= materialenbeheer) is de grondgedachte.

De samenstelling van het huishoudelijk restafval in Best biedt voldoende basis om te komen tot een (nagenoeg) afvalloze samenleving. Uitgangspunt hierbij is dat met het scheiden en vermarkten van deze hoogwaardige reststromen een behoorlijke kostenbesparing gerealiseerd kan worden. Een kostenbesparing die vanwege het kostendekkend tarief van de afvalstoffenheffing rechtstreeks ten goede aan de burger komt.

Doelstellingen

- 20% reductie van de hoeveelheid restafval in 2014 en 30% in 2015 ten opzichte van referentiejaar 2008.
- Implementatie van tarievenstelsel conform het uitgangspunt 'de vervuiler betaalt'.
- Opwaarderen van het voorzieningenstelsel voor alle gescheiden aangeboden afvalstromen.

- Handhaving huidige beeldkwaliteit v.w.b. zwerfafval (conform integraal beheersplan openbare ruimte).
- Nadrukkelijk bevorderen van (product)hergebruik door een strategische samenwerking met kringloopbedrijven.
- Verminderen van de milieudruk die samenhangt met inzamelactiviteiten.

Externe veiligheid

Ambitieniveau

In april 2011 is voor de gemeenteraad een prio-sessie georganiseerd. Voor externe veiligheid heeft dit geresulteerd in een “proactief” ambitieniveau. Het huidige beleidsniveau is ook “proactief” echter de uitvoering is actief, zoals hierboven beschreven. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de huidige beleidsvisie een goed uitgangspunt is en actueel is. De implementatie hiervan blijft echter een aandachtspunt.

Doelstellingen

Risico's beperken door in elk bestemmingsplan en/of actualisatie daarvan een risicoafweging conform de beleidsvisie met betrekking tot externe veiligheid op te nemen.

Geluid

Ambitieniveau

In de prio-sessie van april 2011 kwam naar voren dat de aanpak om de geluidbelasting beheersbaar te houden danwel te verbeteren op een actieve wijze dient te worden voortgezet, zoals het vaststellen van ‘hogere waarde’ binnen de wettelijke bandbreedte en conform het gemeentelijk beleid. Daar waar de regelgeving tekortschiet neemt de gemeente Best proactieve initiatieven:

- Het berekenen en bewaken van cumulatieve geluidbelasting als gevolg van de bedrijven op de grote industrieterreinen.
- Het plaatsen van meetpalen om de cumulatieve geluidbelasting te meten in dat deel van Best waar diverse geluidbronnen samen komen.

Doelstellingen

Het beheersen en beheren en waar mogelijk het beperken van de geluidsbelasting Inzicht krijgen in de cumulatieve geluidbelasting van alle geluidsbronnen in het zuidelijk gedeelte van Best.

Water

Ambitieniveau

Het thema water scoort hoog op de onderliggende aspecten, zoals gezondheid, leefbaarheid, natuur, persoonlijk ambitieniveau en financiën. De hoge scores hebben tot gevolg dat het thema water een hoog ambitieniveau krijgt, waardoor het op een proactieve wijze opgepakt dient te worden.

Concreet betekent dit dat middels een nieuw op te stellen waterbeleidsplan verder invulling gaat worden gegeven aan het integrale waterbeheer.

Het doel is om uiteindelijk te beschikken over een duurzaam en veerkrachtig watersysteem met een daarop afgestemd water- en landgebruik tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten.

Doelstellingen

Inzicht hebben in het functioneren van het watersysteem en de wijze waarop deze bepalend is voor functies natuur (groenontwikkeling), wonen (beleving woonomgeving), recreatie en cultuurhistorie.

Het hebben van een gezamenlijke visie op het waterhuishoudkundige beleid binnen de gemeente Best. Het formuleren van ingrepen (maatregelen) gericht op de verbetering van de waterhuishouding van Best.

Biodiversiteit

Ambitieniveau

Uit de in april 2011 gehouden prio-sessie milieubeleid kwam naar voren dat het thema biodiversiteit meer aandacht zou moeten krijgen dan nu: van reactief naar proactief. Daarvoor moet de gemeente taken gaan uitvoeren die 'innovatief' (vernieuwend/grensverleggend) genoemd kunnen worden. Wettelijk gezien is er geen verplichting om biodiversiteit te stimuleren. Omdat de gemeente Best proactief wil handelen gaat zij meer doen dan wat wettelijk verplicht is. Deze keuze is tot stand gekomen op basis van gevoel, er waren nog geen concrete plannen en middelen aan verbonden.

Het college van B & W heeft in oktober 2009 besloten om alleen acties uit het actieprogramma biodiversiteit op te pakken die passen binnen de bestaande begrotingsbedragen en met de huidige ambtelijke capaciteit kunnen worden uitgevoerd. Omdat deze begrotingsbedragen en uren niet gelabeld zijn is dit geen duidelijk kader. In de praktijk wordt zeer beperkt aan deze doelen gewerkt.

Ook de projecten uit het Landschapsontwikkelingsplan (in 2005 door de raad vastgesteld) worden beperkt uitgevoerd vanwege andere politiek-bestuurlijke prioriteiten. Daar moet in de nabije toekomst iets aan veranderen, omdat de provincie in de nieuwe Verordening Ruimte Noord-Brabant 2011 geen goedkeuring meer geeft aan bestemmingsplannen buiten de bebouwde kom als niet óók in het landschap wordt geïnvesteerd! Hier kan biodiversiteit in worden meegenomen.

Wanneer de raad op basis van het milieubeleidsplan kiest voor een proactieve houding voor Best, zullen er ook middelen (zowel uren als financiën) aan gekoppeld moeten worden om een hoge ambitie te kunnen uitvoeren.

Doelstellingen

- Het vaststellen van beleid voor biodiversiteit binnen de gemeente Best.
- Het vaststellen van maatregelen gericht op de verbetering van biodiversiteit van Best.

Bodem

Ambitieniveau

Tijdens de Prio-sessie van april 2011 heeft het thema Bodem relatief laag gescoord. Het gevolg van deze lage scores is dat het thema Bodem een laag ambitieniveau krijgt. Hierdoor moet het thema op een reactieve wijze opgepakt worden. Concreet zou dit betekenen dat er geen nieuw bodembeleid zou worden geformuleerd. Echter, gelet op de gevolgen van de hierboven beschreven komende verandering in de status van de huidige BBP en BKK, verdient het de voorkeur om tot het formuleren van gebiedsspecifiek beleid over te gaan om daarmee substantiële kosten bij grondverzet te besparen.

Doelstellingen

Het doel is om voor eind 2012 gebiedsspecifiek bodembeleid vast te laten stellen om daarmee kosten voor burgers, bedrijven en de gemeente te kunnen besparen.

Klimaat/duurzaamheid

Ambitieniveau

Uit de in april 2011 gehouden prio-sessie milieu kwam naar voren dat het thema klimaat op proactieve wijze opgepakt diende te worden.

Voor wat betreft klimaatbeleid betekent dit dat de gemeente een bijdrage levert aan het tegengaan van klimaatverandering en de hiermee samenhangende verschijnselen. De focus ligt hierbij op het reduceren van de uitstoot van broeikasgassen. We zetten hierbij als gemeente stevig in op energietransitie met als doel een energie neutrale samenleving, onafhankelijk van fossiele brandstoffen. De hieronder gestelde doelen zijn in het klimaatbeleidsplan verder uitgewerkt.

Doelstellingen

Uit eerder onderzoek is gebleken dat energieneutraliteit in 2030 voor de gemeente Best een reëel streven is. Het komen tot deze stip op de horizon wordt in klimaatbeleid vertaald in inspanningen rond een drietal speerpunten voor de komende vier jaar:

1. Terugdringen energiegebruik.
2. Energie betrekken uit duurzame bron.
3. Zuinig en efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen.

De inspanningen die verricht zullen worden teneinde invulling te geven aan deze speerpunten kunnen onderverdeeld worden in een aantal thema's te weten:

- Eigen organisatie.
- Nieuwbouw.
- Bestaande bouw.
- Utiliteitsbouw.
- Mobiliteit.
- Bedrijventerreinen.
- Duurzame energie opwekking.

Bij gemeentelijke besluitvorming moet rekening worden gehouden met de inhoud van dit milieubeleidsplan. Gemotiveerd afwijken van dit plan is mogelijk mits het om gewichtige redenen gaat. Het milieubeleidsplan vormt de basis voor de verschillende milieuthema's, waarna de concretisering van deze visie vastgelegd wordt in beleidsplannen per milieuthema.

Conclusie

Voorliggend plan past binnen de ambities en daar uit voortvloeiende doelstellingen welke zijn opgenomen in het Milieubeleidsplan 2012-2016. Voor wat betreft het aspect biodiversiteit is, in het kader van de aantasting van de EHS, ten behoeve van voorliggende ontwikkeling een compensatieplan opgesteld. Dit compensatieplan is gebaseerd op de regeling voor financiële compensatie welke is opgenomen in de Verordening ruimte 2014. Voor zover milieuaspecten relevant zijn voor voorliggend plan zullen de beleidsmatige aspecten in hoofdstuk 5 van deze toelichting nader worden toegelicht.

5 Onderzoeksaspecten

5.1 Milieuaspecten

Bij het ontwikkelen van een plan als het voorliggende zijn er een aantal wettelijke bepalingen op het gebied van milieu, waaraan dient te worden getoetst. Daarnaast dient in het kader van een bestemmingsplan procedure, een goede ruimtelijke ordening te worden betracht. Om die reden is er een aantal onderzoeken uitgevoerd, waarop in deze paragraaf wordt ingegaan.

5.1.1 Bodem

Ten behoeve van de beoogde bochtverbreding dient een deel van de bestaande oever te worden afgegraven. De sloot en de weg, welke plaatselijk parallel liggen aan het kanaal, dienen hierbij te worden verlegd. Voornoemde bochtverbreding (realiseren van water) betreft geen gevoelige bestemming derhalve is een bodemonderzoek, in het kader van een bestemmingsplanwijziging, niet noodzakelijk.

Wel dient ten behoeve van de uitvoer van werkzaamheden, in het kader van de waterwet, de eigenschappen van de bodem ter plaatse van het plangebied aangetoond te worden. Voorafgaand aan het werk zal derhalve een ap04 partijkeuring uitgevoerd worden. Op basis van de waterwet dient de kwaliteit van de (nieuwe) waterbodem aangetoond te worden, Rijkswaterstaat is hierbij bevoegd gezag.

Conclusie

Het aspect bodem vormt derhalve geen belemmering in het kader van voorliggend bestemmingsplan.

5.1.2 Luchtkwaliteit

In voorliggende paragraaf worden de mogelijke effecten van voorliggende plan op de luchtkwaliteit in kaart gebracht. Hierbij wordt allereerst ingegaan op het gemeentelijke beleid ten aanzien van luchtkwaliteit, beschreven in het Luchtkwaliteitsplan juli 2009.

Luchtkwaliteitsplan juli 2009

Met het implementeren van het luchtkwaliteitsplan willen we bereiken dat:

- De concentraties luchtverontreiniging waaraan de inwoners van Best worden blootgesteld jaarlijks afnemen, wat uiteindelijk leidt tot de volgende situatie:
 - In 2010 wordt de grenswaarde van $40 \mu/m^3$ voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂) op leefniveau nergens overschreden.
 - In 2010 wordt de grenswaarde van $40 \mu/m^3$ voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof (PM 10) op leefniveau nergens overschreden.
 - In 2010 is het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde concentratie $50 \mu/m^3$ fijn stof met 80% afgenomen ten opzichte van 2006. In 2015 is er geen sprake meer van overschrijdingen.
- Door communicatie en voorlichting de bewustwording bij burgers en bedrijven over de eigen bijdrage aan het verbeteren van de luchtkwaliteit aanzienlijk wordt verhoogd en een gedragsverandering wordt bewerkstelligd.
- Door het toetsen van alle nieuwe ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen binnen de gemeente, de planprocedures soepel verlopen.

In het Luchtkwaliteitsplan 2009 staan een aantal specifieke maatregelen bedoeld om bovengenoemde doelen te bereiken. Onderstaand wordt ingegaan op de, voor voorliggend plan, relevante maatregelen.

Verkeersmaatregelen

Verkeer is in Best de belangrijkste bron van luchtverontreiniging. Om deze bron aan te pakken, worden drie mogelijkheden onderscheiden, te weten:

1. De eerste mogelijkheid is het zorgen voor minder verkeer op locaties waar (bijna) knelpunten optreden. Dit kan worden gedaan door bepaalde wegen af te waarderen, zodat het verkeer wordt verplaatst naar wegen die beter geschikt zijn voor grotere aantallen voertuigen.
2. De tweede manier om luchtverontreiniging door verkeer tegen te gaan, is het zorgen voor minder stagnatie van het verkeer. Stagnerend verkeer leidt namelijk tot extra uitstoot van stikstofdioxide en fijn stof. Een manier om de doorstroming te verbeteren, is het vervangen van verkeerslichten door rotondes of het aanbrengen van signalering bij verkeerslichten.
3. De laatste mogelijkheid is zorgen voor minder vervuilende voertuigen, door ze te laten rijden op alternatieve brandstoffen. Deze brandstoffen geven minder uitstoot van stikstofdioxide en/of fijn stof. Bovendien kan een andere brandstof ook zorgen voor minder emissie van koolstofdioxide, waardoor ook in het kader van de klimaatverandering een positief effect wordt bereikt.

Bij het treffen van verkeersmaatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit geldt altijd dat dit niet ten koste mag gaan van de verkeersveiligheid.

Voorliggend plan voorziet in het opwaarderen van zowel het Wilhelminakanaal als het Beatrixkanaal. Het beoogde effect is dat meer goederen over water worden vervoerd, wat bijdraagt aan ontlasting van het goederenvervoer over de weg. Dat komt de bereikbaarheid van Zuidoost-Brabant en specifiek Eindhoven ten goede. In dit kader draagt voorliggende ontwikkeling bij aan het verminderen van luchtverontreiniging.

Ruimtelijke onderbouwing

Door de nieuwe Wet luchtkwaliteit is de wijze van toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen veranderd. Naast de specifieke regels voor luchtkwaliteit (Europees en nationale wetgeving) geldt er voor ruimtelijke planvorming ook een algemeen juridisch kader voor het afwegen van ruimtelijke aspecten, aangeduid als "goede ruimtelijke ordening". Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening zal afgewogen moeten worden of het aanvaardbaar is om een project op een bepaalde locatie te realiseren. Daarbij spelen zowel de mate van blootstelling als de gevoeligheid van bepaalde groepen mensen een rol. De beschrijving van het aspect luchtkwaliteit zoals dit onderstaand is opgenomen komt overeen met de eisen die de gemeente Best stelt in haar Luchtkwaliteitsplan 2009.

De kwaliteit van lucht moet aan zekere normen voldoen. Deze kwaliteitsnormen zijn omwille van de volksgezondheid en natuur Europees en nationaal in wetgeving (Wet milieubeheer) vastgelegd. De luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (titel 5.2) worden ook wel de Wet luchtkwaliteit genoemd

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Deze Wet vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. Sinds 15 november 2007 staan de hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen beschreven in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5 Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervallen. Artikel 5.16 Wm (lid 1) geeft weer, onder welke voorwaarden bestuursorganen bepaalde bevoegdheden (uit lid 2) mogen uitoefenen. Als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- a. Er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde.
- b. Een project leidt, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.
- c. Een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging.
- d. Een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

Volgens de systematiek van de Wet luchtkwaliteit vormen de luchtkwaliteitseisen in ieder geval geen belemmering voor vergunningverlening of realisatie van een plan, indien grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet worden overschreden.

Bij het aspect luchtkwaliteit in het bestemmingsplan zijn twee sporen te onderscheiden:

1. Het creëren van bestemmingen die potentieel bijdragen aan de (verslechtering van) de luchtkwaliteit.
 2. Het creëren van bestemmingen die gevoelig zijn voor een (slechte) luchtkwaliteit.
- In het eerste spoor, Bestemmingen die bijdragen aan de luchtkwaliteit, wordt bekeken wat de gewenste bestemming ten opzichte van de bestaande bestemming is en welke gevolgen dat heeft voor de luchtkwaliteit. Hiervoor moet aan het wettelijk kader uit de Wet milieubeheer (titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen) worden voldaan.

Onderzoek

Om aan te tonen dat voorliggend initiatief voldoet aan de grenswaarde welke gesteld zijn in het Wet luchtkwaliteit is ten behoeve van de bochtverbreding een onderzoek naar effecten op luchtkwaliteit uitgevoerd (bijlage 1).

Ten behoeve van de bepaling van de effecten op de luchtkwaliteit vanwege het plan is een rekenmodel opgesteld. In het rekenmodel zijn alle relevante omgevingsparameters meegenomen

Ten gevolge van de bochtverbreding vindt een capaciteitstoename plaats. Dit wordt met name gerealiseerd doordat langere schepen gebruik kunnen maken van de vaarroute. Gezien het feit dat de huidige scheepvaart reeds verdisconteert is in de achtergrondconcentraties, wordt door het beschouwen van het totaal aantal schepen per dag (6 schepen) een worst-case beschouwd. Door de bochtverbreding is scheepvaart mogelijk over het kanaal van koppelverbanden CEMT-klasse II. Deze koppelverbanden kome qua lengte overeen met CEMT-klasse IV schepen. Voor de emissie van alle beschouwde schepen is dan ook aansluiting gezocht bij de emissie van de zwaardere CEMT-klasse IV.

Op basis van de beoogde capaciteitstoename is een rekenmodel ingevuld. Met behulp van dit rekenmodel zijn de effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van voorliggend plan inzichtelijk gemaakt.

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat in alle immissiepunten wordt voldaan aan de grenswaarden voor fijn stof (PM 10) en stikstofdioxide (NO₂) uit de Wet milieubeheer. Dit geldt voor zowel de jaargemiddelde concentratie als het aantal overschrijdingen van de (24-)uurgemiddeldeconcentratie.

Voorgaande betekent dat de consequenties op het gebied van luchtkwaliteit geen belemmering vormen voor de planvorming.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van het plangebied.

5.1.3 Akoestiek en trillingen

In verband met de realisatie van de bochtverbreding is een onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting ten gevolge van de scheepvaart. Dit onderzoek is als separate bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd (bijlage 2). Het onderzoek is uitgevoerd volgens de regels uit de Handleiding meten en rekenen industrielawaai van 1999.

Door Rijkswaterstaat zijn gegevens aangaande de scheepvaartintensiteit aangereikt voor de jaren 2010 en 2020. De aangereikte gegevens (schepen per uur) zijn voor de toekomstige situatie (2020 omgerekend naar schepen per beoordelingsperiode, waarbij decimalen naar boven zijn afgerond (worstcase). Dit resulteert in 4 schepen in de dag-, 1 schip in de avond- en 1 schip in de nachtperiode (6 schepen per etmaal). Door de bochtverbreding neemt het aantal naar boven afgeronde schepen (worst case) per periode niet toe. De worst case in 2020 wijzigt niet ten opzichte van de worst case in 2010.

De beoordeling van milieugeluid is in de Nederlandse wetgeving vastgelegd in de Wet geluidhinder, de Wet milieubeheer en het Activiteitenbesluit milieubeheer. Hierbij is voor

verschillende geluidbronnen, zoals wegverkeer, railverkeer en industrie, een verschillend toetsingskader voorhanden. Voor het beoordelen van de geluidbelasting ten gevolge van scheepvaartverkeer is echter geen wettelijk kader van toepassing. Om, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, het geluidniveau ten gevolge van scheepvaart te beoordelen, is aansluiting gezocht bij het rapport “Geluideffecten scheepvaartlawaaï” dat in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is opgesteld. In dit rapport is een dosis-effectrelatie geïnterpoleerd ten behoeve van de geluidbelasting ten gevolge van scheepvaartverkeer en de hinderbeleving. De interpolatie heeft plaatsgevonden op basis van wegverkeerslawaaï en railverkeerslawaaï. In deze rapportage is, overeenkomstig de Europese Richtlijn omgevingsgeluid beschouwd.

De berekende geluidbelasting ten gevolge van het scheepvaartverkeer over het Beatrixkanaal en het Wilhelminakanaal, na het realiseren van de bochtverbreding, bedraagt ten hoogste 46 dB (woningen Wilhelminakanaalstraat 34-36). Op basis van de beschikbare dosis-effect relaties bedraagt het aantal ernstig gehinderden na het realiseren van de bochtverbreding minder dan 5%. Op basis van het geringe aantal gehinderden wordt de geluidbelasting vanwege het scheepvaartverkeer toelaatbaar geacht. Voor geluid vanwege scheepvaartverkeer bestaat geen specifieke norm. In de Nederlandse wet- en regelgeving worden, in algemene zin, geluidbelastingen van minder dan 48 dB als toelaatbaar geacht.

Alleen bij een huidige cumulatieve geluidbelasting van minder dan 50 dB leidt de bochtverbreding tot een beperkte toename van de cumulatieve geluidbelasting. Indien de cumulatieve geluidbelasting meer dan 50 dB bedraagt is er geen sprake van een relevante bijdrage door de bochtverbreding.

Er is geen sprake van overdracht van trillingen door het water vanwege scheepvaartverkeer. Wel kunnen trillingen ervaren worden als gevolg van laagfrequent geluid. Het geluid van schepen heeft een laagfrequent karakter. Omdat het aantal schepen per dag in praktische zin niet toeneemt, het absolute aantal schepen per dag erg laag is en omdat de tijdsduur, dat er sprake van laagfrequent geluid kan zijn, relatief kort is, is er geen verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. De bochtverbreding veroorzaakt geen noemenswaardige verslechtering van het aanwezige woon- en leefklimaat met betrekking tot laagfrequent geluid.

Conclusie

Het aspect geluid en trillingen vormt geen belemmering voor het verbreden van de oostelijke bocht ter hoogte van de kruising van het Beatrixkanaal met het Wilhelminakanaal, in de gemeente Best.

5.1.4 Externe veiligheid

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen. Uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de richtlijnen voor vervoer gevaarlijke stoffen vloeit de verplichting voort om in ruimtelijke plannen in te gaan op de risico's in het plangebied ten gevolge van handelingen met gevaarlijke stoffen.

Beide vaarwegen zijn in het Basisnet Water niet aangewezen als binnenvaartroutes voor transport van gevaarlijke stoffen. Uit de tellingen van het IVS90 blijkt tevens dat deze vaarwegen nauwelijks gebruikt worden voor transport van gevaarlijke stoffen. De jaarlijkse transportintensiteit bedraagt maximaal 100 à 150 binnenvaartschepen met brandbare vloeistoffen.

Op basis van de huidige inzichten ligt een toename van het transport van gevaarlijke stoffen niet in lijn der verwachting. Gezien de lage transportintensiteiten in de huidige situatie en de lage externe veiligheidsrisico's hiervan, zal een eventuele toename van het transport niet direct leiden tot zodanige groei van het risico dat de landelijke normen worden overschreden.

Na de invoering van het Basisnet Water zal Rijkswaterstaat bovendien het transport van gevaarlijke stoffen over Rijks(vaar)wegen monitoren (wettelijke verplichting).

Langs het Wilhelminakanaal ligt een DPO (Defensie Pijpleiding Organisatie) buisleiding. Gezien de hierboven genoemde lage transportintensiteiten wordt dit niet gezien als extra risico. Als gevolg van de bochtverbreding zal deze brandstoftransportleiding worden verplaatst. Het bestaande tracé zal worden afgesloten en direct ten noorden van de bestaande leiding zal het nieuwe tracé worden gerealiseerd. Ten behoeve van het nieuwe tracé wordt in voorliggende bestemmingsplan een nieuwe hartlijn en beschermingszone opgenomen. Doordat het nieuwe tracé van de leiding noordelijk van het bestaande tracé wordt gerealiseerd komt de leiding met beschermingszone verder van het naastgelegen bedrijventerrein te liggen. In het kader van het aspect externe veiligheid is deze verplaatsing een verbetering op ten opzichte van de bestaande situatie.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van het plangebied.

5.2 Planologische aspecten

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op planologische aspecten die van belang zijn bij de ontwikkeling van het plangebied. Er dient in het kader van het vaststellen een bestemmingsplan, een goede ruimtelijke ordening te worden betracht. Om die reden is er een aantal onderzoeken uitgevoerd, waarop in deze paragraaf wordt ingegaan. De onderzoeksrapporten zijn als externe bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

5.2.1 Archeologie

In hoofdstuk 4 van deze toelichting staat onder paragraaf 4.4.2 het archeologisch beleid van de gemeente Best beschreven. In het Archeologisch Beleidsplan gemeente Best 2010 staat weergegeven hoe de gemeente Best omgaat met archeologie. Het Archeologische beleidsplan bevat een archeologische verwachtingen- en waardenkaart (afbeeldingen 26 en 28). Op deze kaart staat weergegeven wat de archeologische verwachtingen is ter plaatse van het plangebied.

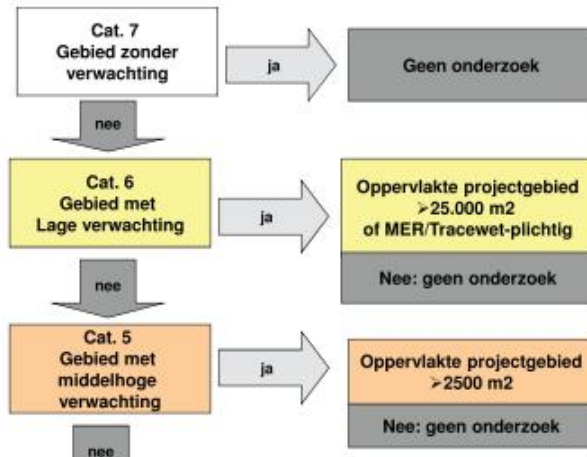
Ter plaatse van het plangebied is sprake van de volgende verwachtingswaarden:

- Lage verwachting (categorie 6)
- Middelhoge verwachting (categorie 5)
- Verstoringen.

Ten behoeve van de bochtverbreding dient, op basis van het archeologische Beleidsplan van de gemeente Best (2010) en de daarbij behorende handleiding, te worden vastgesteld of nader onderzoek noodzakelijk is (afbeelding 27).

Voor de verplaatsing van de brandstoftransportleiding is geen archeologische onderzoek noodzakelijk omdat deze leiding, na verplaatsing, nog steeds gelegen in gebieden welke volgens de archeologische beleidskaart 2010 verstoord zijn. Wel zal een deel van de beschermingszone van deze brandstoftransportleiding na verplaatsing gelegen zijn binnen de dubbelbestemming 'Waarde archeologie -6'.

Afbeelding 27: Uitsnede handleiding voor de archeologische beleidskaart gemeente Best (Bron: gemeente Best).

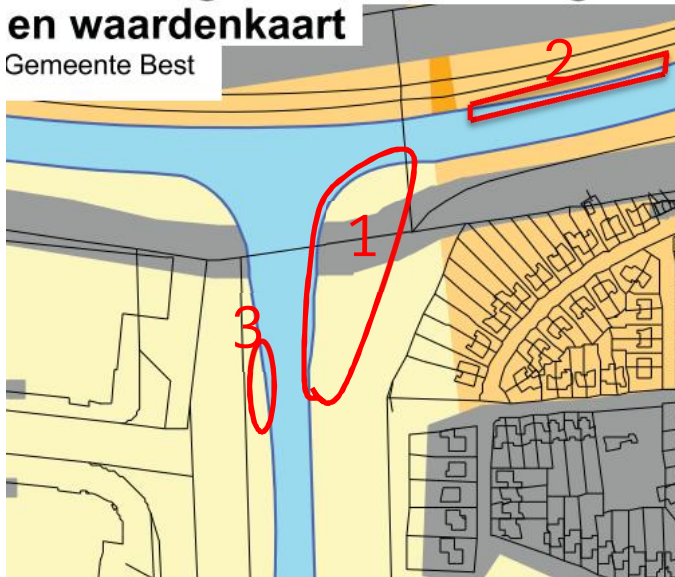


Ter plaatse van bovengenoemde categorieën geldt een vrijstellingsgrens van respectievelijk 2.500 m² (bij de noordelijke verbreding, deelgebied 2) en 25.000 m² de westelijke en oostelijke bochtverbreding, deelgebieden 1 en 3). Omdat het plangebied al één geheel dient te worden gezien is de hoogste categorie (categorie 5) maatgevend. Het totale plangebied is groter dan 2.500 m² en derhalve is nader onderzoek noodzakelijk.

Afbeelding 28: Uitsnede Archeologische verwachtingen en waardenkaart gemeente Best 2010

Archeologische verwachtingen en waardenkaart

Gemeente Best



Legenda

Gemeentegrens_best	Historische kern
Vondstmeldingen	Hoge verwachting
Onderzoeksmeldingen	Middelhoge verwachting
Kadastraal_lijn	Lage verwachting
Mogelijk verstoringen	Verstoringen
Wettelijk beschermd monument	Water
Archeologisch waardevol gebied	<small>* nummers verwijzen naar de catalogus</small>

In samenspraak met de gemeente Best en de Omgevingsdienst Zuidoost Brabant is derhalve overeengekomen dat nader onderzoek noodzakelijk is om te bepalen of er in het plangebied daadwerkelijk archeologische waarden in de bodem aanwezig zijn.

Grontmij Nederland B.V. heeft in november 2013 archeologisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 3). Het archeologisch onderzoek bestond uit een bureauonderzoek en een inventariserend veldonderzoek overig (IVO-O) verkennende fase door middel van boringen.

Het bureauonderzoek heeft uitgewezen dat het plangebied in historische tijden tot de aanleg van het kanaal in 1917 in gebruik is geweest als heide. Voor zover kon worden bepaald heeft in het plangebied geen bodemverstoring plaatsgevonden tot de aanleg van het kanaal. In het plangebied komt waarschijnlijk een veldpodzol voor maar als gevolg van de aanleg van het kanaal is de verwachting dat het bodemprofiel sterk is verstoord. Archeologische waarden kunnen aan dan wel direct onder het maaiveld worden aangetroffen. Voor het plangebied is op grond van de verstoring ten gevolge van de aanleg van het kanaal een lage verwachting vastgesteld voor het aantreffen van archeologische vindplaatsen uit alle perioden.

Het IVO-O heeft uitgewezen dat het bodemprofiel zoals verwacht nagenoeg overal is verstoord. Slechts op enkele locaties werd een redelijk intact bodemprofiel waargenomen. Op grond van de resultaten van het onderzoek worden ten aanzien van het plangebied dan ook geen aanbevelingen voor behoud van archeologische waarden of vervolgonderzoek gedaan.

Het selectieadvies is overgenomen door de gemeente Best en als separate bijlage (bijlage 4) aan dit bestemmingsplan toegevoegd.

Conclusie

Uit het archeologisch onderzoek is gebleken dat de bodem ter plaatse is verstoord. Het opgestelde selectieadvies is overgenomen door de gemeente Best. Het aspect archeologie vormt derhalve geen belemmering voor het plan.

5.2.2 Quickscan Flora en fauna

In opdracht van Rijkswaterstaat heeft de Grontmij op 19 juli 2012 een quickscan natuur uitgevoerd ten behoeve van de vaarweg Veghel- Eindhoven (bijlage 5). In deze quickscan wordt specifiek ingegaan op de effecten ten aanzien van flora en fauna voor beide bochtverbredingen.

Hierbij is gekeken naar de:

- Natuurbeschermingswet.
- Flora en fauna wet.
- Verordening Ruimte Noord Brabant 2012.
- Boswet.

Natuurbeschermingswet

De Natuurbeschermingswet heeft betrekking op de Europees beschermde Natura 2000 gebieden en de Beschermde natuurmonumenten. De Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebieden worden in Nederland gecombineerd als Natura 2000-gebieden aangewezen. Als er naar aanleiding van projecten, plannen en activiteiten mogelijk significant effecten optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden. Projecten, plannen en activiteiten die mogelijk een negatief effect hebben op de beschermde natuur in een Natura 2000-gebied (of Beschermde Natuurmonument) zijn vergunningsplichtig.

Conclusie m.b.t. Natuurbeschermingswet

Het projectgebied ligt ver buiten de invloedssfeer van door de Natuurbeschermingswet beschermde gebieden. De dichtstbijzijnde wettelijk beschermde natuurgebieden liggen op meer dan 5 kilometer afstand van het projectgebied. Mogelijk versturende effecten

van de ruimtelijke ontwikkeling zijn redelijkerwijs uit te sluiten. Voorliggend project heeft, in het kader van de natuurbeschermingswet, geen effect op natura 2000 gebieden.

Flora en fauna wet

In het kader van de flora en fauna wet dient middels een veldonderzoek te worden aangetoond of voorgenomen ontwikkeling nadelige effecten kan hebben op in het plangebied aanwezige planten, zoogdieren en broedvogels.

Verordening Ruimte Noord Brabant.

De bochtverruiming van Wilhelminakanaal – Beatrixkanaal bevindt zich in de ecologische verbindingzone en zoekgebied behoud en herstel watersystemen (Dit geldt voor zowel de Verordening Ruimte 2012 als de Verordening ruimte 2014 van de provincie Noord-Brabant). Hiervoor geldt dat een zone over een breedte van 50 meter is beschermd. Voor wat betreft het plaatsen van oeverbescherming is het van belang welk type het is en of er voorzieningen worden getroffen voor natuurwaarden. Te denken valt aan het behoud van bomen op de oever of het uittreed baar maken van de oeverbescherming voor in het water geraakte dieren en de bochtverruiming te combineren met de aanleg van plasbermen (met vooroever).

De beoogde bochtverbreding is tevens gelegen binnen de Ecologische Hoofdstructuur. Op basis van de Verordening ruimte 2012 én ook op basis van de Verordening ruimte 2014 wordt gekeken hoe het verlies aan EHS dient te worden gecompenseerd. Hiertoe is een separaat compensatieplan opgesteld (paragraaf 5.2.4.).

Boswet

Voor het plangebied geldt dat mogelijk de boswet aan de orde is. Dat betekent dat wanneer op deze locatie bomen worden geveld, veldbezoeken moeten worden gebracht om de bomenstand op te nemen en een melding doen van een voorgenomen velling bij het ministerie van EL&I.

Ten aanzien van de kap van bomen zal, in samenspraak met het bevoegd gezag, ten behoeve van de uitvoer van werkzaamheden gekeken worden naar eventuele noodzakelijke maatregelen.

De kadeverbreiding aan de overzijde van de bochtverbreding is niet meegenomen in de quickscan flora en fauna. In deze quickscan wordt aanbevolen om ook de kadeverbreidingen mee te nemen in het nader uit te voeren veldonderzoek.

Conclusie

Op basis van de quickscan flora en fauna wordt aanbevolen om ten aanzien van de Flora en fauna wet middels een veldonderzoek te aan te tonen of voorgenomen ontwikkeling nadelige effecten kan hebben op in het plangebied aanwezige zoogdieren, amfibieën en reptielen. Ten aanzien van de ligging van het plangebied binnen de, in de verordening Ruimte 2012 en Verordening ruimte 2014, aangewezen structuren Ecologische verbindingzone en zoekgebied behoud en herstel van watersystemen, wordt geadviseerd rekening te houden met de aanleg van beschoeiing.

Voor wat betreft het plaatsen van oeverbescherming is het van belang welk type het is en of er voorzieningen worden getroffen voor natuurwaarden. Te denken valt aan het behoud van bomen op de oever of het uittreed baar maken van de oeverbescherming voor in het water geraakte dieren en de bochtverruiming te combineren met de aanleg van plasbermen (met vooroever). Op basis van de conclusies van de quickscan flora en fauna zal derhalve een veldonderzoek worden uitgevoerd.

5.2.3 Veldonderzoek Flora en fauna

Voor dit projectonderdeel is reeds een quickscan natuur uitgevoerd door Grontmij (Grontmij, 2012). Uit de conclusies blijkt dat aanvullend onderzoek en advies nodig is om de risico's voor een aantal soorten te kunnen beperken.

Realisatie van de voorgenomen ingreep kan namelijk leiden tot schade aan natuurwaarden die bescherming genieten in het kader van de Nederlandse

natuurwetgeving, te weten de Flora- en faunawet (in het vervolg Ffw). Deze wet regelt de bescherming van plant- en diersoorten. Overtreding van verbodsbepalingen uit de Ffw ten aanzien van streng beschermde soorten vereist mogelijk een ontheffing ad artikel 75.

Doel van het veldonderzoek (bijlage 6. Verkennend Veldonderzoek Natuur, Natuurbalans– Limes Divergens BV, 15 juli 2013) is het verschaffen van inzicht in eventuele consequenties van de voorgenomen ingreep met betrekking tot de Ffw.

Het onderzoek zal antwoord geven op de volgende vragen:

1. Komen op de ingreeplocatie streng beschermde soorten voor (tabel 2 en 3 Ffw) of kunnen deze hier worden verwacht?
2. Wat zijn eventuele negatieve effecten van de voorgenomen ingreep op deze beschermde soorten?
3. Op welke wijze kunnen eventuele negatieve effecten beperkt of voorkomen worden?
4. Is uiteindelijk een ontheffing op de Ffw noodzakelijk, voor welke soorten en onder welke voorwaarden?
5. Wordt vervolgonderzoek noodzakelijk geacht?

Bevindingen

Vaatplanten

Gedurende het veldbezoek is op de ingreeplocatie naar de soort gezocht. Tevens is de habitatgeschiktheid van de ingreeplocatie voor rietorchis beoordeeld. De soort is niet aangetroffen op de ingreeplocatie en wordt er ook niet verwacht vanwege het ontbreken van geschikte groeiplaatsen. Op basis van expert-judgement kan worden gesteld dat er op de ingreeplocatie ook geen andere streng beschermde plantensoorten voorkomen, omdat de ter plaatse heersende omstandigheden niet geschikt zijn om als groeiplaats voor deze soorten te fungeren.

Op de taluds aan de noord- en westzijde van de kanalen is wel breedbladige wespenorchis aangetroffen. Tevens is op de westelijke binnenbocht, net buiten de ingreeplocatie, koningsvaren aangetroffen. Beide soorten staan in tabel 1 van de Ffw, waarvoor ook zonder gedragscode reeds een vrijstelling van de verbodsbepalingen geldt.

Verbodsbepalingen van de Ffw ten aanzien van beschermde vaatplanten worden niet overtreden. Een ontheffing op de Ffw voor vaatplanten is daarmee niet aan de orde.

Vleermuizen

Bij afwezigheid van verblijfplaatsen en van vliegroutes en foerageergebieden die van essentieel belang zijn voor de functionaliteit van elders aanwezige verblijfplaatsen, heeft uitvoering van voorgenomen ingreep geen overtredingen van de Ffw, ten aanzien van vleermuizen, tot gevolg. Verstoring van vleermuizen wordt voorkomen door gedurende de nachtelijke uren geen werkzaamheden uit te voeren. Daarmee is een ontheffing op de Ffw voor vleermuizen niet aan de orde.

Overige zoogdieren

Op basis van het veldonderzoek kan gesteld worden dat er geen geschikt habitat voor waterspitsmuis aanwezig is. De droge taluds en steile, weinig gevarieerde oevers zijn ongeschikt voor de soort. Sporen van overige beschermde zoogdiersoorten zijn niet aangetroffen en worden ook niet verwacht vanwege het ontbreken van geschikt habitat en de ligging van de ingreeplocatie in stedelijk gebied.

Broedvogels

Bij uitvoering van de werkzaamheden dient rekening te worden gehouden met het broedseizoen van vogels, dat globaal loopt van half maart tot half juli. Tijdens het broedseizoen vallen namelijk alle bewoonde nesten onder de reikwijdte van artikel 11 van de Ffw en zijn daardoor beschermd. Een nest is de woonplaats die vogels vervaardigen om de eieren uit te broeden en de jongen te verzorgen. Voor een verdere aanscherping van de definitie van het begrip 'nesten' wordt onderscheid gemaakt tussen broedseizoen en niet-broedseizoen.

Geschikte broedlocaties voor vogels moeten vooral gezocht worden in struweel, bomen en overige opgaande begroeiing, open grasland grenzend aan de watergangen en langs de oevers van de watergangen.

Wat nesten betreft die ook buiten het broedseizoen vallen onder de definitie van “vaste rust- of verblijfplaats”, geeft Grontmij (2012) aan dat buizerd, gierzwaluw en huismus uit de omgeving bekend zijn. Gierzwaluw en huismus zijn soorten die in of aan bebouwing broeden. Aangezien aanwezige bebouwing buiten de ingreeplocatie valt, zijn geen nesten van deze soorten op de ingreeplocatie aanwezig en ondervinden deze soorten dan ook geen schade van de voorgenomen ingreep. De relatief jonge bosjes, met veel verstoring van de wegen, vormen geen geschikt broedbiotoop van buizerd. Tijdens het veldonderzoek zijn er dan ook geen sporen van aanwezigheid van de soort aangetroffen.

Gedurende het broedseizoen kan het kappen en snoeien van bomen, struweel en overige opgaande begroeiing en het uitvoeren van graafwerkzaamheden in grasland, in ruigte en aan de oevers leiden tot verstoring van broedende vogels. Om negatieve effecten ten aanzien van broedvogels te voorkomen, dienen de werkzaamheden uitgevoerd te worden buiten het broedseizoen van aanwezige broedvogels.

Reptielen

Er zijn geen beschermde reptielsoorten bekend uit de omgeving van de ingreeplocatie (Grontmij 2012). Aan de hand van het veldonderzoek kan eveneens geconcludeerd worden dat er geen geschikte biotopen voor reptielen aanwezig zijn op de ingreeplocatie. Op basis van het ontbreken van geschikte reptielbiotopen, zoals heide, heischrale graslanden en goed ontwikkelde bosranden, in combinatie met de regionale verspreiding van reptielen, kan worden aangenomen dat beschermde reptielen niet op de ingreeplocatie aanwezig zijn of er kunnen voorkomen.

Amfibieën

Er zijn geen beschermde amfibiesoorten bekend uit de omgeving van de ingreeplocatie (Grontmij 2012). Aan de hand van het veldonderzoek kan eveneens geconcludeerd worden dat er geen geschikt habitat van beschermde amfibieën aanwezig is op de ingreeplocatie. Het enige aanwezige water heeft betrekking op de kanalen zelf, die zeker niet geschikt zijn voor amfibieën, met name vanwege de zeer steile oevers en aanwezigheid van vis.

Vissen

Er zijn geen beschermde vissoorten bekend uit de omgeving van de ingreeplocatie (Grontmij 2012). Gedurende het veldonderzoek is de aanwezigheid van blankvoorn, brasem en karper vastgesteld. Op basis van aanwezige biotopen worden beschermde vissoorten, zoals kleine modderkruiper en rivierdonderpad niet verwacht. De oevers zijn grotendeels zeer steil en stortstenenoevers ontbreken. Ondiepere zones aan zowel de west- als oostoever van het Beatrixkanaal werden ten tijde van het veldonderzoek volop door brasems gebruikt om kuit te schieten. Deze zones zijn duidelijk iets minder diep, hebben een zandige bodem en enige watervegetatie.

Ongewervelde

Er zijn geen archiefwaarnemingen van beschermde ongewervelde uit de omgeving van de ingreeplocatie bekend (Grontmij 2012). Op basis van het veldbezoek wordt geconcludeerd dat beschermde dagvlinders, libellen en overige ongewervelde die een juridisch zwaardere bescherming genieten niet voorkomen op de ingreeplocatie. Oorzaken hiervoor zijn dat zwaarder beschermde ongewervelde uiterst zeldzaam zijn in Nederland en dat de verspreiding van deze soorten zich beperkt tot bijzondere milieus, zoals hoogvenen, kalkgraslanden, voedselarme vennen en oude eikenbossen. Deze milieus zijn op of nabij de ingreeplocatie niet voorhanden.

Zorgplicht:

- Het maaien van struweel en jonge bomen gebeurt vanaf één kant. Hierdoor hebben kleine zoogdieren, zoals egels, de kans om weg te vluchten in de richting van veilig gebied.
- Stammen en takkenhopen worden direct na de kap afgevoerd om te voorkomen dat faunasoorten zich hieronder kunnen vestigen.

- Werkzaamheden in en aan het water worden in zodanige richting uitgevoerd dat aanwezige vissoorten kunnen uitwijken.
- Baggerwerkzaamheden worden in beginsel uitgevoerd in de periode van 15 juli tot 1 november, met een voorkeur voor de maanden september en oktober. Dit is de periode tussen de voortplanting en de winterrust van vissen. In de maanden november-december kan nog worden gebaggerd zo lang de winterrust van vissen nog niet is ingetreden, dat wil zeggen, zolang de watertemperatuur boven de 10° C blijft.
- De oeverzonen aan de west- en oostzijde van het Beatrixkanaal worden momenteel door brasems gebruikt om kuit te schieten. Daarom wordt aanvullend geadviseerd de betreffende oevers in vergelijkbare staat af te werken als de huidige oevers, met name de minder diepe delen waar enige watervegetatie aanwezig is.

Conclusie

Wanneer bij het uitvoeren van werkzaamheden rekening wordt gehouden met bovengenoemde zorgplicht dan vormt het aspect flora en fauna geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van het plangebied. Nader onderzoek naar eventuele effecten op het gebied van flora en fauna is derhalve dan ook niet noodzakelijk.

5.2.4 EHS compensatieplan

Vanwege de ligging van het plangebied binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) dienen negatieve effecten op deze EHS te worden gecompenseerd. Hiertoe wordt een compensatieplan te worden opgesteld.

Bij voorliggende initiatief is fysieke compensatie lastig gebleken, derhalve zijn Rijkswaterstaat, gemeente Best en de provincie Noord-Brabant overeengekomen om financieel te compenseren. Financiële compensatie vindt plaats op basis van de Verordening Ruimte 2014.

Ten opzichte van de Verordening ruimte 2012 zijn, in de Verordening ruimte 2014 dezelfde structuren van toepassing. Het plangebied maakt derhalve nog altijd deel uit van de EHS. Ten aanzien van aantasting van EHS heeft de Verordening ruimte 2014 als voorwaarde opgenomen dat er enkel sprake kan zijn van nieuwe begrenzing indien een versterking van de EHS ontstaat. Dit kan bijvoorbeeld zijn doordat er knelpunten worden opgelost of een kwaliteitsverbetering ontstaat naast de verplichte compensatie.

Ten opzichte van de Verordening ruimte 2012 is er voor gekozen om niet langer het primaat bij fysieke compensatie te leggen. De Verordening ruimte 2014 biedt de initiatiefnemer de keuze tussen fysieke en financiële compensatie. In voorliggend initiatief wordt derhalve ingezet op financiële compensatie.

Ten behoeve van de financiële compensatie, is door Kragten op 14 oktober 2013 een financieel compensatieplan opgesteld. (bijlage 7)

De EHS welke gelegen is binnen het plangebied kan worden aangemerkt als type N16.01 "Droog bos met productie" wat tevens het geambieerde natuurtype is. Het oppervlakte verloren EHS ter plaatse van het plangebied betreft 0.471 ha. In voorliggend compensatieplan is uitgegaan van de situatie waarbij de EHS gelegen buiten de bochtverbreding verder niet wordt aangetast. Conform de 'spelregels EHS' (artikel 5.6 van de Verordening ruimte 2014) wordt er een toeslag berekend van 1 2/3 in oppervlak. Ter compensatie zal dus een oppervlakte van 0,786 ha (verloren gegane oppervlak * 1 2/3) dienen te worden ingericht en beheerd conform het natuurtype dat gold voor het gedeelte EHS dat zal verdwijnen.

Conform artikel 5.8 van de Verordening Ruimte 2014 Provincie Noord-Brabant, wordt de financiële compensatie bepaald op grond van de omvang van de compensatieverplichting en omvat het de volgende kosten elementen;

- Kosten van de planontwikkeling en planuitvoering.
- Kosten van de aanschaf van vervangende grond.
- Kosten van de basisinrichting.
- Kosten van ontwikkelingsbeheer gedurende de ontwikkelingstijd.

Kosten van planontwikkeling

De kosten van de planontwikkeling zijn gericht op het opstellen van een werkschrijving om compensatiegronden te realiseren. Hierin worden de in te richten percelen visueel op een kaart aangegeven. Daarnaast worden de werkzaamheden omschreven die nodig zijn voor de aanleg van de compensatiebeplanting. Een plantlijst wordt toegevoegd. De beplanting bestaat uit 40% boomvormers en 60% struikvormers.

Kosten van aanschaf vervangende grond

Afhankelijk van de locatie van de vervangende gronden, het gebruik van de vervangende agrarische gronden zal de prijs kunnen variëren tussen € 3,00 en € 6,0 per m². Voor het financiële compensatieplan wordt uitgegaan van een gemiddelde prijs van € 4,50 per m². Zodoende is er voldoende financiële ruimte om het compensatieperceel (percelen) zo optimaal in de EHS te kunnen opnemen.

Kosten van basisinrichting

Omdat de locatie en toestand van het perceel of percelen op moment niet bekend zijn is in de basisinrichting het maaien van het terrein opgenomen in de kosten. Vooraf de aanplant wordt het betreffende terrein gefreesd.

De aanplant wordt in een gewenst plantverband geplant waarbij gemiddeld 1 st. per 1,5 m² wordt aangeplant. De beplanting bestaat hoofdzakelijk uit tweejarig (1+1) plantgoed met een lengte van 0,60-0,80 m1.

Indien eiken gewenst zijn worden deze als driejarig (2+1) plantgoed met een lengte van 0,80-1,0 m1 aangeplant. Eiken worden ook in groepen van 3-5 st. aangeplant.

De beplanting bestaat uit 40% boomvormers en 60% struikvormers. De struikvormers worden voor aanplant nog 25% ingekort om een betere vertakking te verkrijgen. Om het eerste jaar de concurrentiestrijd met de opgeschoten kruidachtige beplanting te minderen wordt de aan te planten perceel met klaver ingezaaid.

Om de kosten van de basisinrichting compleet te maken is een inboet van 10% opgenomen.

Kosten van ontwikkelingsbeheer gedurende de ontwikkelingstijd

Na het eerste jaar wordt de kruidachtige beplanting over een termijn van drie jaar jaarlijks gemaaid. Hierna is de aanplant voldoende gegroeid om de concurrentiestrijd met de kruidachtige beplanting aan te kunnen.

In het 5de jaar van de aanplant wordt ongeveer 10-20% uitgedund. Het betreft hoofdzakelijk struikvormers.

In het 10de jaar wordt de aanplant voor ongeveer 40%-50% uitgedund. Hierbij worden ook boomvormers meegenomen.

Op basis van de bovenstaande elementen komt de totaalprijs voor compensatie uit op € 58.310,80 (exclusief btw). Een nadere detaillering van kosten is opgenomen in de bijlage.

De financiële compensatie wordt in de vorm van een bankgarantie of gelabeld fonds in de provinciale compensatievoorziening vastgezet. voor vaststelling van het bestemmingsplan. Daarbij moet deze vergoeding worden opgenomen in een anterieure overeenkomst tussen initiatiefnemer en gemeente Best.

Conclusie

Bovenbeschreven compensatieplan voldoet aan de eisen gesteld in de Verordening ruimte 2014. In de financiële compensatie zijn, vanuit de Verordening ruimte 2014 verplichte kostenelementen opgenomen. De vergoeding is opgenomen in de anterieure overeenkomst tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Best. Middels voorliggend compensatieplan wordt derhalve voldaan aan de eisen ten aanzien van EHS compensatie.

5.2.5 Watertoets

De Watertoets is een procesinstrument dat ruimtelijke plannen toetst op de mate waarin zij rekening houden met het beleid om water in Nederland meer ruimte geven. De Watertoets is sinds 1 november 2003 verplicht bij onder andere het opstellen van bestemmingsplannen. Bij de Watertoets gaat het om vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten.

Beleidskader

Relevante beleidsstukken op het gebied van water zijn het Provinciaal Waterhuishoudingsplan van Noord-Brabant, het Waterbeheersplan van waterschap De Dommel, de Vierde Nota Waterhuishouding, Nationaal Bestuursakkoord Water en de Europese Kaderrichtlijn Water. Belangrijkste gezamenlijke punt uit deze beleids- stukken is dat water een belangrijk sturend element is in de ruimtelijke ordening. Water legt een ruimteclaim op het (stads)landschap waaraan voldaan moet worden.

De bekende driestapstrategieën zijn leidend:

- Vasthouden-bergen-afvoeren (waterkwantiteit).
- Voorkomen-scheiden-zuiveren (waterkwaliteit).

Daarnaast is de Beleidsbrief regenwater en riolering nog relevant. Hierin staat hoe het best omgegaan kan worden met hemelwater. Ook hier gelden de driestapstrategieën. De twee meest relevante beleidsstukken, van waterschap de Dommel en gemeente Best, zijn hieronder verder toegelicht.

Waterschap de Dommel en de gemeente Best zijn verantwoordelijk voor het waterbeheer ter plaatse van het plangebied. Onderstaand zijn de relevante beleidsuitgangspunten opgesomd van beide waterbeheerders.

Deze uitgangspunten zijn afgeleid uit beleidsnotities en een overleg met gemeente en Waterschap.

- Bij de opvang van hemelwater wordt de gebruikelijke voorkeursvolgorde gevolgd: infiltratie van hemelwater - retentie van hemelwater - afvoer naar oppervlaktewater - afvoer naar riolering.
- De bergingsopgave dient binnen het plangebied te worden gerealiseerd.
- Als met de ontwikkeling watergangen verdwijnen die ook voor het regionale systeem een bergingsfunctie vervullen, dient een berging met dezelfde omvang ten behoeve van het regionale systeem te worden terug gebracht.
- Op de locatie wordt een volledig gescheiden stelsel aangelegd.
- Landelijke afvoer van het gebied is 0,33 à 0,67 l/s/ha (bron: afvoercoëfficiëntenkaart waterschap de Dommel).
- Bij onvoldoende ontwatering wordt het maaiveld opgehoogd, drainage wordt niet toegepast.
- De grondwatersituatie mag ten opzichte van de huidige situatie niet verslechteren.
- Overlast door grondwater moet zoveel mogelijk worden beperkt.
- Voorkomen van het gebruik van uitlopende bouwmaterialen en voorkomen van diffuse verontreiniging.

De watertoets is bewaakt de waterkwaliteit en waterkwantiteit bij ruimtelijke plannen. De toets is verplicht voor ruimtelijke plannen waarin 'waterbelangen' spelen. In een waterparagraaf wordt uitgelegd hoe wordt omgegaan met water.

Voorliggend plan in het verbreden van bocht van de uitmondig van het Beatrixkanaal in het Wilhelminakanaal. Het plan voorziet daarmee in een toename van het vaarwater. Het voorliggende plan voorziet niet in een toename van het verharde oppervlak, derhalve kan worden gesteld dat een watertoets niet noodzakelijk is.

Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling van het plangebied.

6 Juridisch plan

6.1 Opbouw planregels

De opbouw van de planregels sluit aan op de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012). De SVBP 2012 is de opvolger van de SVBP 2008 en regelt, net zoals zijn voorganger, de opzet en vormgeving van onder meer een bestemmingsplan. Conform de SVBP 2012 is het onderhavige bestemmingsplan als volgt opgebouwd:

Hoofdstuk 1: Inleidende regels

Deze paragraaf bevat de begripsbepalingen en een bepaling over de manier waarop de in het plan genoemde maten moeten worden bepaald.

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk worden de bestemmingen opgenomen, te weten:

- Enkelbestemming "Groen".
- Enkelbestemming "Water".
- Enkelbestemming "Bedrijf – Groothandel".
- Dubbelbestemming "Leiding Brandstof".
- Dubbelbestemming "Waarde-Archeologie-6"
- Dubbelbestemming " Waarde - Ecologie".
- Dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering".

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In deze paragraaf staan de algemene regels vermeld. Het gaat hier bijvoorbeeld om de anti-dubbeltelbepaling, de algemene afwijkings- en wijzigingsregels en de procedureregels. Ten behoeve van het voorliggende plan zijn eveneens de volgende algemene aanduidingsregels opgenomen:

- Vrijwaringszone vaarwater

Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels

In dit laatste hoofdstuk staan de overgangsregels en de slotregel.

6.2 Wijze van toetsen

Om te kunnen beoordelen of bepaalde zaken of ontwikkelingen passen binnen het regiem van het bestemmingsplan, wordt de volgende werkwijze geadviseerd.

Allereerst op de verbeelding nagaan welke bestemming(en) en aanduiding(en) voor de gronden zijn opgenomen. Daarna in de regels kijken naar de bepalingen van het/de artikel(en) met de bestemming(en) die voor de gronden geldt/gelden.

Past het aangevraagde of geconstateerde binnen de bestemmingsomschrijving en de nadere detaillering hiervan (hierbij ook kijken naar de bepaling inzake strijdig gebruik)?

Is het antwoord nee, dan kan het in ieder geval niet zonder meer volgens het bestemmingsplan. Eventueel (indien wenselijk) kan worden nagegaan of de afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden soelaas bieden.

Is het antwoord ja, dan moet vervolgens bij de bouwregels worden bekeken welke nadere situerings- en maatvoeringsregels van toepassing zijn. Is de functie niet op de betreffende plaats toegestaan of klopt de maatvoering niet, dan kan ook in dit geval eventueel (indien wenselijk) gebruik worden gemaakt van de afwijkings- en wijzigingsbevoegdheden. Tenslotte moet worden gekeken of voor de activiteit geen omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijn de, of van werkzaamheden vereist is.

7 Economische uitvoerbaarheid

Op 22 september 2006 heeft Rijkswaterstaat samen met betrokken gemeenten én de provincie Noord-Brabant een Bestuurlijke overeenkomst ondertekend.

Betrokken partijen zijn:

- Rijksoverheid.
- Provincie Noord-Brabant.
- Gemeente Eindhoven.
- Gemeente Veghel.
- Gemeente Laarbeek.
- Gemeente Son en Breugel.
- SRE

Deze overeenkomst legt de afspraken vast voor het realiseren van concrete infrastructurele maatregelen voor een betere bereikbaarheid van de regio Zuidoost-Brabant voor goederenvervoer over water en de financiering daarvan. De bochtverbreding van het Wilhelminakanaal met het Beatrixkanaal wordt hierbij als concrete maatregel benoemd.

In de bestuurlijke overeenkomst hebben betrokken partijen afspraken gemaakt omtrent de verdeling van kosten die gemoeid zijn met de ontwikkeling en realisatie van voorliggende bochtverbreding. Gemeente Best maakt vormt geen partij in deze samenwerkingsovereenkomst, derhalve is met de gemeente Best een anterieure overeenkomst afgesloten.

Middels deze anterieure overeenkomst is de economische uitvoerbaarheid van voorliggend initiatief, inclusief het financiële compensatieplan, gewaarborgd.

8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Afweging algemeen en individueel belang

Zoals aangegeven in de planbeschrijving in hoofdstuk 3 wil Rijkswaterstaat met de bochtverbreding een capaciteitstoename in de vaarweg realiseren. De uitvoering van de werkzaamheden bevordert dat grotere schepen (duwbakken en koppilverbanden) onder andere over het Wilhelminakanaal traject Helmond-Best (bij kruising met Beatrixkanaal) kunnen varen. Tevens betekent de maatregel een groter rendement van de omlegging Zuid-Willemsvaart bij 's-Hertogenbosch, die nu in uitvoering is. Het effect is dat meer goederen over water kunnen worden vervoerd, wat bijdraagt aan ontlasting van de weg. Dat komt de bereikbaarheid van Zuidoost-Brabant en specifiek Eindhoven ten goede en draagt op die wijze bij aan versterking van het vestigingsklimaat voor de regionale economie.

Hiermee wordt met een klein effect op de directe omgeving – een toename van minder dan 1 schip per etmaal op een toch al gering aantal schepen – een eerste stap gezet naar een verbetering, waarbij een groot maatschappelijk belang wordt gediend. Zowel tijdens de uitvoering van het project, alsmede in de beheerfase houdt Rijkswaterstaat op een zorgvuldige wijze rekening met de effecten hiervan op de directe omgeving.

8.2 Procedure

8.2.1 Voorbereiding van besluiten met betrekking tot ruimtelijke ontwikkelingen

De gemeente Best heeft ten behoeve van het voorliggende plan, op basis van artikel 1.3.1 Bro, op 20 augustus 2013 een vooraankondiging gepubliceerd.

8.2.2 Procedure ex artikel 3.1.1. Bro

In het kader van ex artikel 3.1.1. Bro heeft overleg plaats gevonden met betrokken partijen. De resultaten hiervan zijn in een nota vooroverleg weergegeven (zie bijlage 8).

8.2.3 Zienswijzeprocedure

De zienswijzenprocedure voor het project verloopt via de procedure, zoals neergelegd in de Awb (afdeling 3.4, van de Algemene wet bestuursrecht juncto artikel 3.8, lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening).

Het ontwerpbestemmingsplan “Bochtverbreding Wilhelminakanaal - Beatrixkanaal” heeft op grond van afdeling 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) met ingang van 5 februari 2014 gedurende zes weken ter inzage gelegen in het gemeentehuis te Best, is gepubliceerd op de gemeentelijke website en was digitaal raadpleegbaar op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl. Tevens zijn de stukken aan diverse overleginstanties gestuurd. Tijdens deze periode kon een ieder een zienswijze over het bestemmingsplan indienen.

De resultaten hiervan zijn in een nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen weergegeven (zie bijlage 9). Een samenvatting van aanpassingen volgt in paragraaf 8.3.

8.2.4 Ambtshalve verbeteringen

Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan “Bochtverbreding Wilhelminakanaal - Beatrixkanaal” zoals dit ter inzage geeft gelegen zijn in voorliggend plan enkele ambtshalve verbeteringen doorgevoerd. Deze verbeteringen zijn opgenomen in bijlage 9. Een samenvatting van de aanpassingen volgt in paragraaf 8.3.

8.3 Aanpassingen ontwerp bestemmingsplan “Bochtverbreding Wilhelminakanaal - Beatrixkanaal”

Hieronder wordt ingegaan op de aanpassingen die ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan “Bochtverbreding Wilhelminakanaal - Beatrixkanaal” worden doorgevoerd op basis van de ingebrachte zienswijzen en ambtshalve verbeteringen. De wijzigingen zijn geordend naar wijzigingen op de toelichting, de planregels en de verbeelding naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen alsmede de ambtshalve verbeteringen.

Plantoelichting

N.a.v. zienswijzen

- De toelichting is aangevuld door aan te geven welke CEMT-klasse er op basis van de voorgenomen ontwikkeling van Rijkswaterstaat maximaal over de kanalen zal gaan varen.
- Er is een onderzoek luchtkwaliteit toegevoegd aan het bestemmingsplan, dit onderzoek is in de toelichting verwerkt;
- Er is een onderzoek geluid toegevoegd aan het bestemmingsplan, dit onderzoek wordt is in de toelichting verwerkt;
- De paragraaf maatschappelijke uitvoerbaarheid is aangevuld met de afweging die is zijn tussen de individuele belangen van omwonenden en het algemene belang van de bochtverbreding.

Ambtshalve aanpassingen

- Het concept archeologisch onderzoek is vervangen door de definitieve versie en het selectiebesluit archeologie is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.
- Paragraaf 1.3.4 en hoofdstuk 3 is aangepast op het feit dat het tracé van de brandstofleiding een kleine aanpassing krijgt in dit bestemmingsplan.

De planregels

N.a.v. zienswijzen

Geen aanpassingen.

Ambtshalve aanpassingen

Het nieuwe tracé voor de brandstoftransportleiding zorgt voor een aanpassing van de verbeelding. Hierdoor dient ook de enkelbestemming ‘Bedrijf – Groothandel’ en de dubbelbestemming ‘Waarde-Archeologie-6’ te worden toegevoegd aan zowel planregels als verbeelding.

De verbeelding

N.a.v. zienswijzen

Geen aanpassingen.

Ambtshalve aanpassingen

Het tracé van de opnieuw aan te leggen brandstofleiding is juist op de verbeelding weergegeven. Dit tracé wijkt af van het tracé uit het ontwerp plan. Als gevolg van deze wijziging is het nieuwe tracé, tot en met de aansluiting op het bestaande tracé opgenomen op de verbeelding middels een dubbelbestemming met nieuwe hartlijn.

GEMEENTE BEST

**Bestemmingsplan Bochtverbreding
Wilhelminakanaal - Beatrixkanaal**

Rijkswaterstaat

Bijlage 1 Luchtkwaliteit

Bijlage 2 Akoestiek

Bijlage 3 Archeologisch onderzoek

Bijlage 4 Selectiebesluit archeologie

Bijlage 5 Quickscan Flora en fauna

Bijlage 6 Veldonderzoek Flora en fauna

Bijlage 7 Financieel compensatieplan

Bijlage 8 Nota vooroverleg

Bijlage 9 Nota zienswijze