

GEMEENTE AARLE-RIXTEL
GEMEENTE BEEK EN DONK
BESTEMMINGSPLAN PW205

GEMEENTE AARLE-RIXTEL
GEMEENTE BEEK EN DONK

BESTEMMINGSPLAN PW205

Toelichting en voorschriften

concept	0 februari 1995
voorontwerp	0
ontwerp	0
vaststelling	0

februari 1995
X.4215.500.1929



ADVISEURS

Adviesbureau voor Onderzoek, Planvorming en Realisatie in Ruimtelijke Ordening, Economie en Milieu

Bureau voor Ruimtelijke Ordening van Heesewijk B.V.
Adres: Taalstraat 36, Vught. Postadres: Postbus 68, 5260 AB Vught, Nederland.
Telefoon: 073-57 91 02, Telefax: 073-56 16 65.

INHOUDSOPGAVE

Pagina

HOOFDSTUK 1.	INLEIDING	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Grenzen van het plangebied	2
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	2
1.4	Archeologisch onderzoek in het tracé van de PW205/PW210	2
1.5	Studies als basis voor dit bestemmingsplan	3
HOOFDSTUK 2.	MOTIVERING VAN HET PLAN	5
2.1	Algemeen	5
2.2	De noodzaak voor de aanleg van de PW205/PW210	6
2.2.1	De huidige situatie	6
2.2.2	De toekomstige situatie zonder aanleg PW205/PW210	7
2.2.3	De toekomstige situatie na aanleg van de PW205/PW210	8
2.3	De resultaten van het milieu-effectrapport	9
2.4	De afweging	11
2.4.1	Keuze uit de alternatieven 1 en 2	12
2.4.2	Keuze uit twee varianten binnen alternatief 1	13
HOOFDSTUK 3.	BESCHRIJVING VAN HET PLAN	15
3.1	Inleiding	15
3.2	Het wegontwerp	15
3.2.1	Uitgangspunten	15
3.3	Landschapsplan en de Groene Hoofdstructuur	17
3.4	De akoestische situatie	21
3.5	Bodem en water	24
HOOFDSTUK 4.	DE JURIDISCHE VORMGEVING	25
4.1	Algemeen	25
4.2	De systematiek	25
4.3	De beschrijving per bestemming	26
HOOFDSTUK 5.	DE ECONOMISCHE HAALBAARHEID	27
HOOFDSTUK 6.	VERSLAG VOOROVERLEG EN INSpraak	P.M.
Separate bijlage:	- Landschappelijke inpassing 1:10.000, nr.4200.500.002	

HOOFDSTUK 1. INLEIDING

1.1 Algemeen

Al geruime tijd heeft het College van Gedeputeerde Staten het voornemen de provinciale weg PW210 in noordelijke richting door te trekken. In de jaren '80 zijn enkele studies verricht naar mogelijke tracé-varianten. Uiteindelijk is een tracé naar voren gekomen, dat op het grondgebied van Helmond en Aarle-Rixtel gebundeld is met de Bakelsedijk en de omgelegde Zuid-Willemsvaart. Ten noorden van de Bakelseweg is de nieuwe weg geprojecteerd ten oosten van Broekkant. Ten noorden van Beek en Donk sluit de PW205 aan op de bestaande N266, richting 's-Hertogenbosch. Op 18 februari 1992 hebben de gemeenten Aarle-Rixtel, Beek en Donk en Helmond, de provincie Noord-Brabant en het samenwerkingsverband Helmond een convenant ondertekend, waarin wordt verklaard, dat de convenantpartners gezamenlijk naar realisering van deze weg streven.

Daarnaast is de PW205/210 als 'tracé in studie' in het streekplan van de provincie Noord-Brabant (vastgesteld in juli 1992) opgenomen. In afwachting van besluitvorming hieromtrent is deze verbinding als studieproject op de streekplankaart vermeld.

BRO Adviseurs heeft van de gemeente Aarle-Rixtel en Beek en Donk opdracht gekregen een bestemmingsplan op te stellen voor de nieuwe weg, voorzover gelegen op het grondgebied van Aarle-Rixtel en Beek en Donk, de PW205.

Nadere tracé-uitwerking

Werd in het convenant het tracé bepaald, de nadere uitwerking ervan wordt gemotiveerd en beschreven in een principe-nota. Deze is in december 1994 uitgebracht door de provincie Noord-Brabant. Deze nota is separaat als bijlage aan dit bestemmingsplan toegevoegd.

Het milieu-effectrapport

Op grond van het besluit m.e.r. uit de Wet Milieubeheer dient voor de uitvoering van het project een milieu-effect-rapportage procedure te worden doorlopen. In het kader hiervan is een Milieu-Effectrapport opgesteld door de provincie Noord-Brabant. De provincie treedt in deze op als 'coördinerend bevoegd gezag', namens de gemeenten Aarle-Rixtel, Beek en Donk en Helmond.

Met de inhoud van dit MER (Doortrekking van de PW205/PW210, Provincie Noord-Brabant, december 1994) is bij de opstelling van onderhavig bestemmingsplan uitdrukkelijk rekening gehouden. De procedure die dit MER dient te doorlopen zal, in de tijd gezien, deels parallel lopen aan de procedure van het onderhavige bestemmingsplan.

1.2 Grenzen van het plangebied

Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan, dat gelegen is in Aarle-Rixtel en Beek en Donk, omvat in grote lijnen de PW205 met aansluitingen en kruisingen en de bijbehorende bermen, groenvoorzieningen en sloten.

Gekozen is voor het opstellen van één bestemmingsplan voor beide gemeenten: zowel wat betreft de toelichting als de voorschriften. Daarnaast zijn er vier plankaarten (schaal 1 :2000): twee hebben betrekking op Aarle-Rixtel en twee op Beek en Donk. Op het grondgebied van Beek en Donk geldt slechts de bestemming 'Verkeersdoeleinden', terwijl in Aarle-Rixtel daarnaast nog twee andere bestemmingen gelden: 'Langzaamverkeersdoeleinden' en 'Recreatieve doeleinden -R-'. De beide gemeenteraden dienen in hun vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan dan ook duidelijk aan te geven, dat dit besluit betrekking heeft:

- op een (nader te omschrijven) gedeelte van de voorschriften;
- op het gedeelte van de nieuwe weg, dat gelegen is op hun grondgebied.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied is gelegen in de volgende vigerende bestemmingsplannen:

- 'Buitengebied', door de gemeenteraad van Aarle-Rixtel vastgesteld bij besluit van 13 juni 1979 en door Gedeputeerde Staten (gedeeltelijk) goedgekeurd bij besluit van 2 september 1980, G nr. 245.477 en (gedeeltelijk) goedgekeurd door de Kroon bij besluit van 25 juni 1986, nr. 119;
- 'Beekenland', door de gemeenteraad van Beek en Donk vastgesteld bij besluit van 22 juni 1978 en door Gedeputeerde Staten (gedeeltelijk) goedgekeurd op 24 oktober 1979 G nr. 241.640;

1.4 Archeologisch onderzoek in het tracé van de PW205/PW210

Uit onderzoek blijkt, dat het tracé van de nieuwe provinciale weg loopt door een landschapstype met relatief veel beekdalen en andere vochtige terreinen, waarin zich kleine dekzandruggen bevinden. Zowel in de vochtige terreinen als op de dekzandruggen zijn tijdens vroegere waarnemingen een aantal archeologische vindplaatsen vastgesteld. Volgens het Instituut voor Pre- en Protohistorische Archeologie is het aannemelijk, dat ook in het tracé van de PW205 enkele archeologische relevante terreinen bestaan (tenminste 14). Het voornoemde Instituut wenst in het wegtracé een grootschalig archeologisch onderzoek te verrichten, dit vooruitlopend op de realisering van de weg. De doelen van dit onderzoek zijn:

- de met vernietiging bedreigde archeologische ondergrond en andere sporen van antropogene ingrepen middels opgravingen vastleggen;
- het vergroten van het bestaande inzicht in de ontwikkeling van de bewoningsgeschiedenis en het landgebruik van de hele provincie Noord-Brabant.

1.5 Studies als basis voor dit bestemmingsplan

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is met name gebruik gemaakt van de volgende rapporten:

- a. Nadere tracé-uitwerking PW205, 'Principe-nota', van de provincie Noord-Brabant (december 1994);
- b. Milieu-effectrapport, 'Doortrekking van de PW205/PW210, van de provincie Noord-Brabant (december 1994);
 - samenvatting;
 - hoofdrapport;
 - bijlagen en figuren.

HOOFDSTUK 2. MOTIVERING VAN HET PLAN

2.1 Algemeen

In dit hoofdstuk staat de motivering van het tracé van de PW205, zoals weergegeven op de plankaart, centraal.

Aan de uiteindelijke keuze voor dit tracé is een groot aantal onderzoeken vooraf gegaan. Allereerst verscheen in 1984 het rapport STUHNBOB, waarin verslag werd gedaan van een door het Rijk en de provincie verrichtte studie naar de gewenste hoofdwegenstructuur in het gebied 's-Hertogenbosch-Oss-Eindhoven-Helmond. Naar aanleiding van dit rapport werd door het Provinciaal Bestuur gekozen voor de structuurvariant F. Op 14 december 1988 werd door de Minister van Verkeer en Waterstaat de hoofdwegenstructuur voor Noordoost-Brabant vastgesteld. Hij koos voor een andere structuur, namelijk variant C. Deze keuze inzake de hoofdwegenstructuur had tot gevolg, dat de weg Helmond - 's-Hertogenbosch langs de Zuid-Willemsvaart (N266) een tweede orde functie diende te vervullen. In het kader van de vaststelling van het Provinciaal Wegennet 1992 is dit vastgelegd en is de weg langs de Zuid-Willemsvaart als 2^e orde-verbinding tussen 's-Hertogenbosch en Helmond opgenomen (PW205).

In 1989 is vervolgens een tracé-studie verricht naar de doortrekking van de PW210 in de richting van de PW205, waarbij deze zich diende te oriënteren op de noord-zuid relatie. In deze tracé-studie zijn vijf varianten onderzocht op de volgende aspecten:

- ruimtelijke hoofdstructuur;
- landschap en landbouw;
- stedebouw en verkeer.

Variant 1g kwam als de meest gunstige uit de bus. Het ging hier om het tracé dat zoveel mogelijk gebundeld is met de Zuid-Willemsvaart, westelijk om de nieuwe uitbreidingslokatie Dierdonk heen. Gedeputeerde Staten hebben vervolgens in oktober 1989 hun voorlopige voorkeur uitgesproken voor deze variant. De overige varianten lopen allen oostelijk om Dierdonk heen. Ze doorsnijden het landelijk gebied van de Bakelse Beemden, het Grotelsche Bosch en het Aa-dal en hebben daardoor meer ingrijpende gevolgen voor natuur en landschap.

Voor wat betreft het grondgebied van Aarle-Rixtel en Beek en Donk golden voor tracé 1g nog twee varianten: één ten oosten en één ten westen van Broekkant. De oostelijke variant genoot vanuit landschappelijk en landbouwkundig oogpunt de voorkeur (de varianten 1a en 1b op nevenstaande overzichtskaart).

Op 18 februari 1992 hebben de gemeenten Aarle-Rixtel, Beek en Donk en Helmond, de provincie Noord-Brabant en het samenwerkingsverband gewest Helmond een bestuurlijk convenant ondertekend. In het convenant werd ingestemd met de doortrekking van de PW205/PW210 volgens het hierboven beschreven tracé 1g.

Hierna zijn, onder coördinatie van Provinciale Staten, de werkzaamheden ten behoeve van een nadere tracé-uitwerking en een milieu-effect rapportage opgestart en is een begin gemaakt met de opstelling van onderhavig bestemmingsplan.

In dit hoofdstuk zal allereerst de noodzaak voor de aanleg van de PW205/PW210 worden aangetoond. Daarna zal in paragraaf 2.3 een samenvatting worden gegeven van de bevindingen uit het milieu-effect rapport (MER). Tenslotte zal in de laatste paragraaf de keuze voor het

uiteindelijke tracé, zoals in onderhavig bestemmingsplan is opgenomen, worden gemotiveerd. Onder andere wordt ingegaan op de wijze waarop is rekening gehouden met de bevindingen uit het MER.

2.2 De noodzaak voor de aanleg van de PW205/PW210

2.2.1 De huidige situatie

Het net van hoofdwegen in de regio Helmond/Eindhoven wordt bepaald door:

- de rijksweg A67 (Venlo-Eindhoven);
- de provinciale hoofdweg A270/N270 (Eindhoven-Helmond-Venray);
- de provinciale hoofdweg 266 (Veghel-Helmond-Asten-Weert);
- de provinciale hoofdweg 279 (Helmond-Asten-Meyel).

Het gedeelte van de N266 tussen Veghel en Beek en Donk heeft op de provinciale planwegenkaart het nummer PW205 en het gedeelte van de N279 tussen Asten en Helmond het nummer PW210.

In het bestaande wegennet zijn momenteel enkele belangrijke knelpunten aanwezig. Deze zullen hieronder kort worden toegelicht.

a. De verkeerssituatie in Beek en Donk en Aarle-Rixtel

In de bestaande situatie bedraagt de verkeersintensiteit op de N266 ten noorden van Beek en Donk ruim 10.000 mvt/etm. Op de traverse door Beek en Donk (Oranjelaan) loopt dit op tot ca. 17.000 mvt/etm. en ten zuiden van Aarle-Rixtel is dit ca. 13.000 mvt/etm.

Als gevolg van deze hoge intensiteiten is de overlast voor zowel de verkeersdeelnemers, de aanwonenden bijzonder groot. De regelmatig optredende stuwingen in de verkeersstromen ter plaatse van de brug over de Zuid-Willemsvaart, op de Oranjelaan en op de kruising met de Bakelseweg in Aarle-Rixtel leiden er ook toe dat automobilisten sluiptwegen zoeken in de regio.

De leefbaarheid en de verkeersveiligheid, met name in Beek en Donk, komen sterk in het gedrang. Momenteel zijn er in Aarle-Rixtel en Beek en Donk ruim 550 woningen met een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) (de voorkeursgrenswaarde) vanwege het wegverkeer op de N266 (zie ook tabel 2.1).

b. De verkeerssituatie in en rondom het centrum van Helmond

Voor het functioneren van Helmond en omgeving is een goede bereikbaarheid van groot belang. Met name in noordelijke richting ('s-Hertogenbosch en Nijmegen) is deze momenteel verre van ideaal. Hierboven werden al de congestieverschijnselen in Beek en Donk en Aarle-Rixtel genoemd. Met name het Bedrijventerrein Zuidoost-Brabant ondervindt nadeel van de als gevolg hiervan achterblijvende kwaliteit van de ontsluiting, vooral in noordelijke richting. Daarnaast wordt de ontwikkeling van het centrum van Helmond geblokkeerd. Nu zoekt veel doorgaand en extern verkeer zich een weg door het centrum van de stad over de Kanaaldijk. De Kanaaldijk zorgt zo voor een ontoelaatbare barrièrewerking in het centrum.

c. De ontsluiting van enkele woonwijken in Helmond

Helmond-Noord en de woningbouwlocaties Rijpelberg en Brouwhuis zijn nu niet via een directe verbinding in noordelijke richting ontsloten. Dit geldt ook voor de nieuwe woningbouwlocatie Dierdonk, die komt te liggen ten oosten van de Zuid-Willemsvaart. Er is hierdoor veel doorgaand verkeer, dat onder andere door het centrum van Helmond moet.

d. De verkeerssituatie in de regio Helmond

Tussen het noordelijke en zuidelijke gedeelte van de regio Helmond is momenteel geen doorgaande regionale verbinding aanwezig. Hierdoor vinden noord-zuid verplaatsingen plaats via het stedelijk wegennet of via de route Bakelsdijk-Heikantseweg. Vanuit het oogpunt van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid is dit een ongewenste situatie.

e. De gewenste uitrusting van een 2^e orde-verbinding

Verder kan worden gewezen op het feit, dat de tracering van de N266 niet aansluit op de gewenste uitrusting van een verbinding van 2^e orde. Een dergelijke verbinding behoort principieel niet door bebouwde kommen te lopen, zoals thans wel het geval is.

f. Het concept 'duurzaam veilig'

Bovenstaande knelpunten staan ook op gespannen voet met de uitgangspunten van het begrip 'duurzaam veilig'.

Samenvattend kan vastgesteld worden, dat de huidige problemen zowel bepaald worden door de verkeerstechnische capaciteit van het wegennet alsook door kwalitatieve (leefomgeving, verkeersveiligheid, bereikbaarheid) en functionele (2^e orde weg door de kom) factoren. Daarnaast werkt de bestaande situatie belemmerend op de economische ontwikkelingsmogelijkheden van de gehele regio.

2.2.2 De toekomstige situatie zonder aanleg PW205/PW210

De huidige knelpunten zullen de komende jaren alleen nog maar duidelijker naar voren komen, indien besloten zou worden tot handhaving van de huidige situatie. Dit blijkt onder andere uit een uitgevoerde verkeerskundige beoordeling van de toekomstige situatie bij Beek en Donk en Aarle-Rixtel aan de hand van modelberekeningen. Deze wordt hieronder verder toegelicht.

Aan de berekende prognoses hebben de volgende uitgangspunten met betrekking tot de mobiliteitstoename en de samenstelling van het wegennet ten grondslag gelegen.

a. Mobiliteitsgroei

Door middel van een regionale vertaling van het beleid zoals dat landelijk is vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is de mobiliteitsgroei in Noord-Brabant van 1986 tot 2010 bepaald op 45%. Deze groei wordt vooral veroorzaakt door een groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen, maar ook door een autonome groei van het autoverkeer van ca. 8%.

b. Wegennet

De verkeersintensiteiten binnen de corridor van de N266 zijn mede afhankelijk van wijzigingen in het wegennet die in de directe omgeving maar ook op grotere afstand worden aangebracht. Het gaat daarbij met name om wijzigingen in het hoofdwegennet.

Bij de modelberekeningen¹ is er van uitgegaan dat de volgende onderdelen van het wegennet in 2010 zullen zijn gerealiseerd:

- de doortrekking van de A73 tot Venlo;
- de ombouw van de N2 ('s-Hertogenbosch-Eindhoven) tot autosnelweg;
- de ombouw van de N59 ('s-Hertogenbosch-Oss) tot autosnelweg;
- de aanleg als autosnelweg van de A50 (Oss-Eindhoven);
- de doortrekking van de Rochadeweg in Helmond tot aan de Kanaaldijk;
- de zuidoostelijke omlegging Gemert;
- 1900 woningen in de nieuwe wijk Dierdonk in de gemeente Helmond.

In de modelberekeningen is geen rekening gehouden met de mobiliteitsgevolgen van het Bedrijventerrein Zuid-Oost Brabant (BZOB) en het voornemen van de gemeente Helmond om, na aanleg van de PW 205/PW210, de N266 in de bebouwde kom van Helmond af te sluiten (een zogenaamde "knip" waardoor het verkeer "gedwongen" wordt om van de nieuwe verbinding gebruik te maken.²

Prognose

Indien geen rekening wordt gehouden met de uitbouw van het wegennet, zoals hierboven omschreven dan zal het verkeer op de huidige verbinding nog toenemen met 25 tot 30 %. Wordt daar wel rekening mee gehouden dan blijven de intensiteiten op ongeveer het huidige niveau, te weten: ongeveer 10.000 motorvoertuigen per etmaal op de weg langs de Zuid-Willemsvaart, ten noorden van Beek en Donk, en 17.000 mvt/etm. op de Oranjelaan in Beek en Donk.

2.2.3 De toekomstige situatie na aanleg van de PW205/PW210

Indien wel besloten wordt om de PW205/PW210 aan te leggen blijkt uit bovengenoemde modelberekeningen, dat -onafhankelijk voor welk alternatief gekozen wordt- de verkeersintensiteiten op de bestaande verbinding in belangrijke mate zal dalen. De beide alternatieven blijken hetzelfde effect te hebben op de bestaande traverse door Beek en Donk. De verkeersintensiteit op de Oranjelaan zal in 2010 zijn teruggebracht tot bijna 5.500 mvt/etm dus ongeveer een derde ten opzichte van de huidige intensiteit. Volgens het MER zal onder invloed van de "knip" in de N266 ter hoogte van Helmond de intensiteit op het wegvak tussen Aarle-Rixtel en Beek en Donk nog eens met 1.850 mvt/etmaal afnemen.

Na aanleg zullen de hierboven genoemde knelpunten tot het verleden behoren.

¹ Basis vormen hierbij de modelberekeningen zoals deze in 1993 door de Provincie Noord-Brabant (bureau Vastgoed, Verkeers- en Vervoersinformatie, zijn uitgevoerd.

² Paragraaf 3.6 van het MER, december 1994

2.3 De resultaten van het milieu-effectrapport

Doelstelling en werkwijze van het MER

Op basis van een verkenning van de toekomstige situatie wordt in het MER geconcludeerd, dat alleen een doortrekking van de PW205/PW210 een reëel alternatief vormt voor de oplossing van de gesignaleerde problemen (die overigens overeenkomen met de knelpunten, zoals beschreven in de vorige paragraaf).

De wenselijkheid van de doortrekking als zodanig stond aan het begin van de opstellen van het MER dan ook niet meer ter discussie. Het 'convenant-tracé' kwam immers reeds optimaal tegemoet aan de randvoorwaarden, zoals die vanuit natuurlijk, landschappelijk, stedenbouwkundig en verkeerskundig oogpunt kunnen worden gesteld.

De doelstelling van het MER luidde dan ook: 'Het verkrijgen van een kwalitatief en kwantitatief inzicht in de milieugevolgen van de doortrekking van de PW205/PW210 volgens het tracé, zoals dat in het bestuurlijk convenant is vastgelegd, teneinde doelgericht mogelijkheden te kunnen bezien en beoordelen om de positieve milieugevolgen te versterken en negatieve milieugevolgen te voorkomen c.q. te beperken'.

In het MER zijn vervolgens de volgende alternatieven onderzocht:

- alternatief 1: vanaf de Bakelseweg wordt het tracé ten oosten van Beek en Donk geleid, waarbij sprake is van twee varianten:
 - * variant 1a: ten westen van Broekkant;
 - * variant 1b: ten oosten van Broekkant.Uiteindelijk sluit dit tracé ten noorden van Beek en Donk aan op de bestaande N266.
- alternatief 2: deze sluit zuidelijker aan op de bestaande N266 ter hoogte van de Gemertseweg.

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is het alternatief dat, over het geheel genomen, het gunstigst (dan wel het minst schadelijk) is voor het milieu, maar wel leidt tot de oplossing van het probleem.

In het MER wordt gesteld dat voor de ontwikkeling van het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) 2 sporen gevolgd kunnen worden:

- . de ontwikkeling van een MMA op strategisch niveau;
- . de ontwikkeling van een MMA op tracéniveau.

Op strategisch niveau moet gedacht worden aan beperking van de automobiliteit, wijzigingen in grondgebruik, versterking van het openbaar vervoer e.d. In het MER wordt gesteld dat beïnvloeding op strategisch niveau grotendeels buiten de bevoegdheden van de initiatiefnemers ligt. In het kader van het MER is verder geconcludeerd dat alleen uitvoering van het beoogde wegalternatief leidt tot een oplossing van de geformuleerde problemen. Het MMA op tracé(uitvoerings)niveau richt zich op het voorkomen en beperken van de meer lokale milieueffecten.

De resultaten van het MER

In hoofdstuk 10 het MER worden de verschillende alternatieven en varianten met elkaar vergeleken. Onderscheid wordt gemaakt tussen:

- Wegalternatief

- variant 1, tracé sluit ten noorden van Beek en Donk aan op de N266;
 - * variant 1a, tracé ten westen van Broekkant;
 - * variant 1b, tracé ten oosten van Broekkant;
- variant 2, tracé aansluitend op de N266 bij de Gemertseweg;
- Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA).

In een slotoverzicht worden deze varianten en het MMA vergeleken met het nul-alternatief (handhaven van de bestaande situatie).

Slotoverzicht van de alternatieven

	Nul-alternatief	Alternatief 1		Alternatief 2
		variant 1a	variant 1b	
Natuurlijk milieu	1	3	4	2
Woon- en leefmilieu	3	1-2	1-2	4
Ruimtegebruik	1	4	3	2
Kosten	nvt	64 milj	64 milj	88 milj
Rangordewaardering (1-4) vindt per alternatief plaats, daarbij staat 1 voor de meest gunstige en 4 voor de meest ongunstige alternatief of variant.				

Conclusies ten aanzien van het milieu

"De aanleg van de nieuwe weg-voor een groot deel door een landelijk gebied- heeft negatieve gevolgen, met name voor het **natuurlijk milieu** (ecologie en landschap). Alle bestudeerde varianten doorsnijden een natuurkerngebied. Doordat deze doorsnijding plaatsvindt aan de rand van dit gebied en vanwege de bundeling van een groot deel van de weg met bestaande infrastructuur (Bakelse Dijk en Zuid-Willemsvaart), zijn de milieueffecten in absolute zin beperkt. Door de geringere lengte en vroege bundeling met de N266 scoort variant 2 het minst ongunstig voor wat betreft het natuurlijk milieu.

Met betrekking tot het **woon- en leefmilieu** is langs verschillende wegvakken binnen de bebouwde kommen van het studiegebied reeds sprake van hinder van het wegverkeer. De aanleg van de PW205/PW210 zal langs een aantal wegvakken in het studiegebied een verbetering betekenen ten aanzien van de verkeersleefbaarheid (geluidshinder, lokale luchtkwaliteit en sociale aspecten). Dit geldt met name voor variant 1 (a en b). Vanwege de bundeling van de weg met de N266 bij Beek en Donk zal variant 2 in het bijzonder in deze gemeente ongunstig scoren als gevolg van geluidshinder, verkeershinder en luchtkwaliteit. Tevens zal bij deze variant de meeste en langdurigste overlast optreden tijdens de aanleg van de weg en zullen de meeste woningen en bedrijven moeten worden geamoveerd."

Meer inzicht in de effecten naar de bewoners geeft de volgende tabel, die aan het MER is ontleend.

Aantal woningen met een gevelbelasting van > 50 d(B)A (zonder geluidwerende voorzieningen)						
Alternatieven						
Nul-alternatief	wegvak 6	146	wegvak 3	178	wegvak 31	162
Alternatief 1						486
- variant a		82		0	1	83
- variant b		82		0	1	83
Alternatief 2		82		39	176	297

Wegvak 6: Beek en Donk/Aarle Rixtel (N266) tussen kruising Klokkengietersstraat/N266 en kruising Lieshoutseweg/N266

Wegvak 3: Beek en Donk (N266) tussen kruising Lieshoutseweg/N266 en Koppelstraat/N266

Wegvak 31: Beek en Donk (N266) tussen kruising Koppelstraat/N266 en de geprojecteerde aansluiting op PW205.

Bron: Milieu-effectrapportage 'Doortrekking van de PW205/210', bijlagen en figuren, DHV infrastructuur, Amersfoort, december 1994

Indien gekozen wordt voor alternatief 1 gaat het aantal panden met een gevelbelasting van meer dan 50 dB(A) in de kernen Aarle-Rixtel en Beek en Donk terug van 486 naar 83 woningen. Bij een keuze voor alternatief 2 is er ook sprake van een teruggang in de geluidsoverlast vanwege het wegverkeer, maar de hinder blijft in Beek en Donk nog substantieel (297 woningen). Het oplossend vermogen van variant 2 is te gering. De voorkeur gaat uit naar variant 1.

In het MER komt uit de vergelijking van de varianten 1a en 1b naar voren, dat voor wat betreft woon- en leefmilieu, er geen grote verschillen zijn.

2.4 De afweging en conclusie

In paragraaf 2.2 is de wenselijkheid van het voornemen tot aanleg van de PW205 aangetoond. Verschillende knelpunten in de huidige verkeerssituatie in de regio Helmond dienen opgeheven te worden. Het gaat om:

- onaanvaardbare milieuhinder in Beek en Donk;
- congestieverschijnselen, zowel in Beek en Donk als Aarle-Rixtel, waardoor de economische ontwikkelingsmogelijkheden in de regio Helmond onder druk staan;
- onaanvaardbare hoge verkeersintensiteiten in het centrum van Helmond (Kanaaldijk). De Kanaaldijk zorgt nu voor een ontoelaatbare barrièrewerking in het centrum;
- het ontbreken van een doorgaande regionale noord-zuid verbinding in de regio Helmond.

Vanwege deze knelpunten is er vanuit het oogpunt van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid sprake van een situatie, die aangepakt dient te worden door middel van doortrekking van de PW210 in noordelijke richting.

Hieraan uitgaande is een MER opgesteld, waarin verschillende alternatieven en varianten zijn onderzocht op hun gevolgen voor het milieu.

In het bestemmingsplan dienen de uitkomsten van het MER te worden verwerkt. Aangegeven moet worden op welke wijze hiermee is rekening gehouden. Echter niet alleen de milieu-effecten bepalen de keuze voor een bepaald tracé. Er zijn ook andere overwegingen, die hierbij een rol spelen, zoals verkeerskundige en economische aspecten en de uiteindelijke kosten van het project.

2.4.1 Keuze uit de alternatieven 1 en 2

Milieuaspecten

Eén van de belangrijkste doelen, die met de aanleg van de PW205 moet worden bereikt, is het verminderen van de huidige overlast van het verkeer voor het woon- en leefmilieu in met name Beek en Donk. Indien gekozen wordt voor alternatief 2 zal dit doel niet bereikt worden. De problemen worden alleen maar verplaatst. De prioriteit dient uit te gaan naar een verbetering van het woon- en leefklimaat binnen de kernen (alternatief 1).

Overige aspecten

Uit modelberekeningen blijkt, dat de intensiteit op de nieuwe verbinding bij alternatief 1 ruim 15.000 mvt/etm en bij alternatief 2 ruim 14.000 mvt/etm bedraagt, dus iets minder. Hieruit kan worden geconcludeerd dat alternatief 1 een enigszins betere ontsluiting van Helmond betekent. De concurrentie van de nieuwe ontsluiting ten opzichte van het overige hoofdwegennet is iets beter dan bij alternatief 2, maar het verschil is slechts marginaal. De tracékeuze zal dus vooral vanwege andere factoren gemotiveerd moeten worden.

Er zijn andere belangrijke verkeerskundige en ruimtelijke overwegingen, die pleiten voor alternatief 1. In tegenstelling tot alternatief 2:

- doorsnijdt alternatief 1 geen tussengebied;
- tast alternatief 1 het landgoed Eyckenlust niet aan;
- doorsnijdt alternatief 1 niet de lintbebouwing langs de Gemertseweg;
- snijdt alternatief 1 Broekkant en het industrieterrein niet af van de hoofdkern van Beek en Donk.

Daar komt nog bij dat het handhaven van het tracé langs de Zuid-Willemsvaart, vanwege het noodzakelijk ruimtegebruik een zeer sterke aantasting van de bestaande situatie en bebouwing tot gevolg zou hebben. De gereconstrueerde weg zal moeten voldoen aan de RONA-richtlijnen, behorend bij een tweede orde weg. Het ruimtelijk profiel van de weg moet daartoe worden verruimd. Tezamen met de ruimtereservering voor de voorgenomen kanaalverbreding zou dit betekenen dat vrijwel alle bestaande bebouwing langs de weg geamoveerd dient te worden. Vanwege deze argumenten is alternatief 2 bestuurlijk afgewezen.

Tenslotte blijken de kosten voor alternatief 1 geringer te zijn dan voor alternatief 2.

Gelet op het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat het MER het eerder gekozen "convenant-tracé" bevestigt.

2.4.2 Keuze uit twee varianten binnen alternatief 1

Uit het slotoverzicht van het MER blijkt, dat vanuit milieu-hygiënisch oogpunt bezien de beide varianten voor het grootste deel gelijk scoren. Alleen wat betreft het natuurlijk milieu gaat er een lichte voorkeur uit naar variant 1a, omdat het tracé volgens variant 1b iets meer het landelijk gebied doorsnijdt (ecologie, archeologie en landschap).

Ruimtelijk gezien gaat de voorkeur uit naar variant 1b. Variant 1a ligt ten westen van Broekkant en vormt dus een barrière tussen Broekkant en Beek en Donk. Bovendien doorsnijdt variant 1a de bebouwing langs de Lekerstraat. Een belangrijk bezwaar van variant 1a is ook de ligging in en de wijze van doorsnijding van het dal van de Aa. Deze bezwaren tegen variant a gelden niet voor variant b.

Vanuit verkeerskundig oogpunt bekeken geldt ten gunste van variant 1b, dat wordt voldaan aan een belangrijk uitgangspunt bij het kiezen van tracés voor infrastructuur, namelijk het bundelingsprincipe. Variant 1b is over grote lengte gelegen naast het tracé van de Rotterdam-Rijnpijpleiding.

Eén en ander tegen elkaar afzettend is gekozen voor variant 1b.

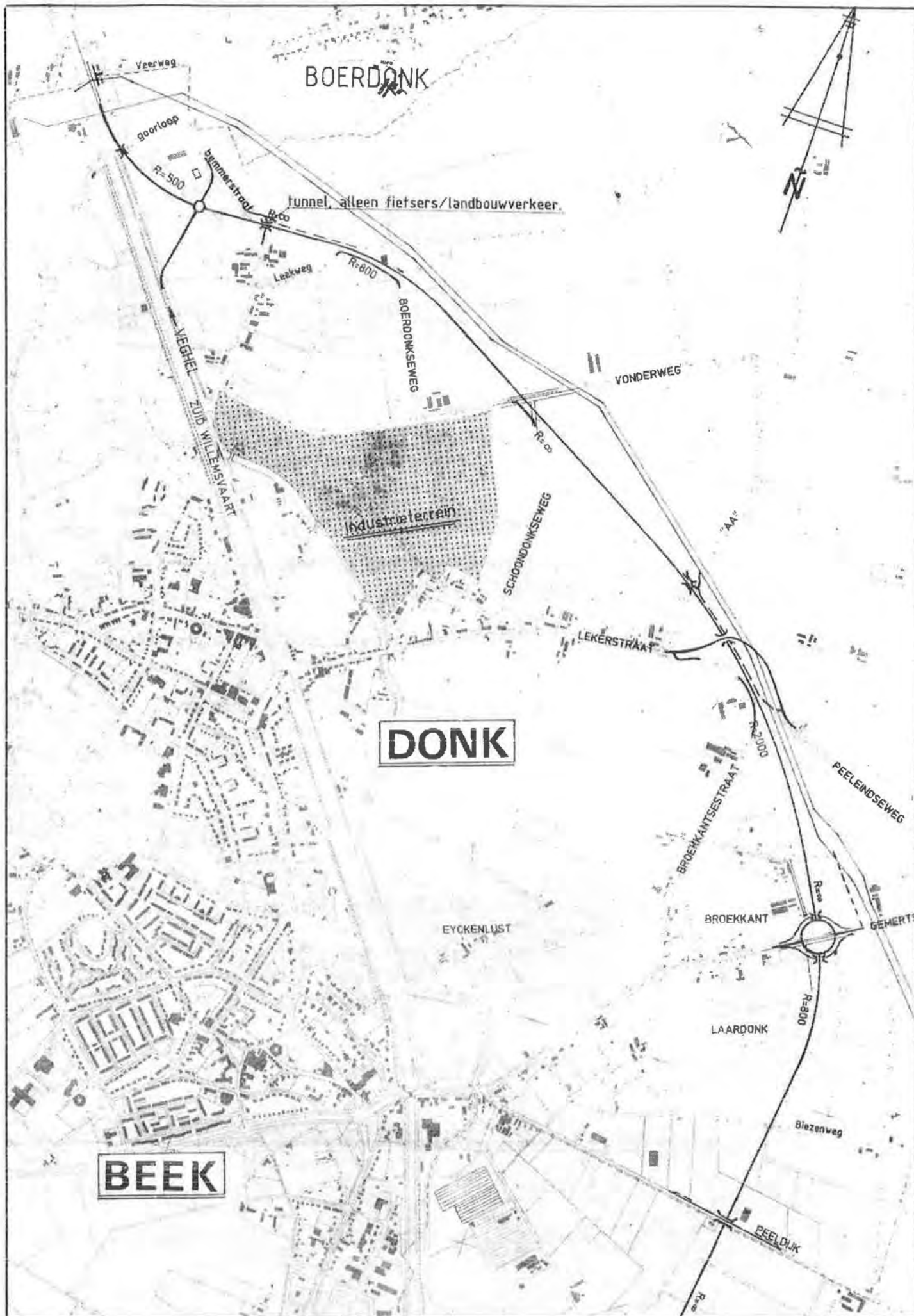
2.4.3. Het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Het MMA richt zich in het kader van het MER op uitvoerings- en inrichtingsaspecten van de voorkeursvariant 1:

- archeologie: het laten uitvoeren van onderzoek en het beschikbaar stellen van tijd voor het uitvoeren van archeologische opgravingen;
- landschap: bij verdiepte weggedeelten een combinatie zoeken met geluid reducerende maatregelen;
- bodem, grondwater, oppervlaktewater: gescheiden opvang van verontreinigingen;
- ruimtegebruik: bij ernstige doorsnijdingen, bedrijfsverplaatsingen overwegen;
- natuur: "ecoduikers";
"ecoducten";
bruggen met extra strook voor passerende dieren c.a.;
aansluiten op natuurwaarden;
- geluid: beperking tot 80 km/uur reduceert de geluidsoverlast;
- leefklimaat: naast geluidwering aandacht besteden aan maatregelen ter beperking van de sociale onveiligheid (denk aan fietstunnels voorzien van extra licht).

In het kader van het ontwerp zullen de initiatiefnemers zoveel als mogelijk met deze suggesties rekening houden.

Voorkeurstrace Noordelijk deel



HOOFDSTUK 3. BESCHRIJVING VAN HET PLAN

3.1 Inleiding

In onderhavig hoofdstuk zal het tracé 1b (zie vorig hoofdstuk) nader worden beschreven. De algemene uitgangspunten van het wegontwerp worden besproken. Daarnaast zullen de aansluitingen en kruisingen de revue passeren. Onder andere zal worden aangegeven waarom voor de desbetreffende vormgeving van het tracé is gekozen.

Ten behoeve van een verantwoorde landschappelijke inpassing van de PW205 is een landschapsplan opgesteld. In paragraaf 3.3 wordt hier op in gegaan. In paragraaf 3.4 wordt verslag gedaan van het onderzoek naar de akoestische situatie langs de PW205 na aanleg van deze weg, een integrale benadering ingevolge de Wet Geluidhinder is als separate bijlage aan dit rapport toegevoegd. Waterhuishouding, bodem en grondwater komen kort in de laatste paragraaf aan de orde.

3.2 Het wegontwerp

3.2.1 Uitgangspunten

Het wegontwerp kent de volgende uitgangspunten, passend in het concept 'Duurzaam Veilig':

- een eenduidige functie van de weg: dit betekent, dat het lokale verkeer en het doorgaande verkeer zoveel mogelijk gescheiden dient te worden afgewikkeld;
- het niet ontsluiten van langs de weg gelegen bestemmingen op de PW205;
- het zo veel mogelijk realiseren van ongelijkvloerse kruisingen;
- de aansluitingen zijn in beginsel gelijkvloers.

Daarnaast dient de nieuwe weg zo goed mogelijk landschappelijk en ruimtelijk te worden ingepast in zijn omgeving.

Al enige tijd is een discussie gaande over een westelijke aftakking langs het Wilhelminakanaal richting de A58 ten noorden van Eindhoven. Definitieve besluitvorming over deze weg zal nog enige tijd op zich laten wachten. Het tracé van de PW205 zal zodanig worden vormgegeven, dat een eventuele aantakking van de PW 205 ten noorden van de Bakelseweg op de westelijke omleiding tot de mogelijkheden behoort.

Dimensionering

Voor wat betreft het dwarsprofiel wordt gekozen voor een dwarsprofiel conform RONA-III. Dit houdt in een verhardingsbreedte van 7.50 meter en 6 meter brede bermen. De ontwerp-snelheid van de weg bedraagt 80 km/u.

Lengteprofiel

Teneinde de visuele invloed van de weg op de omgeving zoveel mogelijk te beperken is gekozen voor een weg die op het maaiveld is gelegen. De aansluitingen zijn ook gelijkvloers terwijl de kruisingen uit het oogpunt van verkeersveiligheid, ongelijkvloers uitgevoerd zullen worden.

Er is in het ontwerp naar gestreefd om fietsers zoveel mogelijk ongelijkvloers de weg te laten kruisen. In concreto betekent dit:

- 1) De weg zal ongeveer op maaiveldhoogte de hooggelegen Bakelseweg passeren (dit door middel van een tunnelbak die in de oprit van de Bakelseweg over de 'nieuwe' Zuid-Willemsvaart zal worden aangebracht.
- 2) De Peeldijk zal door middel van een viaduct **over** de PW205 gevoerd worden.
- 3) De Gemertseweg zal door middel van een rotonde op de PW205 aangesloten worden. Het fietsverkeer op de Gemertseweg zal door middel van tunnels onder de rotonde doorgevoerd worden. Uit het oogpunt van gerief en sociale veiligheid zullen deze tunnels gedeeltelijk ingegraven worden en zal de rotonde 1,50 tot 2,00 meter boven het maaiveld komen te liggen.
- 4) Een viaduct in de verbinding Lekerstraat/Peeleindseweg waarbij deze door middel van een viaduct **over** de PW205 gaat.
- 5) Een ongelijkvloerse kruising van de Bemmerstraat **onder** de PW205 voor fietsers en klein agrarisch verkeer. Ook hier wordt uitgegaan van een zogenaamde "half-half-oplossing" waarbij de ingraving beperkt wordt door de PW205 2 tot 3 meter boven het maaiveld aan te leggen.
- 6) Het aansluiten van de Boerdonk/Donk door middel van een rotonde.

Het aantal aansluitingen is uit het oogpunt van verkeersveiligheid en adequate verkeersafwikkeling beperkt gehouden. De minder essentiële verbindingen, die afgesloten zullen worden zijn:

- 1) Het afsluiten van de Pater Eustachiuslaan, compensatie d.m.v. parallelwegen richting Peeldijk.
- 2) Afsluiting van de Biezenweg.
- 3) Afsluiten van de AA-weg.
- 4) Afsluiten van de Vonderweg.
- 5) Afsluiten van de Boerdonkseweg/Leekweg met compensatie door middel van parallelwegen.
- 6) Afsluiten van de Veerstraat.

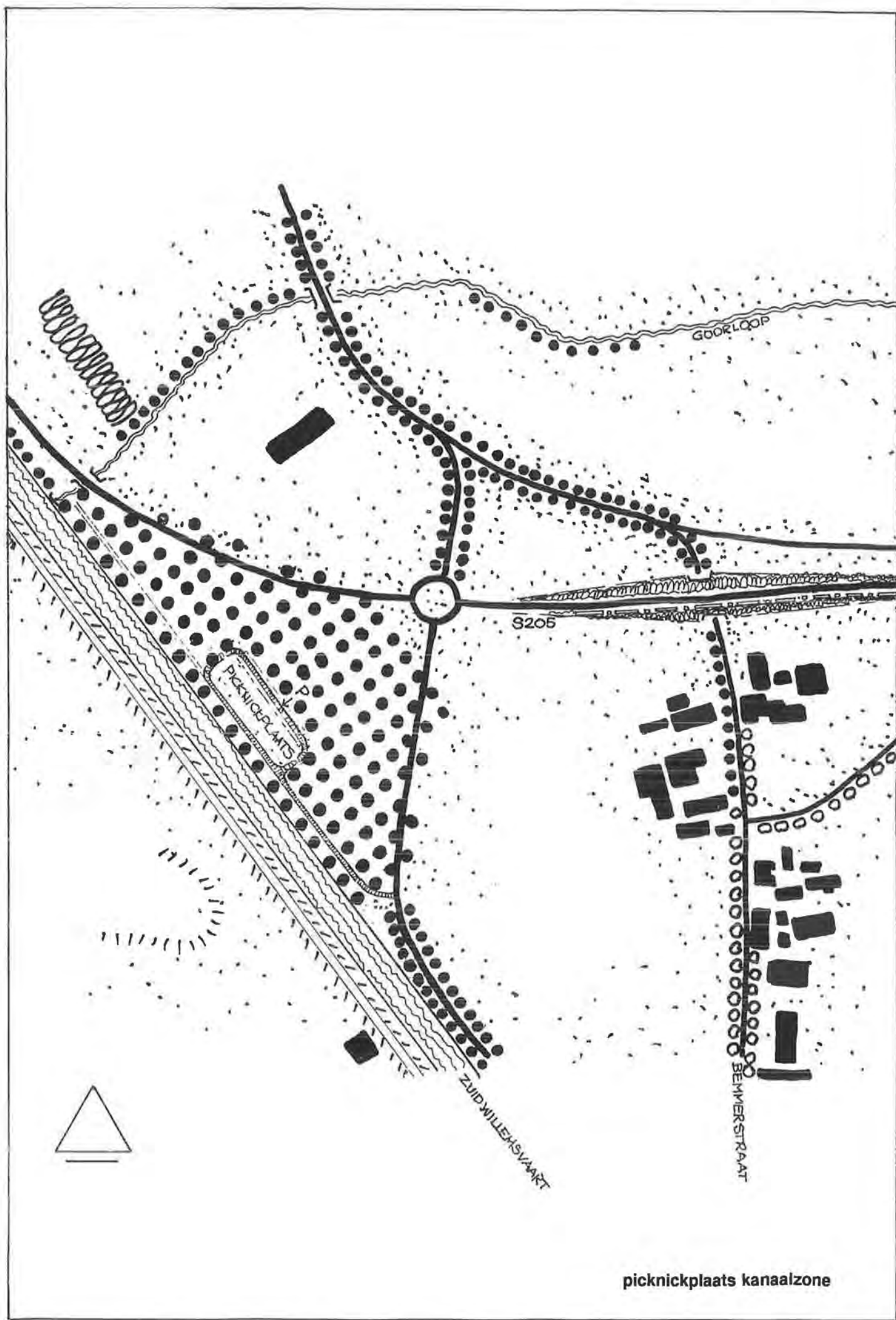
3.3 Landschapsplan en de Groene Hoofdstructuur

3.3.1. Het landschap

Het belangrijkste uitgangspunt voor het landschapsplan is de bestaande landschappelijke situatie. Het tracé loopt door drie verschillende soorten landschappen.

- het zuidelijk gedeelte op het grondgebied van Aarle-Rixtel. Hier is sprake van een gesloten landschap met grote boscomplexen en een intensief patroon van lijnvormige elementen;
- het tussengedeelte, tot ongeveer de watergang de Aa. Het betreft hier een kleinschalig, halfopen landschap en wordt gekenmerkt door veel verspreid liggende bosjes en (evenals het zuidelijk deel) een intensief patroon van lijnvormige elementen;
- het noordelijk gedeelte; een landschap dat gekarakteriseerd kan worden als relatief open. Naast bomenrijen (lijnvormige elementen) is het landschap groot van schaal in de beekdalen van de Aa en de Goorloop.

Zoals in de vorige paragraaf staat beschreven ligt het tracé in hoofdzaak op het maaiveld.



3.3.2 Landschappelijk inpassing

Uitgaande van deze gegevens is gekozen voor de volgende inpassing in het landschap:

- Het zuidelijk deel: zoveel mogelijk bebossing evenwijdig aan het kanaal en de plaatsing van lijnvormige elementen op bepaalde plekken langs het tracé.
- Het tussengebied: een zo onopvallend mogelijke inpassing met alleen accenten op de aansluiting van de Gemertseweg op de S205. Door het benadrukken van de bestaande verbindingen die min of meer haaks op de aan te leggen weg staan, wordt de bestaande compartimentering van het landschap versterkt en doorkruist de weg op een zo onopvallend mogelijke wijze dit deel van het studiegebied.
- Het noordelijk deel: hier zijn weer de lijnvormige elementen van veel belang. In beperkte mate evenwijdig aan het tracé en verder waar mogelijk dwarskavelgrenzen beplanten met bomen. Bij de bruggen over de AA en de Goorloop zijn natte bosvegetaties geprojecteerd.

3.3.3. Bijzondere landschappelijke onderdelen

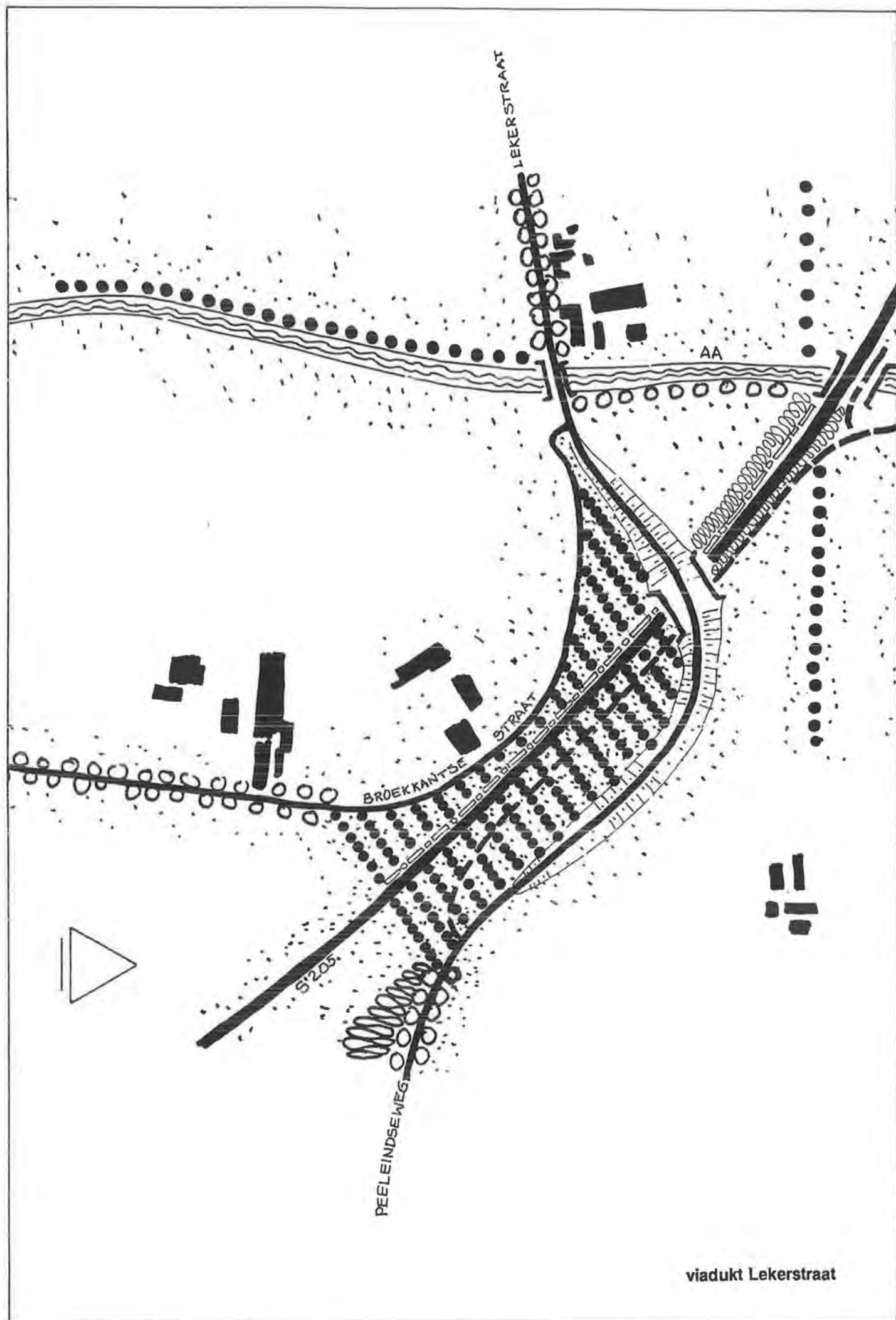
Er zijn 2 punten waar de verkeersdeelnemers geattendeerd dienen te worden op discontinuïteiten in het wegbeeld. In het noorden is dit de aansluiting op de Bemmerstraat. De weg volgt hier niet meer het kanaal en buigt in oostelijke richting. Voorgesteld wordt om hier een picknickplaats binnen de kanaalzone aan te leggen, te midden van een bomenweide van populier.

Het tweede punt betreft de aansluiting op de Gemertseweg. Vooral voor verkeer komende vanuit de richting Helmond (men heeft dan over een afstand van bijna 5 kilometer kruisingsvrij over de weg kunnen rijden) dient dit punt goed herkenbaar te zijn. Het ontwerp van de aansluiting in de vorm van een rotonde draagt hiertoe bij, ook een forse beplanting zal attentieverhogend werken. Voorgesteld wordt de beplanting uit te voeren in de vorm van een 'bos' van bruine beuken, te situeren op het middengedeelte van de rotonde.

Ook de kruising van de Lekerstraat vraagt bijzonder aandacht. Het viaduct waarmee de Lekerstraat over de PW205 gevoerd zal worden, komt noordelijk van de bestaande verbinding te liggen. Landschappelijk gezien wordt deze, vanuit civiel-technische redenen te verdedigen oplossing, betreurd. Compensatie wordt voorgesteld door de vrijkomende 'resthoeken' te benutten voor aanplant van essen. Deze essen dienen de hoofdstructuur van de verkaveling te volgen.

3.3.4 De Groene Hoofdstructuur

Volgens het vigerende provinciale beleid moeten natuur- en landschapswaarden, die zich daarin bevinden, duurzaam in stand worden gehouden c.q. worden hersteld en ontwikkeld. Volgens het 'Streekplan' is hier alleen afwijking van mogelijk *'als er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang en onderzoek heeft aangetoond, dat vanwege ruimtelijke aspecten geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten de GHS. In geval van een dergelijke onontkoombaarheid zal worden meegewerkt aan een bestemmingsplan als bij overeenkomst tussen provincie en gemeente is vastgelegd, dat voldoende in compensatie van de aan te tasten waarden is voorzien'*. Daarnaast dienen de compenserende maatregelen zoveel mogelijk in het bestemmingsplan te worden verwerkt.



Het zuidelijk weggedeelte, ter hoogte van de gemeente Aarle-Rixtel, ligt deels in de rand van twee natuurkerngebieden behorende tot de Groene Hoofdstructuur (GHS). In het gebied ten noorden van de Bakelseweg ligt de nadruk op de voorkomende struweelbeplanting(S). Ten zuiden van de Bakelseweg tot aan de bebouwing van Helmond en de Bakelse Aa ligt de nadruk op planten en plantengemeenschappen (P). Kleine bosgebiedjes en bosstroken tussen beide voorgaande gebieden vormen een (droge) ecologische verbindingzone. Op de gemeentegrens tussen Helmond en Aarle-Rixtel vormen de Bakelse Aa en de omgelegde Zuid-Willemsvaart tenslotte potentiële (natte) verbindingzones met het Bakels Bos - Straakven en het natuurreervaat Bakelse Beemden.

De zone die met de aanleg van de weg is gemoeid, heeft een breedte variërend van 25 tot 50 m, afhankelijk van de afstand van het tracé tot de oostelijke rijksgrens van de kanaalzone. Door de aanleg van de PW 205 zal ca 3.25 ha bos en struweel, gelegen in genoemde kernrandzones verdwijnen. Door middel van bos en struweelbeplanting in het kader van de landschappelijke inpassing vindt compensatie plaats van in totaal ca 5.45 ha bos en struweel, de laanbeplantingen langs de wegen niet meegerekend. Deze compensatie sluit ruimtelijk direct aan op genoemde kernrandzones en het tracé.

Van de verbindingzones ligt genoemde "droge" zone langs de oostzijde van het tracé; deze wordt door de aanleg enigszins aangetast. De aantasting wordt evenwel ruimschoots gecompenseerd door de aan te brengen bosstrook aan de westzijde van het tracé.

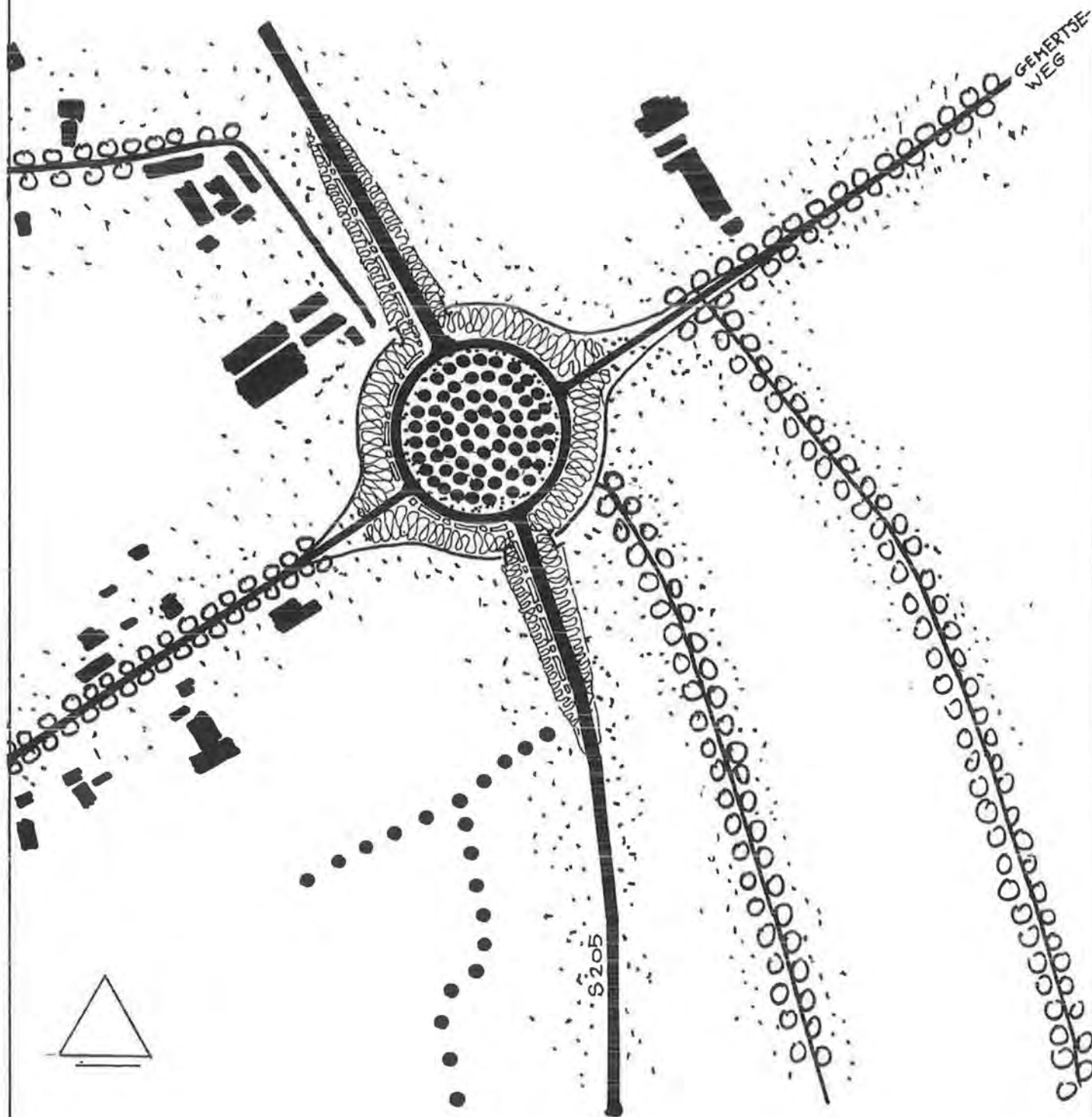
Van de natte verbindingen (Kanaalzone en Bakelse Aa) ligt de eerste zone op enige afstand aan de westzijde van het tracé. Deze wordt door de aanleg niet verstoord. De Bakelse Aa zal als zone met een duiker onder het tracé doorlopen; deze duiker kan zonodig verbreed worden uitgevoerd, eventueel met passageranden langs het water. Dit conform de aanbevelingen in het MER gedaan.

In de overige weggedeelten komen geen elementen van de GHS voor, die gelegen zijn in de directe omgeving van het tracé.

3.4 De akoestische situatie

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd in het kader van het MER. Een meer uitgewerkte rapportage, specifiek gericht op het voorkeustracé, is uitgevoerd voor het grondgebied van Aarle-Rixtel en Beek en Donk. Onderzocht is het tracé, zoals opgenomen in onderhavig bestemmingsplan. In dit onderzoek zijn alleen die panden meegenomen, die na realisatie van de PW205 nog bestaan. Uit het oogpunt van onderhoud en kosten geeft de provincie de voorkeur aan een wegverharding bestaande uit uitgewassen beton (UB). De berekeningen gaan daar van uit. Tevens is onderzocht welke geluidwerende voorzieningen noodzakelijk zijn om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en de grenswaarde van 55 dB(A). De berekeningen zijn verricht voor de bovenste bouwlaag van alle woningen binnen de zone. De hoogte van deze bouwlaag varieert tussen de 2 en 6,5 meter.

Het bedoelde akoestisch onderzoek is als separate bijlage bij onderhavig bestemmingsplan gevoegd. Het meer globale beeld, zoals dit in het MER geschetst wordt, vormt de basis van onderstaande samenvatting.



aansluiting Gemertseweg

Akoestisch ruimtebeslag

Het akoestisch ruimtebeslag kan aangegeven worden door de afstand tussen de verschillende geluidcontouren, veroorzaakt door het lawaai van de geprognoseerde aantallen auto's in het jaar 2010, t.o.v. de weg aan te geven.

Geluidcontouren (afstand in meters tussen as van de weg en betreffende contour)

wegvak nr.	45 dB(A)	50 dB(A)	55 dB(A)	60 dB(A)	65 dB(A)	70dB(A)
28	615	316	157	76	37	17
29	531	270	133	65	31	14

Geluidshinder woningen

Wettelijk behoeven alleen maatregelen genomen te worden indien de geluidbelasting aan de gevels van woningen in de wet vastgestelde grenswaarden overschrijdt. Wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschreden dan dienen aan de weg of aan de woningen maatregelen getroffen te worden. Maatregelen aan de weg, in de vorm van geluidwerende wallen of -schermen, leiden er ook toe dat het akoestisch ruimtebeslag beperkt wordt. In die zin hebben geluidwerende voorzieningen aan de weg een groter nuttig effect.

In het MER is berekend dat langs de wegvakken 28 en 29 resp. bij 22 en 38 woningen een gevelbelasting van meer dan 53 dB(A) zal optreden. Teneinde deze overlast terug te dringen zullen geluidswallen of -schermen aangelegd moeten worden ter hoogte van:

Lokatie en indicatie van de hoogte van benodigde geluidswallen of -schermen ter verkrijging van de voorkeursgrenswaarde:

lokatie	hoogte geluidscherm/wal
Helmond-noord, westzijde weg	1 tot 2 meter
Klein Broekdreef, oostzijde weg	3 tot 4 meter
Gemertseweg, westzijde weg	2 tot 3 meter
Peeleindseweg, westzijde weg	2 tot 3 meter
Leekweg, zuidzijde weg	1 tot 2 meter

In het kader van dit bestemmingsplan worden gronden gereserveerd om de aanleg van deze voorzieningen mogelijk te maken.

3.5 Bodem en water

Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 5 van de Milieu-effectrapportage 'Doortrekking van de PW205/PW210' van de provincie Noord-Brabant, hoofdrapport, van december 1994.

HOOFDSTUK 4. DE JURIDISCHE VORMGEVING

4.1 Algemeen

Het bestemmingsplan 'PW205' bevat het juridisch-planologisch instrumentarium voor de aanleg van de PW205. Er is gekozen voor een globale planopzet. In het navolgende wordt het planregime nader toegelicht.

4.2 De systematiek

Bij de vormgeving van de juridische opzet van onderhavig bestemmingsplan is gekozen voor een bestemmingsregeling, waarbij de hoofdopzet van het plan is vastgelegd. Gestreefd is naar aansluiting op de door het NIROV voorgestane bestemmingssystematiek, teneinde tot een zekere uniformering en standaardisering te komen (Op dezelfde leest, juni 1984).

Leeswijzer bij de voorschriften

De indeling is als volgt:

Hoofdstuk 1: 'Inleidende voorschriften' omvat twee artikelen; een artikel met een aantal noodzakelijke begripsomschrijvingen en een artikel, regelende de wijze van meten.

Hoofdstuk 2: 'Bestemmingsvoorschriften' geeft regels die betrekking hebben op het doel van het gebruik van de gronden. In het hoofdstuk zijn bepalingen opgenomen met de voorschriften per bestemming. De bestemming heeft meestal het volgende stramien:

- een omschrijving van de doeleinden van de bestemming;
- de Inrichting: de toegelaten werken en bouwwerken;
- de bouwvoorschriften: zoals bebouwingsdichtheid, hoogte enz.;
- een vrijstellingsbevoegdheid van Burgemeester en Wethouders met betrekking tot bouwvoorschriften;
- een aanvullende regeling omtrent het ander gebruik van gronden dan bouwen en omtrent het gebruik van opstallen.

Hoofdstuk 3: 'Algemene voorschriften' bevat onder andere bepalingen betrekking hebbend op:

- overgangsrecht: bouwwerken welke op het moment van tervisielegging van het plan bestaan (of waarvoor een bouwvergunning is aangevraagd) mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels. Het gebruik van grond en opstallen, dat afwijkt van de voorschriften op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd blijven;
- algemene bepalingen met betrekking tot het gebruik van gronden en bouwwerken: dit artikel vormt het sluitstuk van de bestemmingssystematiek in die zin dat deze bepalingen alle gebruik van gronden en opstallen, dat strijdig is met de aan de grond gegeven bestemming verbieden;
- algemene vrijstellingsbevoegdheid van B en W: het gaat hierbij om een afwijkingsmogelijkheid van de in de voorschriften gegeven maten en normen met betrekking tot het bouwen;
- procedurevoorschriften, strafbaarstelling, een dubbeltelbepaling en de titel.

Hieronder wordt ingegaan op de afzonderlijke artikelen.

4.3 De beschrijving per bestemming

De bestemming 'Verkeersdoeleinden'

Deze bestemming omvat:

- de bouw c.q. aanleg respectievelijk instandhouding van de PW205 met de daarbij behorende aansluitingen c.q. kruisingen;
- de groenvoorzieningen, die noodzakelijk zijn voor de landschappelijke inpassing van de weg, aansluitingen en kruisingen (op basis van het landschapsplan);
- de aanleg en instandhouding van watergangen ten behoeve van detail- en hoofdontwatering;
- de aanleg en instandhouding van een picknickplaats ter plaatse van de desbetreffende aanduiding op de plankaart;
- de aanleg en instandhouding van geluidwerende voorzieningen.

Op de plankaart is een aantal dwarsprofielen opgenomen, waaruit de exacte ligging van rijbaan, bermen, sloten, groen- en geluidwerende voorzieningen en dergelijke blijkt.

In de regeling is een bepaling opgenomen, dat de ruimtelijke indeling c.q. inrichting van de gronden in overeenstemming dient te zijn met deze profielen, met dien verstande, dat de exacte hoogte van de weg en de ligging en breedte van bermen, sloten, etc. mag worden aangepast aan het definitieve technisch ontwerp. De op de plankaart geprojecteerde hoofdrijbaan ligt echter wel vast.

Op de gronden kunnen met de functie van een weg verband houdende werken en bouwwerken worden aangelegd/opgericht. De bouw van verkooppunten voor motorbrandstoffen is niet toegestaan.

Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in de doeleinden en de bouwvoorschriften ten behoeve van:

- a. de aanleg en instandhouding van geluidwerende voorzieningen, die niet gelegen zijn ter plaatse van de op de kaart aangegeven aanduiding 'geluidwerende voorzieningen';
- b. de aanleg van geluidwerende voorzieningen met een hoogte van meer dan 4 m¹;

Indien een aanvullend akoestisch onderzoek dit noodzakelijk maakt.

De bestemming 'Langzaamverkeersdoeleinden'

De aanleg van een fietspad langs de PW205 is mogelijk op de gronden met de bestemming 'Langzaamverkeersdoeleinden'. Hier zijn ook groenvoorzieningen (inclusief bermen/sloten) toegestaan.

De bestemming 'Recreatieve doeleinden -R-

Om de verplaatsing van een sportveld in Aarle-Rixtel mogelijk te maken is in onderhavig bestemmingsplan de bestemming 'Recreatieve doeleinden -R-' opgenomen. Op de desbetreffende gronden zijn naast sportvelden en groenvoorzieningen ook voor sportactiviteiten noodzakelijke gebouwen, zoals bergingen, kleedkamers, e.d. toegelaten. Kantines en clubhuizen vallen hier overigens niet onder.

De maximale goothoogte van de hierboven bedoelde gebouwen bedraagt 3 m¹, terwijl het oppervlak niet meer dan 50 m² mag bedragen. Tenslotte geldt een bebouwingspercentage van maximaal 5% te berekenen over het bestemmingsvlak.

HOOFDSTUK 5. DE ECONOMISCHE HAALBAARHEID

In het kader van het bestuurlijk convenant S205/S210 van februari 1992 is door de provincie toegezegd de uitvoering, realisatie en financiering van het project op zich te nemen.

HOOFDSTUK 6. VERSLAG VOOROVERLEG EN INSPRAAK

PM

Voorschriften

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
HOOFDSTUK I : INLEIDENDE VOORSCHRIFTEN	1
Artikel 1 - Begripsomschrijvingen	1
Artikel 2 - Wijze van meten	3
HOOFDSTUK II : BESTEMMINGSVOORSCHRIFTEN	5
Artikel 3 - Verkeersdoeleinden	5
Artikel 4 - Langzaamverkeersdoeleinden	7
Artikel 5 - Recreatieve doeleinden -R-	8
HOOFDSTUK III : ALGEMENE VOORSCHRIFTEN	9
Artikel 6 - Overgangsbepalingen	9
Artikel 7 - Algemene bepaling met betrekking tot gebruik van gronden en bouwwerken, niet zijnde bouwen	10
Artikel 8 - Algemene vrijstellingsbevoegdheid	11
Artikel 9 - Procedurevoorschriften	12
Artikel 10 - Strafbepaling	13
Artikel 11 - Dubbeltelbepaling	14
Artikel 12 - Titel	15

Plankaart nrs. 4002021.B, 4002022.B, 4215009.B, 4215010.B

HOOFDSTUK I : INLEIDENDE VOORSCHRIFTEN

Artikel 1 - Begripsomschrijvingen ¹

In deze voorschriften wordt verstaan onder:

- | | |
|--------------------------|--|
| 1. bebouwing: | één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde; |
| 2. bebouwingspercentage: | een op de kaart of in de voorschriften aangegeven percentage, dat de grootte van het deel van een bouwperceel c.q. bouwvlak of bestemmingsvlak aangeeft, dat maximaal mag worden bebouwd; |
| 3. bestaand bouwwerk: | een bouwwerk, dat: <ul style="list-style-type: none">- op het moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van dit plan bestaat of in uitvoering is;- na dat tijdstip is of mag worden gebouwd krachtens een bouwvergunning, waarvoor de aanvraag voor dat tijdstip is ingediend; |
| 4. bestemmingsvlak: | een op de kaart aangegeven vlak met een zelfde bestemming; |
| 5. bestemmingsgrens: | een op de kaart aangegeven lijn, die de grens vormt van een bestemmingsvlak; |
| 6. bouwen: | het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk; |
| 7. bouwgrens: | een op de kaart aangegeven lijn die niet door gebouwen mag worden overschreden, behoudens krachtens deze voorschriften toegelaten afwijkingen; |
| 8. bouwperceel: | de aaneengesloten bebouwde en/of onbebouwde grond, behorende bij een bestaand of op te richten bouwwerk of complex van bouwwerken; |
| 9. bouwvlak: | een op de kaart aangegeven vlak dat door bouwgrenzen omsloten is en waarop gebouwen zijn toegelaten; |
| 10. bouwwerk: | elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond; |
| 11. detailhandel: | het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder de uitstalling ten verkoop, verkopen en/of leveren van goederen aan personen, die deze goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit; |
| 12. dienstverlening: | het bedrijfsmatig verlenen van diensten; |
| 13. gebouw: | elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt, met dien verstande dat een carport steeds als een gebouw wordt aangemerkt; |

¹ Alfabetisch-lexicografische volgorde

14. horeca: het bedrijfsmatig voor gebruik ter plaatse verstrekken van dranken en van in dezelfde onderneming bereide maaltijden en andere etenswaren als dan niet in combinatie met het exploiteren van zaalaccommodatie en het bedrijfsmatig verstrekken van overnachtingsmogelijkheden;
15. kaart: de tekeningen behorende bij het bestemmingsplan 'PW205' (tek. nrs. 4002021.B, 4002022.B, 4215009.B, 4215010.B);
16. peil:
- a. voor gebouwen, waarvan de toegang onmiddellijk aan een weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang;
 - b. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld;
17. plan:
- a. de toelichting en de voorschriften van het bestemmingsplan 'PW205' van de gemeenten Aarle-Rixtel en Beek en Donk;
 - b. de kaarten van het bestemmingsplan 'PW205' en de daarbij behorende profielen (tek.nrs. 4002021.B, 4002022.B, 4215009.B, 4215010.B);
18. woning: een (gedeelte van een) gebouw dat dient voor de zelfstandige huisvesting van een huishouden.

Artikel 2 - Wijze van meten

Bij de toepassing van deze voorschriften wordt als volgt gemeten:

1. bouwhoogte: vanaf het peil tot het hoogste punt van het bouwwerk; voor wat betreft gebouwen worden antennes, schoorstenen en andere ondergeschikte dakopbouwen, zoals lift- en trapopbouwen en lichtkoepels uitgezonderd;
2. goothoogte van gebouwen: van de horizontale snijlijn van elk dakvlak met het daaronder gelegen buitenwerks gevelvlak tot aan de hoogte van de kruin van de weg van waar het gebouw toegankelijk is, dan wel tot aan de gemiddelde hoogte van het afgewerkte bouwperceel;
3. hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde: van het hoogste punt van een bouwwerk tot aan het gemiddelde maaiveldpeil van het aansluitende afgewerkte terrein;
4. grondoppervlak van een bouwwerk: tussen (de buitenste verticale projecties van) de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van scheidsmuren).

HOOFDSTUK II : BESTEMMINGSVOORSCHRIFTEN

Artikel 3 - Verkeersdoeleinden

Doeleinden

- Lid 1. De gronden op de kaart aangewezen voor 'Verkeersdoeleinden' zijn bestemd voor:
- a. de bouw c.q. de aanleg respectievelijk de instandhouding van de PW 205 met de daarbij behorende aansluitingen c.q. kruisingen;
 - b. het treffen van landschappelijke voorzieningen ter inpassing van de hiervoor omschreven weg, aansluitingen, kruisingen en bijkomende werken in het landschap;
 - c. de aanleg en instandhouding van een picknickplaats met de daarbij behorende voorzieningen ter plaatse van de desbetreffende aanduiding op de kaart;
 - d. de aanleg en instandhouding van geluidwerende voorzieningen ter plaatse van de desbetreffende aanduiding op de kaart;
 - e. de aanleg en instandhouding van watergangen ten behoeve van detail- en hoofdontwatering.

Inrichting

- Lid 2. Op de gronden zijn de volgende werken en bouwwerken toegelaten:
- a. een enkelbaans weg, bestaande uit twee rijstroken;
 - b. met de sub a bedoelde weg verband houdende voorzieningen, zoals op- en afritten, kruisingen/aansluitingen, rotondes, bruggen, viaducten, geleiderails, duikers, bermen, bermsloten, taluds, verlichting, verkeersregelininstallaties, verkeersgeleiders en bewegwijzering;
 - c. voorzieningen ten behoeve van een picknickplaats;
 - d. geluidwerende voorzieningen;
 - e. groenvoorzieningen.

Ruimtelijke Indeling

- Lid 3. De ruimtelijke indeling c.q. inrichting van de gronden dient in overeenstemming te zijn met de op de kaart staande profielen, met dien verstande, dat de exacte hoogte van de weg en ligging van bermen, sloten, e.d. mag worden aangepast aan het definitieve technisch ontwerp.

Bouwvoorschriften

- Lid 4. Voor het bouwen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:
- a. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals bedoeld in lid 2, sub b en c, mag ten hoogste 10 m¹ bedragen;
 - b. de hoogte van gebouwtjes, zoals een abri of telefooncel mag ten hoogste 3 m¹ bedragen met een oppervlak van ten hoogste 6 m²;
 - c. de hoogte van de geluidwerende voorzieningen bedraagt maximaal 4 m¹;

Vrijstelling m.b.t. bouwen

- Lid 5. Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 1, sub d en lid 4, sub c ten behoeve van:
- a. de aanleg en instandhouding van geluidwerende voorzieningen, die niet gelegen zijn ter plaatse van de op de kaart aangegeven aanduiding 'geluidwerende voorzieningen';
 - b. de aanleg van geluidwerende voorzieningen met een hoogte van meer dan 4 m¹;
indien een aanvullend akoestisch onderzoek dit noodzakelijk maakt.

Ander gebruik dan bouwen

- Lid 6. Tot een strijdig gebruik van de gronden en bouwwerken als bedoeld in artikel 7, lid 1 wordt in elk geval gerekend het gebruik voor de uitoefening van een verkooppunt voor motorbrandstoffen.

Artikel 4 - Langzaamverkeersdoeleinden

Doeleinden	Lid 1. De gronden op de kaart aangewezen voor 'Langzaamverkeersdoeleinden' zijn bestemd voor de aanleg c.q. Instandhouding van - een langzaamverkeersroute; - groenvoorzieningen; - kleine voorzieningen ten behoeve van doeleinden van openbaar nut.
Inrichting	Lid 2. Op de gronden zijn toegelaten: - verhardingen; - groenvoorzieningen, bermen en bermsloten; - werken en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, welke passen in de in lid 1 genoemde doeleinden; - bouwwerken van openbaar nut.
Bouwvoorschriften	Lid 4. Voor het bouwen van <u>bouwwerken</u> als bedoeld in lid 2 gelden de volgende bepalingen: - de oppervlakte van een bouwwerk bedoeld in lid 2, sub c en d mag niet groter zijn dan 6 m²; - de hoogte van bouwwerken mag ten hoogste 3 m¹ bedragen, zulks met uitzondering van bewegwijzering en verlichtingsarmaturen, waarvan de hoogte maximaal 6 m¹ mag bedragen.

Artikel 5 - Recreatieve doeleinden -R-

Doeleinden	Lid 1. De gronden op de kaart aangewezen voor 'Recreatieve doeleinden -R- zijn bestemd voor de aanleg c.q. instandhouding van: a. sportvelden; b. groenvoorzieningen; c. voor sportactiviteiten noodzakelijke gebouwen, zoals bergingen, kleedkamers e.d.
Inrichting	Lid 2. Op de gronden zijn toegelaten: a. gebouwen ten behoeve van de in lid 1 genoemde voorzieningen; b. bouwwerken, geen gebouwen zijnde; c. verhardingen; d. groenvoorzieningen.
Bouwvoorschriften	Lid 3. Voor het bouwen van <u>gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde</u>, gelden de volgende bepalingen: a. de maximale goothoogte van de in lid 1, sub c, bedoelde gebouwen bedraagt 3 m¹, terwijl de maximale oppervlakte niet meer dan 50 m² mag bedragen; b. het maximale bebouwingspercentage bedraagt 5% te berekenen over het bestemmingsvlak; c. de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste 4 m¹ bedragen, met uitzondering van verlichtingsarmaturen, ballenvangers, vlaggemasten e.d.
Ander gebruik dan bouwen	Lid 4. Tot een strijdig gebruik van de gronden en bouwwerken zoals bedoeld in artikel 7, lid 1 wordt in elk geval gerekend het gebruik voor: a. de uitoefening van enige tak van handel (incl. detailhandel en horeca) en nijverheid; b. wonen.

HOOFDSTUK III : ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

Artikel 6 - Overgangsbepalingen

- | | |
|-------------------------|--|
| Inzake bouwwerken | Lid 1. Bouwwerken, welke bestaan op het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerp van het plan, dan wel worden opgericht krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde bouwvergunning en die afwijken van het plan, mogen op voorwaarde dat de bestaande afwijking van het plan, ook in kwalitatieve zin, niet wordt vergroot en behoudens onteigening: <ul style="list-style-type: none">a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;b. eenmalig worden uitgebreid met een maximum van 10% van de op het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerp van het plan bestaande inhoud;c. na calamiteit worden herbouwd, mits de betreffende bouwvergunning binnen twee jaren na de datum van de calamiteit bij Burgemeester en Wethouders is aangevraagd. |
| Inzake het gebruik | Lid 2. Het in artikel 7 bepaalde met betrekking tot ander gebruik van de gronden dan bouwen en het gebruik van opstallen geldt niet voor zover het van de bestemming afwijkende gebruik reeds plaatsvond voor de datum waarop het plan onherroepelijk rechtskracht heeft verkregen. |
| Verbod strijdig gebruik | Lid 3. Het is verboden het met het plan strijdige gebruik van de gronden en opstallen te wijzigen, tenzij door wijziging van het gebruik de afwijking van het plan niet wordt vergroot. |

Artikel 7 - Algemene bepaling met betrekking tot het gebruik van gronden en bouwwerken, niet zijnde bouwen

- | | |
|----------------------|---|
| Verbod ander gebruik | Lid 1. Het is verboden de in de artikelen 3 t/m 5 bedoelde gronden en bouwwerken te gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de aan de grond gegeven bestemming, zoals die nader is aangeduid in de doeleinden. |
| Vrijstelling | Lid 2. Burgemeester en Wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in het eerste lid, indien strikte toepassing zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd. |
| Procedure | Lid 3. Bij toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid geldt de procedure zoals vervat in artikel 9. |

Artikel 8 - Algemene vrijstellingsbevoegdheid

Vrijstelling

- Lid 1. Indien niet op grond van een andere bepaling van deze voorschriften vrijstelling kan worden verleend, zijn Burgemeester en Wethouders bevoegd vrijstelling te verlenen van de voorschriften van het plan ten behoeve van:
- a. het afwijken van de in het plan voorgeschreven maatvoering met ten hoogste 10%;
 - b. het aanbrengen van geringe wijzigingen in de plaats, richting en/of afmetingen van bestemmingsgrenzen of bouwgrenzen, mits het wijzigingen betreft ten behoeve van de praktische uitvoering van het plan dan wel ter correctie van afwijkingen of onnauwkeurigheden op de kaart;
 - c. het in geringe mate afwijken van de profielen eveneens ten behoeve van de praktische uitvoering van het plan.
- Lid 2. De in lid 1 genoemde vrijstellingen mogen slechts worden verleend, indien hierdoor geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 9 - Procedurevoorschriften

Vrijstelling

Lid 1. Bij het verlenen van vrijstelling als bedoeld in:

- artikel 3, lid 5;
- artikel 7, lid 2;

is de volgende procedure van toepassing:

- a. Het ontwerp-besluit ligt met de daarop betrekking hebbende stukken gedurende twee weken in het gemeentehuis ter inzage.
- b. De Burgemeester geeft tevoren kennis van de nederlegging in één of meer dag- of nieuwsbladen, die in de gemeente worden verspreid en voorts op de gebruikelijke wijze.
- c. De kennisgeving houdt mededeling in van de bevoegdheid voor belanghebbenden tot het schriftelijk dan wel mondeling naar voren brengen van bedenkingen bij Burgemeester en Wethouders tegen het ontwerp-besluit gedurende de sub a genoemde termijn.
- d. Indien tegen het ontwerp-besluit bedenkingen naar voren zijn gebracht, wordt het besluit met redenen omkleed.
- e. Burgemeester en Wethouders delen aan hen die hun bedenkingen naar voren hebben gebracht, de beslissing daaromtrent mede.

Artikel 10 - Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in:

- artikel 6, lid 3;

- artikel 7, lid 1;

wordt aangemerkt als een strafbaar feit als bedoeld in artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Artikel 11 - Dubbeltelbepaling

Geen bouwwerk of complex van bouwwerken mag worden opgericht, indien daardoor een ander bouwwerk of complex van bouwwerken met het daarbij behorende bouwperceel, hetzij niet langer zal blijven voldoen aan, hetzij in grotere mate zal gaan afwijken van het plan.

Artikel 12 - Titel

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald als:
'Voorschriften bestemmingsplan PW205'.

1. Behoort bij het besluit van de Raad der gemeente Aarle Rixtel d.d. tot vaststelling van het bestemmingsplan 'PW205'.
2. Behoort bij het besluit van de Raad der gemeente Beek en Donk d.d. tot vaststelling van het bestemmingsplan 'PW205'.