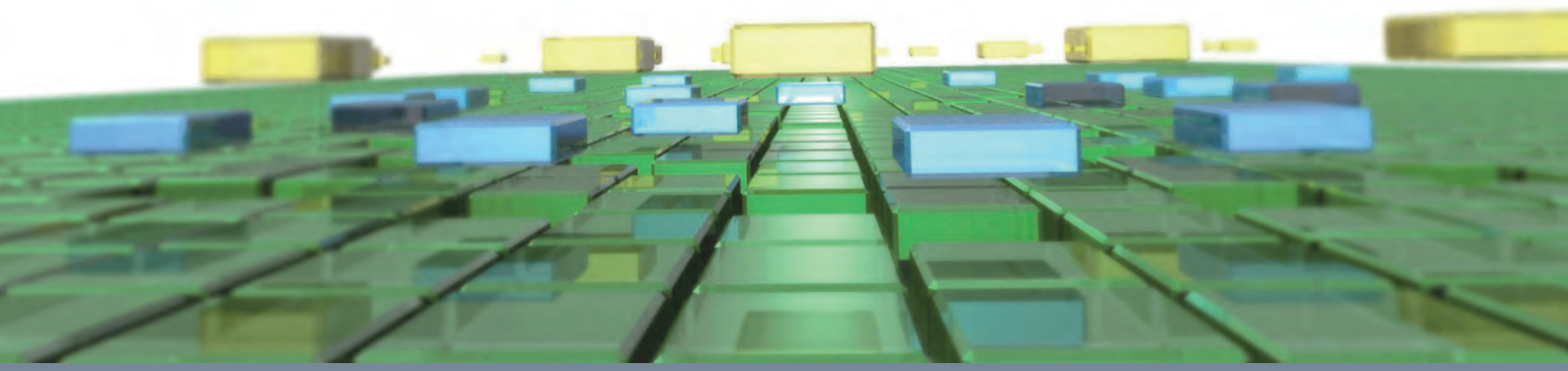
Bestemmingsplan ‘Omlegging provinciale weg Baarle’, Geconsolideerde versie

Gemeente Baarle-Nassau



BRO
Ruimte | om *in* te leven

Bestemmingsplan ‘Omlegging provinciale weg Baarle’, Geconsolideerde versie

Gemeente Baarle-Nassau

Rapportnummer:	211x06842
IMRO-nummer:	NL.IMRO.0744BPOmleggingWerkgv-
Datum:	29 juni 2016
Contactpersoon opdrachtgever:	De heer Bram Keijsers
Projectteam BRO:	Wim de Ruiter
Bron foto kaft:	Abstract

BRO
Hoofdvestiging
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
E info@bro.nl

Ruimte | om *in* te leven

Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING **5**
1.1 Woord vooraf voor geconsolideerde versie 5
1.2 Aanleiding 6
1.3 Ligging van het plangebied 7
1.4 Bestemmingsplan en Milieu Effect Rapportage 7
1.5 Leeswijzer 14

DEEL A - PLANOPZET

2. DE PLANOPZET **17**
2.1 Inleiding 17
2.2 Het tracé en de verantwoording daarvan 17
2.3 Duurzaam veilig 25
2.4 Landschappelijke inpassing 26
2.5 Aantasting natuur en compensatie 28

3. JURIDISCHE PLANOPZET **33**
3.1 Inleiding 33
3.2 De nieuwe Wet ruimtelijke ordening 33
3.3 Systematiek 33
3.4 Beschrijving bestemmingen 35

DEEL B - VERANTWOORDING

4. PLANOLOGISCH KADER **41**
4.1 Inleiding 41
4.2 Nederland - Rijksbeleid 41
4.3 Nederland - Provinciaal beleid 42
4.4 Nederland - Gemeentelijk beleid 46
4.5 Vlaanderen - Gewestelijk Beleid 48
4.6 Vlaanderen - Provinciaal beleid 50
4.7 Vlaanderen - Gemeentelijk beleid 51
4.8 Afspraken tussen Nederland en België 52

5. REALISERINGS- EN UITVOERINGSASPECTEN 53
5.1 Geluid 53
5.2 Externe veiligheid 55
5.3 Bodem 57
5.4 Luchtkwaliteit 58
5.5 Archeologie en cultuurhistorie 61
5.6 Water 64
5.7 Flora en fauna 64

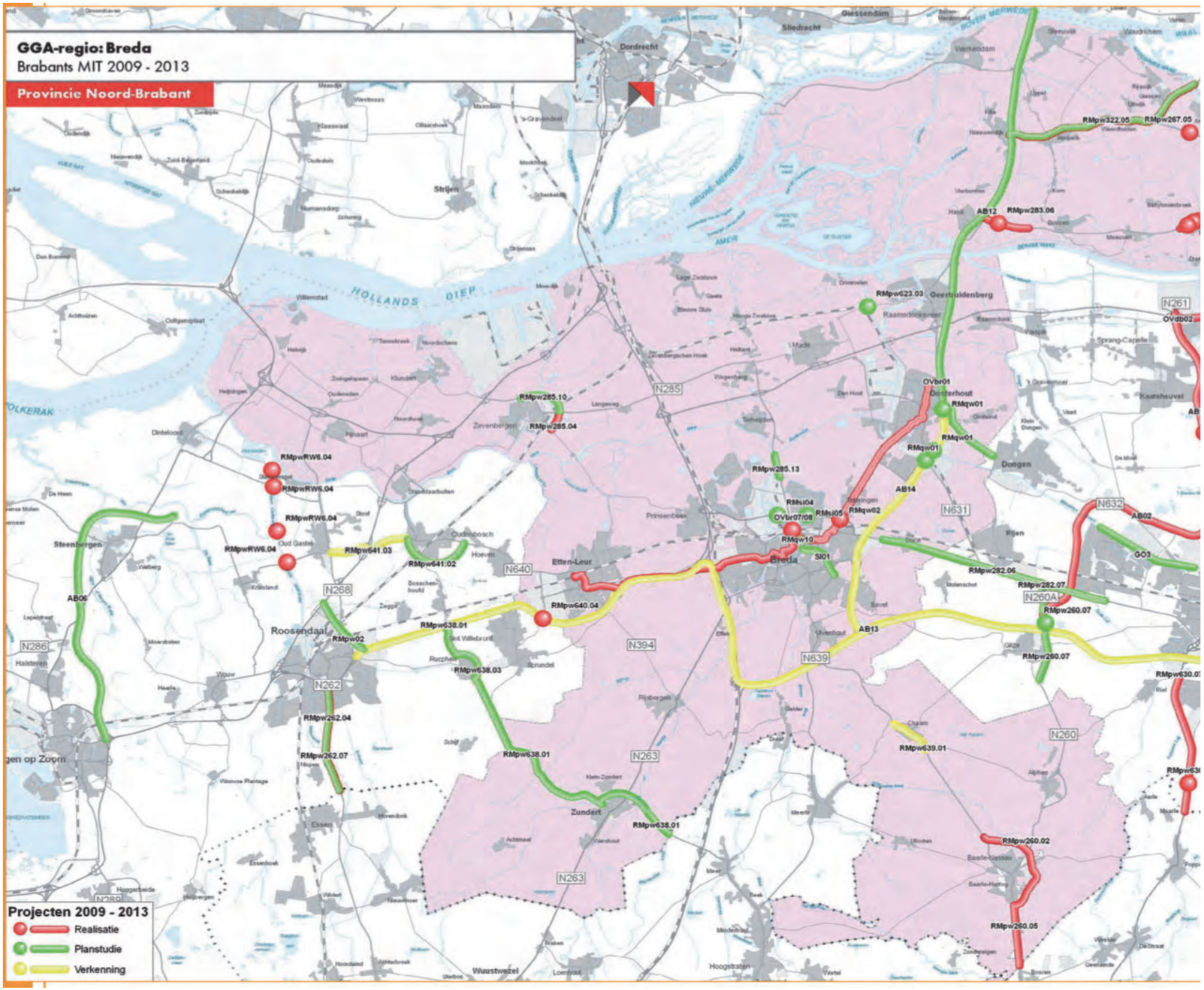
6. FINANCIËLE HAALBAARHEID 69

7. VOOROVERLEG EN INSPRAAK 71
7.1 Algemeen 71
7.2 Wettelijk vooroverleg 71
7.3 Inspraak 71
7.4 Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan 71

BIJLAGEN
Bijlage 1: Foto; impressie huidige situatie
Bijlage 2: Overzicht van tracé
Bijlage 3: Dwarsprofielen met overzicht
Bijlage 4: Kaart landschapsvisie met toelichting
Bijlage 5: Kaart inrichtingsplan met toelichting
Bijlage 6: Externe Veiligheid
Bijlage 7: Watertoets omlegging provinciale weg Baarle
Bijlage 8: Advies Archeologische Monumentenzorg d.d. 16 februari 2009
Bijlage 9: Brief Provincie Noord-Brabant inzake natuurcompensatie

Separate bijlagen:

- Projectnota/MER Omlegging Provinciale weg Baarle, Arcadis, september 2004, bestaande uit:
  1. Hoofdrapport
  2. Bijlagenrapport met de volgende bijlagen:
     - Literatuurlijst
     - Verklarende woordenlijst
     - Gebiedsspecifieke termen op de kaart;
     - Aanleiding Nederlandse m.e.r.-procedure
     - Informatie-uitwisseling Nederland Nederland-Vlaanderen
     - Principe-dwarsprofielen
     - Omlegging provinciale weg Baarle, Natuurtoets, Arcadis, 13 april 2004
     - Methodiek verkeersaspecten
     - Actualisatie verkeersmodel Baarle, Grontmij, augustus 2003
     - Consequenties Aansluiting Boschoven
     - Akoestisch onderzoek (M.e.r) omlegging N260 Baarle-Nassau, Jansen Raadgevend Ingenieursbureau, oktober 2003
  3. Aanvullingen MER omlegging Provinciale weg Baarle, januari 2005
- Verkenning Ecologische Verbindingszone Omleiding Baarle, Arcadis, juni 2005
- Reactienota, Omlegging Provinciale weg Baarle' van 15 december 2005, gemeente Baarle-Nassau
- Omlegging Provinciale weg Baarle, toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop; Commissie voor de milieueffectrapportage; april 2005 (rapportnr. 1245-11).
- Aanvullende informatie ten behoeve van de Projectnota/MER Omlegging Provinciale weg Baarle, Arcadis, juni 2006
- Landschappelijke inpassing Omlegging N260 Baarle, Bureau Verkuylen, maart 2007
- Omlegging N260 Baarle-Nassau: Akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan omlegging N260 ter hoogte van Baarle-Nassau, kenmerk: 805.170/41.310_v6, Jansen Raadgevend Ingenieursbureau, november 2008.
- Onderzoek reconstructie Wet geluidhinder in het kader van de omlegging N260 (kenmerk: 805.170/42.340); Jansen Raadgevend Ingenieursbureau; november 2008 .
- Wegomlegging Baarle-Nassau actualisatie Luchtkwaliteitonderzoek; Arcadis; november 2008.
- Bodembeheerplan inclusief bodemkwaliteitskaart gemeenten Alphen-Chaam en Baarle-Nassau, Syncera B.V., juli 2006
- Programma van Eisen. Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van Proefsleuven, Oppervlaktekartering en Boringen, Provincie Noord-Brabant, september 2006
- Compensatieplan Omlegging Baarle-Nassau, Arcadis, november 2008
- Verslag inspraak en vooroverleg bestemmingsplan 'Omlegging provinciale weg' en 'Projectnota/MER Omlegging weg Baarle'
- Rapportage ' Randweg Baarle-Nassau/Baarle-Hertog Proefsleuvenonderzoek, evaluatierapport, ADC ArcheoProjecten concept 02-02-2009


GGA-regio: Breda
Brabants MIT 2009 - 2013
Provincie Noord-Brabant
Projecten 2009 - 2013
Realisatie
Planstudie
Verkenning
Dordrecht
Sliedrecht
Gorinchem
Vianen
Werkendam
Strijen
Willemstad
HOLLANDS DIEP
Geertruidenberg
Dongen
Oosterhout
Rijen
Breda
Etten-Leur
Roosendaal
Zundert
Steenbergen
Zevenbergen
Wuustwezel
RMpw322.05
RMpw267.05
AB12
RMpw283.06
RMpw623.03
OVdb02
OVbr01
RMqw01
RMqw02
RMqw10
RMsi04
RMsi05
OVbr07/08
SI01
AB14
AB13
AB02
GO3
RMpw285.10
RMpw285.04
RMpw285.13
RMpwRW6.04
RMpw641.03
RMpw641.02
RMpw640.04
RMpw638.01
RMpw638.03
RMpw02
RMpw262.04
RMpw262.07
RMpw282.06
RMpw282.07
RMpw260.07
RMpw639.01
RMpw630.07
RMpw260.02
RMpw260.05
AB06
N261
N285
N631
N632
N640
N268
N286
N262
N394
N639
N260A
N260
N263
N289

1. INLEIDING

1.1 Woord vooraf geconsolideerde versie

In 2010 is het bestemmingsplan 'Omlegging provinciale weg Baarle' onherroepelijk geworden. De Raad van State heeft in haar uitspraak over dit bestemmingsplan van 21 juli 2010 een klein deel van het bestemmingsplan vernietigd. Het gaat om de aanduiding 'geluidwal' tegenover het perceel nabij de aansluiting van de nieuwe omlegging op de Bredaseweg.

Verder is in 2015 een technische herziening van dit bestemmingsplan onder de naam 'Technische herziening Omlegging provinciale weg Baarle' door de gemeenteraad vastgesteld. Tegen dit bestemmingsplan zijn geen zienswijzen ingediend, waarmee het onherroepelijk is geworden

Er bestaan nu twee bestemmingsplannen naast elkaar. Delen van het bestemmingsplan van 2010 zijn vervangen door het plan van 2015. Bovendien is een deel van het bestemmingsplan uit 2010 vernietigd.

Dit doet afbreuk aan de duidelijkheid en werkt mogelijk verwarring in de hand. Daarom is ervoor gekozen een integrale versie (officieel: geconsolideerde versie) te maken. De nog geldende delen van de beide bestemmingsplannen zijn bij elkaar gevoegd in deze geconsolideerde versie. Zodoende kan nu één plan geraadpleegd worden, waarin voor het hele plangebied van het bestemmingsplan 'Omlegging provinciale weg Baarle' de actuele plangegevens staan.

Deze geconsolideerde versie heeft geen juridische status. Dat geldt alleen voor het bestemmingsplan 'Omlegging provinciale weg Baarle' en 'Technische herziening Omlegging provinciale weg Baarle'. Aan die twee plannen kunnen dan ook rechten worden ontleend. Aan deze geconsolideerde versie niet. Omdat het gaat om een samenvoeging van die beide plannen en van de uitspraak van de Raad van State dekt deze geconsolideerde versie wel de lading van die beide plannen. Alle geldende onderdelen van de bestemmingsplannen van 2009 en 2015 staan in deze versie weergegeven.

Het geconsolideerde bestemmingsplan kunt u tijdens openingstijden inzien in het gemeentehuis te Baarle Nassau. Tevens is het plan te raadplegen op de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl onder het unieke nummer NL.IMRO.07440000BPOmleggingWerk-

De wijzigingen in de regels zijn cursief onderstreept gemaakt. Door het geschrapte artikel 'Waarde – archeologie' is een streep getrokken.

Op de verbeelding is deze dubbelbestemming verwijderd. Verder is op de verbeelding de aanduiding 'geluidwal' met de daarbij behorende toegestane hoogte verwijderd tegenover het perceel nabij de aansluiting van de nieuwe omlegging op de Bredaseweg.

In de toelichting is een en ander ook verwerkt. De relevante delen uit de toelichting van het bestemmingsplan 'Technische herziening Omlegging provinciale weg Baarle' zijn verwerkt in de oude toelichting van het bestemmingsplan 'Omlegging provinciale weg Baarle'. Dit geheel is in dit geconsolideerde plan opgenomen. De aanvullingen en wijzigingen zijn weer onderstreept en cursief gemaakt.

1.2 Aanleiding

In de kom van Baarle-Nassau[1] en Baarle-Hertog[2] is sprake van groeiende leefbaarheids- en doorstromingsproblemen. De hoge verkeersbelasting wordt met name veroorzaakt door een tweetal provinciale wegen die de kom doorsnijden:

- de provinciale weg N639, die vanaf Ulvenhout via Chaam naar Baarle-Hertog/Nassau gaat;
- de provinciale weg N260, die vanaf Gilze via Alphen naar Baarle-Hertog/Nassau gaat. Deze weg loopt vervolgens door naar Turnhout.

In het centrum van Baarle-Nassau en Baarle-Hertog komen beide provinciale wegen samen. Dagelijks maken landbouwvoertuigen, personen- en vrachtauto's gebruik van deze wegen door het dorp. De verkeersbelasting in het centrum is met name op zondag zodanig dat de doorstroming en de leefbaarheid in gevaar komen. Mede op basis van de autonome verkeersgroei en reeds voorziene stedelijke ontwikkelingen bij Breda, Tilburg en Turnhout valt te verwachten dat de intensiteiten van het doorgaande (vracht-)verkeer op deze wegen in de nabije toekomst verder zullen toenemen. De leefbaarheid langs de provinciale wegen alsook op andere wegen rond het centrum staat onder druk door de hoge intensiteit in relatie tot de capaciteit en functie van de wegen waar het verkeer op wordt afgewikkeld.

Om dit probleem op te lossen is de noodzaak onderkend om de provinciale wegen door Baarle om te leggen en de komtraverse opnieuw in te richten. Deze omlegging is door de provincie Noord-Brabant opgenomen in het 'Brabantse MIT 2009-2013'[3], zie nevenstaande afbeelding.

De weg ligt zowel op Nederlands als op Vlaams grondgebied. Dit bestemmingsplan zorgt voor het juridisch kader waarbinnen de aanleg van de provinciale weg, voor zover gelegen op Nederlands grondgebied, kan plaatsvinden.

Om de omlegging op Vlaams grondgebied te kunnen realiseren wordt door de provincie Antwerpen een Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) opgesteld.

---

1 Maakt onderdeel uit van de Nederlandse provincie Noord-Brabant
2 Maakt onderdeel uit van de Vlaamse provincie Antwerpen
3 MIT staat voor het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport, dat op 30 september 2008 door Gedeputeerde Staten is vastgesteld

De in beide landen te doorlopen procedures worden in de tijd zoveel mogelijk op elkaar afgestemd.

1.3 Ligging van het plangebied

Het plangebied is gelegen rondom de kern Baarle-Nassau en Baarle-Hertog. De omlegging begint op de Bredaseweg (N639, verbinding Chaam-Baarle-Nassau). De omlegging loopt vervolgens ten noorden, oosten en zuidoosten van de kernen richting de Turnhoutseweg (N260, verbinding Turnhout-Baarle-Nassau). Halverwege doorsnijdt de omlegging de Alphenseweg (N260, verbinding Alphen-Baarle-Nassau).

In bijlage 1 zijn enkele foto's opgenomen van de huidige situatie.

1.4 Bestemmingsplan en Milieu Effect Rapportage

Inleiding
Voorafgaande aan het bestemmingsplan- en PRUPtraject is een m.e.r.-procedure doorlopen conform de Wet milieubeheer (Wm). In dat kader is een Projectnota/MER opgesteld[4]. Dit bestemmingsplan is het m.e.r.-plichtige besluit, dat in de aanleg van de nieuwe weg voorziet. De Projectnota/MER dient dan ook gekoppeld te worden aan dit bestemmingsplan.

Bij besluit van 22 juli 2004 heeft de gemeenteraad (zijnde het bevoegd gezag) op grond van artikel 7.18 lid 1 aan de initiatiefnemer (de provincie Noord-Brabant) meegedeeld, dat de rapportage voldoet aan de bij of krachtens de artikelen 7.10, 7.11 en 7.15 Wm gestelde regels en geen onjuistheden bevat (aanvaardbaarheidsbeoordeling MER).

Volgens artikel 7.37 Wm dient de gemeenteraad (zijnde het bevoegd gezag) in het kader van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan te vermelden:
- de wijze waarop rekening is gehouden met de in het milieueffectrapport beschreven gevolgen voor het milieu;
- wat is overwogen over de in het MER beschreven alternatieven;
- wat is overwogen over de inzake het MER ingebrachte opmerkingen en adviezen, waaronder het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage.

[4] Projectnota/MER Omlegging Provinciale weg Baarle, Hoofd- en Bijlagenrapport, Arcadis, september 2004.

Hieronder wordt hiervan verslag gedaan.

Projectnota/MER

In de Projectnota/MER is een aantal geselecteerde oplossingen met betrekking tot de tracering en inrichting van de omlegging nader uitgewerkt, onderzocht op effecten en vergeleken. Hierbij is gekozen voor een integrale aanpak: naast milieuaspecten (MER) zijn ook aspecten als landbouw, stedenbouw en recreatie behandeld (Projectnota). Dit maakt een evenwichtige en realistische vergelijking van de oplossingen mogelijk. Uiteindelijk zijn de volgende alternatieven naast elkaar gezet:

- het nul(plus)-alternatief: in dit alternatief worden geen infrastructurele maatregelen voorzien;
- het planalternatief (PA): als gevolg van de gemaakte keuzes is er een planalternatief samengesteld: de zogenaamde tussenvariant ten oosten van Baarle met een extra aansluitpunt bij de Kapelstraat/Nijhoven en een aansluitpunt op Boschoven en tenslotte een ligging op maaiveld;
- het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA): deze komt overeen met het planalternatief, waarbij in het MMA wordt uitgegaan van een ongelijkvloerse fietskruising bij Reth. Daarnaast is bij het MMA het uitgangspunt gehanteerd dat door middel van beplantingen aan de oost- en westzijde van de omlegging de onderbreking in de ecologische verbindingszone langs het 'Belslijntje' wordt opgeheven.

In de Projectnota/MER zijn de effecten van de alternatieven gedetailleerd beschreven. Geconcludeerd wordt, dat het Planalternatief voldoet aan de hoofddoelstelling van het project: het bieden van een oplossing voor de leefbaarheidsproblemen in de kom van Baarle.

Toch is uiteindelijk gekozen voor het MMA, mede omdat bij Reth een ongelijkvloerse fietskruising gesitueerd is.

Het MMA omvat een gelijkvloerse kruising ter hoogte van het 'Belslijntje'. Hierdoor zou de ecologische verbindingszone langs het 'Belslijntje' onderbroken worden. Zoals hierboven beschreven staat wordt in het MMA er vanuit gegaan dat deze onderbreking wordt opgeheven door middel van beplantingen aan de oost- en westzijde van het nieuwe tracé. Echter na afloop van de m.e.r.-procedure is in verband met de functiewijziging van de noordelijke tak (zie ook het laatste deel van deze paragraaf) besloten om de ecologische verbindingszone niet te onderbreken, maar ter plaatse van het 'Belslijntje' een ongelijkvloerse kruising aan te leggen, waarbij het wegtracé onder het 'Belslijntje' doorloopt. Er komt een natuurbrug, bestaande uit twee stroken met ruimte voor beplanting, een fietspad en een halfverharde weg ten behoeve van ruiters, menners, voetgangers en het landbouwverkeer. De natuurbrug wordt uitgerasterd om te voorkomen dat dieren op de weg terechtkomen. Er is dus geen sprake meer van onderbreking van de aanwezige ecologische verbindings-

zone van het Belslijntje. Daarmee is de aanleg van een nieuwe ecologische verbindingszone langs de omlegging niet meer aan de orde.

Het MMA is als voorkeursalternatief de basis voor dit bestemmingsplan, met dien verstande dat naar aanleiding van de functiewijziging van de noordelijke tak ter plaatse van het 'Belslijntje' een ongelijkvloerse kruising wordt aangelegd.

Compenserende en mitigerende maatregelen
Ondanks de stapsgewijze optimalisatie van de varianten en alternatieven treden als gevolg van de omlegging negatieve effecten op. In de Projectnota/MER wordt een aantal maatregelen voorgesteld om deze effecten te verminderen.

Allereerst dient de omlegging zorgvuldig te worden ingepast in de bestaande structuur en in het landschap door middel van onder andere beplanting. Hoe in dit bestemmingsplan de landschappelijke inpassing is vormgegeven staat beschreven in paragraaf 2.4.

Ook wordt aangegeven, dat nader moet worden onderzocht welke compensatie nodig is voor de aantasting van de natuur en waar deze compensatie het beste kan plaatsvinden. Voor de uitkomsten van dit onderzoek wordt verwezen naar paragraaf 2.5.

Ten aanzien van de mogelijke aantasting van flora en fauna (het grasklokje, vleermuizen en de Vinpootsalamander) wordt verwezen naar paragraaf 5.7.

Tenslotte wordt aanbevolen om bij de uitwerking van het ontwerp in afstemming met het waterschap maatregelen op te nemen om retentie in de watergangen zo goed mogelijk te benutten met inachtneming van de gewenste drooglegging van de weg. Ter plaatse van de omlegging met bestaande waterlopen is een detaillering van de waterhuishouding gewenst. Voor deze aspecten wordt verwezen naar paragraaf 5.6.

Opmerkingen over de Projectnota/MER
De Projectnota/Mer heeft in september 2004 ter inzage gelegen. Naar aanleiding van deze terinzagelegging zijn meerdere inspraakreacties binnengekomen. Ook is er een gecombineerde informatiebijeenkomst geweest. In de "Reactienota , Omlegging Provinciale weg Baarle' van 15 december 2005 zijn de inspraakreacties samengevat en van een gemeentelijk standpunt voorzien. Deze reactienota is een bijlage bij dit bestemmingsplan.

Hieronder worden de relevante zaken uit de reactienota vermeld en wordt aangegeven hoe in dit bestemmingsplan hiermee is omgegaan:

Relevante zaken	*Verwerking in het bestemmingsplan*
Mogelijke gevolgen voor de geluidsbelasting en trillingshinder a.g.v. zwaar landbouwverkeer op de Visweg/Gierlestraat en het al of niet verharden van de Visweg	Het geluidsaspect is meegenomen in het akoestisch onderzoek (paragraaf 5.1). De Visweg zal worden verhard en het doorgaande verkeer zal worden geweerd door de aanleg van een voorziening bedoeld voor het doorlaten van het landbouwverkeer en het weren van het overige gemotoriseerde verkeer (zoals een landbouwsluis)op de Visweg. Beide punten worden meegenomen in dit bestemmingsplan. Bij de uitvoering van de werkzaamheden zal zoals in alle gevallen van nieuwe wegaanleg rekening worden gehouden met eventuele trillingsfactoren. Daar waar nodig zal een nulopname plaatsvinden. Gelet op de afstand van de woningen ten opzichte van de Visweg/Gierlestraat is overigens op basis van ervaring geen sprake van trillingsgevaar ten gevolg van de omlegging.
Het al dan niet verschuiven van het tracé in zuidelijke richting.	In een eerder stadium van het plantraject is reeds besloten om de omlegging zoveel mogelijk in zuidelijke richting op te schuiven. Een verdere verschuiving in zuidelijke richting is niet mogelijk omdat dan de weg een bosgebied zou doorsnijden, dat onderdeel uitmaakt van de Groene Hoofdstructuur. Verder wordt verwezen naar paragraaf 2.2. Als er een alternatieve variant mogelijk is mag de GHS niet doorsneden worden. Een variant zuidelijker dan de huidige variant die niet de GHS doorsnijdt is niet haalbaar omdat die variant nadelig is op het verkeerstechnisch vlak en financieel (sanering woningen) negatief scoort, doorsnijding van landbouwstructuur en eigendommen ernstiger aantast, evenals de leefbaarheid waardoor dit geen realistisch alternatief is. Om deze reden is deze variant ook niet meegenomen in de MER.
Gevolgen van verkeerslawaai voor kampeerpark de Paddock	Eén en ander is meegenomen in het akoestisch onderzoek (paragraaf 5.1). Om de geluidbelasting ter plaatse te verlagen tot de voorkeurgrenswaarde van 48 dB zal ten zuiden van de omlegging en de Franse Baan (op het grondgebied van de camping) een geluidwal worden aangelegd.
Het gebruik en functie van de 'noordelijke tak'.	Besloten is van de noordelijke tak een gebiedsontsluitingsweg te maken. Zie hierover ook het gestelde verderop in deze paragraaf.
Aanvullende archeologische inventarisatie	Verwezen wordt naar paragraaf 5.5.
Compensatie door aantasting van bos.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.5.
Er is onvoldoende diepgang voor wat betreft de knelpuntgebieden en er wordt onvoldoende uitwerking gegeven aan de leemten in kennis, de	Verwezen wordt naar de toelichting van dit bestemmingsplan.

Relevante zaken	*Verwerking in het bestemmingsplan*
compenserende en mitigerende maatregelen en het evaluatieprogramma.	In paragraaf *1.4* onder het kopje 'Compenserende en mitigerende maatregelen' is nader ingegaan op welke wijze de compenserende en mitigerende maatregelen zijn uitgewerkt.
Er is een sterke toename van het gebruik van overgebleven wegen en paden in het buitengebied.	Er is naar de mening van de gemeente geen sprake van een sterke toename van het gebruik van overgebleven wegen en paden in het buitengebied.
Door de aanleg van de noordelijke tak ontstaat hinder voor ruiters/wandelaars	De nieuwe weg ligt ten noorden van de Franse Baan. Dit zandpad blijft dus behouden. Verder zal door de ongelijkvloerse kruising ter hoogte van het 'Belslijntje' de nieuwe omlegging geen barrière vormen voor wandelaars en ruiters. Er komt een natuurbrug, bestaande uit twee stroken met ruimte voor beplanting, een fietspad en een halfverharde weg ten behoeve van ruiters, menners, voetgangers en het landbouwverkeer.
Geluid, lucht en trillingen zijn onvoldoende belicht voor het buitengebied.	Wat betreft geluid en luchtkwaliteit wordt verwezen naar paragraaf 5.1 en 5.4 Bij de uitvoering van de werkzaamheden zal zoals in alle gevallen van nieuwe wegaanleg rekening worden gehouden met eventuele trillingsfactoren. Daar waar nodig zal een nulopname plaatsvinden. Gelet op de afstand van de woningen ten opzichte van de omlegging is overigens op basis van ervaring geen sprake van trillingsgevaar als gevolg van de omlegging.
Tenslotte wordt nog verwezen naar vier ingekomen brieven, waarmee tijdens het opstellen van het bestemmingsplan rekening wordt gehouden. Kort samengevat worden in deze brieven de volgende opmerkingen gemaakt: - er heeft onvoldoende onderzoek plaatsgevonden naar de archeologische waarden; - verzocht wordt bij de uitwerking van de plannen nader in te gaan op het aspect water en hierover contact op te nemen met het Waterschap De Dommel, stroomgebied Beerze en Reusel en het Waterschap Brabantse Delta.	Wat betreft het archeologisch onderzoek wordt verwezen naar paragraaf 5.5. Wat betreft het aspect water wordt verwezen naar paragraaf 5.6.

Toetsingsadvies en aanbevelingen

De Projectnota/MER heeft de volledige procedure doorlopen. De Commissie voor de Milieueffectrapportage heeft een toetsingsadvies[5] uitgebracht over de opgestelde Projectnota/MER. Tijdens de toetsing heeft de gemeente een aanvulling gemaakt op het Projectnota/MER om enkele vragen over o.a. de noodzaak van een noordelijke

[5] Omlegging Provinciale weg Baarle, toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop; Commissie voor de milieueffectrapportage; 1 april 2005 (rapportnr. 1245-11).

tak[6] te beantwoorden. De Commissie heeft uiteindelijk haar oordeel gegeven over het MER en de aanvulling daarop. Ook deze aanvullingen op de MER zijn als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

De commissie is van oordeel, dat de essentiële informatie in het MER (inclusief aanvulling) aanwezig is. Dit houdt in, dat de rapportages voldoende informatie bieden om het milieu een volwaardige plaats te geven in de verdere besluitvorming.

Ze adviseert om de aanvulling, die niet ter visie heeft gelegen, tegelijk met het bestemmingsplan ter inzage te leggen. Dit is gebeurd.

Daarnaast doet de commissie nog een aantal aanbevelingen ten aanzien van dit bestemmingsplan. Deze worden hieronder weergegeven.

- De Commissie beveelt aan in de bestemmingsplanherziening de informatie in het MER en de aanvulling te gebruiken om de keuze voor het al dan niet aanleggen van het noordelijk deel van de omlegging te onderbouwen.
  - *Dit is opgenomen in paragraaf 2.2 van dit bestemmingsplan.*
- De Commissie adviseert om bij de bestemmingsplanherziening ook de kwantitatieve gegevens voor de luchtkwaliteit te vermelden en in te gaan op alle mogelijke maatregelen om overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen te verminderen. Verder beveelt de Commissie aan meting van de concentraties fijn stof in het evaluatieprogramma op te nemen.
  - *Er is een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd. Paragraaf 5.4 gaat hier verder op in.*
- De Commissie beveelt aan in de toelichting op het bestemmingsplan voldoende gedetailleerde uitwerkingen van de aansluitpunten en kruisingen met bestaande wegen op te nemen en deze te voorzien van visualisaties waarmee de effecten van de nieuwe infrastructuur inclusief inpassingmaatregelen duidelijk worden gemaakt.
  - *Verwezen wordt naar paragraaf 2.2.*
- De Commissie beveelt aan de verkeersveiligheid nader te beschouwen en zo nodig aanvullende maatregelen te overwegen.
  - *Uitgangspunt voor de inrichting van de weg is het duurzaam veilig principe: rijstrookscheiding en geen (mede)gebruik door langzaam verkeer. De verkeersveiligheid van het (fiets)verkeer dat de omlegging kruist wordt gewaarborgd145 door rotondes met vrijliggende fietspaden en ongelijkvloerse kruisingen.*
  - *Wat betreft de N639 kan gemeld worden, dat inmiddels besloten is deze weg niet af te waarderen. Ook deze weg is nu functioneel bestemd als gebiedsontsluitingsweg.*

---

[6] Aanvullingen MER omlegging Provinciale weg Baarle, januari 2005

- *Ten aanzien van het wegvak Baarle-Belgische grens is een planstudie uitgevoerd. Dit wegvak zal gereconstrueerd worden. In het bestemmingsplan buitengebied wordt deze reconstructie meegenomen. Bij de reconstructie wordt in ieder geval meegenomen de kap van de bomen (te kort op de weg) en verbreding van de hoofdrijbaan.*
- *Wat betreft de relatie tussen overcapaciteit en snelheid kan gesteld worden, dat het snelheidsregime en handhaving daarvan op uitvoering gericht is en niet ruimtelijk relevant. Bovendien is het niet werkbaar op voorhand uit te gaan van een overschrijding van de maximumsnelheid. Tenslotte is volgens constante jurisprudentie het terecht, dat in onderzoeken uitgegaan wordt van de toegestane maximumsnelheid (ABRvS 4 januari 2006, zaaknummer 200501564/1).*

- De Commissie beveelt aan na te gaan of voor de straten en wegen, waarvoor een toename van het landbouwverkeer verwacht wordt, inrichtingsmaatregelen nodig zijn.
  - *De Visweg tussen de Kapelstraat en Gierlestraat zal worden verhard. Landbouwverkeer vanuit Reth kan via een rotonde Kapelstraat haar oorspronkelijke landbouwroute via de Gierlestraat vervolgen.*
- De Commissie beveelt aan bij de bestemmingsplanherziening de benodigde natuurcompensatie expliciet te maken, op kaart op zoekgebieden voor deze compensatie weer te geven, en aan te geven hoe de compensatie zeker gesteld wordt.
  - *Dit is opgenomen in de paragraaf 2.5 van dit bestemmingsplan*

Aanvullende informatie Projectnota/MER in verband met de functiewijziging noordelijke tak

Na afloop van de m.e.r.-procedure is besloten tot een functiewijziging van de noordelijke tak van de omlegging. De wijziging betreft het opwaarderen van de noordelijke tak van de omlegging (tussen de Bredaseweg en de Alphenseweg) van erftoegangsweg tot gebiedsontsluitingsweg met daarbij horend gebruik en inrichting. Deze functiewijziging is tot stand gekomen omdat op regionaal niveau afspraken gemaakt zijn over de functietoekenning aan het wegennet binnen de GGA-regio Breda (Gebiedsgerichte Aanpak Regio Breda). De visie van de regio en de provincie is dat de N639 tussen de A58 en Baarle-Nassau de functie van gebiedsontsluitingsweg zal behouden[7]. Een gebiedsontsluitingsweg heeft een maximumsnelheid van 80 km/uur. Door deze ontwikkelingen is de functietoekenning van erftoegangsweg voor de noordelijke tak ter discussie komen te staan. Het is niet functioneel om deze noordelijke tak in te richten als 60 km/uur weg, terwijl de aansluitende wegen een snelheidsregime kennen van 80 km/uur. Het snelheidsregime op de noordelijke tak wordt dan ook verhoogd van 60 km/uur naar 80 km/uur.

[7] Deze functie voor de N639 is op 31 oktober 2005 bestuurlijk vastgelegd in de studie 'Beter Bereikbaar Brabant, regio Breda'.

Deze functiewijziging heeft ertoe geleid, dat er een (tweede) aanvulling is geschreven op het Projectnota/MER onder de titel 'Aanvullende informatie ten behoeve van de Projectnota/MER Omlegging Provinciale weg Baarle'[8]. Het doel van deze aanvullende informatie is om belanghebbenden en betrokkenen te informeren over de effecten van de genoemde functiewijziging voor de noordelijke tak van de omlegging.

De effecten van de functiewijziging zijn beperkt. Door de opwaardering trekt de omlegging 1,5% meer verkeer. Het ruimtebeslag van het duurzaam veilige profiel blijft nagenoeg gelijk. Door de keuze van een ongelijkvloerse kruising met het Belslijntje, waarbij het wegtracé onder het Belslijntje doorloopt, zijn de effecten hier ook gering. Er komt een natuurbrug, bestaande uit twee stroken met ruimte voor beplanting, een fietspad en een halfverharde weg ten behoeve van ruiters, menners, voetgangers en het landbouwverkeer.

Deze aanvullende informatie wordt ook tegelijkertijd met het ter inzage leggen van het bestemmingsplan naar buiten gebracht. Het is niet noodzakelijk om de m.e.r.procedure opnieuw te doorlopen. Door de aanvullende informatie bij het bestemmingsplan ter inzage te leggen worden betrokkenen en belanghebbenden voldoende mogelijkheden geboden om hun visie te geven op de functiewijziging en de effecten daarvan.

1.5 Leeswijzer

De toelichting op dit bestemmingsplan bestaat uit twee delen:

Deel A – Planopzet
Dit deel bevat in hoofdstuk 2 een beschrijving van de toekomstige situatie: het tracé en de onderbouwing daarvan. Ook wordt ingegaan op de inrichting van de weg (duurzaam veilig), de landschappelijke inpassing en natuurcompensatie. In hoofdstuk 3 wordt de juridische planopzet toegelicht. Om een indruk te krijgen van wat er met het plan wordt beoogd en hoe de plankaart en de regels kunnen worden gehanteerd, is het lezen van dit deel voldoende.

Deel B – Verantwoording
Deel B geeft de achtergronden, toelichting en motivering op de gemaakte keuzen die hebben geleid tot de uiteindelijke keuze van de inrichting van de weg. In dit deel worden onder meer het beleidskader (inclusief grensoverschrijdend beleid) en onderzoeksgegevens besproken. Verder komen het vooroverleg en de inspraak aan de orde. Voor wie een meer diepgaande indruk van de planontwikkeling wil verkrijgen, is het lezen van deze hoofdstukken aan te raden.

---

[8] Aanvullende informatie ten behoeve van de Projectnota/MER Omlegging Provinciale Weg Baarle, Arcadis, juni 2006

DEEL A - PLANOPZET

Figuur 1: Animatie toekomstige situatie Bredaseweg

2. DE PLANOPZET

2.1 Inleiding

Het doel van de omlegging van de N260 als ook de N639 ten noorden, oosten en zuidoosten van de kernen Baarle-Nassau en Baarle-Hertog is een duurzame oplossing te creëren voor de verkeersproblematiek in de kom van Baarle door de nieuwe weg aan te leggen buiten de kern van Baarle. Hierbij zullen bestaande waarden en functies in het gebied van de nieuwe weg zoveel mogelijk worden ontzien en waar mogelijk worden versterkt. Waar mogelijk is aansluiting gezocht bij bestaande plannen en toekomstige ontwikkelingen.

Met een duurzame oplossing wordt een oplossing voor de lange termijn bedoeld, waarbij zoveel mogelijk invulling wordt gegeven aan het principe 'duurzaam veilig' en de gesignaleerde problemen daadwerkelijk worden opgelost en niet simpelweg worden verplaatst.

2.2 Het tracé en de verantwoording daarvan

Ligging van het tracé
Het tracé is gelegen ten noordoosten van de kern Baarle. In bijlage 2 is een kaart opgenomen met daarop het gehele tracé weergegeven.

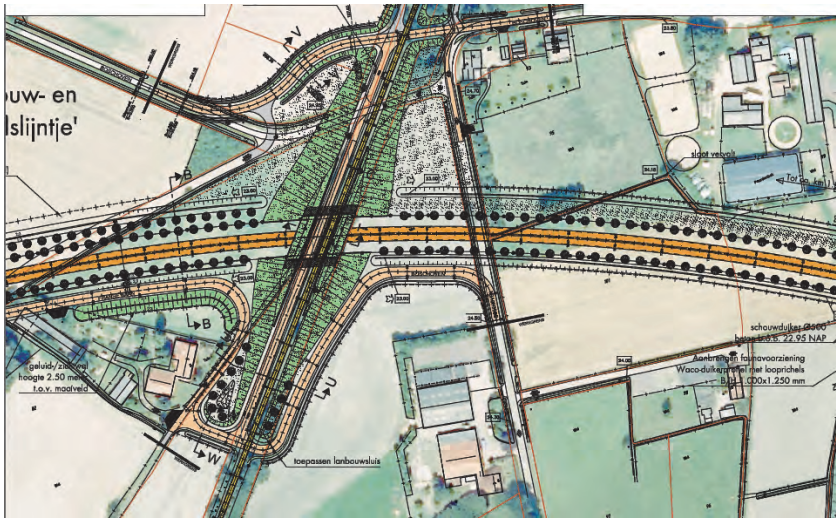
Ter verduidelijking zijn aan de tekst enkele visualisaties van de nieuwe omlegging toegevoegd. Het betreft hier animaties, die een indruk geven van de nieuwe situatie. Verder zijn in bijlage 3 enkele dwarsprofielen opgenomen.

De aansluiting van het nieuwe tracé met de Bredaseweg (begin van het tracé) ligt ter hoogte van het zandpad de Franse Baan. Deze aansluiting krijgt de vorm van een rotonde (zie figuur 1).

Figuur 2a: Animatie toekomstige situatie Belslijntje

Vervolgens wordt het tracé ten noorden van de Franse Baan en ten zuiden van het buurtschap Boschoven aangelegd en sluit tenslotte aan op de Alphenseweg (N260) (zie ook de dwarsprofielen 1, 2 en 3).

Halverwege de Franse Baan wordt een eco-duiker gerealiseerd om te voorkomen, dat ter plaatse een natte Ecologische Verbindingszone wordt doorbroken. Het tracé kruist het 'Belslijntje'. Hier komt een ongelijkvloerse kruising, waarbij het wegtracé onder het 'Belslijntje' doorloopt (zie figuur 2a en figuur 2b).



figuur 2b: Visualisatie toekomstige situatie Belslijntje

Er komt een natuurbrug, bestaande uit twee stroken met ruimte voor beplanting, een fietspad en een halfverharde weg ten behoeve van ruiters, menners, voetgangers en het landbouwverkeer. Ter hoogte van de buurtschap Boschoven komt ook een ecoduiker, die o.a. bedoeld is voor het verbinden van twee aan te leggen poelen ten behoeve van de Vinpootsalamander. De aansluiting met de Alphenseweg is vormgegeven als rotonde.

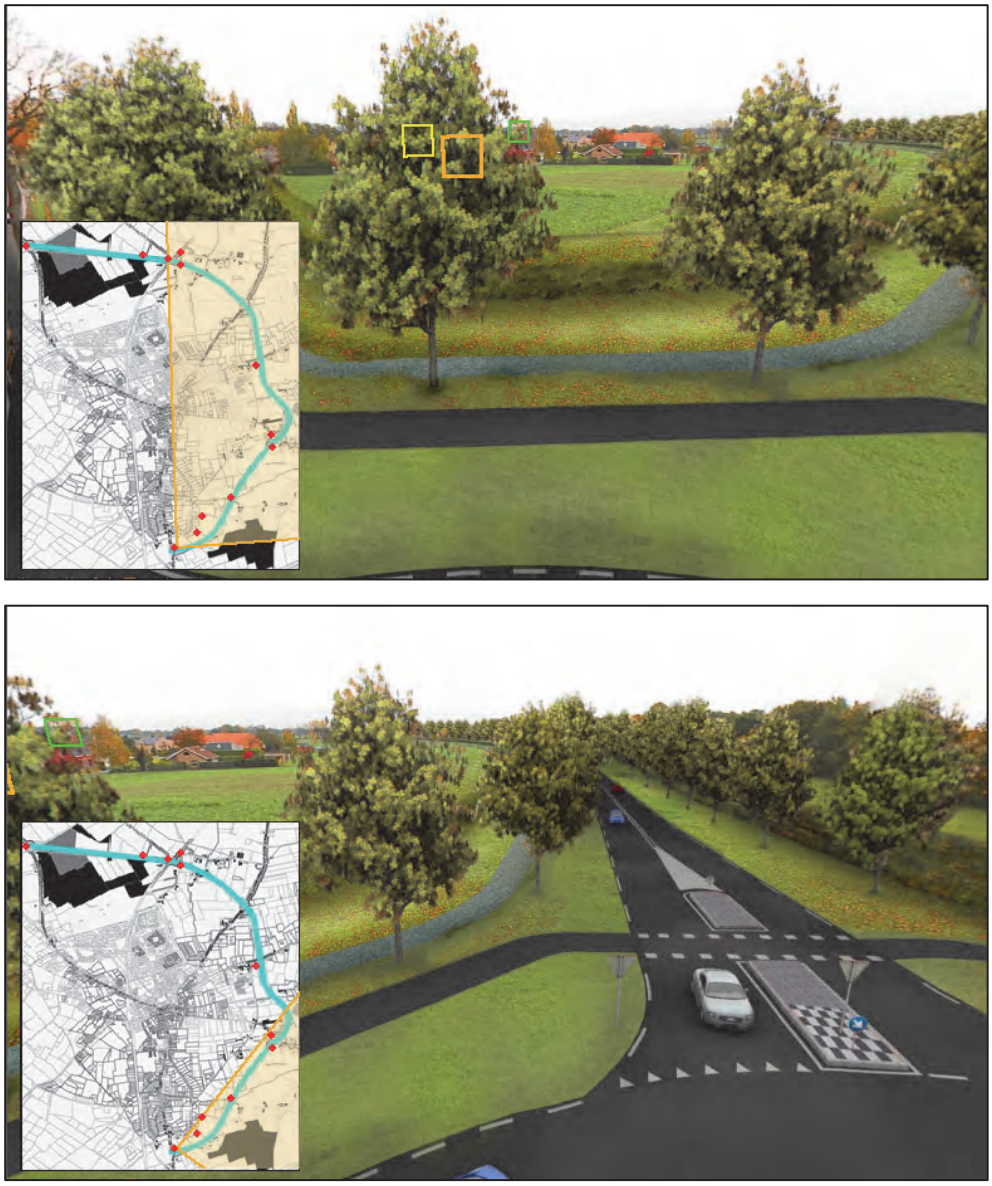
Figuur 3: Animatie toekomstige situatie Oordeelsestraat

Figuur 4: Animatie toekomstige situatie Kapelstraat

Vervolgens loopt het tracé richting het zuiden naar de Oordeelsestraat. Ook hier is een viaduct aanwezig waarbij de N260 onder de Oordeelsestraat doorloopt (zie figuur 3).

Vervolgens loopt het oostelijk tracé verder richting de Kapelstraat waar de aansluiting vormgegeven is als rotonde (zie figuur 4 en de dwarsprofielen 4 en 5)
Vanaf deze rotonde loopt het tracé richting Reth. Hier wordt een ongelijkvloerse fietskruising in de vorm van een fietstunnel gerealiseerd (zie figuur 5).

Figuur 5 : Animatie toekomstige situatie fietstunnel



Figuur 6: Animatie toekomstige situatie Turnhoutseweg

Hierdoor blijft de bestaande fietsverbinding in stand. De fietstunnel is ook toegankelijk voor paarden.
Het tracé zal tenslotte eindigen ter plaatse van de Turnhoutseweg, waar het tracé door middel van een rotonde met de Turnhoutseweg verbonden wordt (zie figuur 6 en dwarsprofiel 6).

Verantwoording ligging tracé

Oostelijke ligging met noordelijke tak

De omlegging betekent in relatie tot de referentiesituatie (geen omlegging) een verbetering van de verkeerssituatie in de kom van Baarle. De bereikbaarheid, verkeersveiligheid, barrièrewerking en geluidsbelasting in de kom worden verbeterd. Een noordoostelijke omlegging voldoet aan deze doelstelling en wordt over het geheel genomen gunstiger beoordeeld op het gebied van milieu, ruimtelijke functies en kosten ten opzichte van een westelijke omlegging.

De noordoostelijke omlegging biedt een alternatief aan het personen- en vrachtverkeer dat zowel uit Alphen, Chaam, Meerle, Hoogstraten en Turnhout afkomstig is. Enkel een oostelijke omlegging biedt geen oplossing voor het sluipverkeer op de Alphenseweg, Bredaseweg door de kern Baarle. De noordelijke tak is dan ook noodzakelijk om de doelstelling van een veilig en leefbaar centrum van Baarle te behalen.

Tracé nabij Gierlestraat

Het tracé is ten opzichte van de Gierlestraat zo zuidelijk mogelijk gesitueerd om de invloed van de weg op de bebouwing aan de Gierlestraat (geluidbelasting) te minimaliseren en de herverkaveling van bestaande percelen te beperken. Een zuidelijker gelegen alternatief is niet mogelijk omdat de weg dan de Groene Hoofdstructuur (GHS) zou doorsnijden. Voor de Groene Hoofdstructuur geldt het 'nee, tenzij'-principe: aantasting is alleen mogelijk indien sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang en er geen andere mogelijkheden zijn. In dit geval is er een alternatief mogelijk (voorkeurstracé) waardoor de Groene Hoofdstructuur in tact gehouden kan worden.

Ten noorden van de kern wordt de GHS-landbouw ook doorsneden. Echter hier zijn geen alternatieven, waardoor de GHS behouden zou kunnen blijven. Het enige alternatief is het leggen van het tracé ten westen van Baarle. Maar in het MER wordt geconcludeerd, dat het westelijke tracé ten opzichte van een noordoostelijk omlegging ongunstiger is op zowel het gebied van milieu, ruimtelijke functies als kosten. Het westelijke alternatief is dus niet reëel. Het doorsnijden van de GHS aan de noordzijde van Baarle is daarom onvermijdelijk

Gevolgen van het tracé voor het landbouwverkeer
Tijdens het voortraject is uitgebreid aandacht besteed aan de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg voor het landbouwverkeer. Immers de nieuwe weg zal niet toegankelijk zijn voor het landbouwverkeer. Bovendien zal er ter plaatse van de kruising met Boschoven geen gelijkvloerse oversteek komen voor het (landbouw)verkeer.

Op dit moment verloopt het intern landbouwverkeer in belangrijke mate van oost naar west en vice versa. Dit komt omdat nogal wat landbouwbedrijven in de omgeving van Veldbraak, Heikant, Oordeel(se)straat en Driehuizen aan de oostzijde van Baarle percelen op afstand exploiteren in de omgeving van Heesboom, Hoogeind en Gorpeind aan de westzijde van Baarle. Globaal genomen zijn twee routes bekend waarover het landbouwverkeer zich verplaatst:

- vanuit Driehuizen, Klein Bedaf en Groot Bedaf via de Oordeel(se)straat naar de bebouwde kom van Baarle-Nassau (St. Annaplein-Nieuwstraat en Generaal Maczeklaan) en verder naar de Chaamseweg;
- vanuit Keizershoek, Veldbraak en Liefkenshoek via Reth en Gierlestraat naar de Turnhoutseweg.

In het kader van de landinrichting/ruilverkaveling zal na toedeling van de 350 hectare grond, die nu aan de overzijde van Baarle ligt, (vice versa) 75 hectare resteren. De hoeveelheid landbouwverkeer door de kom van Baarle zal hierdoor afnemen. De huidige wegenstructuur door de kom is fysiek geschikt voor de afwikkeling van het nog overblijvende landbouwverkeer. Er zullen in de bebouwde kom geen fysieke maatregelen getroffen worden om het landbouwverkeer onmogelijk te maken. Er bestaat een mogelijkheid dat in de toekomst, op enkele (zon)dagen per jaar, het centrum voor evenementen wordt afgesloten. Dan zal het vrachtverkeer (waaronder het landbouwverkeer) om het centrum worden geleid. Samen met belanghebbenden is geconcludeerd, dat het niet zinvol is te investeren in een noordelijke landbouwroute omdat verwacht wordt dat deze niet gebruikt zal worden door het landbouwverkeer door het ontbreken van aansluitende verharde infrastructuur. Het landbouwverkeer kan wel gebruik blijven maken van zandpad de Franse Baan.

Nabij het buurtschap Boschoven zal de aan te leggen ongelijkvloerse kruising ter hoogte van het 'Belslijntje' zodanig worden ingericht, dat deze ook gebruikt kan worden voor landbouwverkeer. De huidige weg Boschoven wordt verbonden met deze kruising. Zo ontstaat een goed alternatief voor het landbouwverkeer vanuit het buurtschap naar het zuiden (vice versa).

Verder is besloten om de Visweg tussen de Kapelstraat en Gierlestraat voor het landbouwverkeer te verharden. Landbouwverkeer vanuit Reth kan via de rotonde Kapelstraat haar oorspronkelijke landbouwroute via de Gierlestraat vervolgen. De weg wordt over een breedte van circa 3,5 meter verhard. Daarnaast komt aan beide

zijden een berm van 1,5 meter breed (inclusief grasbetonsteen (60 cm)). Ook wordt een bermsloot aangelegd van 2 meter breed. Deze ligt deels aan de westzijde en deels aan de oostzijde van de weg. De totale profielbreedte van de Visweg wordt dus 8,5 meter. Op plaatsen waar geen ruimte is voor het profiel van 8,5 meter (voortuinen aan westzijde) zal voor de afwatering naar een passende oplossing worden gezocht. Er worden fysieke maatregelen genomen om niet-bestemmingsverkeer zoveel mogelijk te weren (zoals een landbouwsluis halverwege de Visweg).

Situatie nabij St. Salvatorkapel
Het nieuwe wegprofiel van de Kapelstraat is zodanig, dat er nog slechts sprake is van een minimale verstoring van de nabije omgeving van de St. Salvatorkapel. De begrenzing van de kapeltuin wordt nu gerespecteerd en alle bestaande functies blijven overeind. In overleg met het kerkbestuur en de grondeigenaar is afgesproken dat de enkele parkeerplaatsen die verloren gaan gecompenseerd worden ten noorden van de kapel en ten oosten van de Visstraat.

Gevolgen van het tracé voor de bereikbaarheid van woningen en gronden
Uitgangspunt is dat ondanks de realisatie van het tracé alle woningen en landbouwpercelen van enige omvang bereikbaar blijven. Deze eigendommen kunnen dan benaderd worden via de reeds bestaande (openbare) paden of wegen, nieuwe paden of (parallel)wegen of via de vestiging van een recht van overpad.

2.3 Duurzaam veilig

Eén van de redenen om de omlegging te realiseren is de onveilige situatie in de kern. Ten aanzien van de verkeersveiligheid is de verwachting dat deze bij een autonome ontwikkeling alleen nog maar verslechtert. De wegen door de kern zijn door de hoge intensiteiten niet voldoende veilig. Dit komt mede doordat alle voertuigsoorten zich gemengd over deze wegen voortbewegen.

De omlegging wordt ingericht volgens het duurzaam veilig principe. Duurzaam veilige wegen zijn wegen waarvan de uitvoering in overeenstemming is met de functie en het gebruik ervan. Hierdoor bevindt zich geen verkeer op wegen die daarvoor niet bestemd zijn, bijvoorbeeld geen fietsers op stroomwegen en geen doorgaand autoverkeer op wegen met een erf- en verblijfsfunctie.

Door een inrichting conform het duurzaam veilig principe worden er minder kilometers gereden over relatief onveilige wegen en meer kilometers over de relatief veilige omlegging. Hierdoor zal het aantal ongevallen afnemen en de doorstroming toenemen.

Zowel de oostelijke als noordelijke tak van de omlegging worden ingericht als gebiedsontsluitingsweg: rijstrookscheiding en geen (mede)gebruik door langzaam verkeer. De verkeersveiligheid van het (fiets)verkeer dat de omlegging kruist wordt gewaarborgd door rotondes met vrijliggende fietspaden en ongelijkvloerse kruisingen.

2.4 Landschappelijke inpassing

Algemeen
Het voorgenomen tracé leidt tot structurele en blijvende veranderingen in de randzone ten noorden en ten oosten van Baarle. De weg komt op wisselende afstanden van de kern te liggen, waardoor ook wisselende kernrandgebieden ontstaan. Sommige van deze kernrandgebieden laten op dit moment een versnipperde ruimtelijke situatie zien. Daarnaast doorsnijdt het tracé diverse landschapstypen.

Voor het gehele tracé geldt dat een aantal landschappelijke aanvullingen in het kader van de versterking van het landschap noodzakelijk wordt geacht. Hiervoor is een landschapsvisie[9] opgesteld voor het gehele studiegebied N260 en wijdere omgeving. Bijhorende kaart is opgenomen in bijlage 4 bij deze toelichting. Het feitelijke inrichtingsplan voor de N260 is gebaseerd op deze landschapsvisie. De landschapsvisie zelf is als separate bijlage bij deze toelichting gevoegd.

In het inrichtingsplan wordt per traject en per knooppunt aangegeven welke maatregelen getroffen worden ten behoeve van de landschappelijke inpassing. Een uitgebreide beschrijving per traject en knooppunt en de bijbehorende kaart is in bijlage 5 van deze toelichting opgenomen. Hieronder wordt kort de landschappelijke inrichting direct langs het tracé beschreven.

Landschappelijk inrichting direct langs de weg
Ter hoogte van de aansluiting van de omlegging en de Bredaseweg wordt eenzijdige beplanting aangebracht welke de weggebruiker dient te begeleiden in de richting van de nieuwe weg, zodat het doorgaand verkeer minder geneigd is via de kern van het dorp te rijden.

Vervolgens wordt het tracé langs de Franse Baan aan weerszijde voorzien van een dubbele rij (laan)bomen. Deze staan op wisselende afstanden van elkaar waardoor er een losse informele bomenrij ontstaat. Deze dubbele bomenrij kan worden gebruikt door vleermuizen zodat de bestaande vliegroute intact blijft.

---

9 Landschappelijke inpassing Omlegging N260 Baarle, Bureau Verkuijlen, 20 maart 2007.

Ter plaatse van de kruising met Belslijntje wordt een groene knoop gerealiseerd, waarbij het Belslijntje over de omlegging komt te liggen (iets verhoogd). De flauwe taluds worden ruimschoots met struweel beplant. De overgang is bedoeld voor langzaam verkeer en landbouwvoertuigen. Er wordt bij de inrichting ook rekening gehouden met menner en ruiter. Om 'vreemd' verkeer te weren zal een voorziening bedoeld voor het doorlaten van het landbouwverkeer en het weren van het overige gemotoriseerde verkeer (zoals een landbouwsluis) worden aangelegd, zodat alleen landbouwverkeer mogelijk is. De omlegging wordt ter hoogte van Boschoven aan twee zijden begeleid door struweel en houtwallen. Houtwallen zijn namelijk van oudsher het kenmerk van de ervenstructuur van het buurtschap Boschoven. Daarnaast wordt op deze locatie aan weerszijden van de weg poelen voor een 4-tal amfibiesoorten aangelegd (waaronder de Vinpootsalamander).

De aansluiting bij de Alphenseweg wordt in principe hetzelfde vormgegeven als de aansluiting met de Bredaseweg. Aan de dorpszijde van de rotonde is voorzien in een brinkachtige groene ruimte, een grasveld omzoomd met bomen.

Vanwege het waardevolle landschap rondom de Oordeelsestraat wordt het oude lint zoveel mogelijk ongestoord gelaten. De N260 ligt hier dan ook verdiept. De weg is vanuit het landschap hierdoor minimaal waarneembaar. Om de Oordeelsestraat als oud lint te benadrukken wordt boombeplanting aangebracht.

Vanaf het Kapelbos van de San Salvatorkapel tot aan Nijhoven kent het wegprofiel een beplanting van laanbomen aan weerszijden. Op enkele plaatsen zelfs een derde rij laanbomen.

Bij de rotonde bij Nijhoven is weer sprake van dezelfde beplanting als bij de twee voorgaande rotondes (Alphenseweg en Bredaseweg). Nijhoven is onderdeel van een historische groenstructuur en om dit te benadrukken zal de groene uitstraling gewaarborgd worden door een wintergroen scherm die de bebouwing uit het zicht moet onttrekken.

Het gebied rond de San Salvatorkapel is oud, de grond waarop hij staat is al sinds de vroege Middeleeuwen bewoond. Dit unieke stukje Baarle moet zichtbaar blijven door direct grenzend aan de kapel niet te bouwen, maar het gebied open te houden. Om te beginnen aan de achterzijde van het kapelbos, dat vrijwel direct aan de N260 zal grenzen. De grote cultuurhistorische, archeologische en landschappelijke waarden rechtvaardigen dat behoud van deze kwaliteiten onderdeel uitmaakt van de realisatie van de omlegging.

Het tracé vanaf Nijhoven tot aan de aansluiting met de Turnhoutseweg wordt voorzien van laanbomen aan weerszijden. Ter hoogte van de kruising met de fietstunnel

bij Reth vindt onderbreking plaats van deze laanbomen om de onderdoorgang zichtbaar te maken.

Als laatste wordt ook de rotonde bij de Turnhoutseweg voorzien van laanbeplanting om de weggebruiker te begeleiden in de richting van de nieuwe weg. De rotonde wordt daarnaast voorzien van één of meerdere meerstammige bomen, tot maximaal 15 meter hoog.

Een nadere gedetailleerde uitwerking van bovengenoemde maatregelen zal plaatsvinden in de vorm van een beplantingsplan en een beheersplan. Dit geldt voor de beplantingen direct behorend tot het tracé van de N260, maar ook voor de inrichting en beplanting van eventuele reststroken van aanliggende percelen en kruisende wegen. Zo kan de gehele wegverbinding een landschappelijke eenheid gaan vormen. Het opstellen van beide plannen vindt plaats buiten het bestemmingsplan om.

Landschappelijke inrichting buiten de grenzen van dit bestemmingsplan
Meerdere voorstellen uit de landschapsvisie, die niet gelegen zijn binnen de bestemmingsplangrenzen, kunnen alleen op vrijwillige basis worden gerealiseerd. Wel hebben de gemeenten Baarle-Hertog en Baarle-Nassau, en de waterschappen Brabantse Delta en De Dommel de mogelijkheid om inwoners te stimuleren om aan deze versterking en behoud van het landschap mee te werken op basis van vrijwilligheid. Ook bewonersinitiatieven kunnen een waardevolle aanvulling zijn voor de versterking van het landschap.

2.5 Aantasting natuur en compensatie

Effecten op natuurgebieden
In 2004 heeft een natuurtoets[10] plaatsgevonden. Uit deze natuurtoets blijkt dat er geen significante effecten zijn van de omlegging van Baarle op Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijngebieden en op gebieden die zijn aangewezen als beschermd natuurmonument en vallen onder de Natuurbeschermingswet.

Aantasting van natuur door ruimtebeslag en verstoring
In het door Arcadis opgestelde 'Compensatieplan omlegging Baarle-Nassau'[11], dat als bijlage bij deze toelichting is gevoegd, wordt een overzicht gegeven van de aantasting van de natuur door de aanleg van de nieuwe weg.

---

[10] Natuurtoets, Omlegging provinciale weg Baarle, Arcadis, april 2004, opgenomen in het bijlagenrapport behorende bij de Projectnota/MER Omlegging Provinciale weg Baarle.
[11] Compensatieplan Omlegging Baarle-Nassau, Arcadis , november 2008

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van het ruimtebeslag in de GHS door de aanleg van de weg.

	Oppervlakte
GHS-natuur (EVZ)	0 m²
GHS-landbouw (leefgebied struweelvogels	5.745 m²
Totaal	5.745 m²

Daarnaast is de oppervlakte berekend van het gebied, dat als gevolg van de invloed en uitstraling van de nieuwe weg niet meer optimaal kan functioneren. Het gaat daarbij om verstoring door geluid. Aangenomen wordt dat er binnen de 40 dB-contour een kwaliteitsverlies optreedt van 35%. Deze oppervlakte dient gecompenseerd te worden.

In onderstaande tabel is aangegeven welke oppervlakte binnen de 40 dB-contour valt en welke oppervlakte gecompenseerd moet worden. Het areaal dat door ruimtebeslag verloren gaat is van de oppervlakte binnen de 40 dB-contour afgetrokken en vervolgens is de te compenseren oppervlakte berekend.

	Totale oppervlakte GHS binnen 40 dB contour (in m²)	**Waarvan vernietigd**	**Resterend oppervlak met verstoring**	**Te compenseren oppervlakte (35% van totaal) (in m²)**
GHS-natuur (overig bos- en natuurgebied)	129.323 m²	0 m²	129.323 m²	45.263 m²
GHS-natuur (EVZ): Belslijntje, Franse Baan)	6.658 m²	0 m²	6.658 m²	2.330 m²
GHS-landbouw (leefgebied struweelvogels)	28.580 m²	5.745 m²	22.835 m²	7.992 m²
Totaal	164.561 m²	5.745 m²	158.816 m²	55.585 m²

Versnippering
De bosgebieden ten noorden van de kern sluiten niet direct aan op het leefgebied voor struweelvogels ten noorden hiervan. De enige verbinding tussen deze gebieden vormt de EVZ langs het Belslijntje. Uitwisseling van soorten tussen dit bosgebied en het leefgebied voor struweelvogels vindt nauwelijks plaats. Er is dan ook geen sprake van versnippering van natuurgebieden door de aanleg van de omlegging Baarle.

Landschappelijke inpassing en mitigatie
Voordat compensatie aan de orde is, dienen eerst eventuele mitigerende maatregelen te worden uitgewerkt. Alleen verlies aan waarden dat resteert na het nemen van mitigerende maatregelen moet worden gecompenseerd.

Door de omleggingsalternatieven worden twee EVZ's doorsneden: de natte ecologische verbindingszone ten noorden van de Franse baan (bovenloop van de Strij-

beekse beek) en de droge ecologische verbindingszone die deels verloopt via het 'Bels Lijntje'.

De verbinding langs het Belslijntje loopt door Baarle-Nassau en Baarle-Hertog naar het zuiden. De omlegging Baarle kruist deze verbindingszone. Uitgangspunt van het MMA was door middel van beplantingen aan de oost- en westzijde van de omlegging de huidige onderbreking in de droge EVZ langs het Bels Lijntje weg te nemen. Door een faunapassage voor kleine zoogdieren en amfibieën onder de weg aan te leggen zou de kruising met deze EVZ gecompenseerd kunnen worden (MER). Inmiddels is besloten om hier een ongelijkvloerse kruising aan te leggen. Er komt een natuurbrug. Er is dus geen sprake meer van onderbreking van de ecologische verbindingszone.

Bij Boschoven worden enkele amfibieënpoelen aangelegd als leefgebied voor de Vinpootsalamander met een ecologische duiker onder de omlegging.

Voor de natte EVZ (bovenloop van de Strijbeekse beek) is een ecoduiker voorzien. Door aanleg van een ecoduiker is er geen sprake meer van aantasting van de EVZ door de weg.

Met de landschappelijke inpassing van de weg ontstaat er een verbinding voor algemene vogelsoorten die gebruik maken van lijnelementen en voor vleermuizen.

Een relatief brede, bloemrijke berm biedt leefgebied en verspreidingsmogelijkheden voor dagvlinders en andere insecten.

Onderstaande tabel geeft de te compenseren oppervlakte aan vanwege de aanleg van de omlegging na realisatie van de mitigerende maatregelen. Voor gebieden die binnen de EHS liggen is tevens aangegeven wat het natuurdoeltype is.

	Natuurdoeltypen	**Ruimtebeslag**	**Verstoring**	**Totaal**
GHS-natuur (overig bos- en natuurgebied)	multifunctioneel bos	0 m²	45.263 m²	45.263 m²
GHS-natuur (EVZ): Franse baan	natte EVZ	0 m²	0 m²	0 m²
GHS-natuur (EVZ): Belslijntje	droge EVZ	0 m²	2.330 m²	2.330 m²
GHS-landbouw (leefgebied struweelvogels)	geen NDT	5.745 m²	7.992 m²	13.737 m²
Totaal		5. 745 m²	55.585 m²	61.330 m²

Realisatiemogelijkheden voor compensatie
Om aan de compensatiedoelstelling van 6.1 hectare te voldoen zijn door de provincie een aantal gronden aangewezen. Deze gronden zijn in eigendom van de provincie of zijn toebedeeld aan de provincie in de ruilverkaveling. De beschikbare perce-

len liggen buiten de EHS en gedeeltelijk ook buiten de GHS. Deze gronden sluiten aan op bestaande bosgebieden en hebben voldoende oppervlakte om de compensatietaakstelling te realiseren (namelijk 6,7 hectare).

Inrichting compensatie
De inrichting van de compensatiegronden kan enerzijds op de doelsoorten van de EVZ worden afgestemd en anderzijds op de natuurwaarden die verloren gaan. De taakstelling bevat 1,4 hectare leefgebied struweelvogels. Deze oppervlakte kan ingevuld worden met houtwallen langs perceelsranden, bloemrijk grasland en ruigte. De overige 4,7 hectare kan ingevuld worden met zowel bos, struweel als bloemrijk grasland.

Inrichting en beheer
Middels een bestuurlijke overeenkomst wordt momenteel zowel de inrichting als het beheer afgestemd tussen de provincie en de gemeente Baarle-Nassau. Voor de inrichting en het toekomstige beheer worden vervolgens door de provincie afspraken gemaakt met natuurbeherende instanties.

(Planologische) verankering van de compensatie
Op de plankaart horende bij het bestemmingsplan zijn bedoelde percelen specifiek bestemd tot Natuur.

Verder zijn er bij brief van 16 april 2009 afspraken gemaakt tussen de provincie Noord-Brabant en de gemeente Baarle-Nassau inzake het zekerstellen van natuurcompensatie in de gemeente Baarle-Nassau. Deze brief is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

3. JURIDISCHE PLANOPZET

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de wijze waarop de gewenste ontwikkeling in het plangebied juridisch is vertaald.

3.2 De nieuwe Wet ruimtelijke ordening

Op 1 juli 2008 zijn de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. Dit betekent dat onderhavig bestemmingsplan, waarvan het ontwerp na 1 juli 2008 ter visie wordt gelegd, hieraan moet voldoen. Het voorontwerp bestemmingsplan is waar nodig aangepast.

Met de inwerkingtreding van de Wro worden ook de resultaten van het programma DURP (Digitale Uitwisseling in Ruimtelijke Processen) wettelijk verankerd: nagenoeg alle instrumenten uit de Wro moeten door bronhouders digitaal gemaakt en beschikbaar gesteld worden en de bestemmingsplannen moeten onderling vergelijkbaar worden. Hiervoor is het pakket RO standaarden 2008 ontwikkeld, dat wettelijk is verankerd in de bij de Wro behorende Regeling standaarden ruimtelijke ordening. Het gaat om de volgende standaarden:

- De Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP2008).
- Het Informatie Model Ruimtelijke Ordening (IMRO 2008).
- De Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten (STRI2008).

Om de overgang van een analoge naar een digitale ruimtelijke ordening soepel en verantwoord te laten verlopen is besloten alle onderdelen van de RO standaarden 2008 pas op 1 juli 2009 verplicht te stellen.

Desondanks is besloten het voorontwerpbestemmingsplan ‘Omlegging provinciale weg Baarle’ aan te passen aan de RO-standaarden. Zo wordt reeds voorgesorteerd op de verplichte werkwijze na 1 juli 2009 en wordt gelijk een stuk dienstverlening richting burgers en andere gebruikers geleverd.

3.3 Systematiek

Het bestemmingsplan bestaat uit een plankaart en regels en gaat vergezeld van een toelichting.

De juridische betekenis van deze drie onderdelen van een bestemmingsplan wordt kort uiteengezet:

- **plankaart**: de plankaart vormt tezamen met de regels het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De rol van de plankaart is tweeledig. Ten eerste dient het ter ondersteuning of als verlengstuk van de regels, ten tweede visualiseert het de bestemmingen. De ondergrond (inclusief het wegontwerp) is aan de plankaart toegevoegd om de leesbaarheid te vergroten, maar heeft geen juridische consequenties. Niet de ondergrond (inclusief het wegontwerp) maar de regels en met de regels verbonden bestemmingen en aanduidingen op de plankaart zijn bepalend voor de definitieve vormgeving van de nieuwe weg;
- **regels**: de regels vormen een deel van het juridisch kader van het bestemmingsplan. Het kent bepalingen over de toegelaten bebouwing, regelingen omtrent het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken en gebruik van de grond;
- **toelichting**: in juridisch opzicht heeft een toelichting geen bindende werking. Desondanks heeft de toelichting een bijzonder waardevolle betekenis bij de interpretatie van de planregels en de onderbouwing van het plan.

De indeling van de regels in onderhavig plan is als volgt:

Hoofdstuk 1: Inleidende regels
Dit hoofdstuk omvat een artikel betreffende een aantal noodzakelijke begripsomschrijvingen en een artikel dat bepaalt op welke wijze gemeten wordt.

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels
Binnen de bestemming is het volgende stramien als uitgangspunt genomen:

- bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- ontheffing van de bouwregels (facultatief);
- specifieke gebruiksregels (facultatief);
- ontheffing van de gebruiksregels (facultatief);
- aanlegvergunning (facultatief);

Hoofdstuk 3: Algemene regels

- *anti-dubbeltelbepaling*: De bepaling wordt opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het overgebleven terrein niet nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

- *algemene bouwregels: voor* het uitvoeren van ondergrondse werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden en voor het bouwen van ondergrondse bouwwerken gelden geen beperkingen;

- *algemene ontheffingsregels*: In deze bepaling wordt aan Burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om *ontheffing* te verlenen van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde onderwerpen. Hierbij gaat het om *ontheffings*-regels die gelden voor meerdere dan wel alle bestemmingen in het plan.
- *algemene wijzigingsregels*: In deze bepaling wordt aan Burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen;
- *algemene procedureregels*: Dit hoofdstuk eindigt met enkele procedureregels.

Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels
- *overgangsrecht*: standaardbepalingen, die betrekking hebben op het overgangsrecht. Deze moeten volgens artikel 3.2.1 Bro in elk bestemmingsplan worden opgenomen.
- *slotregels:* Als laatste is de slotregel opgenomen. Deze regel bevat zowel de titel van het plan als de vaststellingsdatum.

3.4 Beschrijving bestemmingen

In het plangebied komen de bestemmingen 'Groen', 'Natuur', 'Verkeer', *en* 'Water' ~~en 'Waarde - Archeologie'~~ voor. Hieronder worden deze bestemmingen kort toegelicht.

'Groen'
In het nieuwe (nog in ontwikkeling zijnde) bestemmingsplan Buitengebied hebben kleine perceeltjes met landschappelijke waarden, die solitair in het buitengebied liggen, de bestemming 'Groen - Landschapselement' gekregen. Besloten is om de percelen, die conform de landschapsvisie (zie ook paragraaf 2.4) dienen voor een goede landschappelijke invulling van de omlegging, ook de bestemming 'Groen' met de nadere aanduiding 'specifieke vorm van groen - Landschapselement' te geven. Deze gronden zijn bestemd voor de bescherming en ontwikkeling van landschapselementen met de daaraan te onderkennen en te ontwikkelen landschappelijke waarden en natuurwaarden.

De aan te leggen geluidwal nabij de camping 'De Paddock' heeft ook de bestemming 'Groen' gekregen.

Op deze gronden mag niet worden gebouwd met uitzondering van terreinafscheidingen en kunstwerken. Voor terreinafscheidingen geldt een maximale bouwhoogte van 2 meter, voor kunstwerken geldt geen maximale bouwhoogte. De geluidwal moet minimaal 3 meter hoog bedragen.

De gronden met de bestemming 'Groen' mogen in ieder geval niet gebruikt worden voor het opslaan, storten of bergen van materialen en producten, tenzij dit noodzakelijk is voor het op de bestemming gerichte gebruik van deze gronden.

'Natuur'
De gronden, die in het kader van de compensatietaakstelling een natuurfunctie krijgen, zijn bestemd tot 'Natuur' (zie ook paragraaf 2.5).

Nabij Boschoven komt een ecoduiker met aan weerszijden poelen voor o.a. de Vinpootsalamander (zie ook paragraaf 5.7). Deze gronden zijn ook bestemd tot 'Natuur'.

'Verkeer'
De gronden die op de kaart zijn aangewezen voor 'Verkeer', zijn in hoofdzaak bestemd voor wegen en met de wegen verband houdende voorzieningen zoals op- en afritten, viaducten, bermen en allerlei bouwwerken, geen gebouwen zijnde (zoals verlichting, verkeersregelinstallaties, toeristische informatieborden, bewegwijzering). Voor een uitgebreide opsomming wordt verwezen naar artikel 5 van de regels.

De ecologische verbindingszone bij het Belslijntje en twee ecoduikers ter hoogte van de Franse Baan en Boschoven zijn door middel van een specifieke aanduiding op de plankaart veiliggesteld.

Mede gelet op het bepaalde in artikel 3.3.1 Bro zijn op de plankaart de as van de omlegging en van de bestaande wegen, die daarop aansluiten, en de ligging van de rotondes weergegeven. In de regels is het aantal rijstroken vastgelegd. Mocht bij de uitvoering van de werken blijken dat bijvoorbeeld de as van de weg iets opgeschoven moet worden dan hebben burgemeester en wethouders de bevoegdheid de as van de weg iets op te schuiven, mits voldaan wordt aan de eisen van de Wet geluidhinder.

Bij de uitvoering van de aanleg van de omlegging dient voldaan te worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op nabijgelegen geluidsgevoelige objecten dan wel de hogere grenswaarde, zoals bepaald in het akoestisch onderzoek "Omlegging N260 Baarle-Nassau: Akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan omlegging N260 ter hoogte van Baarle-Nassau" zoals opgenomen in een bijlage bij dit bestemmingsplan.

Voor de toegestane bouwwerken geldt een maximale oppervlakte van 6 vierkante meter en een maximale hoogte van 3 meter, behalve voor verlichting en bewegwijzering, waarvoor een maximale hoogte van 9 meter geldt. De minimale hoogte van geluidwerende voorzieningen is weergegeven op de plankaart. Voor kunstwerken en (bouw)werken van beeldende kunst geldt geen maximale bouwhoogte.

In de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Verkeer' worden kunstwerken, zoals bruggen, viaducten etc. en (bouw)werken van (beeldende) kunst functioneel mogelijk gemaakt. In de bouwregels zijn deze bouwwerken in het bestemmingsplan 'Omlegging provinciale weg Baarle' (moederplan) abusievelijk niet uitgezonderd van de algemene oppervlakte bepaling van 6 m². Dit is nooit de bedoeling geweest. Immers bijvoorbeeld de viaducten zullen vanzelfsprekend een grotere omvang krijgen dan 6 m². Dit gebrek is hersteld in het bestemmingsplan 'Technische herziening 'Omlegging provinciale weg Baarle' door aan artikel 5.2.1 toe te voegen, dat voor kunstwerken en (bouw)werken van (beeldende) kunst geen maximale oppervlakte geldt. De maximale omvang van deze bouwwerken wordt voldoende beperkt door de grens van de bestemming 'Verkeer' en de overige regels.

Voor alle duidelijkheid is in het bestemmingsplan 'Technische herziening 'Omlegging provinciale weg Baarle' verder in de begripsomschrijvingen (artikel 1) het begrip kunstwerk nader gedefinieerd. De definitie luidt: "Een bouwwerk, geen gebouwen zijnde ten behoeve van civieltechnische en/of infrastructurele doeleinden, zoals een brug, een dam, een duiker, een viaduct, dan wel een daarmee gelijk te stellen voorziening".

'Water'
De meeste sloten (parallel aan de nieuwe omlegging) hebben de algemene bestemming 'Verkeer' gekregen. Echter op de plaatsen waar de bestaande leggerwatergangen opgaan in afwateringssloten hebben deze watergangen de bestemming 'Water' gekregen.

Daar waar schouwsloten niet parallel aan de nieuwe omlegging zijn gelegen is in verband met de leesbaarheid van de plankaart ook gekozen voor de bestemming 'Water'.

~~**'Waarde - Archeologie'**~~
~~In verband met de bescherming van de archeologische waarden kent het plan de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. Voor een toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 5.5. van deze toelichting.~~

DEEL B - VERANTWOORDING

4. PLANOLOGISCH KADER

4.1 Inleiding

Zowel op rijks-, provinciaal als gemeentelijk niveau zijn diverse beleidsnota's verschenen, die kaderstellend zijn voor het verkeers- en vervoers- en ruimtelijk beleid. Dit geld voor zowel het Nederlandse beleid als het Vlaamse beleid. Alle van toepassing zijnde beleidsdocumenten worden hieronder kort besproken.

4.2 Nederland - Rijksbeleid

Nota Mobiliteit[12]
Deze nota is een nationaal verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet verkeer en vervoer (1998) en is de opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoerbeleid beschreven. De aanpak van de Nota wordt gekenmerkt door:

- bereikbaarheid verbeteren om een sterkere economie te realiseren;
- groei van verkeer en vervoer mogelijk maken;
- betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur creëren;
- het uitgangspunt: decentraal wat kan, en centraal wat moet;
- meer publiek-private samenwerking;
- innovaties stimuleren (vernieuwing is hard nodig);
- kaders stellen aan het decentrale beleid;
- het uitgangspunt: een daadkrachtige overheid;
- het actief en zelfbewust inzetten op internationaal beleid;
- het op korte termijn inhalen van onderhoudsactiviteiten;
- het uitgangspunt: betrouwbaar en snel over de weg;
- het uitgangspunt: beprijzen noodzakelijk;
- het uitgangspunt: de veiligheid permanent verbeteren;
- het uitgangspunt: kwaliteit leefomgeving verbeteren;

Met de geschetste maatregelen is het mogelijk de gesignaleerde knelpunten aan te pakken. Elk van de genoemde opties gaat ervan uit dat rijk, decentrale overheden en bedrijven ook andere maatregelen treffen die de bereikbaarheid verbeteren. Hierbij worden in samenwerkingsverbanden de meest optimale maatregelen bepaald voor de korte en lange termijn.

[12] Nota Mobiliteit, Ministerie van Verkeer en Waterstaat i.s.m. Ministerie van Vrom; 30 september 2004.

Door de omlegging rondom Baarle wordt in de kern een veiligere situatie gecreëerd. Daarmee wordt de leefomgeving van zowel Baarle-Nassau als van Baarle-Hertog verbeterd. Er is tevens sprake van een verbeterde doorstroming in het centrum.

Duurzaam veilig verkeer
In het Startprogramma 'Duurzaam Veilig[13]'wordt nadrukkelijker dan voorheen gestreefd naar het wegnemen van de oorzaken van de verkeersonveiligheid. In deze visie wordt een integrale benadering voorgestaan waarbij functie, vorm en gebruik van de weg op elkaar zijn afgestemd. Voor de weggebruiker zal duidelijk moeten zijn tot welke categorie een weg behoort. Er worden drie wegcategorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Per wegcategorie is een aantal operationele eisen opgenomen voor wegvakken en kruispunten binnen en buiten de bebouwde kom.

Het tracé behoort tot de wegcategorie ‘gebiedsontsluitingsweg’ en wordt conform bijbehorende principes ingericht.

4.3 Nederland - Provinciaal beleid

Interimstructuurvisie Noord-Brabant ‘Brabant in ontwikkeling’ en de Paraplunota ruimtelijke ordening
De Interimstructuurvisie Noord-Brabant ‘Brabant in ontwikkeling’ en de Paraplunota ruimtelijke ordening zijn per 1 juli 2008 van kracht geworden. Aanleiding voor het opstellen van deze nota’s is de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening per 1 juli 2008. In de interimstructuurvisie wordt ingegaan op de (ruimtelijke) belangen en doelen van de provincie Noord-Brabant en is het beleid in hoofdlijnen uitgewerkt. In de bijbehorende Uitvoeringsagenda 2008-2009 wordt beschreven hoe de doelen gerealiseerd gaan worden. De Interimstructuurvisie bevat het bestaand beleid zoals opgenomen in het ruimtelijk beleidsdocument ‘Brabant in Balans’. Streekplan Noord-Brabant 2002. De Paraplunota ruimtelijke ordening is een uitwerking van het beleid uit de Interimstructuurvisie.

In het provinciaal beleid worden de hoofdlijnen aangegeven van de ruimtelijke ontwikkelingen op lange termijn (tot 2020) zoals die door de provincie Noord-Brabant nagestreefd worden.

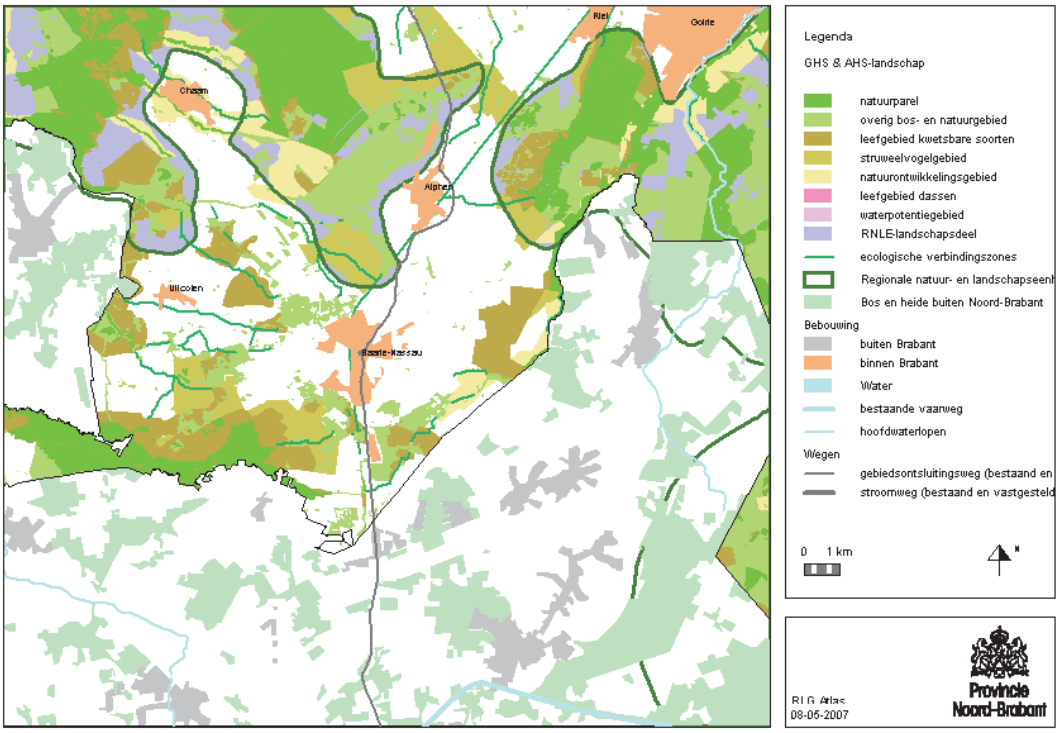
Om het hoofddoel te bereiken heeft de provincie vijf leidende principes geformuleerd voor het ruimtelijk beleid voor de periode tot 2020:

[13] Op 15 december 1997 hebben de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Unie van Waterschappen (UvW), het Interprovinciaal Overleg (IPO) en het Rijk hun handtekening gezet onder het Convenant Startprogramma Duurzaam Veilig Verkeer.

- meer aandacht voor de onderste lagen: het watersysteem, de bodemtypologie, de geomorfologie en de infrastructuur;
- zuinig ruimtegebruik;
- concentratie van verstedelijking: inbreiden, herstructureren en intensiveren;
- zonering van het buitengebied;
- grensoverschrijdend denken en handelen.

In het provinciaal beleid zijn de stedelijke regio's aangegeven en begrensd. Deze regio's zijn gesitueerd rond de grote steden en de hoofdinfrastructuur die hen verbindt. Door wonen en werken zo goed mogelijk te verknopen aan de infrastructuur kan maximaal tegemoet worden gekomen aan de mobiliteitsbehoefte zonder de hoofdinfrastructuur ingrijpend uit te breiden.

Het buitengebied blijft in hoofdzaak bestemd voor landbouw, natuur en recreatie. De onderlinge verhouding van deze drie hoofdfuncties verandert echter. Dit komt onder meer door de toenemende waardering voor natuur, landschap, rust en ruimte en door de ingrijpende veranderingen in de landbouw. Om de drie hoofdfuncties maximaal tot hun recht te laten komen is het buitengebied gezoneerd in een groene hoofdstructuur en een agrarische hoofdstructuur. Deze zijn vervolgens weer opgesplitst in de volgende zonering:
- GHS-natuur;
- GHS-landbouw;
- AHS-landschap;
- AHS-landbouw



Het gebied ten noorden van Baarle-Nassau en een gebied ten zuiden van de kern hebben de zonering GHS-natuur, subzone *overig bos- en natuurgebied*. Het zijn grotendeels drogere (productie)bossen en heiden.

Ecologische verbindingszones (GHS-natuur) zijn lijnvormige elementen, zoals dijken, waterlopen, wegen, spoor- en vaarwagen, waarlangs natuurgebieden met elkaar kunnen worden verbonden. Een natte verbindingszone langs de sloot ten noorden van de Franse Baan richting de Huisvennen (bovenloop van de Strijbeeksche beek) wordt door de omlegging doorsneden.

Het *leefgebied kwetsbare soorten* (GHS-landbouw) ligt direct ten oosten van het bungalowpark L'air Pur (Landgoed Schaluinen). Het leefgebied kwetsbare soorten omvat landbouwgronden waarop zeldzame planten en dieren voorkomen, die hoge eisen stellen aan de inrichting en het gebruik van hun omgeving.

Ten noorden van de Franse Baan ligt een gebied met de functie *leefgebied struweelvogels* (GHS-landbouw). Dit gebied omvat landbouwgronden waarop struweelvogels kunnen gedijen. De vogels hebben rust en ruimte nodig, maar zijn minder gevoelig voor ruimtelijke ingrepen door de landbouw, de recreatie en andere in het buitengebied voorkomende functies dan de kwetsbare planten- en diersoorten. In het leefgebied moeten activiteiten worden uitgeoefend met voldoende respect voor de bestaansvoorwaarden van de betreffende diersoorten. Het gaat dan onder meer om de handhaving van houtwallen en onverharde zandpaden.

De nieuwe omlegging doorkruist de zuidelijke punt van het leefgebied struweelvogels.

Het overige gebied rondom de kern Baarle heeft de zonering AHS-overig.

Planologische bescherming
Bij doorsnijding van de GHS-natuur en GHS-landbouw geldt het 'nee-tenzij'-principe. Hier zijn intensieve vormen van ruimtegebruik, zoals de aanleg van provinciale en regionale infrastructuur, alleen toelaatbaar als nut en noodzaak daarvan vast staat en er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang.

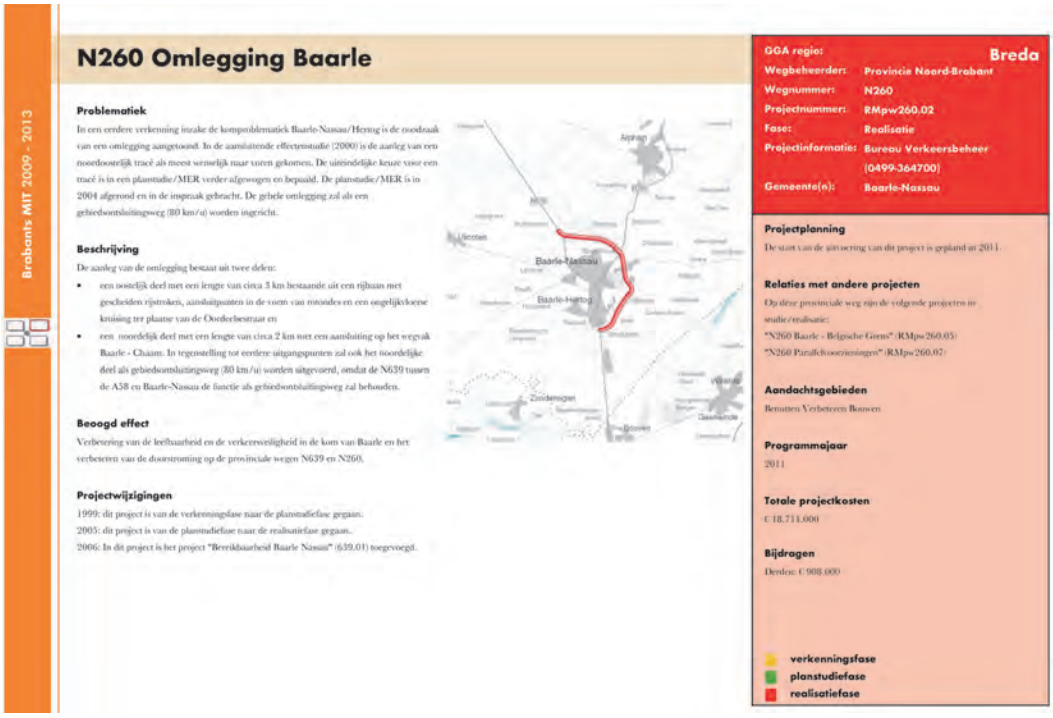
Nut en noodzaak van de omlegging zijn voldoende aangetoond in de projectnota/MER en dit bestemmingsplan. Ook is hier sprake van een zwaarwegend maatschappelijk belang: het oplossen van grote leefbaarheidsproblemen in de kern van Baarle. Verder dient conform het provinciaal beleid de aantasting van de natuur gecompenseerd te worden. De compenserende maatregelen moeten worden zeker gesteld, zowel op het punt van de planologische regeling als op het punt van de feitelijke uitvoering. In paragraaf 2.5 is nader ingegaan op de compensatie.

Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan 'Verplaatsen in Brabant, kaders en ambities 2006-2020' (PVVP) (2006) en het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) (2009-2013)

In het PVVP wordt - evenals in de landelijke beleidsplannen - gewezen op de ernstige congestie bij ongewijzigd beleid ('verkeersinfarct'). De beleidsaccenten uit het rijksbeleid (verwoord in het Structuurschema Verkeer en Vervoer II en de nota 'Samen werken aan Bereikbaarheid') zijn vertaald en nader uitgewerkt op provinciaal niveau.

Het Brabants MIT vormt het uitvoeringsprogramma van het Provinciale Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). Doel van het Brabants MIT is het bieden van overzicht en samenhang in de diverse uitvoeringsprogramma's en projecten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit in Noord-Brabant, zodat provinciale investeringen zowel qua inhoud als financieel integraal afgewogen kunnen worden vanuit een breed geheel. Daarnaast verschaft het Brabants MIT inzicht in de samenwerking tussen de diverse partijen. Hierbij gaat het om zowel het provinciaal verkeer- en vervoerprogramma, de MIT-projecten van het Rijk, de regionale uitvoeringsprogramma's en het uitvoeringsprogramma van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE).

In het MIT is de omlegging van Baarle-Nassau opgenomen. Het gehele tracé wordt als gebiedsontsluitingsweg ingericht.


Brabants MIT 2009 - 2013

N260 Omlegging Baarle

Problematiek

In een eerdere verkenning inzake de kompproblematiek Baarle-Nassau/Hertog is de noodzaak van een omlegging aangetoond. In de aansluitende effectenstudie (2000) is de aanleg van een noordoostelijk tracé als meest wenselijk naar voren gekomen. De uiteindelijke keuze voor een tracé is in een planstudie/MER verder afgewogen en bepaald. De planstudie/MER is in 2004 afgerond en in de inspraak gebracht. De gehele omlegging zal als een gebiedsontsluitingsweg (80 km/u) worden ingericht.

Beschrijving

De aanleg van de omlegging bestaat uit twee delen:

- een oostelijk deel met een lengte van circa 3 km bestaande uit een rijbaan met gescheiden rijstroken, aansluitpunten in de vorm van rotondes en een ongelijkvloerse kruising ter plaatse van de Overdechestraat en
- een noordelijk deel met een lengte van circa 2 km met een aansluiting op het wegvak Baarle - Chaam. In tegenstelling tot eerdere uitgangspunten zal ook het noordelijke deel als gebiedsontsluitingsweg (80 km/u) worden uitgevoerd, omdat de N639 tussen de A58 en Baarle-Nassau de functie als gebiedsontsluitingsweg zal behouden.

Beoogd effect

Verbetering van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de kom van Baarle en het verbeteren van de doorstroming op de provinciale wegen N639 en N260.

Projectwijzigingen

1999: dit project is van de verkenningsfase naar de planstudiefase gegaan.
2005: dit project is van de planstudiefase naar de realisatiefase gegaan.
2006: In dit project is het project "Bereikbaarheid Baarle Nassau" (639.01) toegevoegd.

GGA regio: Breda
Wegbeheerder: Provincie Noord-Brabant
Wegnummer: N260
Projectnummer: RMpw260.02
Fase: Realisatie
Projectinformatie: Bureau Verkeersbeheer (0499-364700)
Gemeente(n): Baarle-Nassau

Projectplanning

De start van de uitvoering van dit project is gepland in 2011.

Relaties met andere projecten

Op deze provinciale weg zijn de volgende projecten in studie/realisatie:
"N260 Baarle - Belgische Grens" (RMpw260.03)
"N260 Parallelvoorzieningen" (RMpw260.02)

Aandachtsgebieden

Benutten Verbeteren Bouwen

Programmajaar

2011

Totale projectkosten

€ 18.711.000

Bijdragen

Derden: € 908.000

verkenningsfase
planstudiefase
realisatiefase

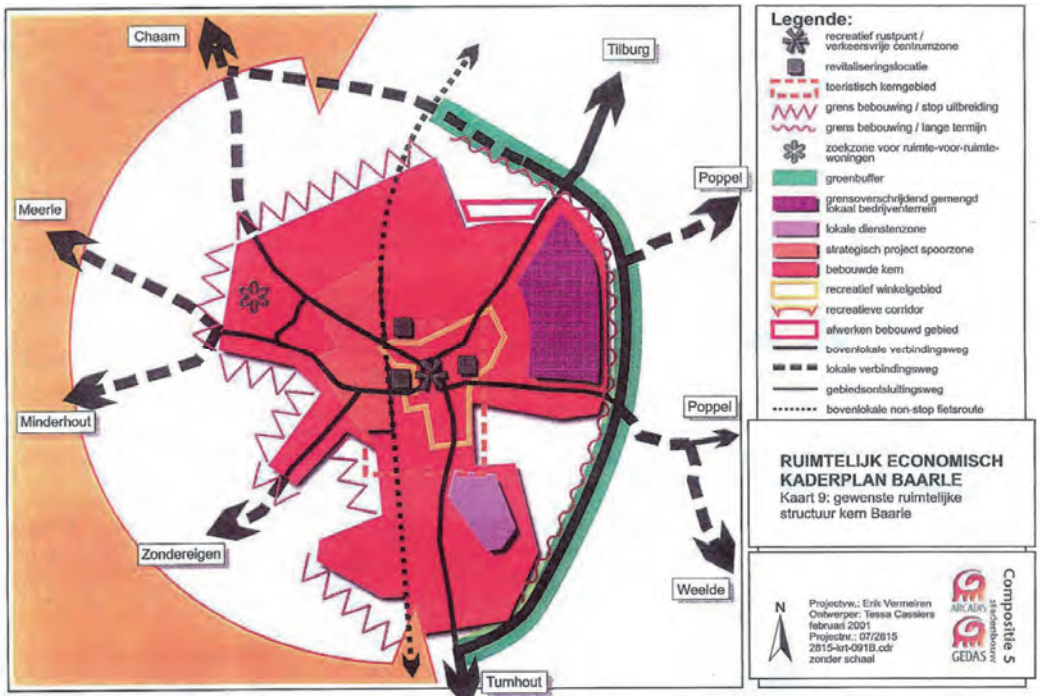
Projectblad: Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2009-2013

4.4 Nederland - Gemeentelijk beleid

Ruimtelijk Economisch Kaderplan (REK)

De gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog hebben besloten om te komen tot één visie van waaruit de meest wenselijke ruimtelijke ontwikkelingen voor de kern als geheel gestuurd worden, met behoud van de unieke staatkundige situatie. De visie is neergelegd in één gezamenlijk plan: het Ruimtelijk Economisch Kaderplan (REK)[14]. Dit plan is nooit door de gemeenteraden vastgesteld en heeft daarom geen rechtskracht. Wel hebben beide gemeenteraden uitgesproken dat het REK basis zou zijn voor een structuurvisie. Verder zijn de uitgangspunten uit het REK vastgelegd in beleid dat nadien is ontwikkeld.

Het REK beschrijft de kaders van de gewenste ontwikkeling van de verschillende ruimtelijke functies in de periode tot 2015. Het plan anticipeert waar mogelijk op nieuw provinciaal beleid. In het plan wordt rekening gehouden met de mogelijke omlegging.



[14] Ruimtelijk Economisch Kaderplan (REK); gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog; 2002

Verkeersstructuurplan Baarle-Nassau/ Baarle-Hertog (2002-2015)[15]
In het verkeersstructuurplan Baarle-Nassau/ Baarle-Hertog is de gewenste interne verkeersstructuur nader uitgewerkt, onder meer uitgaande van de ruimtelijke visie tot 2015 zoals is vastgelegd in het REK, de omlegging van de provinciale weg en het principe 'Duurzaam Veilig'.

In relatie tot de omlegging rond Baarle worden uitspraken gedaan over de gewenste ontsluiting van het onderliggend gemeentelijk wegennet en de herinrichting van de komtraverse, zodanig dat doorgaand verkeer zoveel mogelijk via de omlegging wordt afgewikkeld. Er worden concrete maatregelen voor de kom genoemd, zoals het instellen van éénrichtingsverkeer. Er worden maatregelen genoemd voor zowel de periode tot aan de realisatie van de omlegging als voor de periode na realisatie. Een concrete uitwerking van maatregelen wordt in een verkeerscirculatieplan nader bepaald. Het voornemen tot opstellen van een dergelijk plan maakt onderdeel uit van het bestuursakkoord tussen Baarle-Nassau en Baarle-Hertog.

Vigerende bestemmingsplannen
Het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied' van de gemeente Baarle-Nassau is door de gemeenteraad vastgesteld op 1 februari 1990. Het goedkeuringsbesluit van Gedeputeerde Staten dateert van 20 september 1990. Bij Koninklijk Besluit van 28 januari 1993 is op de ingestelde beroepen beslist. Het bestemmingsplan is partieel herzien naar aanleiding van de besluiten van Gedeputeerde Staten en de Kroon, waarbij ook een aantal actuele ontwikkelingen zijn meegenomen. De partiële herziening is door de gemeenteraad van Baarle-Nassau vastgesteld op 26 januari 1995 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 19 september 1995.

In 2005 is de inspraakprocedure doorlopen voor een integrale herziening van het gehele buitengebied tot een nieuw bestemmingsplan "Buitengebied". In 2007 is hierover het officiële vooroverleg gehouden. De verwachting is dat dit plan eind 2008 als ontwerpbestemmingsplan wederom ter inzage gaat.

Besloten is om de omlegging (inclusief de Visweg) niet in dit nieuwe bestemmingsplan "Buitengebied" mee te nemen. Dit specifieke project vraagt om een aparte bestemmingsplanprocedure.

[15] Verkeersstructuurplan Baarle-Nassau / Baarle-Hertog; Grontmij i.o.v. de provincie Noord-Brabant en de gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog; 2001.

4.5 Vlaanderen - Gewestelijk Beleid

Decreet Ruimtelijke Planning[16]
Het decreet van 24 juli 1996 regelt de aanpak van structuurplannen op het niveau van het gewest, de provincie en de gemeente. Het levert een juridische basis voor het werken met structuurplannen op deze drie niveaus. Dit planningsdecreet is geïntegreerd in het Decreet van 18 mei 1999 houdende organisatie van de Ruimtelijke Ordening.

Het nieuwe Decreet heeft de regeling inzake de vergunningen grondig gewijzigd. Men spreekt onder andere niet langer over "bouwvergunningen" maar over "stedenbouwkundige vergunningen". Op het vlak van de vergunningplichtige handelingen blijven de wijzigingen beperkt. Een stedenbouwkundige vergunning is onder meer noodzakelijk voor de aanleg van wegen (dit zijn vaste inrichtingen).

Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen[17]
Op basis van het voornoemde Decreet is het mogelijk Structuurplannen op te stellen op Vlaams, provinciaal en gemeentelijk niveau. Deze structuurplannen dienen gericht te zijn op een duurzame ruimtelijke ontwikkeling.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is vastgesteld door de Vlaamse regering op 23 september 1997. Het omvat een informatief, richtinggevend en bindend gedeelte. In het RSV wordt de gewenste ruimtelijke ontwikkeling aangegeven voor vier structuurbepalende elementen en componenten op Vlaams niveau: stedelijke gebieden en stedelijke netwerken, elementen van het buitengebied, economische knooppunten en lijninfrastructuren.

Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen vormt een kader voor de provinciale en gemeentelijke structuurplannen. Elementen uit het richtinggevend gedeelte en bindende bepalingen werken door op het provinciale en gemeentelijke niveau.

In wat volgt wordt een overzicht gegeven van elementen die betrekking hebben op onderhavig bestemmingsplan.

Verkeer en vervoer
In het RSV worden de volgende uitgangspunten genoemd ten aanzien van duurzame mobiliteit:
- de bereikbaarheid noodzakelijk voor de economische ontwikkeling garanderen;
- de leefbaarheid van de omgeving garanderen;
- de verkeersveiligheid verhogen;

---

[16] Decreet houdende de ruimtelijke planning, Vlaanderen, 24 juli 1996.
[17] Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen; Ministerie van Vlaamse gemeenteschap departement Leefmilieu en Infrastructuur, Vlaamse Raad; 1997.

- de automobiliteit afremmen door het versterken van de alternatieve vervoerswijzen;
- de grotendeels bestaande infrastructuur optimaliseren door categorisering van het wegennet.

Het Vlaamse Gewest heeft het hoofdwegennet en de primaire wegen geselecteerd waar de verkeersafwikkeling voorop staat. De selectie van de secundaire wegen behoort tot de bevoegdheid van de provincie. De hoofdfunctie van een secundaire weg is het verbinden en/of verzamelen op lokaal en bovenlokaal niveau. Een secundaire weg wordt in het algemeen als volgt ingericht: 2x2 of 2x1 rijbanen, niet noodzakelijk met gescheiden verkeersafwikkeling, doortochten in de bebouwde kom.

De definitieve inrichting van een secundaire weg wordt bepaald door:
- de verbindingsfunctie op bovenlokaal en lokaal niveau;
- de eisen vanuit het gebruik als toegangverlenende weg voor de aanpalende bestemmingen;
- de eisen vanuit de leefbaarheid en de ruimtelijke inpassing.

Hierbij wegen de laatste belangen in de afweging bij conflictsituaties zwaarder dan de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en is dus de verbindende functie van secundaire wegen ondergeschikt aan de ontsluitende functie en de verblijfsfunctie.

De uitvoering is van een secundaire weg is in het algemeen die van een weg met gemengde verkeersafwikkeling, met
- Doortochtenconcept binnen de bebouwde kom
- Ontwerp-snelheid binnen de bebouwde kom 50 km/uur of minder.

Buiten de bebouwde kom gaat de inrichting in principe uit van een gescheiden verkeersafwikkeling.

Wanneer nieuwe tracés worden aangelegd zullen deze in het algemeen uitgevoerd worden als autowegen of wegen met gescheiden verkeersafwikkeling zonder uitritten. Deze nieuwe tracés kunnen toegestaan worden op basis van een verbetering van de verkeersleefbaarheid, maar niet omwille van de verbetering van de verbindingsfunctie.

Gewestplan Turnhout[18]
Baarle-Hertog is opgenomen in het Gewestplan Turnhout. Het gewestplan legt de verschillende ruimtelijke bestemmingen vast voor heel Baarle-Hertog. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen o.a. woongebied, woonuitbreidingsgebied, agrari-

[18] Gewestplan Turnhout; Staatssecretaris voor Streekeconomie Bestuur van de stedenbouw en de ruimtelijke ordening; 1997.

sche gebied, industriegebied, parkgebied, natuurgebied etc. de onderzoeksgebieden voor de omlegging zijn op Hertogs grondgebied allen gelegen in agrarisch gebied.

4.6 Vlaanderen - Provinciaal beleid

Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen[19]

In het provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen, dat door de Vlaamse minister van ruimtelijke ordening op 10 juli 2001 is goedgekeurd hoort Baarle-Hertog tot de Noorderkempen. De gemeente valt onder de deelruimte 'Open Kempen' en onder de deelruimte 'Rustig Grensgebied' (overlapping). De deelruimte 'Open Kempen' wordt getypeerd als een open gebied met grootschalige landbouw en verspreide natuurlijke gebieden. Het gebied rond en ten zuiden van Baarle-Hertog heeft een sterke landbouwfunctie. De doeltellingen zijn:

- het stimuleren van open ruimte functies zoals grondloze en grondgebonden landbouw, natuur en recreatie;
- beheersen van toegankelijkheid en ontsluiting.

De deelruimte 'Rustig grensgebied' wordt omschreven als een weinig bebouwd en beperkt toegankelijk grensoverschrijdend groengebied van provinciaal niveau. De doelstellingen zijn:

- het beheren van de natuurwaarden;
- het beperken van uitrusting en toegankelijkheid;
- handhaven van sterke landbouwgebieden als beheerder van de open ruimte;
- grensoverschrijdend samenwerken.

In het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen is de N119 van de R13 (Turnhout) tot de Nederlandse grens geselecteerd als secundaire weg type II als onderdeel van de grensoverschrijdende verbinding Turnhout – Tilburg. De hoofdfunctie van de weg is verzamelen naar het hoofdwegennet op bovenlokaal niveau. Dit type heeft slechts in tweede instantie een verbindende functie. Het toegang geven neemt hier een belangrijkere plaats in dan bij het type I.

De functies die aan deze weg gegeven worden zijn :

- ontsluitende functie tussen Turnhout en de Nederlandse grens;
- het verhogen van de verkeersveiligheid;
- het verzorgen van een verbinding tussen Turnhout en Tilburg.

[19] Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen; Provincie Antwerpen; 2001

De ruimtelijke principes bij de selectie van secundaire wegen zijn :

- Hiërarchie
  De hiërarchische ordening van het wegennet heeft tot doel het verkeer op basis van verplaatsingsafstand en -richting zo snel mogelijk naar het voor een bepaalde verplaatsing meest geschikt wegennet te leiden.
- Verfijning van het hoofdwegennet
  Het basisprincipe is de hiërarchie van het wegennet strikt door te voeren. Het geheel van secundaire wegen vormt enkel in combinatie met het hoofdwegennet en het primair wegennet een samenhangend netwerk. Zij verfijnen de mazen van het hoofdwegennet. Dat veronderstelt binnen de mazen van het hoofdwegennet geen rastervormig patroon, maar wel een hiërarchisch vertakte structuur of boomstructuur. Op die manier wordt oneigenlijk gebruik van het wegennet vermeden.
- Afvoer van het verkeer naar een hoger net
  Het verkeer wordt verzameld en zo snel mogelijk naar het hoofdwegennet en het primair wegennet gebracht. In principe wordt getracht zoveel mogelijk rekening te houden met de in het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen geselecteerde aansluitpunten van het type 4 op de hoofdwegen
- Mogelijke omleidingen op secundaire wegen
  Indien in de toekomst blijkt dat de leefbaarheid van een kern op een secundaire weg in de verdrukking komt en door een herinrichting van de weg zelf niet kan worden gegarandeerd, dan moet de aanleg van omleidingen mogelijk blijven. De omleiding neemt dan de taak en de functie van de secundaire weg doorheen de kern over.

Volgens het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening kan de provincie ruimtelijke uitvoeringsplannen opmaken voor een deel of delen van het grondgebied van de provincie. Een ruimtelijk uitvoeringsplan bevat o.a. de relatie met het ruimtelijk structuurplan waarvan het een uitvoering is.

Conclusie
Gezien de selectie van de N119 maakt de provincie een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan op (onderbouwing opmaak PRUP rondweg Baarle) in uitvoering van het Provinciaal Ruimtelijk Structuurplan Antwerpen.

4.7 Vlaanderen - Gemeentelijk beleid

Enkele plannen, zoals het Ruimtelijk Economisch Kaderplan (REK) en het Verkeersstructuurplan Baarle-Nassau/Baarle-Hertog zijn gezamenlijk tussen de gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog opgesteld. Deze zijn reeds beschreven in paragraaf 4.4.

4.8 Afspraken tussen Nederland en België

Tussen de Vlaamse overheid, de provincie Antwerpen en provincie Noord-Brabant is, onder voorzitterschap van het Secretariaat-Generaal Benelux, de afspraak gemaakt om de grensoverschrijdende wegverbinding tussen Tilburg en Turnhout te projecteren op de N260 tussen de A58 bij Gilze en de Nederlands/Belgische grens (Via Alphen en Baarle) en de N119 tussen de grens en de R13 te Turnhout op Vlaams grondgebied. Dit is zoals hierboven gesteld, conform de wegenstructuur zoals deze is vastgelegd in het PVVP.

5. REALISERINGS- EN UITVOERINGSASPECTEN

5.1 Geluid

Onderzoek Reconstructie Wet Geluidhinder omlegging N260
Er is een akoestisch onderzoek[20] verricht naar de toename van de geluidbelasting op de woningen nabij de aansluitingen van de omlegging op de bestaande wegen. Het volledige rapport is een separate bijlage bij het bestemmingsplan. Hieronder worden enkel de conclusies weergegeven.

Vanwege de geplande aansluitingen van de bestaande wegen op de omlegging door middel van rotondes, is het reconstructie-effect op de woningen bepaald aan de hand van de huidige situatie (één jaar voor aanleg rotondes) en de toekomstige situatie (10 jaar na aanleg rotondes).

De toename van de geluidbelasting ten gevolge van de aanleg van de rotondes bedraagt ter hoogte van de Turnhoutseweg (woning Schaluinen 1a) meer dan 1,5 dB. In het kader van de Wet Geluidhinder is er in deze situatie sprake van een reconstructie-effect.

Om een toename van de geluidbelasting te reduceren, wordt vanaf de rotonde Turnhoutseweg tot de verschuiving van de wegas (circa 170 meter zuidelijk) een geluidarme wegdekverharding aangebracht. In dat geval is er geen sprake meer van een reconstructie-effect en is het aanvragen van een Hogere Waarde niet noodzakelijk.

De geluidbelasting op woningen nabij de Visweg zal door het aanbrengen van een wegverharding op de Visweg, in combinatie door de realisatie van een landbouwsluis halverwege deze weg, niet meer bedragen dan de voorkeursgrenswaarde.

[20] Onderzoek reconstructie Wet Geluidhinder in het kader van omlegging N260 ter hoogte van Baarle-Nassau; Jansen Raadgevend Ingenieursbureau; november 2008

Akoestisch onderzoek omlegging N260
Naast bovenstaand reconstructie-onderzoek heeft tevens onderzoek[21] plaatsgevonden naar de geluidbelasting van de omlegging zelf op de omliggende woningen. Het volledige rapport is een separate bijlage bij het bestemmingsplan. Hieronder worden enkel de conclusies weergegeven.

Optredende geluidbelastingen op de woningen in de directe omgeving van de nieuwe wegen zijn bepaald voor de situatie na gereedkomen van de omlegging (2020).

De hoogste geluidbelasting ten gevolge van verkeer op de omlegging overschrijdt ter plaatse van een aantal woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal toelaatbare geluidbelasting voor buitenstedelijke situaties wordt niet overschreden.

In geval van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB kan voor de betreffende woningen een Hogere Waarde aangevraagd worden of zijn voorzieningen noodzakelijk. Een combinatie hiervan is eveneens mogelijk.

Voor enkele woningen zal de geluidbelasting teruggebracht worden door het treffen van maatregelen. De volgende afschermende voorzieningen, waarmee de geluidbelasting verlaagd wordt tot ten hoogste 48 dB, zijn gekozen:

- Nabij rotonde Bredaseweg: ten zuiden van de omlegging, in de "oksel" van de aansluiting met de Bredaseweg (rotonde), een wal met een lengte van 45 meter met een bijbehorende hoogte van 3 meter ten opzichte van de as van de weg;
- Camping De Paddock: ten zuiden van de omlegging een wal met een hoogte van 3 meter ten opzichte van de as van de weg en een lengte van circa 410 meter.
- Nabij viaduct Bels Lijntje: ten zuiden van de omlegging, in de zuidwestelijke 'oksel' van het viaduct Bels Lijntje, een wal met een lengte van 100 meter met een bijbehorende hoogte van 2,5 meter ten opzichte van het lokale maaiveld;
- Nabij aansluiting Turnhoutseweg: ten zuidoosten van de omlegging, vanaf de aansluiting met de Turnhoutseweg (rotonde) in noordoostelijke richting, een wal met een totale lengte van 475 meter een bijbehorende hoogte van:
    - 3 meter ten opzichte van de as van de weg over een lengte van 185 meter (westelijk deel van de afscherming);
    - 4 meter ten opzichte van de as van de weg over een lengte van 290 meter (oostelijk deel van de afscherming).

[21] Omlegging N260 Baarle-Nassau: Akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan omlegging N260 ter hoogte van Baarle-Nassau; Jansen Raadgevend Ingenieursbureau; november 2008

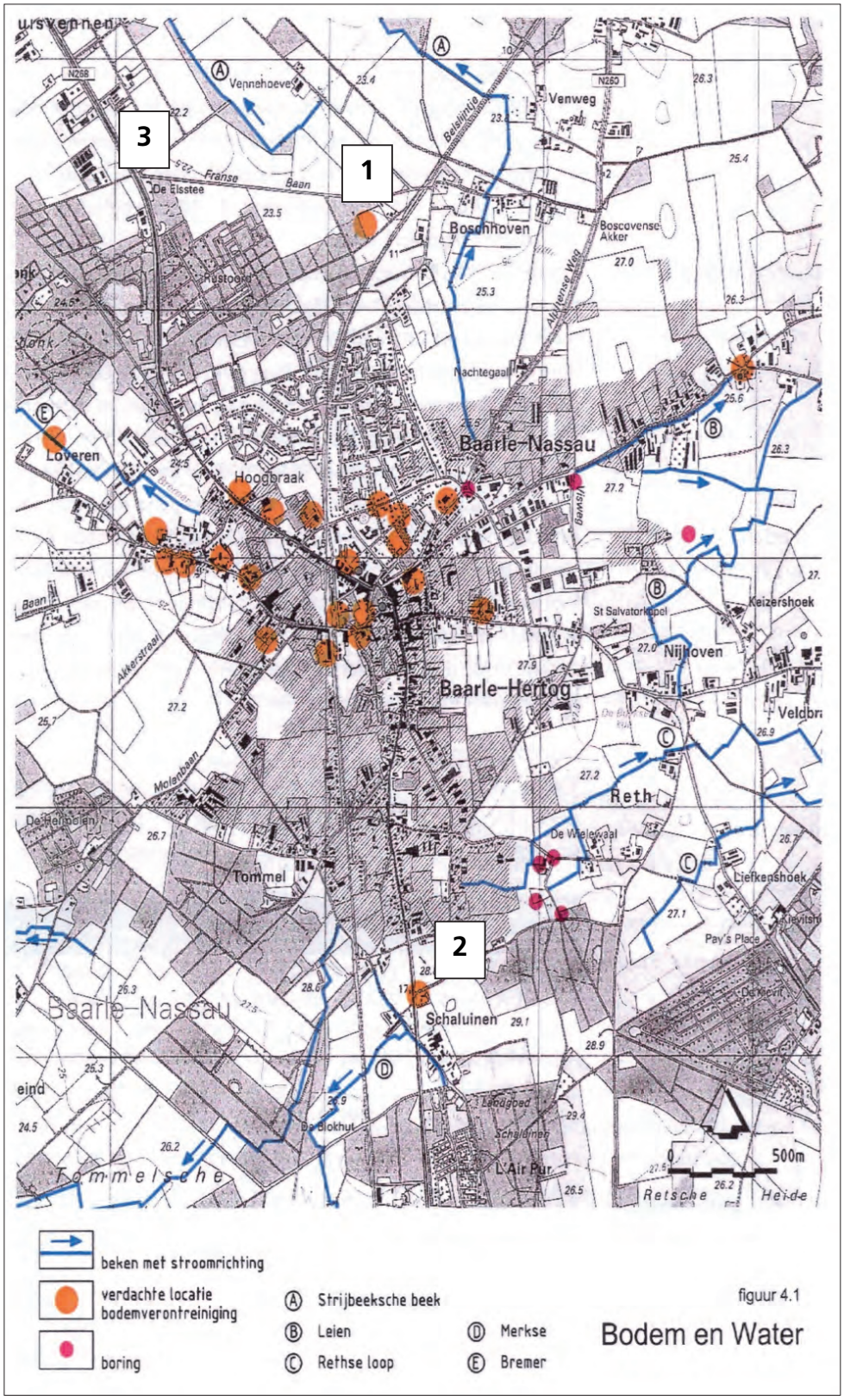
Voor de woningen Nijhoven 1, 3 en 4/6 bedraagt de geluidsbelasting ook met de omschreven afschermende voorzieningen meer dan 48 dB. Er zijn geen effectieve voorzieningen mogelijk om de geluidsbelasting te verlagen tot de voorkeursgrenswaarde. Voor deze woningen is een hogere waarde aangevraagd bij de provincie Noord-Brabant.

5.2 Externe veiligheid

In het kader van dit bestemmingsplan is ook gekeken naar de externe veiligheid. De resultaten zijn opgenomen in bijlage 6 bij deze toelichting. Hieronder volgt een korte samenvatting.

Gevaarlijke transporten
Alle provinciale wegen staan open voor transport van gevaarlijke stoffen. Er wordt van provinciale zijde geen uitzondering gemaakt voor de N261 om dit te beperken. De herinrichting heeft verder geen invloed op de externe veiligheid.

Bevi-inrichting Mardenko (Geerstraat 8)
Het bedrijf Mardenko is getoetst aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen en de Regeling externe veiligheid inrichtingen. Beoordeeld is of de veiligheid van de omgeving van het bedrijf in voldoende mate wordt gewaarborgd. Dit is het geval.



figuur 4.1

Bodem en Water

5.3 Bodem

In de MER zijn enkele verdachte bodemverontreinigingslocaties aangegeven, zie nevenstaande pagina. In het kader van het gekozen tracé zijn twee locaties relevant. Deze zijn nummer:

1. **Boschoven 7**
   Aanleiding is de eventuele aanwezigheid van een autowrakkenterrein. In 2000 is echter een oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd waarbij maximaal licht verhoogde gehalten zijn aangetroffen. De aard en omvang is echter klein, waardoor geconcludeerd kan worden dat een vervolgonderzoek of sanering niet noodzakelijk is.
2. **Schaluinen 7a**
   Het betreft een ondergrondse tank. Deze is in 1993 reeds gesaneerd.

In het Bodembeheerplan inclusief bodemkwaliteitskaart van de gemeenten Alphen-Chaam en Baarle-Nassau[22] (dat dateert van juli 2006) worden deze locaties niet meer aangemerkt als verontreinigd.

Uit de bodemkwaliteitskaart blijkt verder dat het gehele tracé 'schoon is' met uitzondering van een locatie ter plaatse van de rotonde Bredaseweg. Deze verontreiniging is zichtbaar op de kaart nr 1b-3 d.d. 03-07-2006 (een bijlage uit het bodembeheer plan) en op nevenstaande kaart globaal aangegeven onder nummer 3. Het gaat hier om een perceel, dat lichtverontreinigd is (niet multifunctioneel toepasbaar). Bij uitvoering van de werkzaamheden zal een nader onderzoek plaatsvinden en zullen afhankelijk van de uitkomsten de gronden conform de wet- en regelgeving behandeld worden.

[22] Bodembeheerplan inclusief bodemkwaliteitskaart gemeenten Alphen-Chaam en Baarle-Nassau, Syncera B.V., juli 2006

5.4 Luchtkwaliteit

Luchtverontreiniging kan onder meer hinder voor personen veroorzaken. Om inzicht te krijgen in de luchtkwaliteit is een luchtkwaliteitonderzoek[23] uitgevoerd. De volledige rapportage is een separate bijlage bij dit bestemmingsplan.

Doel van dit onderzoek is de luchtkwaliteit te toetsen aan de normen en eisen van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). Het onderzoek is erop gericht om de effecten van de wegomlegging op de luchtkwaliteit in kaart te brengen.

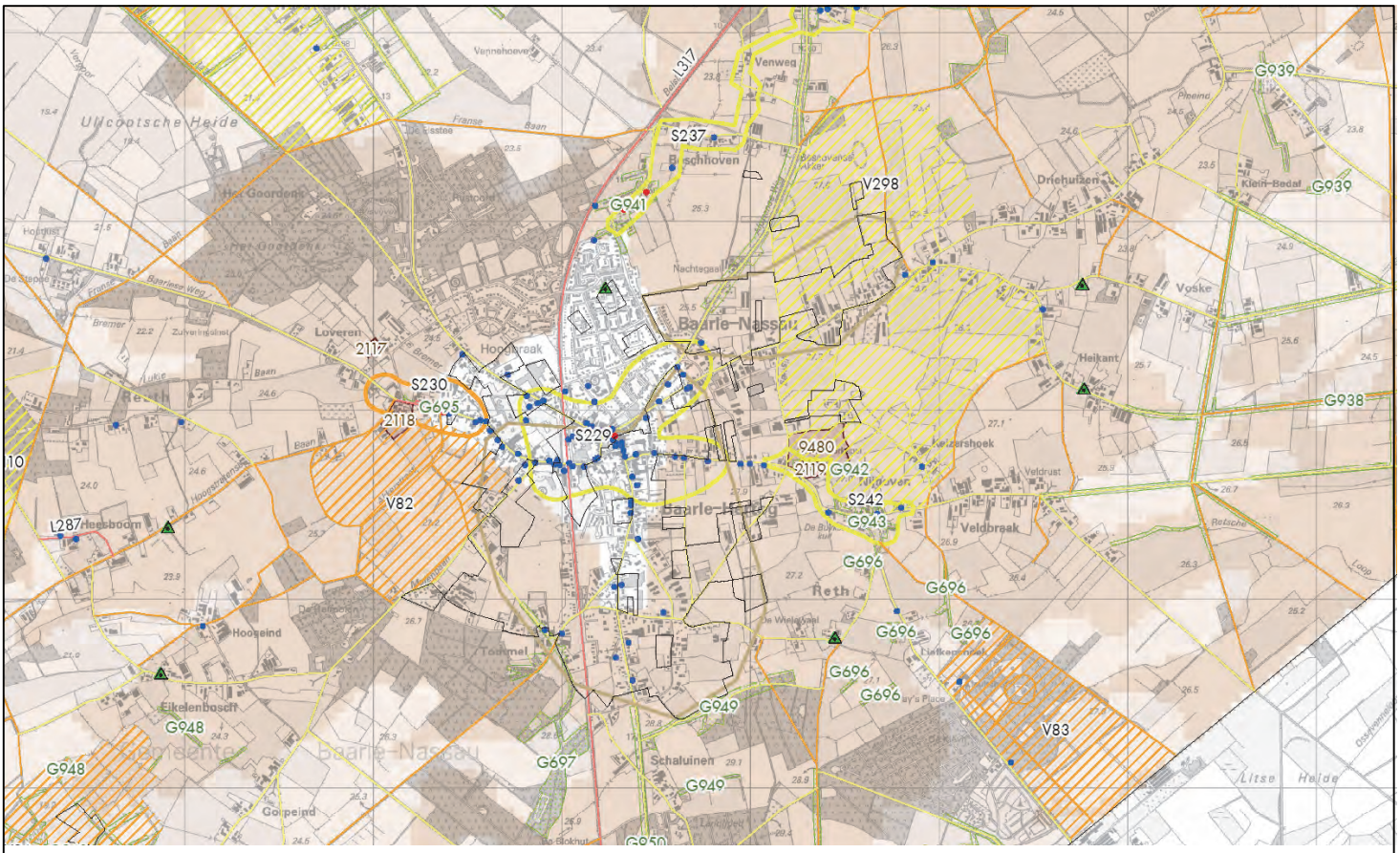
Het onderzoeksgebied wordt begrensd door de Chaamseweg, Turnhoutseweg en de Alphenseweg. Een aanzienlijk aantal bestaande wegen in Baarle-Nassau en Baarle-Hertog maakt ook onderdeel uit van het studiegebied.

Het luchtonderzoek wijst uit dat in geen van de onderzoekjaren langs geen van de onderzoekswegen de grenswaarden voor stikstofdioxide of fijn stof worden overschreden. Voor fijn stof wordt de etmaalgemiddelde concentratie van 50 µg/m^3 wel overschreden, maar nooit meer dan de maximaal toegestane 35 maal. Gezien die constatering voldoet de wegomlegging aan de eisen gesteld in de Wet milieubeheer (luchtkwaliteiteisen). Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de realisatie van de wegomlegging.

De vergelijking van de autonome situatie met de situatie na planrealisatie laat zien dat de luchtkwaliteitsituatie in Baarle Nassau langs de bestaande (onderzoeks)wegen verbetert, doordat minder verkeer door het dorp gaat. Met het autoluw maken van Baarle Nassau wordt de luchtkwaliteit langs de binnenstedelijke wegen nog iets beter. Maar in alle drie situaties (autonome ontwikkeling, planrealisatie en planrealisatie met autoluw centrum) voldoet de luchtkwaliteit aan de normen.

[23] Wegomlegging Baarle-Nassau Actualisatie Luchtkwaliteitsonderzoek; Arcadis; november 2008

Uit de vergelijking van de berekende concentraties wordt duidelijk dat door het schoner worden van het verkeer en het dalen van de achtergrondconcentratie de concentraties door de jaren heen dalen. In 2010 worden de hoogste concentraties berekend; concentraties die overigens allen onder de grenswaarden zijn. In 2015 en zeker in 2020 zijn de concentraties gedaald ten opzichte van de eerdere onderzoeksjaren.



Historische Bouwkunst
- MIP-object

Provincie Noord-Brabant

relaties

- Molenbiotoop
- Schootsveld
- Zichtrelatie

Historisch Groen
- Historische Groenstructuur
- Monumentale Bomen

Historische Stedenbouw
Waarde
- Rijksbeschermd stads/dorps-gezicht
- Zeer hoog
- Hoog
- Redelijk hoog

Historische Geografie (lijn)
Waarde
- Zeer hoog
- Hoog
- Redelijk hoog

Historische Geografie (vlak)
Waarde
- Zeer hoog
- Hoog
- Redelijk hoog

Archeologische Monumenten
- Archeologische Monumenten

Indicatieve Archeologische Waarden
- Hoog of middelhoog
- Laag
- Geen gegevens

Verklaring codering

1364	nummer archeologisch monument
V21	code historische geografie (vlak)
L35	code historische geografie (lijn)
S45	code historische stedenbouw
G683	code historisch groen

5.5 Archeologie en cultuurhistorie

~~**Archeologie**~~
~~Het tracé loopt grotendeels door een gebied met een hoge indicatieve waarde (Indicatieve Kaart Archeologische Waarden).~~

~~Omdat er grondwerkzaamheden bij de aanleg van de weg zullen leiden tot verstoring van het bodemarchief is een Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van proefsleuven, oppervlaktekartering en booronderzoek noodzakelijk, om vast te stellen of in het plangebied archeologische vindplaatsen aanwezig zijn en/of de aangetroffen vindplaatsen behoudenswaardig zijn.~~

~~Ten aanzien van dit Inventariserend Veldonderzoek is een Programma van Eisen[24] opgesteld door de provinciaal archeoloog van de Provincie Noord-Brabant. Hierin is een strategie aangegeven over de uitvoering van het onderzoek. Op basis van het onderzoek (proefsleuven, oppervlaktekartering en booronderzoek) moet een rapport opgesteld worden met alle archeologische informatie. Op basis daarvan zal een selectiebesluit plaatsvinden. Het Programma van Eisen is als separate bijlage bij deze toelichting gevoegd.~~

~~Van 17 november 2008 t/m 21 januari 2009 heeft het archeologisch vooronderzoek in de vorm van proefsleuven plaatsgevonden. Dit proefsleuvenonderzoek is uitgevoerd met als doel de kwaliteit, aard, datering, omvang en diepteligging van de archeologische resten nader vast te stellen. Dit onderzoek is gedaan door het archeologisch bedrijf ADC-Archeoprojecten (Randweg Baarle-Nassau / Baarle-Hertog Proefsleuvenonderzoek, Evaluatie Rapport, concept 02-02-2009, Auteur J. Vandevelde en B. Van der Veken) en als separate bijlage bij de toelichting gevoegd.~~

~~Op basis van dit onderzoek heeft de provinciaal archeoloog het 'Advies Archeologische MonumentenZorg' opgesteld. Dit advies is als bijlage 8 bij deze toelichting gevoegd. Verzocht wordt onderstaande tekst in de toelichting op te nemen.~~

~~Gegeven de locatie van het plangebied en de aard van de archeologische sporen en de aangetroffen objecten, die aangetroffen zijn tijdens het proefsleuvenonderzoek, is vastgesteld dat in het plangebied diverse archeologische nederzettingen uit de Prehistorie en Middeleeuwen aanwezig zijn.~~

~~De blootgelegde archeologische sporen bezitten in het horizontale vlak een hoge mate van samenhang. De aanwezigheid van diepe archeologische grondsporen en de op een groot aantal plaatsen aangetroffen oude akkerlaag getuigen van een hoge mate van verticale intactheid van de archeologische sites. In het plangebied~~

[24] Programma van Eisen. Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van Proefsleuven, Oppervlaktekartering en Boringen, Provincie Noord-Brabant, september 2006.

~~zijn tevens archeologische objecten in onverstoorde context aangetroffen. Op basis van deze archeologische vondsten in combinatie met de aanwezige archeologische sporen en lagen is vastgesteld dat binnen het plangebied diverse archeologische sites van hoge archeologische waarde aanwezig zijn.~~

~~Op grond van de resultaten zoals gepresenteerd in de rapportage Randweg Baarle-Nassau / Baarle-Hertog Proefsleuvenonderzoek zal in het plangebied een definitieve archeologische opgraving plaatsvinden. In het bestemmingsplan heeft het grootste deel van het plangebied een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' gekregen. Er mag hier alleen gebouwd worden en werkzaamheden worden uitgevoerd, nadat is aangetoond deze geen onevenredige aantasting van de archeologische waarden veroorzaken of nadat een archeologische opgraving heeft plaatsgevonden.~~

~~Op advies van de provinciaal archeoloog zijn de gronden met de bestemming 'Waarde – Archeologie', zoals opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, uitgebreid. Ook de volgende vlakken hebben de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie – ' gekregen:~~

~~1. op plankaart noord ter plaatse van het bestemmingsvlak G (Artikel 3 Groen) gelegen in de zuidelijke oksel van de nieuwe randweg en de Alphense weg;~~
~~2. op plankaart midden ter plaatse van het bestemmingsvlak G (Artikel 3 Groen) gelegen ten oosten van de Sint Salvatorkapel~~
~~3. op plankaart zuid in ter plaatse van het bestemmingsvlak G (Artikel 3 Groen) gelegen ten oosten van de Turnhoutse weg.~~

~~Tenslotte is op advies van de provinciaal archeoloog in de regels een wijzigingsbevoegdheid opgenomen (artikel 7). Burgemeester en Wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat de bestemming 'Waarde Archeologie' van de kaart wordt verwijderd, indien en voorzover:~~

~~a. de aanwezige archeologische waarden zijn behouden door een archeologische opgraving;~~
~~b. met archeologisch onderzoek is aangetoond dat er geen archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk is.~~

Het bestemmingsplan 'Omlegging provinciale weg Baarle' kent een wijzigingsbevoegdheid om de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' te schrappen indien en voor zover:

a. de aanwezige archeologische waarden zijn behouden door een archeologische opgraving of op een andere wijze zijn veiliggesteld;
b. met archeologisch onderzoek is aangetoond dat geen archeologische vervolgonderzoek noodzakelijk is.

De provincie Noord-Brabant heeft bij brief van 25 november 2013 het College van burgemeester en wethouders van Baarle-Nassau verzocht gebruik te maken van deze wijzigingsbevoegdheid en wel in die zin dat de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' van de verbeelding wordt verwijderd. Door de aanwezigheid van het Programme van Eisen voor de opgravingen en het feit dat de provincie als hogere overheid, samen met de provinciale archeoloog een zorgplicht heeft is het behouden van de archeologische waarden op een andere wijze veiliggesteld.

Er wordt dus voldaan aan de wijzigingsvoorwaarden, zodat Burgemeester en Wethouders gehoor kunnen geven aan het verzoek van de provincie en over kunnen gaan tot het vaststellen van het wijzigingsplan. Echter niets staat in de weg om het schrappen van de dubbelbestemming mee te nemen in de technische herziening, van het bestemmingsplan. Hiervoor is gekozen, ook omdat hierdoor een extra procedure kan worden voorkomen. In het bestemmingsplan 'Technische herziening bestemmingsplan Omlegging provinciale weg Baarle' (2015) is de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' geschrapt.

Cultuurhistorie

De omlegging is door het Akkercomplex Oordeel, Nijhoven[25] gesitueerd wat op de cultuurhistorische waardenkaart getypeerd wordt als een historisch stedenbouwkundige structuur met een redelijk hoge waarde. De 18e eeuwse kapel van Nijhoven met gebedsbos, de St. Salvatorkapel, blijft door de beoogde omlegging gespaard.

De omlegging betekent wel een aantasting van de historische groenstructuur. Hieronder vallen onder andere bomenrijen langs de Alphenseweg en de Turnhoutseweg, houtwallen bij Boschoven, Nijhoven / Reth / Liefkenshoek en Tommel / Schaluinen en het bos rond de St. Salvatorkapel bij Nijhoven.

Ook vindt doorsnijding plaats van historische stedenbouwkundige lijnen en historisch landschappelijke lijnen met hoge en redelijk hoge waarde. Dit betreft de Franse Baan, Bels Lijntje, de zandweg tussen Oordeelsestraat en Boschoven en de weg van Reth in zuidelijke richting. Indirect gevolg van het doorsnijden van de Reth door de omlegging, is een alternatieve landbouwverkeersroute over de onverharde Visweg. Het zandpad wordt verhard met asfalt. De cultuurhistorische lijn blijft echter wel behouden.

[25] Cultuurhistorische waardenkaart code V298: Oud open akkercomplex met aan de randen (Oordeelsestraat) de boerderijen (met veel recentere exemplaren). Aan de zuidzijde van de Oordeelsestraat, richting Nijhoven een iets kleiner open akkercomplex grenzend aan de Salvatorkapel (1930) en de plaatse met poel van Nijhoven. Het wegen- paden- en slotenpatroon is nog aardig intact. De percelering is door samenvoeging van kavels grootschaliger geworden. Archeologisch zijn de akkers waardevol.

5.6 Water

In het kader van dit bestemmingsplan heeft ook een watertoets[26] plaatsgevonden. Deze toets is als bijlage 7 bij deze toelichting gevoegd. Hieronder volgt een korte samenvatting van de toets.

Waterberging
Volgens het basisprofiel van de weg ligt langs beide zijden van de weg een berm en een zaksloot. De zaksloten hebben een diepte van 1 meter en kunnen het hemelwater ruimschoots bergen.

Waterkwaliteit
Het basisprofiel heeft een berm van 6 meter aan weerszijde van de weg. Deze bermen zijn voldoende breed om de vervuiling door afstromend hemelwater te filteren. De vervuiling zal achterblijven in de toplaag van de berm. Indien verontreinigde stoffen toch de zaksloten bereiken, zal de verontreiniging achterblijven in de bodem van de watergang.

Kruisingen wegtracé en watergangen
Op een aantal plaatsen kruisen bestaande waterlopen het tracé van de omlegging van de provinciale weg. Bij de kruising met de Franse Baan zal een ecoduiker aangelegd worden.

Voor de kruisingen van watergangen bij de fietstunnel Reth, de rotonde bij de Kapelstraat, bij Nijhoven en het viaduct bij de Oordeelsestraat zijn oplossingen gekozen, waarbij de waterafvoer van het achterliggende gebied gegarandeerd blijft.

Overleg met de waterbeheerders
In het kader van de watertoets heeft overleg plaatsgevonden met het Waterschap Brabantse Delta en Waterschap de Dommel. Beide waterschappen zijn akkoord met de watertoets, de daarin opgenomen maatregelen en de verwerking daarvan in dit bestemmingsplan.

5.7 Flora en fauna

Sinds de inwerkingtreding van de nieuwe Flora- en faunawet is de initiatiefnemer van een ruimtelijke ingreep verplicht om na te gaan of in het kader van de ingreep handelingen plaatsvinden die strijdig zijn met de bepalingen in die wet. Wanneer daarbij op (inter)nationaal bedreigde soorten effecten optreden, moet worden on-

[26] Watertoets Omlegging provinciale weg Baarle, BRO, februari 2008

derzocht of er alternatieven voor de ingreep mogelijk zijn. Voor bepaalde soorten kan ontheffing worden aangevraagd bij de minister van LNV.

Naast de Flora- en faunawet dient het plangebied ook getoetst te worden aan het gebiedsbeschermende beleid zoals dit is vastgelegd in het provinciaal beleid (o.a. Natuurgebiedsplannen) van de provincie Noord-Brabant en in de Natuurbeschermingswet.

Er heeft een natuurtoets[27] plaatsgevonden en in aanvulling daarop is door Arcadis de 'Verkenning Ecologische Verbindingszone Omleiding Baarle'[28] opgesteld. Beide rapporten zijn als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

In de 'Verkenning Ecologische Verbindingszone Omleiding Baarle' worden ook de mogelijkheden onderzocht om een ecologische verbinding te realiseren parallel aan de omlegging. In het milieueffectrapport (MER) was namelijk een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) opgenomen, waarbij sprake was van het doorsnijden van de Ecologische Verbindingszone het 'Belslijntje'. Hiervoor moest een alternatief gevonden worden. Zoals ook al in hoofdstuk 1 paragraaf 3 beschreven is na afloop van de m.e.r.-procedure besloten om de EVZ niet te doorsnijden maar ter plaatse van het Belslijntje een ongelijkvloerse kruising aan te leggen, waarbij voor het behoud van de ecologische verbindingszone een natuurbrug wordt gebouwd. Het hoofdstuk over een nieuwe verbindingszone in de 'Verkenning Ecologische Verbindingszone Omleiding Baarle' is dus achterhaald en niet meer van toepassing.

Gebiedsbescherming.
Uit de natuurtoets blijkt, dat de omlegging geen significante effecten heeft op Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijngebieden en op gebieden die zijn aangewezen als beschermd natuurmonument of vallen onder de Natuurbeschermingswet.
Wel gaat een deel van GHS-landbouw verloren en leidt de omlegging tot kwaliteitsverlies van het bosgebied ten zuiden van het tracé nabij de Franse Baan en nabij Schaluinen. Dit bestemmingsplan voorziet in een compensatie van de aantasting van o.a. deze (natuur)waarden. Verwezen wordt naar paragraaf 2.5.

Beschermde soorten
In de Natuurtoets is aangegeven welke soorten ter plaatse van het tracé voor (kunnen) komen. In de 'Verkenning Ecologische Verbindingszone Omleiding Baarle' wordt ingegaan op de mogelijke (nadelige) effecten op deze soorten door de aanleg van de omlegging.

[27] Natuurtoets Omlegging Provinciale weg Baarle-Nassau; Arcadis; 13 april 2004
[28] Verkenning Ecologische Verbindingszone Omleiding Baarle, Arcadis, juni 2005

Daarvan wordt hieronder verslag gedaan.

- Standplaatsen van het Grasklokje gaan verloren;
- Er vinden geen verboden handelingen plaats met betrekking tot vogels bij de aanleg van de omlegging mits het kappen en rooien van beplanting buiten het broedseizoen plaatsvindt. Het plangebied heeft geen belangrijke waarde voor overwinterende vogels;
- Er vinden geen verboden handelingen plaats ten aanzien van vleermuizen. Er worden echter wel vliegroutes doorsneden. Aan het in stand houden van deze vliegroutes en het passeerbaar maken van kruisingen moet bij het ontwerp rekening gehouden worden;
- Kleine zoogdieren zullen mogelijk verstoord, verontrust of onopzettelijke gedood worden en hun leefgebieden gaan op beperkte schaal verloren. Dit heeft geen invloed op de gunstige staat van instandhouding van deze soorten;
- Individuen en een potentiële voortplantingsplaats van de Vinpootsalamander kunnen verloren gaan bij de realisatie.

Het vernielen van planten en het verstoren, verontrusten en doden van dieren en het aantasten van de leefgebieden van planten en dieren is verboden op grond van de Flora en Faunawet. Indien echter een gunstigere staat van instandhouding van de soorten die binnen het plangebied voorkomen gewaarborgd blijft is het mogelijk ontheffing of vrijstelling te vragen in het kader van artikel 75 van de Flora en Faunawet. Voor vogels geldt dat geen ontheffing verleend kan worden. Dit betekent dat werkzaamheden waarbij effecten op vogels te verwachten zijn buiten het broedseizoen plaats moeten vinden.

Wat betreft het Glasklokje kan gesteld worden, dat na realisatie van de weg er nieuwe wegbermen komen, die zodanig zullen worden ingericht en beheerd, dat er een nieuwe groeiplaats voor deze soort ontstaat. Het Grasklokje komt in Noord-Brabant en in de omgeving van Baarle algemeen voor. De effecten van de realisatie van de omlegging hebben daarom geen negatieve invloed op de gunstige staat van instandhouding van deze soort in de regio. Voor het grasklokje geldt een vrijstelling van de Flora- en Faunawet bij ruimtelijke ingrepen. Voor deze soort is dus géén ontheffing nodig.
Nabij de Boschoven zullen poelen aangelegd worden ten behoeve van o.a. de Vinpootsalamander. Deze poelen komen aan weerszijden van de omlegging te liggen en worden via een ecologische duiker met elkaar verbonden. De desbetreffende gronden hebben in dit bestemmingsplan de bestemming Natuur gekregen.

Het is mogelijk wenselijk, dat eventueel aanwezige Vinpootsalamanders worden weggevangen. Hiervoor is een ontheffing van de Flora- en faunawet vereist. Omdat er geen schade aan populaties wordt aangebracht en de verboden handeling (het vangen) gericht is op het zorgvuldig kunnen handelen, moet deze ontheffing redelijkerwijs verkregen kunnen worden.

Uit paragraaf 2.4 blijkt, dat langs de omlegging bomen zullen worden aangeplant in verband met de vliegroutes van vleermuizen. Bij de aanleg van de weg is er wat betreft vleermuizen geen sprake van verboden handelingen. Voor deze soort is geen ontheffing van de Flora- en Faunawet nodig.

Ten slotte zal het verwijderen van opgaande beplanting plaatsvinden buiten het broedseizoen.

6. FINANCIËLE HAALBAARHEID

Het project Omlegging Baarle is opgenomen in het Brabants MIT 2008-2012. De benodigde financiering van het project is vastgelegd in een uitvoeringsovereenkomst tussen Provincie Noord Brabant, gemeente Baarle-Hertog en gemeente Baarle-Nassau. De totale projectkosten worden geraamd op 20 miljoen euro (ex. BTW). De gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog betalen samen circa 5% van de totale projectkosten. Provincie Noord Brabant betaalt 95%. Omdat het project is vastgelegd in de provinciale en gemeentelijke meerjarenplanningen en de benodigde investeringen voor dit project zijn gereserveerd is de financiële haalbaarheid van het project gegarandeerd.

Artikel 6.12, lid 1 Wro bepaalt, dat de gemeenteraad een exploitatieplan moet vaststellen voor gronden waarop een in artikel 6.2.1 Bro aangewezen bouwplan (zoals de bouw van één of meer woningen) is voorgenomen. In onderhavig bestemmingsplan worden dergelijke bouwplannen niet mogelijk gemaakt, zodat de gemeenteraad kan afzien van het opstellen van een exploitatieplan.

7. VOOROVERLEG EN INSPRAAK

7.1 Algemeen

De procedures voor vaststelling van een bestemmingsplan zijn door de wetgever geregeld. Aangegeven is dat tussen gemeente en verschillende instanties overleg over het plan moet worden gevoerd alvorens een ontwerpplan ter visie gelegd kan worden. Bovendien is het noodzakelijk dat belanghebbenden de gelegenheid krijgen om hun zienswijze op het plan te kunnen geven. Pas daarna kan de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan van start gaan.

7.2 Wettelijk vooroverleg

Artikel 3.1.1 Bro geeft aan, dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg dienen te plegen met besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de diensten van provincie en Rijk, die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen, welke in het plan in het geding zijn. Het voorontwerpbestemmingsplan is naar de verschillende instanties ter beoordeling verzonden. Voor de uitkomsten van het vooroverleg wordt verwezen naar het 'Verslag inspraak en vooroverleg bestemmingsplan 'Omlegging provinciale weg Baarle en Projectnota/MER Omlegging weg Baarle', dat als separate bijlage bij deze toelichting is gevoegd.

7.3 Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Omlegging provinciale weg Baarle' en de 'Projectnota/MER Omlegging provinciale weg Baarle' hebben vanaf 19 februari 2008 voor een termijn van 6 weken ter inzage gelegen in Baarle-Nassau. Er heeft op 25 februari 2008 een informatieavond en op 18 maart 2008 een hoorzitting plaatsgevonden. Voor de uitkomsten van de inspraak wordt ook verwezen naar het in paragraaf 7.2. genoemde verslag.

7.4 Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan 'Omlegging provinciale weg Baarle' en de 'Projectnota/MER Omlegging provinciale weg Baarle' hebben vanaf 12 december 2008 voor een termijn van 6 weken ter inzage gelegen in Baarle-Nassau. De ingebrachte

zienswijzen zijn samengevat in het 'Verslag zienswijzen', dat als separate bijlage bij deze toelichting is gevoegd.

BIJLAGEN

Bijlage 1:

Foto; impressie huidige situatie

Bredaseweg

Bredaseweg

Franse Baan

Camping Rustoord

Belslijntje

Belslijntje

Houtwal bij Belslijntje

Waterloop bij Boschhoven

Monumentale Linde

Onze Lieve Vrouwe

Zicht op Boschhoven

Alphenseweg

Alphenseweg

Natuurlijke glooiing van het landschap

Visweg ten noorden van de Oordeelsestraat

Bedrijven aan de Visweg

Oordeelsestraat

Oordeelsestraat

Sint Salvatorkapel

In het 'kapelbos'

Achter het 'kapelbos'

Achter het 'kapelbos'

Nijhoven

Nijhoven

Nijhoven

Nijhoven

Waterloop

Zicht op het dorp

Reth

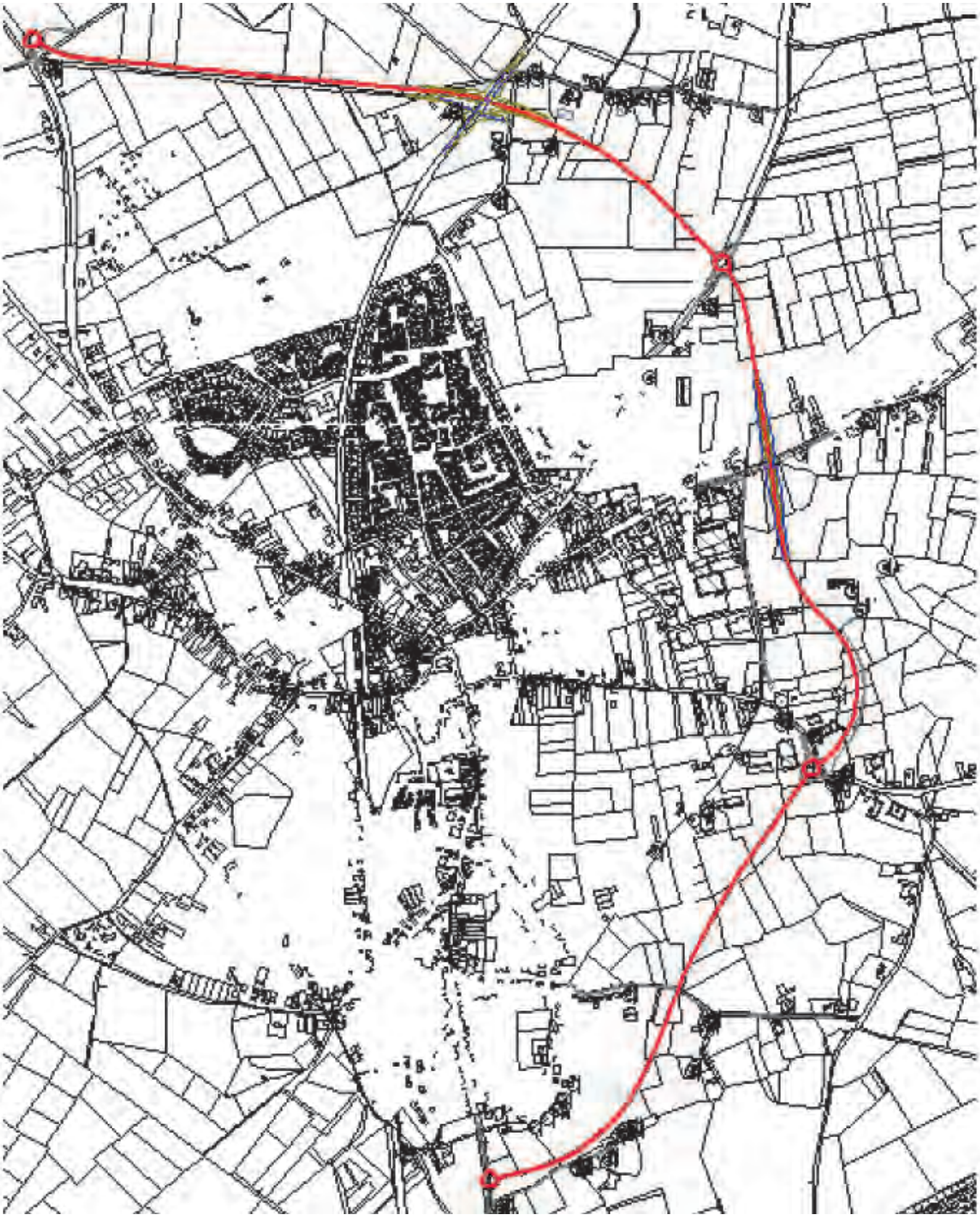
Oude houtwal

Oude houtwal

Turnhoutseweg

Bijlage 2:

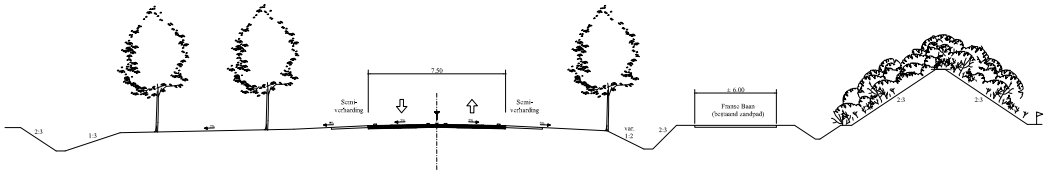
Overzicht van tracé



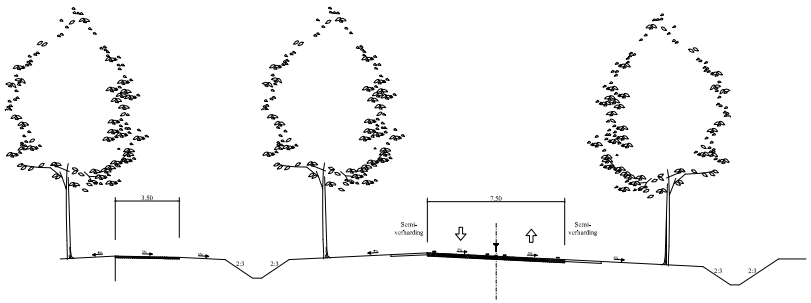
Ligging tracé

Bijlage 3:

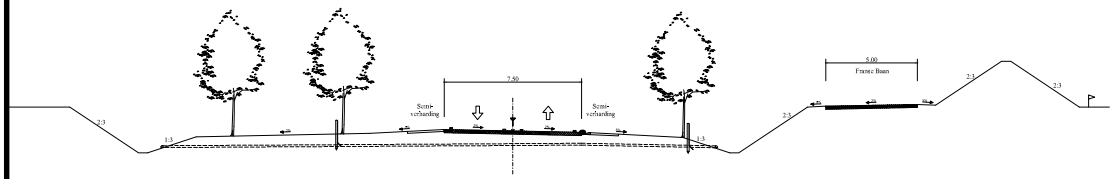
Dwarsprofielen met overzicht



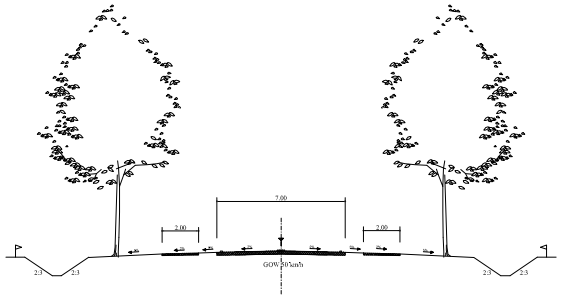
Principe dwarsprofiel 1
N260 Noordelijk gedeelte nabij Franse Baan



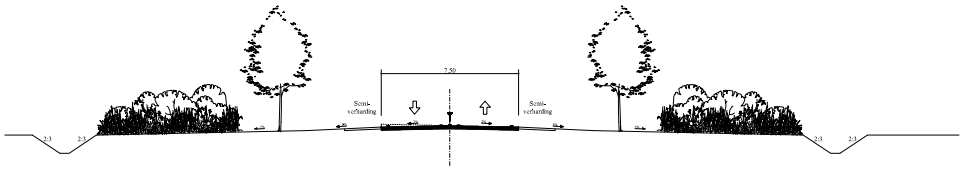
Principe dwarsprofiel 4
N260 met parallelweg



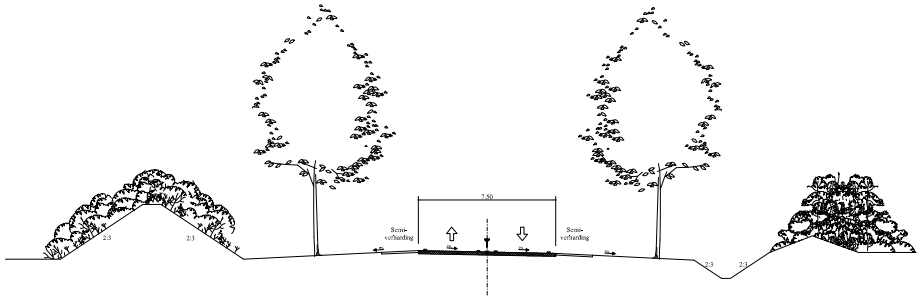
Principe dwarsprofiel 2
N260 verdiepte ligging t.h.v. Belslijntje (diepste punt)



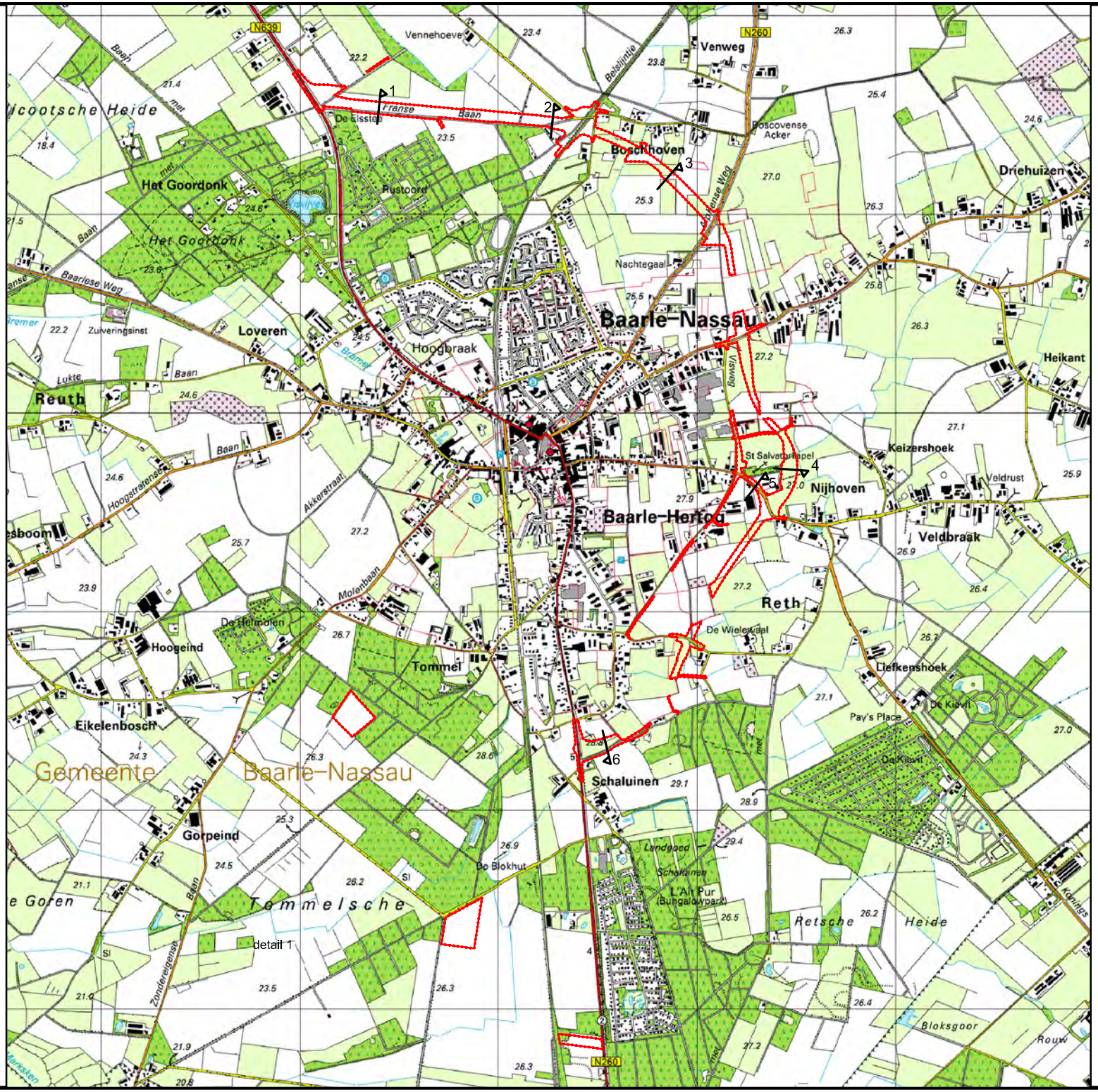
principe dwarsprofiel 5
Kapelstraat (verkantingswissel niet getekend)



Principe dwarsprofiel 3
N260 Boschoven - Alphense Weg (verkantingswissel niet getekend)

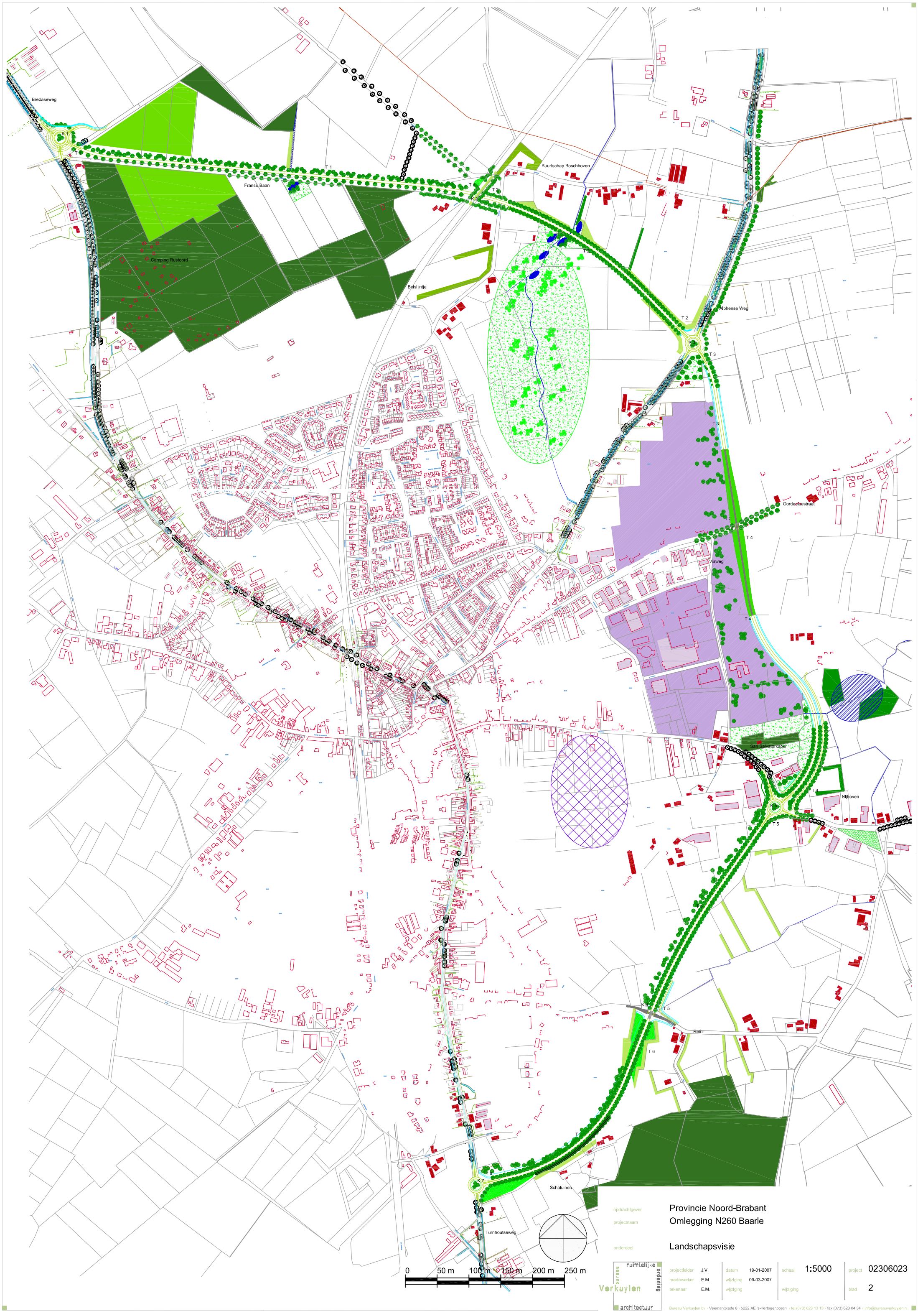


Principe dwarsprofiel 6
N260 t.p.v. geluidwal 3 meter


N639
Vennehoeve
Venweg
N260
Belslintie
Franse Baan
De Lissteg
Boschhoven
Poscovense Acker
Driehuizen
Het Goordonk
Rustoord
Nachtegaal
Bearlese Weg
Zuiveringsinst
Loveren
Hoogbraak
Baarle-Nassau
Heikant
Reuth
Keizershoek
St Salvatorkapel
Nijhoven
Veldrust
Baarle-Hertog
Veldbraak
Hoogstratense
Akkerstraat
Molenbaan
Reth
De Helmolen
De Wielewaal
Hoogeind
Tommel
Liefkenshoek
De Kievit
Pay's Place
Eikelenbosch
Gemeente
Baarle-Nassau
Schaluinen
Gorpeind
De Blokhut
Landgoed Schaluinen
L'Air Pur (Bungalowpark)
Tommelsche
Retsche
Heide
detail 1
Zonderelgense
Bloksgoor
Rouw
Königs
1
2
3
4
5
6

Bijlage 4:

Kaart landschapsvisie met toelichting


Bredaseweg
Franse Baan
Camping Rustoord
Belslijntje
Buurtschap Boschhoven
Alphense Weg
Oordeelsestraat
Visweg
San Salvatorkapel
Nijhoven
Reth
Schaluinen
Turnhoutseweg
T 1
T 2
T 3
T 4
T 5
T 6
0
50 m
100 m
150 m
200 m
250 m
opdrachtgever
Provincie Noord-Brabant
projectnaam
Omlegging N260 Baarle
onderdeel
Landschapsvisie
ruimtelijke ordening
bureau
Verkuylen
architectuur
projectleider J.V.
medewerker E.M.
tekenaar E.M.
datum 19-01-2007
wijziging 09-03-2007
wijziging
schaal 1:5000
wijziging
project 02306023
blad 2
Bureau Verkuylen bv · Veemarktkade 8 · 5222 AE 's-Hertogenbosch · tel.(073) 623 13 13 · fax (073) 623 04 34 · info@bureauverkuylen.nl

1. Bos tot aan de weg

Het landschap aan weerszijden van de Franse Baan kent een afwisseling van open en dicht, grote velden afgewisseld met bosjes. De aanleg van nieuwe bospercelen tot aan de weg maakt dit spel tussen open en dicht zichtbaarder en beter beleefbaar, en betekent een opwaardering van het landschap.

2. Ecologische verbindingszone over de weg heen tillen

Het brongebied van de Strijbeekse Beek bevindt zich ten noorden van de Franse Baan. In de praktijk blijkt echter dat het op deze plek erg droog is. Het ontwikkelen van een natte ecologische verbindingszone zoals aangegeven in het reconstructieplan lijkt op dit moment dan ook weinig zinvol. Het is echter wel zinvol en belangrijk om ervoor te zorgen dat de omlegging N260 geen belemmering gaat vormen, een doorsnijding van de ecologische structuren die wel degelijk aanwezig zijn. In het ontwerp van de weg is een faunapassage opgenomen. Daardoor blijft het gebied ten zuiden van de Franse Baan verbonden met de noordzijde van de weg. Door ruigtes te ontwikkelen aan de zuidzijde van de weg wordt ingezet op een gezonde ecologische situatie.

3. Trek de lanen door

Uit ecologisch onderzoek blijkt dat de lanen ten noorden van de Franse Baan door vleermuizen gebruikt worden als vliegroute. Het intact blijven van deze routes en een uitbreiding hiervan vergroten de kans op een stabiele kolonie.

4. Het Belslijntje, fietsers en vlinders

Het Belslijntje is nu een droge ecologische verbindingszone en fietspad. De ecologische verbindingszone blijft behouden. Er komt een natuurbrug, bestaande uit twee stroken met ruimte voor beplanting, een fietspad en een halfverharde weg ten behoeve van ruiters, menners, voetgangers en het landbouwverkeer.

5. Buurtschap Boschoven

Boschoven kent van oudsher een houtwallenstructuur, door de tijd heen zijn deze verdwenen, nieuwe houtwallen houden mede een bijzonder buurtschap in stand en laten een verdwenen landschapsstructuur zien aan de weggebruiker, terwijl ze tegelijkertijd de weg uit het zicht van de bewoners houden.

6. Een groene corridor

Op termijn kan dit gebied bij gebrek aan andere bouwlocaties omgevormd worden tot een woongebied. Van belang is om het kenmerkende beekdallandschap te verweven met nieuwe functie. Bescherming van het natte deel heeft ecologisch en qua beleving unieke potenties. Waterafvoer heeft ook functionele waarde voor een eventueel woongebied. Een vroegtijdige conservering van de lager gelegen delen is daarom gewenst. Deze landschapsvisie pleit ervoor om, het aanwezige landschap en groen op zorgvuldige wijze te verweven met eventuele nieuwe bebouwing.

7. De brink als dorpsentree

Een door bomen omgeven, kleine, open ruimte - de brink -, markeert de dorpsentree vanaf de Alphenseweg. Een verbijzondering is hier op zijn plaats omdat juist deze rotonde op zeer korte afstand verschillende landschapstypen kent. Ze grenst aan een waardevol landschap met hoogteverschillen en steilranden. De rotonde zelf doorsnijdt de Alphenseweg, een historische (groen)structuur. Een brink is een 'dorps' inrichtingsmiddel bij uitstek.

8. Oordeelsestraat zichtbaar maken

In de Projectnota/MER wordt omschreven dat de Oordeelsestraat een van de oude stedenbouwkundige structuren van Baarle is. Door laanbeplanting aan te brengen ter hoogte van de onderdoorgang wordt dit gegeven ook beleefbaar voor de gebruikers van de N260.

9. Nieuwe ontwikkelingen met een groen randje

Een nieuw bedrijventerrein zou een vriendelijke, afwisselende rand kunnen hebben. Bebouwing afgewisseld met beplanting maakt deze rand tot een visitekaartje van een bedrijvige gemeente met respect voor groen.

10. Waterberging koppelen aan natuur- en landschapsontwikkeling

Op termijn is het wellicht noodzakelijk om aan de oostzijde van Baarle te zoeken naar wateropvang bij hoge neerslag. Het aangegeven gebied leent zich daar goed voor, ook in combinatie met natuurontwikkeling. Zo wordt nu al rekening gehouden met mogelijke ontwikkelingen in de toekomst. Deze opgave valt echter buiten de vraagstelling van de N260. De gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog zullen dit in samenspraak met het waterschap moeten oppakken.

11. Houdt de San Salvatorkapel vrij

Het gebied rond de San Salvatorkapel is oud, de grond waarop hij staat is al sinds de vroege Middeleeuwen bewoond. Houd dit unieke stukje Baarle zichtbaar door direct grenzend aan de kapel niet te bouwen, maar het gebied open te houden. Om te beginnen aan de achterzijde van het kapelbos, dat vrijwel direct aan de N260 zal grenzen. De grote cultuurhistorische, archeologische en landschappelijke waarden rechtvaardigen dat behoud van deze kwaliteiten onderdeel uitmaakt van de realisatie van de omlegging.

12. Centraal parkeren

Dit is een mogelijke locatie om het bezoekersparkeren voor Baarle centraal op te lossen, met daaraan gekoppeld de opgave om de Kapelstraat tot een volwaardige en karakteristieke entree van het dorp te maken. Daarmee kan de toegenomen verkeersdruk opgevangen worden en het centrum ontlast van de hoge parkeerdruk.

13. Nieuwe houtwallen, nieuwe verbindingen

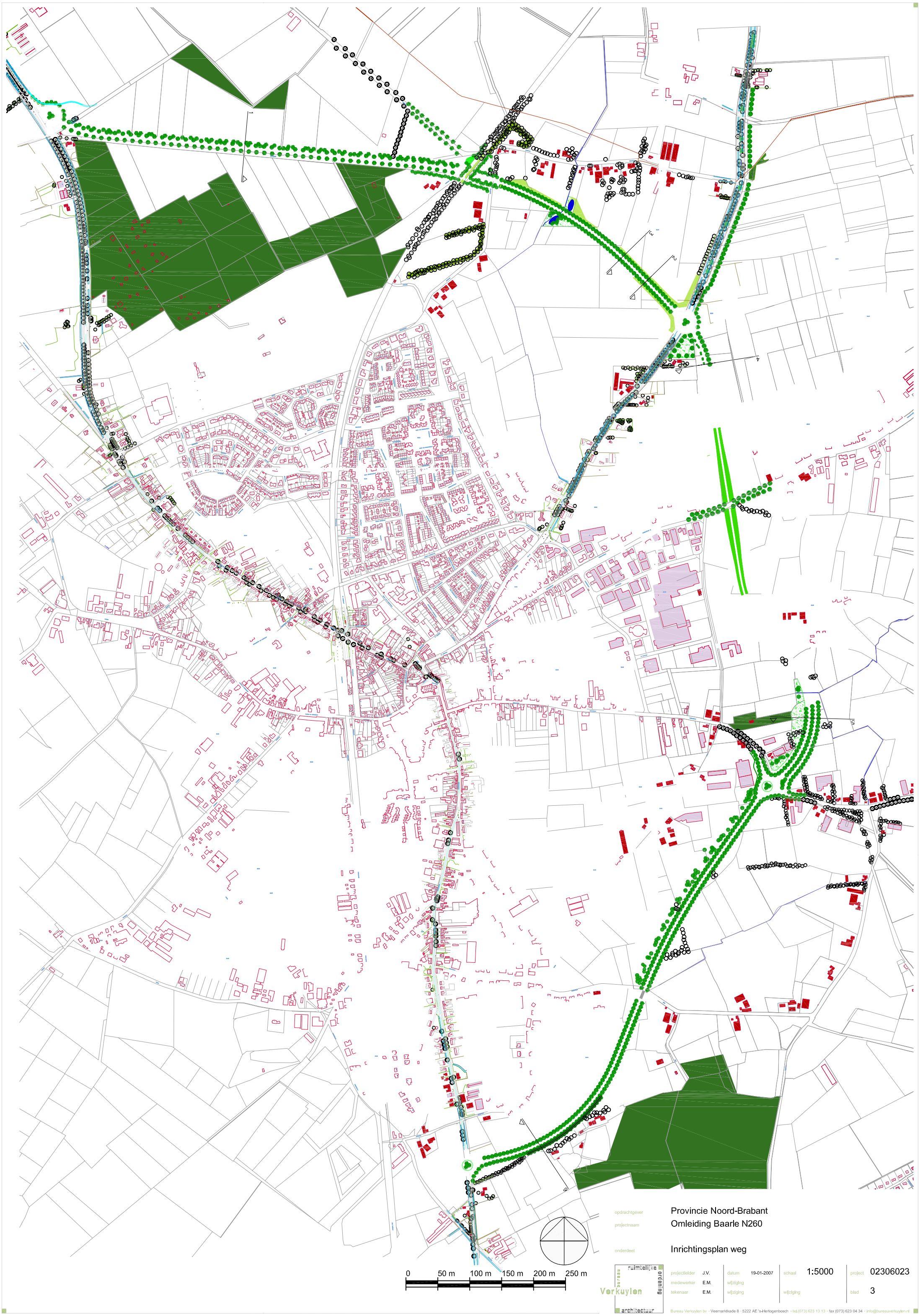
Tussen Reth en Schaluinen lagen vroeger veel houtwallen. Door deze terug te brengen wordt de kleinschaligheid van dit hoevenlandschap weer zichtbaar en ontstaan er migratiezones en foerageergebieden voor kleine dieren. De locatie van de houtwallen is varieerbaar en qua beeldvorming karakteristiek. Het terug brengen gebeurt op vrijwillige basis, maar biedt landschappelijk en cultuurhistorisch een bijzondere meerwaarde.

14. Zichtbare groene historie

Deze houtwal haaks op de Turnhoutseweg dateert uit 1850, 'groen' erfgoed, dat het verdient om zichtbaar en behouden te blijven. Het aanbrengen van beplanting aan weerszijden van de weg versterkt de beleving van het groen door de weggebruikers. Tevens verbergt beplanting aan de noordkant van de weg, de nieuwe wegverbinding voor de huidige bewoners aan de zuidzijde van Baarle. De noordelijke groenstructuur heeft een aanwijsbare belevingswaarde voor bewoners en weggebruikers, maar is niet zodanig zwaarwegend dat deze afdwingbaar dient te zijn vanuit het weggebruik.

Bijlage 5:

Kaart inrichtingsplan met toelichting



opdrachtgever	Provincie Noord-Brabant						
projectnaam	Omleiding Baarle N260						
onderdeel	Inrichtingsplan weg						
projectleider	J.V.	datum	19-01-2007	schaal	1:5000	project	02306023
medewerker	E.M.	wijziging					
tekenaar	E.M.	wijziging		wijziging		blad	3

Verkuylen ruimtelijke ordening bureau architectuur

Bureau Verkuylen bv • Veemarktkade 8 • 5222 AE 's-Hertogenbosch • tel.(073) 623 13 13 • fax (073) 623 04 34 • info@bureauverkuylen.nl

T1 FRANSE BAAN

Het wegprofiel ter hoogte van de Franse Baan is in totaal 47 meter breed. Aan weerszijden van de rijbaan is een obstakelvrije ruimte van 6.00 meter aangehouden. Vanwege de aanwezige bossen wordt geen strakke laan voorgesteld, maar een losse ínformele boombeplanting. De (laan)bomen staan op wisselende afstanden van elkaar. Aan de noordzijde is een strook van 8.00 meter toegevoegd aan het basisprofiel, zodat de (laan)bomen in een dubbele rij geplant kunnen worden. Aan beiden zijden van het tracé wordt aan de wegzijde in een ecologische oever voorzien langs de afwateringssloten.

T2 BOSCHOVEN

Tracé T2 kent ter hoogte van Boschoven twee verschillende profielen. Als uitgangspunt is het basisprofiel genomen. Aan twee zijden wordt de weg begeleid door struweel / houtwallen. Deze houtwallen zijn van oudsher 'het' kenmerk van de ervenstructuur van het buurtschap Boschoven. De nieuwe omlegging is een goede aanleiding om dit kleinschalige landschap te renoveren. Daarnaast kent het tracé een wegprofiel met een 1-zijdige struweelbeplanting. Naar aanleiding van de MER is vastgesteld dat ter hoogte van Boschoven aan weerszijden van de weg poelen voor een 4-tal amfibiesoorten aangelegd moeten worden.

T3 ALPHENSEWEG - OORDEELSESTRAAT

Ter hoogte van de Visweg nabij de Alphenseweg treedt een verbijzondering op van het overigens onbeplante wegprofiel. Laanbomen staan alleen aan de 'landschaps'-kant van de weg. Hoe de taludlijnen van de weg zich gaan verhouden met het landschap is op dit moment nog in studie. Een en ander is afhankelijk van de toekomstige situatie ter hoogte van de Visweg. Gedacht wordt aan een eenvoudig grastalud, zodat het agrarisch landschap naar de weg wordt getrokken.

T4 OORDEELSESTRAAT - NIJHOVEN

Tot aan het Kapelbos van de San Salvatorkapel blijft het wegprofiel onbeplant. Daarna kent het wegprofiel een beplanting van laanbomen aan weerszijden, ter hoogte van de parallelweg zelfs een derde rij laanbomen. Om het groene karakter van Nijhoven te blijven garanderen zijn aan de dorpskant enkele percelen aangegeven die niet bebouwd mogen worden. Deze percelen zouden bij voorkeur een groene inrichting moeten krijgen. De vormgeving van de inrichting van deze plekken moet nog nader uitgewerkt worden.

T5 BIJHOVEN - RETH

Op dit gedeelte van het tracé geldt het basisprofiel: laanbomen aan weerszijden van de weg, op 6 meter uit de kantstreep.

T6 RETH - TURNHOUTSEWEG

Eventuele overhoeken van de te verwerven percelen worden ingeplant met houtwallen en ruigte mag zich hier ontwikkelen. Dit zal in een later stadium nader ingevuld worden. De geluidswal ter hoogte van Schaluinen wordt ingeplant met bosplantsoen. De aanwezige historische groenstructuur aan de zuidzijde van de weg wordt zoveel mogelijk ontzien.

K1 ROTONDE BREDASEWEG

Deze rotonde maakt onderdeel uit van het algemene weglandschap, en wordt ingeplant met een of meerdere meerstammige boom / bomen, tot maximaal 15 meter hoog. De onderbeplanting is eenduidig, wintergroen en eenvoudig. Een eenzijdige laanbeplanting begeleidt de weggebruiker in de richting van de nieuwe weg, zodat doorgaand verkeer minder geneigd is via de kern van het dorp te rijden.

K2 KRUISING BELSLIJNTJE

Het principe van de groene knoop krijgt vorm door de aanleg van een natuurbrug, bestaande uit twee stroken met ruimte voor beplanting, een fietspad en een halfverharde weg ten behoeve van ruiters, menners, voetgangers en het landbouwverkeer.

K3 ROTONDE ALPHENSEWEG

Deze rotonde maakt onderdeel uit van het algemene weglandschap, en wordt ingeplant met een of meerdere meerstammige boom / bomen, tot maximaal 15 meter hoog. De onderbeplanting is eenduidig, wintergroen en eenvoudig. Deze rotonde krijgt daarmee in principe eenzelfde invulling als de rotonde Bredaseweg. Aan de dorpszijde van de rotonde is voorzien in een brinkachtige groene ruimte, een grasveld omzoomd met bomen. Een en ander in relatie met de voorziene ontwikkelingen langs de Visweg.

K4 VERDIEPTE LIGGING OORDEELSESTRAAT

In de Projectnota/MER komt naar voren dat het landschap rondom de Oordeelsestraat als waardevol gezien wordt. Uitgangspunt is dan ook dat de Oordeelsestraat (oud lint) zoveel mogelijk ongestoord doorloopt. Daarom is gekozen voor een verdiepte ligging van de N260. De taludlijnen van de verdiepte ligging zijn zodanig vormgegeven dat deze begroeid kunnen zijn met gras en praktisch te onderhouden. Het minimaal verkeerskundig profiel wordt doorgezet zodat een ruimtelijk beeld wordt verkregen. Voordeel van deze vormgeving is dat de weg vanuit het landschap minimaal waarneembaar is. In ieder geval wordt de Oordeelsestraat ter hoogte van de onderdoorgang beplant met laanbomen. Deze boombeplanting zou zo dicht als planttechnisch verantwoord is op de reling moeten aansluiten. Zo wordt de Oordeelsestraat als oud lint benadrukt en zichtbaar vanaf de nieuwe omlegging.

K5 ROTONDE NIJHOVEN

Nijhoven is om meerdere redenen een bijzondere plek, als archeologisch monument, als onderdeel van een historische stedenbouwkundige structuur en van een historische groenstructuur. Om dit te benadrukken is gekozen voor een uitermate groene invulling van de rotonde en haar omgeving. De rotonde zelf is beplant op dezelfde wijze als de twee voorgaande rotondes. Zo wordt de herkenbaarheid van de nieuwe weg vergroot. Aangrenzend aan de rotonde worden kleine bosschages geplant. De aangrenzende schuur/stal ligt vrijwel recht tegen de rotonde aan en zal met de achterwand het beeld op de rotonde gaan bepalen. Om een werkelijk groene uitstraling van dit knooppunt te waarborgen zal een wintergroen scherm de bebouwing aan het zicht onttrekken.

K6 FIETSTUNNEL BIJ RETH

De fietstunnel gaat hier onder de weg door, de laanbomen aan weerszijden van de weg wijken hier even om deze onderdoorgang zichtbaar te maken. Zo mogelijk wordt op restruimten (overhoeken) ruigte ontwikkeld omzoomd door een houtwal of houtsingel.

K7 ROTONDE TURNHOUTSEWEG

Deze rotonde maakt onderdeel uit van het algemene weglandschap, en wordt ingeplant met een of meerdere meerstammige boom / bomen, tot maximaal 15 meter hoog. De onderbeplanting is eenduidig, wintergroen en eenvoudig. De laanbeplanting begeleidt de weggebruiker in de richting van de nieuwe weg, zodat doorgaand verkeer minder geneigd is via de kern van het dorp te rijden.

Bijlage 6:

Externe Veiligheid

Externe veiligheid omlegging provinciale weg Baarle

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van kracht geworden. Hierin zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd. Dit besluit heeft als doel om zowel individuele als groepen burgers een dusdanige beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze worden omschreven als het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De gestelde afstandsnormen zijn hierbij niet effect gericht maar gebaseerd op een kansbenadering. Tevens geven de risiconormen alleen de kans weer om als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden. De kans op gezondheidsschade en de kans op verwondingen dan wel de materiële schade zijn hierin niet opgenomen.

Gevaarlijke transporten
Alle provinciale wegen staan open voor transport van gevaarlijke stoffen. Er wordt van provinciale zijde geen uitzondering gemaakt voor de N261 om dit te beperken. De herinrichting heeft verder geen invloed op de externe veiligheid.

Bevi-inrichting Mardenko (Geerstraat 8)
Het bedrijf Mardenko is getoetst aan het Bevi en de Regeling externe veiligheid inrichtingen. Beoordeeld is of de veiligheid van de omgeving van het bedrijf in voldoende mate wordt gewaarborgd.

<u>Plaatsgebonden risico</u>
In de ministeriële Regeling externe veiligheid inrichtingen zijn voor de opslag van gevaarlijke stoffen waarop hoofdstuk 4 van het PGS 15 (voorheen CPR 15-2) van toepassing is vaste afstanden aangegeven. Het plaatsgebonden risico is het risico op een plaats buiten een inrichting uitgedrukt als kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijd als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen de inrichting. Op een kaart kunnen plaatsen met een gelijke plaatsgebonden risico worden verbonden door een lijn. Hierdoor ontstaat de zogenaamde risicocontour. Deze plaatsgebonden risico-contour (PR-contour) is geheel onafhankelijk van het al dan niet feitelijke aanwezigheid van personen.

De PR-contouren worden uitgedrukt in 10^{-5} en 10^{-6}. Binnen de 10^{-5} contour mogen zich geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn. Binnen de 10^{-6} maar buiten de 10^{-5} contour mogen in een bestaande situatie, mits gemotiveerd, wel beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn. Binnen de 10^{-6} contour mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn.

Binnen de 10^{-5} contour van Mardenkro liggen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten. Binnen de 10^{-6} maar buiten de 10^{-5} contour liggen wel beperkte kwetsbare objecten. Daar het bedrijf al een vergunde opslagruimte had voor gevaarlijke stoffen meer dan 10 ton en het feit dat een ongewoon voorval met de opslagen stoffen geen tot nauwelijks gevolgen heeft waarbij een persoon komt te overlijden mogen in betreffende gebied beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn. De opslagruimte hebben een opslagcapaciteit tot 300 m². De gevaarlijke stoffen dienen overeenkomstig het beschermingsniveau 3 van de PGS te worden opgeslagen. De vaste afstand voor de 10^{-5} contour is gelet op de opslagcapaciteit en het beschermingsniveau 25 meter vanaf deze opslagruimten. De vaste afstand voor de 10^{-6} contour is gelet op de opslagcapaciteit en het beschermingsniveau 165 meter vanaf deze opslagruimten.

Groepsrisico

Voor het groepsrisico heeft het rijk geen normen, maar een oriënterende waarde vastgesteld. Deze zogenoemde "verantwoordingsplicht groepsrisico" is vastgelegd in de artikelen 12 en 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Door het ministerie van VROM is een handleiding opgesteld waarin deze oriënterende waarde is opgenomen. In de onderhavige inrichting is de opslagcapaciteit kleiner dan 300 m² in het beschermingsniveau 3 van het PGS. Voor het groepsrisico worden tabellen gebruikt om te bepalen of het aantal personen in het invloedsgebied, in combinatie met het gevaar van de risicobron, de oriënterende waarde overschrijdt.

In het kader van deze verantwoordingsplicht is het dan ook toegestaan om de groepsrisico-situatie door middel van berekening te specificeren. In onderstaande berekening is deze toets aan de oriënterende waarde uitgevoerd in relatie met het aantal personen die in betreffende invloedsgebied verblijven. Bij de opslag van Mardenkro is de straal van het invloedsgebied vastgesteld op 380 meter (bijlage 2, tabel 1 van de Regeling externe veiligheid inrichtingen). In de ministeriele regeling bij het besluit is als grenswaarde opgenomen dat het aantal personen dat zich in het gebied bevindt dat ligt tussen de 25 en 150 meter van de opslagruimte voor gevaarlijke stoffen.

Daar er in het gebied tussen de 10^{-6} en de 10^{-5} beperkt kwetsbare objecten zijn gelegen, geld een dichtheid van 145 personen per hectare. Het oppervlak van het invloedsgebied bedraagt 40,2 hectare (52,8 hectare - 12,6 hectare) Gelet op de oriënterende waarde betekent dit dat er 40,2 * 145 = 5829 personen mag bedragen. Om dat er binnen het invloedsgebied geen sprake is van een uniforme personendichtheid mag er geen correctie uitgevoerd worden volgens de verblijfstijdcorrectie. Dit betekent dat de oriënterende waarde wordt overschreden indien er meer dan 5829 personen in het gebied aanwezig zijn.

Op grond van de CPR 18 (paarse boek) wordt een woningbezettingsgraad van 2,4 personen per woning aangehouden. Voor bedrijventerrein wordt uitgegaan van 1 persoon per 100 m² bebouwd vloer oppervlak. Voor een winkel wordt 30 m² per bebouwd vloeroppervlak gerekend. Gelet op bovenstaande gegevens zal er in het invloedsgebied maximaal 1200 personen verblijven. Concreet betekent dit dat het aantal personen die aanwezig en/of werkzaam en/of woonachtig zijn in het invloedsgebied ruim binnen de oriëntatie waarde blijft. Hierdoor wordt dus ook aan het groepsrisico voldaan.

Bijlage 7:

Watertoets omlegging provinciale weg Baarle

Watertoets omlegging provinciale weg Baarle

Het tracé van de omlegging kruist de grens van waterschap Brabantse Delta en waterschap de Dommel in het zuidoosten van het studiegebied. Het grootste deel van het tracé is gelegen in het beheersgebied van waterschap Brabantse Delta.

Beleidskader
Uit diverse beleidsstukken vanuit Europa, het Rijk, de Provincie en de waterschappen blijkt dat water een belangrijk sturend element in de ruimtelijke ordening is. Water legt een ruimteclaim op het plangebied waaraan voldaan moet worden. Problemen dienen bij de bron aangepakt te worden en hemelwater dient zoveel mogelijk afgekoppeld te worden. De drietrapsstrategieën geven aan op welke wijze water in het plangebied geïntegreerd moet worden:

- Vasthouden - bergen - afvoeren (waterkwantiteit)
- Schoon houden – scheiden - zuiveren (waterkwaliteit)

<u>Europees en nationaal beleid</u>
Europese Kaderrichtlijn Water
Met ingang van december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht geworden. In het kader van de Kaderrichtlijn worden kwaliteitseisen gesteld, gericht op het beschermen en verbeteren van de aquatische ecosystemen (verplichting per stroomgebied). Deze richtlijn stelt als norm dat oppervlaktewateren binnen 15 jaar na inwerkingtreding moeten voldoen aan een 'goede ecologische' toestand (GET). Deze termijn kan met twee keer 6 jaar verlengd worden. Voor kunstmatige wateren, zoals de meeste stadswateren, geldt dat de oppervlaktewateren minimaal moeten voldoen aan een 'goed ecologisch potentieel' (GEP). Inmiddels zijn de GEP-normen per stroomgebied uitgewerkt. In 2009 moeten de stroomgebiedbeheersplannen per stroomgebied gereed zijn.

Vierde nota waterhuishouding
De hoofddoelstelling van de 4e Nota Waterhuishouding (NW4) (Ministerie van VenW, 1998) is: "Het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd". Voor het vergroten van de veerkracht wordt het afkoppelen van het verharde oppervlak van de riolering en het infiltreren van regenwater in het grondwater bevorderd. Het waterbeleid moet uitgaan van een watersysteem- en stroomgebiedbenadering. Tevens zal rekening gehouden moeten worden met de verwachte klimaatverandering, zeespiegelstijging en bodemdaling.
Het NW4 pleit voor meer samenhang tussen het beleid voor water(beheer), ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij. Daarbij moet ruimte zijn voor gebiedsgericht maatwerk, rekening houdend met lokale omstan-

digheden en mogelijkheden. Hierbij moet water als ordenend principe gezien worden.

Waterbeheer voor de 21ste eeuw (WB21)
Door anders om te gaan met water moet er geanticipeerd worden op een stijgende zeespiegel, een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag. Een nieuwe aanpak voor veiligheid en wateroverlast, die stoelt op drie uitgangspunten:
1. anticiperen in plaats van reageren;
2. niet afwentelen van waterhuishoudkundige problemen door het volgen van de drietrapsstrategie vasthouden-bergen-afvoeren en het niet afwentelen van bestuurlijke verantwoordelijkheden;
3. méér ruimte naast techniek.

Water zal, meer dan het nu het geval is, sturend zijn bij de ruimtelijke inrichting en grondgebruik in Nederland. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen de problematiek van veiligheid en wateroverlast niet vergroten. Bij nieuwe ruimtelijke besluiten moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast expliciet in beeld worden gebracht in een aparte paragraaf in de nota van toelichting en onderdeel vormen van de integrale afweging. Dit geldt voor alle fasen van de planontwikkeling.

Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
Het Rijk, de provincies, waterschappen en gemeenten hebben in 2003 het Nationaal Bestuursakkoord Water gesloten waarin taakstellende afspraken zijn vastgelegd om het watersysteem op orde te krijgen en te houden. Het NBW is een uitwerking van WB21. Het bevat afspraken over veiligheid, wateroverlast, watertekorten, verdroging, verzilting en (bodem)kwaliteit.

<u>Provinciaal beleid</u>
Partiële herziening Provinciaal Waterhuishoudingsplan 2 "Verder met water" (2003-2006)
Het provinciale beleid richt zich op het bereiken en in stand houden van watersystemen die ruimte bieden aan een gezond leefmilieu voor mens, dier en plant. Daarbij zijn economische en ecologische ontwikkelingen met elkaar in evenwicht en is het hebben en houden van een veilige en bewoonbare provincie een randvoorwaarde. Vijf hoofdthema's vormen de kern van het beleid:
- het realiseren van een duurzame watervoorziening;
- het verbeteren van de waterhuishoudkundige situatie;
- het verbeteren van de waterkwaliteit;
- het inrichten van waterlopen met het oog op de versterking van natuurwaarden;
- het anders omgaan met water in bebouwd gebied.

Waterschapbeleid

Integraal Waterbeheersplan West-Brabant 2

Het nieuwe waterbeheerplan verschijnt tegelijk met het stroomgebiedbeheerplan dat opgesteld wordt in het kader van de Kaderrichtlijn Water. Tot die tijd, eind 2009, geldt nog het vorige waterbeheerplan, het Integraal Waterbeheersplan West-Brabant 2 (IWWB2). In het IWWB2 wordt het provinciale waterbeleid verder uitgewerkt. Omdat het IWWB2 inmiddels verouderd is, is in de tussentijd een strategische nota opgesteld. Deze nota geeft een beknopt overzicht van actuele beleidsthema's en -ontwikkelingen binnen waterschap Brabantse Delta. In deze nota zijn ook thema's uit de Reconstructie- en Gebiedsplannen opgenomen, zoals waterberging, beek- en kreekherstel en waterdoelen. De onderwerpen van de strategische nota zijn ondergebracht bij de kernthema's van het waterschap: het voorkomen van overstroming, verdroging, uitsterven en vervuiling.

Waterschap Brabantse Delta, De Ruimte blauw geordend, toetsingskader RO 2006

In het Toetsingskader RO is een viertal gebruiksfuncties onderscheiden: stedelijke uitbreiding, landbouw, natuur en regionale waterberging. Voor de gebruiksfuncties stedelijke uitbreiding en landbouw is aangegeven waar deze verenigbaar zijn met een duurzaam watersysteem. De waterkansenkaart stedelijke uitbreiding bevat de categorieën kansen stedelijke uitbreiding, stedelijke uitbreiding minder gewenst en stedelijke uitbreiding ongewenst. De waterkansenkaart landbouw geeft aan waar intensieve en extensieve landbouw de beste kansen hebben. Ook is aangegeven waar een toename van het verhard oppervlak ongewenst is.

Waterschap de Dommel

In het (tweede) waterbeheerplan van het waterschap is met name het beleid en de actiepunten voor de periode van 2001-2006 vastgelegd. Tevens wordt een doorzicht gegeven naar 2018. Voor de periode 2006-2009 is het waterbeheerplan geactualiseerd met de Strategisch Nota “Waterwerk in uitvoering”. Uitgegaan wordt van het streven naar duurzaam, integraal waterbeheer. Het waterbeheer is gericht op het behoud van gebruiksmogelijkheden op de lange termijn, zowel voor wat betreft de kwaliteit als de kwantiteit van het water. Belangrijke thema’s zijn:

- ruimte voor water;
- water als ordenend principe;
- duurzaam stedelijk waterbeheer;
- de relaties tussen het watersysteem en de waterketen.

Kenmerken van het watersysteem

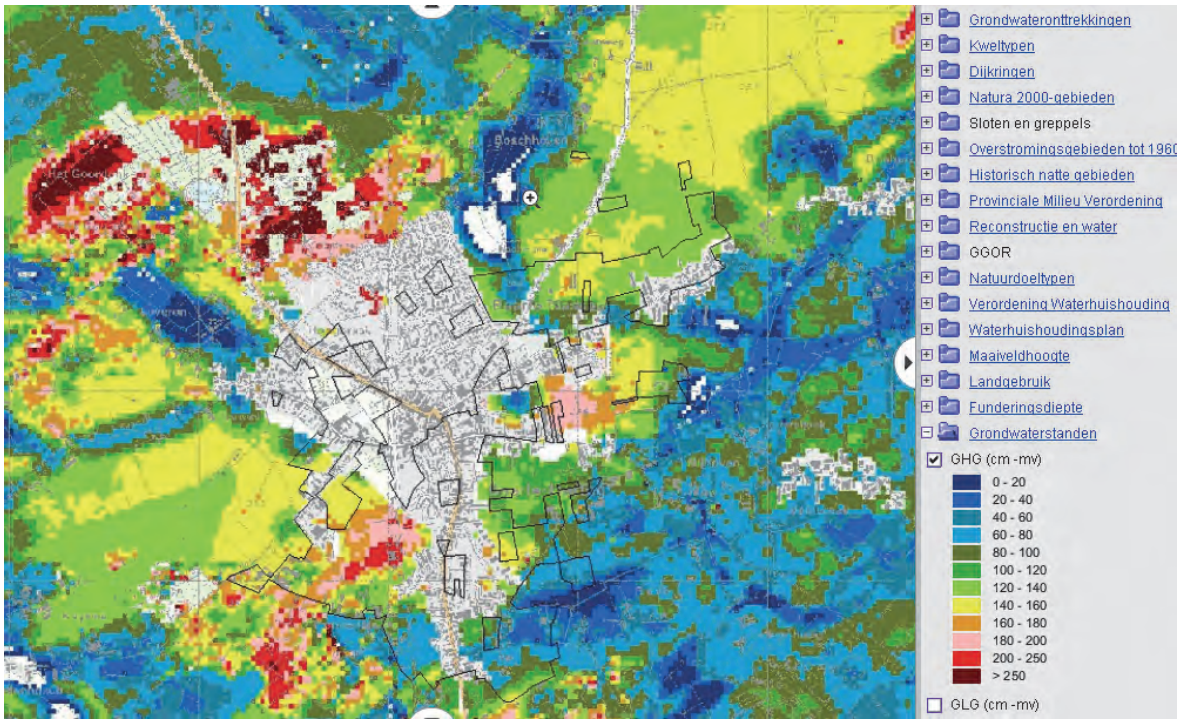
Bodem en grondwater

Baarle is gelegen op een dekzandplateau. Het maaiveld varieert van ca. 22 m +NAP in het noorden tot ca. 28 m +NAP in het zuiden. In onderstaande tabel is de geohydrologische bodemopbouw weergegeven. De samenstelling van met name de scheidende laag kan lokaal verschillen.

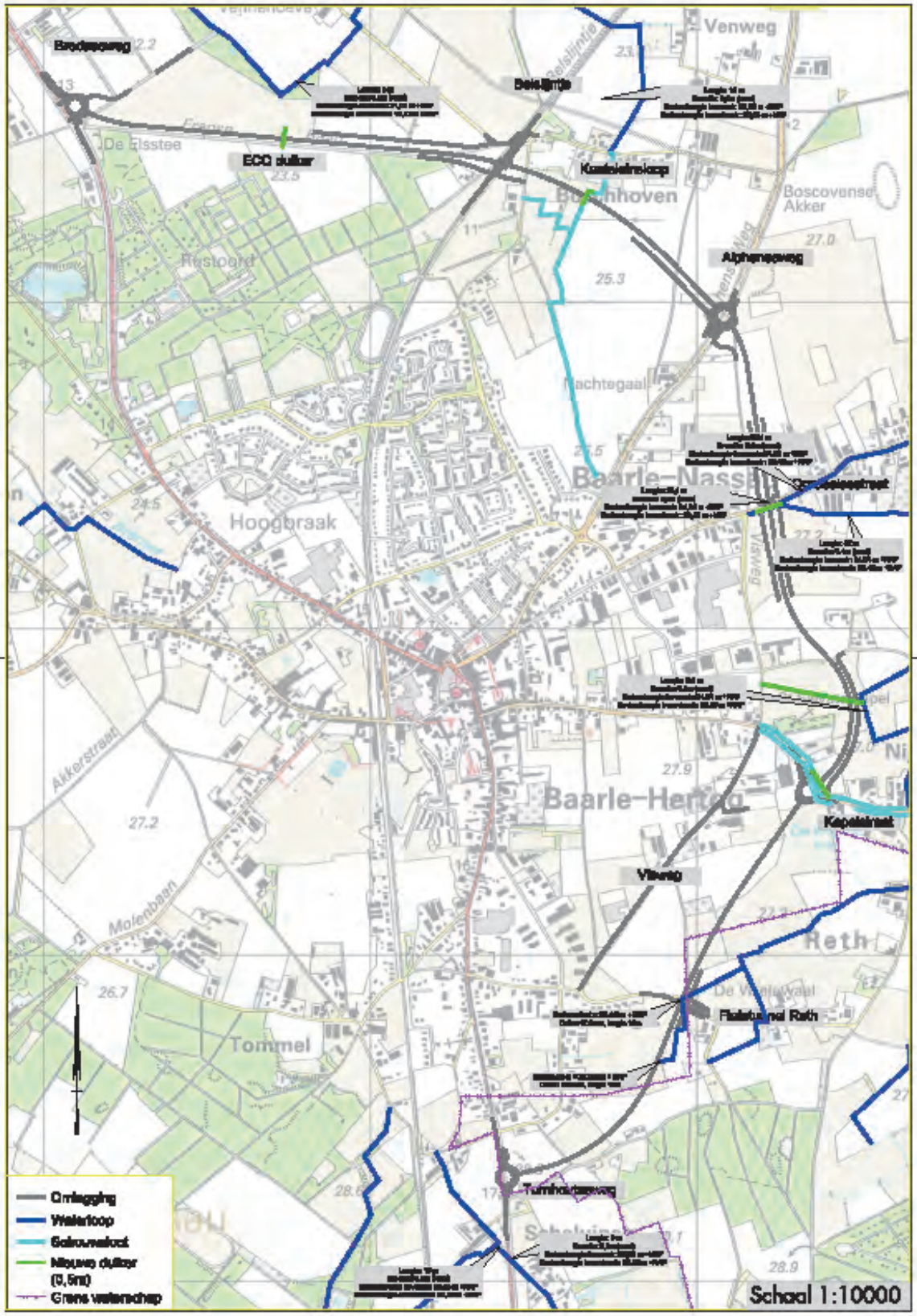
m t.o.v. maaiveld	m t.o.v. NAP	Bestanddelen	Typering	Eenheid
0 tot 3 à 5	26 tot 23 à 21	(Zeer) fijn zand	Deklaag	Nuenen
3 à 5 tot 45 à 50	23 à 21 tot -20 à -24	Fijn zand, leem en klei	Scheidende laag	Vnl. Kedichem + Tegelen
45 à 50 tot 120	-22 tot -95	Grof zand met schelpen	Watervoerend pakket	Vnl. Maassluis + Marien Plioceen
-> 120	Dieper dan -95	Fijn zand en klei	Slecht doorlaten-de basis	Marien Mioceen

De lokale bodemopbouw (Bodemkaart van Nederland) laat zien, dat de bodem ter plaatse van het noordelijke deel van het tracé bestaat uit leemarm en zwak lemig fijn zand, met hier en daar oude klei. Voor het overige deel van het tracé bestaat de bodem uit lemig fijn zand.

Het freatisch grondwater bevindt zich tussen de 1,5 en 3 meter beneden maaiveld. Tussen de deklaag en scheidende laag is sprake van infiltratie. De gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) varieert van 40 cm beneden maaiveld onder andere bij Boschoven tot 160 cm beneden maaiveld, zie figuur volgende pagina.



Gemiddeld hoogste grondwaterstand (bron: Wateratlas provincie Noord-Brabant)



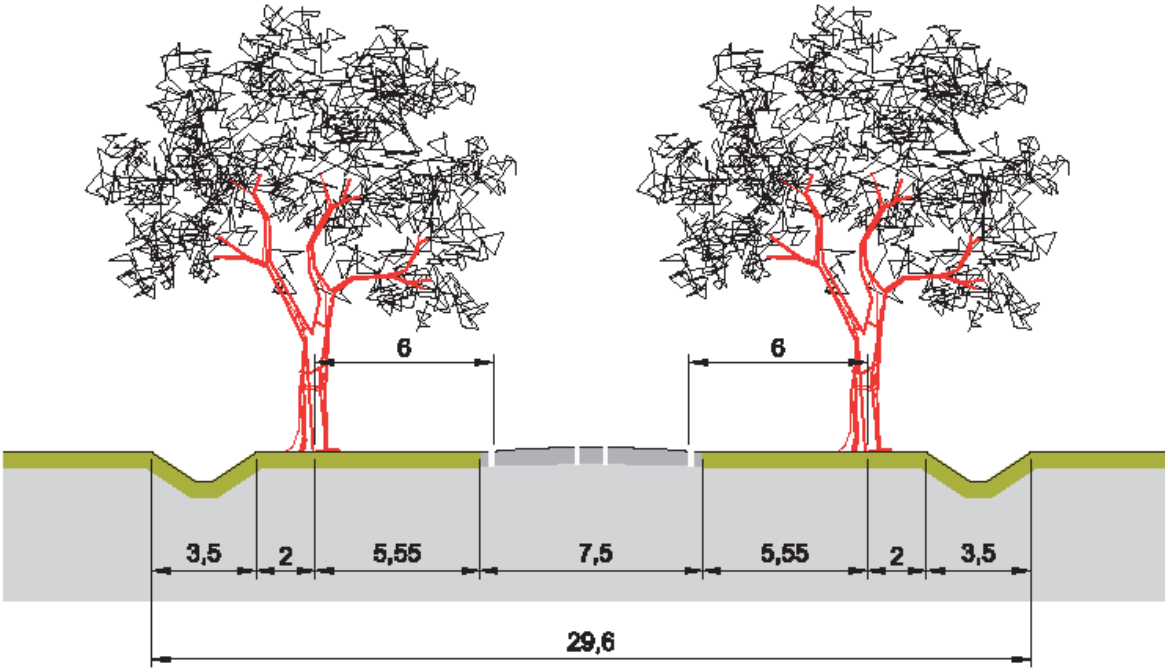
Bestaande slotenstructuur en kruisingen met wegtracé

Oppervlaktewater

Het dekzandplateau waarop Baarle zich bevindt vormt een scheiding tussen het stroomgebied van de Mark en het de stroomgebieden van de Donge en de Leij.
Het tracé van de provinciale weg kruist een aantal waterlopen, bij Boschoven de bovenloop Strijbeekse Beek, bij de Oordeelsestraat de Leij en bij de Kapelstraat en Reth de bovenloop van de Rethse Loop. In onderstaand figuur is de ligging van de waterlopen weergegeven.

Water in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen

Door de aanleg van de provinciale weg neemt het verhard oppervlak in het buitengebied toe. Het beleid van provincie en waterschappen is er op gericht het hemelwater afkomstig van het verharde oppervlak niet versneld af te voeren, maar in het gebied zelf vast te houden. Langs de nieuwe weg komen veelal aan beide zijde zaksloten, met een bovenbreedte van minimaal 3,5 meter, een bodembreedte van 0,5 meter, een diepte van 1 meter en taluds van 2:3. Langs de Franse Baan worden de zaksloten voorzien van een ecologische oever. In onderstaand figuur is een dwarsdoorsnede van het basisprofiel voor de weg weergegeven.



Basisprofiel provinciale weg

Waterberging

Het basisprofiel van de weg heeft een breedte 7,5 meter. Langs beide zijden van de weg ligt een berm en een zaksloot. Het afspoelende hemelwater van de weg zal via de berm de zaksloten bereiken.

Per strekkende meter is voor een bui in een T=10 situatie (44,7 mm) een berging van 0,34 m^3 hemelwater nodig. Indien er van uitgegaan wordt dat al het afstromende hemelwater de zaksloten bereikt zal het peil in de beide sloten (die meestal droog zullen staan) met ca. 26 cm stijgen. Bij een T=100 bui (79 mm) zal 0,59 m^3 hemelwater per strekkende meter geborgen moeten worden. Het peil stijgt met ca. 51 cm.

De zaksloten hebben een diepte van 1 meter en kunnen het hemelwater ruimschoots bergen. Het hemelwater zal via de zaksloten infiltreren in de bodem. Door de infiltratie van het hemelwater zijn er ook geen negatieve effecten op het grondwater.

Waterkwaliteit
Het afstomend wegwater is een mogelijke bron van vervuiling. Het basisprofiel heeft een berm van 6 meter aan weerszijde van de weg. Deze bermen zijn voldoende breed om de vervuiling door afstromend hemelwater te filteren. De vervuiling zal achterblijven in de toplaag van de berm. Indien verontreinigde stoffen toch de zaksloten bereiken, zal de verontreiniging achterblijven in de bodem van de watergang.

Het afspoelend hemelwater bij de rotondes wordt via straatkolken en een rioleringssysteem afgevoerd naar de zaksloten. Bij de rotondes worden de zaksloten middels dammetjes van 0,5 meter geïsoleerd van het overige watersysteem. Eventuele vervuiling blijft zodoende geïsoleerd.

Kruisingen wegtracé en watergangen
Op een aantal plaatsen kruisen bestaande waterlopen het tracé van de omlegging van de provinciale weg. De kruisingen worden uitgevoerd als rond 500 mm duikers. Bij de kruising met de Franse Baan zal een ecoduiker aangelegd worden. Dit geldt ook voor de kruising met de bestaande watergang nabij de nieuwe poelen bij Boschoven.

Hieronder wordt nader ingegaan op een aantal specifieke kruisingen:

- Een hoofdwatergang in beheer van waterschap de Dommel kruist het wegtracé nabij de fietstunnel Reth meerdere malen. Om de technische ingrepen te beperken wordt er een nieuwe verbinding gemaakt tussen de bestaande watergang en Reth. Deze doorsteek in oostelijke richting ligt in het verlengde van de bestaande watergang en komt uit tussen de woningen Reth nr. 3 en Reth nr. 18 en volgt de bestaande kavelstructuur. Tussen de doorsteek en de fietstunnel komt de waterschapssloot te vervallen. Het hemelwater dat uit de tunnel gepompt wordt kan op de zaksloten geloosd worden. Zolang er sprake is van een hoofdwatergang volgens de legger van het Waterschap de Dommel dient volgens de Keur langs deze hoofdwatergang een obstakelvrije zone van 5 meter aan te worden gehouden, zodat het waterschap via de grond van de aanliggende eigenaar het onderhoud en de inspecties kan uitvoeren.

- De schouwsloten naast de Kapelstraat komen te vervallen. Ter plaatse van de kruising Kapelstraat-Visweg komt parallel aan de Visweg, Akkers en de nieuwe omlegging een nieuwe schouwsloot. Aan het einde van Akkers wordt de schouwsloot gecombineerd met de zaksloot van de omlegging tot de duiker. Via de duiker wordt weer aangesloten op het bestaande stelsel.
- Ter plaatse van de Oordeelsestraat wordt aan de zuidzijde de waterschapswatergang bij de Visweg opgepakt. Deze loopt parallel aan de Oordeelsestraat richting de verdiepte ligging en buigt dan in zuidelijke richting af (parallel aan de omlegging). Ter plaatse van het einde van de tunnelbak komt een duiker en daarna gaat hij weer richting Oordeelsestraat en naar de oostzijde waar deze aansluit op de bestaande sloten. Het hemelwater dat bij de kruising met de Oordeelsestraat uit het verdiepte gedeelte van de weg gepompt wordt kan worden geloosd op de A-watergang.
- Het hemelwater bij de verdiepte ligging met de kruising van het Belslijntje kan worden geloosd op de zaksloot.

Samenwerking met de waterbeheerders
In het kader van het opstellen van de MER voor de omlegging van de provinciale weg heeft overleg plaatsgevonden in het kader van de watertoets.

Op 5 november 2007 heeft overleg plaatsgevonden tussen waterschap Brabantse Delta, waterschap de Dommel, de gemeente Baarle-Nassau, de provincie Noord-Brabant en BRO. De aspecten waterberging, waterkwaliteit en de omgang met kruisingen zijn besproken.

Geconcludeerd is dat de het ontwerp zodanig gedimensioneerd is dat mogelijke vervuiling in de bermen achterblijft en de afwateringssloten voldoende groot zijn voor de berging van afstromend hemelwater.

Voor de kruisingen van watergangen bij de fietstunnel Reth, de rotonde bij de Kapelstraat, bij Nijhoven en het viaduct bij de Oordeelsestraat zijn een aantal mogelijke oplossingsrichtingen besproken. Hierbij is het uitgangspunt dat de waterafvoer van het achterliggende gebied gegarandeerd blijft.

De nader door de provincie Noord-Brabant uitgewerkte oplossingen voldoen aan de uitgangspunten die overeengekomen zijn met de waterschappen en de gemeente Baarle-Nassau en zijn als zodanig in dit bestemmingsplan verwerkt.

Op de plaatsen waar bestaande leggerwatergangen opgaan in de afwateringssloten, hebben deze watergangen in het bestemmingsplan de bestemming 'Water' gekregen. Ook de duikers in leggerwatergangen worden door middel van een aanduiding aangegeven op de plankaart.

Bijlage 8:

Advies Archeologische Monumentenzorg
d.d. 16 februari 2009

Provincie Noord-Brabant

Advies Archeologische MonumentenZorg

Onderwerp
Archeologie, Randweg Baarle, Omlegging provinciale weg Baarle BEOP.

Zaaknummer

Gemeente
Baarle-Nassau

Plan
Het plangebied "omlegging provinciale weg Baarle" wordt als verkeersweg ingericht.

Beoordeling
Op 11 februari 2009 hebben wij ontvangen het Evaluatie Rapport, Randweg Baarle. Op basis van deze rapportage *Randweg Baarle-Nassau / Baarle-Hertog Proefsleuvenonderzoek, Evaluatie Rapport, concept 02-02-2009,* Auteur J. Vandevelde en B. Van der Veken concluderen wij het volgende.

In het plangebied zijn archeologische nederzettingssporen uit de Nieuwe Steentijd/Bronstijd, IJzertijd, Middeleeuwen en Nieuwe Tijd aangetroffen. Wij constateren wij dat de blootgelegde archeologische waarden een hoge mate van gaafheid bezitten. In deeltraject 2 is een duidelijk herkenbare haardplaats aangetroffen die mogelijk op de aanwezigheid van een "betredings"-laag zou kunnen wijzen. In het plangebied zijn archeologische objecten in onverstoorde context aangetroffen. Op basis van deze archeologische vondsten in combinatie met de aanwezige archeologische sporen en lagen concluderen wij dat binnen het plangebied sprake is van een areaal van aaneengesloten bewoningsporen door de eeuwen heen met daarin aanwezig verschillende archeologische sites van hoge waarde.

In het ontwerp bestemmingplan, "Gemeente Baarle, Bestemmingsplan omlegging provinciale weg Baarle", d.d. 25 november 2008 wordt op p. 59 onder paragraaf 5.5 *Archeologie en Cultuurhistorie* aangegeven dat het Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van proefsleuven op dat moment werd uitgevoerd. Tevens werd uitgesproken dat de uitkomsten van dat
onderzoek zouden betrokken worden bij de uiteindelijke besluitvorming door de
gemeenteraad. In het ontwerpbestemmingsplan heeft het grootste deel van het plangebied een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' gekregen.

Aan
Gemeente Baarle-Nassau

Kopie aan
Directie E&M
t.a.v. W. de Kleijn

Datum
16 februari 2009

Van
Directie SCO
M. Meffert
Directie E&M
B. Couvee

Telefoon
(073) 680 8020
(073) 680 8717

Gezien de resultaten zoals gepresenteerd in de rapportage *Randweg Baarle-Nassau / Baarle-Hertog Proefsleuvenonderzoek, Evaluatie Rapport, concept 02-02-2009* concluderen wij op basis van de aard (archeologische nederzettingen) en de grote mate van kwetsbaarheid van de archeologische waarden (verschijningsvorm door verkleuringen in de bodem) dat - gelet op de voorgenomen functieverandering van het gebied - een *ex situ* bescherming, de meest geschikte vorm van behoud voor het archeologisch erfgoed in het plangebied is. Deze *ex situ* bescherming van de archeologische waarden zal door een archeologische opgraving moeten plaatsvinden.

Advies

Wij adviseren m.b.t. het aspect archeologie op drie plaatsen in het vast te stellen bestemmingplan, "Gemeente Baarle, Bestemmingsplan omlegging provinciale weg Baarle" wijzigingen door te voeren: 1. de toelichting, 2. de regels en 3. de plankaarten.

1. Wij adviseren in de toelichting van het vast te stellen bestemmingplan, "Gemeente Baarle, Bestemmingsplan omlegging provinciale weg Baarle", in paragraaf 5.5 *Archeologie en Cultuurhistorie* het volgende aan te geven.

"Het plangebied ligt op de CultuurHistorische Waardenkaart van de Provincie Noord-Brabant grotendeels in een gebied met een (middel)hoge indicatieve archeologische waarde. Van 17 november 2008 t/m 21 januari 2009 heeft een archeologisch vooronderzoek in de vorm van proefsleuven plaatsgevonden. Dit proefsleuvenonderzoek is uitgevoerd met als doel de kwaliteit, aard, datering, omvang en diepteligging van de archeologische resten nader vast te stellen. Dit onderzoek is gedaan door het archeologisch bedrijf ADC-Archeoprojecten (*Randweg Baarle-Nassau / Baarle-Hertog Proefsleuvenonderzoek, Evaluatie Rapport, concept 02-02-2009,* Auteur J. Vandevelde en B. Van der Veken*)* .

Gegeven de locatie van het plangebied en de aard van de archeologische sporen en de aangetroffen objecten, die aangetroffen zijn tijdens het proefsleuvenonderzoek, is vastgesteld dat in het plangebied diverse archeologische nederzettingen uit de Prehistorie en Middeleeuwen aanwezig zijn.
De blootgelegde archeologische sporen bezitten in het horizontale vlak een hoge mate van samenhang. De aanwezigheid van diepe archeologische grondsporen en de op een groot aantal plaatsen aangetroffen oude akkerlaag getuigen van een hoge mate van verticale intactheid van de archeologische sites. In het plangebied zijn tevens archeologische objecten in onverstoorde context aangetroffen. Op basis

van deze archeologische vondsten in combinatie met de aanwezige archeologische sporen en lagen is vastgesteld dat binnen het plangebied diverse archeologische sites van hoge archeologische waarde aanwezig zijn.

Op grond van de resultaten zoals gepresenteerd in de rapportage *Randweg Baarle-Nassau / Baarle-Hertog Proefsleuvenonderzoek, Evaluatie Rapport, concept 02-02-2009* zal in het plangebied een definitieve archeologische opgraving plaatsvinden. In het bestemmingsplan heeft het grootste deel van het plangebied een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' gekregen. Er mag hier alleen gebouwd worden en werkzaamheden worden uitgevoerd, nadat is aangetoond deze geen onevenredige aantasting van de archeologische waarden veroorzaken of nadat een archeologische opgraving heeft plaatsgevonden."

2. Naast de nu reeds op de plankaart gezette dubbelbestemming *Waarde Archeologie* (Artikel 7) adviseren wij voor de volgende vlakken ook de dubbelbestemming archeologie toe te kennen.
a. Wij adviseren op ***plankaart noord*** ter plaatse van het bestemmingsvlak G (Artikel 3 *Groen)* gelegen in de zuidelijke oksel van de nieuwe randweg en de Alphense weg de dubbelbestemming *Waarde Archeologie* (Artikel 7) te leggen.
b. Wij adviseren tevens op ***plankaart midden*** ter plaatse van het bestemmingsvlak G (Artikel 3 *Groen*) gelegen ten oosten van de Sint Salvatorkapel de dubbelbestemming *Waarde Archeologie* (Artikel 7) te leggen.
c. Wij adviseren op ***plankaart zuid*** in ter plaatse van het bestemmingsvlak G (Artikel 3 *Groen)* gelegen ten oosten van de Turnhoutse weg de dubbelbestemming *Waarde Archeologie* (Artikel 7) te leggen.

3. Wij adviseren in de Regels (voorschriften) van het vast te stellen bestemmingplan, "Gemeente Baarle, Bestemmingsplan omlegging provinciale weg Baarle", in *Artikel 7 Waarde Archeologie* het volgende toe te voegen:

7.5 Wijzigingsbevoegdheid

7.5.1 Burgemeester en Wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat de bestemming 'Waarde Archeologie' van de kaart wordt verwijderd, indien en voorzover:
a. de aanwezige archeologische waarden zijn behouden door een archeologische opgraving;
b. met archeologisch onderzoek is aangetoond dat er geen archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk is.

Bijlage 9:

Brief Provincie Noord-Brabant inzake natuurcompensatie

Provincie Noord-Brabant

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl
Bank ING 67.45.60.043
Postbank 1070176

College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 105
5110 AC BAARLE-NASSAU

Onderwerp
260.02 – Omlegging Baarle
Afspraken inzake het zekerstellen van natuurcompensatie in de gemeente Baarle Nassau.

Datum
16 april 2009
Ons kenmerk
1529531
Uw kenmerk
-
Contactpersoon
Ing. B. Couvée
Directie
Economie & Mobiliteit
Telefoon
(073) 680 87 17
Fax
(073) 680 76 47
Bijlage(n)
-
E-mail
BCouvee@brabant.nl

Geacht College,

De provincie Noord-Brabant en de gemeenten Baarle-Nassau en Baarle-Hertog werken aan de voorbereiding van het project: aanleg van de omlegging Baarle-Nassau/Baarle-Hertog. De plannen hiervoor bevinden zich in het definitief bestemmingsplan stadium.

Op 19 april 2007 is een uitvoeringsovereenkomst gesloten tussen de betrokken partijen om de taken en verantwoordelijkheden ten behoeve van de realisatie van de omlegging Baarle te beschrijven.

In deze overeenkomst (ovknr 1240087) staat ook beschreven dat de provincie in nauw overleg met de beide gemeenten zal zorgdragen voor de verwerving van gronden voor natuurcompensatie en de inrichting hiervan.
In het betreffende bestemmingsplan zijn gronden opgenomen en bestemd om als natuurcompensatiepercelen te dienen.

Middels deze brief benadrukt de provincie dat de natuurcompensatie, zoals beschreven in het 'Compensatieplan Omlegging Baarle-Nassau (provincie Noord-Brabant, 26 november 2008) onverbrekelijk onderdeel uitmaakt van de realisatieplannen van de omlegging Baarle en als zodanig ook wordt uitgevoerd.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
namens deze,

Ing. C.A.F.M. van Luxemburg, bureauhoofd
Contract- en Projectmanagement

Het provinciehuis is vanaf het centraal station bereikbaar met stadsbus, lijn 61 en 64, halte Provinciehuis of met de treintaxi.

BRO heeft vestigingen in Boxtel | Amsterdam | Tegelen | Oldenzaal
www.BRO.nl