



Rothuizen van Doorn 't Hooft Architecten Stedenbouwkundigen Breda Middelburg

GEMEENTE VELDHOVEN

**Wijzigingsplan 'Verlengde Oersebaan,
1^e fase Westelijke OntsluitingsRoute,
wijziging op- en afrit'**

Vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders van
de gemeente Veldhoven
bij besluit van 3 juli 2012



Rothuizen van Doorn 't Hooft
Architecten Stedenbouwkundigen



Breda Reduitlaan 31
Postbus 2128 4800 CC
telefoon: +31 (76) 5317444
fax: +31 (76) 5317455

email: rdh@rdh.nl

Breda Middelburg

gemeente
titel

projectnummer
status

Ontwerp
Vastgesteld

Veldhoven
Wijzigingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke Ontsluitings-
Route, wijziging op- en afrit'
VH4031
definitief

3 april 2012
3 juli 2012



TOELICHTING

TOELICHTING

behorende bij het wijzigingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke OntsluitingsRoute, wijziging op- en afrit' in de gemeente Veldhoven.

INHOUD

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Opzet van de toelichting	5
2	PLANBESCHRIJVING	7
2.1	Huidige situatie	7
2.2	Beoogde ontwikkeling	8
3	TOETSING	9
3.1	Beleidskader	9
3.2	Kwaliteit van de leefomgeving	12
3.3	Veiligheid	13
4	JURIDISCHE ASPECTEN	15
4.1	Regels	15
4.2	Verbeelding	16
5	UITVOERBAARHEID	17
5.1	Economische uitvoerbaarheid	17
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid, inspraak	17
5.3	Maatschappelijke uitvoerbaarheid, overleg	18



Figuur 1: Ligging plangebied



Figuur 2: Luchtfoto plangebied

1 INLEIDING

Dit plan betreft een wijziging van het bestemmingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke Ontsluitingsroute' en is getiteld Wijzigingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke OntsluitingsRoute, wijziging op- en afrit'.

1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke Ontsluitingsroute' is vastgesteld door de gemeenteraad van Veldhoven op 29 september 2009 en per 27 april 2011 onherroepelijk geworden.

Dit bestemmingsplan is opgesteld om een juridisch planologisch kader te bieden voor een ontsluitingsweg, noodzakelijk voor een ontsluiting van de woningbouwlocatie Zilverackers, Habraken en Oerle-Zuid. In dit bestemmingsplan hebben de gronden dan ook voornamelijk de bestemming 'Verkeer' (artikel 5) gekregen met enkele functieaanduidingen voor een rotonde, groen en fietspad. Voorts is een dubbelbestemming vanwege archeologie in het plan opgenomen alsmede een gebiedsaanduiding vanwege geluid en luchtvaartverkeer.

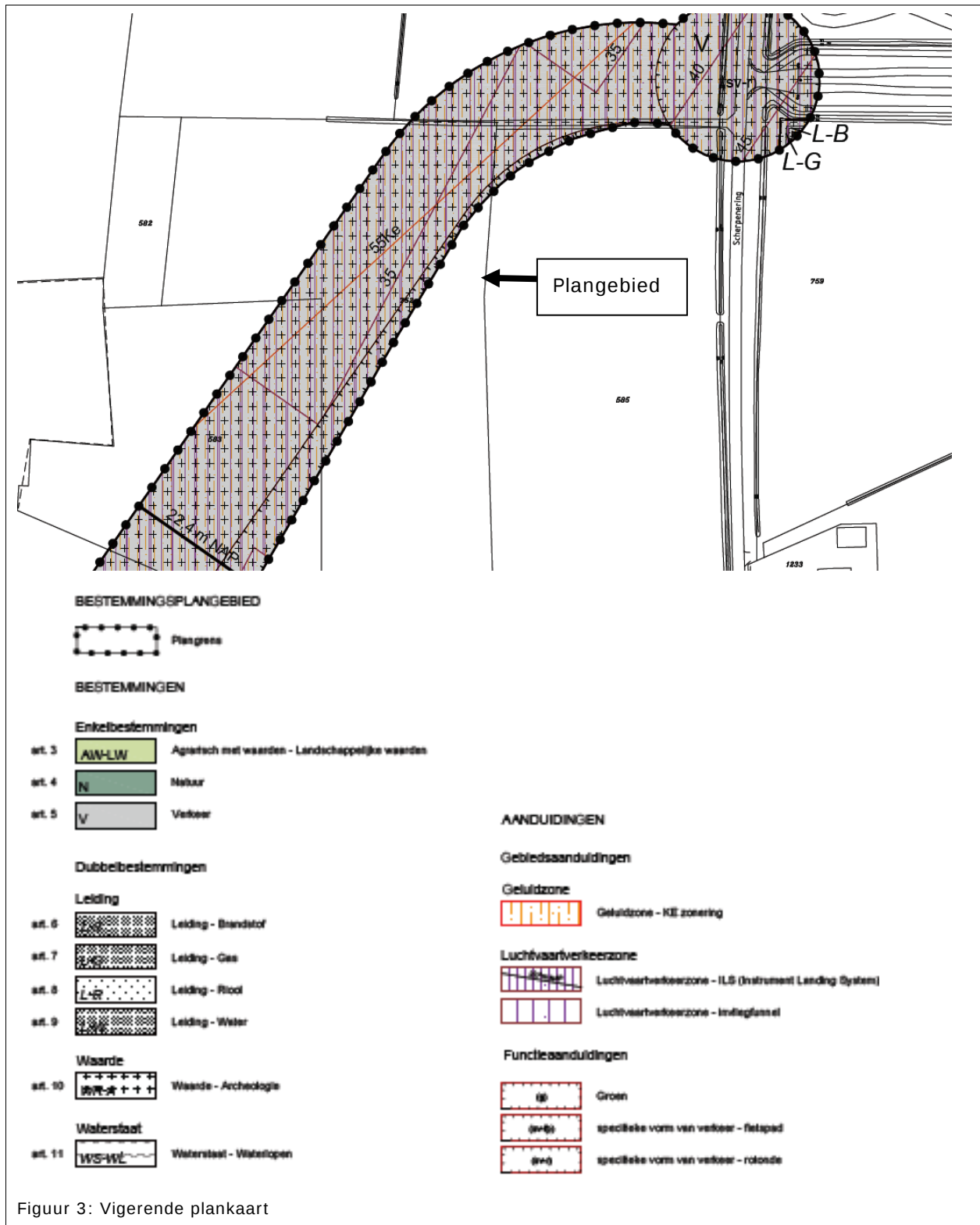
Het project Schippersstop is gericht op het realiseren van onder andere een automotive centrum en een oliehandel in het westelijk gedeelte van Habraken en is gelegen tegen de geprojecteerde Verlengde Oersebaan. Voor dit project is het van belang om een op- en afrit te creëren op de nieuwe ontsluitingsroute.

Deze nieuwe op- en afrit doorkruist de verkeersbestemming met de functieaanduiding 'groen'. Binnen deze aanduiding zijn uitsluitend groenvoorzieningen toegestaan, zodat het beoogde project niet gerealiseerd kan worden; de gebruiksmogelijkheden zijn niet passend.

In het bestemmingsplan is in artikel 15.1 sub a een wijzigingsbevoegdheid toegekend voor burgemeester en wethouders om, volgens artikel 3.6 lid 1, sub a van de Wet ruimtelijke ordening functieaanduidingen te verwijderen of aan te geven. Bij toepassing hiervan, is een afwegingskader benoemd en dient een evenredige belangenafweging plaats te vinden, waarbij betrokken worden:

- de mate waarin waarden, die het plan beoogt te beschermen, kunnen worden geschaad;
- de mate waarin de belangen van gebruikers en/of eigenaren van de aanliggende gronden worden geschaad;
- de mate waarin de uitvoerbaarheid is aangetoond;
- het voorkomen van onevenredige aantasting van een aantal aspecten.

De gemeente Veldhoven is voornemens gebruik te maken van de wijzigingsbevoegdheid en de verbeelding te wijzigen; de aanduiding 'groen' ter plaatse van de beoogde op- en afrit wordt geschrapt. Het voorliggende document betreft het wijzigingsplan waarmee het plan juridisch planologisch mogelijk gemaakt kan worden.



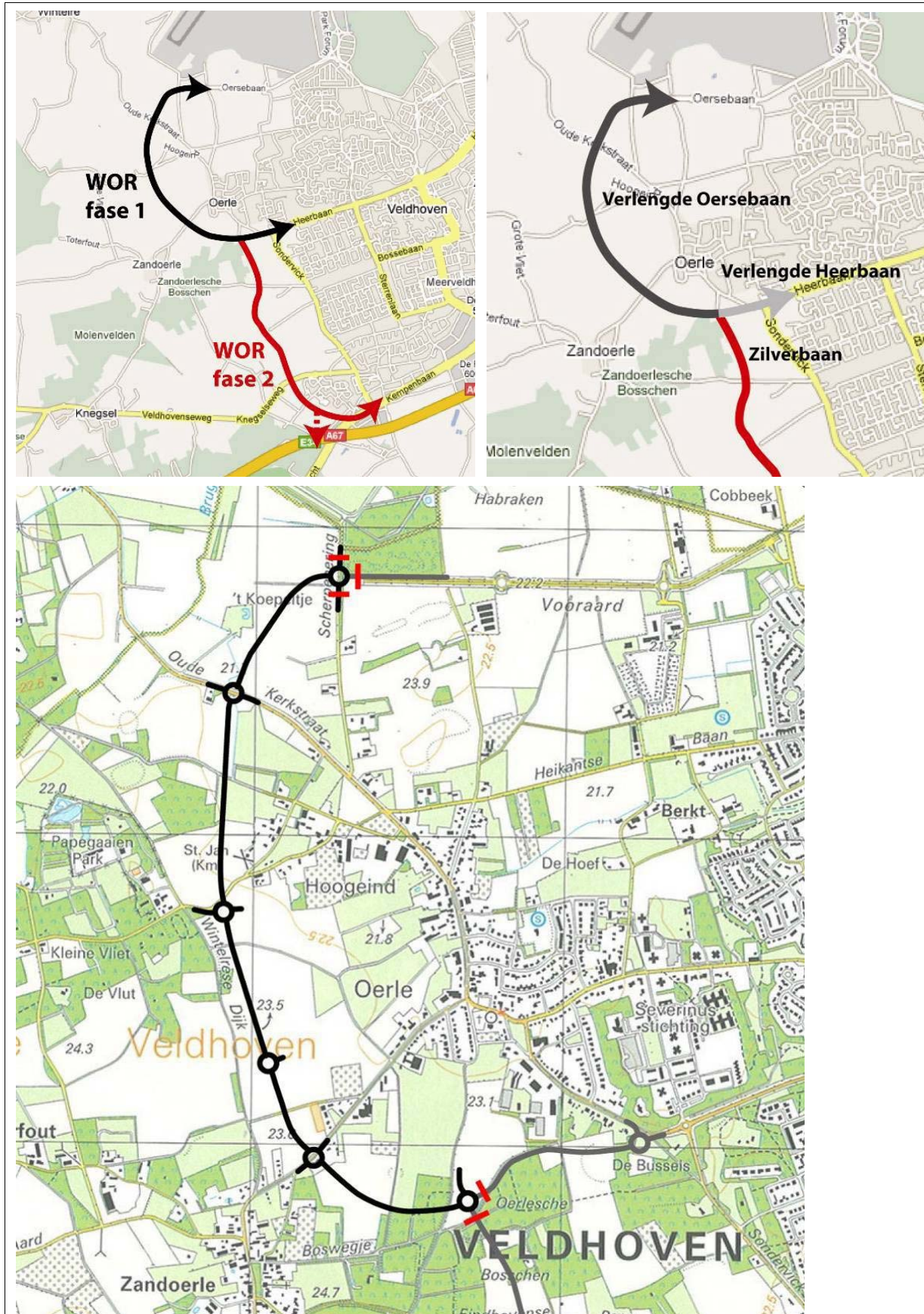
Figuur 3: Vigerende plankaart

In de figuren 1 en 2 is de ligging en een luchtfoto van het plangebied opgenomen. Het aangepaste gedeelte van de verbeelding is weergegeven in de bijlage bij de regels. In figuur 3 is de vigerende plankaart weergegeven.

1.2 Opzet van de toelichting

Een wijzigingsplan bestaat uit een toelichting, regels en een kaart oftewel verbeelding. De regels en verbeelding vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het plan. Daarop wordt een toelichting gegeven. De bestaande en nieuwe situatie worden in hoofdstuk 2 kort toegelicht. Toetsing van het wijzigingsplan ten opzichte van beleid en milieu- en duurzaamheidsaspecten is opgenomen in hoofdstuk 3. Een toelichting op het juridische deel van het wijzigingsplan, de regels en verbeelding wordt gegeven in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 betreft de economische uitvoerbaarheid en de maatschappelijke toetsing met het overleg zoals bedoeld in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

Gelet op het feit dat het vigerende bestemmingsplan erg recent is én de impact van het wijzigingsplan beperkt is, kan veelvuldig naar dit vigerende bestemmingsplan verwezen worden om aan te tonen dat het project niet strijdig is met een goede ruimtelijke ordening en niet strijdig met de wijzigingsvoorwaarden.



Figuur 4: Ligging Westelijke OntsluitingsRoute

2 PLANBESCHRIJVING

2.1 Huidige situatie

De ontwikkeling van Zilverackers heeft een grote invloed op de verkeersstructuur en de verkeersintensiteiten. Het aantal verkeersbewegingen neemt sterk toe, zodat de aanleg van nieuwe infrastructuur noodzakelijk is gebleken. Uit het Verkeerscirculatieplan is ook een aantal doorstromingsknelpunten gebleken, welke de leefbaarheid niet ten goede komen.

De Westelijke OntsluitingsRoute (figuur 4) vervult niet alleen een functie voor de ontsluiting van de woningbouwlocatie Zilverackers maar heeft ook een bovenwijkse functie. De inrichting van de route sluit aan op het concept 'dorpen in het groen', en wordt ingevuld op een wijze die recht doet aan de landschappelijke kenmerken. De (groen)inrichting van de weg is afhankelijk van het landschap en krijgt daardoor een variatie mee.

De route grenst westelijk aan het Kempisch landschap. In het gebied komen naast elkaar beekdalen, bosgebieden, heide-ontginningen en akkerdorpenlandschap voor. Dit is herkenbaar in landschapselementen als houtwallen, boomgaarden, singels, open velden, een waterbeek en broekbosjes. Het landschap is van oorsprong kleinschalig en agrarisch van karakter en heeft belevingswaarde. De verschillende elementen zijn bepalend voor de landschappelijke structuur. De inrichting van de weg zal daarop aansluiten.

De Verlengde Oersebaan is een 2x1 baans weg die binnen de bebouwde kom komt te liggen met een snelheidsregime van 70 km/uur. Daarmee heeft de weg een gebiedsontsluitende functie. Op diverse punten kent de weg een aansluiting op het onderliggende wegennet. Deze aansluitingen worden vormgegeven met rotondes.



Figuur 5: Beoogde ontwikkeling

2.2 Beoogde ontwikkeling

Het project Schippersstop is gericht op het realiseren van onder andere een automotive centrum en een oliehandel in het westelijk gedeelte van Habraken en is gelegen tegen de geprojecteerde Verlengde Oersebaan. Voor dit project is het van belang om een op- en afrit te creëren op de nieuwe ontsluitingsroute.

Deze nieuwe op- en afrit (figuur 5) doorkruist de verkeersbestemming met de functie-aanduiding 'groen'. De op- en afrit wordt zodanig vormgegeven dat de verkeersveiligheid en doorstroming niet in het geding komt.

Door het nemen van diverse maatregelen, is de op- en afrit op de verlengde Oersebaan, zoals deze via voorliggend wijzigingsplan mogelijk worden gemaakt, verkeerskundig acceptabel en komt de verkeersveiligheid niet in gevaar:

- de oorspronkelijk geplande maximum snelheid van 70 km/uur op het wegvak ter hoogte van de op- en afrit zal omlaag worden gebracht naar 50 km/uur;
- er is geen sprake van een doorsteek in de middenberm. Hierdoor is er geen links-afslaand verkeer, wat voordelen heeft ten aanzien van de doorstroming en verkeersveiligheid (vergeleken met een situatie waar wel een doorsteek wordt gerealiseerd);
- de aanleg van een uitvoegstrook richting Schippersstop zal worden aangelegd in combinatie met een aanpassing van de fietspadoversteek aldaar, zodanig dat dit de verkeersveiligheid ten goede komt;
- vanuit Schippersstop naar de verlengde Oersebaan richting Eindhoven is de aansluiting zodanig aangepast dat (vracht)verkeer hier voldoende ruimte heeft uit te rijden. Ook is hier de fietspadoversteek aangepast, zodanig dat dit de verkeersveiligheid ten goede komt.
- bij de verdere uitwerking van de openbare ruimte rondom Schippersstop wordt onder meer rekening gehouden met voldoende zicht van/naar de in- en uitritten van Schippersstop;
- daarnaast zullen naast voorliggende op- en afrit van Schippersstop op de verlengde Oersebaan geen inritten meer worden toegestaan.

3 TOETSING

3.1 Beleidskader

In het moederbestemmingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke OntsluitingsRoute' is uitgebreid aan bestaande beleidskaders van rijk, provincie en de gemeente aandacht geschonken. Deze zijn voor deze wijziging, gelet op de beperkte impact van de ontwikkeling dan wel de reikwijdte van de aanleiding, weinig anders. Kort wordt daarom aanvullend stilgestaan bij herzien of nieuw beleid.

Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Dit doet het Rijk samen met andere overheden. Bij deze aanpak handelt het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. Een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid is nodig om die nieuwe aanpak vorm te geven.

De verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zijn gedateerd door nieuwe politieke accenten en veranderende omstandigheden zoals de economische crisis, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen die onder andere ontstaan omdat groei, stagnatie en krimp gelijktijdig plaatsvinden.

In deze structuurvisie, vastgesteld op 13 maart 2012, schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028. De forse bezuinigingsopgave maakt dat er scherp geprioriteerd moet worden. De financiële middelen zijn de komende jaren beperkt en private investeerders zijn terughoudender. Hierdoor vertragen projecten, worden deze heroverwogen of zelfs gestopt. Daarnaast werkt de huidige wijze van financiering van gebiedsontwikkeling niet meer. Nieuwe verdienmodellen en andere kostendraagers zijn nodig om gebiedsontwikkeling weer van de grond te krijgen. Tegelijkertijd vragen grote opgaven op het gebied van concurrentiekracht, bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid om rijksbetrokkenheid.

Provinciaal beleid

Structuurvisie Ruimtelijke Ordening

In het moederbestemmingsplan is nog verwezen naar het 'Regionaal Structuurplan regio Eindhoven' (2004) en het 'Provinciaal uitwerkingsplan Zuid-Oost Brabant' (2005). Het provinciale beleid voor de provincie Noord-Brabant is daarna vanwege de Wro verwoord in de 'Interimstructuurvisie Brabant in Ontwikkeling'.

De 'Interimstructuurvisie' bevatte in hoofdzaak bestaand ruimtelijk beleid, zoals opgenomen in het 'Streekplan Noord-Brabant 2002'. Nieuw was de 'Uitvoeringsagenda 2008-2009', behorende bij het 'Bestuursakkoord 2007-2011 Vertrouwen in Brabant'.

Inmiddels is ook dit beleidsdocument vervangen door de 'Structuurvisie Ruimtelijke Ordening' van 1 oktober 2010. Deze visie is een strategisch plan van de provincie. Hierin worden de provinciale ruimtelijke belangen genoemd en de wijze waarop de provincie deze belangen behartigt. Ook de instrumenten die de provincie inzet om deze doelen te bereiken, staan in deze visie. De visie bevat het ruimtelijk beleid tot 2025 met een doorkijk tot 2040.

De provincie vindt het belangrijk dat er in Noord-Brabant verschil blijft tussen de steden en de kernen in het landelijk gebied. De provincie wil dat er verschillende kwaliteiten worden ontwikkeld voor wonen en werken rond de steden en in het landelijk gebied. Om zo bij te dragen aan een onderscheidend leef- en vestigingsklimaat ter versterking van de kenniseconomie in Brabant. Bij de opgave voor wonen en werken wordt het accent sterker verlegd naar de te ontwikkelen kwaliteiten, de inzet op herstructurering en het beheer van het bestaand stedelijk gebied.

Rond de steden is de schaal van de verstedelijkingsopgave van een andere orde, dan in de gebieden aan de randen van Brabant. Door de verstedelijking te concentreren zijn er meer mogelijkheden om een hoog voorzieningenniveau in stand te houden en verder te ontwikkelen. Dat gebeurt rond goed ontsloten gebieden, zoals in dynamische stadscentra en op knooppunten van infrastructuur.

In het stedelijk concentratiegebied met de bijhorende zoekgebieden voor verstedelijking wordt het merendeel van de verstedelijkingsopgave opgevangen. De gemeenten maken in regionaal verband en met de provincie afspraken over de verdeling van het verstedelijkingsprogramma in de regionale ruimtelijke overleggen. Zorgvuldig ruimtegebruik is één van de voorwaarden bij het maken van regionale afspraken.

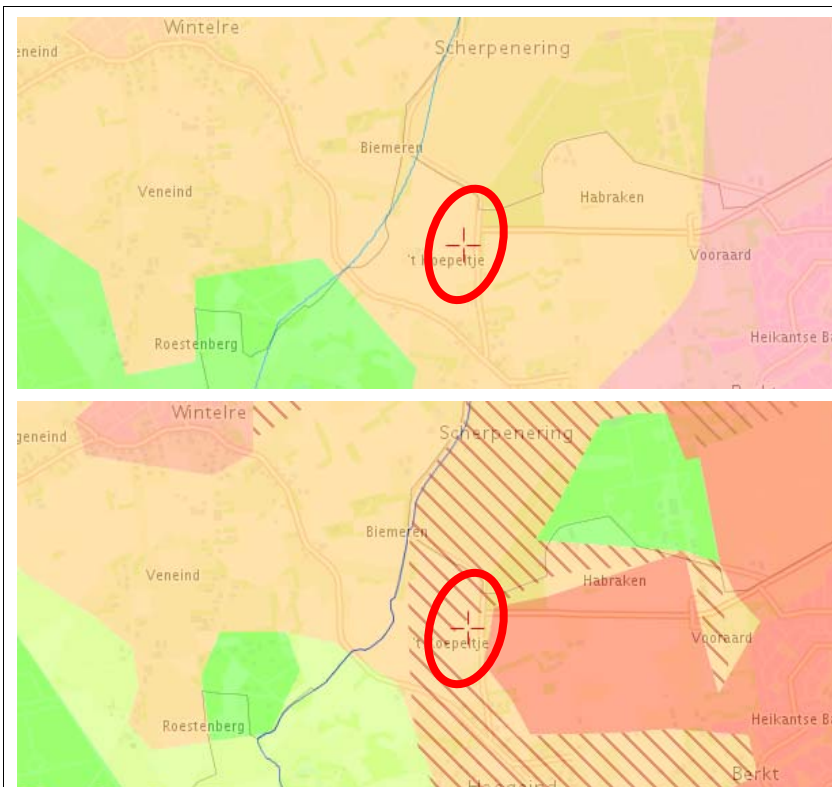
Het stedelijk concentratiegebied vangt per saldo het migratieoverschot van de hele provincie op. Regionale afstemming vindt plaats in de regionale agenda's voor wonen.

De rol van de provincie in de regionale samenwerking is driedelig. Op de eerste plaats ziet de provincie er op toe dat er regionale afspraken ten aanzien van de verstedelijkingsopgave worden opgesteld en nageleefd. Het regionale overleg en de regionale afstemming hebben daarom een juridische basis in de Verordening ruimte, waarover hierna meer. Het gaat dan om de planning, zowel wat betreft aantallen als kwaliteiten van de opgave voor wonen, werken en voorzieningen.

Daarnaast heeft de provincie vanuit haar gemeentee overstijgende blik een rol als facilitator en regisseur van de regionale ruimtelijke overleggen.

Tot slot neemt de provincie vanuit haar eigen visie en belang een deel van de opgave voor haar rekening. De ontwikkelende rol van de provincie richt zich op een select aantal provinciale gebiedsontwikkelingen en thematische ontwikkelingen.

Het plangebied (figuur 6) wordt op de visiekaart geduid als mozaïklandschap. Op de structurenkaart is het gebied geduid als landelijk gebied met een zoekgebied voor verstedelijking. Uit de kenmerkenkaart blijkt dat de locatie in het Structuurvisiegebied Kempen ligt en een oude zandontginning betreft.



Figuur 6: Uitsnede Structuurvisie Ruimtelijke Ordening

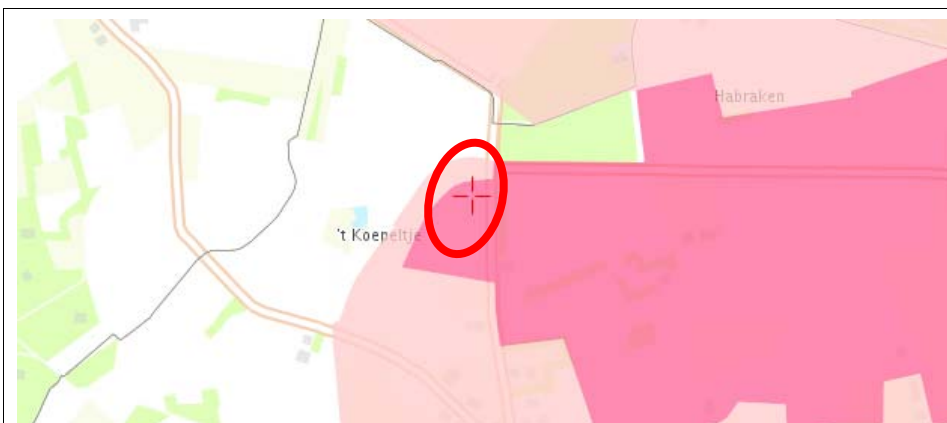
Verordening Ruimte

Voorts hebben Provinciale Staten op 23 april 2010 de 'Verordening ruimte Noord-Brabant, fase 1' vastgesteld. In juni 2010 is de 'Verordening ruimte Noord-Brabant, fase 2' in ontwerp terinzage gelegd. Deze 2^e fase is op 17 december 2010 met de eerste fase geïntegreerd. Herzieningen en wijzigingen op de verordening die per 1 maart 2011 geldt, zijn in dit kader niet relevant.

De verordening is één van de uitvoeringsinstrumenten die de provincie inzet bij de realisatie van haar doelen en het borgen van haar belangen. Bij de keuze voor het instrument is het belangrijk dat dit het enige instrument is voor de provincie dat vooraf aangeeft waarmee de gemeente rekening moet houden én dat rechtstreeks doorwerkt naar de ruimtelijke besluitvorming op gemeentelijk niveau. In de verordening is gekozen voor een systeem waarbij ruimte wordt geboden voor een afweging op gemeentelijk niveau. Dit betekent dat de provincie vooral kijkt naar de wijze waarop de achterliggende provinciale ruimtelijke belangen zijn behartigd.

De zorgplicht voor de ruimtelijke kwaliteit omvat dat:

- er zorgvuldig wordt omgegaan met het ruimtegebruik;
- er rekening wordt gehouden met de omgeving;
- de ontwikkeling bijdraagt aan het behoud of de versterking van de ruimtelijke kwaliteit.



Figuur 7: Uitsnede Verordening ruimte

Volgens de 'Verordening ruimte Noord-Brabant' (figuur 7) ligt de planlocatie in het stedelijk concentratiegebied en juist op de grens van het bestaand stedelijk gebied en het zoekgebied voor verstedelijking. De provincie ziet de stedelijke regio's als ruimtelijk samenhangende, verstedelijkte gebieden. Binnen deze regio's 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 vaarwaters 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. Stedelijke regio's ontwikkelen zich tot complete stedelijke gebieden. Dit betekent dat ze een aantrekkelijk, in verschillende dichtheden vormgegeven woon-, werk- en leefmilieu bieden. Bijzondere aandacht is er voor bereikbaarheid, groen, milieu, recreatiemogelijkheden dicht bij huis, en een verbrede landbouw die inspeelt op de vraag vanuit de steden. Er wordt gestreefd naar verscheidenheid van woonmilieus, met een menging van woningtypen, bevolkingsgroepen en functies. Er liggen tal van mogelijkheden het bestaand stedelijk gebied beter te benutten door inbreiden en herstructureren en intensief en meervoudig ruimtegebruik.

Geconcludeerd wordt dat deze aanvullende beleidskaders de uitvoering van de beoogde ontwikkeling niet in de weg staan.

3.2 Kwaliteit van de leefomgeving

Onderhavig plan biedt geen ruimere bouw mogelijkheden dan opgenomen zijn in het bestemmingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke OntsluitingsRoute'; slechts een ruimere gebruiksmogelijkheid wordt opgenomen. Derhalve zijn de aspecten archeologie, geluid, luchtkwaliteit, milieuhinder, water, ecologie, externe veiligheid en bodemkwaliteit uit het moederbestemmingsplan van overeenkomstige toepassing.

De toelichting van het bestemmingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke OntsluitingsRoute' wordt primair van toepassing verklaard.

Aanvullend behoeft slechts te worden vermeld dat het initiatief uit het oogpunt van verkeersveiligheid aanvaardbaar wordt geacht alsmede dat de beoogde groenstructuur slechts in zeer beperkte mate wordt aangetast en doorkruist; het plan bevat nog voldoende groen om de landschappelijke inpassing van de ontsluitingsroute te waarborgen.

Uit het bovenstaande wordt de conclusie getrokken dat de kwaliteit van de leefomgeving afdoende is gewaarborgd. Er is sprake van een goede ruimtelijke onderbouwing dan wel het plan is uit het oogpunt van een ruimtelijke ordening aanvaardbaar.

3.3 Veiligheid

In het Verkeerscirculatieplan 2007 (VCP) is de Verlengde Oersebaan aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg. Daarmee maakt de Verlengde Oersebaan deel uit van het hoofdwegennet. In het VCP zijn de volgende uitgangspunten opgenomen voor hoofdwegen: "Er is een strikte scheiding in hoofdwegen en verblijfsgebieden, ofwel de categorisering van het wegennet volgens het principe 'Duurzaam Veilig'.

De inrichting van de verblijfsgebieden en het functioneren van het hoofdwegennet is zodanig dat de verkeersveiligheid optimaal is en er geen doorgaand verkeer door de verblijfsgebieden voorkomt."

Vanwege het VCP heeft de Brandweer van Veldhoven in november 2011 tegen een eerdere versie van een ontwerp-wijzigingsplan, voor zover het de (brand)veiligheid dan wel de fysieke veiligheid betreft, negatief geadviseerd op het punt 'Bereikbaarheid'.

Immers in het voorstel wordt de scheiding tussen hoofdweg en verblijfsgebied teniet gedaan. Dit heeft (logischerwijs) meteen tot gevolg dat een snelheidsbeperking wordt opgelegd.

Voor de hulpdiensten zijn de hoofdwegen van groot belang voor de bereikbaarheid. De hulpdiensten zijn gebaat bij een zo hoog mogelijke snelheid op deze hoofdwegen. De inrichting van deze wegen maakt dat dit ook veilig kan.

Het gaat in de bestemmingsplanwijziging weliswaar om een klein wegvak. Dit wegvak ligt echter in een gebied dat al erg ver van de kazerne af ligt. Het betreft een industriegebied. Voor een industriebrand worden standaard 2 blusvoertuigen gealarmeerd. Het eerste voertuig zal (in principe) uit de richting Oersebaan komen (kazerne Heemweg). Een mogelijkheid is om de maximum snelheid in die richting op 70 km te laten. Het tweede voertuig komt echter vanuit de richting Oude Kerkstraat (kazerne De Run of Vessem). Het tweede voertuig zal dus vertraagd worden door deze maatregel.

Ook al wordt in de toelichting op het vermeld dat verder geen op- en afritten meer worden toegestaan, is het de vraag of dit houdbaar is met het oog op het gelijkheidsbeginsel.

Gelet op voormeld advies van de brandweer, zou de geprojecteerde op- en afrit op basis van de uitgangspunten van het VCP inderdaad niet de voorkeur verdienen, vanwege de bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Echter vanwege de ligging van de op- en afritten aan het einde van de lus, wordt -bij wijze van uitzondering- nu toch medewerking aan het verzoek verleend. Echter nadrukkelijk wordt ervoor gewaakt dat er in de toekomst nog meerdere soortgelijke op- en afritten op de Verlengde Oersebaan worden gerealiseerd.

De op- en afrit is inmiddels wel iets verschoven ten opzichte van de variant waarover de brandweer in november 2011 heeft geadviseerd.

4 JURIDISCHE ASPECTEN

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de wijzigingen die in de regels en op de verbeelding ten aanzien van het bestemmingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke OntsluitingsRoute' zijn aangebracht.

4.1 Regels

Het moederbestemmingsplan is onder de huidige Wet ruimtelijke ordening (Wro) van 1 juli 2008 vastgesteld. Volgens het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het verplicht om nieuwe bestemmingsplannen digitaal vast te stellen. De Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2008 maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. De digitale vorm mocht in elk geval nog tot 1 januari 2010 ontbreken.

Het moederbestemmingsplan uit 2009 is opgesteld volgens de SVBP2008 maar niet digitaal vastgesteld. Dit betekent dat een wijzigingsplan, aldus artikel 8.1.2 Bro, evenmin digitaal behoeft te worden vastgesteld.

Met de inwerkingtreding van de Wabo (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) op 1 oktober 2010 worden begrippen als aanlegvergunning, sloopvergunning en de binnenplanse ontheffing als instrumenten van het bestemmingsplan onderdeel van de omgevingsvergunning (Wabo). De genoemde vergunningen en ontheffingen zijn begrippen die in de SVBP2008 zijn opgenomen en in de praktijk veel worden toegepast. Sinds de Wabo wordt niet meer gesproken van ontheffingsregels, maar van afwijkingsregels. Een aanlegvergunning wordt een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

Indien het bovenstaande zich voordoet zijn de procedures en de terminologie van de Wabo van toepassing. De werkafpraak licht vooruitlopend op een aanpassing van de SVBP2008 en de Regeling standaarden ruimtelijke ordening de wettelijke verplichtingen vanuit de Wabo toe: Hoe de begrippen in de dagelijkse praktijk gelezen en gehanteerd kunnen worden in het bestemmingsplan tot de aanpassing van de RO-standaarden.

De RO-standaarden zijn bij de inwerkingtreding van de Wabo niet aangepast, dit gebeurt conform het wijzigingsprotocol van de standaarden naar verwachting in 2013. Tot die tijd zijn begrippen als ontheffingsregels nog wel onderdeel van de RO-standaarden en worden zij onder de Wabo met een andere terminologie gehanteerd. Tot het tijdstip van publicatie van de Regeling standaarden ruimtelijke ordening waarin de nieuwe versie van de SVBP is opgenomen, dan wel nader bericht van de beheerder van de RO-standaarden, geldt de volgende werkafpraak: gebruik deze aanwijzingen in de planregels van het bestemmingsplan.

Met betrekking tot het Wijzigingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke OntsluitingsRoute, wijziging op- en afrit' is derhalve de opzet van het bestemmingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke OntsluitingsRoute' aangehouden, met inachtneming van algemene richtlijnen uit de Wro.

De regels uit het bestemmingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke OntsluitingsRoute' worden primair van toepassing verklaard op het plangebied. Daarnaast zijn enkele aanpassingen ten opzichte van de regels uit het moederbestemmingsplan doorgevoerd, opgenomen in bijgevoegde regels.

4.2 Verbeelding

Op de verbeelding is het onderhavige plangebied voorzien van de bestemming 'Verkeer', zonder functieaanduiding 'groen' maar met behoud van de gebiedsaanduidingen vanwege geluid en luchtvaartverkeer en de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie'. Om het plan dan wel planlocatie beter inzichtelijk te maken is de verbeelding uit 2009 ook nog zichtbaar, in een lichtere kleurstelling.

5 UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

In de Wro is in afdeling 6.4 de regelgeving rondom grondexploitatie (Grexxwet) opgenomen. Centrale doelstelling van de Grexxwet is om in de situatie van particuliere grondexploitatie te komen tot een verbetering van het gemeentelijk kostenverhaal en de versterking van de gemeentelijke regie bij locatieontwikkeling. In artikel 6.12 van de Wro is bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1 Bro is vastgelegd wat onder een bouwplan wordt verstaan.

Een exploitatieplan dient tegelijkertijd met een bestemmingsplan en wijzigingsplan te worden vastgesteld.

In de Wro is tevens opgenomen, dat kan worden afgeweken van de verplichting tot het opstellen van een exploitatieplan indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is. Dit is het geval indien de gemeente en de initiatiefnemer en/of de ontwikkelende partij een privaatrechtelijke overeenkomst hebben gesloten over de verdeling van kosten bij de grondexploitatie. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan en wijzigingsplan moet een expliciet besluit worden genomen dat het niet noodzakelijk is om een exploitatieplan vast te stellen.

Nu reeds de aanleg van een weg en/of op- en afrit niet als bouwplan volgens de Bro wordt aangemerkt, is de afweging omtrent een exploitatieplan niet van toepassing.

Het hoofdstuk uit het moederplan omtrent financiële en economische haalbaarheid is onverkort van toepassing. Het plan wordt economisch uitvoerbaar en haalbaar geacht.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid, inspraak

De gemeente betreft de bevolking in de regel bij de voorbereiding van plannen op ruimtelijk gebied.

Het moederbestemmingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke OntsluitingsRoute' is reeds in ontwerp gedurende zes weken ter inzage gelegd ten behoeve van het indienen van zienswijzen waarna het plan is vastgesteld.

Het ontwerp van dit wijzigingsplan heeft gedurende zes weken, met ingang van 13 april 2012 ter inzage gelegen op het gemeentehuis. Tevens was het ontwerp ervan tijdens deze periode via elektronische weg raadpleegbaar. Gedurende de periode van terinzagelegging kon een ieder zienswijzen omtrent de beoogde wijziging en ontwikkeling schriftelijk kenbaar maken bij het college van burgemeester en wethouders van Veldhoven. Er is geen zienswijze ingediend.

Mede omdat onderhavig wijzigingsplan beperkte impact heeft en als ondergeschikte wijziging kan worden beschouwd, is het wijzigingsplan niet vooraf als voorontwerp voor inspraak vrijgegeven.

5.3 Maatschappelijke uitvoerbaarheid, overleg

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.1.1 Bro wordt bij de voorbereiding van een bestemmingsplan (en wijzigingsplan), waar nodig, overleg gepleegd met besturen van gemeenten, met Rijks- en Provinciale diensten en dergelijke.

Aangezien er geen provinciale, rijks- of waterschapsbelangen spelen bij het onderhavige plan, is vooroverleg met de van belang zijnde instanties niet nodig.

Omtrent het moederbestemmingsplan heeft vanzelfsprekend wel vooroverleg plaatsgevonden in mei 2009.



REGELS

Regels

Deel uitmakende van het wijzigingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke OntsluitingsRoute, wijziging op- en afrit' in de gemeente Veldhoven. Het wijzigingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke OntsluitingsRoute, wijziging op- en afrit' bestaat uit deze regels en een verbeelding.

De voorschriften van het bestemmingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke OntsluitingsRoute', vastgesteld door de gemeenteraad van Veldhoven op 29 september 2009 en onherroepelijk van kracht per 27 april 2011, zijn van toepassing, met inachtneming van het onderstaande.

De in de regels voorkomende zinsneden "ontheffingen" worden vervangen door "afwijking(en)".

De in de regels voorkomende zinsneden "aanlegvergunning" worden vervangen door "Omgevingsvergunning ten behoeve van het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden afwijking(en)".

Artikel 1 **Begripsbepalingen** wordt als volgt herzien:

- Sub 1 wordt vervangen door een nieuw lid sub 1, luidend:
"1. **Plan:** het wijzigingsplan 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke OntsluitingsRoute, wijziging op- en afrit', vervat in de verbeelding en deze regels;"
- Sub 2 wordt vervangen door een nieuw lid sub 2, luidend:
"2. **Bestemmingsplan:** de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand met de bijbehorende regels en verbeelding;"

Artikel 19 **Slotregel** wordt als volgt gewijzigd:

- Artikel 19 wordt vervangen door een nieuw artikel 19, luidend:

"Artikel 19. Slotregel

Dit wijzigingsplan kan worden aangehaald als 'Verlengde Oersebaan, 1^e fase Westelijke Ontsluitingsroute, wijziging op- en afrit' van de gemeente Veldhoven."



VERBEELDING

