



Nota Zienswijzen en wijzigingen

Samenvatting en beantwoording zienswijzen in reactie op het ontwerp bestemmingsplan 'N65 Vught'

Definitieve versie
5 maart 2020

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Opzet van de Nota zienswijzen en wijzigingen	2
1.3	Ontvankelijkheid	3
1.4	Vervolgprocedure	3
2	Thematische beantwoording zienswijzen	4
2.1	Nut en noodzaak	4
2.2	Verkeer	7
2.3	Verkeersveiligheid	11
2.4	Bereikbaarheid	13
2.5	Geluid	17
2.6	Luchtkwaliteit	20
2.7	Natuur	21
2.8	Groen en bomen	23
2.9	Stikstofdepositie	24
2.10	Trillingen	24
2.11	M.e.r.- beoordeling	25
2.12	Proces en participatie	27
2.13	Planschade	27
3	Individuele beantwoording zienswijzen	28
3.1	Ketenpartners	28
3.2	Helvoirtseweg	31
3.2.1	Aandachtspunten Helvoirtseweg	31
3.2.2	Beantwoording zienswijzen	33
3.2.3	Helvoirtseweg – Van Voorst tot Voorststraat	51

1	3.2.4	Helvoirtseweg – Heikantstraat	62
1	3.3	Heikantstraat – Olmenlaan	70
2	3.4	Rembrandtlaan – Taalstraat	85
3	3.5	Lekkerbeetjenlaan	86
3	3.6	Jagersboschlaan	90
	3.7	Verkeersontsluiting N65 - Kruishoeveweg	102
4	3.8	Vijverbosweg – Boslaan	119
4	3.9	De Bréautélaan	123
7	3.10	N65	127
11	3.11	Overig	133

4	Ambtshalve wijzigingen en wijzigingen op basis van zienswijzen.	170
---	--	-----

Bijlage 1

Rapport 'Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught'

Bijlage 2

Rapport 'Verkeerssituatie onderliggend wegennet Vught tijdens bouwfasen N65'

Bijlage 3

Memo 'Stikstofdepositieberekeningen BP N65 - uitwerking resultaten'

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Dit document is de beantwoording op de ingediende zienswijzen op het ontwerp van het bestemmingsplan 'N65 Vught'. Het ontwerp van dit plan heeft van 13 juni 2019 tot en met 24 juli 2019 ter inzage gelegen. In deze nota van zienswijzen geeft het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Vught een reactie op de ingediende zienswijzen. De nota licht tevens toe tot welke wijzigingen de zienswijzen geleid hebben. Een overzicht van de wijzigingen van het plan, zowel naar aanleiding van de zienswijzen, als de ambtshalve wijzigingen, is opgenomen in deze nota.

Doel van het bestemmingsplan

Het doel van het bestemmingsplan is het planologische kader vast te leggen voor de reconstructie van de N65. Het bestemmingsplan bestaat uit drie onderdelen:

- Toelichting
- Regels
- Verbeelding.

De toelichting bevat de ruimtelijke onderbouwing en de daarbij behorende onderzoeken naar alle aan het project gerelateerde omgevingsaspecten.

De regels vormen in samenhang met de verbeelding het kader waaraan (bouw-)activiteiten binnen het plangebied moeten voldoen. Binnen elke bestemming wordt aangegeven welke functies zijn toegestaan (de belangrijkste bestemmingen in dit plan zijn verkeer, groen, natuur en bedrijf). Ook wordt aangegeven of er gebouwd mag worden en als dit het geval is tot welke bouwhoogte en met welke oppervlakte of bebouwingpercentage.

Het bestemmingsplan biedt een planologisch juridisch kader op grond van de Wet ruimtelijke ordening. Na de inwerkingtreding van het bestemmingsplan kunnen besluiten genomen worden of uitvoeringshandelingen gedaan worden, die voortvloeien uit de werking van het bestemmingsplan. Dit betreft in het kader van het project N65 onder meer een omgevingsvergunning en een ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming nodig is.

Overlap N65 - PHS

Er is een overlap tussen het project Reconstructie N65 en het Programma Hoogfrequent Spoor Vught (PHS). Het project PHS omvat onder meer de aanleg van een verdiepte ligging van het spoor Den Bosch – Eindhoven en een ongelijkvloerse spoorkruising met de spoorlijn Tilburg binnen de gemeente Vught. Dit om de hinder van het spoor in Vught te beperken. De fysieke grens tussen het project reconstructie N65 en het PHS ligt bij hectometer 4.18. Het dwarsprofiel van de N65 is uitgangspunt voor het deel van de N65 dat in het kader van het project PHS wordt gerealiseerd.

1.2 Opzet van de Nota zienswijzen en wijzigingen

Voor de reconstructie van de N65 is een bestemmingsplanprocedure opgestart. Het ontwerpbestemmingsplan N65 Vught heeft vanaf 13 juni 2019 t/m 24 juli 2019 ter inzage gelegen. Naar aanleiding van de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn door belanghebbenden en betrokkenen zienswijzen ingediend. De beantwoording van deze zienswijzen is in deze 'nota van zienswijzen' opgenomen. Verder wordt aangegeven of de zienswijzen leiden tot wijzigingen op het ontwerpbestemmingsplan. Deze nota van zienswijzen is bedoeld voor degenen die een zienswijze hebben ingediend op het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast is de nota bedoeld voor degenen die in het project zijn geïnteresseerd. Zij kunnen zich, door het lezen van deze nota een beeld vormen van de hoofdlijnen van de zienswijzen en van de wijze waarop de gemeente Vught is omgegaan met de zienswijzen en hoe deze doorwerken in het bestemmingsplan.

Alle zienswijzen hebben een nummer gekregen en worden individueel beantwoord. Eerst worden de onderwerpen die in diverse zienswijzen aan de orde worden gesteld themagewijs beantwoord. Bij de beantwoording van de individuele zienswijzen wordt daar waar dit aan de orde is verwezen naar de algemene thematische beantwoording. Dit zorgt ervoor dat het document niet onnodig groot wordt en overzichtelijk blijft.

Indeling van deze nota | leeswijzer

De nota is opgebouwd uit de volgende hoofdstukken:

- Hoofdstuk 1: Inleiding
- Hoofdstuk 2: Thematische beantwoording zienswijzen
- Hoofdstuk 3: Individuele beantwoording zienswijzen
- Hoofdstuk 4: Ambtshalve wijzigingen en wijzigingen op basis van de ingediende zienswijzen.

In hoofdstuk 1 wordt de aanleiding en achtergrond van het project toegelicht en wat het wettelijke kader is waarbinnen het plan wordt uitgevoerd. Daarnaast wordt een overzicht gegeven van de al gevolgde procedurestappen en indeling van de nota.

In hoofdstuk 2 wordt antwoord gegeven op onderwerpen die in diverse de zienswijzen aan de orde worden gesteld.

In hoofdstuk 3 worden de individuele zienswijzen beantwoord.

In hoofdstuk 4 zijn de ambtshalve wijzigingen op het bestemmingsplan opgenomen en de wijzigingen als gevolg van de individuele zienswijzen.

Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)

Conform de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) verstrekken wij geen NAW-gegevens (naam, adres en woonplaats) en andere persoonsgegevens. Dit geldt niet voor:

- Ondernemingen die behoren tot een rechtspersoon (zoals een B.V. of een v.o.f.)
- Personen die beroepsmatig betrokken zijn bij de procedure;

In een apart overzicht staat wie welke zienswijze heeft ingediend. Dat overzicht mogen wij niet openbaar maken.

1.3 Ontvankelijkheid

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van 13 juni 2019 tot en met 24 juli 2019 ter inzage gelegen. In deze periode zijn 126 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn allen tijdig ingediend. Eén zienswijze is enkel per e-mail ingediend en voldoet daarmee niet aan de indieningsvereisten van de gemeente Vught. De indiener is hierover geïnformeerd maar heeft niet van de gelegenheid gebruik gemaakt de zienswijze conform de indieningsvereisten in te dienen. Deze zienswijze is daarom niet ontvankelijk. In deze Nota van Zienswijzen reageren wij op de 125 ontvankelijke zienswijzen.

1.4 Vervolgprocedure

Met de terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan is de wettelijke procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan gestart. De zienswijzen die op het ontwerp zijn ingediend zullen bij de besluitvorming van Raad van de gemeente Vught over de vaststelling van het bestemmingsplan betrokken worden. Het vastgestelde bestemmingsplan wordt via dezelfde kanalen als het ontwerpbestemmingsplan gepubliceerd en ter inzage gelegd. Belanghebbenden kunnen tegen het plan beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA, Den Haag. De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken en vangt aan vanaf de dag na de terinzagelegging van het besluit. Beroep kan worden ingesteld door degene die:

- Een zienswijze naar voren hebben gebracht bij het ontwerpbestemmingsplan;
- Het oneens zijn met wijzigingen die ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn aangebracht;
- Redelijkerwijs niet kan worden verweten geen zienswijzen naar voren te hebben gebracht over het ontwerpbestemmingsplan.

Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd.

Vermeld in het beroepschrift expliciet tegen welk plan beroep wordt ingesteld en dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

2 Thematische beantwoording zienswijzen

2.1 Nut en noodzaak

problematiek en doelstellingen voor de reconstructie N65

Onder verantwoordelijkheid van de Stuurgroep N65 is de Reconstructie N65 tot stand gekomen. Door de Stuurgroep, waarin het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Noord Brabant, Rijkswaterstaat en de gemeente Vught, Haaren en 's-Hertogenbosch zitting hebben, is het Voorkeursalternatief (VKA) vastgesteld. In de bestuursovereenkomst is de mogelijkheid geboden om het VKA te optimaliseren. De optimalisatie heeft plaats gevonden en heeft geleid tot het Voorkeursalternatief plus (VKA+). De wijzigingen op het VKA zorgen er voor dat aan het oplossen van de kernproblematiek beter wordt voldaan.

In de zienswijzen worden twijfels geuit over nut en noodzaak van het project, de Reconstructie N65. Er worden vraagtekens gezet bij:

- a) Kernproblematiek N65
- b) Afgewogen alternatieven
- c) Voorkeursalternatief en varianten
- d) Oplosbaar vermogen van het VKA +

Hieronder reageren wij op deze punten.

a) Kernproblematiek

In de kern komt het erop neer dat de leefbaarheid langs en de veiligheid op de N65 onder druk staan. De problemen zijn uitgebreid beschreven in de MIRT-verkenning (Documentatie over de MIRT-verkenning vindt u op <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2016/06/27/mirt-verkenning-n65-vught-haaren>) de probleembeschrijving vindt u in de Startbeslissing MIRT Verkenning: N65 Vught – Haaren van 16 mei 2013, blz. 8 – 11). De N65 zorgt voor barrièrewerking en geluidshinder en daarnaast treedt in de kern Vught cumulatief op van geluidshinder vanwege de N65, de spoorlijnen 's-Hertogenbosch - Eindhoven en 's-Hertogenbosch - Tilburg. Daarnaast zijn er relatief veel directe op- en afritten op de N65 en rijden landbouwverkeer en autoverkeer op dezelfde weg. Ook zijn er veel overstekende fietsers, vooral scholieren, die dag in, dag uit op plaatsen zonder verkeerslichten de N65 gelijkvloers over moeten steken. De verkeersveiligheid is hierdoor in het geding. Het aantal ernstige ongevallen op de N65 varieert per jaar tussen 5 en 10. Bovendien ervaren de gemeenten onveiligheid door sluipverkeer door congestie op de N65.

b) Afgewogen alternatieven

Om de geconstateerde problemen op te lossen zijn eerst de volgende (start)alternatieven in beeld gebracht. Die alternatieven zijn uitgebreid uitgewerkt in het document “Startbeslissing MIRT Verkenning: N65 Vught – Haaren” van 16 mei 2013. Het ging om de volgende alternatieven:

- Nulplus alternatief: het met beperkte maatregelen (zoals fietstunnels en bruggen) veiliger maken van de oversteekmogelijkheden voor kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Ontvlechtingalternatief: het verkeerskundig beter laten functioneren van de Vughtse ringstructuur, met gelijkvloerse maatregelen op de N65 zowel voor het autoverkeer als voor het langzaam verkeer.

- Ongelijkvloerse kruisingen alternatief: het ongelijkvloers maken van de huidige met verkeerslichten geregelde kruisingen.
- Verdiepte ligging N65 alternatief: het realiseren van een zo lang mogelijke verdiepte ligging van de N65 door de kom van Vught; te beginnen bij de huidige kruising N65 - Helvoirtseweg/JF Kennedylaan.

Deze vier alternatieven en de effecten hiervan van uitgebreid onderzocht in de “Notitie Kansrijke Alternatieven MIRT Verkenning N65 Vught – Haaren” van november 2014. In deze notitie uit 2014 zijn in tabel 1 op blz. 4 de effecten van de verschillende alternatieven samengevat. Het alternatief van de ongelijkvloerse kruisingen (alternatief c) scoort onder meer het beste op: oversteekbaarheid, verkeersveiligheid, reistijd N65 en lokale bereikbaarheid (zie tabel 1: Scores van de startalternatieven, op blz. 4 van de notitie uit 2014).

c) Voorkeursalternatief en variantenstudie

Variantenstudie

Van de onderzochte alternatieven is het alternatief (ongelijkvloerse kruisingen) het meest kansrijk bevonden. De keuze voor dit alternatief is uitgebreid toegelicht en onderbouwd in “Notitie Kansrijke Alternatieven MIRT Verkenning N65 Vught – Haaren” van november 2014. In dit basisalternatief gaat het om de aanpassing van drie kruisingen/kruispunten in de N65: 1) Boslaan/Vijverbosweg, 2) Martinilaan/De Bréautélaan en 3) Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan. Kruising of aansluiting betekent hier ‘ongelijkvloers met de N65 waarbij de kruisende lokale wegen over de N65 heen gaan. Op basis van dit alternatief zijn in bijlage D van het “Notitie Kansrijke Alternatieven MIRT Verkenning N65 Vught – Haaren” van november 2014 maar liefst 15 varianten (C1 t/m C15) uitgewerkt (zie blz. 79 van die notitie). In alle varianten is uitgegaan van een volledige ongelijkvloerse aansluiting bij de Boslaan en het vervallen van de aansluiting op de N65 bij de Martinilaan. Daarnaast bevatten alle varianten een aantal kleinschalige maatregelen in Vught zoals het opheffen van erfaansluitingen en het verbeteren van fietspaden. Deze varianten zijn op effecten beoordeeld en op basis die analyse zijn uiteindelijk 6 varianten overgebleven (variant C2 t/m C6). Deze varianten zijn vervolgens getoetst (zie: samenvatting prestaties van de verschillende alternatieven in tabel 11.1 op blz. 163 van de “MIRT-Verkenning N65 Vught - Haaren Fase 2a Alternatievennota 1 december 2015”).

Naar een Voorkeursalternatief (VKA+)

De gemeenteraad van Vught heeft op 2 december 2015 een motie aangenomen met de oproep om zoveel mogelijk uit te gaan van verdiepte ligging in Vught, daarbij te denken aan een volledig verdiepte aansluiting bij de Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan, een ongelijkvloerse kruising met een verdiepte N65 bij de Martinilaan/De Bréautélaan en overgebleven budget in te zetten voor het zo lang mogelijk verdiept aanleggen van het traject tussen de kruispunten. In de Stuurgroep N65 van december 2015 is op basis van deze motie, de geluiden vanuit de omgeving en het verrichte onderzoek in alle fasen van de verkenning, een voorlopig bestuurlijk VKA samengesteld. Voor twee aspecten is geen besluit genomen, maar zijn onderzoeksvragen geformuleerd: is een ongelijkvloerse halve aansluiting met verdiepte N65 in plaats van een ongelijkvloerse kruising met verdiepte N65 bij de kruising Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan mogelijk? En is het openhouden van de oprit Olmenlaan en afrit Rembrandtlaan mogelijk? In de vervolgfase is het voorlopig bestuurlijk VKA nader uitgewerkt en op ruimtelijke en milieueffecten beoordeeld. In maart 2016 heeft de Stuurgroep N65 het Voorkeursalternatief vastgesteld. Namelijk: de Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan en de nieuwe op- en afrit blijven gelijkvloers, de N65 wordt hier verdiept aangelegd. Deze verdiepte halve aansluiting is opgenomen in het VKA. Ook het openhouden van de oprit Olmenlaan en de afrit Rembrandtlaan is opgenomen in het Voorkeursalternatief (zie verder uitgebreid: MIRT-Verkenning N65 Vught – Haaren Notitie Voorkeursalternatief van 1 juni 2016). Er zijn, ten opzichte van het oorspronkelijke voorkeursalternatief (VKA), zes aanzienlijke veranderingen doorgevoerd waardoor het een groter probleemoplossend vermogen heeft. Deze optimalisatie heeft geleid tot het VKA+. De veranderingen zijn opgesomd in tabel 1.2 van de Toelichting bij het bestemmingsplan.

d) Oplossend vermogen van het VKA+

Het VKA+ scoort zeer positief op de gestelde doelstellingen. De barrièrewerking vermindert en de oversteekbaarheid verbetert significant door ongelijkvloerse oplossingen bij de Martinilaan/De Bréautélaan, de Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan en de Boslaan/Vijverbosweg. In Helvoirt wordt volgens dit VKA+ het kruispunt Torenstraat/Molenstraat ongelijkvloers. De verkeersveiligheid wordt verder verbeterd door het weghalen van diverse directe aansluitingen op de N65 en de aanleg van parallelwegen. In de bebouwde kom van Vught zijn er in het VKA+ geen onveilige (erf)aansluitingen, erftoegangswegen of middenberm doorsteken meer bij de N65. Ook de geluidbelasting bij de N65, Martinilaan en De Bréautélaan wordt lager door de gekozen oplossingen. De meest positieve effecten zijn rondom de verdiepte ligging van de N65. Hier zijn afnamen van de geluidbelasting van 1 tot 5 dB. Op enkele wegen in Vught die verkeer overnemen van de Martinilaan, De Bréautélaan en de aansluiting Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan in oostelijke richting is een toename van geluid van 1 tot 2 dB. Er is per saldo sprake van positieve effecten op de geluidbelasting (afname aantal geluidgehinderden). Ook de ruimtelijke kwaliteit verbetert. Uitgangspunt binnen de bebouwde kom is de open tunnelbak van de N65 zo smal mogelijk te houden en in te passen in het parklandschap aansluitend op de Gebiedsvisie. De open tunnelbak wordt zo compact mogelijk uitgevoerd, opdat op maaiveld Parklandschap Vught maximaal tot haar recht komt. Consequentie van deze smalle open tunnelbak, zonder vluchtstroken, is toepassing van een DVM, oftewel, een dynamisch verkeersmanagementsysteem bestaande uit camera's en bewegwijzering. In aanleg heeft de bovenkant van de open tunnelbak een zoveel als mogelijk constante hoogte. De constante hoogte zorgt voor een visueel rustig beeld zowel vanuit de N65 als de omgeving. Het aanwezig zijn van DVM dient vanuit de leefomgeving minimaal zichtbaar te zijn. De ongelijkvloerse verdiepte oplossingen met relatief lage geluidschermen boven het maaiveld bieden een kans de lokale kruisende laanstructuren te versterken. Buiten de kom in de richting van Helvoirt wordt de laan N65 gereconstrueerd (Napoleonsroute). Reconstrueren betekent het maximaal behouden van de karakteristieke en inmiddels oude bomen en het (door)ontwikkelen van dit toekomstbestendig dynamisch profiel door robuuste herplanting van dezelfde soort bomen. Ook het verwijderen van middenberm hagen, zoals die op delen voorkomen en het natuurlijk beheren van de grazige onderbeplanting van de eiken behoort hiertoe. Dit alles om de laan een transparant en beschut karakter te kunnen geven. Beschut, omdat de gebruiker van de N65 een groen-dak boven zijn hoofd heeft en transparant, omdat zowel de gebruiker van de N65 als die van het omliggende landschap, op maaiveld ongestoord onder de bomen door kan kijken.

2.2 Verkeer

In verschillende zienswijzen worden twijfels geuit over het verkeer in de toekomstige situatie. Er worden vraagtekens gezet bij:

- a) Verkeersonderzoek
- b) Verkeersdoorstroming
- c) Belasting Helvoirtseweg
- d) Verkeersafwikkeling kruispunten
- e) Belasting van het onderliggend wegennet
- f) Verkeer en leefbaarheid

Hieronder reageren wij op deze punten, maar eerst bespreken wij het verkeersbeleid dat ten grondslag ligt aan het plan.

Structuurvisie Vught

De hoofdambitie van de structuurvisie Vught is: “Eén Vught”. Vught wil de versnippering van Vught reduceren en zorgen dat Vught als geheel een sterke binding krijgt. Eén van de speerpunten betreft sterke interne verbindingen, die wijken en voorzieningen goed aan elkaar knopen. Dit geldt voor alle vormen van verkeer. Deze ambitie werkt onder andere uit in het inzetten op oversteekbaarheid en een positief beeld van de N65, het vervolmaken van de ringstructuur, het inzetten op een lagere barrièrewerking van het spoor en het ontwikkelen van het station tot een entree. In de structuurvisie kiest Vught voor een sterkere scheiding tussen intern verkeer en verkeer dat van buitenaf komt om de interne bereikbaarheid van Vught te versterken. De N65, knooppunt Vught en de hoofdroutes door Vught worden hiervoor ingezet en daar waar nodig aangepast. Vught streeft ernaar om het oneigenlijke vrachtverkeer zoveel als mogelijk uit de gemeente te weren. Het centrum van Vught wordt verkeersluwer gemaakt door een duidelijker entree van het centrum, gekoppeld aan centraal gelegen parkeervoorzieningen en een gericht parkeerbeleid. De gemeente zet verder in op een betere fietsbereikbaarheid door meer scheiding van verkeersstromen en een betere geleiding van autoverkeer richting de hoofdverkeersroutes. De gemeente Vught wil – kortom – de interne en externe bereikbaarheid optimaliseren en tegelijk de overlast en de barrièrewerking van de bovenlokale infrastructuur verminderen. De belangrijkste maatregelen om dit te bereiken zijn het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen over de N65 gecombineerd met het opwaarderen van de Vughtse infrastructuur in functie en beeld, het aanwijzen van verkeerskundig goede dwarsverbanden tussen de wijken en de aanleg van een verdiept spoor door Vught.

Verkeer- en vervoersplan Vught

In het Verkeer- en vervoerplan Vught is het beleid uit de structuurvisie verkeerskundig uitgewerkt. Het VVP is een integraal plan waarin de vervoerswijzen op elkaar zijn afgestemd en keuzes zijn gemaakt betreffende de verschillende vervoerswijzen in relatie tot gebieden binnen de gemeentegrenzen. Op basis van het beleid en de uitgangspunten per thema, is een categorisering opgesteld voor de infrastructuur van Vught. De kaart met de categorisering bepaalt waar “verplaatsen” en waar “verblijven” wenselijk is. Verkeer verplaatst zich bij voorkeur over de gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen, op de erftoegangswegen heeft verblijven prioriteit. De gebiedsontsluitingswegen vormen samen de hoofdwegenstructuur. Binnen de verblijfsgebieden krijgt langzaam verkeer de meeste aandacht, gemotoriseerd verkeer is te gast en moet rekening houden met het verblijven.

De onderstaande figuur toont de categorisering van de verschillende wegen.



De keuzes die in het VVP zijn gemaakt laten zich door vertalen naar een schematisch kaartbeeld voor de bereikbaarheid. In de onderstaande figuur is dit weergegeven.



Hieronder volgt de reactie op de genoemde punten.

a) Verkeersonderzoek

In meerdere zienswijzen worden twijfels geuit over de berekeningen die ten grondslag liggen aan het verkeersonderzoek. Die twijfels zijn ongegrond. Aan het bestemmingsplan ligt uitgebreid en deskundig verkeersonderzoek ten grondslag. In alle fasen is onderzoek verricht naar verkeer. Aan de Alternatievennota ligt een verkeersstudie ten grondslag (zie bijlage 3 van de Alternatievennota). Aan de Notitie Voorkeursalternatief ligt ook een verkeersstudie ten grondslag (zie bijlage 2 van de Notitie Voorkeursalternatief). Tot slot is er ook een Technische rapportage verkeerscijfers N65-PHS (zie bijlage 8 bij de Toelichting) waarin alle verkeerscijfers nogmaals zijn doorgerekend en verantwoording is gegeven van de verkeerscijfers die zijn gebruikt.

b) Verkeersdoorstroming

De doorstroming van het verkeer verbetert aanzienlijk. Op de N65 staat nu op werkdagen regelmatig een wachtrij, dit gedurende meerdere uren per dag. Aan de westzijde met een filelengte van circa 1,7 km en aan de oostzijde circa 1,3 km. Door de verkeerslichten (VRI) te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen behoort deze filevorming tot het verleden, daarnaast is er geen continu remmend en optrekkend verkeer. Ook de bovenliggende wegen krijgen door de vrije passage met de N65 een betere doorstroming, ondanks het hoger verkeersaanbod.

c) Belasting Helvoirtseweg

In veel zienswijzen wordt naar voren gebracht dat de Helvoirtseweg onevenredig wordt belast. In bijlage 8 van de toelichting bij het bestemmingsplan is een tabel opgenomen (tabel 3.1), waarin de verkeersintensiteiten van de verschillende wegen binnen het onderliggend wegennet zijn opgenomen. Hieruit blijkt dat op het overgrote gedeelte van de genoemde wegen van het onderliggend wegennet de verkeersintensiteit niet significant toeneemt ten opzichte van de autonome situatie in 2030. De Helvoirtseweg, Lekkerbeetjenlaan, Heikantstraat/ Olmenlaan vormen hier onder andere uitzonderingen op. Op de Helvoirtseweg neemt de verkeersintensiteit wel significant toe. Dit is het gevolg van de keuze die in de structuurvisie is gemaakt om het verkeer zo snel als mogelijk van de erftoegangswegen naar de gebiedsontsluitingswegen te leiden. De Helvoirtseweg is in het VVP gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg en houdt daarmee als onderdeel van de hoofdwegenstructuur een belangrijke functie in de afwikkeling van het verkeer. Verder wordt in de nieuwe situatie de volledige aansluiting bij de Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan vervangen door een halve ongelijkvloerse aansluiting waardoor hier alleen verkeer van en in de richting Tilburg mogelijk is. Verkeer wat van en in richting Utrecht wil rijden moet gebruik maken van respectievelijk de Rembrandtlaan en de Olmenlaan. Samen vormen zij een volledige aansluiting. Mede naar aanleiding van de zienswijzen zijn door Arcadis de verkeerseffecten op de Helvoirtseweg tegen het licht gehouden in het onderzoek "Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught" van 16 januari 2020. De conclusie van het onderzoek is dat de verwachte toename van het verkeer op de Helvoirtseweg past bij de functie van de weg en goed is af te wikkelen (zie blz. 35 van het onderzoeksrapport van Arcadis).

d) Verkeersafwikkeling kruispunten

In verschillende zienswijzen wordt naar voren gebracht dat de kruispunten in Vught de verkeersintensiteiten niet aankunnen. Door Goudappel Coffeng is onderzoek gedaan naar verkeersafwikkeling van 18 kruispunten op het onderliggend wegennet (zie "Resultaten kruispuntberekeningen Vught en Haaren" bijlage 9 van de toelichting bij het bestemmingsplan). Van de 18 onderzochte kruispunten zijn er 15 in Vught gelegen. Uit het onderzoek is gebleken dat 13 van de 15 het verkeer goed kunnen verwerken (zie tabel 4.1 van het onderzoek voor het volledige overzicht en de conclusies per kruispunt). Op basis van het onderzoek kan geconcludeerd worden dat het verkeer op het overgrote deel van de kruispunten goed afgewikkeld wordt. Op het kruispunt Helvoirtseweg - Kapellaan is er in de avondspits sprake van meer wachtrijvorming en vertraging, maar het verkeer is nog steeds goed af te wikkelen. Alleen op het kruispunt Helvoirtseweg - Van Voorst tot Voorststraat is er in de

avondspits sprake van een slechte verkeersafwikkeling. Het probleem blijkt op een aantal manieren te kunnen worden opgelost. Zie ook de Verkeerskundige analyse van Arcadis van 16 januari 2020 onder 5.2.1. De komende periode zal de gemeente in samenspraak met weggebruikers en omwonenden bepalen welke oplossing de voorkeur heeft. Met de te nemen maatregelen zal geen sprake zijn van een onacceptabele of onveilige verkeerssituatie.

e) Belasting van het onderliggend wegennet

In verschillende zienswijzen wordt naar voren gebracht dat het onderliggende wegennet onevenredig wordt belast. In het verkeersonderzoek dat is opgenomen in bijlage 8 van de toelichting is in tabel 3.1 op blz. 8 een overzicht gegeven van de effecten op het (onderliggend) wegennet. Hieruit blijkt dat op het overgrote gedeelte van het onderliggend wegennet de verkeersintensiteit niet significant toeneemt ten opzichte van de autonome situatie in 2030 of zelfs afneemt, zoals op de Martinilaan en de Bréautélaan. De Helvoirtseweg, Lekkerbeetjenlaan, Heikantstraat/ Olmenlaan vormen hier onder andere uitzonderingen op. Op deze wegen neemt de verkeersintensiteit wel toe, maar kunnen de toename goed afwikkelen.

f) Verkeer en de leefbaarheid

In meerdere zienswijzen wordt gesteld dat de leefbaarheid onder druk komt te staan door de reconstructie. De reconstructie heeft een positief effect op de leefbaarheid op en rond de N65. De barrièrewerking vermindert, de oversteekbaarheid verbetert significant, er is sprake van minder oponthoud en kortere wachtrijen op de diverse wegen, de verkeersveiligheid wordt beter, en ook qua geluid gaat het er in het algemeen op vooruit. De effecten op het onderliggende wegennet zijn acceptabel (zie uitgebreid bijlage 8 van de toelichting in tabel 3.1 op blz. 8).

2.3 Verkeersveiligheid

In veel zienswijzen worden opmerkingen geplaatst over de verkeersveiligheid. Die zienswijzen gaan onder meer in op:

- a) Onvoldoende aandacht voor verkeersveiligheid
- b) Leefbaarheid in relatie tot verkeersveiligheid
- c) Onveilige verkeerssituatie kruispunt Helvoirtseweg - Van Voorst tot Voorststraat
- d) Verkeersveiligheidsmaatregelen fietsers

Hieronder reageren wij op deze punten.

a) Onvoldoende aandacht voor verkeersveiligheid

Een van de kernproblemen van de N65 – in de huidige vorm – is de verkeersveiligheid. Deze laat met de particuliere uitritten en de verschillende gelijkvloerse aansluitingen zeer te wensen over. Die komt op alle mogelijke manieren in het gedrang. Het onderzoek dat ten grondslag ligt aan de reconstructie ziet daarom juist op de verbetering van de verkeersveiligheid. Die verbetering is één van de belangrijkste doelen waarom de N65 wordt aangepakt. In de nieuwe situatie is de N65 volledig conform de principes van Duurzaam Veilig ingericht. De nu met verkeerslichten geregelde kruispunten worden ongelijkvloers. Er zijn alleen ongelijkvloerse aansluitingen op de N65. De N65 krijgt voertuig-stilstand-detectie en matrixborden. Ook worden de berm en veiliger gemaakt. Er is – kortom – sprake van een serieuze verbetering van de verkeersveiligheid. Voor een uitgebreide toelichting op de verkeersveiligheid wordt onder meer gewezen op paragraaf 3.3.5 van bijlage 3 bij de Notitie Voorkeursalternatief van 1 juni 2016 en naar paragraaf 5.4 van de Alternatievennota van 1 december 2015.

b) Leefbaarheid in relatie tot verkeersveiligheid

Indieners maken zich zorgen over de leefbaarheid in relatie tot de verkeersveiligheid. Ten aanzien van de N65 zelf geldt dat dit juist aanzienlijk verbetert. Het realiseren van de ongelijkvloerse kruisingen en de verdiepte ligging verhoogt de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. De barrièrewerking vermindert en oversteekbaarheid verbetert significant door de ongelijkvloerse oplossingen bij de Martinilaan/De Bréautélaan en de Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan en Boslaan/Vijverbosweg. De verkeersveiligheid wordt ook verbeterd door het weghalen van de directe uitritten op de N65 en de aanleg van parallelwegen. In de bebouwde kom van Vught zijn er in de nieuwe situatie geen onveilige (erf)aansluitingen, erftoegangswegen of doorsteken meer bij de N65. De verbetering van de verkeersveiligheid op de N65 gaat niet ten koste van de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet. Op een aantal wegen neemt het verkeer substantieel toe. Op de overige wegen is er tussen de situatie met en zonder constructie niet veel verschil of neemt het verkeer zelfs af. Alleen bij het T-kruispunt van de Helvoirtseweg en de Van Voorst tot Voorststraat zijn maatregelen nodig.

c) Onveilige verkeerssituatie kruispunt Helvoirtseweg - Van Voorst tot Voorststraat

In meerdere zienswijzen worden opmerkingen geplaatst over het T-kruispunt Helvoirtseweg - Van Voorst tot Voorststraat. In het kader van Duurzaam Veilig is er een vergelijking gemaakt die de maximale intensiteit afzet tegen de wegategorisering. Hieruit is gebleken dat alle wegen van het onderliggend wegennet voldoen aan de richtlijnen. Dit geldt ook voor de Helvoirtseweg. Zie ook hierboven paragraaf 2.2 onder c). Voor specifiek de kruising van de Helvoirtseweg met de Van Voorst tot Voorststraat is ook een verkeerskundige analyse uitgevoerd (zie: “Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught” van Arcadis van 16 januari 2020). Met relatief veel verkeer op beide wegen en de kruising van een eenzijdig twee richtingen bereden fietspad staat de verkeersveiligheid hier ook in de huidige situatie al onder druk. Uit de kruispuntberekeningen van Goudappel Coffeng blijkt dat er in de nieuwe situatie – met de forse toename van het verkeer op de Helvoirtseweg – maatregelen nodig zijn om een goede en verkeersveilige afwikkeling van het verkeer op het kruispunt te realiseren. Hiervoor zijn diverse oplossingen in beeld gebracht.

d) Verkeersveiligheidsmaatregelen fietser

De fietsveiligheid speelt bij de reconstructie van de N65 een belangrijke rol. In paragraaf 3.3.1 van bijlage 3 van de Notitie Voorkeursalternatief van 1 juni 2016 wordt uitgebreid ingegaan op de maatregelen en de effecten in relatie tot de fietsveiligheid. De veiligheid wordt in het VKA door het vervangen van de gelijkvloerse aansluiting door ongelijkvloerse aansluiting bij Craijenstein en ongelijkvloerse kruising bij de Martinilaan/ De Bréautélaan in hoge mate verbeterd. De reconstructie N65 (VKA+) draagt daar nog eens extra aan bij door de met verkeerslichten geregelde ongelijkvloerse kruising Boslaan/Vijverbosweg ongelijkvloers uit te voeren. Daarnaast wordt aan de zuidzijde van de N65, vanaf de Martinilaan in westelijke richting, een snelle fietsroute aangelegd die de Vijverbosweg ongelijkvloers kruist. Tot aan de ongelijkvloerse aansluiting Molenstraat-Torenstraat in Helvoirt wordt deze route vrij liggend van de autostructuur aangelegd. Daar waar de bereikbaarheid van percelen moet worden gewaarborgd wordt de snelle fietsroute ingericht als fietsstraat en is de auto te gast. Dit betekent een comfortabele en veilige snelle fietsroute vanaf Vught naar Helvoirt en vice versa, die in een later stadium verder wordt doorgetrokken naar Tilburg en 's-Hertogenbosch. Tussen Vught en Haaren wordt ter hoogte van de Sparrendaalseweg en Kruishoveweg een viaduct gerealiseerd wat ervoor zorgt dat het fietsverkeer ook daar de N65 op een veilige manier kan kruisen.

2.4 Bereikbaarheid

In veel zienswijzen worden zorgen geuit over de lokale bereikbaarheid. Die zorgen hebben vooral betrekking op:

- a) bereikbaarheid van woningen
- b) bereikbaarheid van hulpdiensten
- c) bereikbaarheid N65/Kruishoveweg

Hieronder reageren wij op deze punten, maar eerst een korte toelichting op de belangrijkste wijzigingen voor wat betreft de (lokale) bereikbaarheid.

Uitgangspunt: geen toe- en afritten

In de huidige situatie is er slechts langs een beperkt gedeelte van de N65 sprake van parallelvoorzieningen. Veel percelen worden direct vanaf de N65 ontsloten. Dit zorgt voor verkeersonveilige situaties voor het invoegend en afslaand verkeer. De bereikbaarheid van woningen en bedrijven wordt daarom veelal mogelijk gemaakt rechtstreeks via de N65 zelf. Gezien de toenemende hoeveelheden verkeer en de met de tijd veranderde normen voor dit type wegen is het in standhouden van deze rechtstreekse aansluitingen niet te handhaven. Op basis van het Handboek wegontwerp Regionale Stroomwegen 2013 (CROW) mogen uitritten en erftoegangswegen niet direct aangesloten worden op een Regionale stroomweg. Na de reconstructie N65 zijn daarom alle directe aansluitingen van erftoegangswegen en uitritten en alle bermdoorsteken opgeheven. Dit bevordert de verkeersveiligheid op en rond de N65 en sluit aan op het basisprincipe van de Visie Duurzaam Veilig wegverkeer. Deze schrijft voor dat de verkeersomgeving zó is ingericht, dat er in beginsel geen ernstige ongevallen kunnen gebeuren. Het heeft echter ook als gevolg, dat er een andere toegangsroute tot de naast de N65 gelegen woningen en bedrijven moet worden aangelegd.

Parallelstructuur

Als gevolg van de reconstructie van de N65 veranderen verkeerstructuren, verkeerstromen en daarmee ook de bereikbaarheid van woningen, instellingen en bedrijven. Om de N65 te ontzien van bestemmingsverkeer, maar tevens de bereikbaarheid van de percelen te waarborgen, wordt er een structuur aan parallelvoorzieningen gerealiseerd. De structuur bestaat grotendeels uit fietsstraten en fietspaden. Deze fietsstraten worden ingericht als erftoegangsweg, waarbij de auto te gast is. Hierdoor

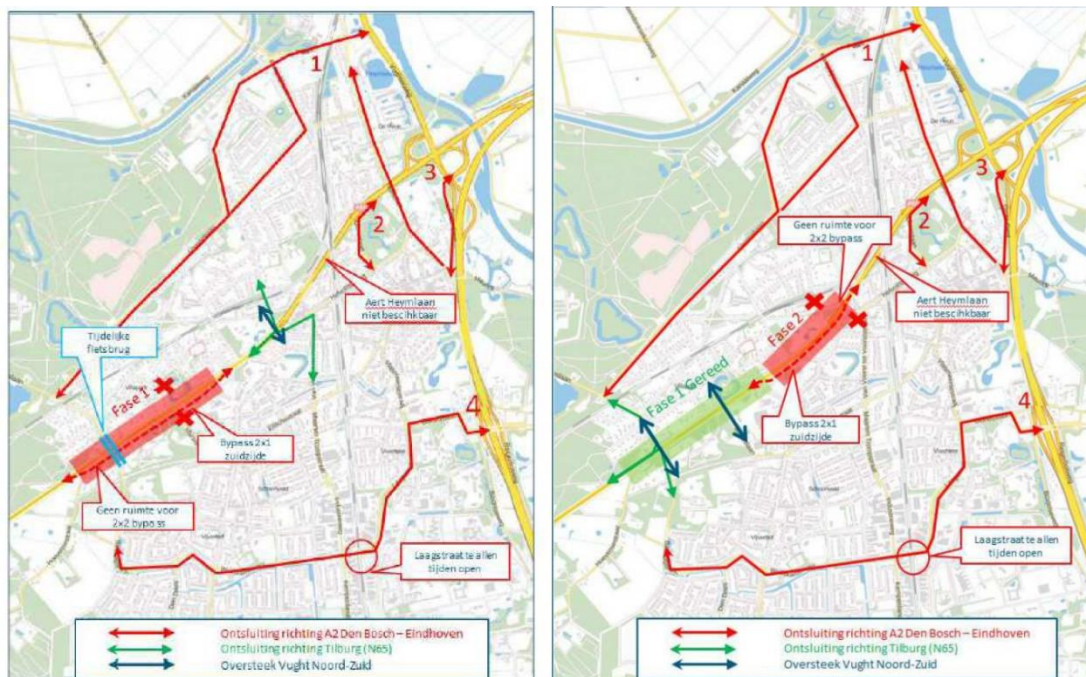
wordt het doorgaand verkeer ontmoedigd om deze wegen als sluiproute te gebruiken. De wegen zijn hoofdzakelijk bestemd voor het fietsverkeer en bestemmingsverkeer naar de aangrenzende percelen. Het overige gedeelte van de parallelstructuur zijn (snel)fietspaden. Deze paden zijn uitsluitend bestemd voor langzaam verkeer. In het buitengebied is aan de zuidzijde van de N65 een parallelstructuur aanwezig die geschikt wordt gemaakt voor landbouwverkeer. De fietsers die van deze route, Sparrendaalseweg, Hoevensestraat en Jagersboschlaan, gebruik maken kunnen via de te realiseren snelfietsroute veilig worden afgewikkeld. Diverse onderzoeken naar de gewijzigde verkeersstructuren en de gevolgen daarvan laten zien dat de algehele bereikbaarheid in alle gevallen gewaarborgd blijft. Wat er precies verandert is toegelicht in paragraaf 3.1.7 en in figuren 3.7 t/m 3.9 bij de Toelichting van het bestemmingsplan.

Het realiseren van een volledige en doorgaande parallelroute direct langs de N65 voor het autoverkeer is om meerdere redenen niet wenselijk:

- De aansluitingen op de rotonde bij de Vijverbosweg en de aansluiting op de Martinilaan en de De Bréautélaan nemen te veel ruimte in beslag, een aansluiting op de Vijverbosweg is in vormgeving complex omdat die op minimaal 14 meter van de rotonde gelegd moet worden, een aansluiting van een parallelweg met Martinilaan vraagt om een volledig kruispunt.
- Door de benodigde breedte van de parallelweg wordt de ruimtelijke impact groter. Er moet meer grond aangekocht worden, en er moeten meer panden gesloopt worden. Dit is ruimtelijk en financieel niet wenselijk.
- Een doorgaande parallelroute leidt tot vermenging tussen snel en langzaam verkeer.
- De parallelstructuur zou voor een groot deel samen moeten vallen met de snelfietsroute, wat minder wenselijk is voor de verkeersveiligheid van de fietsers en niet aansluit op de visie van Duurzaam Veilig.

Bypass tijdens de bouw

In de aanlegfase van de reconstructie van de N65 is voor de N65 in een tijdelijke weg als “bypass” voorzien. Deze bypass is ten zuiden van de N65 gelegen en bestaat uit 2x1 rijstrook. Voor de N65 is berekend dat de bypass met het verkeersaanbod voldoende doorstroomcapaciteit heeft. Er is voorzien in twee bouwfases zodat er altijd één volledige aansluiting van Vught op de N65 in gebruik blijft (zie de figuren hieronder), waarmee de maakbaarheid is aangetoond. De aannemer die het werk gaat uitvoeren wordt in de gelegenheid gesteld om verbeter voorstellen te doen.



Faseringsplan aanlegwerkzaamheden

In het faseringsplan is voorzien dat de aansluiting van de De Bréautélaan/Martinilaan op de N65 in bouwphase 1 definitief wordt opgeheven. De aansluiting Vijverbosweg/Boslaan op de N65 gaat tijdens de eerste bouwphase dicht met uitzondering van de afslag komende vanuit Helvoirt richting Vijverbosweg. De aansluiting Helvoirtseweg/JF. Kennedylaan blijft nog geheel open. Nadat bouwphase 1 is afgerond en de aansluiting Vijverbosweg/Boslaan weer volledig functioneert wordt gestart met bouwphase 2 en wordt de aansluiting Helvoirtseweg/JF. Kennedylaan afgesloten.

Effecten op het onderliggend wegennet in de bouwphase

Naar aanleiding van de zienswijzen is de verkeerssituatie op het onderliggend wegennet tijdens de bouwfasen door Goudappel Coffeng nader onderzocht in het rapport 'Verkeerssituatie onderliggend wegennet Vught tijdens bouwfasen N65' van 19 december 2019. Dit rapport is bijlage bij deze Nota en wordt bijlage 23 bij de Toelichting op het bestemmingsplan. De conclusie uit het onderzoek is dat de hinder tijdens bouwphase 2 acceptabel is, maar dat in bouwphase 1 maatregelen nodig zijn. In het rapport worden voorstellen gedaan op het gebied van verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. De rapportage, waarin suggesties voor maatregelen zijn opgenomen, zullen als randvoorwaarden meegenomen worden bij de aanbesteding, zodat de aannemer ook bij de uitvoering zorgt voor acceptabele verkeershinder tijdens de bouwphase. De afspraken over de verantwoordelijkheid en uitvoering van de te nemen maatregelen worden contractueel met de aannemer vastgelegd.

Dan nu een reactie op de genoemde punten.

a) Bereikbaarheid omwonenden

Ondanks dat woningen niet direct meer zullen zijn aangesloten op de N65 wordt de bereikbaarheid van alle woningen gewaarborgd. De erftoegangswegen zullen waar nodig allemaal worden aangesloten op de parallelstructuur van de N65. Alle woningen blijven dus gewoon bereikbaar. Er is specifiek onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid in en rond Vught in de MIRT-Verkenning N65 Vught - Haaren Alternatievennota van 1 december 2015. In hoofdstuk 6.3 'Lokale bereikbaarheid' is van alle varianten onderzocht wat de effecten zijn op de lokale bereikbaarheid. Er is gekeken naar reisafstand en reistijd. Het verminderen van het aantal aansluitingen op de N65 zorgt ervoor dat de reisafstand op het onderliggend wegennet voor een aantal herkomst-/bestemmingsrelaties in Vught en Haaren toeneemt. Verkeer moet immers een andere – meestal langere – route kiezen. De absolute toename en afname zijn echter in de meeste gevallen niet groter dan een paar honderd meter (zie blz. 106 – 107 van de Alternatievennota 1 december 2015). De effecten op de reistijd laten voor deze verbindingen een heel ander beeld zien dan de effecten op de reisafstand. Ondanks beperkte toename van de reistafstanden (gemiddeld 100 meter) is in bijna alle gevallen de reistijd juist korter (zie voor het overzicht van de reistijden tabel 6.10 op blz. 108 van de Alternatievennota van 1 december 2015). Kortom: door de maatregelen aan de N65 wordt de reistijd in de omgeving korter en wordt de lokale bereikbaarheid dus beter.

b) Bereikbaarheid hulpdiensten

In verschillende zienswijzen worden zorgen geuit over de bereikbaarheid van de hulpdiensten. Het VKA+ is in goed overleg met de hulpdiensten tot stand gekomen. Er wordt een aantal specifieke maatregelen genomen om die bereikbaarheid te garanderen:

- Bij alle toeritten naar N65 bij de open tunnelbakken komt een calamiteitenstrook aan de linkerkant van de weg
- Bij de tunnelbak in Vught worden parallelstructuren geschikt gemaakt voor hulpdiensten en waterwagens, zodat watervoorziening in tunnelbak kan plaatsvinden. Daarnaast is er steeds open water of een waterblusbron aanwezig.
- De tunnelbak in Vught wordt voorzien van matrixborden t.b.v. pijl-kruissysteem en snelheden, van camera's en van stilstanddetectie
- De geluidschermen worden gerealiseerd conform de daarvoor geëigende norm (GCW).

De bereikbaarheid van de hulpdiensten op en rond de N65 is hiermee voldoende geborgd.

c) Bereikbaarheid: N65/Kruishoeveweg

In meerdere zienswijzen wordt de toekomstige situatie bij de N65/Kruishoeveweg ter discussie gesteld.

Nieuwe situatie

De T-aansluiting bij de Kruishoeveweg op de N65 vervalt. Er komt ter hoogte van de Sparrendaalseweg en Kruishoeveweg een viaduct over de N65. De route Molenstraat – De Dijk – Esschebaan – Sparrendaalseweg – Hoensestraat - Vijverbosweg (en vice versa) wordt geschikt gemaakt voor het (landbouw)verkeer, wat niet meer over de N65 mag rijden. Fietzers krijgen als alternatief een verbeterd en op afstand van de N65 verlegd fietspad. De parkeerplaats inclusief restaurant In 't Groene Woud wordt een verzorgingsplaats met een af- en een oprit van/naar de N65. Deze verzorgingsplaats krijgt een verbinding met het achterland via de Kruishoeveweg en de Sparrendaalseweg. Gezien het relatief geringe aanbod wordt dit door de wegbeheerder toegestaan.

Waarom geen aansluiting op de N65?

De N65 is een zogenoemde regionale stroomweg. Het Handboek wegontwerp Regionale Stroomwegen 2013 (CROW) geeft aan hoe bij dergelijke wegen moet worden

omgegaan met kruispunten. Zo mogen er geen kruispunten met erftoegangswegen zijn en een kruising met een gebiedsontsluitingsweg moet ongelijkvloers. De Kruishoeveweg en Sparrendaalseweg zijn geen gebiedsontsluitingswegen, maar erftoegangswegen met een lokale functie, en er zijn lage verkeersintensiteiten. Zij mogen dus niet worden aangesloten op de N65.

Bereikbaarheid door viaduct over de N65 in de Sparrendaalseweg – Kruishoeveweg

Om de N65 op redelijke afstand te kunnen passeren wordt voor alle verkeer, wandelaars en fietsers, ter aanvulling op de eenzijdige aansluiting van de verzorgingsplaats In 't Groene Woud op de N65, tussen de Kruishoeveweg en Sparrendaalseweg een viaduct gerealiseerd. Dit viaduct zorgt voor een verbinding tussen het buitengebied ten noorden en zuiden van de N65. Het viaduct biedt een plaats waar het verkeer de N65 in het buitengebied kan kruisen, waardoor er niet omgereden hoeft te worden via de kruising Torenstraat (Haaren) of de kruising Vijverbosweg. De breedte van het viaduct is 8,20 meter, wat tweerichtingsverkeer mogelijk maakt. Er wordt een doorrijhoogte van 4,70 meter, voor het verkeer op de N65, gegarandeerd. Er vindt geen uitwisseling van verkeer met de N65 plaats op het viaduct. Het is, door de toevoeging van het viaduct, echter wel mogelijk voor het verkeer vanuit het buitengebied ten zuiden van de N65, de aansluiting op de N65 richting Tilburg (aansluiting Groenewoud) te gebruiken. Daarnaast kan verkeer komende vanuit Tilburg de verzorgingsplaats bereiken.

Doelmatigheid viaduct Groenewoud

Met het afsluiten van diverse opritten in het gebied rondom het viaduct ter hoogte van de Sparrendaalseweg, is de bereikbaarheid van verschillende (agrarische) bedrijven verminderd. Door de aanleg van het viaduct kan onder andere landbouwverkeer zich gemakkelijk verplaatsen, zonder daarbij de kern van Helvoirt en Vught aan te doen. Met de aanleg van het viaduct verbetert de bereikbaarheid van de percelen in het gebied en wordt overlast in de kernen verminderd. Met de vormgeving van het viaduct is gekozen voor een ruimtelijke minimale variant, die het landschap zo min mogelijk verstoort en tegelijk de kosten beperkt. Door in de meest recente plannen het viaduct in de richting van Vught af te buigen en een gesloten borstwering aan te brengen treedt een minimale (licht) verstoring op naar de omgeving. De verstoring, die toch nog optreedt in het landschap, wordt conform de provinciale Verordening gecompenseerd. Op die manier is zoveel mogelijk rekening gehouden met alle belangen.

2.5 Geluid

Veel indieners hebben zorgen geuit over de toename van de geluidbelasting op de woningen in Vught als gevolg van de verkeerstoename op de N65 en het onderliggende wegennet. Er worden vraagtekens gezet bij:

- a) Geluidsberekeningen, effecten en maatregelen
- b) Geluidschermen in relatie tot MJPG

Hierna reageren wij op deze punten.

a) Geluidsberekeningen, effecten en maatregelen

Voor het aspect geluid zijn meerdere akoestische onderzoeken uitgevoerd. Eén onderzoek naar de geluidbelasting op het onderliggend wegennet op basis van de Wet geluidhinder (bijlage 15 bij de toelichting) en één onderzoek naar de geluidbelasting van de N65 op basis van de Wet milieubeheer (bijlage 16 bij de toelichting). In de toelichting van het bestemmingsplan zijn de beide onderzoeken opgenomen. Het zijn beide akoestische onderzoeken, maar uitgevoerd binnen verschillende kaders en uitgangspunten.

Geluidbelasting N65

De reconstructie N65 is getoetst aan de Wet Milieubeheer. Meer in het bijzonder is getoetst aan de geldende geluidproductieplafonds (GPP'S). De reconstructie N65 zorgt voor een groot deel voor een afname van de geluidbelasting, maar op enkele plekken ook voor een toename. Als gevolg van de betere doorstroming, de verdiepte ligging van de N65, het toepassen van stiller asfalt en het plaatsen van geluidschermen, wordt de geluidbelasting binnen de bebouwde kom vrijwel overal langs de N65 beter. Er is in beeld gebracht welke woningen die ten gevolge van de N65 een geluidbelasting ondervinden van meer dan 60 dB. Het gaat om 31 adressen. Op deze woningen is echter in de toekomstige situatie een afname van -1 tot -13 dB ten opzichte van de huidige situatie geconstateerd. Alleen op de locatie bij het Snippenlaantje en het restaurant De 4 kolommen, neemt de geluidbelasting op de bebouwing toe, omdat een deel van de tussen die bebouwing en de N65 gelegen bebouwing verwijderd wordt. De te verwijderen bebouwing heeft in de huidige situatie een geluid afschermende werking. Uit de resultaten blijkt dat de geluidbelasting in de plansituatie met 2LZOAB, een 1,5 meter hoog scherm op de bak van de verdiepte ligging en een maximaal 1,5 meter hoog scherm langs de afrit sprake is van een toename van de geluidbelasting van ca. 7 dB op de begane grond. In de toekomstige situatie bedraagt de geluidbelasting daar 61 dB. De genoemde maatregelen zijn doelmatig en voldoen aan de Gebiedsvisie die door de gemeente gemaakt is voor de N65 waarin maximale toegestane hoogte van schermen is aangegeven (Gebiedsvisie N65-West, blz. 19). Een hoger scherm stuit vanwege de visuele barrièrewerking onder meer op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige aard. Ter hoogte van deze locaties worden de GPP's verhoogd. Dit gebeurt door middel van een afzonderlijk besluit van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. De woningen met de geluidbelasting boven 60 dB komen in aanmerking voor nader onderzoek. Voor deze woningen wordt onderzocht of aanvullende gevelmaatregelen nodig zijn om aan de normen voor binnen niveau te kunnen voldoen. Dit proces loopt via het geluidloket en duurt nog minimaal een jaar. Treft een woningeigenaar, vooruitlopend op dit proces op eigen initiatief, maatregelen aan de woning, dan vervalt het recht om binnen het project maatregelen te laten treffen.

Geluidbelasting onderliggend wegennet

De onderliggende wegen zijn getoetst aan de Wet geluidhinder. Als gevolg van de reconstructie van de N65 neemt het verkeer en daarmee de geluidbelasting langs diverse wegen van het onderliggend wegennet toe. Daarnaast wordt een aantal wegen fysiek gewijzigd.

Wegen met fysieke wijziging

In het onderzoek naar de geluidbelasting op het onderliggend wegennet zijn in de eerste plaats de lokale wegen onderzocht die fysiek gewijzigd worden of nieuw worden aangelegd als gevolg van de reconstructie. Deze wijzigingen hebben betrekking op de wegen die in de huidige situatie aansluiten op de N65 en op enkele gemeentelijke wegen die in het kader van de reconstructie worden verlegd of nieuw aangelegd. Zo wordt de kruising van de John F. Kennedylaan/Helvoirtseweg met de N65 gewijzigd. In de huidige situatie is er een gelijkvloers kruispunt, dat wordt in de nieuwe situatie een ongelijkvloerse kruising met een dubbele rotonde, waarbij de N65 volledig verdiept komt te liggen. De Helvoirtseweg moet hierdoor gedeeltelijk worden aangepast. Vanwege deze wijzigingen treedt op acht woningen een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder op. De toename bedraagt daar 2 tot 3 dB. De geluidbelasting ligt boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De maximaal te ontheffen toename van maximaal 5 dB wordt niet overschreden.

Uit een overweging van maatregelen volgt dat er bronmaatregelen (asfaltverharding in SMA-NL8 G+ en stille elementenverharding) mogelijk zijn. Het project zal op de rotondes en de Helvoirtseweg (tot Helvoirtseweg 104) over in totaal 350 meter een bronmaatregel in de vorm van SMA NL8 G+ toepassen en op de John F. Kennedylaan over 95 meter stille elementverharding aanbrengen. Dit heeft tot gevolg dat op 5 woningen alsnog wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Op de overige 3 woningen kan daaraan niet worden voldaan. Dit is een aanvaardbare situatie. B&W hebben hiervoor een hogere waarde verleend.

Vanwege de aanleg van nieuwe rotondes met toe- en afritten van de N65, komen de verkeersstromen dicht bij de woningen te lopen aan het begin van de Lekkerbeetjenlaan, Boslaan en Vijverbosweg. Op de Helvoirtseweg neemt de verkeersintensiteit toe. Op de Boslaan/Vijverbosweg wordt een bronmaatregel bestaande uit SMA-NL8 G+, over een lengte van circa 500 meter, toegepast. Deze bronmaatregel vervangt de wegdekverharding van Dicht asfaltbeton (DAB) en een gedeelte elementenverharding tussen Boslaan 12 en Vijverbosweg 10. Hiermee wordt op 10 van de 12 woningen (waar reconstructie plaatsvindt) voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Bij Boslaan 2 en Vijverbosweg 1 blijft een overschrijding bestaan, maar deze is aanvaardbaar. Verdergaande bronmaatregelen op de Boslaan/Vijverbosweg zijn bovendien niet mogelijk vanwege technische beperkingen. Ook voor deze twee woningen zijn hogere waarden verleend.

In totaal zijn dus voor vijf woningen hogere waarden verleend. Deze zijn hieronder per woning weergegeven.

Adres	Vanwege	Hogere waarde [dB]
Boslaan 2	Boslaan / Vijverbosweg	52
Helvoirtseweg 112	John F. Kennedylaan / Helvoirtseweg	60
Lekkerbeetjenlaan 44	John F. Kennedylaan / Helvoirtseweg	49
Lekkerbeetjenlaan 46	John F. Kennedylaan / Helvoirtseweg	50
Vijverbosweg 1	Boslaan / Vijverbosweg	55

Voor deze woningen wordt te zijner tijd met behulp van een gevelgeluidweringsonderzoek onderzocht, of deze woningen aan de wettelijke geluidgrenswaarde voor het binnen niveau kunnen voldoen. Het binnenmilieu wordt beschermd door de eisen opgelegd vanuit de Wet geluidhinder. De geluidwering van de gevel dient zodanig te zijn dat het resulterende geluidniveau in de woning niet meer bedraagt dan 33 dB.

Wegen met uitstralingseffect

Daarnaast zijn omliggende lokale wegen onderzocht waar, door het uitstralingseffect van de fysieke wijzigingen, mogelijk een toename van 2 dB of meer zal optreden. Formeel gezien kon dit onderzoek zich beperken tot wegen met een rijsnelheid van 50 km/uur of meer. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn echter ook wegen met een maximum rijsnelheid van 30 km/uur in het onderzoek naar uitstraling betrokken. Uit het onderzoek blijkt dat een toename van 1,5 dB of meer wordt verwacht langs (een deel van) de Helvoirtseweg, de Heikantstraat, Berkenheuveldeef, de Jagersboschlaan, de Johan Frisolaan, de Lekkerbeetjenlaan, de Olmenlaan en de Secr. Van Rooijstraat.

De **Helvoirtseweg** betreft een weg waar een maximale rijsnelheid van 50 km/uur geldt. Uit de berekening blijkt dat bij de Helvoirtseweg (buiten het fysiek te wijzigen deel) een toename tussen de 1 en 2 dB kan worden verwacht bij de omliggende woningen. Ook op de Helvoirtseweg worden bronmaatregelen toegepast. Op de rotonde bij de afslag van de N65 en 350 meter op de Helvoirtseweg (tot aan Helvoirtseweg 104) wordt stil asfalt toegepast als wegdekverharding.

De **Berkenheuveldeef**, de **Jagersboschlaan** en de **Johan Frisolaan** betreffen 30 km/uur wegen. Uit de berekeningen blijkt dat bij de omliggende woningen een toename kan worden verwacht tussen de 1 en 4 dB. De geluidbelasting vanwege deze wegen in de plansituatie komt echter niet boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (incl. aftrek ex artikel 110g Wgh).

De **Lekkerbeetjenlaan**, en de **Olmenlaan/Heikantstraat** en de **Secretaris Van Rooijstraat** zijn ook 30 km/uur wegen. Daar kan een toename worden verwacht tussen de 1 en 4 dB. De geluidbelasting vanwege deze wegen komt in de plansituatie boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, maar de toename is niet hoger dan de maximaal toelaatbare toename van 5 dB op grond van de Wet geluidhinder. Voor de Lekkerbeetjenlaan bedraagt de berekende geluidbelasting in de plansituatie circa 50 dB (incl. aftrek ex artikel 110g Wgh). Bij de Secretaris Van Rooijstraat bedraagt de berekende geluidbelasting in de plansituatie circa 54 dB en bij de Olmenlaan/Heikantstraat 56 dB (incl. aftrek ex artikel 110g Wgh). Vanwege het berekende effecten op de Lekkerbeetjenlaan, de Olmenlaan/Heikantstraat, en de Secr. Van Rooijstraat, worden deze wegen bij het eerstvolgende groot onderhoud (vervanging van het wegdek) voorzien van een stiller wegdektype.

b) Geluidschermen in relatie tot meerjarenprogramma geluidsanering (MJPg)

Het project N65 valt onder gekoppelde sanering. Dat betekent dat geluidsmaatregelen samen met het project worden geprojecteerd en uitgevoerd. Gedeeltes van de N65 waar geen sprake is van fysieke aanpassing van de weg worden onderzocht in het kader van MJPg. Saneringsprogramma in het kader van MJPg wordt apart van het bestemmingsplan gepubliceerd. MJPg heeft echter gevolgen voor ruimtelijke impact van de maatregelen. De gemeente Vught heeft met de Gebiedsvisie bepaald wat de gewenste ruimtelijke uitstraling en de hoogte van de schermen is. De maximale gewenste maten (hoogtes) zijn opgenomen in akoestisch onderzoeken die uitgevoerd zijn in het kader van het bestemmingsplan. De schermen worden betaald vanuit het project MJPg.

2.6 Luchtkwaliteit

In veel zienswijzen wordt ingegaan op de luchtkwaliteit. Er worden onder twijfels geuit over:

- a) Berekeningen luchtkwaliteit
- b) Verkeerstoename, maar verbetering luchtkwaliteit
- c) WHO-waarden

Hieronder reageren we op deze punten.

a) Berekeningen en grenswaarden

Er is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit als gevolg van de reconstructie N65. In bijlage 18 bij de toelichting van het bestemmingsplan is dit toegelicht. In de Wet milieubeheer zijn eisen voor luchtkwaliteit gesteld waaraan voldaan moet worden. Voor de reconstructie N65 is het relevant of wordt voldaan aan de in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden. Uit het onderzoek is gebleken dat de jaargemiddeldeconcentratie van de stoffen NO₂ (Stikstofdioxide), PM₁₀ (fijn stof) en PM_{2,5} (zeer fijn stof) ruim onder de grenswaarde ligt. Uit de resultaten blijkt dat in de plansituatie de hoogst berekende jaargemiddelde concentratie NO₂ 21,9 µg/m³ bedraagt. Deze ligt langs de N65 ter hoogte van de Taalstraat in Vught. De maximale toename van NO₂ bedraagt 1,8 µg/m³. Dit is ter plaatse van de Boslaan 1-3. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie van PM₁₀ (19,9 µg/m³) en PM_{2,5} (11,6 µg/m³) liggen (ruim) onder de grenswaarde (40 µg/m³ voor PM₁₀ en (25 µg/m³ voor PM_{2,5}). De grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ wordt niet overschreden en ligt dus ruim onder het maximaal toegestane aantal van 35

overschrijdingen op jaarbasis. De maximaal berekende concentratie van fijn stof ligt in de plansituatie langs de N65, ook ter hoogte van de Taalstraat in Vught. De hoogste planbijdrage voor fijn stof treedt op bij De Boslaan 4.

De conclusie is dat de luchtkwaliteit in het gehele toetsgebied ruimschoots aan de grenswaarden voldoet. De planbijdrage is maximaal 1,8 µg/m³ NO₂, 0,4 µg/m³ PM₁₀ en 0,1 µg/m³ PM_{2,5}. Het project kent daarmee slechts een beperkte impact op de luchtkwaliteit. Dit komt mede omdat de bronbijdrage van de wegen beperkt is. De achtergrondconcentratie kent het grootste aandeel aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen.

b) Verkeerstoename, maar verbetering luchtkwaliteit

Door de reconstructie N65 worden drie gelijkvloerse aansluitingen op de N65 opgeheven en vervangen door twee ongelijkvloerse aansluitingen. Het VKA+ is hiermee het schoonste alternatief. De doorstroming op de N65 verbetert en het verkeer hoeft niet meer voortdurend op te trekken en af te remmen. Dit vermindert de uitstoot vanwege de N65 en dat heeft een positief effect op de luchtkwaliteit, ook in de omgeving van de N65. Daarnaast wijzigen de verkeersstromen op het Vughtse wegennet, vooral op de hoofdwegenstructuur. Bij het overgrote deel van de wegen van het onderliggend wegennet veranderen de verkeersintensiteiten niet (substantieel). Bij twee wegen is sprake van een substantiële toename van het verkeer. Ook daar is echter geen sprake van overschrijding van de grenswaarden. In tegendeel, de concentraties blijven daar ook in de nieuwe situatie ruimschoots onder. De planbijdrage (jaargemiddelde) op het Snippenlaantje is voor NO₂ ca. 1,5 µg/m³, ca. 0,4 µg/m³ voor PM₁₀ en blijft nagenoeg gelijk voor PM_{2,5}. Dat wordt afgeleid van de meetpunten bij de Boslaan. Op de Helvoirtseweg zien we een beperkte toename in het eerste gedeelte van de weg vanaf de N65, na de Van Voorst tot Voorststraat zien we een planafname voor drie categorieën. Vanwege de meetpunten op de Helvoirtseweg is die meting accuraat. Voor luchtkwaliteit geldt dat op meeste plaatsen sprake is van afname van de concentraties in de lucht, op enkele plekken zelfs met meer dan 1,2 µg/m³. Per saldo is kortom ondanks de toename van het verkeer sprake van een verbetering van de luchtkwaliteit.

c) WHO-waarden

Het bestemmingsplan moet voldoen aan de eisen van de Wet milieubeheer (voor de N65 zelf) en de Wet geluidhinder (voor de wegen van het onderliggend wegennet). Daarin is niet bepaald dat het besluit moet voldoen aan de waarden die worden genoemd door de Wereldgezondheidsorganisatie. Dit blijkt uit een aantal uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (zie: ECLI:NL:RVS:2010:BN7032 (Tracébesluit A4 Burgerveen-Leiden), r.o. 2.5, ECLI:NL:RVS:2013:3195 (Wegaanpassingsbesluit A28), r.o. 12 en ECLI:NL:RVS:2016:163 (Inpassingsplan Rijnlandroute), r.o. 64.)

2.7 Natuur

In meerdere zienswijzen wordt het aspect natuur ter discussie gesteld. Er wordt onder meer in gegaan op het volgende:

- a) Natuurnetwerk Brabant en Herbegrenzing
- b) Groenblauwe Mantel

Hieronder reageren we op deze punten.

a) Natuurnetwerk Brabant en herbegrenzing

De Reconstructie N65 zorgt voor ruimtebeslag binnen het Natuur Netwerk Brabant (NNB). In hoofdstuk 3 van de Natuurtoets (bijlage 14 bij het bestemmingsplan) is bekeken om welk oppervlak het gaat. Hieruit is gebleken dat er een totaal ruimtebeslag op het NNB is van circa 1,5 hectare. Een overzicht van locaties waar het ruimtebeslag plaatsvindt, de omvang van het ruimtebeslag daar en de natuurbeheertypen die worden geraakt is weergegeven in tabel 3.1 op blz. 13 van de natuurtoets (bijlage 14 bij de Toelichting bij het bestemmingsplan).

Gedeputeerde Staten kunnen de begrenzing van het Natuur Netwerk Brabant op verzoek van de gemeente wijzigen in het geval van een ruimtelijke ontwikkeling die in strijd is met de Verordening. Door de Herbegrenzing wordt de strijdigheid opgeheven. Een dergelijke wijziging is alleen mogelijk indien wordt voldaan aan regels die daarvoor in artikel 5.3 van de Verordening ruimte Noord-Brabant zijn opgenomen. De toets aan dit artikel (het nee-tenzij principe) is te vinden in paragraaf 3.4 van de Natuurtoets. Voor de reconstructie van de N65 is op verschillende locaties een Herbegrenzing van het NNB nodig. In dit geval is de wijziging gekoppeld aan het bestemmingsplan dat die ontwikkeling mogelijk maakt. De negatieve gevolgen die ontstaan door de Herbegrenzing van het NNB moeten gecompenseerd worden en volgens artikel 5.6 van de Verordening op twee manieren, fysiek of financieel. Er zijn binnen de gemeentegrenzen van Vught geen gronden aanwezig, die volgens de Verordening in aanmerking komen voor nieuw aan te wijzen NNB. Vandaar dat de aangetaste en te verwijderen NNB financieel gecompenseerd wordt. In de regels van het bestemmingsplan is de compensatie van de aantasting van het natuurnetwerk geborgd door de financiële compensatie als voorwaardelijke verplichting op te nemen voor de ingebruikname van de N65. Op die manier voldoet de compensatie aan de regels van het provinciale beleid.

De Herbegrenzing heeft inmiddels plaatsgehad. Daartoe is de volgende procedure gevolgd:

- Belanghebbenden hadden de mogelijkheid om op de voorgenomen wijziging te reageren, tijdens het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan, waarbij het voornemen op de grenswijziging is opgenomen op de verbeelding en in de regels en in de publicatie is gemeld;
- Tijdens de periode van inzage konden zienswijzen worden ingediend op dit voornemen;
- Vervolgens heeft het college van burgemeester en wethouders een verzoek tot wijziging van de verordening voor een concreet bestemmingsplan ingediend bij de provincie (GS). De reacties op de voorgenomen wijziging van grenzen zijn meegestuurd met het verzoek;
- GS hebben op 3 maart 2020 een besluit genomen op het verzoek en de kaart van de Verordening aangepast;
- Hiermee kan het bestemmingsplan worden vastgesteld door de gemeenteraad;
- Het is niet mogelijk om in beroep te gaan tegen de wijziging van de Verordening.

b) Groenblauwe Mantel

De Verordening ruimte Noord-Brabant regelt ook de bescherming van de Groenblauwe mantel en de ontwikkelingsmogelijkheden voor functies daarin. De reconstructie van de N65 is op een aantal locaties in de Groenblauwe mantel gelegen en heeft effect op het landschap. Het gaat daarbij om enkele parallelwegen, het nieuwe viaduct in het verlengde van de Sparrendaalseweg en het nieuwe tankstation. Het gaat om ruimtebeslag op bermen en landbouwpercelen. Deze gronden hebben geen bijzondere ecologische of landschappelijke waarden. De provincie heeft in haar beleid opgenomen dat bij het aantasten van de waarden in de *Groenblauwe Mantel* compensatie moet plaatsvinden in de vorm van kwaliteitsverbetering van het landschap. Voor de effecten van nieuwe wegen en het viaduct moet getoetst worden aan de artikelen 3.2 en 6.17. Het tankstation moet worden getoetst aan artikel 3.3 van de Verordening. Hiervoor is het rapport “kwaliteitsverbetering van het landschap N65” (zie bijlage 3 bij de regels van het bestemmingsplan) opgesteld. Het rapport geeft een aantal concrete maatregelen om de aantasting van de Groenblauwe Mantel in de directe omgeving van de N65 te compenseren. In artikel 6.3.3 van de regels van het bestemmingsplan is vervolgens geregeld dat de kwaliteitsverbetering van het landschap zowel financieel als in een inrichtings- en beheerplan geborgd dient te zijn alvorens de gereconstrueerde N65 in gebruik genomen kan worden.

2.8 Groen en bomen

In meerdere zienswijzen wordt het groen en de kap van bomen naar voren gebracht. Het gaat om de volgende punten:

- a) Aantal te kappen bomen
- b) Compensatieverplichting

Hieronder reageren we op deze punten.

a) Aantal te kappen bomen

Voor de bescherming van bomen in de gemeente Vught zijn twee soorten beleid van toepassing. In de bebouwde kom wordt getoetst aan de Nota Groen 'Groen verbindt' en de Monumentale- en waardevolle bomenlijst. Buiten de bebouwde komgrens is de Wet natuurbescherming het toetsingskader. Voor de toetsing aan de Wet natuurbescherming (bescherming houtopstanden) is de natuurtoets uitgevoerd voor dit project. Deze natuurtoets is als bijlage 14 bij de toelichting van het bestemmingsplan opgenomen.

Buiten de bebouwde kom

Voor de bomen in het buitengebied gelden de regels van de Wet natuurbescherming. Te kappen bomen (ca. 0,75 hectare) moeten gecompenseerd worden.

Binnen de bebouwde kom

Op basis van het meest actuele wegontwerp zijn de te kappen bomen geïnventariseerd en beoordeeld op basis van het puntensysteem uit de Nota Groen van de gemeente Vught. Deze waardebeoordeling is toegelicht in hoofdstuk 5.11 van het bestemmingsplan en de inventarisatie van de bomen is opgenomen in bijlage 7 bij de toelichting. Besluitvorming over de te kappen bomen vindt plaats door het college van B&W op grond van de mogelijkheden van de APV en de Nota Groen.

b) Compensatieverplichting

Buiten de bebouwde kom

De 0,75 hectare aan houtopstanden wordt in eerste instantie gecompenseerd in de nieuwe bermen en groenstroken langs de N65. Voor het deel dat niet binnen de plangrenzen kan worden gecompenseerd, is een alternatieve locatie aangewezen in de gemeente Vught. Het gaat om een perceel van 1,3 hectare, dat al in eigendom is van de gemeente (aan de Buxtelseweg 21).

Binnen de bebouwde kom

In de Nota Groen heeft de gemeente Vught bepaald op welke manier om wordt gegaan met te kappen bomen. Door middel van een puntensysteem worden bomen beoordeeld aan de hand van enkele criteria. Hoe waardevoller bomen zijn, hoe hoger de compensatie-eisen. Alle bomen binnen het plangebied van het bestemmingsplan Reconstructie N65 Vught zijn beoordeeld op basis van dit puntensysteem. Er zijn potentieel 418 te kappen bomen aanwezig in dit gebied, waarvan 72 als waardevol zijn beoordeeld. De insteek is om zo min mogelijk bomen te kappen. De bomen, die wel gepakt moeten worden én waardevol zijn, worden gecompenseerd. Waardevolle bomen dienen te worden gecompenseerd door herplant in combinatie met een financiële bijdrage voor het groenfonds. Herplant van

bomen vindt in eerste instantie plaats langs de N65, binnen het plangebied. Hiermee blijft de laanstructuur behouden. Vanwege het plaatsen van bermbeveiliging langs de N65, kunnen ook bomen in de middenberm herplant worden. Indien met de herplant van bomen langs de N65 niet kan worden voldaan aan de compensatieplicht voor de te kappen bomen, kan het perceel aan de Buxtelseweg 21 in Vught ook worden gebruikt voor de herplant van bomen. Dit perceel is al in eigendom van de gemeente Vught. Op basis van de Nota Groen, de APV en de Wet natuurbescherming is voldoende gewaarborgd dat bomen niet onnodig gekapt worden en dat voor de bomen die gekapt worden voldoende compensatie gerealiseerd wordt.

2.9 Stikstofdepositie

De uitspraak van de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 29 mei 2019 over het Programma Aanpak Stikstof (PAS) heeft ertoe geleid dat de gangbare aanpak rondom het aspect stikstof niet meer bruikbaar is. De status van 'prioritair project' voor de N65 in het kader van stikstofdepositie is komen te vervallen. De uitspraak zorgt ervoor dat een project, dat leidt tot een toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige natuurgebieden (Natura 2000-gebied), geen doorgang kan vinden zonder te salderen of compenseren. Aan deze nieuwe aanpak is een nieuwe rekenmethode gekoppeld (AERIUS-berekening), waarmee ook voor de N65 is gerekend. Met de rekenmethode is zowel de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden in de definitieve situatie berekend als in de realisatiefase. De realisatiefase van de N65 leidt tot een geringe stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in een overbelaste situatie. Er is sprake van een toename van maximaal 0.76 mol/ha/jaar op een hexagoon in de Loonse en Drunense Duinen. Dit hexagoon ligt vrijwel op de weg. Verder neemt de depositie met maximaal 0.02 mol/ha/jaar toe in de Campina & Oisterwijkse Vennen en met maximaal 0.01 mol/ha/jaar in het Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek. De depositie is echter tijdelijk en te gering om te leiden tot een verandering van het ecologische systeem. De gebruiksfase leidt niet tot een stikstofdepositie, in een aantal Natura 2000-gebieden is zelfs een afname voorzien. Aantasting van de wezenlijke waarden van Natura 2000-gebieden is hiermee uitgesloten. Het rapport met het onderzoek naar stikstof is bijlage bij deze Nota en wordt bijlage 19 bij de Toelichting bij het bestemmingsplan.

2.10 Trillingen

In meerdere zienswijzen wordt het aspect trillingen naar voren gebracht. De volgende punten worden ter discussie gesteld.

- a) Onderzoek naar trillingen
- b) Trillingen door het spoor
- c) Schade door trillingen en nulmetingen

Hieronder reageren we op deze punten.

- a) Onderzoek naar trillingen en nulmetingen

Om de effecten van de aanpassing van de N65 op trillingen in beeld te brengen is door RoyalHaskoningDHV onderzoek uitgevoerd naar het mogelijk optreden van schade aan gebouwen en hinder voor personen door trillingen ten gevolge van verkeer. Het rapport "Trilling prognose reconstructie N65 te Vught" van 20 februari 2020 is bijlage 21 bij de Toelichting bij het bestemmingsplan. In het onderzoek zijn de effecten in de toekomstige situatie met en zonder aanpassingen van de N65 in beeld gebracht en vergeleken met de huidige situatie. De metingen en berekeningen zijn uitgevoerd bij representatieve panden. Op alle woningen in de omgeving van deze panden zijn dezelfde conclusies van toepassing. Getoetst is aan de SBR-richtlijn.

Er zijn geen wettelijke normen voor trillinghinder. Wel is er de SBR-richtlijn deel B. Die bevat streefwaarden voor het ervaren van hinder als gevolg van trillingen.

Vmax	Waarneming	Hinderkwalificatie
< 0,1	niet voelbaar	geen hinder
0,1 – 0,2	juist voelbaar	weinig hinder
0,2 – 0,8	juist voelbaar tot goed voelbaar	matige hinder
0,8 – 3,2	goed voelbaar tot sterk voelbaar	hinder
> 3,2	zeer sterk voelbaar	ernstige hinder

Wat betreft hinder van personen in gebouwen blijkt dat in de toekomstige situatie op nagenoeg alle locaties sprake is van geen of hooguit een minimale verhoging van de al aanwezige trillingsterkte (V_{per}). De verhoging is iets groter in de toekomstige situatie zonder aanpassing van de N65 dan met de aanpassing van de N65. Reconstructie van de N65 heeft dus geen of licht positieve effecten op het trillingsniveau in de omgeving. De berekende waarden van de trillingsterkte (V_{per}) in de toekomstige situatie zijn lager dan de streefwaarden voor een nieuwe situatie en voldoen daarmee aan het gestelde in SBR-richtlijn deel B. De aanpassing van de N65 resulteert verder niet in verandering van de V_{max} waarden. Alleen de locatie Helvoirtseweg nr. 55 vormt hierop een uitzondering. Na reconstructie van de N65 treedt op deze locatie een verhoging op van de al aanwezige trillingsterkte. Deze trillingsterkte blijkt hoger te zijn dan de streefwaarden voor een nieuwe situatie. Dat geldt zowel voor de toekomstige situatie zonder als met de aanpassing van de N65. Deze locatie ligt buiten het gebied van het bestemmingsplan. Er is hier geen sprake van fysieke veranderingen of van een nieuwe situatie maar van effecten ten gevolge van de toename van de verkeersintensiteiten. Omdat de geconstateerde trillingsniveaus op deze locatie wijzen op mogelijke matige hinder wordt in de toekomst bij fysieke aanpassing van betreffend wegvak – groot onderhoud - specifiek aandacht besteed aan mitigerende maatregelen, zoals aanpassing van constructie van de weg.

b) Trillingen door het spoor

De eventuele trillingen ten gevolge van de wijziging aan het spoor worden in het kader van het project PHS onderzocht.

c) Schade door trillingen

Ook hiervoor geldt dat er geen wettelijke normen zijn. Daarom wordt gewerkt met de SBR-richtlijn Deel A. Uit de rekenresultaten blijkt dat voor de in het onderzoek beschouwde panden ruimschoots wordt voldaan aan de SBR-streefwaarden. Dit betekent dat er geen sprake van schade aan de in het onderzoek beschouwde panden ten gevolge van trillingen door verkeerspassages. De aannemer zal voorafgaand aan de werkzaamheden een nulmeting aan de gebouwen laten uitvoeren, zodat gemonitord kan worden of er onverhoopt trilling schade optreedt ten gevolge van de bouwwerkzaamheden.

2.11 M.e.r.- beoordeling

In verschillende zienswijzen wordt de m.e.r.-beoordeling ter discussie gesteld. Er wordt onder meer het volgende naar gebracht:

- a) Niet actueel, zichtjaren niet correct.
- b) PAS ten onrechte gebruikt

- c) Onvolledig milieueffecten in beeld
- d) Ten onrechte geen MER (conclusie dat de wegcapaciteit gelijk blijft is onjuist).

Hieronder reageren we op deze punten

a) Niet actueel, zichtjaren niet correct

In de m.e.r. beoordeling zijn de meest actuele onderzoeken opgenomen. Na het ontwerpbestemmingsplan zijn nieuwe onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van stikstof en trillingen. Deze onderzoeken zijn nu tevens opgenomen in de beoordeling. Voor de verschillende onderzoeken zijn diverse zichtjaren meegenomen. De zichtjaren komen overeen met de wettelijk vereisten zichtjaren, die gelden voor de betreffende milieuaspecten.

b) PAS ten onrechte gebruikt

In de m.e.r.-beoordeling die is opgesteld in het kader van het ontwerpbestemmingsplan N65 Vught, is gebruik gemaakt van het PAS als toetsingskader voor het aspect stikstofdepositie. Dit toetsingskader is komen te vervallen als gevolg van de uitspraak van de Raad van State d.d. 29 mei 2019. Er is daarom opnieuw een stikstofonderzoek uitgevoerd. De m.e.r.-beoordeling is aangepast op basis van dit nieuwe onderzoek en de overige nadere onderzoeken voor verschillende milieuaspecten die zijn uitgevoerd. De vernieuwde m.e.r.-beoordeling is bijgevoegd bij het vast te stellen bestemmingsplan.

c) Onvolledig milieueffecten in beeld

Met de toevoeging van de aspecten trillingen en stikstof zijn alle relevante milieuaspecten in beeld gebracht en meegenomen in de m.e.r. beoordeling.

d) Ten onrechte geen MER (conclusie dat de wegcapaciteit gelijk blijft is onjuist).

Voor de reconstructie N65 bestaat geen MER-plicht. De N65 is een autoweg. De aanpassing van een autoweg is genoemd in bijlage D van het Besluit m.e.r. (zie tabel hieronder). Over een lengte van meer dan 5 kilometer vinden op diverse locaties aanpassingen aan de N65 plaats. Dit betekent dat er een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden. Het Besluit m.e.r. maakt hierbij geen onderscheid of aanpassingen aan de weg plaatsvinden ten behoeve van de leefbaarheid (zoals bij de N65), of de capaciteit.

Nr.	Activiteit	Drempelwaarde
D	De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.
1.1		

Bij een bestemmingsplan dient beoordeeld te worden of er belangrijk nadelige effecten voor het milieu op te treden, die aanleiding kunnen geven om een MER op te stellen. De m.e.r.-beoordeling gaat in op alle effecten ten gevolge van de aanpassing van de N65, ongeacht in welk besluit deze worden vastgelegd. Alle milieuaspecten zijn in beeld gebracht in de m.e.r.-beoordeling. Uit de m.e.r.-beoordeling die in het kader van het bestemmingsplan Reconstructie N65 Vught is opgesteld, blijkt dat er geen belangrijke nadelige effecten voor het milieu te ontstaan als gevolg van de Reconstructie N65. Er is daarom geen aanleiding tot het opstellen van een MER.

2.12 Proces en participatie

Communicatie en participatie

Draagvlak is belangrijk en alle reden om belanghebbenden zorgvuldig bij het proces te betrekken. Er is de afgelopen jaren een uitgebreid communicatie- en participatietraject doorlopen voor de reconstructie van de N65. In de loop van het proces hebben bewoners, organisaties en ondernemers veel waardevolle bijdragen geleverd in tal van bijeenkomsten die op diverse momenten zijn georganiseerd, zoals algemene bijeenkomsten, straatgesprekken, persoonlijke gesprekken en het maandelijks spreekuur. Ook spraken we met verschillende partijen over de bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid in het algemeen. De inbreng, adviezen, suggesties en ideeën die hieruit zijn gekomen, zijn meegenomen en hebben geleid tot het best mogelijke resultaat.

Communicatie N65

De bewoners van de eerstelijns-bebouwing aan de N65 hebben persoonlijk een uitnodiging ontvangen voor de thema-avond 'geluid' van 13 mei 2019 en de thema-avond 'Esthetisch programma van Eisen (EpvE)' van 20 mei 2019 te Novalis. Op deze thema-avonden zijn onder meer de resultaten van de geluidberekeningen besproken langs de N65, de toekomstige geluidschermen en het vervolgproces 'geluid'. Tijdens de algemene informatiemarkt van 13 juni 2019 is een presentatie verzorgd over het bestemmingsplan en waren deskundigen aanwezig voor het beantwoorden van vragen. Naast de persoonlijke uitnodiging is er breed gecommuniceerd in het Klaverblad, de Rijksinfra nieuwsbrief en sociale media. Op de website van www.rijksinfravught.nl staat de meest recente informatie over zowel de reconstructie van de N65. U kunt zich hier ook aanmelden voor de nieuwsbrief. De insteek om open en transparant te communiceren neemt niet weg dat sommige communicatie gemist kan worden of dat enkele reclamanten zich toch niet gehoord voelen.

2.13 Planschade

Veel zienswijzen gaan in op de mogelijkheden van schadevergoedingen/tegemoetkomingen als gevolg van het bestemmingsplan. Door een planologische wijziging kan planschade ontstaan. Een dergelijke planologische wijziging is onder meer de vaststelling van het bestemmingsplan, waardoor een verandering in de planologische mogelijkheden ontstaat. Als gevolg hiervan kunnen eigenaren of andere rechthebbenden schade ondervinden. Deze gevolgen kunnen onder andere bestaan uit inkomensderving (bijvoorbeeld van een bedrijf) of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak (bijvoorbeeld de waardedaling van de woning). Planschade is niet vanzelfsprekend, slechts onder bepaalde omstandigheden komt iemand voor compensatie in aanmerking.

Om eventueel in aanmerking te komen voor een tegemoetkoming moet een planschadeverzoek worden ingediend. Een verzoek om planschade kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan bij het college van burgemeester en wethouders worden ingediend. Voor de aanvraag van de vergoeding zijn leges verschuldigd. Voor de behandeling van een verzoek om planschade is de 'Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade gemeente Vught 2008' van toepassing. Elk verzoek wordt individueel beoordeeld.

3 Individuele beantwoording zienswijzen

3.1 Ketenpartners

Nr.		Samenvatting	Beantwoording
001	a.	In het plangebied ligt een 12 inch 40 bar hoge druk regionale gastransportleiding van Gasunie. Gasunie verzoekt om in artikel 9.4.3 de volgende tekstuele aanpassing te doen: In artikel 9.4.3a het woord 'onevenredig' schrappen; Aan artikel 9.4.3 een lid toe te voegen: "9.4.3 c geen kwetsbare objecten worden toegelaten."	De voorgestelde wijzigingen worden doorgevoerd. Daarbij zal artikel 9.3 op vergelijkbare wijze worden aangepast.
	b	De dubbelbestemming 'Leiding - Gas' valt samen met de nieuwe bestemming 'Verkeer'. Deze bestemmingen verdragen zich niet zonder meer met elkaar.	Voor werkzaamheden zal altijd advies worden ingewonnen bij de leidingbeheerder, conform artikel 9.4.3 lid b van de planregels.
	c	9.4.1.b maakt het mogelijk (tijdelijke) werkzaamheden voor de aanleg van de N65 zonder omgevingsvergunning uit te voeren. Gasunie verzoekt een gedeelte van artikel 9.4.1.b te schrappen.	Artikel 9.4.1 bevat de verbodsbepalingen, waardoor zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning niet mag worden uitgevoerd. De in artikellid 9.4.1.b genoemde uitzondering voor de werken en werkzaamheden ten behoeve van de realisatie van de reconstructie N65 wordt aangepast.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	De voorgestelde wijzigingen worden doorgevoerd.
002	a.	Reclamant stelt dat volgens artikel 3.2 van de Verordening ruimte Noord-Brabant een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied gepaard moet gaan met een kwaliteitsverbetering van het landschap. Deze moet financieel, juridisch en feitelijk geborgd zijn. Reclamant is van mening dat alleen het benoemen van het herstel van het historisch karakter van de N65 niet voldoet. De landschappelijke inpassing moet via een inrichtingsplan inzichtelijk worden gemaakt en de aanleg en duurzame instandhouding moeten worden geborgd in de regels van het bestemmingsplan.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.8 en 2.9 van deze reactienota. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Bij het bestemmingsplan is de definitieve memo 'Kwaliteitsverbetering van het landschap' opgenomen (zie bijlage 6). Hierin wordt beschreven welke kwaliteit verbeterende maatregelen en ingrepen gerealiseerd worden om de aantasting van het landschap te compenseren. Dit plan is toegevoegd aan het bestemmingsplan. In de regels zijn de kwaliteit verbeterende maatregelen geborgd, zie onder meer artikel 6.3.3 voor de voorwaardelijke verplichting kwaliteitsverbetering landschap.
	b.	Reclamant stelt dat het element van verschraving met betrekking tot bermbeheer onvoldoende tot uiting komt in de voorgenomen inrichtings- en beheersmaatregel.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.8 en 2.9 van deze reactienota. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Er is nader gekeken naar deze mogelijke maatregelen. Deze zijn opgenomen in de memo 'Kwaliteitsverbetering van het landschap' (zie bijlage 6).

	c.	Om te voldoen aan artikel 3.2 van de Verordening moet de aanleg én duurzame instandhouding van de kwaliteitsverbetering binnen 2 jaar na ingebruikname middels de voorwaardelijke bepaling in de regels bij de bestemming 'bedrijf' in artikel 3.3.4 en bij 'verkeer' in artikel 6.3.3 van het bestemmingsplan geborgd zijn.	In de planregels is bij de bestemming 'bedrijf' in artikel 3.3.4 en bij 'verkeer' in artikel 6.3.3 met een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat de maatregelen voor de kwaliteitsverbetering binnen 2 jaar na gereedkomen van de aanpassingen aan de weg zijn uitgevoerd én duurzaam in stand gehouden worden
	d.	Reclamant stelt dat er bij een bestemmingsplan dat gelegen is binnen de structuur Groenblauwe mantel, artikel 6.1 van de Verordening, sprake moet zijn van een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de onderkende ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken van het gebied (artikel 6.10 lid 3 onder c van de Verordening). Door de reconstructie vindt op meerdere locaties ruimtebeslag plaats. Hierover is in de toelichting opgenomen dat er geen sprake is van bijzondere ecologische of landschappelijke waarden. Hiervoor is een onderzoek noodzakelijk dat momenteel ontbreekt. De (mogelijke) investering die vervolgens gedaan moet worden, dient opgenomen te worden in het bestemmingsplan, met beschrijving van de maatregelen en borging hiervan in de regels.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt in de eerste gewezen op paragraaf 2.8 en 2.9 van deze reactienota. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Bij het bestemmingsplan is de definitieve memo 'Kwaliteitsverbetering van het landschap' opgenomen (zie bijlage 6). Hierin wordt beschreven welke kwaliteit verbeterende maatregelen en ingrepen gerealiseerd worden om de aantasting van het landschap te compenseren. Dit plan wordt toegevoegd aan het bestemmingsplan. In de regels zijn de kwaliteit verbeterende maatregelen geborgd, zie bijvoorbeeld artikel 6.3.3 voor de voorwaardelijke verplichting kwaliteitsverbetering landschap.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Aanpassing memo kwaliteitsverbetering landschap
003	a.	Reclamant stelt dat door het verdiept aanleggen van de N65 een heel ander watersysteem ontstaat. Water dat in de huidige situatie vrij kan afstromen naar bermen en greppels wordt in het plan verzameld in de pompkelders van de verdiepte ligging. Dit wordt naar de Vughtse Heide en de Lunetten gebracht om het daar te bergen en infiltreren. Hier kan 5 keer meer water worden geborgen dan volgens de projectopgave is vereist, dus wordt er voldaan aan een klimaat robuuste oplossing.	In de Watertoets (bijlage 13 bij de toelichting) is inderdaad uitgebreid toegelicht dat de verdiepte ligging van de N65 geen nadelige effecten heeft op de grondwaterstand in de omgeving en geen verdrogingseffect zal hebben.
	b.	Reclamant stelt dat doordat de Vughtse Heide en de Lunetten onderdeel zijn van NNB, er sprake moet zijn van waterkwaliteit passend bij deze functie. Reclamant vindt het onduidelijk of er in de pompkelders nog maatregelen nodig zijn (bv. olieafscheider en slibvang) om eventuele verontreinigingen vooraf af te vangen en vraagt om toelichting hierop. Ook wijst reclamant erop dat bij deze oplossing een beheer- en monitoringsplan benodigd is om te voorkomen dat verontreinigingen een negatief effect op de natuur en oppervlaktewater hebben. Reclamant verzoekt deze op te stellen en wordt hier graag bij betrokken.	In de Watertoets (bijlage 13 bij de toelichting) is uitgebreid toegelicht dat de verdiepte ligging van de N65 geen nadelige effecten heeft op de grondwaterstand in de omgeving en geen verdrogingseffect zal hebben. In het kader van het bestemmingsplan zijn de milieueffecten van het verdiept aanleggen van de N65 uitvoerig onderzocht. Er zijn geen milieueffecten te verwachten. De maatregelen die noodzakelijk zijn om vervuiling te voorkomen worden in het ontwerp van de N65 nadrukkelijk meegenomen. Het monitoringsplan voldoet aan de eisen die daaraan gesteld worden, er is geen reden tot aanpassing.

c.	Reclamant stelt dat in de watertoets geen eenduidig beeld wordt geschetst van de grondwaterstromen rond het plangebied. De richting van de grondwaterstroming wordt zowel parallel aan de N65 (figuur 5-4) als haaks op de N65 (bijlage 5) gegeven. Ook worden verschillende gegevens voor de doorlatendheid genoemd en is onduidelijk hoe het debiet en de uiteindelijke opstuwing en verlaging is berekend. Reclamant verzoekt hier duidelijkheid over te verschaffen en rekening te houden met de werkelijke stroomrichting bij de verdere uitwerking.	Naar aanleiding van de zienswijzen zijn de grondwaterberekeningen toegevoegd. De berekeningen waren er wel al, maar zijn toegevoegd aan de bijlagen.
d.	Reclamant stelt dat voor blz. 32 van de watertoets in de 3 ^e alinea geldt dat deze oplossing alleen geldt voor het traject Rijksweg N65-Tunnelbak.	Dit geldt alleen voor het traject dat reclamant noemt, maar zoals ook in de watertoets is opgenomen wordt de rest van de benodigde berging gerealiseerd op de Vughtse Heide.
e.	Reclamant wijst erop dat de zaksloten en het hemelwaterstelsel afsluitbaar worden om verspreiding van bluswater te voorkomen. Er moeten ook afspraken worden gemaakt waar het bluswater in die situatie naartoe wordt afgevoerd.	De wijze van afvoer van bluswater wordt opgenomen in het calamiteitenplan, dit betreft een uitvoeringskwestie en is geen onderdeel van het bestemmingsplan.
f.	Reclamant adviseert in de regels bij de bestemming verkeer een voorwaardelijke verplichting op te nemen voor het gebruik van deze gronden voor het borgen van de realisatie en de instandhouding van voldoende en functionerende hemelwatervoorzieningen. Reclamant stelt voor in artikel 6 het volgende lid toe te voegen: "Het gebruik conform de bestemming Verkeer is alleen toegestaan indien voldoende waterberging wordt gerealiseerd en in stand gehouden, zoals omschreven in de plantoelichting, hoofdstuk 5.4.2".	Een dergelijke voorwaardelijke verplichting is niet noodzakelijk. Het borgen van de realisatie en de instandhouding van voldoende en functionerende hemelwatervoorzieningen wordt te allen tijde getoetst bij een omgevingsvergunning. In het bestemmingsplan is dit voldoende planologisch geborgd.
g.	Reclamant wijst erop dat voor de ontwikkeling die impact heeft op de groenblauwe mantel geldt dat deze gepaard moet gaan met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van ecologische en landschappelijke waarden. Het voornemen is dit te bereiken door bermen en greppels in te zaaien met een bloemrijk mengsel en het maaien te beperken tot 1x per jaar. Reclamant wijst erop dat de greppels als hoofdfunctie hemelwaterberging, infiltratie en afvoer hebben en dat dit niet belemmerd mag worden.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt in de eerste gewezen op paragraaf 2.8 en 2.9 van deze reactienota. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Voor het behoud van de waterhuishoudkundige afvoer is het voornemen van de greppels jaarlijks te maaien door de gemeente Vught. Dit belemmert niet waterbergende functie, infiltratie en/of afvoer. Terwijl deze beheersmaatregelen wel relevant zijn, valt dit niet onder de planologische kaders die in het bestemmingsplan gesteld worden.
	Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Bijlage 13 van de toelichting, de watertoets, wordt aangepast.

3.2 Helvoirtseweg

3.2.1 Aandachtspunten Helvoirtseweg

In de zienswijzen worden met betrekking tot de Helvoirtseweg verschillende punten onder de aandacht gebracht:

- a) Verkeersafwikkeling kruispunten
- b) Oversteekbaarheid
- c) Uitvoering maatregelen in overleg met gebruikers en omwonenden
- d) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)

Voordat we inhoudelijk de specifieke bezwaren bespreken, geven we eerst een algemene toelichting.

Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught

In bijlage 8 van de toelichting bij het bestemmingsplan is een tabel opgenomen (zie tabel 3.1) waarin de verkeersintensiteiten van de verschillende wegen van het onderliggend wegennet zijn opgenomen. Hieruit blijkt dat na de reconstructie op het overgrote gedeelte van die wegen de verkeersintensiteit niet significant toeneemt, op de andere wegen neemt verkeer weliswaar toe, maar van een significantie toename is geen sprake. De Helvoirtseweg, Lekkerbeetjenlaan, Heikantstraat/Olmenlaan vormen hier onder andere uitzonderingen op. Op de Helvoirtseweg ten oosten van de Van Voorst tot Voorststraat is ook sprake van een toename. De Helvoirtseweg is in het VVP gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg en heeft daarmee als onderdeel van de hoofdwegenstructuur een belangrijke functie in de afwikkeling van het verkeer. Verder komt in de nieuwe situatie de aansluiting van de Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan op de N65 maar voor de helft terug en wordt het kruispunt met de De Bréautélaan opgeheven. Het verminderen van de aansluitingen op de N65 is inherent aan de keuze voor ongelijkvloerse kruisingen met de N65. Het is verkeerskundig onhaalbaar om de verdiepte N65 overal te verbinden via veel ruimte vragende lange op en afritten met de op maaiveld gelegen wegen. Wat bij de Helvoirtseweg tevens nog speelt is dat de spoorwegovergang in het kader van PHS verdwijnt.

Mede naar aanleiding van de zienswijzen zijn door Arcadis de verkeerseffecten op de Helvoirtseweg tegen het licht gehouden in het onderzoek “Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught” van 16 januari 2020. De analyse richt zich op de verkeersstromen en de mogelijke knelpunten die kunnen optreden. Voor de knelpunten is bekeken welke oplossingsrichtingen er op netwerkniveau zijn (omleiden van verkeersstromen) en locatieniveau (kruispuntvorm aanpassen). Daarbij is gekeken naar zowel de stromen voor gemotoriseerd als ook fietsverkeer. Ook is gekeken naar het aspect oversteekbaarheid, specifiek voor die locaties waar de Helvoirtseweg een schakel vormt in de uitwisseling tussen buurten in Vught, en de locatie met de geplande snelfietsroute. Deze analyse is vooral bedoeld om een nog scherper beeld te krijgen van de Helvoirtseweg op de aspecten: veiligheid, oversteekbaarheid en verkeersafwikkeling. De algehele conclusie op basis van de analyse is dat de verwachte toename van het verkeer op de Helvoirtseweg goed af te wikkelen is en past bij de functiecategorie van de weg (zie blz. 36 van analyse voor de conclusie). Ondanks dat de vormgeving van de Helvoirtseweg in de huidige situatie op delen afwijkt van de richtlijnen, functioneert de weg goed en zal dit ook zo blijven. Op kruispuntniveau is er wel een aantal aandachtspunten.

Dan nu een reactie op de specifieke bezwaren.

a) Verkeersafwikkeling kruispunten

De gemeente Vught met de projectorganisatie N65 heeft diverse onderzoeken naar het veranderde verkeerstromen laten doen. Dit om knelpunten op wegen te voorspellen. Na oplevering van de N65 maar ook tijdens de ombouw met tijdelijke verkeersomleidingen, dit is gedaan voor het hele wegennet van Vught. Het gaat onder meer om de volgende onderzoeken:

- “Technische rapportage verkeerscijfers N65-PHS” door Goudappel Coffeng (bijlage 8 bij de Toelichting)
- “Resultaten kruispuntberekeningen Vught en Haaren” door Goudappel Coffeng (bijlage 9 bij de Toelichting)
- “Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught” van 16 januari 2020 door Arcadis (is toegevoegd als bijlage 10).

Kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat

Er is onder meer naar de kruising van de Helvoirtseweg met de Van Voorst tot Voorststraat gekeken. Met veel verkeer op beide wegen en de kruising van een eenzijdig twee richtingen bereden fietspad staat de verkeerveiligheid hier in de huidige situatie al onder druk. Uit de analyse van Goudappel Coffeng blijkt dat er in de nieuwe situatie – met de toename van het verkeer op de Helvoirtseweg – maatregelen nodig zijn om een goede en verkeersveilige afwikkeling van het verkeer op het kruispunt te realiseren. Hiervoor zijn diverse oplossingen in beeld gebracht. In samenspraak met weggebruikers en omwonenden wordt de komende periode gekeken worden welke oplossing gerealiseerd wordt.

Kruispunt met de Rembrandtlaan

Ter hoogte van de Rembrandtlaan kruist in de nieuwe situatie de fietsroute de Helvoirtseweg. Hier wordt overwogen een VRI te plaatsen en in combinatie daarmee op het gedeelte van de Helvoirtseweg tussen de Rembrandtlaan en de Van Voorst tot Voorststraat een vrij liggend fietspad aan de zuidzijde van de rijbaan te situeren. Hiermee komt een fietsoversteek ter hoogte van de Van Voorst tot Voorststraat te vervallen. In de huidige situatie steken fietsers daar schuin de weg over vlak naast het kruispunt. Dit zorgt voor een verbetering van de veiligheid die ook zal leiden tot een verbetering van de verkeersafwikkeling. Deze mogelijkheid wordt na de realisatie van het project PHS, waarbinnen de snelle fietsroute wordt gerealiseerd, verder onderzocht.

Kruispunt met de Kapellaan

Uit de analyse van Goudappel Coffeng en Arcadis blijkt dat de verkeersafwikkeling op dit kruispunt, ondanks de grotere wachtrij en vertraging, matig is maar geen directe reden is om het kruispunt aan te passen.

b) Oversteekbaarheid Helvoirtseweg

In meerdere zienswijzen is de oversteekbaarheid aangekaart. In de analyse is dit nog een keer grondig onderzocht. De kwaliteit van de oversteekbaarheid wordt bepaald door de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer en het kruisende voetgangers en fietsverkeer. Arcadis constateert dat voor het merendeel van het traject de oversteekbaarheid goed is en dat dit ook zo blijft (zie blz. 29 – 30 en paragraaf 4.3 van de analyse). Dat betekent niet dat er nooit hoeft te worden gewacht maar dat de wachttijden acceptabel zijn. Voor meerdere locaties en oversteken is – mede omdat ten tijde van de telling niet alle basisscholen les hadden – door middel van een ophoging van de aantallen fietsers en voetgangers bekeken of al snel een omslagpunt wordt bereikt (dat het slechter wordt). Hieruit blijkt dat de voetgangersintensiteit fors moet toenemen (meer dan 100 voetgangers per spitsuur) wil de score van groen naar lichtgroen gaan. En dit geldt dan nog alleen voor de oversteken zonder middenberm.

c) Uitvoering maatregelen in overleg met gebruikers en omwonenden

Voor het planologisch-juridisch kader van het bestemmingsplan is met de uitgevoerde onderzoeken geconstateerd dat de afwikkeling niet tot problemen zal leiden, mits in de komende jaren een aantal maatregelen wordt genomen. Deze maatregelen zullen door de gemeente in samenspraak met de omwonenden en gebruikers van de weg, verder worden uitgewerkt om te komen tot de meest doelmatige oplossing.

d) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)

In verschillende zienswijzen wordt naar voren gebracht dat de aansluiting van de Helvoirtseweg op de N65 richting Den Bosch in stand moeten worden gehouden. Deze variant is overwogen, maar niet haalbaar en wenselijk geacht. In de nieuwe situatie is deze kruising niet langer gelijkvloers. Een ongelijkvloerse kruising heeft grote voordelen qua oversteekbaarheid en verminderen barrièrewerking, maar neemt wel een andere ruimte in dan een gelijkvloerse kruising. In de Alternatievennota van 1 december 2015 wordt in de tabel 11.3 op blz. 169 een overzicht gegeven van de effecten van de verschillende varianten op dit kruispunt. Hieruit blijkt dat bij een ongelijkvloerse kruising een volledige aansluiting een grote ruimtelijke impact heeft voor de omgeving. De N65 moet namelijk eerst vanuit de diepe ligging onder de JF Kennedylaan met een 0,2 km lange helling op maaiveldniveau komen. Voor dit samenkomstpunt is bij de Lekkerbeetjenlaan een (0,15 km) uitvoegstrook nodig. Na dit punt is bij de Nieuwe Heikantstraat een (0,25 km) lange invoegstrook nodig. Zonder aantasting van de Lekkerbeetjenlaan maar vooral van de Nieuwe Heikantstraat is deze ruimte niet beschikbaar. Deze variant is daarom ruimtelijk en financieel niet haalbaar en wenselijk gebleken. De variant met een halve aansluiting in combinatie met het wel openhouden van de op- en afrit bij de Olmenlaan en Rembrandtlaan bleek wel haalbaar. De halve aansluiting leidt bovendien tot een verbetering van de verkeerssituatie bij de Taalstraat en omgeving en in combinatie met het openhouden van de oprit Olmenlaan en afrit Rembrandtlaan tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught.

3.2.2 Beantwoording zienswijzen

Nr.		Samenvatting	Beantwoording
004	a.	Reclamant vraagt aandacht voor de problemen waar zij tegenaan lopen bij hun woongenot. Daarbij wordt een verzoek gedaan open en correct om te gaan met de communicatie met bewoners langs het spoor.	Er wordt zo open en correct mogelijk gecommuniceerd met omwonenden. De gemeente zet verschillende kanalen in om belanghebbenden zo goed als mogelijk te informeren over het bestemmingsplan (zie paragraaf 2.12 van de reactienota). De communicatie over de plannen aan het spoor wordt verstrekt vanuit ProRail. De leefbaarheid rond de Helvoirtseweg weg is een belangrijk thema en heeft wel degelijk de aandacht, hoe hier mee om is gegaan is uitgebreid beschreven in paragraaf 3.2.1 van deze reactienota. Zie in aanvulling hierop paragraaf 2.2 t/m 2.5 van deze reactienota.
	b.	Reclamant verzoekt om een beter doordacht bestemmingsplan te maken waarbij rekening wordt gehouden met de afwikkeling van het lokale verkeer, met name de aansluiting vanaf de Helvoirtseweg naar 's-Hertogenbosch. Door het laten vervallen van de afslag naar 's-Hertogenbosch neemt de drukte in de Olmenlaan sterk toe.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 3.2.1 onder het kopje d) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch). In paragraaf 2.2 is uitgebreid stilgestaan bij de verkeerseffecten op het onderliggend wegennetwerk. Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het verkeer weliswaar toeneemt op de Olmenlaan zelf, maar dat het verkeer goed is af te wikkelen.

	c.	Door de toename van het aantal treinen wordt de oversteek bij de Helvoirtseweg over het spoor voor fietsers erg gevaarlijk en onoverzichtelijk. Daarnaast zorgt de toename voor geluidsoverlast, vooral door stilstaande auto's voor de vaak gesloten spoorbomen. Ook wordt gevraagd om een tegemoetkoming voor de te maken kosten tegen geluidsoverlast.	De spoorwegovergang ter plaatse van de Helvoirtseweg zal in de toekomst verdwijnen, doordat er in het project PHS een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd wordt. Daardoor zal het verkeer beter doorstromen. De onderdoorgang is onderdeel van de PHS en niet van dit bestemmingsplan. Bezwaren moeten in die procedure naar voren worden gebracht. Voor een reactie en een toelichting op het onderdeel geluid wordt gewezen op paragraaf 2.5. Voor een reactie op eventuele tegemoetkomingen in de vorm van planschadevergoeding wordt gewezen op paragraaf 2.15.
	d.	Reclamant vraagt om maatregelen tegen trillingen, veroorzaakt door toename van het aantal en zwaardere goederentreinen.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt verwezen naar paragraaf 2.11 van deze reactienota. Onderzoek naar trillingen als gevolg van het spoor is onderdeel van het project PHS.
	e.	Reclamant vraagt aandacht voor parkeerproblemen aan de Helvoirtseweg door het wegvallen van parkeerplaatsen aan de Aert Heymlaan, hier verdwijnen 14 parkeerplekken.	De Aert Heymlaan is geen onderdeel van het plangebied van dit bestemmingsplan. De parkeerplaatsen vallen onder het project PHS en zullen in dat kader behandeld worden.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
005	a.	De bezwaren uit de eerder ingediende inspraakreactie zijn niet opgelost maar juist nog meer versterkt met het ontwerpbestemmingsplan. De toen genoemde aantallen extra autobewegingen blijken nog veel hoger te zijn. Een oorzaak hiervan is dat ervoor gekozen is om geen aansluiting op de N65 (richting Tilburg) ter hoogte van Craijenstein te maken, waardoor al het verkeer door de Helvoirtseweg naar de Olmenlaan wordt geleid om de N65 op te gaan. Er wordt gevraagd om een herbezinning en heroverweging van de gemaakte keuzes.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op de gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstellingen van het project. Voor een reactie op dit onderdeel en de keuzes die zijn gemaakt wordt gewezen op paragraaf 2.1 en paragraaf 3.2.1 van deze reactienota. In paragraaf 3.2.1 onder het kopje d) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch). Verder is in paragraaf 2.2 is uitgebreid stilgestaan bij de verkeerseffecten op het onderliggend wegennetwerk. Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het verkeer weliswaar toeneemt op de Olmenlaan zelf, maar dat het verkeer goed is af te wikkelen. Ook blijkt uit de nadere verkeersanalyse dat de Helvoirtseweg en de verschillende kruispunten het extra verkeer goed kunnen afwikkelen, ondanks eventuele verkeersstromen via de Olmenlaan (zie verder ook bijlagen 8 en 9 van de toelichting). Er is geen reden om de gemaakte keuzes te heroverwegen.
	b.	Er ontstaat door het plan nog meer overlast op de woning Helvoirtseweg 83 door de verkeersoverlast, trillingen (er ontstaan scheurtjes op de woning met bouwjaar 1890), toename van overlast door fijnstof, stikstof en geluid, de verkeersonveiligheid neemt toe. Dit veroorzaakt een verlies in woongenot en	Voor een reactie op deze aspecten wordt gewezen op paragraaf 2.2 (verkeer), 2.10 (trillingen), 2.6 (fijnstof), 2.9 (stikstof), 2.5 (geluid) en 2.3 (verkeersveiligheid). Voor het aspect geluid geldt op de Helvoirtseweg het volgende. De Helvoirtseweg betreft een weg waar een maximale rijnsnelheid van 50 km/uur geldt. Uit de berekening blijkt dat bij de Helvoirtseweg een toename tussen de 1 en 2 dB kan worden verwacht bij de omliggende

		waardevermindering van de woning. Gevraagd wordt wie de kosten en de waardevermindering dragen.	woningen. Door de bronmaatregelen voor het deel Helvoirtseweg dat fysiek wordt aangepast verder door te trekken wordt het uitstralingseffect voor de woningen langs deze weg gereduceerd of zelfs weggenomen. Van een aantasting van het woon- of leefklimaat ter plaatse van de woning is geen sprake: op geen van de genoemde aspecten zijn onaanvaardbare effecten te verwachten. Voor een eventuele waardedaling van de woning door het bestemmingsplan N65 kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek om planschade worden ingediend. In paragraaf 2.13 wordt dit laatste nader toegelicht.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
006	a.	Reclamant heeft eerder in het proces een zienswijze gegeven en hier antwoord op gehad via de Nota Inspraak en Vooroverleg bij het Voorontwerpbestemmingsplan. De antwoorden zijn niet bevredigend voor reclamant en dus blijft de zienswijze vrijwel ongewijzigd.	De gemeente kan de eerdere antwoorden alleen verhelderen op de onderdelen waarvan is aangegeven dat deze onduidelijk waren.
	b.	Reclamant trekt in twijfel of de betere doorstroming van het verkeer en het weghalen van stoplichten op de N65 een vermindering van uitstoot van fijnstof op zal leveren, aangezien het aantal voertuigen drastisch zal toenemen.	Voor een reactie op deze onderdelen wordt gewezen op paragraaf 2.2; zie specifiek het kopje 'b) Verkeersdoorstroming' en paragraaf 2.6 (luchtkwaliteit). In die paragrafen is beschreven hoe de verkeersdoorstroming en de luchtkwaliteit zijn gewaarborgd ondanks de toename van het verkeer.
	c.	Reclamant wijst erop dat ondanks het enigszins afnemen van geluid door de verdiepte ligging is berekend dat het lawaai aan de voorkant zeer ernstig zal toenemen. Daarnaast zal geluidsarm asfalt weinig effect hebben door een lawaai veroorzakende constructiefout in het weggedeelte vlak voor de woning van reclamant.	Voor een reactie op het onderdeel geluid wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.5 van deze reactienota. In aanvulling hierop het volgende. Uit de berekening blijkt dat bij de Helvoirtseweg een toename tussen de 1 en 2 dB kan worden verwacht bij de omliggende woningen. Door de bronmaatregel voor het deel Helvoirtseweg dat fysiek wordt aangepast verder door te trekken wordt het uitstralingseffect voor de woningen langs deze weg gereduceerd of zelfs weggenomen. Het bestemmingsplan gaat niet over de definitieve constructie van de weg zelf. In het kader van de aanvraag voor de omgevingsvergunning zal de volledige constructieve toetsing plaats vinden. Over de door reclamant genoemde constructiefout is vanuit de afdeling Beheer al meerdere malen contact geweest - dit wordt dan ook via die weg behandeld.
	d.	Reclamant trekt in twijfel dat de oversteekbaarheid van de Helvoirtseweg als acceptabel gezien kan worden als het verkeer niet kan worden afgewikkeld bij de kruising van Voorst tot Voorstraat. Het weghalen van de oprit richting de A2 zorgt voor te veel verkeer en onrust op de Helvoirtseweg en Heikantstraat.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 3.2.1, zie specifiek voor de oversteekbaarheid het kopje 'b) Oversteekbaarheid Helvoirtseweg'. Het weghalen van de oprit richting de A2 wordt toegelicht in paragraaf 3.2.1, onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch).'
	e.	Reclamant maakt bezwaar tegen het verplaatsen van de parkeergelegenheid bij de stoplichten bij het kruispunt Craijenstein. De parkeerplaatsen komen op de perceelgrens van reclamant te liggen. Reclamant maakt zich zorgen over het vrij blijven van de twee uitritten naar de garages van reclamant. Reclamant	In het bestemmingsplan wordt het realiseren en/of verplaatsen van parkeerplaatsen mogelijk gemaakt. Bij het ontwerpen van deze toekomstige situatie wordt wel degelijk rekening gehouden met de bereikbaarheid van alle percelen en het realiseren van verschillende parkeervoorzieningen. De uitritten van de garages blijven goed bereikbaar.

		wijst ook op de onveiligheid op de parkeerplaats door vuil, afval en drugsgebruik.	In de huidige situatie is al sprake van een achterkantsituatie. De aanpassingen als gevolg van het project N65 hebben geen invloed op deze bestaande situatie op en rond de parkeerplaats. Onveiligheid, overlast van afval, en/of drugsgebruik is een kwestie van openbare orde en handhaving en kan niet in de weg staan aan vaststelling van het bestemmingsplan.
	f.	Reclamant vindt dat een onleefbare situatie ontstaat doordat de woning wordt weggedrukt tussen twee grote wegen en een parkeerplaats. Reclamant geeft als optie het aankopen en slopen van een aantal woningen om daar een oprit, parkeerplaats en parkachtig groen te realiseren, hierover zou de gemeente ook met de bewoners het gesprek moeten aangaan.	In de huidige situatie zijn uw woning en de omliggende woningen gelegen aan de Helvoirtseweg en een doodlopende erftoegangsweg aan de achterzijde van de percelen. In de toekomstige situatie wordt de erftoegangsweg verlegd, waardoor deze verder van de percelen af komt te liggen. Op de oorspronkelijke ligging van de erftoegangsweg, worden enkele parkeerplaatsen gerealiseerd. In ruimtelijk opzicht is er nauwelijks verschil in de afstand van deze infrastructuur tot uw woning tussen de huidige en toekomstige situatie. Van verdrukking is dan ook geen sprake. Het slopen van woningen voor het realiseren van een enkele oprit is geen reëel alternatief (zie paragraaf 2.1 en 3.2.1 van deze reactienota voor een toelichting op dit onderdeel).
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
007	a.	Reclamant wijst erop dat de toename van de verkeersdruk op de Helvoirtseweg, los van de zorgen omtrent verkeersveiligheid, fijnstof en leefbaarheid, zorgt voor een slechtere bereikbaarheid, slechte doorstroming en parkeerproblemen van de onderneming. Dit leidt tot inkomstenderving.	In paragraaf 3.2.1 is een algemene toelichting gegeven op de (verkeers)effecten ten aanzien van de Helvoirtseweg. Voor een reactie op de overige onderdelen wordt gewezen op paragraaf 2.3 (verkeersveiligheid), 2.6 (luchtkwaliteit), 2.4 (bereikbaarheid en leefbaarheid) en 2.2 (verkeer; doorstroming). Alle parkeerplekken komen in de toekomstige situatie terug, dus van parkeerproblemen kan geen sprake zijn. Er is geen sprake van een (onevenredig) aantasting van het bedrijfsklimaat en mocht er onverhoopt toch sprake zijn van inkomstenderving, kan na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een verzoek om planschade wordt ingediend. In paragraaf 2.15 wordt dit toegelicht.
	b.	Reclamant spreekt de wens uit voor een bestemmingsplan waarin de afwikkeling van het lokale verkeer beter is geregeld en waarbij de lasten van de verkeerstoename niet alleen op de Helvoirtseweg terecht komen. Reclamant stelt daartoe voor de Olmenlaan af te sluiten, het verkeer uit de van Voorst tot Voorstraat niet links maar rechts af te laten slaan en de aansluiting van de Helvoirtseweg op de N65 richting Den Bosch in stand te houden.	Voor een reactie op het onderdeel verkeer, en de afwikkeling daarvan, wordt gewezen op paragraaf 2.2 (verkeer) en paragraaf 3.2.1. In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' is toegelicht waarom is gekozen om de aansluiting te laten vervallen.
	c.	Reclamant verzoekt om maatregelen op de Helvoirtseweg om de verkeersveiligheid en luchtvervuiling tegen te gaan en hogere eisen te stellen hiervoor.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.3, onder het kopje c) Onveilige verkeerssituatie: Helvoirtseweg - Van Voorst tot Voorstraat' en paragraaf 3.2.1. Voor een reactie op het onderdeel luchtkwaliteit wordt gewezen op paragraaf 2.6. Er wordt voldaan aan de wettelijke eisen die worden gesteld aan luchtkwaliteit. Er is geen

			reden om bovenwettelijke en/of hogere eisen te stellen aan de luchtkwaliteit en/of verkeersveiligheid.
	d.	Reclamant verzoekt voorzieningen op te nemen in het bestemmingsplan om de parkeerproblemen op te lossen, door langzaam fietsverkeer apart te houden en delen van de omgeving te bestemmen voor parkeren zonder bebouwingsbestemming.	Met betrekking tot het parkeren geldt dat voor alle parkeerplaatsen die verwijderd moeten worden voor de reconstructie van de N65 minimaal een gelijk aantal parkeerplaatsen terugkomt. Aangezien de reconstructie van de N65 verder geen extra parkeerbehoefte genereert, hoeven er geen extra parkeerplaatsen aangelegd te worden vanuit het project. Nog los daarvan. De percelen rond de Helvoirtseweg zijn niet in eigendom van de gemeente, maar allemaal particulier eigendom. Bebouwingsmogelijkheden weg bestemmen voor parkeerplaatsen zou verstrekkende gevolgen hebben voor de eigenaren van deze percelen en dat is dan ook geen optie.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
008	a.	Reclamant stelt dat de gehele verkeersdruk in de gemeente toeneemt door de reconstructie van de N65. De verkeerstoename gaat gepaard met enorme luchtverontreiniging en verkeersveiligheid. Het lijkt onlogisch om in zo'n groen dorp concessies te doen aan de woonkwaliteit.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.2 (verkeer) en paragraaf 2.6 (luchtkwaliteit). In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. In paragraaf 2.2 is uitgebreid stilgestaan bij de verkeerseffecten op het onderliggend wegennetwerk. Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het verkeer niet significant toeneemt. Ook blijkt uit de nadere verkeersanalyse dat de Helvoirtseweg en de verschillende kruispunten het extra verkeer aankunnen en goed kunnen afwikkelen. Er worden geen concessies gedaan ten aanzien van het groen en/of de woonkwaliteit. In de memo 'Kwaliteitsverbetering van het landschap' opgenomen in bijlage 6 bij de Toelichting is beschreven welke kwaliteit verbeterende maatregelen en ingrepen gerealiseerd worden om de aantasting van het landschap te compenseren. Hetzelfde geldt voor de bomen en het overige groen (zie uitgebreid paragraaf 2.7 en 2.8 van deze reactienota). Ook het woongenot/leefbaarheid is een belangrijk thema en een algemeen streven van het bestemmingplan. Hier is veel aandacht voor en dit is uitvoerig onderzocht (zie paragraaf 3.2.1 van de nota voor de effecten op en rond de Helvoirtseweg). Van concessies is, kortom, geen sprake.
	b.	Reclamant geeft aan dat de waarde van de woning zal dalen door negatieve gevolgen van de toename van verkeersdruk. Daarnaast zullen de hoge kosten van het project invloed hebben op de gemeentelijke belastingen.	In paragraaf 2.2 is uitgebreid stilgestaan bij de verkeerseffecten op het onderliggend wegennetwerk. Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het verkeer niet significant toeneemt. Ook blijkt uit de nadere verkeersanalyse dat de Helvoirtseweg en de verschillende kruispunten het extra verkeer aankunnen en goed kunnen afwikkelen. Verwezen wordt naar paragraaf 2.5 voor de effecten op het onderdeel geluid en zie paragraaf 3.2.1 voor de overige effecten van de woningen rond de Helvoirtseweg. Mocht toch sprake zijn van waardedaling als gevolg van de reconstructie kan na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een verzoek om planschade worden

			gedaan. In paragraaf 2.15 wordt dit nader toegelicht. Van invloed op gemeentelijke belastingen is geen sprake. De dekking van de kosten van de projecten is opgenomen in de programmabegroting t/m 2027. De dekking bestaat uit diverse componenten, met de volgende verdeling: 75% worden de kosten gedekt vanuit reserveringen en winsten, 25% vanuit een bijdrage uit de exploitatie. In deze dekking zijn geen verdere belastingverhogingen opgenomen, de huidige begroting is dekkend tot 2027.
	c.	Reclamant verzoekt de gemeenteraad om de afwegingen wat betreft de verkeerstoename mee te nemen in de besluitvorming waarbij wordt gekeken naar alternatieven die minder verkeersdruk opleveren in het dorp.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak) en paragraaf 2.2 (verkeer) van deze reactienota. Er is wel degelijk gekeken naar alternatieven die minder verkeersdruk (in het dorp) opleveren (zie uitgebreid paragraaf 2.1).
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
009	a.	Reclamant geeft aan dat er op de Helvoirtseweg in de huidige situatie veel verkeer langs komt met alle bijbehorende overlast. Reclamant geeft aan dat volgens het ontwerpbestemmingsplan de verkeersdruk sterk toeneemt waardoor er allerlei nadelen voor het woon- en leefklimaat ontstaan en de verkeersveiligheid op de Helvoirtseweg in het gedrang komt. Het is onverantwoord om de genoemde aantallen auto's door de Helvoirtseweg te laten rijden met betrekking tot leefbaarheid, veiligheidsrisico's, trilling en geluid. De verkeerstoename is onevenredig is verdeeld omdat deze vooral de Helvoirtseweg betreft. Dit brengt gezondheidsrisico's met zich mee. Er treedt parkeeroverlast op. Het ontwerp bestemmingsplan biedt hiervoor geen oplossingen	Voor een reactie op deze aspecten wordt gewezen paragraaf 3.2.1 van de reactienota. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De Helvoirtseweg kan de verkeersintensiteiten goed afwikkelen is de conclusie uit dit rapport. Voor een reactie op de overige onderdelen wordt verwezen naar paragraaf 2.5 (geluid), 2.6 (luchtkwaliteit) en 2.10 (trillingen). Van gezondheidsrisico's is geen sprake. Met betrekking tot het parkeren geldt dat voor alle parkeerplaatsen die verwijderd moeten worden voor de reconstructie van de N65 minimaal een gelijk aantal parkeerplaatsen terugkomt. Aangezien de reconstructie van de N65 verder geen extra parkeerbehoefte genereert, hoeven er geen extra parkeerplaatsen aangelegd te worden vanuit het project. Van parkeeroverlast is dus geen sprake.
	b.	Reclamant stelt voor om de volgende wijzigingen door te voeren in het bestemmingsplan: de huidige aansluiting Helvoirtseweg op N65 in stand houden, infrastructurele aanpassingen aan onderliggende wegen nemen, maatregelen nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren, hogere eisen stellen aan verkeersveiligheid/luchtvervuiling.	Voor een toelichting wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.2 van deze reactienota. In paragraaf 2.4 (bereikbaarheid) onder het kopje 'Uitgangspunt: geen op- en uitritten' is uitgebreid toegelicht waarom de aansluitingen zoveel mogelijk zijn beperkt. Voor specifieke effecten op en rond de Helvoirtseweg wordt gewezen op paragraaf 3.2.1. Voor het overige wordt verwezen naar paragraaf 2.7 (luchtkwaliteit). Er wordt voldaan aan de verkeersveiligheidseisen en luchtkwaliteitseisen, er is geen aanleiding tot het stellen van hogere of bovenwettelijke eisen.

	c.	Reclamant stelt voor om delen van de omgeving te bestemmen voor parkeren en zonder bebouwingsbestemming.	Met betrekking tot het parkeren geldt dat voor alle parkeerplaatsen die verwijderd moeten worden voor de reconstructie van de N65 minimaal een gelijk aantal parkeerplaatsen terugkomt. Aangezien de reconstructie van de N65 verder geen extra parkeerbehoefte genereert, hoeven er geen extra parkeerplaatsen aangelegd te worden vanuit het project. De percelen rond de Helvoirtseweg zijn niet in eigendom van de gemeente, maar allemaal particulier eigendom. Bebouwingsmogelijkheden weg bestemmen zou verstrekken gevolgen hebben voor de eigenaars van deze percelen en is dan ook geen optie.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
010	a.	Reclamant wijst erop dat de toename van de verkeersdruk op de Helvoirtseweg, los van de zorgen omtrent verkeersveiligheid, fijnstof en leefbaarheid, zorgt voor een slechtere bereikbaarheid, slechte doorstroming en parkeerproblemen van de onderneming. Omdat zeker 50% van de klanten niet uit Vught maar uit de regio komt, leidt dit tot inkomstenderving. Dit is ook voor Vught als gemeente nadelig.	Op basis van de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020) van Arcadis blijkt dat de Helvoirtseweg, en de kruispunten, het verkeer goed kunnen afwikkelen. Met enkel een paar aandachtspunten. Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg wel toe, maar die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op Helvoirtseweg. De bereikbaarheid, ook van de onderneming blijft gewaarborgd. Dat de bereikbaarheid iets wordt aangepast, betekent niet dat daarmee de bereikbaarheid verslechtert (zie uitgebreid paragraaf 2.4 van de reactie voor de belangrijkste veranderingen en effecten op het onderdeel bereikbaarheid). Inkomstenderving naar aanleiding van de reconstructie ligt daarom niet voor de hand. De onderneming blijft zowel lokaal, als regionaal goed bereikbaar. Van parkeerproblemen is ook geen sprake. Met betrekking tot het parkeren geldt dat voor alle parkeerplaatsen die verwijderd moeten worden voor de reconstructie van de N65 minimaal een gelijk aantal parkeerplaatsen terugkomt. Aangezien de reconstructie van de N65 verder geen extra parkeerbehoefte genereert, hoeven er geen extra parkeerplaatsen aangelegd te worden vanuit het project. Dit geldt dus ook voor de onderneming.
	b.	Reclamant spreekt de wens uit voor een bestemmingsplan waarin de afwikkeling van het lokale verkeer beter is geregeld en waarbij de lasten van de verkeerstoename niet alleen op de Helvoirtseweg terecht komen. Reclamant stelt daartoe voor de Olmenlaan af te sluiten, het verkeer uit de van Voorst tot Voorstraat niet links maar rechts af te laten slaan en de aansluiting van de Helvoirtseweg op de N65 richting Den Bosch in stand te houden.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). Voor een reactie op het onderdeel verkeer, en de afwikkeling daarvan, wordt gewezen op paragraaf 2.2 (verkeer) en paragraaf 3.2.1. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De Helvoirtseweg kan de verkeersintensiteiten goed afwikkelen is de

			conclusie uit dit rapport. In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' is toegelicht waarom is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen en waarom niet is gekozen om de Olmenlaan af te sluiten.
	c.	Reclamant verzoekt om maatregelen op de Helvoirtseweg om de verkeersveiligheid en luchtvervuiling tegen te gaan en hogere eisen te stellen hiervoor.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.3 onder het kopje 'c) Onveilige verkeerssituatie: Helvoirtseweg - Van Voorst tot Voorststraat' en paragraaf 3.2.1. Voor een reactie op het onderdeel luchtkwaliteit wordt gewezen op paragraaf 2.6. Er wordt voldaan aan de wettelijke eisen die worden gesteld aan luchtkwaliteit. Er is geen reden om bovenwettelijke eisen te stellen aan de luchtkwaliteit.
	d.	Reclamant verzoekt voorzieningen op te nemen in het bestemmingsplan om de parkeerproblemen op te lossen, door langzaam fietsverkeer apart te houden en delen van de omgeving te bestemmen voor parkeren zonder bebouwingsbestemming.	Met betrekking tot het parkeren geldt dat voor alle parkeerplaatsen die verwijderd moeten worden voor de reconstructie van de N65 minimaal een gelijk aantal parkeerplaatsen terugkomt. Aangezien de reconstructie van de N65 verder geen extra parkeerbehoefte genereert, hoeven er geen extra parkeerplaatsen aangelegd te worden vanuit het project. De percelen rond de Helvoirtseweg zijn niet in eigendom van de gemeente, maar allemaal particulier eigendom. Bebouwingsmogelijkheden weg bestemmen zou verstreckende gevolgen hebben voor de eigenaars van deze percelen en is dan ook geen optie.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
011	a.	Reclamant vraagt alternatieven door te rekenen die de onevenredig zware belasting over de Helvoirtseweg laat afnemen of beter verdeelt over de regio.	Er zijn diverse alternatieven en varianten doorgerekend. Voor een toelichting op al deze alternatieven en varianten wordt gewezen op paragraaf 2.1 van deze reactienota. Er is bij de keuze van het alternatief en de varianten wel degelijk gekeken naar de verdeling van het verkeer over de regio. Het alternatief en de variant waarvoor is gekozen scoort het beste op de gestelde doelstelling van het project en heeft relatief de minste effecten. In paragraaf 2.1 onder het kopje 'd) Oplosbaar vermogen van het Voorkeursalternatief plus (VKA+)' is toegelicht waarom deze variant zo goed scoort.
	b	Reclamant geeft als voorkeur het in standhouden van de aansluiting Helvoirtseweg/Kennedylaan op de N65 richting Den Bosch.	In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' is toegelicht waarom is gekozen om de aansluiting te laten vervallen.
	c.	Reclamant wijst op de onveiligheden in de huidige situatie en verwacht een verslechtering door de verkeerstoename. Reclamant doet het verzoek hogere eisen te stellen aan verkeersveiligheid.	In paragraaf 3.2.1 wordt ingegaan op de effecten van de verkeerstoename op de Helvoirtseweg. In aanvulling hierop het volgende. De verkeersveiligheid is mede naar aanleiding van de zienswijzen aanvullend onderzocht. In de Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught wordt geconcludeerd dat de veiligheid is geborgd, maar dat er op kruispuntenniveau aandachtspunten zijn. Die zijn beschreven in paragraaf 3.2.1. Er is al met al geen reden om hogere veiligheidseisen te stellen.

	d.	Reclamant verwacht verdere verzakkingen als gevolg van de verwachte toename van (zwaar) verkeer en verwachte wijzigingen in het grondwaterpeil. Reclamant vraagt maatregelen te nemen tegen de extra trillingen voor huizen aan de Helvoirtseweg. Verder wordt gevraagd nulmetingen en herhaalmetingen uit te voeren (voor, tijdens en na uitvoering reconstructie) om mogelijke verzakkingen te registreren.	Voor een reactie op het onderdeel trillingen wordt gewezen op paragraaf 2.10. Uit de watertoets blijkt dat er geen wijzigingen zijn verwacht voor het grondwaterpeil, ook niet door een toename van het verkeer.
	e.	Reclamant vraagt te heronderzoeken of de plannen binnen de wettelijke kaders vallen voor luchtvervuiling.	In paragraaf 2.6 (luchtkwaliteit) wordt uitvoerig ingegaan op het onder luchtkwaliteit. In aanvulling hierop het volgende. De plannen vallen ruim binnen de wettelijke kaders. Er is dus geen enkele aanleiding om dit te heronderzoeken.
	f.	Reclamant vraagt te heronderzoeken of de plannen vallen binnen de uitspraak van de Raad van State ten aanzien van het PAS.	In paragraaf 2.9 (stikstofdepositie) wordt uitgebreid ingegaan op de stikstofdepositie.
	g.	Reclamant wijst op de maatschappelijke baten kosten ratio die lager is dan 1 en verzoekt een plan te maken waarbij de maatschappelijke baten kosten ratio gelijk of groter is dan 1.	Voor de kansrijke alternatieven voor de aanpak van de N65 is tijdens de MIRT-verkenning een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld. Uit de MKBA voor het voorkeursalternatief (VKA) blijkt dat de maatschappelijke baten bij geen van de alternatieven opwegen tegen de kosten. Uit de vergelijking van het VKA met de alternatieven uit de MKBA blijkt dat het VKA iets hogere baten heeft (die deels niet gekwantificeerd kunnen worden) en lagere kosten. De verhouding tussen de kosten en de baten is echter nog steeds <1. De kosten/baten-ratio is echter niet het enige criterium voor investeringsbeslissingen als deze. Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de doelstellingen van de reconstructie (zie daarvoor hierboven paragraaf 2.1). Dat is voor de N65 bij Vught (en Haaren) zeker het geval, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Na de vaststelling van het VKA zijn de plannen verder geoptimaliseerd en dragen zij, mede door de grotere verbetering van de doorstroming, in nog hogere mate bij aan de doelstellingen.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
012	a.	Reclamant wijst erop dat de toename van de verkeersdruk op de Helvoirtseweg, los van de zorgen omtrent verkeersveiligheid, fijnstof en leefbaarheid, zorgt voor een slechtere bereikbaarheid, slechte doorstroming en parkeerproblemen van de onderneming. Omdat zeker 50% van de klanten niet uit Vught maar uit de regio komt, leidt dit tot inkomstenderving. Dit is ook voor Vught als gemeente nadelig.	Op basis van de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020) van Arcadis blijkt dat de Helvoirtseweg, en de kruispunten, het verkeer goed kunnen afwikkelen. Met enkel een paar aandachtspunten. Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg wel toe, maar die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op Helvoirtseweg. De bereikbaarheid, ook van de onderneming blijft gewaarborgd. Dat de bereikbaarheid iets wordt aangepast, betekent niet dat daarmee de bereikbaarheid verslechtert (zie uitgebreid paragraaf 2.4 van de reactie voor de belangrijkste veranderingen en effecten op het onderdeel bereikbaarheid). Inkomstenderving naar aanleiding van de reconstructie

			ligt daarom niet voor de hand. De onderneming blijft zowel lokaal, als regionaal goed bereikbaar. Van parkeerproblemen is ook geen sprake. Met betrekking tot het parkeren geldt dat voor alle parkeerplaatsen die verwijderd moeten worden voor de reconstructie van de N65 minimaal een gelijk aantal parkeerplaatsen terugkomt. Aangezien de reconstructie van de N65 verder geen extra parkeerbehoefte genereert, hoeven er geen extra parkeerplaatsen aangelegd te worden vanuit het project. Dit geldt dus ook voor de onderneming.
	b.	Reclamant spreekt de wens uit voor een bestemmingsplan waarin de afwikkeling van het lokale verkeer beter is geregeld en waarbij de lasten van de verkeerstoename niet alleen op de Helvoirtseweg terecht komen. Reclamant stelt daartoe voor de Olmenlaan af te sluiten, het verkeer uit de van Voorst tot Voorstraat niet links maar rechts af te laten slaan en de aansluiting van de Helvoirtseweg op de N65 richting Den Bosch in stand te houden.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). Voor een reactie op het onderdeel verkeer, en de afwikkeling daarvan, wordt gewezen op paragraaf 2.2 (verkeer) en paragraaf 3.2.1. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De Helvoirtseweg kan de verkeersintensiteiten goed afwikkelen is de conclusie uit dit rapport. In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' is toegelicht waarom is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen en waarom niet is gekozen om de Olmenlaan af te sluiten.
	c.	Reclamant verzoekt om maatregelen op de Helvoirtseweg om de verkeersveiligheid en luchtvervuiling tegen te gaan en hogere eisen te stellen hiervoor.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.3 onder het kopje c) Onveilige verkeerssituatie: Helvoirtseweg - Van Voorst tot Voorstraat' en paragraaf 3.2.1. Voor een reactie op het onderdeel luchtkwaliteit wordt gewezen op paragraaf 2.6. Er wordt voldaan aan de wettelijke eisen die worden gesteld aan luchtkwaliteit. Er is geen reden om bovenwettelijke eisen te stellen aan de luchtkwaliteitseisen.
	d.	Reclamant verzoekt voorzieningen op te nemen in het bestemmingsplan om de parkeerproblemen op te lossen, door langzaam fietsverkeer apart te houden en delen van de omgeving te bestemmen voor parkeren zonder bebouwingsbestemming.	Met betrekking tot het parkeren geldt dat voor alle parkeerplaatsen die verwijderd moeten worden voor de reconstructie van de N65 minimaal een gelijk aantal parkeerplaatsen terugkomt. Aangezien de reconstructie van de N65 verder geen extra parkeerbehoefte genereert, hoeven er geen extra parkeerplaatsen aangelegd te worden vanuit het project. De percelen rond de Helvoirtseweg zijn niet in eigendom van de gemeente, maar allemaal particulier eigendom. Bebouwingsmogelijkheden weg bestemmen zou verstreckende gevolgen hebben voor de eigenaars van deze percelen en is dan ook geen optie.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen

013	a.	Reclamant wijst op de onveiligheid van de Helvoirtseweg in de huidige situatie en vindt dat de effecten op de veiligheid van het verdubbelen van het aantal motorvoertuigen nauwelijks zijn benoemd. Reclamant vraagt om een beter bestemmingsplan waarbij de afwikkeling van het lokale verkeer beter is geregeld, de verkeersdrukke afneemt en de veiligheid verbetert op de Helvoirtseweg.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project. Voor een reactie wordt verder gewezen op paragraaf 3.2.1. In aanvulling hierop het volgende. Dat het verkeer intensief toeneemt op de Helvoirtseweg is zeker niet onbenoemd gebleven. Integendeel: er is een aanvullend en nader onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten op deze weg. Dit is uitgebreid beschreven onder het kopje 'Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught' in paragraaf 3.2.1. De algehele conclusie op basis van de analyse is dat de verwachte toename van het verkeer op de Helvoirtseweg goed af te wikkelen is en past bij de functiecategorie van de weg (zie blz. 36 van analyse voor de conclusie).
	b.	Volgens reclamant is verkeersmeting uit 2018 waarbij geen enkele overtreding van de snelheidslimiet is gemeten niet representatief. Er wordt verzocht om een nieuw onderzoek naar verkeersveiligheid.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.2 (verkeer). In aanvulling hierop het volgende. Dat er geen verkeersovertredingen zijn gemeten, is geen aanleiding om te veronderstellen dat de meting niet representatief is. Een nieuw onderzoek is dus ook niet aan de orde.
	c.	Reclamant doet een verzoek om een concreet en actueel baten – kosten onderzoek uit te voeren om de aansluiting Helvoirtseweg naar N65/Den Bosch in stand te houden.	Waarom is gekozen om de door reclamant genoemde aansluiting te laten vervallen is beschreven in paragraaf 3.2.1. In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' is toegelicht waarom is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen. Voor de kansrijke alternatieven voor de aanpak van de N65 is tijdens de MIRT-verkenning een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld. Uit de MKBA voor het voorkeursalternatief (VKA) blijkt dat de maatschappelijke baten bij geen van de alternatieven opwegen tegen de kosten. Uit de vergelijking van het VKA met de alternatieven uit de MKBA blijkt dat het VKA iets hogere baten heeft (die deels niet gekwantificeerd kunnen worden) en lagere kosten. De verhouding tussen de kosten en de baten is echter nog steeds <1. De kosten/baten-ratio is echter niet het enige criterium voor investeringsbeslissingen als deze. Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de doelstellingen van de reconstructie (zie daarvoor hierboven paragraaf 2.1). Dat is voor de N65 bij Vught (en Haaren) zeker het geval, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Na de vaststelling van het VKA zijn de plannen verder geoptimaliseerd en dragen zij, mede door de grotere verbetering van de doorstroming, in nog hogere mate bij aan de doelstellingen.

	d.	Reclamant vraagt om het in kaart brengen van oplossingen om de Helvoirtseweg veiliger te maken om het aantal ongevallen te verminderen. Het doel zou moeten zijn minder verkeer met een lagere snelheid over de Helvoirtseweg te laten rijden. Het verbeteren van het parkeerbeleid, scheiden van het fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer en ontmoedigen van vrachtverkeer kunnen ook een bijdrage leveren.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt in de eerste gewezen op paragraaf 3.2.1. In aanvulling hierop het volgende. Dat het verkeer intensief toeneemt op de Helvoirtseweg is zeker niet onbenoemd. Integendeel: er is een aanvullend en nader onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten. Dit is uitgebreid beschreven onder het kopje 'Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught' in paragraaf 3.2.1. De algehele conclusie op basis van de analyse is dat de verwachte toename van het verkeer op de Helvoirtseweg goed af te wikkelen is en past bij de functiecategorie van de weg (zie blz. 36 van analyse voor de conclusie). De verkeersveiligheid is dus gewaarborgd. Er is daarom geen aanleiding om de snelheid te verlagen, verkeer te scheiden, en/of vrachtverkeer te ontmoedigen. Met betrekking tot het parkeren geldt dat voor alle parkeerplaatsen die verwijderd moeten worden voor de reconstructie van de N65 minimaal een gelijk aantal parkeerplaatsen terugkomt. Aangezien de reconstructie van de N65 verder geen extra parkeerbehoefte genereert, hoeven er geen extra parkeerplaatsen aangelegd te worden vanuit het project.
	e.	Reclamant vraagt om oplossingen in kaart te brengen om zaken als geluidsoverlast, luchtvervuiling en trillingen tot het minimum te beperken.	Deze oplossingen, voor zover noodzakelijk, zijn allemaal allemaal in kaart gebracht. Voor een reactie op deze onderdelen wordt gewezen op paragraaf 2.5 (geluid), 2.6 (luchtkwaliteit), en 2.10 (trillingen) van deze reactienota.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
014	a.	Reclamant wijst op toenemende vervuiling door uitlaatgassen, trillingen, geluid en fijnstof door de toename van verkeersbewegingen. Hierdoor wordt de woonsituatie onleefbaar met gevolgen voor de gezondheid. Reclamant mist overwegingen en maatregelen ter voorkoming van deze overlast.	Van een onleefbare situatie is geen sprake. Voor een reactie op deze onderdelen wordt gewezen op paragraaf 2.6 (luchtkwaliteit), 2.10 (trillingen) en 2.2 (verkeer). In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Vanwege de verkeerstoename op de Helvoirtseweg is nader onderzoek gedaan naar de verkeerssituatie en mogelijke overlast ter plaatse. Dit is uitgebreid beschreven onder het kopje 'Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught' in paragraaf 3.2.1. De algehele conclusie op basis van die analyse is dat de verwachte toename van het verkeer op de Helvoirtseweg goed af te wikkelen is en past bij de functiecategorie van de weg (zie blz. 36 van analyse voor de conclusie).
	b.	Reclamant wijst op de negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid op de Helvoirtseweg door de toename van verkeersbewegingen. Er ontbreekt een fatsoenlijk onafhankelijk onderzoek hiernaar. Reclamant wijst op zorgplicht van de gemeente voor de veiligheid van burgers en stelt gemeente aansprakelijk voor gevolgen van de verkeerstoename.	Er is een aanvullend onafhankelijk verkeersonderzoek uitgevoerd, mede naar aanleiding van de zienswijzen. Er is dus wel degelijk een fatsoenlijk onderzoek. Dit is uitgebreid beschreven onder het kopje 'Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught' in paragraaf 3.2.1. De algehele conclusie op basis van de analyse is dat de verwachte toename van het verkeer op de Helvoirtseweg goed af te wikkelen is en past bij de functiecategorie van de weg (zie blz. 36 van analyse voor de conclusie).
	c.	Reclamant wijst op de nadelen voor de bereikbaarheid van de eigen woning en van het centrum van Vught of 's-Hertogenbosch.	Er zijn geen nadelen voor de bereikbaarheid van de woning. Dit is uitgebreid beschreven in paragraaf 2.4 van de reactienota.

	d.	Reclamant stelt dat de N65 was ontworpen om het verkeer voor de Helvoirtseweg te ontlasten en nu legt de nieuwe N65 weer meer druk op de Helvoirtseweg. Dit is niet consistent met eerdere besluiten en met de algemene insteek om het verkeer door dorpskernen juist te verminderen. Reclamant wijst op andere mogelijkheden om het verkeer doorgang te laten vinden, zoals een omleiding vanaf Tilburg over Eindhoven en de Langstraatroute. Dit zijn wegen die voor veel verkeer bestemd zijn in tegenstelling tot de Helvoirtseweg.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak), 2.2 (verkeer) en 3.2.1. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. De Helvoirtseweg is, op basis van het Verkeersvervoerplan (VVP) een belangrijk onderdeel van de wegenstructuur in Vught (zie paragraaf 2.2). Het ontlasten van de Helvoirtseweg is nooit een doel geweest van de reconstructie N65. De toename van het aantal vervoersbewegingen is een landelijke trend. De reconstructie is daarmee niet de oorzaak, maar het gevolg van deze ontwikkeling met als doel om te voorkomen dat de leefbaarheid niet verder verslechtert. Met de reconstructie van de N65 wordt Vught veiliger en beter bereikbaar. Daarnaast beperken we voor een groot deel van de bewoners de overlast die de weg nu oplevert en neemt de leefbaarheid in Vught in belangrijke mate toe. Aan het bestemmingsplan ligt verder een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op de gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project. Het voorgestelde alternatief biedt geen oplossing voor de problematiek.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
015	a.	Door de toename aan verkeersbewegingen op de Helvoirtseweg ontstaat nog meer hinder door vervuiling, uitlaatgassen, trillingen en geluid dan in de huidige situatie. De woonsituatie wordt onleefbaar met gevolgen voor de gezondheid. Reclamant mist overwegingen en maatregelen ter voorkoming van de milieuvervuiling in het bestemmingsplan.	Voor een reactie op deze onderdelen wordt gewezen op paragraaf 2.6 (luchtkwaliteit), 2.10 (trillingen) en 2.2 (verkeer). In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Vanwege de verkeerstoename op de Helvoirtseweg is nader onderzoek gedaan naar de verkeerssituatie en mogelijke overlast ter plaatse. Dit is uitgebreid beschreven onder het kopje 'Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught' in paragraaf 3.2.1. De algehele conclusie op basis van die analyse is dat de verwachte toename van het verkeer op de Helvoirtseweg goed af te wikkelen is en past bij de functiecategorie van de weg (zie blz. 36 van analyse voor de conclusie). De leefbaarheid is dus op niveau en geborgd. Er is geen aanleiding om aanvullende maatregelen te treffen.
	b.	Omdat het verkeer op een deel van de Taalstraat wel netjes wordt afgewikkeld, wordt de Helvoirtseweg onevenredig belast	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.2 van deze reactienota. Zoals in de rapportage verkeerscijfers (zie bijlage 8 van het bestemmingsplan) is te lezen, neemt de verkeersdruk op de Taalstraat ook toe. De Taalstraat en Helvoirtseweg zijn beide onderdeel van de hoofdwegenstructuur in het onderliggend wegennet van Vught, waarmee de toename op deze wegen past binnen de categorieën die aan deze wegen zijn toegekend. Er is een aanvullend onafhankelijk verkeersonderzoek uitgevoerd naar de verkeerseffecten op de Helvoirtseweg, mede naar aanleiding van de zienswijzen. Dit is

			uitgebreid beschreven onder het kopje 'Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught' in paragraaf 3.2.1. De algehele conclusie op basis van de analyse is dat de verwachte toename van het verkeer op de Helvoirtseweg goed af te wikkelen is en past bij de functiecategorie van de weg (zie blz. 36 van analyse voor de conclusie).
	c.	Reclamant wijst op negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid op de Helvoirtseweg, vooral voor het oversteken. De reclamant mist in het bestemmingsplan overwegingen en maatregelen ter voorkoming tot de verwachte overlast.	Voor een reactie op die onderdeel wordt gewezen op paragraaf 3.2.1. Gewezen wordt op de toelichting onder kopjes: 'a) Verkeersafwikkeling kruispunten', 'b) Oversteekbaarheid' en 'c) Uitvoering maatregelen in overleg met gebruikers en omwonenden'. De verkeersveiligheid op de Helvoirtseweg op niveau. Er is al met al geen aanleiding tot het treffen van (aanvullende) maatregelen ter voorkoming van overlast.
	d.	Reclamant stelt dat de N65 was ontworpen om het verkeer voor de Helvoirtseweg te ontlasten en nu legt de nieuwe N65 weer meer druk op de Helvoirtseweg. Dit is niet consistent met eerdere besluiten en met de algemene insteek om het verkeer door dorpskernen juist te verminderen.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak), 2.2 (verkeer) en 3.2.1. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. De Helvoirtseweg is, op basis van het Verkeersvervoerplan (VVP) een belangrijk onderdeel van de wegenstructuur in Vught (zie paragraaf 2.2). Het ontlasten van de Helvoirtseweg is nooit een doel geweest van de reconstructie N65. De toename van het aantal vervoersbewegingen is een landelijke trend. De reconstructie is daarmee niet de oorzaak, maar het gevolg van deze ontwikkeling met als doel om te voorkomen dat de leefbaarheid niet verder verslechtert. Met de reconstructie van de N65 wordt Vught veiliger en beter bereikbaar. Daarnaast beperken we voor een groot deel van de bewoners de overlast die de weg nu oplevert en neemt de leefbaarheid in Vught in belangrijke mate toe.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
016	a.	Het plan leidt tot een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen in de Helvoirtseweg, m.n. op het gedeelte tussen de Kapellaan en de Heikantstraat richting oprit Olmenlaan, terwijl in de andere straten een beperkte stijging of zelfs een vermindering van gemotoriseerd verkeer wordt verwacht. De Helvoirtseweg wordt door het plan onevenredig belast.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 3.2.1. Gewezen wordt op de toelichting onder kopjes: 'a) Verkeersafwikkeling kruispunten', 'b) Oversteekbaarheid' en 'c) Uitvoering maatregelen in overleg met gebruikers en omwonenden'. In aanvulling hierop het volgende. Er is een aanvullend en onafhankelijk verkeersonderzoek uitgevoerd naar de verkeerseffecten op de Helvoirtseweg, mede naar aanleiding van de zienswijzen. Dit is uitgebreid beschreven onder het kopje 'Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught' in paragraaf 3.2.1. De algehele conclusie op basis van de analyse is dat de verwachte toename van het verkeer op de Helvoirtseweg goed af te wikkelen is en past bij de functiecategorie van de weg (zie blz. 36 van de analyse voor die conclusie). Van een onevenredige belasting is geen sprake. Op de hele straat niet, ook niet op het door reclamant genoemde gedeelte.
	b.	Reclamant wijst op negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid, met name het oversteken. De situatie op de beide T-splitsingen is onoverzichtelijk. Het is daarbij nu al lastig om de eigen opritten op en af te rijden. Dit wordt bij een verdubbeling van het verkeer onmogelijk.	De verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid op de Helvoirtseweg zijn aanvullend onderzocht, juist vanwege de verkeertoeename. Dit is uitgebreid beschreven onder het kopje 'Verkeerskundige analyse Helvoirtseweg Vught' in paragraaf 3.2.1. De algehele conclusie op basis van de analyse is dat de verwachte toename van het verkeer op de

			Helvoirtseweg goed af te wikkelen is en past bij de functiecategorie van de weg (zie blz. 36 van analyse voor de conclusie). Dat de de T-splitsingen onoverzichtelijk zouden zijn wordt niet onderschreven.
	c.	Reclamant voorziet een significantie toename in negatieve milieu- en omgevingseffecten zoals de toename van fijnstof, geluid, trillingen en stikstof.	Op geen van de genoemde aspecten is een significante of onaanvaardbare toename verwacht. De stelling van reclamant snijdt dus ook geen hout. Voor een reactie op deze onderdelen wordt gewezen op paragraaf 2.6 (luchtkwaliteit), 2.5 (geluid), 2.10 (trillingen) en 2.9 (stikstofdepositie).
	d.	De waarde van de woning zal afnemen als gevolg van de negatieve reputatie die dit deel van de straat meekrijgt door de huidige plannen van de N65.	Voor een eventuele waardedaling van de woning door het bestemmingsplan N65 kunt u na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een verzoek om planschade indienen. In paragraaf 2.14 wordt dit nader toegelicht.
	e.	De nadelen staan in geen verhouding tot de immense investeringen die gemoeid gaan met de plannen van de N65. Reclamant verzoek om alternatieven te onderzoeken zodat de doorstroming ins Vught structureel en duurzaam verbeterd wordt en de verkeersdrukke evenwichtiger wordt verdeeld. Verder wordt aangegeven dat een oprit bij de kruising Helvoirtseweg en N65 logischer is dan het behouden van de oprit van de Olmenlaan.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op de gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project. In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' is toegelicht waarom is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
017	a.	Reclamant geeft aan dat er op de Helvoirtseweg in de huidige situatie veel verkeer langs komt met alle bijbehorende overlast. Reclamant geeft aan dat volgens het ontwerpbestemmingsplan de verkeersdrukke sterk toeneemt waardoor er allerlei nadelen voor het woon- en leefklimaat ontstaan en de verkeersveiligheid op de Helvoirtseweg in het gedrang komt. Het is onverantwoord om de genoemde aantallen auto's door de Helvoirtseweg te laten rijden met betrekking tot de leefbaarheid, veiligheidsrisico's, trilling en geluid. De verkeerstoename is onevenredig is verdeeld omdat deze vooral de Helvoirtseweg betreft. Dit brengt gezondheidsrisico's met zich mee. Er treedt parkeeroverlast op. Het ontwerp bestemmingsplan biedt hiervoor geen oplossingen.	Voor een reactie op deze onderdelen wordt gewezen paragraaf 3.2.1 van deze reactienota. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De Helvoirtseweg kan de verkeersintensiteiten goed afwikkelen is de conclusie uit dit rapport. Van gezondheidsrisico's is geen sprake. Voor een reactie op de overige onderdelen wordt verwezen naar paragraaf 2.5 (geluid), 2.6 (luchtkwaliteit) en 2.10 (trillingen). Met betrekking tot het parkeren geldt dat voor alle parkeerplaatsen die verwijderd moeten worden voor de reconstructie van de N65 minimaal een gelijk aantal parkeerplaatsen terugkomt. Aangezien de reconstructie van de N65 verder geen extra parkeerbehoefte genereert, hoeven er geen extra parkeerplaatsen aangelegd te worden vanuit het project. Van parkeeroverlast is dus geen sprake.

	b.	Reclamant stelt voor om de volgende wijzigingen door te voeren in het bestemmingsplan: de huidige aansluiting Helvoirtseweg op N65 in stand houden, infrastructurele aanpassingen aan onderliggende wegen nemen, maatregelen nemen om de luchtkwaliteit te verbeteren, hogere eisen stellen aan verkeersveiligheid/luchtvervuiling, snel en langzaam verkeer apart houden.	In paragraaf 2.4 (bereikbaarheid) onder het kopje 'Uitgangspunt: geen op- en uitritten' is uitgebreid toegelicht waarom de aansluitingen zoveel mogelijk zijn beperkt. Voor de effecten ten aanzien van de Helvoirtseweg wordt gewezen op paragraaf 3.2.1. Voor het overige wordt verwezen naar paragraaf 2.6 (luchtkwaliteit). Voor het stellen van hogere, bovenwettelijke eisen is geen aanleiding.
	c.	Reclamant stelt voor om delen van de omgeving te bestemmen voor parkeren en zonder bebouwingsbestemming.	Met betrekking tot het parkeren geldt dat voor alle parkeerplaatsen die verwijderd moeten worden voor de reconstructie van de N65 minimaal een gelijk aantal parkeerplaatsen terugkomt. Aangezien de reconstructie van de N65 verder geen extra parkeerbehoefte genereert, hoeven er geen extra parkeerplaatsen aangelegd te worden vanuit het project. De percelen rond de Helvoirtseweg zijn niet in eigendom van de gemeente, maar allemaal particulier eigendom. Bebouwingsmogelijkheden wegbestemmen zou verstrekkende gevolgen hebben voor de eigenaars van deze percelen en is dan ook geen optie.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
018	a.	Zienswijze is een bijlage bij zienswijze 34, verwezen wordt naar de reactie onder dat punt.	Verwezen wordt naar de reacties die per individuele zienswijze zijn gegeven.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
019	a.	Reclamant geeft aan dat er op de Helvoirtseweg in de huidige situatie veel verkeer langs komt met alle bijbehorende overlast. Reclamant geeft aan dat volgens het ontwerpbestemmingsplan de verkeersdrukke sterk toeneemt waardoor er allerlei nadelen voor het woon- en leefklimaat ontstaan en de verkeersveiligheid op de Helvoirtseweg in het gedrang komt. Het is onverantwoord om de genoemde aantallen auto's door de Helvoirtseweg te laten rijden met betrekking tot leefbaarheid, veiligheidsrisico's, trilling, luchtvervuiling en geluid. Dit brengt gezondheidsrisico's met zich mee. De Helvoirtseweg wordt te zwaar belast.	Voor een reactie op deze onderdelen wordt gewezen paragraaf 3.2.1 van deze reactienota. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De Helvoirtseweg kan de verkeersintensiteiten goed afwikkelen is de conclusie uit dit rapport. Voor een reactie op de overige onderdelen wordt verwezen naar paragraaf 2.5 (geluid), 2.6 (luchtkwaliteit) en 2.10 (trillingen). Met betrekking tot het parkeren geldt dat voor alle parkeerplaatsen die verwijderd moeten worden voor de reconstructie van de N65 minimaal een gelijk aantal parkeerplaatsen terugkomt. Aangezien de reconstructie van de N65 verder geen extra parkeerbehoefte genereert, hoeven er geen extra parkeerplaatsen aangelegd te worden vanuit het project. Van parkeeroverlast is dus geen sprake.
	b.	Er treedt parkeeroverlast op. Door de ontwikkelingen N65, het nieuwe woon-zorgcentrum en parkeren voor het station worden de parkeerproblemen steeds groter.	Voor een reactie op het aspect parkeren en eventuele problemen over dit onderwerp wordt gewezen op de reactie onder 19a.

	c.	Reclamant betwijfelt of het zware verkeer over de rotondes kan.	De rotondes kunnen het zware verkeer aan. Bij het ontwerp van de rotonde is rekening gehouden met vrachtverkeer. De wegstructuur is erop berekend dat ook het zware verkeer gebruik kan maken van de rotondes (zie verder paragraaf 2.2 en 2.4).
	d.	Reclamant stelt voor om de volgende wijzigingen door te voeren in het bestemmingsplan, waarin de afwikkeling van het lokale verkeer beter is geregeld: de huidige aansluiting Helvoirtseweg op N65 in stand houden, infrastructurele aanpassingen aan onderliggende wegen nemen, maatregelen nemen om de luchtkwaliteit en geluidsoverlast te verbeteren, hogere eisen stellen aan verkeersveiligheid, snel en langzaam verkeer apart houden.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op de gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstellingen van het project. In paragraaf 2.4 (bereikbaarheid) onder het kopje 'Uitgangspunt: geen op- en uitritten' is uitgebreid toegelicht waarom de aansluitingen zoveel mogelijk zijn beperkt. Voor de effecten van het toenemende verkeer op de Helvoirtseweg wordt gewezen op paragraaf 3.2.1.
	e.	Reclamant stelt voor om delen van de omgeving te bestemmen voor parkeren en zonder bebouwingsbestemming.	Voor een reactie op het aspect parkeren en eventuele problemen over dit onderwerp wordt gewezen op de reactie onder 19a.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
020	a.	Reclamant wijst op de verwachte verkeerstoename op de Helvoirtseweg en de moeilijkheden voor het oprijden vanaf de oprit van de woning. Er treden negatieve milieueffecten op. Het ontwerpbestemmingsplan bevat geen maatregelen om de negatieve effecten op de woonsituatie te neutraliseren. Reclamant doet het verzoek voor een bestemmingsplan waarbij de afwikkeling van het lokale verkeer beter geregeld is.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.2 (verkeer) en 2.4 (bereikbaarheid). In aanvulling daarop het volgende. Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De Helvoirtseweg kan de verkeersintensiteiten goed afwikkelen is de conclusie uit dit rapport. De leefbaarheid en de woonsituatie rond Helvoirtseweg worden niet onevenredig aangetast. Er is daarom geen reden of aanleiding voor een ander bestemmingsplan waarin dit beter of anders is geregeld.
	b.	Reclamant stelt dat door het afsluiten van de oprit bij de John. F. Kennedylaan, de Helvoirtseweg veel drukker worden en de Heikantstraat en Olmenlaan ongeschikt zijn om met het huidige dwarsprofiel te dienen als toegang voor een oprit naar de N65. Het geniet de voorkeur om van de aansluiting Helvoirtseweg/John. F. Kennedylaan een volwaardige aansluiting te maken, dus ook een oprit richting het noorden.	In paragraaf 2.4 (bereikbaarheid) onder het kopje 'Uitgangspunt: geen op- en uitritten' is uitgebreid toegelicht waarom de aansluitingen zoveel mogelijk zijn beperkt. Waarom is gekozen om de door reclamant genoemde aansluiting te laten vervallen is beschreven in paragraaf 3.2.1. In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' is toegelicht waarom is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen. Vanwege het smalle dwarsprofiel van de Heikantstraat is besloten om deze weg als eenrichtingsverkeersweg in te richten.

c.	Reclamant stelt dat de onvolwaardige aansluiting op de N65 ter hoogte van de John F. Kennedylaan in strijd is met de gesloten overeenkomst tussen de staat en de gemeente Vught. In nr. NB 6161 wordt in artikel 2.1a gesproken van een optimalisering van de kruispunten John F. Kennedylaan.	Bij de totstandkoming van de plannen voor de reconstructie van de N65 heeft de gemeente Vught nauw samengewerkt met het rijk, de provincie en de overige betrokken gemeentes. Ten tijde van de MIRT-verkenning zijn de alternatieven tegen elkaar afgewogen. In het daaropvolgende planproces zijn op basis van het voorkeursalternatief, mede naar aanleiding van de consultatieronde in 2018, optimalisatievoorstellen gedaan die hebben geleid tot het huidige plan voor de reconstructie. Dit is in overeenstemming met de afspraken, en overeenkomst waar reclamant naar verwijst, die de gemeente Vught met het rijk gemaakt heeft.
d.	Reclamant acht het onwaarschijnlijk dat met een verdubbeling van het verkeer de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen, zoals fijnstof en stikstof, gelijk blijft, zeker met wachtend, afslaand en fileverkeer. Reclamant verzoekt om een verificatie van de hiervoor relevante berekeningen.	Voor een reactie op deze aspecten wordt gewezen op paragraaf 2.6 (luchtkwaliteit) en 2.9 (stikstofdepositie). In die paragrafen is toegelicht hoe de luchtkwaliteit op peil blijft ondanks de verkeerstoename op bepaalde wegen. Er is geen aanleiding om te twifelen aan de berekeningen en de onderzoeken die zijn verricht in het kader van de luchtkwaliteit en/of de stikstofdepositie en dus is er ook geen reden om de cijfers te verifiëren.
e.	Reclamant stelt dat uit documenten blijkt dat de toename van het geluid te hoog is en er maatregelen genomen dienen te worden om de geluidsdruk terug te brengen tot een acceptabel niveau. Reclamant verneemt graag welke berekeningen hieraan ten grondslag liggen en welke maatregelen genomen gaan worden tegen de verwachte extra geluidsoverlast.	Voor een reactie op het onderdeel geluid wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.5 van deze reactienota. In aanvulling hierop het volgende. Uit de berekening blijkt dat bij de Helvoirtseweg een toename tussen de 1 en 2 dB kan worden verwacht bij de omliggende woningen. Door de bronmaatregelen voor het deel Helvoirtseweg dat fysiek wordt aangepast verder door te trekken wordt het uitstralingseffect voor de woningen langs deze weg gereduceerd en/of weggenomen. In paragraaf 2.5 van de reactienota is uitgebreid stilgestaan bij de uitgevoerde geluidsberekeningen, de geluidseffecten, en de te nemen geluidsmaatregelen. Ook specifiek voor de Helvoirtseweg.
f.	Reclamant verzoekt de verkeersveiligheid in en rondom de Helvoirtseweg te optimaliseren. Reclamant verwacht gevaarlijke situaties bij de afslag Helvoirtseweg/Heikantstraat door de verkeerstoename en vraagt welke maatregelen worden genomen om de veiligheid te verbeteren. Reclamant verzoekt de berekeningen over verkeersdrukke en de verkeerstoename te verifiëren.	In paragraaf 3.2.1 wordt uitgebreid ingegaan op de effecten van de verkeerstoename op de verschillende kruispunten aan de Helvoirtseweg. Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De Helvoirtseweg kan de verkeersintensiteiten goed afwikkelen is de conclusie uit dit rapport. De leefbaarheid en de woonsituatie rond Helvoirtseweg wordt niet onevenredig aangetast. Er is dus geen reden om nadere maatregelen te treffen of de verkeersberekeningen te verifiëren.
g.	Reclamant verzoekt maatregelen te nemen tegen de extra trillingen ter voorkoming van schade aan de huizen gelegen aan de Helvoirtseweg.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.10 van de reactienota.

	h.	Reclamant geeft aan dat in paragraaf 3.1.1 een verwijzing staat naar hoofdstuk 6 met meer informatie over de tijdelijke N65, maar in hoofdstuk 6 is deze informatie niet te vinden. Reclamant verzoekt nadere informatie te verstrekken over de verkeersafwikkeling in Vught gedurende de reconstructie van de N65.	Dit is inderdaad - abusievelijk - een verwijzing naar een niet-bestaand hoofdstuk. De verwijzing wordt aangepast. De verkeerssituatie in de tijdelijke situatie is nader onderzocht. De realisatie van de N65 vindt plaats in twee fasen. In iedere fase worden maatregelen genomen om het verkeer in goede banen door Vught te leiden. Meer informatie over de verkeersafwikkeling vindt u in paragraaf 2.4 onder het kopje 'Bypass tijdens de bouw'.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	In paragraaf 3.1.1 van de toelichting wordt de verwijzing naar hoofdstuk 6 aangepast.

3.2.3 Helvoirtseweg – Van Voorst tot Voorststraat

Nr.		Samenvatting	Beantwoording
021	a.	Reclamant verzoekt de gemeente correct en open te zijn in de communicatie.	Er wordt zo open en correct mogelijk gecommuniceerd met omwonenden. De gemeente zet verschillende kanalen in om belanghebbenden zo goed als mogelijk te informeren over het bestemmingsplan (zie paragraaf 2.12 van de reactienota).
	b.	Reclamant wijst op problemen met het oprijden van de Helvoirtseweg vanaf de parkeerplaats, met name nadat de spoorbomen net open zijn gegaan. Reclamant stelt dat deze situatie gelukkig gaat verdwijnen met de verdiepte ligging van het spoor, maar dat de verkeersdruk flink zal toenemen in de toekomstige situatie op de Helvoirtseweg/Van Voorst tot Voorststraat, waarvoor geen oplossing voorhanden is. Reclamant wijst ook op de toenemende verkeersdruk op de gehele Helvoirtseweg en overige kruispunten. Reclamant doet een verzoek voor een bestemmingsplan waarin de afwikkeling van het lokale verkeer beter geregeld is. Reclamant stelt voor de aansluiting van Helvoirtseweg/Kennedylaan naar de N65 richting Den Bosch in stand te houden.	Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De Helvoirtseweg kan de verkeersintensiteiten goed afwikkelen is de conclusie uit dit rapport. De leefbaarheid en de woonsituatie rond de Helvoirtseweg wordt niet onevenredig aangetast. Wel is uit het onderzoek gebleken dat het kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat aangepakt dient te worden. In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'Kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat' wordt expliciet ingegaan op de effecten van de verkeerstoename op het genoemde kruispunt. Er worden dus maatregelen getroffen. Verder is in paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' toegelicht waarom is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen. Toelichting hierop en het aanvullende onderzoek staat in paragraaf 3.2.1. Verder is in paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' toegelicht waarom is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen.

	c.	Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid op de Helvoirtseweg verslechtert, vooral op de kruispunten zoals de Helvoirtseweg – Heikantstraat. Reclamant verzoekt hogere eisen te stellen aan verkeersveiligheid. Reclamant vraagt om een verificatie van de berekeningen met betrekking tot de verkeersdrukte en wachttijden.	Voor een reactie wordt verwezen naar de reactie onder 21b. Het kruispunt Helvoirtseweg – Heikantstraat is meegenomen in de kruispuntenanalyse (zie bijlage 9 bij de toelichting). De verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid zijn op niveau en geborgd. Er is geen reden om te twijfelen aan de verkeersberekeningen en/of cijfers (zie verder paragraaf 2.2).
	d.	Reclamant vraagt om een verificatie van de berekeningen met betrekking tot de verkeersdrukte en wachttijden.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.2 (verkeer). In deze paragraaf wordt beschreven dat de verkeersdrukte over het hele traject goed wordt afgewikkeld en dat de wachttijden juist minder worden.
	e.	Reclamant vraagt om een verificatie van de berekeningen met betrekking tot luchtvervuiling, een gelijkblijvende uitstoot bij een verdubbeling van het verkeer lijkt reclamant onwaarschijnlijk.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.6 (luchtkwaliteit).
	f.	Reclamant wijst op gedetailleerde stukken waarin staat dat de toename van het geluid te hoog is (> 2dB) en vraagt zich af waarom dit niet terug komt in de overzichtsstukken. Reclamant verzoekt maatregelen te nemen tegen verwachte extra geluidsoverlast.	In paragraaf 2.5 is een toelichting op de geluidberekeningen gegeven. Voor het volledige akoestische onderzoek naar het onderliggend wegennet wordt verwezen naar bijlage 15 van de toelichting van het bestemmingsplan. De 2dB komt wel degelijk terug in de stukken en wordt uitgebreid toegelicht in paragraaf 2.5. Voor de geluidseffecten én maatregelen op en rondom de Helvoirtseweg wordt ook verwezen naar paragraaf 2.5 van deze nota.
	g.	Reclamant verwacht extra trillingen als gevolg van de verkeerstoename voor huizen aan de Helvoirtseweg en verzoekt hiervoor maatregelen te nemen. De woning van reclamant is al verzakt.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.10 (trillingen).
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
022	a.	Reclamant stelt dat het vervallen van aansluitingen op de N65 veel nadelige gevolgen heeft op de Helvoirtseweg. De nieuwe situatie leidt tot een verkeerstoename van 104% op de Helvoirtseweg vanaf de kruising met de Van Voorst tot Voorststraat tot aan de Koestraat. Reclamant wijst op onduidelijkheden of de kruising Helvoirtseweg/Van Voorst tot Voorststraat de toekomstige verkeersdrukte wel kan verwerken, met name tijdens de spits. De kruising loopt nu al vast tijdens de spits en reclamant verwacht veel hinder en onveilige situaties aan de Helvoirtseweg. Reclamant stelt dat de gemeente de gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan niet goed heeft onderzocht en onvoldoende/geen rekening heeft gehouden met de belangen van bewoners aan de Helvoirtseweg, hierdoor is sprake van onzorgvuldige besluitvorming. Reclamant vraagt om te onderzoeken of een oplossing kan komen waarbij de Helvoirtseweg niet overbelast wordt. Reclamant doet een voorstel voor het	In paragraaf 2.4 (bereikbaarheid) onder het kopje 'Uitgangspunt: geen op- en uitritten' is uitgebreid toegelicht waarom de aansluitingen zoveel mogelijk zijn beperkt. Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De Helvoirtseweg kan de verkeersintensiteiten goed afwikkelen is de conclusie uit dit rapport. De leefbaarheid en de woonsituatie rond de Helvoirtseweg wordt niet onevenredig aangetast. Wel is uit het onderzoek gebleken dat het kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat aangepakt dient te worden. In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'Kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat' wordt expliciet ingegaan op de effecten van de verkeerstoename op het genoemde kruispunt; er worden dus maatregelen getroffen. Verder is in paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' toegelicht waarom

		behouden van een aantal op- en afritten en/of het aanleggen van een parallelrijbaan langs de N65.	is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen. De Helvoirsteweg wordt niet overbelast – er is dus ook geen reden tot onderzoek van andere oplossingen.
	b.	Reclamant stelt dat de kruising Helvoirtseweg/Van Voorst tot Voorstraat nu al onveilig is voor fietsende scholieren wat naar verwachting zal toenemen door de toenemende drukte.	In paragraaf 3.2.1 onder het kopje ‘Kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat’ wordt nadrukkelijk ingegaan op de effecten van de verkeerstoename op het genoemde kruispunt.
	c.	Reclamant vraagt om aanvullend onderzoek indien geen oplossing kan worden gevonden naar wat de effecten zijn van de reconstructie op de verkeerssituatie in Vught, in het bijzonder de Helvoirtseweg/kruising Van Voorst tot Voorststraat, uitgesplitst naar tijdvakken en met name aandacht voor spijtstijden.	Zie voor een antwoord de reactie onder 22a. Voor een toelichting op de aanvullende verkeerskundige analyse wordt verder gewezen op paragraaf 3.2.1. Deze genoemde uitsplitsing naar tijdvakken heeft wel degelijk plaatsgevonden.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
023	a.	Reclamant stelt dat het vervallen van aansluitingen op de N65 veel nadelige gevolgen heeft op de Helvoirtseweg. De nieuwe situatie leidt tot een verkeerstoename van 104% op de Helvoirtseweg vanaf de kruising met de Van Voorst tot Voorststraat tot aan de Koestraat. Reclamant wijst op onduidelijkheden of de kruising Helvoirtseweg/Van Voorst tot Voorstraat de toekomstige verkeersdrukke wel kan verwerken, met name tijdens de spits. De kruising loopt nu al vast tijdens de spits en reclamant verwacht veel hinder en onveilige situaties aan de Helvoirtseweg. Reclamant stelt dat de gemeente de gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan niet goed heeft onderzocht en onvoldoende/geen rekening heeft gehouden met de belangen van bewoners aan de Helvoirtseweg, hierdoor is sprake van onzorgvuldige besluitvorming. Reclamant vraagt om te onderzoeken of een oplossing kan komen waarbij de Helvoirtseweg niet overbelast wordt. Reclamant doet een voorstel voor het behouden van een aantal op- en afritten en/of een parallelrijbaan langs de N65.	In paragraaf 2.4 (bereikbaarheid) onder het kopje ‘Uitgangspunt: geen op- en uitritten’ is uitgebreid toegelicht waarom de aansluitingen zoveel mogelijk zijn beperkt. Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De Helvoirtseweg kan de verkeersintensiteiten goed afwikkelen is de conclusie uit dit rapport. De leefbaarheid en de woonsituatie rond de Helvoirtseweg wordt niet onevenredig aangetast. Wel is uit het onderzoek gebleken dat het kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat aangepakt dient te worden. In paragraaf 3.2.1 onder het kopje ‘Kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat’ wordt expliciet ingegaan op de effecten van de verkeerstoename op het genoemde kruispunt. Er worden dus maatregelen getroffen. Verder is in paragraaf 3.2.1 onder het kopje ‘d) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)’ toegelicht waarom is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen.
	b.	Reclamant stelt dat de kruising Helvoirtseweg/Van Voorst tot Voorstraat nu al onveilig is voor fietsende scholieren wat naar verwachting zal toenemen door de toenemende drukte.	In paragraaf 3.2.1 onder het kopje ‘Kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat’ wordt expliciet ingegaan op de effecten van de verkeerstoename op het genoemde kruispunt.
	c.	Reclamant vraagt om aanvullend onderzoek indien geen oplossing kan worden gevonden naar wat de effecten zijn van de reconstructie op de verkeerssituatie in Vught, in het bijzonder de Helvoirtseweg/kruising Van Voorst tot Voorstraat, uitgesplitst naar tijdvakken en met name aandacht voor spijtstijden.	Voor een reactie wordt gewezen naar 23a. Voor een toelichting op de aanvullende verkeerskundige analyse wordt verder gewezen op paragraaf 3.2.1. Deze uitsplitsing naar tijdvakken heeft plaatsgevonden.

		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
024	a.	Reclamant stelt dat het vervallen van aansluitingen op de N65 veel nadelige gevolgen heeft op de Helvoirtseweg. De nieuwe situatie leidt tot een verkeerstoename van 104% op de Helvoirtseweg vanaf de kruising met de Van Voorst tot Voorststraat tot aan de Koestraat. Reclamant wijst op onduidelijkheden of de kruising Helvoirtseweg/Van Voorst tot Voorstraat de toekomstige verkeersdrukte wel kan verwerken, met name tijdens de spits. De kruising loopt nu al vast tijdens de spits en reclamant verwacht veel hinder en onveilige situaties aan de Helvoirtseweg. Reclamant stelt dat de gemeente de gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan niet goed heeft onderzocht en onvoldoende/geen rekening heeft gehouden met de belangen van bewoners aan de Helvoirtseweg, hierdoor is sprake van onzorgvuldige besluitvorming. Reclamant vraagt om te onderzoeken of een oplossing kan komen waarbij de Helvoirtseweg niet overbelast wordt. Reclamant doet een voorstel voor het behouden van een aantal op- en afritten en/of een parallelrijbaan langs de N65.	In paragraaf 2.4 (bereikbaarheid) onder het kopje 'Uitgangspunt: geen op- en uitritten' is uitgebreid toegelicht waarom de aansluitingen zoveel mogelijk zijn beperkt. Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De Helvoirtseweg kan de verkeersintensiteiten goed afwikkelen is de conclusie uit dit rapport. De leefbaarheid en de woonsituatie rond de Helvoirtseweg wordt niet onevenredig aangetast. Wel is uit het onderzoek gebleken dat het kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat aangepakt dient te worden. In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'Kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat' wordt expliciet ingegaan op de effecten van de verkeerstoename op het genoemde kruispunt; er worden dus maatregelen getroffen. Verder is in paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' toegelicht waarom is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen.
	b.	Reclamant stelt dat de kruising Helvoirtseweg/Van Voorst tot Voorstraat nu al onveilig is voor fietsende scholieren wat naar verwachting zal toenemen door de toenemende drukte.	In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'Kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat' wordt expliciet ingegaan op de effecten van de verkeerstoename op het genoemde kruispunt.
	c.	Reclamant vraagt om aanvullend onderzoek indien geen oplossing kan worden gevonden naar wat de effecten zijn van de reconstructie op de verkeerssituatie in Vught, in het bijzonder de Helvoirtseweg/kruising Van Voorst tot Voorstraat, uitgesplitst naar tijdvakken en met name aandacht voor spijstijden.	Voor een reactie wordt gewezen naar 24a. Voor een toelichting op de aanvullende verkeerskundige analyse wordt verder gewezen op paragraaf 3.2.1. Deze uitsplitsing naar tijdvakken heeft plaatsgevonden.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
025	a.	Reclamant verzoekt de gemeente correct en open te zijn in de communicatie.	Er wordt zo open en correct mogelijk gecommuniceerd met omwonenden. De gemeente zet verschillende kanalen in om belanghebbenden zo goed als mogelijk te informeren over het bestemmingsplan (zie paragraaf 2.12 van de reactienota).
	b.	Reclamant wijst op problemen met het oprijden van de Helvoirtseweg vanaf de parkeerplaats, met name nadat de spoorbomen net open zijn gegaan. Reclamant stelt dat deze situatie gelukkig gaat verdwijnen met de verdiepte ligging van het spoor, maar dat de verkeersdruk flink zal toenemen in de toekomstige situatie op de Helvoirtseweg/Van Voorst tot Voorstraat, waarvoor geen oplossing voorhanden is. Reclamant wijst ook op de toenemende verkeersdruk op de gehele Helvoirtseweg en overige kruispunten.	In paragraaf 2.4 (bereikbaarheid) onder het kopje 'Uitgangspunt: geen op- en uitritten' is uitgebreid toegelicht waarom de aansluitingen zoveel mogelijk zijn beperkt. Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De Helvoirtseweg kan de verkeersintensiteiten goed afwikkelen is de conclusie uit dit rapport. De leefbaarheid en de woonsituatie rond de Helvoirtseweg

		Reclamant doet een verzoek voor een bestemmingsplan waarin de afwikkeling van het lokale verkeer beter geregeld is. Reclamant stelt voor de aansluiting van Helvoirtseweg/Kennedylaan naar de N65 richting Den Bosch in stand te houden.	wordt niet onevenredig aangetast. Wel is uit het onderzoek gebleken dat het kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat aangepakt dient te worden. In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'Kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat' wordt expliciet ingegaan op de effecten van de verkeerstoename op het genoemde kruispunt. Er worden dus maatregelen getroffen. Verder is in paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' toegelicht waarom is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen.
	c.	Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid verslechtert, er gebeuren nu al ongelukken doordat auto's vanuit de Van Voorst tot Voorstraat het fietspad parallel aan de Helvoirtseweg over moeten steken. Reclamant verzoekt hogere eisen te stellen aan verkeersveiligheid.	Voor een reactie wordt gewezen op wat is opgemerkt onder 25b.
	d.	Reclamant vraagt om een verificatie van de berekeningen met betrekking tot de verkeersdruk en wachttijden.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.2 (verkeer). In deze paragraaf wordt beschreven dat de verkeersdruk over het hele traject goed wordt afgewikkeld en dat de wachttijden minder worden.
	e.	Reclamant vraagt om een verificatie van de berekeningen met betrekking tot luchtvervuiling, een gelijkblijvende uitstoot bij een verdubbeling van het verkeer lijkt reclamant onwaarschijnlijk.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.6 (luchtkwaliteit).
	f.	Reclamant wijst op gedetailleerde stukken waarin staat dat de toename van het geluid te hoog is (> 2dB) en vraagt zich af waarom dit niet terug komt in de overzichtsstukken. Reclamant verzoekt maatregelen te nemen tegen verwachte extra geluidsoverlast.	In paragraaf 2.5 is een toelichting op de geluidberekeningen gegeven. Voor het volledige akoestische onderzoek naar het onderliggend wegennet verwijzen wij u naar Bijlage 15 van de toelichting van het bestemmingsplan. De 2dB komt wel degelijk terug in de stukken en wordt uitgebreid toegelicht in paragraaf 2.2. De geluidseffecten en maatregelen op de Helvoirsteweg zijn uitgebreid beschreven in paragraaf 2.5 van deze nota.
	g.	Reclamant verwacht extra trillingen als gevolg van de verkeerstoename voor huizen aan de Helvoirtseweg en verzoekt hiervoor maatregelen te nemen.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.10 (trillingen).
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
026	a.	Reclamant verzoekt de gemeente correct en open te zijn in de communicatie.	Er wordt zo open en correct mogelijk gecommuniceerd met omwonenden. De gemeente zet verschillende kanalen in om belanghebbenden zo goed als mogelijk te informeren over het bestemmingsplan (zie paragraaf 2.12 van de reactienota).
	b.	Reclamant wijst op problemen met het oprijden van de Helvoirtseweg vanaf de parkeerplaats, met name nadat de spoorbomen net open zijn gegaan. Reclamant stelt dat deze situatie gelukkig gaat verdwijnen met de verdiepte ligging van het spoor, maar dat de verkeersdruk flink zal toenemen in de	Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De Helvoirtseweg kan de verkeersintensiteiten goed

		toekomstige situatie op de Helvoirtseweg/Van Voorst tot Voorststraat, waarvoor geen oplossing voorhanden is. Reclamant wijst ook op de toenemende verkeersdruk op de gehele Helvoirtseweg en overige kruispunten. Reclamant doet een verzoek voor een bestemmingsplan waarin de afwikkeling van het lokale verkeer beter geregeld is. Reclamant stelt voor de aansluiting van Helvoirtseweg/Kennedylaan naar de N65 richting Den Bosch in stand te houden.	afwikkelen is de conclusie uit dit rapport. De leefbaarheid en de woonsituatie rond de Helvoirtseweg wordt niet onevenredig aangetast. Wel is uit het onderzoek gebleken dat het kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat aangepakt dient te worden. In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'Kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat' wordt expliciet ingegaan op de effecten van de verkeerstoename op het genoemde kruispunt. Er worden dus maatregelen getroffen. Verder is in paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' toegelicht waarom is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen.
	c.	Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid verslechtert, er gebeuren nu al ongelukken doordat auto's vanuit de Van Voorst tot Voorstraat het fietspad parallel aan de Helvoirtseweg over moeten steken. Reclamant verzoekt hogere eisen te stellen aan verkeersveiligheid.	Voor een reactie wordt verwezen naar wat is opgemerkt onder 26b.
	d.	Reclamant vraagt om een verificatie van de berekeningen met betrekking tot de verkeersdruk en wachttijden.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.2 (verkeer). In deze paragraaf wordt beschreven dat de verkeersdruk over het hele traject goed wordt afgewikkeld en dat de wachttijden minder worden.
	e.	Reclamant vraagt om een verificatie van de berekeningen met betrekking tot luchtvervuiling. Een gelijkblijvende uitstoot bij een verdubbeling van het verkeer lijkt reclamant onwaarschijnlijk.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.6 (luchtkwaliteit).
	f.	Reclamant wijst op gedetailleerde stukken waarin staat dat de toename van het geluid te hoog is (> 2dB) en vraagt zich af waarom dit niet terug komt in de overzichtsstukken. Reclamant verzoekt maatregelen te nemen tegen verwachte extra geluidsoverlast.	In paragraaf 2.5 is een toelichting op de geluidberekeningen gegeven. Voor het volledige akoestische onderzoek naar het onderliggend wegennet verwijzen wij u naar Bijlage 15 van de toelichting van het bestemmingsplan. De 2dB komt wel degelijk terug in de stukken en wordt uitgebreid toegelicht in paragraaf 2.2. De geluidseffecten en maatregelen op de Helvoirsteweg zijn uitgebreid beschreven in paragraaf 2.5 van deze nota.
	g.	Reclamant verwacht extra trillingen als gevolg van de verkeerstoename voor huizen aan de Helvoirtseweg en verzoekt hiervoor maatregelen te nemen.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.10 (trillingen).
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
027	a.	Reclamant verzoekt een MKBA te laten maken van de Reconstructie N65 en een onderbouwing van de uitkomst hiervan op te nemen in het bestemmingsplan.	Voor de kansrijke alternatieven voor de aanpak van de N65 is tijdens de MIRT-verkenning een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld. Uit de MKBA voor het voorkeursalternatief (VKA) blijkt dat de maatschappelijke baten bij geen van de alternatieven opwegen tegen de kosten. Uit de vergelijking van het VKA met de alternatieven uit de MKBA blijkt dat het VKA iets hogere baten heeft (die deels niet gekwantificeerd kunnen worden) en lagere kosten. De verhouding tussen de kosten en de

			baten is echter nog steeds <1. De kosten/baten-ratio is echter niet het enige criterium voor investeringsbeslissingen als deze. Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de doelstellingen van de reconstructie (zie daarvoor hierboven paragraaf 2.1). Dat is voor de N65 bij Vught (en Haaren) zeker het geval, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Na de vaststelling van het VKA zijn de plannen verder geoptimaliseerd en dragen zij, mede door de grotere verbetering van de doorstroming, in nog hogere mate bij aan de doelstellingen.
	b.	Reclamant uit zorgen om de verkeersveiligheid als gevolg van het toenemende verkeer op de Van Voorst tot Voorststraat en het te hard rijden. Verzocht wordt om structuuraanpassingen in de weg toe te passen om de veiligheid van alle verkeersgebruikers te waarborgen. Tevens verneemt de reclamant graag welke maatregelen genomen worden met betrekking tot de verkeersveiligheid (van fietsers).	Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De Helvoirtseweg kan de verkeersintensiteiten goed afwikkelen is de conclusie uit dit rapport. De leefbaarheid en de woonsituatie rond de Helvoirtseweg wordt niet onevenredig aangetast. Wel is uit het onderzoek gebleken dat het kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat aangepakt dient te worden. In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'Kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat' wordt expliciet ingegaan op de effecten van de verkeerstoename op het genoemde kruispunt. Er worden dus maatregelen getroffen. Voor de verkeersveiligheid, ook van fietsers, wordt gewezen op paragraaf 2.3 van deze reactienota.
	c.	Reclamant geeft aan dat de wachttijden die zullen ontstaan op de kruising tussen de Van Voorst tot Voorststraat en de Helvoirtseweg onwenselijk zijn en kunnen leiden tot verkeersonveilige keuzes van weggebruikers. Reclamant verzoekt een nader onderzoek naar de verkeersafhandeling op deze kruising uit te voeren en de uitkomsten mee te nemen in het bestemmingsplan.	In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'Kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat' wordt expliciet ingegaan op de effecten van de verkeerstoename op het genoemde kruispunt.
	d.	Reclamant wenst betrokken te worden bij de maatregelen die genomen worden, om hierin te kunnen participeren.	De gemeente is voornemens om de mogelijke verkeersmaatregelen te bespreken met de omwonenden en betrokken partijen alvorens besloten wordt welke maatregelen uitgevoerd gaan worden.
	e.	Reclamant stelt dat een toename van verkeer leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Reclamant verneemt graag waarom de toename van fijnstof en stikstof binnen de wettelijke grenzen valt en wat het effect van (eventueel) toenemend vrachtverkeer hierop is.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.6 (luchtkwaliteit). Er wordt ruimschoots voldaan aan de wettelijke grenswaarden met betrekking tot luchtkwaliteit. Zie paragraaf 2.9 voor een reactie op het aspect stikstof.
	f.	Ten aanzien van stikstof constateert reclamant dat het stikstofdepositie-onderzoek is uitgevoerd vóór de uitspraak van de Raad van State van 29 mei jl. en verzoekt de consequenties hiervan inzichtelijk te maken, het onderzoek opnieuw uit te voeren en de resultaten hiervan te delen.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.9 (stikstofdepositie).

g.	Reclamant geeft aan dat de geluidbelasting met meer dan 2dB zal toenemen en er maatregelen genomen moeten worden. Verzocht wordt dit in het bestemmingsplan te borgen.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.5 van deze nota. In aanvulling hierop het volgende. Anders dan indiener stelt neemt de geluidsbelasting niet met meer dan 2db toe als gevolg van de reconstructie. De Helvoirtseweg betreft een weg waar een maximale rijsnelheid van 50 km/uur geldt. Uit de berekening blijkt dat bij de Helvoirtseweg een toename tussen de 1 en 2 dB kan worden verwacht bij de omliggende woningen. Door de bronmaatregelen voor het deel Helvoirtseweg dat fysiek wordt aangepast verder door te trekken wordt het uitstralingseffect voor de woningen langs deze weg gereduceerd of zelfs weggenomen. Deze maatregelen kunnen worden doorgevoerd bij een groot onderhoud van de betreffende wegen. Van een aantasting van het akoestisch woon- of leefklimaat ter plaatse van de woning is geen sprake. In paragraaf 2.5 wordt een toelichting gegeven op de geluidseffecten en de maatregelen die worden genomen.
h.	Reclamant stelt voor om een parallelweg te maken langs de N65 tussen de Vijverbosweg en de Helvoirtseweg, die doorloopt in een oprit de N65 op. Dit alternatief zorgt voor scheiding van gespreide afwikkeling van het lokale verkeer over het onderliggende wegennet, wat verkeersveiliger is.	Het realiseren van een volledige parallelroute langs de N65 voor het autoverkeer is niet wenselijk en haalbaar in verband met de verkeersveiligheid van de fietsers, de leefbaarheid van de woningen die langs de N65 gelegen zijn en de kosten die gemaakt moeten worden voor de aankoop van gronden. Verdere uitleg hierover is beschreven in paragraaf 2.4 onder het kopje 'Parallelstructuur'. Hierin is beschreven waarom een volledige parallelstructuur niet wenselijk.
i.	Reclamant geeft aan dat dit alternatief financieel bescheiden is, maar dit alternatief desalniettemin niet toegepast wordt in verband met de procesvoortgang en infrastructurele en financiële bezwaren.	Zoals onder meer beschreven in paragraaf 2.4 is een parallelstructuur niet wenselijk vanwege een veilige fietsroute en de leefbaarheid van aangrenzende woningen.
j.	Reclamant verzoekt in de tijdelijke situatie 2x2 rijbanen open te stellen en tevens aan te geven welke maatregelen genomen worden om sluipverkeer te ontmoedigen het onderliggende wegennet te gebruiken. Indien dit niet mogelijk is verzoekt reclamant in het bestemmingsplan beargumenteerd aan te geven of de gekozen oplossing in overeenstemming is met wet- en regelgeving.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.2 en paragraaf 2.4 van deze nota. In de tijdelijke situatie wordt 2x1 rijbaan opengesteld. In het verkeersmodel is tevens eventueel sluipverkeer opgenomen. Het volledig voorkomen van sluipverkeer is niet mogelijk in de tijdelijke situatie. Sluipverkeer ontstaat, wanneer een route over het onderliggend wegennet sneller is dan de hoofdroute. In de toekomstige situatie zal het sluipverkeer afnemen, doordat er minder op- en afritten vanaf de N65 richting Vught zijn (zie paragraaf 2.2) en de doorstroming op de N65 zal verbeteren. In de tijdelijke situatie zal de route N65 minder aantrekkelijk worden voor verkeersdeelnemers die niet van- of naar Vught reizen. Daardoor zullen automobilisten bij voorkeur een andere route kiezen dan de tijdelijke N65.
k.	Reclamant stelt dat het ongewenst is dat het ontwerpbestemmingsplan 3 van de 6 weken in de zomervakantie ter inzage heeft gelegen.	De publicatie van het ontwerpbestemmingsplan voor de N65 is vanaf eind mei aangekondigd in diverse media. Hiermee zijn belanghebbenden ver voor de zomervakantie geïnformeerd. Vervolgens heeft het overgrote gedeelte van de terinzagelegging van het plan ook buiten de zomervakantie plaatsgevonden. Al met al is

			iedereen goed op de hoogte gebracht van de publicatie en heeft iedereen alle mogelijkheden gehad om het plan tijdig te raadplegen.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
028	a.	Reclamant verzoekt een MKBA te laten maken van de Reconstructie N65 en een onderbouwing van de uitkomst hiervan op te nemen in het bestemmingsplan.	Voor de kansrijke alternatieven voor de aanpak van de N65 is tijdens de MIRT-verkenning een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld. Uit de MKBA voor het voorkeursalternatief (VKA) blijkt dat de maatschappelijke baten bij geen van de alternatieven opwegen tegen de kosten. Uit de vergelijking van het VKA met de alternatieven uit de MKBA blijkt dat het VKA iets hogere baten heeft (die deels niet gekwantificeerd kunnen worden) en lagere kosten. De verhouding tussen de kosten en de baten is echter nog steeds <1. De kosten/baten-ratio is echter niet het enige criterium voor investeringsbeslissingen als deze. Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de doelstellingen van de reconstructie (zie daarvoor hierboven paragraaf 2.1). Dat is voor de N65 bij Vught (en Haaren) zeker het geval, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Na de vaststelling van het VKA zijn de plannen verder geoptimaliseerd en dragen zij, mede door de grotere verbetering van de doorstroming, in nog hogere mate bij aan de doelstellingen.
	b.	Reclamant uit zorgen om de verkeersveiligheid als gevolg van het toenemende verkeer op de Van Voorst tot Voorststraat en het te hard rijden. Verzocht wordt om structuuraanpassingen in de weg toe te passen om de veiligheid van alle verkeersgebruikers te waarborgen. Tevens verneemt de reclamant graag welke maatregelen genomen worden met betrekking tot de verkeersveiligheid (van fietsers) voordat over het bestemmingsplan wordt besloten. Reclamant geeft aan dat de wachttijden die zullen ontstaan op de kruising tussen de Van Voorst tot Voorststraat en de Helvoirtseweg onwenselijk zijn en kunnen leiden tot verkeersonveilige keuzes van weggebruikers. Reclamant verzoekt een nader onderzoek naar de verkeersafhandeling op deze kruising uit te voeren en de uitkomsten mee te nemen in het bestemmingsplan.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.2 van deze reactienota. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De Helvoirtseweg kan de verkeersintensiteiten goed afwikkelen is de conclusie uit dit rapport. De leefbaarheid en de woonsituatie rond de Helvoirtseweg wordt niet onevenredig aangetast. Wel is uit het onderzoek gebleken dat het kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat aangepakt dient te worden. In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'Kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat' wordt expliciet ingegaan op de effecten van de verkeerstoeename op het genoemde kruispunt; er worden dus maatregelen getroffen.
	c.	Reclamant wenst betrokken te worden bij de maatregelen die genomen worden, om hierin te kunnen participeren.	De gemeente is voornemens om de mogelijke verkeersmaatregelen op het onderliggend wegennet te bespreken met de omwonenden en andere betrokken partijen alvorens besloten wordt welke maatregelen uitgevoerd gaan worden. Hierbij wordt gedacht aan het plaatsen van een verkeersregelininstallatie (VRI) of het aanleggen van een rotonde.

d.	Reclamant stelt dat een toename van verkeer leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Reclamant verneemt graag waarom de toename van fijnstof en stikstof binnen de wettelijke grenzen valt en wat het effect van (eventueel) toenemend vrachtverkeer hierop is.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.6 (luchtkwaliteit). In die paragraaf is toegelicht dat de luchtkwaliteit ruim binnen de wettelijke grenswaarden blijft.
e.	Ten aanzien van stikstof constateert reclamant dat het stikstofdepositie-onderzoek is uitgevoerd vóór de uitspraak van de Raad van State van 29 mei jl. en verzoekt de consequenties hiervan inzichtelijk te maken, het onderzoek opnieuw uit te voeren en de resultaten hiervan te delen.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.9 (stikstofdepositie).
f.	Reclamant geeft aan dat de geluidbelasting met meer dan 2dB zal toenemen en er maatregelen genomen moeten worden. Verzocht wordt dit in het bestemmingsplan te borgen.	Anders dan indiener stelt, neemt de geluidsbelasting niet met meer dan 2db toe als gevolg van de reconstructie. De Helvoirtseweg betreft een weg waar een maximale rijsnelheid van 50 km/uur geldt. Uit de berekening blijkt dat bij de Helvoirtseweg een toename tussen de 1 en 2 dB kan worden verwacht bij de omliggende woningen. Door de bronmaatregelen voor het deel Helvoirtseweg dat fysiek wordt aangepast verder door te trekken wordt het uitstralingseffect voor de woningen langs deze weg gereduceerd of zelfs weggenomen. Deze maatregelen kunnen worden doorgevoerd bij een groot onderhoud van de betreffende wegen. Van een aantasting van het akoestisch woon- of leefklimaat ter plaatse van de woning is geen sprake. In paragraaf 2.5 wordt een toelichting gegeven op de geluidseffecten en de maatregelen die worden genomen.
g.	Reclamant stelt voor om een parallelweg te maken langs de N65 tussen de Vijverbosweg en de Helvoirtseweg, die door loopt in een oprit de N65 op. Dit alternatief zorgt voor scheiding van gespreide afwikkeling van het lokale verkeer over het onderliggende wegennet, wat verkeersveiliger is.	Het realiseren van een volledige parallelroute langs de N65 voor het autoverkeer is niet wenselijk en haalbaar in verband met de verkeersveiligheid van de fietsers, de leefbaarheid van de woningen die langs de N65 gelegen zijn en de kosten die gemaakt moeten worden voor de aankoop van gronden. Verdere uitleg hierover is beschreven in paragraaf 2.4 onder het kopje 'Parallelstructuur'. Hierin is beschreven waarom een volledige parallelstructuur niet wenselijk.
h.	Reclamant geeft aan dat dit alternatief financieel bescheiden is, maar dit alternatief toch niet toegepast wordt in verband met de procesvoortgang en infrastructurele en financiële bezwaren.	Zoals beschreven in paragraaf 2.4 is een parallelstructuur niet wenselijk vanwege een veilige fietsroute en de leefbaarheid van aangrenzende woningen.
i.	Reclamant verzoekt in de tijdelijke situatie 2x2 rijbanen open te stellen en tevens aan te geven welke maatregelen genomen worden om sluipverkeer te ontmoedigen het onderliggende wegennet te gebruiken. Indien dit niet mogelijk is verzoekt reclamant in het bestemmingsplan beargumenteerd aan te geven of de gekozen oplossing in overeenstemming is met wet- en regelgeving.	Voor een reactie wordt gewezen op paragraaf 2.2 en 2.4 van deze nota. In aanvulling hierop het volgende. In de tijdelijke situatie wordt 2x1 rijbaan opengesteld. In het verkeersmodel is tevens eventueel sluipverkeer opgenomen. Het volledig voorkomen van sluipverkeer is niet mogelijk in de tijdelijke situatie. Sluipverkeer ontstaat, wanneer een route over het onderliggend wegennet sneller is dan de hoofdroute. In de toekomstige situatie zal het sluipverkeer afnemen, doordat er minder op- en afritten vanaf de N65 richting Vught zijn (zie paragraaf 2.2) en de doorstroming op de N65 zal verbeteren. In de tijdelijke situatie zal de route N65 minder aantrekkelijk worden voor verkeersdeelnemers

			die niet van- of naar Vught reizen. Daardoor zullen automobilisten bij voorkeur een andere route kiezen dan de tijdelijke N65.
	j.	Reclamant stelt dat het ongewenst is dat het ontwerpbestemmingsplan 3 van de 6 weken in de zomervakantie ter inzage heeft gelegen.	De publicatie van het ontwerpbestemmingsplan voor de N65 is vanaf eind mei aangekondigd in diverse media. Hiermee zijn belanghebbenden ver voor de zomervakantie geïnformeerd. Vervolgens heeft het overgrote gedeelte van de terinzagelegging van het plan ook buiten de zomervakantie plaatsgevonden. Iedereen is goed op de hoogte gebracht van de publicatie en heeft de mogelijkheden gehad om het plan tijdig te raadplegen.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
029	a.	Reclamant stelt dat het in de huidige situatie redelijk tot erg druk is op de Helvoirtseweg en de kruising met de Van Voorst tot Voorststraat. Tevens geeft reclamant aan zich te ergeren aan het sluipverkeer in de avondspits en het vrachtverkeer op de Helvoirtseweg.	Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De Helvoirtseweg kan de verkeersintensiteiten goed afwikkelen is de conclusie uit dit rapport. De leefbaarheid en de woonsituatie rond de Helvoirtseweg wordt niet onevenredig aangetast. Wel is uit het onderzoek gebleken dat het kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat aangepakt dient te worden. In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'Kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat' wordt expliciet ingegaan op de effecten van de verkeerstoename op het genoemde kruispunt. Er worden hier dus maatregelen getroffen.
	b.	Voor fietsers is het oversteken van de huidige kruising volgens reclamant al gevaarlijk. Dit zal erger worden in de toekomst. Reclamant maakt zich zorgen om de toekomstige verkeersafwikkeling op de kruising Van Voorst tot Voorststraat en Helvoirtseweg. Op de informatieavond van 12 juni 2019 is te kennen gegeven dat de kruising de verwachte toename niet kan verwerken. De gevolgen hiervan zijn onduidelijk. Dit kan zorgen voor verkeershinder en onveilige situaties. Daarnaast vreest reclamant dat bij filevorming op de N65 de Helvoirtseweg en Olmenlaan gebruikt gaan worden door het sluipverkeer.	In paragraaf 3.2.1 is toegelicht hoe wordt omgegaan met de afwikkeling van het verkeer op de kruising Helvoirtseweg- Van Voorst tot Voorststraat. Om de overzichtelijkheid en daarmee de verkeersveiligheid voor de toekomst te garanderen, wordt in overleg met bewoners en gebruikers gekeken worden naar maatregelen voor verbetering van de situatie op de genoemde kruispunten.
	c.	Reclamant pleit voor een gezond leefmilieu. De verkeerstoename zorgt voor luchtvervuiling, fijnstof, geluidsoverlast en bodemtrillingen. Reclamant pleit tevens voor een veilige en leefbare omgeving en stelt daarom voor om een aantal op- en afritten te behouden of een parallelweg langs de N65 aan te leggen.	Het realiseren van een volledige parallelroute langs de N65 voor het autoverkeer is niet wenselijk en haalbaar in verband met de verkeersveiligheid van de fietsers, de leefbaarheid van de woningen die langs de N65 gelegen zijn en de kosten die gemaakt moeten worden voor de aankoop van gronden. Verdere uitleg hierover vindt u in paragraaf 2.4. Voor een reactie de onderdelen luchtvervuiling, fijnstof, geluidsoverlast, en trillingen, wordt respectievelijk verwezen naar paragraaf 2.6, 2.5 en 2.10.

	d.	Reclamant wenst op de hoogte gehouden te worden van de verdere procedure.	Er wordt zo open en correct mogelijk gecommuniceerd met omwonenden. De gemeente zet verschillende kanalen in om belanghebbenden zo goed als mogelijk te informeren over het bestemmingsplan (zie paragraaf 2.12 van de reactienota).
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen

3.2.4 Helvoirtseweg – Heikantstraat

Nr.		Samenvatting	Beantwoording
030	a.	Reclamant wijst op de te verwachten toename van het aantal verkeersbewegingen op de Helvoirtseweg en kruising Koestraat/Heikantstraat, toegespitst op de kantoorlocatie van de reclamant. Door de verkeerstoename wordt gevreesd voor een verslechtering van de toegankelijkheid van het kantoor en de parkeerplaats ervoor. Dit heeft een negatieve uitwerking op het functioneren van het bedrijf.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 3.2.1. In aanvulling hierop het volgende. Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht door Arcadis in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De conclusie uit het rapport is dat de Helvoirtseweg in de nieuwe situatie de verkeersintensiteiten goed kan afwikkelen. De leefbaarheid en de woonsituatie rond de Helvoirtseweg worden niet onevenredig aangetast. In de aanvullende verkeerskundige analyse is ook nader gekeken naar het door reclamant genoemde kruispunt. In paragraaf 4.2.4 (Kruispunt 5: Koestraat - Helvoirtseweg – Heikantstraat) wordt expliciet ingegaan op dit kruispunt. Op dit kruispunt is geen reden tot het treffen van maatregelen. Met betrekking tot het parkeren geldt dat voor alle parkeerplaatsen die verwijderd moeten worden voor de reconstructie van de N65 minimaal een gelijk aantal parkeerplaatsen terugkomt. Aangezien de reconstructie van de N65 verder geen extra parkeerbehoefte genereert, hoeven er geen extra parkeerplaatsen aangelegd te worden vanuit het project. Ook blijft de onderneming gewoon goed bereikbaar (zie paragraaf 2.4). Van negatieve effecten op het functioneren van het bedrijf zal geen sprake zijn. Mocht hier onverhoopt toch sprake van zijn, of mocht van oordeel zijn dat hiervan wel sprake is, kunt u na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een verzoek om planschade indienen. In paragraaf 2.13 wordt dit nader toegelicht.
	b.	Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid op de Helvoirtseweg mogelijk verslechtert in de nieuwe situatie.	Voor een reactie wordt gewezen op wat is opgemerkt onder 30a. De verkeersveiligheid verslechtert niet (zie ook paragraaf 2.3 van deze nota).
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen

031	a.	Reclamant wijst erop dat het in de huidige situatie met grote regelmaat nagenoeg onmogelijk is de Helvoirtseweg op te rijden en de berekeningen voor de verkeersdruk in de toekomstige situatie geven een weinig rooskleurig beeld. Reclamant vreest voor een moeilijke toegankelijkheid vanaf aanliggende percelen. Daarnaast stelt reclamant dat het vrijwel onmogelijk zal worden de Helvoirtseweg op te rijden of over te steken vanaf te zijstraten, met name vanaf de Koestraat en de Heikantsstraat. Reclamant stelt verder dat de Heikantstraat en Olmenlaan ongeschikt zijn als toegangsweg naar de N65. Reclamant stelt dat de verkeersdruk in de Koestraat ongewenste proporties zal aannemen	Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht door Arcadis in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De conclusie uit het rapport is dat de Helvoirtseweg in de nieuwe situatie de verkeersintensiteiten goed kan afwikkelen. De leefbaarheid en de woonsituatie rond de Helvoirtseweg worden niet onevenredig aangetast. Ook wordt de toegankelijkheid van de percelen niet aangetast. In de aanvullende verkeerskundige analyse is ook nader gekeken naar het door reclamant genoemde kruispunt. In paragraaf 4.2.4 (Kruispunt 5: Koestraat - Helvoirtseweg – Heikantstraat) wordt expliciet ingegaan op dit kruispunt. Op dit kruispunt is geen reden tot het treffen van maatregelen. Het behouden van de aansluitingen van de Olmenlaan/Heikantstraat en Rembrandtlaan op de N65 is een uitkomst uit de MIRT-verkenning. Verdere toelichting vindt u in paragraaf 2.1.
	b.	Schade aan woningen is een nog niet onderzocht risico, maar lijkt onafwendbaar.	Er is wel degelijk onderzoek gedaan naar eventuele schade aan woningen, zie onder meer het onderzoek dat is verricht naar trillingen (paragraaf 2.10). Uit dit onderzoek blijkt niet dat schade aan woningen als gevolg van trillingen wordt verwacht.
	c.	Reclamant wijst luchtvervuiling aan als een zorgelijke ontwikkeling door de toename van stikstof en fijnstof.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.6 (luchtkwaliteit) en 2.9 (stikstofdepositie).
	d.	Reclamant wijst in verband met stikstof naar het PAS. Reclamant stelt dat zijn woning is gelegen in een Natura 2000-gebied en dat de Raad van State hierover al meerdere afwijzende uitspraken heeft gedaan.	De bebouwde kom van de gemeente Vught ligt niet binnen de contouren van het Natura 2000-gebied. De woning van reclamant ligt niet binnen de grenzen van een natura 2000-gebied. Voor een reactie op het aspect stikstof wordt gewezen op paragraaf 2.9 van deze reactienota (zie ook paragraaf 2.7 van deze nota).
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
032	a.	Reclamant stelt dat het vanaf de eigen parkeerplaats bij de woning lastig is de Helvoirtseweg op te komen, doordat het een doorgaande weg is die in de spitsuren druk is en verkeer uit de Kapellaan, Koestraat en Heikantstraat de weg opkomt. Uit de berekeningen blijkt dat de verkeersdruk in de toekomst flink zal toenemen, waardoor de weg oprijden onmogelijk wordt. Reclamant stelt dat al het verkeer richting N65/A2 door de Heikantstraat en Olmenlaan moet, waar het verkeer ook moet wachten op auto's en fietsers vanuit de Taalstraat. Hierdoor verwacht reclamant lange wachtrijen.	Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op de Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht door Arcadis in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). In de verkeerskundige analyse is ook gekeken naar verkeer uit de Kapellaan, Koestraat en Heikantstraat. De conclusie uit het rapport is dat de Helvoirtseweg in de nieuwe situatie de verkeersintensiteiten goed kan afwikkelen. De leefbaarheid en de woonsituatie rond de Helvoirtseweg worden niet onevenredig aangetast. Ook wordt de toegankelijkheid van de percelen niet aangetast. Het behouden van de aansluitingen van de Olmenlaan/Heikantstraat en Rembrandtlaan op de N65 is een uitkomst uit de MIRT-verkenning (zie paragraaf 2.1 van de reactienota).

b.	Reclamant verwacht dat door de nieuwe situatie de luchtvervuiling (fijnstof, stikstofdioxide en CO2) flink zal toenemen, wat niet is terug te vinden in de berekeningen.	Voor een reactie op deze aspecten wordt gewezen op paragraaf 2.6 (luchtkwaliteit) en paragraaf 2.9 (stikstofdepositie).
c.	Reclamant verwacht in de nieuwe situatie ook gevolgen voor geluids- en trillingsoverlast en ziet niet terug wat voor maatregelen worden getroffen om dit terug te dringen.	In paragraaf 2.5 is een toelichting op de geluidberekeningen gegeven. Voor het onderdeel geluid geldt op de Helvoirtseweg het volgende. De Helvoirtseweg betreft een weg waar een maximale rijsnelheid van 50 km/uur geldt. Uit de berekening blijkt dat bij de Helvoirtseweg een toename tussen de 1 en 2 dB kan worden verwacht bij de omliggende woningen. Door de bronmaatregel voor het deel Helvoirtseweg dat fysiek wordt aangepast verder door te trekken wordt het uitstralingseffect voor de woningen langs deze weg gereduceerd of zelfs weggenomen. Deze maatregelen wordt doorgevoerd bij het eerstvolgende groot onderhoud van de weg. Van een aantasting van het woon- of leefklimaat ter plaatse van de woning is geen sprake. Het aspect trillingen wordt onderbouwd in paragraaf 2.10. Er zijn wel effecten gemeten qua trillingen op de Helvoirtseweg, maar hier worden maatregelen getroffen (zie uitgebreid de toelichting onder paragraaf 2.10).
d.	Reclamant verwacht in de nieuwe situatie gevolgen voor de verkeersveiligheid, er gebeuren nu al (bijna) ongelukken doordat men het fietspad over moet steken. Reclamant vindt het, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, leefbaarheid, geluids- en trillingsoverlast, onverantwoord dat dergelijke hoeveelheden auto's door de Helvoirtseweg zullen rijden. Het ontwerpbestemmingsplan biedt hier geen oplossingen voor en reclamant vraagt daarom om een beter bestemmingsplan op te stellen die oplossingen biedt voor eerdergenoemde problemen.	Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht door Arcadis in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De hoeveelheden auto's zijn, anders dan reclamant stelt, dus niet onverantwoord. Voor algemene toelichtingen op de aspecten geluid en trillingen, wordt verwezen naar respectievelijk paragraaf 2.5 en 2.10 van deze nota.
e.	Reclamant denkt dat een groot deel opgelost kan worden door de aansluiting Helvoirtseweg/N65 richting A2 te handhaven.	In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' is toegelicht waarom is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen.
f.	Ook vraagt reclamant om open, eerlijk en correct te zijn in de communicatie wat betreft verkeersdrukke, verkeersveiligheid, luchtvervuiling en geluidsoverlast, reclamant kan het zich niet voorstellen dat binnen de normen gebleven wordt en dat hier maatregelen voor genomen worden.	Er wordt zo open en correct mogelijk gecommuniceerd met omwonenden. De gemeente zet verschillende kanalen in om belanghebbenden zo goed als mogelijk te informeren over het bestemmingsplan (zie paragraaf 2.12 van de reactienota). Voor een toelichting op de aspecten: verkeersdrukke, verkeersveiligheid, luchtvervuiling en geluidsoverlast, wordt gewezen op respectievelijke paragraaf 2.2, 2.3, 2.6, 2.5 van deze reactienota.
	Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen

033	a.	Reclamant wijst erop dat het ontwerpbestemmingsplan meerdere opritten naar de N65 komen te vervallen, wat leidt tot een verkeerstoename en verzwaring van het verkeer. Reclamant stelt dat de verkeersdrukte en snelheid van het verkeer in de huidige situatie al aan het maximum zit en twijfelt of het ontwerpbestemmingsplan mogelijk is. Reclamant geeft eerder in de zienswijze een beschrijving van de huidige situatie en merkt daarbij op dat er veel verkeer is en er hard wordt gereden. Reclamant stelt dat het uitrijden vanaf de opritten lastig is. Daarnaast ontstaan er vaak verhitte situaties op het kruispunt van de Helvoirtseweg bij de Heikantstraat en Koestraat. Reclamant wijst erop dat de Helvoirtseweg een smalle straat is met een fietspad in een buurt met veel kinderen. Reclamant vindt het logischer dat de gemeente zich inspant om het verkeer op de Helvoirtseweg en omliggende wegen terug te dringen en de situatie veiliger te maken.	Voor een reactie op het aspect verkeer wordt gewezen op paragraaf 2.2. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Juist omdat door de reconstructie de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg toeneemt, is nader onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op de Helvoirtseweg. Dit is geconcludeerd door Arcadis in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). In de verkeerskundige analyse is ook gekeken naar verkeer uit de Kapellaan, Koestraat en Heikantstraat. De conclusie uit het rapport is dat de Helvoirtseweg in de nieuwe situatie de verkeersintensiteiten goed kan afwikkelen. De leefbaarheid en de woonsituatie rond de Helvoirtseweg worden niet onevenredig aangetast. Ook wordt de toegankelijkheid van de percelen niet aangetast. De Helvoirtseweg is, op basis van het VVP een belangrijk onderdeel van de wegenstructuur in Vught. Het ontlasten van de Helvoirtseweg zelf is nooit een doel geweest van de reconstructie N65.
	b.	Reclamant vindt vanuit het oogpunt van leefbaarheid, veiligheidsrisico's, trillingen, gezondheid (luchtvervuiling) en geluid, de verkeerstoename op de Helvoirtseweg onverantwoord en onevenredig verdeeld.	De effecten van de verkeerstoename op de Helvoirtseweg zijn onderzocht en toegelicht in paragraaf 3.2.1. De toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op de Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht door Arcadis in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). Voor de overige aspecten wordt gewezen op paragraaf 2.10 (trillingen), 2.6 (luchtkwaliteit), 2.5 (geluid). De verkeerstoename is niet onevenredig verdeeld, noch onverantwoord.
	c.	Reclamant stelt dat het ontwerpbestemmingsplan tot waardevermindering van de woning leidt.	Voor een eventuele waardedaling van uw woning door het bestemmingsplan N65 kan na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een verzoek om planschade worden ingediend. In paragraaf 2.13 wordt dit nader toegelicht.
	d.	Reclamant verwacht dat de gemeente het bestemmingsplan heroverweegt en de afwikkeling van het lokale verkeer beter regelt. Reclamant stelt voor de oprit van de Helvoirtseweg naar de N65 richting 's-Hertogenbosch te behouden.	In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' is toegelicht waarom is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen. Verder is er geen aanleiding om het bestemmingsplan te heroverwegen, het (lokale) verkeer wordt goed afgewikkeld (zie paragraaf 2.2).
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
034	a.	Reclamant stelt dat ten onrechte de Heikantstraat en de Olmenlaan buiten de begrenzing van het ontwerpbestemmingsplan vallen. Reclamant is namelijk van mening dat hier nadrukkelijke effecten optreden.	Het bestemmingsplan voorziet in de reconstructie van de N65 en het planologisch mogelijk maken daarvan. De Olmenlaan en de Heikantstraat gaan in dit kader niet op de schop. En behoeven dus ook geen planologische wijziging. Dat er effecten optreden op deze wegen wordt niet ontkent, deze zijn dan ook uitvoerig onderzocht (zie paragraaf 2.2).
	b.	Reclamant stelt dat de belasting van het onderliggend wegennet drastisch toe zal nemen waardoor meer lokaal omrijdgedrag zal plaatsvinden. Daarbij stelt reclamant dat zonder de VKA+ er geen sprake is van toename van	De belasting op het onderliggende wegennetwerk neemt niet drastisch toe. In paragraaf 2.2 wordt dit toegelicht onder het kopje 'e) Belasting van het onderliggend wegennet'. In het verkeersonderzoek dat is opgenomen in bijlage 8 van de toelichting is in tabel 3.1

		gemotoriseerd verkeer aan de Heikantstraat en de Olmenlaan richting de A65. Reclamant stelt dat de bewoners van de genoemde straten bezwaar hebben tegen de reconstructie van de N65 omdat deze nadelige effecten ten aanzien van de verkeerstoename voor de bewoners zwaarder wegen dan het algemeen belang. Reclamant maakt tevens bezwaar dat de lasten van de verkeerstoename hoofdzakelijk terecht komen bij een beperkt aantal straten in Vught waardoor sprake is van een onevenredige verdeling van verkeerslasten over de inwoners van Vught.	op blz. 8 een compleet overzicht gegeven van de effecten op het (onderliggend) wegennet. Hieruit blijkt dat op het overgrote gedeelte van het onderliggend wegennet de verkeersintensiteit niet significant toeneemt. Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het verkeer weliswaar toeneemt op de Olmenlaan zelf, maar dat het verkeer goed is af te wikkelen.
	c.	Reclamant stelt dat de Helvoirtseweg in de huidige situatie de gevaarlijkste weg van Vught is. Het afslaand verkeer van de Helvoirtseweg op de Heikantstraat is niet overzichtelijk, waardoor dit in lange rijen stilstaand verkeer zal resulteren. Daarbij wordt gesteld dat de aansluitingen vanuit de Koestraat, Heikantstraat en Kapellaan op de Helvoirtseweg onoverzichtelijk zijn en de zebrapaden op de Helvoirtseweg vaak worden genegeerd.	Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op de Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht door Arcadis in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). In de verkeerskundige analyse is ook gekeken naar verkeer uit de Kapellaan, Koestraat en Heikantstraat. De conclusie uit het rapport is dat de Helvoirtseweg in de nieuwe situatie de verkeersintensiteiten goed kan afwikkelen. De leefbaarheid en de woonsituatie rond de Helvoirtseweg worden niet onevenredig aangetast.
	d.	Reclamant vraagt om een onafhankelijk veiligheidsonderzoek waarin de huidige-, de nieuwe- en de situatie de komende elf jaar worden onderzocht en waarin de N65 en de PHS worden meegenomen. Omdat het vooral op de Helvoirtseweg parkeer- en veiligheidsproblemen zijn, vraagt de reclamant additionele parkeervoorzieningen en infrastructurele maatregelen te treffen waarbij veilig oversteken en passeren mogelijk wordt gemaakt. Daarbij vraagt reclamant dat het langzaam verkeer waar mogelijk wordt gescheiden van het snelverkeer.	Er heeft onafhankelijk onderzoek naar de verkeersveiligheid plaatsgevonden. Er is een kruispuntenanalyse uitgevoerd door Goudappel Coffeng, waarin alle kruispunten zijn doorberekend en getoetst op verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid (zie bijlage 9 bij de toelichting bij het bestemmingsplan). Ook heeft Arcadis een aanvullend verkeerskundige analyse uitgevoerd waarin onder meer is gekeken naar het aspect verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet. Verder wordt verwezen naar paragraaf 2.2 (verkeer) en paragraaf 2.3 (verkeersveiligheid) van deze reactienota. Het project PHS staat los van de Reconstructie N65. De verkeersstromen als gevolg van PHS, zijn wel in de gebruikte verkeerscijfers verwerkt. Derhalve is het project PHS voldoende meegenomen in het verkeersonderzoek van de Reconstructie N65. De verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg neemt substantieel toe. Op veel locaties binnen het project N65 zijn extra vrijliggende fietspaden voorzien. Op het grootste deel van de Helvoirtseweg zijn reeds vrijliggende fietspaden aanwezig.
	e.	Reclamant maakt bezwaar tegen de voorgestelde reconstructie van de N65 omdat dit de leefbaarheid en het woon- en winkelkarakter ernstig aantast. Ook maken zij bezwaar tegen het sluiten van de toegang bij de Helvoirtseweg richting 's-Hertogenbosch waardoor de Taalstraat en de Olmenlaan belangrijke ontsluitingswegen worden. De onderbouwing waardoor dit niet kan, wordt door de reclamant als volstrekt onvoldoende beoordeeld. Het openhouden van deze oprit zou volgens reclamant een verbetering van de leefbaarheid	In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' is toegelicht waarom is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen. Verder is in paragraaf 2.2 is uitgebreid stilgestaan bij de verkeerseffecten op het onderliggend wegennet. Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het verkeer op de Heikantstraat/ Olmenlaan toeneemt van 1360 naar 2920 motorvoertuigen per etmaal. Dit aantal motorvoertuigen past binnen de voorkeursintensiteit van 4.000 mvt/ etmaal die voor erftoegangswegen type 2 wordt

		betekenen in de woonomgeving. Daarom verzoekt de reclamant het sluiten van de afrit Olmenlaan te heroverwegen.	gehanteerd. Tussen de Helvoirtseweg en de Olmenlaan wordt in de Heikantstraat gezien de breedte van de weg eenrichtingsverkeer ingesteld. Uit de nadere verkeersanalyse blijkt dat de Helvoirtseweg en de verschillende kruispunten het extra verkeer aankunnen en kan worden afgewikkeld, ondanks eventuele verkeersstromen via de Olmenlaan. Er is geen reden om de gemaakte keuzes te heroverwegen. In paragraaf 3.2.1 is uitgebreid stilgestaan bij de verkeerssituatie, de verkeersveiligheid en het woon- en leefklimaat op en rond de Helvoirtseweg.
	f.	Reclamant is het niet eens met de wijze waarop de cijfers worden weergegeven omdat het een te positief beeld zou geven van de verkeersdrukke. Daarnaast vindt reclamant dat de bewoners niet goed zijn voorgelicht en dat zij daarom onvoldoende weten om bezwaar hierop te kunnen maken. Reclamant stelt niet zorgvuldig geïnformeerd te zijn over de verkeerstoename op de lange termijn en de daarbij bijbehorende gevolgen. Reclamant vraagt daarom het ontwerpbestemmingsplan te herzien en het te voorzien van adequate informatie over de verkeersontwikkelingen op de lange termijn en de daarbij verschillende groeiscenario's van het verkeer in acht te nemen.	De verkeerscijfers zijn gebaseerd op het regionaal verkeersmodel. In dit model zijn alle projecten van de regio verwerkt, die gepland zijn in de komende jaren en is rekening gehouden met de autonome groei van het verkeer. Op die manier ontstaat een realistisch beeld van de verkeersintensiteit. Voor een toelichting op de verkeersberekeningen wordt verwezen naar paragraaf 2.2. Er is geen aanleiding om de verkeerscijfers en/of de berekeningen te herzien. Er wordt zo open en correct mogelijk gecommuniceerd met omwonenden. De gemeente zet verschillende kanalen in om belanghebbenden zo goed mogelijk te informeren over het bestemmingsplan (zie paragraaf 2.12 van de reactienota).
	g.	Reclamant stelt dat er in het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte geen rekening is gehouden met langzaam verkeer (fiets- en voetgangers). Daarnaast wijst reclamant erop dat er geen rekening is gehouden met snelheidsverschillen en de daarbij bijbehorende gevaren tussen de e-bikes en de normale fiets. Reclamant brengt derhalve bezwaar uit op grond van het ontbreken van voorzieningen voor veilig fietsverkeer, maar ook voor kwetsbare verkeersdeelnemers zoals ouderen en kinderen.	Dat in de onderzoeken geen rekening is gehouden met langzaam rijdend verkeer wordt niet gevolgd. Dit is namelijk zelfs nadrukkelijk en aanvullend onderzocht door Arcadis in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). Met name de oversteekbaarheid en veiligheid van de weg voor fietsers is hierin onderzocht. Hieruit blijkt dat op enkele locaties een middenberm helpt voor een veilige oversteek van de Helvoirtseweg. Deze maatregelen worden uitgevoerd. Dit is verder uitgebreid toegelicht in paragraaf 3.2.1. Er is geen reden om aan te nemen waarom het rekening houden met e-bikes zou leiden tot andere conclusies op het gebied van verkeersveiligheid. Er is namelijk rekening gehouden met langzaam- en snelverkeer, en dus ook met alles wat daartussen zit.
	h.	Reclamant heeft twijfels over de juistheid waarop de cijfers die gebruikt zijn voor de kruispuntenberekeningen. Daarnaast vraagt reclamant om een verantwoording voor de verkeerscijfers als input voor de kruispuntberekeningen door Goudappel Coffeng.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.2, zie specifiek onder het kopje: 'a) Verkeersonderzoek'. De verantwoording van de verkeerscijfers is te vinden in bijlage 8 en bijlage 9 bij de toelichting van het bestemmingsplan.
	i.	Reclamant maakt bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan omdat deze niet voorziet in adequate infrastructurele oplossingen voor de verkeersgevaarlijke kruispunten, zoals bij het kruispunt Koestraat-Helvoirtseweg -Heikantstraat en de Van Voorst tot Voorststraat. Ook het kruispunt van de Kapellaan-Helvoirtseweg zit tegen een kritische grens aan. Ook maakt reclamant bezwaar tegen het feit dat de analyses geen inzicht	De effecten van de verkeerstoename op de Helvoirtseweg zijn onderzocht en toegelicht in paragraaf 3.2.1. De verkeerstoename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op de Helvoirtseweg zelf. Dit is aanvullend onderzocht door Arcadis in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De verschillende kruispunten die door reclamant worden genoemd worden beschreven in paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'a) Verkeersafwikkeling kruispunten.' In de verkeerskundige analyse is

		geven in de verkeersveiligheid en de gevolgen die de wachttijden en blokkades hebben voor de luchtkwaliteit op en rond deze kruispunten.	ook gekeken naar verkeer uit de Kapellaan, Koestraat en Heikantstraat. De conclusie uit het rapport is dat de Helvoirtseweg in de nieuwe situatie de verkeersintensiteiten goed kan afwikkelen. De leefbaarheid en de woonsituatie rond de Helvoirtseweg worden niet onevenredig aangetast. Voor reactie op het aspect luchtkwaliteit wordt gewezen op paragraaf 2.6 van deze nota.
j.	Reclamant vraagt om een toetsing van de gehanteerde verkeersmodellen en de verkeersanalyses aan actuele wettelijke kaders voor milieueisen en rechtsregels die daarbij gehanteerd worden. Reclamant maakt bezwaar tegen de uitgevoerde m.e.r.-beoordeling omdat deze niet gebaseerd zou zijn op relevante en actuele cijfers met onder meer lange zichtjaren en tevens voldoen aan de huidige milieueisen, ook wat betreft de gehanteerde verkeersmodellen. Daarnaast vraagt de reclamant de m.e.r.-beoordeling opnieuw uit te voeren en te beoordelen door een onafhankelijk bureau. Reclamant stelt namelijk vraagteken bij de onafhankelijkheid van een bureau als Antea Group aangezien zij vele MIRT-verkenningen hebben uitgevoerd in het kader van dit specifieke programma.	De m.e.r.-beoordeling is aangevuld met de meest actuele milieuonderzoeken. Het is bekend dat het aspect stikstof opnieuw onderzocht dient te worden. De m.e.r.-beoordeling zal op dit aspect (en eventuele andere nadere onderzoeken) worden aangepast. De gemeente heeft geen aanleiding om te twijfelen aan de onafhankelijkheid van de betrokken adviesbureaus en de gehanteerde verkeersmodellen en de resultaten. Verder wordt verwezen naar paragraaf 2.11 van deze reactienota.	
k.	Naar aanleiding van de aanscherping van de normen en de recente uitspraak van de Raad van State ten aanzien van de PAS, verzoekt de reclamant de gemeente om de toekomstige luchtvervuiling opnieuw te berekenen en te spiegelen aan de advieswaarden van de WHO en wettelijke normen PAS, en aan te tonen dat deze nieuwe berekening binnen de nieuwe normering valt. Dit zowel voor de reconstructie van de N65 als voor de omliggende wijken/wegen. Reclamant stelt dat het onduidelijk is of in het luchtkwaliteitsonderzoek (mei 2019) rekening wordt gehouden met stilstaand verkeer. Daarom vraagt reclamant hierover een toelichting. Reclamant verzoekt de gemeente tevens om het luchtkwaliteitsonderzoek uit te breiden met de Heikantstraat/Olmenlaan. De resultaten uit dit onderzoek dienen te worden meegenomen in de beoordeling van de voorliggende plannen. Reclamant stelt verder dat het luchtkwaliteitsonderzoek niets vermeldt over de cumulatieve effecten van zowel de aanpassing en intensivering op het spoor en de impact van de reconstructie N65. Reclamant ontvangt graag inzicht in de impact van het effect van stapeling van beide projecten op de lucht kwaliteit in de buurt en regio. Reclamant stelt dat uit het stikstofdepositie onderzoek blijkt dat op drie gevoelige natuurgebieden een waarde heeft van 2,36 mol/ha/j en dat daarom gezien het besluit van de Raad van State (PAS) het voorgenoemde plan geen standhoudt bij de rechter.	Voor een reactie op het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar paragraaf 2.9 van deze reactienota. Hierin is uitgebreid toegelicht hoe is omgegaan met depositie en de gevolgen van de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In paragraaf 2.5 wordt uitgebreid ingegaan op de luchtkwaliteit. De Heikantstraat en Olmenlaan zijn meegenomen in het uitgevoerde onderzoek. In het onderzoek naar de luchtkwaliteit is het verkeersmodel van de toekomstige situatie gebruikt. Dit model is afgestemd op de toekomstige regionale ontwikkelingen. Er ontstaat hierdoor een representatief verkeersmodel. Hierin wordt ook rekening gehouden met stilstaand en optrekkend verkeer. Er is geen reden om het onderzoek op de door reclamant genoemde punten aan te vullen, aangezien deze reeds zijn meegenomen.	

	l.	Reclamant verzoekt de gemeente om inzicht te geven in de maatregelen om trillingen te beperken. Om uit te kunnen sluiten dat de toename van de trillingen en grondwaterpeil wijzigingen tot verdere verzakkingen leiden, verwacht reclamant dat de gemeente een nulmeting zal uitvoeren één jaar vóór de reconstructie van de N65, herhaalmetingen zal uitvoeren bij aanvang van de reconstructie en gedurende de gehele reconstructie. Bovendien wil reclamant metingen over een lange termijn na de gehele reconstructie om mogelijke effecten in kaart te brengen. Daarbij wil reclamant de garantie van de gemeente dat aantoonbare verzakkingen tijdens deze periode en de daaruit voortvloeiende kosten voor herstel geheel voor eigen rekening van de gemeente komen. Bovendien wil de reclamant dat de gemeente de herstelwerkzaamheden coördineert	In paragraaf 2.10 is uitgebreid ingegaan op het onderzoek dat is verricht naar trillingen. Om de effecten van de aanpassing van de N65 op trillingen in beeld te brengen is door RoyalHaskoningDHV onderzoek uitgevoerd naar het mogelijk optreden van schade aan gebouwen, bijvoorbeeld door verzakking, en hinder voor personen door trillingen ten gevolge van verkeer. Het rapport “Trilling prognose reconstructie N65 te Vught” van 20 februari 2020 is naar aanleiding van dit onderzoek opgesteld.
	m.	Reclamant wil graag deugdelijkheid van de besluitvorming rond het VKA en vooral naar aanleiding van de MKBA die is uitgevoerd en stelt daarbij de besluitvorming rond het VKA+ ter discussie. Reclamant wil dat de gemeente een MKBA laat uitvoeren van het VKA+ en dit laat doen alvorens de uitvoering te starten. Reclamant doet een voorstel voor de op te nemen kosten in de analyse. Reclamant vraagt om een deugdelijke besluitvorming en transparante verantwoording met betrekking tot de uit te voeren MKBA. Reclamant verzoekt de reconstructie te heroverwegen gezien de hoge financiële lasten en nadelige gevolgen voor inwoners en onderzoek te doen naar alternatieven die in het algemeen belang van de Vughtenaren zijn.	Voor de kansrijke alternatieven voor de aanpak van de N65 is tijdens de MIRT-verkenning een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld. Uit de MKBA voor het voorkeursalternatief (VKA) blijkt dat de maatschappelijke baten bij geen van de alternatieven opwegen tegen de kosten. Uit de vergelijking van het VKA met de alternatieven uit de MKBA blijkt dat het VKA iets hogere baten heeft (die deels niet gekwantificeerd kunnen worden) en lagere kosten. De verhouding tussen de kosten en de baten is echter nog steeds <1. De kosten/baten-ratio is echter niet het enige criterium voor investeringsbeslissingen als deze. Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de doelstellingen van de reconstructie (zie daarvoor hierboven paragraaf 2.1). Dat is voor de N65 bij Vught (en Haaren) zeker het geval, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Na de vaststelling van het VKA zijn de plannen verder geoptimaliseerd en dragen zij, mede door de grotere verbetering van de doorstroming, in nog hogere mate bij aan de doelstellingen.
	n.	Reclamant stelt dat de beoogde plannen niet op de juiste wijze en tijdigheid zijn gecommuniceerd met de bewoners. Daarbij stelt hij dat er te weinig tijd is geweest voor daadwerkelijke bewonersparticipatie in aanloop naar het ontwerpbestemmingsplan. Reclamant zou in het vervolg graag adequate en tijdige voorlichting en directe samenspraak met bewoners willen. Ook maakt reclamant bezwaar tegen het feit dat de inzagetermijn voor het ontwerpbestemmingsplan deels in de zomervakantie van de bewoners viel.	Er wordt en er is zo open en correct mogelijk gecommuniceerd met omwonenden. De gemeente zet verschillende kanalen in om belanghebbenden zo goed als mogelijk te informeren over het bestemmingsplan (zie paragraaf 2.12 van de reactienota). De publicatie van het ontwerpbestemmingsplan voor de N65 is vanaf eind mei aangekondigd in diverse media. Hiermee zijn belanghebbenden ver voor de zomervakantie geïnformeerd. Vervolgens heeft het overgrote gedeelte van de terinzagelegging van het plan ook buiten de zomervakantie plaatsgevonden. Wij zijn van mening dat iedereen goed op de hoogte is gebracht van de publicatie en alle mogelijkheden heeft gehad om het plan tijdig te raadplegen.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen

3.3 Heikantstraat – Olmenlaan

Olmenlaan in relatie tot het bestemmingsplan 'N65 Vught'

Het is niet nodig om de Heikantstraat en Olmenlaan op te nemen in het plangebied van dit bestemmingsplan. Deze straten hebben in het ter plaatse geldende bestemmingsplan al een verkeersbestemming. Deze bestemming schrijft voor dat de straten bestemd zijn voor wegen en straten met hoofdzakelijk een verkeersfunctie. Zolang er geen strijd is met het vigerende bestemmingsplan kan het college van burgemeester en wethouders op grond van de Wegenverkeerswet een verkeersbesluit nemen om een weg al dan niet aan te passen. Deze procedure staat los van het bestemmingsplan 'N65 Vught'.

De effecten op het onderliggende wegennet behoren wel tot de werking van het bestemmingsplan. De gemeente stelt zich op het standpunt dat de Olmenlaan en Heikantstraat het extra verkeer aankunnen, ook zonder de extra ruimte die eventueel zou ontstaan bij Zionsburg. Inmiddels is gebleken dat deze extra ruimte er definitief niet komt. De resultaten uit de verkeersmodellen bevestigen dat de capaciteit van de straten voldoende is voor een goede verkeersafwikkeling, zonder dat dit leidt tot onaanvaardbare overlast in uw omgeving. In overleg met de bewoners zijn onlangs snelheid remmende maatregelen genomen. Verder hebben wij besloten in de Heikantstraat één richtingsverkeer in te stellen ten behoeve van een veilige afwikkeling van het verkeer.

Behouden aansluiting Heikantstraat/Olmenlaan en Rembrandtlaan

Het behouden van de aansluitingen van de Olmenlaan/Heikantstraat en Rembrandtlaan op de N65 is een uitkomst uit de MIRT-verkenning. In het toen uitgevoerde verkeerskundig onderzoek zijn de verkeerskundige effecten van een aantal varianten beschouwd, waaronder het openhouden van de oprit Olmenlaan en de afrit Rembrandtlaan. Hierbij is geconcludeerd dat het openhouden leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught. De capaciteit van de Heikantstraat/Olmenlaan wordt met 2.900 mvt/dag niet overschreden. De resultaten uit de verkeersmodellen bevestigen dat de capaciteit van de wegen voldoende is voor een goede verkeersafwikkeling, zonder dat dit leidt tot onaanvaardbare overlast in de omgeving.

Nr.		Samenvatting	Beantwoording
035	a.	Reclamant is het niet eens met de tunneling van het spoor (PHS) en de ongelijkvloerse kruisingen op de N65. Reclamant maakt zich daarbij zorgen over de gepaarde kosten en is op zoek naar een goedkopere en constructievere oplossing. Reclamant ziet geen probleem in de huidige ligging van het spoor en daarmee geen noodzaak om iets te veranderen.	Het project PHS staat los van de Reconstructie N65. Opmerkingen die daarop betrekking hebben, zullen in de procedures van dat project aan de orde moeten worden gesteld.
	b.	Reclamant ziet niet in dat de stagnatie van het verkeer en de aanwezigheid van de stoplichten en afritten voor een onoverkomelijk probleem zorgen. Tijdens de ochtend en namiddagspits is stagnatie acceptabel. Als oplossing geeft reclamant aan om de huidige ligging van de N65 te behouden.	Voor een toelichting op de nut en noodzaak van het project wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.2 van de reactienota wordt stilgestaan bij de verkeersdoorstroming en de verkeersafwikkeling. Voor beide geldt dat deze positief zijn beoordeeld. Zie specifiek de kopjes 'a) Verkeersonderzoek' en 'b) Verkeersdoorstroming' van paragraaf 2.2.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen

036	a.	Reclamant stelt dat uit de MKBA en second opinion is gebleken dat voor alle varianten de kosten en baten niet in balans zijn.	Voor de kansrijke alternatieven voor de aanpak van de N65 is tijdens de MIRT-verkenning een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld. Uit de MKBA voor het voorkeursalternatief (VKA) blijkt dat de maatschappelijke baten bij geen van de alternatieven opwegen tegen de kosten. Uit de vergelijking van het VKA met de alternatieven uit de MKBA blijkt dat het VKA iets hogere baten heeft (die deels niet gekwantificeerd kunnen worden) en lagere kosten. De verhouding tussen de kosten en de baten is echter nog steeds <1. De kosten/baten-ratio is echter niet het enige criterium voor investeringsbeslissingen als deze. Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de doelstellingen van de reconstructie (zie daarvoor hierboven paragraaf 2.1). Dat is voor de N65 bij Vught (en Haaren) zeker het geval, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Na de vaststelling van het VKA zijn de plannen verder geoptimaliseerd en dragen zij, mede door de grotere verbetering van de doorstroming, in nog hogere mate bij aan de doelstellingen.
	b.	De VKA veroorzaakt omrijdgedrag door de woonwijk van reclamant. De oorzaak is de afsluiting van de toegangsweg naar 's-Hertogenbosch en het openhouden van de oprit van de Olmenlaan naar de snelweg.	In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' is toegelicht waarom is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen. Van een significantie toename van het verkeer bij de Heikantstraat – Olmenlaan is geen sprake, en van omrijdgedrag naar verwachting ook niet.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
037	a.	Reclamant maakt zich in de huidige situatie zorgen om de verkeersveiligheid (met name langzaam verkeer) en verwacht dat de verkeersveiligheid met de beoogde plannen nog verder zal afnemen. Reclamant maakt zich zorgen dat fietsers vaak niet gezien worden of geen voorrang krijgen van het afslaande verkeer. Reclamant verwacht dat met de beoogde verhoging van de maximaal toegestane snelheid op het traject de veiligheid verder afneemt. Reclamant stelt verder dat met de ontwikkeling de leefbaarheid van de wijk achteruitgaat. De leefbaarheid kan worden bewaakt door de aansluiting Heikantstraat/Olmenlaan naar de N65 te laten vervallen.	Het behouden van de aansluitingen van de Olmenlaan/Heikantstraat en Rembrandtlaan op de N65 is een uitkomst uit de MIRT-verkenning (dit is uitgebreid toegelicht in paragraaf 2.1 van de reactienota). In het verkeerskundig onderzoek zijn de effecten van een aantal varianten beschouwd, waaronder het openhouden van de oprit Olmenlaan en de afrit Rembrandtlaan. Hierbij is geconcludeerd dat het openhouden leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught. De resultaten uit de verkeersmodellen bevestigen dat de capaciteit van de wegen voldoende is voor een goede verkeersafwikkeling (zie bijlage 8 bij de toelichting). Er heeft onafhankelijk onderzoek naar de verkeersveiligheid plaatsgevonden. Er is een kruispuntenanalyse uitgevoerd door Goudappel Coffeng, waarin alle kruispunten zijn doorberekend en getoetst op verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid (zie bijlage 9 bij de toelichting bij het bestemmingsplan). Ook heeft Arcadis een aanvullende verkeerskundige analyse uitgevoerd waarin onder meer is gekeken naar het aspect verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet. Verder wordt verwezen naar paragraaf 2.2 (verkeer) en paragraaf 2.3 (verkeersveiligheid) van deze reactienota. Op basis van de verschillende

			onderzoeken is geconcludeerd dat de leefbaarheid van de wijk al met al niet onevenredig wordt aangetast door de verkeerstoename.
	b.	Reclamant maakt zich zorgen over een toename van verkeersdruk op het kruispunt Helvoirtseweg – Koestraat/ Heikantstraat. Dit baseert reclamant op de verkeersdrukmetingen die zijn verricht.	Uit de kruispuntberekeningen van Goudappel Coffeng is gebleken dat de kruispunten met de Koestraat en Heikantstraat het verkeer wel degelijk goed kunnen verwerken. Dit is gebaseerd op de verkeerskundige analyse (zie bijlage 9 bij de toelichting).
	c.	Reclamant stelt dat de toename van het verkeer leidt tot een toename van het fijnstof en wijst erop dat dit niet is meegenomen in de onderzoeken. Reclamant stelt daarbij dat de uitstoot van fijnstof gepaard gaat met gezondheidsrisico's.	In paragraaf 2.6 van de reactienota wordt ingegaan op het aspect luchtkwaliteit, hierin wordt ook uitgebreid ingegaan op het onderdeel fijnstof. Voor de volledige achtergrond van de fijnstofeffecten wordt verwezen naar bijlage 18 bij de toelichting).
	d.	Reclamant stelt dat de geluidshinder zal toenemen. Bij de onderzoeken is geen rekening gehouden met het feit dat er veel snelheidsovertredingen worden begaan.	In paragraaf 2.5 van de reactienota is uitgebreid stilgestaan bij de geluidseffecten als gevolg van het bestemmingplan. Hierin is toegelicht wat de effecten zijn en wat de te treffen maatregelen zijn. Dat geen rekening zou zijn gehouden met snelheidsovertreding doet op geen enkele manier af aan de conclusies ten aanzien van de geluidseffecten. Voor het volledige akoestische onderzoek naar het onderliggend wegennet wordt gewezen naar bijlage 15 van de toelichting bij het bestemmingsplan.
	e.	Reclamant stelt dat de gestelde verkeerstoename resulteert in meer trillinghinder. Daarbij wordt gesteld dat de trillingen mogelijk resulteren in scheuren/verzakkingen van of aan het huis. Reclamant verzoekt om voor aanvang van alle werkzaamheden een nulmeting te laten uitvoeren voor alle relevante woningen die betrekking hebben op de plannen.	Zie hiervoor de beantwoording in paragraaf 2.10. In paragraaf 2.10 is uitgebreid ingegaan op het onderzoek dat is verricht naar trillingen.
	f.	Reclamant vraagt om de documenten/onderzoeken inclusief spitstijden in orde te hebben. Daarbij geeft reclamant te kennen dat een open en duidelijke communicatie gewenst is.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.2 van deze reactie. De verkeerscijfers waar het onderzoek op gebaseerd is, zijn representatief. Deze cijfers zijn gebaseerd op een regionaal verkeersmodel. In dit model zijn alle projecten van de regio verwerkt, die gepland zijn in de komende jaren en is rekening gehouden met de autonome groei van het verkeer. Op die manier ontstaat een realistisch totaalbeeld van de verkeersintensiteit (zie voor een uitgebreide toelichting op het onderzoek en de cijfers paragraaf 2.2 van deze nota. Er wordt zo open en correct mogelijk gecommuniceerd met omwonenden. De gemeente zet verschillende kanalen in om belanghebbenden zo goed als mogelijk te informeren over het bestemmingsplan (zie paragraaf 2.12 van de reactienota).
	g.	Reclamant maakt zich zorgen over de snelheid die de weggebruikers zullen halen op het eerste stuk van de Heikantstraat richting de N65.	De maximale snelheid van weggebruikers op de Heikantstraat, en/of de effecten hiervan, zijn geen onderdeel van het bestemmingsplan. De reconstructie maakt hierin ook geen verschil.

		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
038	a.	Reclamant is ontevreden over de wijze van communiceren over de plannen richting de belanghebbenden. Daarbij wordt aangegeven dat reclamant zich onvoldoende gehoord en serieus genomen voelt. Daarbij is reclamant van mening dat de oprit Heikantstraat/Olmenlaan moet worden gesloten en er gekeken moet worden naar alternatieven en de bestaande alternatieven heroverwogen moeten worden op basis van gedegen metingen.	Er wordt zo open en correct mogelijk gecommuniceerd met omwonenden. De gemeente zet verschillende kanalen in om belanghebbenden zo goed als mogelijk te informeren over het bestemmingsplan (zie paragraaf 2.12 van de reactienota). De gemeente neemt elke reactie en vorm van inspraak serieus en doet hier waar mogelijk iets mee. Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project. Het behouden van de aansluitingen van de Olmenlaan/Heikantstraat en Rembrandtlaan op de N65 is een uitkomst uit de MIRT-verkenning (dit is uitgebreid toegelicht in paragraaf 2.1 van de reactienota). In het verkeerskundig onderzoek zijn de effecten van een aantal varianten beschouwd, waaronder het openhouden van de oprit Olmenlaan en de afrit Rembrandtlaan. Hierbij is geconcludeerd dat het openhouden leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught. De resultaten uit de verkeersmodellen bevestigen dat de capaciteit van de wegen voldoende is voor een goede verkeersafwikkeling, zonder dat dit leidt tot onaanvaardbare overlast in de omgeving (zie uitgebreid bijlage 9 bij de toelichting). De leefbaarheid van de wijk wordt niet onevenredig aangetast door de verkeerstoename. Geconcludeerd wordt dat het openhouden van de op- en afrit Olmenlaan/Rembrandtlaan leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught en dat er geen verder knelpunten zijn.
	b.	Reclamant stelt dat er onvoldoende rekening is gehouden met de toename van fijnstof. De verrichte onderzoeken over fijnstof zijn niet adequaat en niet transparant.	In paragraaf 2.6 is uitgebreid stilgestaan en transparant toegelicht wat de effecten zijn van het bestemmingsplan op de luchtkwaliteit. Er wordt ruim voldaan aan de wettelijke grenswaarden.
	c.	Reclamant stelt dat de Heikantstraat ongeschikt zal zijn voor de toekomstige verkeerslast van 3000 auto's per etmaal.	Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat de capaciteit van de wegen niet wordt overschreden en het verkeer in de Heikantstraat goed af te wikkelen is. De aansluiting met/versmalling van de Heikantstraat wordt nader onderzocht op mogelijke maatregelen om het verkeer nog beter af te laten wikkelen.
	d.	Reclamant maakt zich zorgen over de leefbaarheid van de weg. Reclamant stelt dat de straat/stoep onveilig is voor kinderen. Reclamant stelt dat de geluidsoverlast (m.n.) in de spits de leefbaarheid van de wijk vermindert.	In paragraaf 2.3 wordt ingegaan op het aspect verkeersveiligheid. Van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat is geen sprake. De leefbaarheid staat als gevolg van de reconstructie niet onder druk. De verkeersintensiteiten namen in de straat niet dermate toe dat gevreesd hoeft te worden voor onveilige situaties op de straat/stoep. Bovendien blijkt uit het verkeerskundig onderzoek dat de capaciteit van de wegen niet

			wordt overschreden en het verkeer in de straat goed af te wikkelen is. Voor een toelichting op het aspect geluid wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van deze reactienota.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
039	a.	Reclamant maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid van de weg voor diens woning: de Olmenlaan en de T-splitsing Heikantstraat/Olmenlaan. Reclamant zegt dat dit met name tijdens de piekmomenten het geval is. Met de voorgenomen ontwikkeling zal de verkeersdruk in de toekomst toenemen en de veiligheid van fietsers en voetgangers in het geding komen. Reclamant geeft aan dat er geen veilige oversteekplaats is voor de fietsers en voetgangers die vanuit de Heikantstraat richting de Koestraat bewegen. De reclamant zou meer veiligheidsmaatregelen willen zien.	Het kruispunt dat door reclamant wordt genoemd is aanvullend onderzocht door Arcadis in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). In paragraaf 4.2.4 onder het kopje 'Kruispunt 5: Koestraat - Helvoirtseweg – Heikantstraat' is expliciet ingegaan op veiligheid van het kruispunt, de conclusie is, is dat dat oversteekbaarheid en daarmee de veiligheid op het kruispunt goed is geregeld. Dit geldt voor fietsers en voetgangers.
	b.	Reclamant stelt dat de onderzoeken onvoldoende weergeven dat de toename in het verkeer gepaard gaat met een hogere mate van luchtvervuiling (onder meer fijnstof en stikstof).	In paragraaf 2.6 wordt ingegaan op het aspect luchtkwaliteit. In paragraaf 2.9 wordt ingegaan op het aspect stikstofdepositie.
	c.	Reclamant stelt dat de onderzoeken onvoldoende weergeven dat de toename van geluid te hoog is.	Anders dan reclamant suggereert is de toename van het geluid niet te hoog, dat is uitgebreid toegelicht in paragraaf 2.5 van de reactienota. Daar waar nodig worden geluidreducerende maatregelen getroffen (zie uitgebreid paragraaf 2.5). Voor het volledige akoestische onderzoek naar het onderliggend wegennet wordt verwezen naar bijlage 15 van de toelichting van bij bestemmingsplan.
	d.	Reclamant stelt voor de Helvoirtseweg/J.F. Kennedylaan naar N65/'s-Hertogenbosch/ Utrecht in stand houden. Reclamant stelt dat hiermee een 'waterbed' effect voor het kruispunt Helvoirtseweg – Koestraat/Heikantstraat en T-splitsing Heikantstraat/Olmenlaan worden voorkomen. Reclamant stelt voor om de Olmenlaan te sluiten in verband met in stand houden van Helvoirtseweg/J.F. Kennedylaan.	Waarom is gekozen om deze aansluiting te laten vervallen is uitgebreid toegelicht in paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)'. Het behouden van de aansluitingen van de Olmenlaan/Heikantstraat en Rembrandtlaan op de N65 is een uitkomst uit de MIRT-verkenning (dit is uitgebreid toegelicht in paragraaf 2.1 van de reactienota). In het verkeerskundig onderzoek zijn de effecten van een aantal varianten beschouwd, waaronder het openhouden van de oprit Olmenlaan en de afrit Rembrandtlaan. Hierbij is geconcludeerd dat het openhouden leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught. De resultaten uit de verkeersmodellen bevestigen dat de capaciteit van de wegen voldoende is voor een goede verkeersafwikkeling, zonder dat dit leidt tot onaanvaardbare overlast in de omgeving (zie uitgebreid bijlage 8 bij de toelichting). Wat betreft het Waterbed-effect geldt inderdaad dat er meer verkeer komt op bijvoorbeeld de Olmenlaan, Lekkerbeetjenlaan en Voorst tot Voorststraat. Maar uit de verkeerskundige analyse blijkt dus dat deze wegen het verkeer goed kunnen afwikkelen.

	e.	Reclamant vraagt om correcte en open communicatie, waarbij gebruik gemaakt wordt van beargumenteerde en correcte getallen ten opzichte van het bestemmingsplan. Reclamant stelt voor het gehele plan opnieuw te beoordelen.	Er wordt zo open en correct mogelijk gecommuniceerd met omwonenden. De gemeente zet verschillende kanalen in om belanghebbenden zo goed als mogelijk te informeren over het bestemmingsplan (zie paragraaf 2.12 van de reactienota). De onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan zijn allen gebaseerd hetzelfde, integrale, verkeersmodel. In de getallen die in dit verkeersmodel verwerkt zijn, zijn tevens de (geplande) toekomstige ontwikkelingen binnen Vught en omgeving meegenomen. Er is geen reden om het bestemmingsplan geheel opnieuw te beoordelen.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
040	a.	Reclamant stelt dat in de huidige situatie veel overlast is van verkeer dat door de Olmenlaan rijdt. Hierbij doelt de reclamant op hard rijdend- en ongeduldig verkeer. Met de beoogde ontwikkeling zal de verkeersdruk nog verder toenemen.	In paragraaf 2.2 is uitgebreid stilgestaan bij de verkeerseffecten op het onderliggend wegennetwerk. Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het verkeer niet significant toeneemt op de Olmenlaan. De verkeersintensiteiten namen in de straat niet dermate toe dat gevreesd hoeft te worden voor onveilige situaties op de straat/stoep. Bovendien blijkt uit het verkeerskundig onderzoek dat de capaciteit van de wegen niet wordt overschreden en het verkeer in de straat goed af te wikkelen is.
	b.	Reclamant stelt dat met de toename van verkeer de veiligheid ten hoogte van de kruising op de Helvoirtseweg en de Heikantstraat en de Koestraat zal afnemen.	Het kruispunt dat door reclamant wordt genoemd is aanvullend onderzocht door Arcadis in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). In paragraaf 4.2.4 onder het kopje 'Kruispunt 5: Koestraat - Helvoirtseweg – Heikantstraat' is expliciet ingegaan op veiligheid van het kruispunt, de conclusie is, is dat dat oversteekbaarheid en daarmee de veiligheid op het kruispunt goed is geregeld. Dit geldt voor fietsers en voetgangers.
	c.	Reclamant stelt dat de luchtkwaliteit afneemt. Dit komt door een hogere uitstoot van fijnstof en stikstof. De vermindering van luchtkwaliteit gaat volgens reclamant gepaard met gezondheidsrisico's. Reclamant stelt tevens voor om de oprit bij de Olmenlaan naar de A65/A2 af te sluiten ten behoeve van de leefbaarheid.	Voor de effecten op de luchtkwaliteit wordt gewezen op paragraaf 2.6 van de reactienota. Er is hoe dan ook geen sprake van gezondheidsrisico's als gevolg. Het behouden van de aansluitingen van de Olmenlaan/Heikantstraat en Rembrandtlaan op de N65 is een uitkomst uit de MIRT-verkenning (dit is uitgebreid toegelicht in paragraaf 2.1 van de reactienota). In het verkeerskundig onderzoek zijn de effecten van een aantal varianten beschouwd, waaronder het openhouden van de oprit Olmenlaan en de afrit Rembrandtlaan. Hierbij is geconcludeerd dat het openhouden leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught. De resultaten uit de verkeersmodellen bevestigen dat de capaciteit van de wegen voldoende is voor een goede verkeersafwikkeling, zonder dat dit leidt tot onaanvaardbare overlast in de omgeving (zie uitgebreid bijlage 9 bij de toelichting). De leefbaarheid van de wijk wordt niet onevenredig aangetast door de verkeerstoename. Geconcludeerd wordt dat het openhouden van de op- en afrit Olmenlaan/Rembrandtlaan leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught en dat er geen verder knelpunten zijn.

	d.	Reclamant stelt dat de toename van de geluidsdruk te hoog is en onvoldoende inzichtelijk is gemaakt. Daarmee vraagt reclamant om een verklaring en om maatregelen.	In paragraaf 2.5 is uitgebreid toegelicht wat de geluidseffecten zijn van de reconstructie en welke eventuele reducerende maatregelen, en waar, worden getroffen. In paragraaf 2.5 (geluid) wordt ook specifiek ingegaan op de geluidseffecten, en maatregelen die worden getroffen bij de Heikantstraat – Olmenlaan.
	e.	Reclamant stelt dat door de ontwikkeling trillingen ontstaan waardoor scheuren in het huis ontstaan, voegen loslaten en slaapproblemen veroorzaken.	In paragraaf 2.10 is uitgebreid ingegaan op het onderzoek dat is verricht naar trillingen. Er hoeft niet te worden gevreesd voor scheuren in het huis, of voegen die loslaten, of slaapproblemen. De effecten zijn zeer beperkt.
	f.	Reclamant vraagt om een correcte en open communicatie, waarbij gebruik gemaakt wordt van correcte getallen.	Er wordt zo open en correct mogelijk gecommuniceerd met omwonenden. De gemeente zet verschillende kanalen in om belanghebbenden zo goed als mogelijk te informeren over het bestemmingsplan (zie paragraaf 2.12 van de reactienota).
	g.	Reclamant stelt voor dat de aansluiting van de Helvoirtseweg/Kennedylaan naar de N65/Den Bosch in stand wordt gehouden.	Waarom is gekozen om deze aansluiting te laten vervallen is uitgebreid toegelicht in paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)'.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
041	a.	Reclamant stelt dat het verkeer in de Heikantstraat en Olmenlaan fors zal toenemen. Reclamant stelt dat dit nadelige gevolgen heeft voor de leefbaarheid, veiligheid, oversteekbaarheid, geluid- en luchtkwaliteit. Ook stelt de reclamant dat de verkeerstoename zal resulteren in veel opstoppen door verkeer dat vanuit de Helvoirtseweg linksaf de Heikantstraat in wil. Reclamant vraagt zich tevens af of de congestie niet resulteert in filevorming, extra geluidsoverlast en uitstoot van fijnstof. Ook vraagt reclamant zich af wat dit betekent voor de toename van verkeer op de Helvoirtseweg ter hoogte van de Heikantstraat voor de oversteekbaarheid van langzaam verkeer van en naar het centrum. Reclamant stelt voor de oprit van de Olmenlaan te sluiten en de oprit Helvoirtseweg open te houden.	In paragraaf 2.2 is uitgebreid stilgestaan bij de verkeerseffecten op het onderliggend wegennetwerk. Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het verkeer weliswaar toeneemt op de Olmenlaan zelf, maar dat het verkeer goed is af te wikkelen. De verkeersintensiteiten nemen in de straat niet dermate toe dat gevreesd hoeft te worden voor onveilige situaties op de straat/stoep. Bovendien blijkt uit het verkeerskundig onderzoek dat de capaciteit van de wegen niet wordt overschreden en het verkeer in de straat goed af te wikkelen is. Het kruispunt dat door reclamant wordt genoemd is aanvullend onderzocht door Arcadis in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). In paragraaf 4.2.4 onder het kopje 'Kruispunt 5: Koestraat - Helvoirtseweg – Heikantstraat' is expliciet ingegaan op veiligheid van het kruispunt, de conclusie is, is dat dat oversteekbaarheid en daarmee de veiligheid op het kruispunt goed is geregeld. Dit geldt voor fietsers en voetgangers. Waarom is gekozen om deze aansluiting te laten vervallen is uitgebreid toegelicht in paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)'. Voor een toelichting op het aspect luchtkwaliteit wordt gewezen op paragraaf 2.6 van deze nota.
	b.	Reclamant stelt dat met het openhouden van de aansluiting Olmenlaan het doel niet in verhouding staat met de negatieve gevolgen voor de bewoners. Reclamant stelt dat de belangen van de inwoners van Vught voorop moeten staan.	Het behouden van de aansluitingen van de Olmenlaan/Heikantstraat en Rembrandtlaan op de N65 is een uitkomst uit de MIRT-verkenning (dit is uitgebreid toegelicht in paragraaf 2.1 van de reactienota). In het verkeerskundig onderzoek zijn de effecten van een aantal varianten beschouwd, waaronder het openhouden van de oprit Olmenlaan en de afrit Rembrandtlaan. Hierbij is geconcludeerd dat het openhouden leidt tot de meest

			evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught. De resultaten uit de verkeersmodellen bevestigen dat de capaciteit van de wegen voldoende is voor een goede verkeersafwikkeling, zonder dat dit leidt tot onaanvaardbare overlast in de omgeving (zie uitgebreid bijlage 9 bij de toelichting). De leefbaarheid van de wijk wordt niet onevenredig aangetast door de verkeerstoename. Geconcludeerd wordt dat het openhouden van de op- en afrit Olmenlaan/Rembrandtlaan leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught en dat er geen verder knelpunten zijn.
	c.	Reclamant stelt dat door trillingen afkomstig van vrachtverkeer hebben geresulteerd in onder meer scheuren in de gevels. Reclamant stelt dat met de toename van verkeer het probleem wordt verergerd.	In paragraaf 2.10 is uitgebreid ingegaan op het onderzoek dat is verricht naar trillingen. Om de effecten van de aanpassing van de N65 op trillingen in beeld te brengen is door RoyalHaskoningDHV onderzoek uitgevoerd naar het mogelijk optreden van schade aan gebouwen en hinder voor personen door trillingen ten gevolge van verkeer. De effecten zijn zeer beperkt.
	d.	Reclamant stelt dat de noodzaak voor het openhouden van de aansluiting Olmenlaan onvoldoende uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt. Daarbij stelt reclamant dat dit aangehaald is in de m.e.r.-beoordeling.	Het behouden van de aansluitingen van de Olmenlaan/Heikantstraat en Rembrandtlaan op de N65 is een uitkomst uit de MIRT-verkenning (dit is uitgebreid toegelicht in paragraaf 2.1 van de reactienota). In het verkeerskundig onderzoek zijn de effecten van een aantal varianten beschouwd, waaronder het openhouden van de oprit Olmenlaan en de afrit Rembrandtlaan. Hierbij is geconcludeerd dat het openhouden leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught. De resultaten uit de verkeersmodellen bevestigen dat de capaciteit van de wegen voldoende is voor een goede verkeersafwikkeling, zonder dat dit leidt tot onaanvaardbare overlast in de omgeving (zie uitgebreid bijlage 9 bij de toelichting). De leefbaarheid van de wijk wordt niet onevenredig aangetast door de verkeerstoename. Geconcludeerd wordt dat het openhouden van de op- en afrit Olmenlaan/Rembrandtlaan leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught en dat er geen verder knelpunten zijn.
	e.	Reclamant stelt dat de gemeente beter naar de Heikantstraat moet kijken omdat de kenmerken en problemen van de weg niet overeenkomen met een standaard 30 km/uur weg.	De inrichting van de Heikantstraat is in overeenstemming met richtlijn Duurzaam Veilig en daarmee conform de inrichting van een 30 km/uur weg. Anders dan reclamant stelt zijn de wegkenmerken dus wel in overeenstemming met de standaard.
	f.	Reclamant heeft het gevoel aan het lijntje gehouden te worden totdat de plannen onherroepelijk zijn. Reclamant stelt dat er tijdens de gesprekken tot op heden niet is gesproken over maatregelen om toekomstige verkeersdrukke op een leefbare en veilige manier aan te kunnen pakken.	Het bestemmingsplan is tot de vaststelling aan optimalisering onderhevig. Er wordt continue gewerkt aan het verbeteren van de plannen. Niemand wordt hierbij aan het lijntje gehouden. Er wordt zo open en correct mogelijk gecommuniceerd met omwonenden. De gemeente zet verschillende kanalen in om belanghebbenden zo goed als mogelijk te informeren over het bestemmingsplan (zie paragraaf 2.12 van de reactienota).
	g.	Ook stelt reclamant dat hoop gegeven wordt met het voorstel om de Heikantstraat straks te ontlasten door een parallelbaan door Zionsburg. Zionsburg stelt echter zelf dat zij dit niet haalbaar achten. Reclamant vraagt	Nadat duidelijk was dat de onderzochte optie om gebruik te maken van Zionsburg voor het realiseren van een parallelbaan niet tot de mogelijkheden behoorde is hierover met de omgeving gecommuniceerd.

		zich af waarom de gemeente hier niet transparant over communiceert. Daarbij geeft reclamant aan dat het niet is bewezen dat de smalle straat het verkeer op een veilige leefbare manier aankan. Reclamant stelt dat dit onderdeel en andere onderdelen eerst concreet uitgewerkt moet worden. Er wordt in het plan nu onvoldoende nagedacht over de effecten van de oprit Olmenlaan op de Helvoirtseweg.	Er is wel degelijk goed nagedacht over de aansluiting. Sterker nog: het behouden van de aansluitingen van de Olmenlaan/Heikantstraat en Rembrandtlaan op de N65 is een uitkomst uit de MIRT-verkenning (dit is uitgebreid toegelicht in paragraaf 2.1 van de reactienota). In het verkeerskundig onderzoek zijn de effecten van een aantal varianten beschouwd, waaronder het openhouden van de oprit Olmenlaan en de afrit Rembrandtlaan. Hierbij is geconcludeerd dat het openhouden leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught. De resultaten uit de verkeersmodellen bevestigen dat de capaciteit van de wegen voldoende is voor een goede verkeersafwikkeling, zonder dat dit leidt tot onaanvaardbare overlast in de omgeving (zie uitgebreid bijlage 9 bij de toelichting). De leefbaarheid van de wijk wordt niet onevenredig aangetast door de verkeerstoename. Geconcludeerd wordt dat het openhouden van de op- en afrit Olmenlaan/Rembrandtlaan leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught en dat er geen verder knelpunten zijn.
	h.	Reclamant stelt dat er bij de N65 wordt verwezen naar ProRail en de plannen PHS. Reclamant heeft deelgenomen aan verschillende werkgroepen van ProRail, maar dat diens straat niet wordt besproken. Daarbij wordt gesteld dat er wordt verwezen naar de gemeente. Bij een informatieavond kon de gemeente echter ook geen antwoord geven omdat het voor de gemeente ook onduidelijk is.	Dat onderling naar de projecten wordt verwezen is niet meer dan logisch, er bestaat zekere overlap. Echter juridisch gezien zijn het twee gescheiden projecten. Wel onduidelijkheid wordt bedoeld is niet helder. Het is voor de gemeente volstrekt duidelijk waar dit bestemmingsplan op ziet.
	i.	Reclamant stelt dat voor een deel van de Helvoirtseweg, Heikantstraat en oprit Olmenlaan nog geen concrete uitwerking is. Daarbij wordt door de gemeente niet inzichtelijk gemaakt hoe de verbetering van veiligheid en of leefbaarheid wordt gerealiseerd.	In paragraaf 2.2 is uitgebreid stilgestaan bij de verkeerseffecten op het onderliggend wegennetwerk. Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het verkeer weliswaar toeneemt op de Olmenlaan zelf, maar dat het verkeer goed is af te wikkelen. De verkeersintensiteiten namen in de straat niet dermate toe dat gevreesd hoeft te worden voor onveilige situaties op de straat.
	j.	Reclamant stelt dat de ophoging van de N65 zal resulteren in een toename van geluid in de omgeving. Reclamant stelt dat de geplande geluidschermen niet volledig sluitend zijn en daarmee niet volledig het gebied dekken. De Reclamant vraagt zich af of de schermen die gekoppeld zijn aan het landelijk MJPG-programma wel werkelijk en op tijd komen aangezien het programma MJPG een groot budgettekort kent.	De N65 wordt gedeeltelijk (half)verdiept aangelegd. Waar de verdiepte ligging nog niet voldoende geluid reduceert, worden geluidschermen geplaatst. Op enkele locaties is het plaatsen van geluidschermen niet mogelijk. Dit is vastgelegd in de gebiedsvisies van Vught. In paragraaf 2.5 is een toelichting op de geluidberekeningen, geluidseffecten, en maatregelen gegeven. De schermen worden betaald vanuit het project MJPG. Wij hebben geen reden om te veronderstellen dat MJPG deze financiering niet kan waarmaken (zie verder uitgebreid paragraaf 2.5 op dit onderdeel).
	k.	Reclamant stelt dat de MKBA (nog) niet is meegewogen in de besluitvorming en wijst erop dat hierin staat aangegeven dat niets doen beter is. Reclamant stelt dat de MKBA meegenomen moet worden in de besluitvorming.	Voor de kansrijke alternatieven voor de aanpak van de N65 is tijdens de MIRT-verkenning een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld. Uit de MKBA voor het voorkeursalternatief (VKA) blijkt dat de maatschappelijke baten bij geen van de alternatieven opwegen tegen de kosten. Uit de vergelijking van het VKA met de alternatieven uit de MKBA blijkt dat het VKA iets hogere baten heeft (die deels niet

			gekwantificeerd kunnen worden) en lagere kosten. De verhouding tussen de kosten en de baten is echter nog steeds <1. De kosten/baten-ratio is echter niet het enige criterium voor investeringsbeslissingen als deze. Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de doelstellingen van de reconstructie (zie daarvoor hierboven paragraaf 2.1). Dat is voor de N65 bij Vught (en Haaren) zeker het geval, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Na de vaststelling van het VKA zijn de plannen verder geoptimaliseerd en dragen zij, mede door de grotere verbetering van de doorstroming, in nog hogere mate bij aan de doelstellingen.
	l.	Reclamant heeft het vermoeden dat de verkeerscijfers in de autonome groei later nog zijn aangepast. Reclamant heeft twijfels over de juistheid van de cijfers en noemt een aantal specifieke punten in de zienswijzen.	Voor een reactie hierop wordt gewezen op paragraaf 2.2 en 2.11 van deze reactienota. De gebruikte cijfers voor de verschillende milieuonderzoeken zijn correct en actueel. De verkeerscijfers zijn gebaseerd op het regionaal verkeersmodel. In dit model zijn alle projecten van de regio verwerkt, die gepland zijn in de komende jaren en is rekening gehouden met de autonome groei van het verkeer. Op die manier ontstaat een realistisch beeld van de verkeersintensiteit. Zie voor een uitgebreide toelichting paragraaf 2.2 (verkeerscijfers en berekeningen).
	m.	Reclamant vindt dat het oorspronkelijke doel voor de aanpak van de N65 (leefbaarheid) uit het oog is verloren en zou graag willen zien dat dit weer het hoofddoel wordt.	De verkeersveiligheid en leefbaarheid rondom de N65 zijn het primaire doel van de Reconstructie N65.
	n.	Reclamant noemt als alternatieven voor het openhouden van de Olmenlaan het omwisselen van de fietsroute Rembrandtlaan en de autoverkeerroute Heikantstraat en het ontlasten van de Heikantstraat door verkeer richting de oprit deels via de route door Zionsburg te leiden.	Het behouden van de aansluitingen van de Olmenlaan/Heikantstraat en Rembrandtlaan op de N65 is een uitkomst uit de MIRT-verkenning (dit is uitgebreid toegelicht in paragraaf 2.1 van de reactienota). In het verkeerskundig onderzoek zijn de effecten van een aantal varianten beschouwd, waaronder het openhouden van de oprit Olmenlaan en de afrit Rembrandtlaan. Hierbij is geconcludeerd dat het openhouden leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught. De resultaten uit de verkeersmodellen bevestigen dat de capaciteit van de wegen voldoende is voor een goede verkeersafwikkeling, zonder dat dit leidt tot onaanvaardbare overlast in de omgeving (zie uitgebreid bijlage 9 bij de toelichting). De leefbaarheid van de wijk wordt niet onevenredig aangetast door de verkeerstoename. Geconcludeerd wordt dat het openhouden van de op- en afrit Olmenlaan/Rembrandtlaan leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught en dat er geen verder knelpunten zijn. Het genoemde kruispunt is reeds aangepast in overleg met bewoners. Toelichting hierop vindt u in paragraaf 2.4 en 3.3.
	o.	Reclamant zou verder graag een nadere uitwerking zien van hoe de gemeente de verkeerstoename, veiligheid en leefbaarheid aan de Heikantstraat, Olmenlaan en Helvoirtseweg afhandelt.	De effecten van de verkeerstoename op de Helvoirtseweg zijn onderzocht en toegelicht in paragraaf 3.2.1. De toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op en rond de Helvoirtseweg. Dit is aanvullend

			onderzocht door Arcadis in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). Zie verder reactie onder 41g.
	p.	De reclamant stelt dat de Helvoirtseweg een barrière dreigt te worden naar het centrum wegens de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.	De verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg zal toenemen in de toekomstige situatie. Hoe omgegaan wordt met verkeersveiligheid is beschreven in 2.7. Er heeft door Arcadis een aanvullend onderzoek plaatsgevonden naar de verkeersveiligheid op de Helvoirtseweg. Hier is uitgekomen dat er enkele voorzieningen worden getroffen om de oversteekbaarheid te verbeteren door het aanbrengen van een midden steunpunt, ten westen van de Van Voorst tot Voorststraat, nabij de nieuw te realiseren rotonde en ten oosten van de Kapellaan.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
042	a.	Reclamant stelt de toename van het (vracht)verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkeling trillingen zal veroorzaken.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.2 van deze reactienota. Het verkeer neemt ter plaatste toe, dit geldt dus ook voor vrachtwagens. Maar die verkeerseffecten leiden niet tot onevenredige gevolgen op de Heikantstraat met betrekking tot trillinghinder (dit onderwerp wordt nader toegelicht in paragraaf 2.10).
	b.	Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid (welke nu al slecht is) verder zal afnemen met de toename van de verkeersdruk. Reclamant vraagt om een onafhankelijk onderzoek naar de verkeersveiligheid en de veiligheid van de omwonenden in de Heikantstraat. Daarbij wenst reclamant dat er onderzocht en aangetoond wordt hoe de bewoners van de Heikantstaat veilig te voet of met de fiets naar het centrum van Vught kunnen komen (in combinatie met de toename van het verkeer).	De effecten van de verkeerstoename op de Helvoirtseweg zijn onderzocht en toegelicht in paragraaf 3.2.1. De toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op en rond de Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht door Arcadis in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). Dit onderzoek heeft ook nadrukkelijk gekeken naar de fietsveiligheid. Hierin is hoofdzakelijk de oversteekbaarheid van de weg voor fietsers in kaart gebracht. Hier is uitgekomen dat er enkele voorzieningen worden getroffen om de oversteekbaarheid te verbeteren door bijvoorbeeld het aanbrengen van een extra opstelstrook voor fietsers in het midden van de weg.
	c.	Reclamant stelt dat de toename van het verkeer richting de Olmenlaan zal leiden tot meer geluidhinder	In paragraaf 2.5 van deze reactienota is uitgebreid toegelicht wat de geluidseffecten zijn op de Olmenlaan. In paragraaf 2.5 is ook een toelichting op de geluidberekeningen gegeven. Voor het volledige akoestische onderzoek naar het onderliggend wegennet wordt gewezen naar bijlage 15 van de toelichting van het bestemmingsplan.
	d.	Reclamant vreest dat met de uitvoering van de plannen het grondwaterpeil gaat zakken en de constructie van de woning daardoor zal zakken. Hierdoor ontstaan mogelijk overlast en kosten voor de bewoners.	Het effect van de verdiepte ligging van de N65 is beschreven in paragraaf 5.3 van de Watertoets, die als bijlage 13 bij het bestemmingsplan is gevoegd. Er zijn geen effecten te verwachten op het grondwaterpeil. De uitvoerende partij (aannemer) is uiteindelijk verantwoordelijk voor eventuele schade aan omliggende gebouwen. Vandaar dat de aannemer zelf verantwoordelijk is voor een nulmeting van deze gebouwen, zodat bijgehouden kan worden wat eventuele schade is ten gevolge van de

			bouwwerkzaamheden. Wordt de nulmeting niet uitgevoerd, dan loopt de aannemer het risico meer schadeclaims te moeten afhandelen dan noodzakelijk.
	e.	Reclamant stelt voor om het bestemmingsplan aan te passen waardoor de negatieve effecten (zoals hierboven staan beschreven) niet optreden. Reclamant stelt dat de negatieve effecten niet optreden wanneer de aansluiting van de Helvoirtseweg richting 's-Hertogenbosch gehandhaafd blijft.	In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' is toegelicht waarom is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen.
	f.	Reclamant verzoekt om een gedegen rapportage met daarin planmatig opgenomen de gehele reconstructie. Hierin moet zichtbaar zijn wat de overlast voor de bewoners betekent gedurende de gehele transitie en wat eraan gedaan wordt om de overlast tot een minimum te beperken.	Er zijn op alle gebieden/milieuaspecten gedegen onderzoeken naar de effecten van de Reconstructie N65 uitgevoerd. Voor een integrale beschouwing van alle milieuaspecten verwijzen wij u naar de m.e.r.-beoordeling (bijlage 22 bij de toelichting). De realisatie van de N65 vindt plaats in twee fasen. In iedere fase worden maatregelen genomen om het verkeer in goede banen door Vught te leiden. In paragraaf 2.2 vindt u meer uitleg over de bypass die gedurende de reconstructie zal worden aangelegd.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
043	a.	Reclamant stelt dat de kruising Heikantstraat-Olmenlaan een gevaarlijke kruising is in de huidige situatie. Reclamant stelt dat de kruising niet is ingericht op de toenemende verkeersdruk in te toekomstige situatie. Reclamant stelt dat de berekening van de verkeersdruk en wachttijden moeten worden geverifieerd.	In bijlage 9 bij de toelichting van het bestemmingsplan is het kruispunt Helvoirtseweg – Heikantstraat onderzocht. Hieruit blijkt dat het kruispunt het verkeer kan verwerken. De Olmenlaan is geen onderdeel van het plangebied, omdat hier geen wijzigingen plaatsvinden. Wel behoren de effecten op het onderliggende wegennet tot het bestemmingsplan. Het behouden van de aansluitingen van de Olmenlaan/Heikantstraat en Rembrandtlaan op de N65 is een uitkomst uit de MIRT-verkenning (dit is uitgebreid toegelicht in paragraaf 2.1 van de reactienota). In het verkeerskundig onderzoek zijn de effecten van een aantal varianten beschouwd, waaronder het openhouden van de oprit Olmenlaan en de afrit Rembrandtlaan. Hierbij is geconcludeerd dat het openhouden leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught. De resultaten uit de verkeersmodellen bevestigen dat de capaciteit van de wegen voldoende is voor een goede verkeersafwikkeling, zonder dat dit leidt tot onaanvaardbare overlast in de omgeving (zie uitgebreid bijlage 9 bij de toelichting). De leefbaarheid van de wijk wordt niet onevenredig aangetast door de verkeerstoeename. Geconcludeerd wordt dat het openhouden van de op- en afrit Olmenlaan/Rembrandtlaan leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught en dat er geen verder knelpunten zijn.
	b.	Reclamant stelt voor om de aansluiting van de Helvoirtseweg/Kennedylaan naar N65/'s-Hertogenbosch in stand te houden.	In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' is toegelicht waarom is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen.

	c.	Reclamant maakt zich zorgen over de veiligheid van de fietsers op het fietspad langs de Helvoirtseweg, zij zijn voor het afslaande verkeer niet zichtbaar. Reclamant stelt dat er hogere eisen gesteld moeten worden voor de verkeersveiligheid.	De effecten van de verkeerstoename op de Helvoirtseweg zijn onderzocht en toegelicht in paragraaf 3.2.1. De toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op de Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht door Arcadis in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). Dit onderzoek heeft ook nadrukkelijk gekeken naar de fietsveiligheid. Hogere eisen aan de veiligheid zijn niet vereist.
	d.	Reclamant stelt dat fijnstof zal toenemen en wijst op de gezondheidsrisico's die hiermee gepaard gaan. Reclamant wijst erop dat dit niet terug komt in de berekeningen. Reclamant verzoekt de gebruikte getallen te verifiëren.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.6 van deze reactienota. Er is geen sprake van gezondheidsrisico's, evenmin aanleiding om de cijfers te verifiëren.
	e.	Reclamant stelt dat de geluidsdruk zal toenemen en dat dat de toename te hoog is. Reclamant hoort graag wat hieraan gedaan gaat worden. Reclamant verzoekt de gebruikte getallen te verifiëren en dat er maatregelen worden getroffen tegen de geluidsbelasting	In paragraaf 2.5 is uitgebreid toegelicht wat de geluidseffecten zijn van de reconstructie en welke eventuele reducerende maatregelen, en waar, worden getroffen. Er is geen aanleiding om de cijfers nader tegen het licht te houden.
	f.	Reclamant verlangt een open en correcte communicatie waarbij getallen en documenten correct zijn.	Er wordt zo open en correct mogelijk gecommuniceerd met omwonenden. De gemeente zet verschillende kanalen in om belanghebbenden zo goed als mogelijk te informeren over het bestemmingsplan (zie paragraaf 2.12 van de reactienota).
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
044	a.	Reclamant wijst op artikel 3.1 van de Wro betreffende een goede ruimtelijke ordening. Reclamant stelt dat de raad niet deugdelijk gemotiveerd heeft waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Reclamant wijst tevens op artikel 3:2 Awb. Hierop stelt de reclamant dat het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen moet vergaren. Reclamant stelt dat de voor de belanghebbende nadelige gevolgen op grond van art. 3:4 lid 2 Awb niet evenredig zijn tot de met het besluit te dienen doel. Reclamant stelt dat het college in het onderliggende bestemmingsplan onvoldoende blijkt heeft gegeven van een deugdelijke belangenafweging. Reclamant stelt dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening de Olmenlaan onterecht niet is opgenomen in het plangebied en dat er niet kan worden volstaan met een beoordeling van alleen het plangebied. Reclamant stelt dat in de reactie op het voorontwerpbestemmingsplan door insprekers al gewezen is op de forse toename van verkeer en daarmee geluid ten gevolge van het openhouden van de oprit Olmenlaan. Reclamant stelt dat de reactie ontoereikend is en in strijd is met artikel 3.1 van de Wro en artikelen 3:2 en 3:4 van de Awb. Reclamant	Ten tijde van de MIRT-verkenning zijn de alternatieven tegen elkaar afgewogen. In het daaropvolgende planproces zijn op basis van het voorkeursalternatief, mede naar aanleiding van de consultatieronde in 2018, optimalisatievoorstellen gedaan die hebben geleid tot het huidige plan voor de reconstructie. Alle relevante aspecten met betrekking tot een goede ruimtelijke ordening zijn onderzocht en afgewogen, waarbij ook de afwikkeling van het verkeer op het onderliggende wegennet is onderzocht (voor een uitgebreide toelichting op alle afgewogen belangen wordt gewezen op paragraaf 2.1). De Olmenlaan is geen onderdeel van het plangebied, omdat hier geen wijzigingen plaatsvinden. Wel behoren de effecten op het onderliggende wegennet tot het bestemmingsplan, althans de effecten zijn meegewogen in de besluitvorming. Er is geen strijd met een goede ruimtelijke ordening en alle (relevante) belangen zijn wel degelijk meegewogen. Het behouden van de aansluitingen van de Olmenlaan/Heikantstraat en Rembrandtlaan op de N65 is een uitkomst uit de MIRT-verkenning (dit is uitgebreid toegelicht in paragraaf 2.1 van de reactienota). In het verkeerskundig onderzoek zijn de effecten van een aantal varianten beschouwd, waaronder het openhouden van de oprit Olmenlaan en de afrit Rembrandtlaan. Hierbij is geconcludeerd dat het openhouden leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught. De resultaten uit de

		stelt daarbij dat er na moet worden gegaan wat de ruimtelijke effecten zijn van dit plan. Reclamant stelt dat door de grote mate van negatieve ruimtelijke effecten op de omgeving de Olmenstraat binnen de grenzen zou moeten vallen van het plangebied, reclamant wijst op uitspraak ABRvS 9 februari 2006 nr. 200400323/1, r.o 2.6.2.	verkeersmodellen bevestigen dat de capaciteit van de wegen voldoende is voor een goede verkeersafwikkeling, zonder dat dit leidt tot onaanvaardbare overlast in de omgeving (zie uitgebreid bijlage 9 bij de toelichting). De leefbaarheid van de wijk wordt niet onevenredig aangetast door de verkeerstoename. Geconcludeerd wordt dat het openhouden van de op- en afrit Olmenlaan/Rembrandtlaan leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught en dat er geen verder knelpunten zijn. Het feit dat er effecten zijn rond de Olmenlaan betekent daarmee niet dat de plangrens hierop dient te worden aangepast. In de door u genoemde uitspraak wordt tevens onder rechtsoverweging 2.6.3 door de Afdeling overwogen en bevestigd dat de feitelijke verkeerssituatie niet bepaald wordt door het bestemmingsplan, maar door de nog te nemen verkeersmaatregelen.
	b.	Reclamant wijst op de uitspraak van de Raad van State dat met de passende beoordeling die aan het PAS ten grondslag ligt niet de zekerheid is verkregen dat de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden die in het PAS zijn opgenomen niet zullen worden aangetast. Gelet op deze uitspraken over het PAS stelt reclamant dat het beoogde bestemmingsplan, waarbij naar de passende beoordeling is verwezen in de PAS, strijdig is met artikel 2.8 derde lid van de Wet natuurbescherming.	Voor reactie op het aspect stikstofdepositie wordt gewezen op paragraaf 2.9 van deze nota.
	c.	Reclamant stelt dat de conclusie van het m.e.r.-onderzoek onjuist is. Daarbij wijst reclamant erop dat de beschikbaar gestelde ruimte voor het PAS ontoereikend is. Reclamant stelt dat de uitvoering van het beoogde plan gevolgen zal hebben voor een Natura 2000-gebied. Verder wijst reclamant op de externe effecten die zich buiten het plangebied kunnen voordoen die niet zijn meegenomen in de m.e.r.-beoordeling.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.11 van deze reactienota. De m.e.r.-beoordeling is aangepast op basis van de meest actuele onderzoeken. Voor reactie op het aspect stikstofdepositie wordt gewezen op paragraaf 2.9 van deze nota.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
045	a.	Reclamant maakt zich zorgen over de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid van de Heikantstraat en omgeving en rond de Nieuwe Heikantstraat. De Helvoirtseweg wordt drukker en daardoor wordt afslaan naar de Heikantstraat, Rembrandtlaan en Nieuwe Heikantstraat lastiger.	In paragraaf 2.2 is uitgebreid stilgestaan bij de verkeerseffecten op het onderliggend wegennetwerk. Uit de verkeerskundige onderzoeken is gebleken dat het verkeer niet significant toeneemt op de Heikantstraat. De verkeersintensiteiten namen in de straat niet dermate toe dat gevreesd hoeft te worden voor onveilige situaties op de straat/stoep. Bovendien blijkt uit het verkeerskundig onderzoek dat de capaciteit van de weg niet wordt overschreden en het verkeer in de straat goed af te wikkelen is. Door de reconstructie neemt inderdaad de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg wel sterk toe. Die toename vormt echter geen bedreiging voor de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en veiligheid op en rond de Helvoirtseweg. Dit is aanvullend onderzocht door Arcadis in de Verkeerskundige analyse (d.d. 16 januari 2020). De conclusie uit het rapport is dat de

			Helvoirtseweg in de nieuwe situatie de verkeersintensiteiten goed kan afwikkelen. De leefbaarheid en de woonsituatie rond de Helvoirtseweg worden niet onevenredig aangetast. In de aanvullende verkeerskundige analyse is ook nader gekeken naar het kruispunt bij de Heikantstraat. In paragraaf 4.2.4 (Kruispunt 5: Koestraat - Helvoirtseweg – Heikantstraat) wordt expliciet ingegaan op dit kruispunt. Op dit kruispunt is geen reden tot het treffen van maatregelen.
	b.	Reclamant mist inzicht in reistijdverlies op de route van west naar oost op de Helvoirtseweg. Reclamant stelt dat er geen rekening is gehouden met links afslaand verkeer en dat dit wel degelijk invloed heeft op de doorstroming en verkeersveiligheid. Reclamant stelt dat dit uiteindelijk zal leiden tot een verslechtering van de doorstroming richting de oprit naar de A65 richting 's-Hertogenbosch.	Voor een reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.3 van deze reactienota. In aanvulling daarop wordt het volgende opgemerkt. Door de autonome groei van het verkeer tot 2030 zal de verkeersstagnatie, zonder aanpassing van de N65, in de spits verder toenemen. Dit kan zorgen voor lange vertragingen op de N65 en de wegen naar de N65 toe. Op de Helvoirtseweg zou de vertragingstijd oplopen tot circa 12 minuten. Dit is geen gewenste situatie. Per kruising is onderzocht welk wachttijden mogelijk zouden kunnen ontstaan. Uit het verkeerskundig onderzoek blijkt dat de capaciteit van de wegen niet wordt overschreden en het verkeer in de straat goed af te wikkelen is. Voor een uitgebreide toelichting op het aspect verkeer wordt gewezen op paragraaf 2.2 van deze reactienota.
	c.	Reclamant vraagt zich af op welke manier de leefbaarheid in de omgeving van de Heikantstraat behouden blijft en op welke gegevens dit gebaseerd wordt.	Verwezen wordt naar de reactie onder 45a van deze reactienota.
	d.	Reclamant vraagt zich af in hoeverre aandacht is besteed aan het kopje 4.3.2 van de toelichting over de Structuurvisie Vught, waarin onder andere de ambitie uitgesproken wordt voor “een goede aanhaking van Vught op de uiteinden van de N65”.	De Reconstructie N65 sluit nauw aan op de in de Structuurvisie Vught genoemde ambities. Het uitgangspunt in de Structuurvisie is het realiseren van een hoofdwegenstructuur. Door de afsluiting van enkele op- en afritten van de N65, verandert het zwaartepunt van de verkeersstromen automatisch in de richting van de hoofdwegen. Middels de Reconstructie N65 wordt zowel bij de ongelijkvloerse aansluiting Boslaan/ Vijverbosweg en knooppunt Vught goed aangehaakt bij de uiteinden van de N65.
	e.	Reclamant vraagt zich af op welke manier verwacht wordt om te voldoen aan de eisen die gesteld zijn voor stikstof. Daarbij wijst reclamant erop dat het PAS niet meer hiervoor te gebruiken is en merkt op dat in de AERIUS-berekening niet de meest recente verkeerscijfers gebruikt zijn.	Voor een toelichting op het aspect stikstofdepositie wordt gewezen op paragraaf 2.9 van deze reactienota.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen

3.4 Rembrandtlaan – Taalstraat

Nr.		Samenvatting	Beantwoording
046 t/m 073	a.	Reclamant is het niet eens met het ontwerpbestemmingsplan N65, in verband met de geluidsoverlast rondom de N65 ten oosten van de spoortunnelbak Eindhoven – Den Bosch tot aan de snelweg A2. De verkeersstromen en geluidsoverlast zullen verder toenemen, zonder garantie op een oplossing (geluidswerende maatregelen).	Voor een toelichting op dit aspect wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.5 (geluid) van deze nota. In die paragraaf wordt uitgebreid stilgestaan bij de geluidseffecten van het project, de berekeningen die hieraan ten grondslag liggen, en reducerende maatregelen die worden getroffen. Er zijn vooralsnog geen significatie geluidseffecten berekend ter plaatste van de Rembrandtlaan – Taalstraat. In aanvulling hierop het volgende. Er heeft afstemming plaatsgevonden tussen het project Reconstructie N65 en het project PHS over de mogelijke geluidshinder en de maatregelen om die te voorkomen. Langs het plangebied van de N65, de A65 en de A2 worden geluidschermen gerealiseerd. Het deel van het traject ten oosten van het spoor valt echter binnen het projectgebied van de PHS. De effecten van de nieuwe verhoogde ligging van de N65 en de verdiepte ligging van het spoor zijn in het kader van de PHS onderzocht.
	b.	Reclamant geeft aan dat het ontwerp tracé besluit en het bestemmingsplan N65 juridisch gezien onlosmakelijk met elkaar gekoppeld dienen te worden en tevens gelijktijdig uitgevoerd dienen te worden.	De projecten N65 en PHS doorlopen ieder een aparte procedure. Waar noodzakelijk worden de uitgangspunten voor onderzoeken op elkaar afgestemd. Ook in de uitvoering wordt rekening gehouden met elkaar en de invloed die de projecten hebben op Vught. Een gelijktijdige uitvoering van de projecten is praktisch gezien niet mogelijk.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen

3.5 Lekkerbeetjenlaan

Nr.		Samenvatting	Beantwoording
074	a.	Reclamant geeft in haar zienswijze aan dat zij wil dat er veilig door de straat gereden en overgestoken kan worden, de trillingen op de woning niet toenemen en afnemen, en infrastructurele maatregelen genomen worden om geluidsoverlast te verminderen.	In het verkeersonderzoek dat is opgenomen in bijlage 8 van de toelichting is in tabel 3.1 op blz. 8 een compleet overzicht gegeven van de effecten op het (onderliggend) wegennet. Hieruit blijkt dat op het overgrote gedeelte van het onderliggend wegennet de verkeersintensiteit niet significant toeneemt. De Helvoirtseweg en Lekkerbeetjenlaan zijn hier de enige uitzonderingen op. Op deze wegen neemt de verkeersintensiteit wel toe, maar deze wegen kunnen de toename goed afwikkelen. De verkeersveiligheid is in de lekkerbeetjelaan dus op niveau. In paragraaf 2.5 (geluid) is beschreven welke geluid reducerende maatregelen worden getroffen bij de lekkerbeetjelaan. Van een toename wat betreft trilling als gevolg van het project is geen sprake. Dit is uitgebreid beschreven in paragraaf 2.10 van deze reactienota.
	b.	Tevens heeft reclamant zorgen met betrekking tot gezondheidsrisico's als gevolg van luchtvervuiling.	Voor een reactie op het aspect luchtkwaliteit wordt gewezen op paragraaf 2.6 van deze reactie. Van gezondheidsrisico's is in ieder geval geen sprake, er wordt ruim aan de wettelijke grenswaarden voldaan.
	c.	Een voorstel van de reclamant is dat het lokale verkeer beter geregeld wordt en er kortere routes naar de N65 gerealiseerd worden. Voorgesteld wordt om de huidige kruising Helvoirtseweg/ John F. Kennedylaan in stand te houden en andere maatregelen te treffen om overlast te voorkomen.	In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' is toegelicht waarom is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
075	a.	Reclamant geeft aan dat de Lekkerbeetjenlaan niet voldoende wordt meegenomen in de documenten.	De Lekkerbeetjenlaan is wel degelijk meegenomen in de verschillende onderzoeken, maar wordt niet zo vaak aangehaald in het bestemmingsplan als de hoofdontsluitingswegen. Er is sprake van een effect op de Lekkerbeetjenlaan voor de aspecten geluid en verkeer. Die effecten zijn duidelijk in beeld gebracht, zie uitgebreid paragraaf 2.2 (verkeer) en paragraaf 2.5 (geluid) van deze reactienota.
	b.	Reclamant stelt dat er vijf keer zoveel verkeer zal gaan rijden op 3 meter van de gevel. Het is niet duidelijk of dit ook vrachtverkeer betreft en wat de gevolgen van de toename zijn.	In het verkeersonderzoek dat is opgenomen in bijlage 8 van de toelichting is in tabel 3.1 op blz. 8 een compleet overzicht gegeven van de effecten op het (onderliggend) wegennet. Hieruit blijkt dat op het overgrote gedeelte van het onderliggend wegennet de verkeersintensiteit niet significant toeneemt. De Helvoirtseweg en Lekkerbeetjenlaan zijn hier de enige uitzonderingen op. Op deze wegen neemt de verkeersintensiteit wel toe, maar deze wegen kunnen de toename goed afwikkelen. De intensiteit op de Lekkerbeetjenlaan neemt toe van 600 naar 2.600 motorvoertuigen per etmaal, dit kan ook enig vrachtverkeer zijn. De inrichting van de weg kan deze nieuwe intensiteit goed

			afwikkelen. De geluidseffecten op de Lekkerbeetjenlaan zijn ook in beeld en worden toegelicht in paragraaf 2.5 van deze nota.
	c.	Er mist volgens reclamant een totaalberekening van het geluid van zowel de N65 als de extra voertuigen op de Lekkerbeetjenlaan.	Er is wel degelijk een totaalberekening van het geluid op de Lekkerbeetjenlaan. De geluidseffecten zijn in beeld gebracht. Dit wordt toegelicht in paragraaf 2.5 van de reactienota.
	d.	Op het gebied van milieu geeft reclamant aan dat het niet acceptabel is om te rekenen met elektrische voertuigen en dat het ontoelaatbaar is de bewoners 24 uur bloot te stellen aan geluid, luchtvervuiling en onveilige situaties. Reclamant vraagt zich tevens af welk effect het geluidsschermbaan van 3 meter heeft op het blijven hangen van fijnstof. Hierover is meer informatie gewenst.	Voor een reactie op de aspecten geluid, luchtvervuiling en verkeersveiligheid wordt respectievelijk gewezen op paragraaf 2.5, 2.6, en 2.3 van de reactienota. Voor alle aspecten geldt dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Voor het aspect luchtkwaliteit heeft een scherm van 3 meter hoog een positief effect, aangezien het ook een afschermend effect heeft. Alleen vanuit het oogpunt van barrièrewerking is zo'n hoog scherm onwenselijk.
	e.	Reclamant geeft aan inspraak te willen hebben in de isolatie aan de woning.	Voor een reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.5 (geluid) van deze reactienota. Ter plaatse van de woning van reclamant zijn, vooralsnog, geen geluidsisolerende maatregelen nodig.
	f.	De reclamant stelt dat de bestrating van de Lekkerbeetjenlaan momenteel bestaat uit klinkers die los zullen raken. De reclamant vraagt zich af welk effect dit heeft op geluid.	In het akoestisch onderzoek is het type bestrating meegenomen, dit heeft namelijk effect op de geluidsbelasting. Het effect van loszittende klinkers is in dit onderzoek niet meegenomen, omdat de praktijk uitwijst dat de kans dat de klinkers los gaan liggen bij normaal gebruik nihil is. Mochten de klinkers los gaan zitten dan betreft dit een kwestie van onderhoud.
	g.	De reclamant geeft aan dat de riolering niet goed is op de Lekkerbeetjenlaan 2,4,6. Als de straat toch opengaat, moet dit meegenomen worden in de uitvoering. De reclamant vraagt zich af wat het effect is van het toenemende verkeer op de riolering.	De riolering in de Lekkerbeetjenlaan is in 2015 vervangen. Uw klacht over het niet goed functioneren ervan is doorgegeven aan de afdeling beheer en openbare ruimte met het verzoek met u contact op te nemen. De aanlegdiepte van de riolering is dusdanig dat de belasting van het verkeer geen schade veroorzaakt aan de riolering.
	h.	Op het gebied van veiligheid zijn er bij de reclamant zorgen over de toename van het verkeer vlak voor de woning. De veiligheid is hierdoor in het geding. De reclamant vraagt zich af hoe veiligheid wordt gewaarborgd.	In de eerste plaats wordt gewezen naar paragraaf 2.3 (verkeersveiligheid) van deze reactienota. In aanvulling daarop het volgende. Uit de verkeersonderzoeken is gebleken dat de inrichting van de weg de verkeersintensiteiten goed kan verwerken. De verkeersveiligheid is dan ook geborgd.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
076	a.	Reclamant stelt dat de berekening van het aantal verkeersbewegingen op de Lekkerbeetjenlaan ten behoeve van de hogere geluidswaarden onjuist is. Het extra verkeer dat berekend is, rijdt enkel over de nieuwe weg, waardoor ten onrechte een hogere waarde op de Lekkerbeetjenlaan wordt toegekend.	Uit de akoestische berekeningen is gebleken dat er voor Lekkerbeetjenlaan 44 een hogere waarde nodig is. Dit is ten gevolge van de verkeersintensiteiten op de John F. Kennedylaan en de Helvoirtseweg (N65). Verder wordt voor de effecten en de te nemen maatregelen ter plaatse gewezen op paragraaf 2.5, zie specifiek onder het kopje "Wegen met fysieke wijziging" voor de Lekkerbeetjenlaan 44.

b.	Reclamant doet een voorstel dat het wegontwerp van de Lekkerbeetjenlaan ter hoogte van huisnummer 28 – 30 wordt ingericht als fietspad, om sluipverkeer te voorkomen dat de rotonde zou kunnen omzeilen.	De verwachting is dat de Lekkerbeetjenlaan niet als sluiproute zal gaan fungeren. De verkeersbestemming van het bestemmingsplan laat overigens toe dat, mocht er aanleiding voor zijn, de weg op een later tijdstip alsnog als fietspad in te richten. Daartoe is op dit moment geen enkele aanleiding.
c.	Reclamant wenst dat het wijzigen van perceel 2739 van groen naar verkeer ongedaan gemaakt wordt.	Aangezien een groot gedeelte van het perceel in de toekomstige situatie als groengebied wordt ingericht (met wandelpaden), wordt bij vaststelling van het bestemmingsplan de bestemming van het perceel hoofdzakelijk de bestemming “Groen”.
d.	Reclamant geeft aan dat het argument voor het kruispunt ten behoeve van de zichtlijn naar villa Craijenstein en de parkachtige opzet niet opweegt tegen de impact die het plan heeft op het perceel, de omgeving en de aanwezige monumentale bomen. Reclamant stelt dat er verkeerstechnisch andere mogelijkheden zijn en heeft het voorstel om compacter te ontwerpen en af te stappen van het ‘zichtlijn-argument’.	In het project heeft een andere afweging plaats gevonden. In de toekomstige situatie blijft de bebouwing aan de historische centrumzijde van Vught behouden, inclusief het landgoed Craijenstein en de bijbehorende toegangspoort. Wel is er in de eindsituatie en tijdens de uitvoeringsfase ruimte nodig op het landgoed. De beplanting op en aanzicht van het landgoed moeten na de realisatie worden hersteld. Door de as-verleggingen van de N65 en de aansluitende wegen, komen de Helvoirtseweg en de John F. Kennedylaan meer in een logische continue lijn te liggen en wordt de aansluitende lijnstructuur versterkt. Met uitzondering van het kwadrant bij de Lekkerbeetjenlaan blijft het bestaande gevarieerde stramien van bebouwing met voorkanten naar de N65 bij de aansluiting Helvoirtseweg - Kennedylaan behouden. De veranderingen leiden hier door de verdiepte ligging en gezien vanaf de N65 tot een andere (beperkttere) beleving van variatie in landschap, panorama’s en monumenten langs de N65. Door de verdiepte ligging van de N65 wordt deze variatie vanaf het onderliggend wegennet juist sterker beleefd. Door het park en zichtlijnen te versterken wordt bijgedragen aan de karakteristiek van Vught en wordt op deze plek (een entree van Vught) een ‘visitekaartje’ afgegeven. Er komen ook nieuwe bomen, die ook bijdragen aan deze karakteristiek.
e.	Reclamant geeft aan dat het landgoed Craijenstein, anders dan in het VKA wordt aangegeven, aanzienlijk zal inkrimpen. Reclamant doet een voorstel om het ontwerp te wijzigen waarbij de 18 waardevolle bomen in het gebied behouden blijven.	De gemeente spant zich in om de gevolgen voor het landgoed Craijenstein zo veel mogelijk te beperken. In de huidige plannen voor de uitvoering hoeven daar maar 2 monumentale bomen weg (zie bijlage 7 bij de toelichting).
f.	Reclamant verzoekt om de houtopstanden tegenover Lekkerbeetjenlaan 32-46 en de bijbehorende compensatie in het kader van de Wet natuurbescherming op te nemen in het VKA+ in de natuurtoets.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.8 van deze nota. In aanvulling daarop het volgende. De bomen binnen de bebouwde kom maken geen onderdeel uit van de natuurtoets, omdat deze bomen niet onder de Wet natuurbescherming vallen. De bescherming van houtopstanden binnen de bebouwde kom is in Vught ondergebracht in de Nota Groen en de APV. Er heeft een waardering van de eventueel te kappen bomen plaatsgevonden volgens het puntensysteem van de Nota Groen.
g.	Reclamant geeft aan dat in bijlage 13 bij de toelichting, de Natuurtoets, in hoofdstuk 5 ‘Beschermd soorten’ niet het juiste plangebied is gehanteerd.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.7 van de nota. In aanvulling daarop het volgende. In Hoofdstuk 5 van de natuurtoets zijn alle gebieden onderzocht en beschreven die vallen onder het plangebied van de N65 of daaraan grenzen. Het gaan dan vooral om de extra

			stukjes grond die nodig zijn bij de nieuwe plannen omdat op de gronden van de bestaande N65 met de bestemming verkeer en de weginrichting zich geen flora en fauna bevindt.
	h.	Reclamant geeft aan dat de stellingen 'Er zijn geen andere oplossingen voorhanden waardoor de aantasting van het Natuur Netwerk Brabant wordt voorkomen' en 'er zijn geen alternatieven voor dit voornemen' onjuist zijn, omdat indien compacter wordt ontworpen er meer bospercelen gespaard kunnen blijven. Reclamant geeft een aantal voorstellen met betrekking op het compacter inrichten van het ontwerp.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.7 van de nota. In aanvulling daarop het volgende. De gegeven suggesties voor een compacter ontwerp van de aansluiting Helvoirtseweg/Kennedylaan hebben geen betrekking op de herbegrenzing van het NNB, aangezien dit deel van het traject in de kern is gelegen. Het ruimtebeslag op het NNB bestaat voornamelijk uit smalle stroken grond aan de Westzijde van Vught of in het buitengebied, die noodzakelijk zijn om voldoende ruimte te creëren voor de aanpassingen aan de op en afritten van de N65.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen

3.6 Jagersboschlaan

Het openstellen en verharden van de Jagersboschlaan vloeit voort uit de reconstructie van de N65. Deze maatregelen leiden tot een verkeersintensiteit van ca. 1.500 motorvoertuigen per etmaal. Als gevolg van het vervallen van de rechtstreekse aansluitingen van de De Bréautélaan en de Martinilaan verandert de bereikbaarheid van de voorzieningen aan de Martinilaan. Tijdens de ombouw is noodzaak tot openstelling van de Jagersboschlaan evident. In die situatie zijn zowel de aansluitingen op de N65 als de oversteek over de N65 niet meer bereikbaar. Vanuit Tilburg is het dan alleen via de zuidzijde mogelijk om de Martinilaan te bereiken, via de Vijverbosweg en Esscheweg. Met de openstelling van de Jagersboschlaan wordt een extra, directe(re) verbinding geboden. In de definitieve situatie heeft de gemeente drie belangrijke argumenten voor de voorgenomen verharding en openstelling, te weten:

- Het waarborgen van de bereikbaarheid van de voorzieningen aan de Martinilaan door het bieden van een directe verbinding tussen deze voorzieningen en de N65.
- Spreiding van het verkeer van en naar de N65 over het lokale wegennet na het vervallen van de aansluitingen op de N65.
- Het bieden van een extra route voor hulpdiensten naar de genoemde voorzieningen.

Het is niet nodig om de Jagersboschlaan op te nemen in het plangebied van dit bestemmingsplan. In 2016 is het bestemmingsplan Vijverhof vastgesteld, waarin voor de Jagersboschlaan al een verkeersbestemming is opgenomen. Deze bestemming schrijft voor dat de huidige Jagersboschlaan bestemd is voor wegen en straten met hoofdzakelijk een verkeersfunctie. Het openstellen en verharden van de weg is niet in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Het college van burgemeester en wethouders kan daarom volstaan met een verkeersbesluit op grond van de Wegenverkeerswet om de weg te verharden en de inrichting van de weg aan te passen. Deze procedure staat los van het bestemmingsplan 'N65 Vught'.

Hieronder wordt ingegaan op de bezwaren.

Ontsluiting via een parallelweg langs de N65

De plannen voor de N65 voorzien niet in een parallelwegenstructuur aan de zuidkant van de weg, uitgezonderd in situaties waar woningen een directe uitweg hebben op de rijksweg. Uitgangspunt is een fietspad, zonder vermenging van fiets- en autoverkeer. Ondanks dat uitgangspunt is toch de mogelijkheid om een parallelwegenstructuur aan te leggen verkend. Hier gelden de volgende knelpunten. De snelfietsroute Tilburg - 's-Hertogenbosch aan de zuidkant van de N65. Het uitgangspunt hierbij is zo weinig mogelijk vermenging van auto- en fietsverkeer. Soms is vermenging door de aanwezigheid van uitwegen onvermijdelijk. Ook de kruising van de N65 met de Vijverbosweg en Boslaan staat een parallelwegenstructuur in de weg. Hier komen immers een op- en afrit naar en van de N65. Ook een parallelwegenstructuur vanaf de kruising N65-Helvoirtseweg-John Kennedylaan richting Martinilaan is niet gewenst. Dat heeft te maken met de ruimtelijke beperkingen (niet gemeentelijke eigendommen) en de omstandigheid dat deze kruising een halve aansluiting is, waarbij het verkeer op dit punt slechts vanaf kant de N65 op en af gaat. Dit biedt niet de gewenste bereikbaarheid.

Afwikkeling via bestaande wegenstructuur

Het blijft in de toekomstige situatie mogelijk om via de bestaande wegenstructuur de Martinilaan te bereiken. Toch is er de wens voor andere ontsluitingsmogelijkheden om zo het verkeer beter te spreiden over het lokale Wegennet. Daarnaast bestaat de behoefte dat de voorzieningen aan de Martinilaan goed en direct, via de kortst mogelijk route, bereikbaar blijven. Nu de mogelijkheid van een parallelwegenstructuur langs de N65 vervalt, is de Jagersboschlaan daarvoor het meest geschikt.

Bereikbaarheid en veiligheid fietsers

Veel fietsers maken gebruik van de Jagersboschlaan. Toch maakt de laan geen deel uit van het hoofdfietsnetwerk van de gemeente of de regio. De verbinding is dan ook niet als zodanig ingericht. De hoofdfietsroute van Helvoirt naar Vught is direct langs de zuidkant van de N65 geprojecteerd. Hier komt een hoogwaardige (fiets)structuur waar fietsverkeer veilig en comfortabel kan fietsen. Het gaat om een breed fietspad in beide rijrichtingen, gescheiden van de N65 door een groenstructuur. Zoals gezegd, krijgt de fietsroute langs de rijksweg de status van snelfietsroute. Dat betekent meer comfort, sociale- en verkeersveiligheid. Over het grootse deel rijden de fietsers gescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Op locaties waar auto en fietsverkeer elkaar kruisen, zoals de Vijverbosweg, komt een verkeersveilige aansluiting/oversteek. Daarom is het onwenselijk om (groepen)fietsers ter hoogte van de Jagersboschlaan de Vijverbosweg over te laten steken. De fietsroute biedt een veilig en direct alternatief voor de verbinding Sparrendaalseweg-Hoevenestraat-Jagersboschlaan. Natuurlijk blijft het ook mogelijk over de Jagersboschlaan te fietsen. De Jagersboschlaan is in het Verkeer-en vervoersplan namelijk aangeduid als erftoegangsweg. De maximumsnelheid is 30 km/per uur net als op heel veel wegen in Vught. Bovendien wordt gezorgd voor een goed ontwerp om fiets en auto veilig samen te laten gaan.

Leefbaarheid

Binnen het project Jagersboschlaan is de woon- en leefomgeving is op alle relevante onderdelen getoetst. Het betreffen PAS, akoestisch onderzoek, cultuurhistorische waarden en flora en fauna en waaruit geen bijzonderheden zijn voortgekomen. Verder komt er over de hele lengte van de laan aan de noordzijde een loopstrook. Direct achter de woningen komt een groenstrook van zeker twee meter breed. Ter hoogte van de woningen komt er ook aan de zuidkant een loopstrook. Zo hebben de bewoners volop ruimte om hun woning aan de achterzijde veilig te verlaten.

Nr.		Samenvatting	Beantwoording
077	a.	Reclamant geeft aan dat de ventweg langs de N65 onvoldoende aandacht krijgt in het ontwerpbestemmingsplan. Tevens is reclamant het niet eens met het openstellen van de Jagersboschlaan voor verkeer. Gesteld wordt dat er gemakkelijk een alternatief bereikt kan worden, namelijk het inrichten van een gedeelte van het snelfietspad als straat waar de auto te gast is.	Op grond van het geldende bestemmingsplan Vijverhof is het verhard van de Jagersboschlaan mogelijk. De bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om een verkeersbesluit te nemen om de Jagersboschlaan te verhard staat los van het bestemmingsplan N65. De overwegingen die hieraan ten grondslag liggen vinden niet zijn grondslag in de reconstructie van de N65. Aangezien ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan Vijverhof de reguliere rechtsbeschermingsmiddelen open stonden, is een dergelijk besluit niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Het realiseren van een volledige parallelroute langs de N65 voor het autoverkeer is om diverse redenen niet haalbaar en wenselijk gebleken. Verdere toelichting hierop vindt u in paragraaf 2.4 (bereikbaarheid). Verder wordt verwezen naar de inleidende paragraaf van 3.6.
	b.	Reclamant wijst erop dat een extra ventweg/autoweg gemakkelijk in het werk meegenomen kan worden en daarom financieel ook een betere oplossing kan zijn.	Het realiseren van een volledige parallelroute langs de N65 voor het autoverkeer is om diverse redenen niet haalbaar en wenselijk gebleken. Verdere toelichting hierop vindt u in paragraaf 2.4 (bereikbaarheid) en de inleidende paragraaf van 3.6.

	c.	Reclamant vraagt de gemeente Vught, mocht de Jagersboschlaan toch ingericht worden voor het doorgaand verkeer, in een schriftelijke reactie op deze zienswijze een toezegging dat het Wildpad wordt afgesloten van doorgaand verkeer.	De verkeerkundige afweging of het Wildpad al dan niet voor het doorgaand verkeer wordt opengesteld staat los van het planologische kader van het bestemmingsplan.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
078	a.	Reclamant geeft aan dat de Jagersboschlaan onderdeel zou moeten uitmaken van het plangebied van het bestemmingsplan, omdat het verharden hiervan in onlosmakelijke samenhang met het project Reconstructie N65 plaatsvindt.	Op grond van het geldende bestemmingsplan Vijverhof is het verharden van de Jagersboschlaan mogelijk. De bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om een verkeersbesluit te nemen om de Jagersboschlaan te verharden staat los van het bestemmingsplan N65. De overwegingen die hieraan ten grondslag liggen vinden niet zijn grondslag in de reconstructie van de N65. Aangezien ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan Vijverhof de reguliere rechtsbeschermingsmiddelen open stonden, is een dergelijk besluit niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Het realiseren van een volledige parallelroute langs de N65 voor het autoverkeer is om diverse redenen niet haalbaar en wenselijk gebleken. Verdere toelichting hierop vindt u in paragraaf 2.4 (bereikbaarheid). Verder wordt verwezen naar de inleidende paragraaf van 3.6. Het benoemde argument dat op basis van jurisprudentie de Jagersboschlaan bij het plangebied betrokken moet worden, is ongegrond. Genoemde uitspraak van de Raad van State betreft een situatie, waarin een fietsstraat in de bestemming 'Bos' zou komen te liggen. Binnen deze bestemming was de aanleg van een fietsstraat niet zonder meer mogelijk.
	b.	Reclamant stelt dat de leerlingen van het Maurick College, die uit omliggende dorpen komen, het huidige fietspad langs de N65 niet gebruiken. Zij gebruiken de binnenwegen en de Jagersboschlaan, waardoor geen behoefte is aan het snelfietspad.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op de inleidende paragraaf van 3.6. In aanvulling hierop het volgende. Na de realisatie van de reconstructie N65 is de snelfietsroute een nieuwe, brede en veilige route voor fietsers vanuit alle dorpen die rondom de N65 gelegen zijn. Dit is dan tevens de snelste route vanuit alle benoemde dorpen. Ongelijkvloerse passage met de Vijverbosweg en daarmee de verkeersafwikkeling kan in de toekomstige situatie eveneens veilig plaatsvinden via de het snelfietspad.
	c.	Er is volgens reclamant geen onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid van fietsers. Het verharden van de Jagersboschlaan is in strijd met de Structuurvisie Vught, gezien het feit dat de gemeente daarin stelt in te zetten op een betere fietsbereikbaarheid door meer scheiding van verkeersstromen en een betere geleiding van autoverkeer richting hoofdroutes. Door het verharden van de Jagersboschlaan worden de stromen vervlochten. In het kader van gezondheid wordt aangegeven dat het onbegrijpelijk is dat de fietsers naar 'buiten' gedrukt worden en het gemotoriseerd verkeer in de kernen wordt afgewikkeld. Tevens stelt reclamant dat het voor fietsers	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op de inleidende paragraaf van 3.6. In aanvulling hierop het volgende. In de Structuurvisie wordt dit verharden genoemd als één van de drie opties. Het past dus wel degelijke in de structuurvisie. De verharding van de Jagersboschlaan staat los van de reconstructie en staat los van dit bestemmingsplan. Eventuele effecten, op bijvoorbeeld de verkeersveiligheid, hadden in de eerdere bestemmingsplanprocedure naar voren moeten komen, of in het kader van het verkeersbesluit. Voor een algemene toelichting op de verkeersveiligheid, alsmede fietsveiligheid wordt gewezen op paragraaf 2.3 (verkeersveiligheid) van deze nota. In het luchtkwaliteitsonderzoek is het effect van de reconstructie van de N65 op de omgeving

		ongezond is om langs de N65 te fietsen, in verband met de luchtkwaliteit. In het luchtkwaliteitsonderzoek is niets te lezen over de gezondheidseffecten van de fietsers.	onderzocht. Hierin zijn dus ook de gezondheidseffecten van fietsers meegenomen. Het gaat immers om algehele effecten op de luchtkwaliteit. Hoe dan ook, er wordt ruim voldaan aan de wettelijke grenswaarden (zie paragraaf 2.6 van de nota).
	d.	Er vindt door het plan aantasting van de natuurwaarden plaats. De natuurwaarden dienen te worden beschermd in het bestemmingsplan. Er wordt onterecht gebruik gemaakt van de mogelijkheid tot herbegrenzing van de NNB omdat er sprake is van het nee, tenzij-principe. De motivering dat geen aantasting van de natuur plaatsvindt, is gebaseerd op aannames die niet verder worden onderbouwd.	Voor de herbegrenzing en de motivering daarvan verwijzen wij naar paragraaf 2.7.
	e.	Dit geldt ook voor de Memo 'groen – blauwe mantel en de kwaliteitsverbetering landschap' die hiervoor opgesteld is. Er wordt hierin niets genoemd over de aantasting van de Jagersboschlaan door verharding en openstelling.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op de inleidende paragraaf van 3.6. In aanvulling hierop het volgende. De Jagersboschlaan behoort niet tot het plangebied van het bestemmingsplan. De verharding leidt niet tot aantasting van de Groenblauwe mantel. De verharding wordt daarom niet meegenomen in het rapport Kwaliteitsverbetering van het landschap. Verdere toelichting hierop vindt u in de inleiding van paragraaf 3.6.
	f.	Reclamant stelt dat met de verharding van de Jagersboschlaan in strijd wordt gehandeld met de structuurvisie. Er gaat een historische verbinding verloren.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op de inleidende paragraaf van 3.6. In aanvulling hierop het volgende. In de Structuurvisie wordt dit verharden genoemd als één van de drie opties. Het past dus wel degelijke in de structuurvisie. De verharding van de Jagersboschlaan staat los van de reconstructie en staat los van dit bestemmingsplan. De historische verbinding blijft bestaan, alleen het gebruik van de verbinding wordt met het verharden van de Jagersboschlaan aangepast.
	g.	De gevolgen voor de flora en fauna als gevolg van de openstelling dienen te worden beschouwd.	Zoals beschreven in de inleiding van paragraaf 3.6 is het niet nodig de Jagersboschlaan op te nemen in het plangebied van dit bestemmingsplan. De argumenten om de Jagersboschlaan te verharden zijn onderzocht en gewogen in het proces van het Verkeersbesluit en tijdens de aanvraag omgevingsvergunning voor het verharden van de weg.
	h.	Reclamant geeft aan dat het realiseren van een parallelweg voor gemotoriseerd verkeer langs de N65 een goed alternatief is, wat niet onderzocht is. Dit zou een logische en veilige oplossing zijn waar het verkeer ontvlochten wordt.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op de inleidende paragraaf van 3.6. In aanvulling hierop het volgende. Het realiseren van een volledige parallelroute langs de N65 voor het autoverkeer is wel degelijk bekeken maar om diverse redenen niet haalbaar en wenselijk gebleken. Verdere toelichting hierop vindt u in paragraaf 2.4.
	i.	Tot slot geeft reclamant aan dat zij meerdere malen overleg hebben gehad met de Gemeente Vught en daarin hun bezwaren kenbaar hebben gemaakt. Antwoorden zijn nooit gegeven.	De gemeente betreurt het dat reclamant zich niet gehoord voelt. Wij nemen uw bezwaren zeker serieus, maar het feit dat u bezwaren heeft, betekent niet dat deze bezwaren in de afweging van de belangen moeten leiden tot een aanpassing van de plannen. De gemeente Vught heeft altijd de insteek gehad om open en transparant te communiceren. Meer informatie over de algemene communicatie van de gemeente en de

			manieren hoe u op de hoogte kunt blijven van de ontwikkelingen vindt u in paragraaf 2.11.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
078.1	a.	Reclamant stelt, in aanvulling op zijn eerdere zienswijze over de herbegrenzing van het Natuurnetwerk Brabant, dat vanwege de uitspraken van de Raad van State over het PAS de plannen geen doorgang kunnen vinden. Het onderdeel Stikstof dient volledig te worden herzien.	Voor een reactie op het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar paragraaf 2.9 van deze nota. Voor de herbegrenzing en de motivering daarvan verwijzen wij naar paragraaf 2.7.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
079	a.	Reclamant maakt bezwaar tegen het plan om de Jagersboschlaan te verhard en open te stellen voor gemotoriseerd verkeer vanwege een slechtere verkeersveiligheid en luchtkwaliteit in woongebieden, verslechtering van het woongenot, vernietiging van kostbare natuur en recreatie en waardevermindering van de omliggende woningen.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op de inleidende paragraaf van 3.6. In aanvulling hierop het volgende. Hierin worden de aspecten en bezwaren van reclamant besproken.
	b.	Er zijn alternatieve oplossingen zoals het verkeer leiden over grotere rondwegen zoals de Vijverbosweg en een parallelstructuur langs de N65 realiseren.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). De optie om een grote rondweg te creëren is bekeken en is niet haalbaar gebleken vanwege de aantasting van de natuur en de grote financiële gevolgen van de aanleg. Het realiseren van een volledige parallelroute langs de N65 voor het autoverkeer is om diverse redenen niet wenselijk en haalbaar gebleken. Verdere toelichting hierop vindt u in paragraaf 2.4.
	c.	De reclamant geeft aan dat de burger niet gebaat is bij de huidige plannen van de N65 en onderliggend wegennet en dat het bestuur is aangesteld om te handelen in het belang van zijn bewoners.	Voor een toelichting op de nut en noodzaak van het project wordt gewezen op paragraaf 2.1 van deze nota. In paragraaf 2.1 onder het 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op de gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
080	a.	Reclamant stelt dat de reconstructie van de N65 gevolgen heeft voor het gemeentelijk wegennet en de verkeersstromen. De verkeersdruk wordt groter en de bereikbaarheid van en naar de N65 vermindert.	In paragraaf 2.2 is uitgebreid stilgestaan bij de verkeerseffecten en wat de effecten zijn van de verkeerstoename op het onderliggende wegennetwerk. De verkeersdruk neemt slechts op 2 wegen significant toe (zie uitgebreid hierover paragraaf 2,2 van deze nota). Voor een reactie op het aspect bereikbaarheid wordt gewezen paragraaf 2.4. In die

			paragraaf is toegelicht dat de bereikbaarheid in de aanlegfase, en in de toekomstige situatie is geborgd.
	b.	Reclamant stelt dat de toename van de verkeersdruk leidt tot verkeersonveiligheid en aantasting van het woon- en leefmilieu.	In paragraaf 2.4 wordt ingegaan op uw opmerking met betrekking tot verkeersveiligheid en leefbaarheid. Van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat is geen sprake.
	c.	Reclamant stelt dat met het vervallen van de aansluitingen Martinilaan en Bréautélaan de onverharde Jagersboschlaan wordt gewijzigd t.b.v. gemotoriseerd verkeer. Dit project is volgens reclamant onvoldoende onderzocht op mogelijke bereikbaarheid en effecten voor omwonenden.	De genoemde bezwaren tegen de verharding zijn besproken in de inleidende paragraaf van 3.6 van deze reactienota.
	d.	Reclamant stelt dat het fietsverkeer op de Jagersboschlaan zich vermengt met het autoverkeer en er een riolering is voorzien in de weg. Hiermee wordt de weg een wijkontsluitingsweg. Reclamant stelt dat afgewogen kan worden dat de weg enkel voor bestemmingsverkeer gebruikt wordt.	Door de realisatie van het snelfietspad langs de N65 wordt juist een betere scheiding tussen het auto- en fietsverkeer gecreëerd, wat de verkeersveiligheid ten goede komt. De stelling van reclamant wordt dan ook niet gevolgd.
	e.	Reclamant stelt dat afgewogen kan worden dat de ventweg langs de N65 wordt gebruikt als ontsluiting.	Het realiseren van een volledige parallelroute langs de N65 voor het autoverkeer is niet wenselijk en haalbaar in verband met de verkeersveiligheid van de fietsers, de leefbaarheid van de woningen die langs de N65 gelegen zijn en de kosten die gemaakt moeten worden voor de aankoop van gronden. Verdere toelichting hierop vindt u in paragraaf 2.4.
	f.	Reclamant stelt dat de ontwikkeling Jagersboschlaan meegenomen moet worden in de belangenafweging voor het bestemmingsplan reconstructie N65.	Voor een reactie op dit aspect wordt verwezen naar de inleiding van paragraaf 3.6.
	g.	Reclamant stelt dat wanneer de alternatieven voor de verkeersafwikkeling via de Jagersboschlaan niet voldoende worden onderzocht, dat er sprake is van een bestemmingsplan in strijd met artikelen 3.2 en 3.46 Awb.	De bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om een verkeersbesluit te nemen om de Jagersboschlaan te verharden staat los van het bestemmingsplan N65. Het bestemmingsplan is dan ook niet in strijd met artikel 3.2 en/of 3.46 van de Awb.
	h.	Reclamant stelt dat wegens het ontbinden van het PAS het bestemmingsplan niet meer kan worden uitgevoerd.	Voor een reactie op het aspect stikstofdepositie paragraaf 2.9 van het bestemmingsplan.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
081	a.	Reclamant stelt dat het verharden van de Jagersboschlaan negatief zal uitpakken voor de omwonenden.	De genoemde bezwaren tegen de verharding zijn besproken in de inleidende paragraaf van 3.6 van deze reactienota.

	b.	Reclamant stelt dat de reconstructie N65 leidt tot een reductie van de toegankelijkheid van Vught tot de N65 en dat veel verkeer over het lokale wegennet in Vught komt te rijden.	In paragraaf 2.2 is uitgebreid stilgestaan bij de verkeerseffecten en wat de effecten zijn van de verkeerstoename op het onderliggende wegennetwerk. De verkeersdruk neemt slechts op 2 wegen significant toe (zie uitgebreid hierover paragraaf 2.2 van deze nota).
	c.	Reclamant stelt dat er geen onderzoek is gedaan naar de noodzaak van de verharding van de Jagersboschlaan en naar alternatieven voor de ontsluiting en dat belangen voor omwonenden niet genoeg zijn meegenomen.	De genoemde bezwaren tegen de verharding zijn besproken in de inleidende paragraaf van 3.6 van deze reactienota.
	d.	Reclamant stelt dat met de verharding van de Jagersboschlaan het fietsverkeer wordt vermengd met het autoverkeer en dat er een natuurlijke wandel- en fietsomgeving mee verloren gaat.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op de inleiding van paragraaf 3.6.
	e.	Reclamant stelt dat er, indien de Jagersboschlaan wordt ingericht als 30 km-zone, er alsnog verkeer met hoge snelheid langs de huizen van omwonenden rijdt. Dit zorgt voor geluidsoverlast en luchtverontreiniging.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op de inleiding van paragraaf 3.6.
	f.	Reclamant stelt voor om voor het alternatief van een parallelle structuur langs de N65 te kiezen.	Het realiseren van een volledige parallelroute langs de N65 voor het autoverkeer is niet wenselijk en haalbaar in verband met de verkeersveiligheid van de fietsers, de leefbaarheid van de woningen die langs de N65 gelegen zijn en de kosten die gemaakt moeten worden voor de aankoop van gronden. Verdere toelichting hierop vindt u in paragraaf 2.4.
	g.	Reclamant stelt dat de financiële bijdrage van de gemeente beter geïnvesteerd kan worden in een alternatief plan.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op de gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
082	a.	Reclamant is het niet eens met de verharding van de Jagersboschlaan. De verharding van de weg heeft effect op privacy en gezondheid.	De genoemde bezwaren tegen de verharding zijn besproken in de inleidende paragraaf van 3.6 van deze reactienota. Het verharderen heeft geen negatief effect op de privacy of gezondheid.
	b.	Reclamant stelt dat dit voornemen niet uitgaat van een goede ruimtelijke ordening, omdat geen nader onderzoek is gedaan naar de effecten van de verharding.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op de inleiding van paragraaf 3.6.

	c.	Reclamant stelt dat de verharding van de Jagersboschlaan een verstoring van de rust en de recreatieve functie tot gevolg heeft.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op de inleiding van paragraaf 3.6.
	d.	Reclamant geeft aan dat de noodzaak van het plan niet is aangetoond, aangaande de bereikbaarheid van het Maurickcollege, de Martinihal en het Taleninstituut Regina Coeli, en de spreiding van het verkeer over het lokale wegennet	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op de inleiding van paragraaf 3.6.
	e.	Reclamant stelt dat de Jagersboschlaan niet de functie van fietsstraat kan hebben waar de auto te gast is, omdat dit niet samen kan gaan met de wens om het verkeer te spreiden over het lokale wegennet.	De genoemde bezwaren tegen de verharding zijn besproken in de inleidende paragraaf van 3.6 van deze reactienota. Op de ontsluitingswegen van de gemeente Vught wordt langzaam verkeer zoveel mogelijk gescheiden van het autoverkeer. De Jagerboschlaan is binnen de Vughtse wegenstructuur geen gebiedsontsluitingsweg en kent een lage verkeersintensiteit, waar een fietsstraat een prima inrichtingsprincipe is.
	f.	Reclamant stelt dat niet kan worden aangenomen dat fietsers in de toekomst gebruik gaan maken van de fietsroute langs de N65 omdat de Jagersboschlaan in de huidige vorm een aantrekkelijke route is voor fietsers naar het Maurickcollege en recreatieve fietsers.	De snelfietsroute is een snelle en veilige route tussen Vught en de Kreitestraat met twee fietstunnels en in de toekomst tussen 's-Hertogenbosch en Tilburg. Aangezien dit een directe en doorlopende route is, kan er wel vanuit gegaan worden dat fietsers deze route gaan nemen.
	g.	Reclamant stelt dat het alternatief van een parallelstructuur langs de N65 voorkeur verdient, en dat er te weinig onderzoek is verricht naar de alternatieven.	De genoemde bezwaren tegen de verharding zijn besproken in de inleidende paragraaf van 3.6 van deze reactienota. Het realiseren van een volledige parallelroute langs de N65 voor het autoverkeer is niet wenselijk en haalbaar in verband met de verkeersveiligheid van de fietsers, de leefbaarheid van de woningen die langs de N65 gelegen zijn, de aansluitingen op de kruisende wegen en de kosten die gemaakt moeten worden voor de aankoop van gronden. Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak).
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
083	a.	Reclamant wijst op het ontbreken van een ventweg langs de N65 tussen de Martinalaan en de Vijverbosweg. Reclamant stelt voor de mogelijkheid in het bestemmingsplan open te houden, zodat de omstreden openstelling/verharding van de Jagersboschlaan voor autoverkeer omzeild kan worden.	De genoemde bezwaren tegen de verharding zijn besproken in de inleidende paragraaf van 3.6 van deze reactienota. Het realiseren van een volledige parallelroute langs de N65 voor het autoverkeer is niet wenselijk en haalbaar in verband met de verkeersveiligheid van de fietsers, de leefbaarheid van de woningen die langs de N65 gelegen zijn, en de kosten die gemaakt moeten worden voor de aankoop van gronden. Verdere toelichting hierop vindt u in paragraaf 2.4.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen

084	a.	Reclamant stelt dat het schrappen van een aantal belangrijke toe- en afritten van de huidige N65 en het niet aanleggen van een parallelstructuur langs de nieuwe N65 leidt tot een stijging van het autoverkeer op het bestaande Vughtse wegennet.	In paragraaf 2.4 (bereikbaarheid) onder het kopje 'Uitgangspunt: geen op- en uitritten' is uitgebreid toegelicht waarom de aansluitingen zoveel mogelijk zijn beperkt. Het realiseren van een volledige parallelroute langs de N65 voor het autoverkeer is niet wenselijk en haalbaar in verband met de verkeersveiligheid van de fietsers, de leefbaarheid van de woningen die langs de N65 gelegen zijn, en de kosten die gemaakt moeten worden voor de aankoop van gronden. Verdere toelichting hierop vindt u in paragraaf 2.4. In paragraaf 2.2 is uitgebreid stilgestaan bij de verkeerseffecten en wat de effecten zijn van de verkeerstoename op het onderliggende wegennetwerk. De verkeersdruk neemt slechts op 2 wegen significant toe (zie uitgebreid hierover paragraaf 2.2 van deze nota).
	b.	Reclamant stelt dat de toename van het verkeer leidt tot hinder voor de omwonenden op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en onveilige verkeerssituaties.	De toename van het verkeer leidt niet tot hinder voor omwonenden op de door reclamant genoemde aspecten, zie paragraaf 2.5 (geluid), 2.6 (luchtkwaliteit) en 2.3 (verkeersveiligheid).
	c.	Reclamant stelt dat met het afzien van een parallelstructuur langs de nieuwe N65 wordt voorbijgegaan aan sluipverkeer door het bestaande lokale wegennet en dat een volledige parallelwegenstructuur in het bestemmingsplan moet worden opgenomen.	De genoemde bezwaren tegen de verharding zijn besproken in de inleidende paragraaf van 3.6 van deze reactienota. Het realiseren van een volledige parallelroute langs de N65 voor het autoverkeer is niet wenselijk en haalbaar in verband met de verkeersveiligheid van de fietsers, de leefbaarheid van de woningen die langs de N65 gelegen zijn en de kosten die gemaakt moeten worden voor de aankoop van gronden. Verdere toelichting hierop vindt u in paragraaf 2.4.
	d.	Reclamant stelt dat de omvorming van de parallelweg/fietsstraat naar een fietspad leidt tot een extra verkeer en onoverzichtelijke en onveilige verkeersstructuur op de bestaande lokale wegen in Vught.	Er is onderzoek gedaan naar de toekomstige verkeersintensiteit op de verschillende wegen binnen het onderliggend wegennet. Hieruit is gebleken dat het op een aantal wegen drukker zal worden. Tevens is onderzocht of deze wegen voldoende capaciteit hebben om deze intensiteit te verwerken. In paragraaf 2.2 wordt hier nader op ingegaan.
	e.	Reclamant stelt dat het openstellen van de Jagersboschlaan voor autoverkeer voor onveilige situaties leidt.	De genoemde bezwaren tegen de verharding zijn besproken in de inleidende paragraaf van 3.6 van deze reactienota.
	f.	Reclamant stelt dat de gemeente zonder goede argumenten gekozen heeft voor een incomplete parallelstructuur waardoor geen evenwichtige belangenafweging heeft plaatsgevonden.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.1 en 2.4 van deze reactienota. Ten tijde van de MIRT-verkenning (bijlage 5 bij de toelichting) zijn de alternatieven tegen elkaar afgewogen. In het daaropvolgende planproces zijn op basis van het voorkeursalternatief, mede naar aanleiding van de consultatieronde in 2018, optimalisatievoorstellen gedaan die hebben geleid tot het huidige plan voor de reconstructie. De belangenafweging voor de parallelstructuur is hierin meegenomen.
	g.	Reclamant stelt dat de reconstructie N65 leidt tot aantasting en verlies van de landschappelijke waarde en natuur van de Groenblauwe Mantel en het Natuurnetwerk Brabant, en dat niet duidelijk is hoe dit gecompenseerd wordt.	Voor een toelichting op dit aspect wordt in de eerste plaats gewezen paragraaf 2.7 van deze nota. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Niet ter discussie staat dat de reconstructie zal lijden tot een aantasting van het bestaande Natuur Netwerk Brabant. De compensatie van het NNB zal financieel plaatsvinden, aangezien uit onder anderen de

			‘Alternatievennota Verkenning N65 Vught - Haaren’ (Antea Group, 2015) is gebleken dat geen alternatieven voor fysieke compensatie voorhanden zijn. Om te voorkomen dat de reconstructie van de N65 leidt tot aantasting van de groenblauwe mantel, is met de provincie overleg gevoerd en zijn voorstellen voor kwaliteitsverbetering van het landschap rond de N65 ter goedkeuring voorgelegd.
	h.	Reclamant stelt dat voor het VKA een MKBA is uitgevoerd, niet voor het VKA+. In de MKBA voor het VKA is de kosten-baten ratio 0,8, reclamant verwacht voor het VKA+ de maatschappelijke kosten nog hoger zullen uitvallen.	Voor de kansrijke alternatieven voor de aanpak van de N65 is tijdens de MIRT-verkenning een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld. Uit de MKBA voor het voorkeursalternatief (VKA) blijkt dat de maatschappelijke baten bij geen van de alternatieven opwegen tegen de kosten. Uit de vergelijking van het VKA met de alternatieven uit de MKBA blijkt dat het VKA iets hogere baten heeft (die deels niet gekwantificeerd kunnen worden) en lagere kosten. De verhouding tussen de kosten en de baten is echter nog steeds <1. De kosten/baten-ratio is echter niet het enige criterium voor investeringsbeslissingen als deze. Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de doelstellingen van de reconstructie (zie daarvoor hierboven paragraaf 2.1). Dat is voor de N65 bij Vught (en Haaren) zeker het geval, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Na de vaststelling van het VKA zijn de plannen verder geoptimaliseerd en dragen zij, mede door de grotere verbetering van de doorstroming, in nog hogere mate bij aan de doelstellingen.
	i.	Reclamant stelt dat de uitspraak van de Raad van State over het PAS, gevolgen heeft voor het project en dat het project opnieuw tegen het licht gehouden moet worden.	In paragraaf 2.9 van deze reactienota wordt ingegaan op het aspect stikstofdepositie.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
085	a.	Reclamant stelt dat er onvoldoende rekening gehouden wordt met fietsers, wandelaars, hardlopers, hondenuitlaters, mensen met rollators enz. die dagelijks gebruik maken van hun nu nog veilige route langs de Jagersboschlaan en genieten van een prachtig stukje natuur.	De genoemde bezwaren tegen de verharding zijn besproken in de inleidende paragraaf van 3.6 van deze reactienota.
	b.	Reclamant stelt dat er een te positief beeld geschetst wordt van de mate waarin de verkeersdruk op de Jagersboschlaan toe zou nemen als gevolg van het voorgenomen besluit. Evenmin is voldoende aangetoond dat de verkeersdruk beperkt blijft bij de verharding.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op de inleiding van paragraaf 3.6.
	c.	Reclamant stelt dat de verandering van de verkeersfunctie grote negatieve gevolgen heeft voor de aantrekkelijkheid van de laan, maar ook voor de gezondheid en veiligheid van alle gebruikers en aanwonenden van de Jagersboschlaan. Daarbij is deze route intensief in gebruik door onder andere	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op de inleiding van paragraaf 3.6.

		schoolgaande jeugd (Maurick College) en jonge kinderen (buitenschoolse opvang van Mowgli).	
	d.	Reclamant stelt dat de toekomstige verdiepte ligging van de N65 gaat over de bereikbaarheid voor hulpdiensten vooral van het Maurick College, de Martinihal, Regina Coeli en Kentalis. Alternatieven om deze bereikbaarheid te kunnen garanderen zijn echter op geen enkele wijze overwogen. Noch zijn er argumenten genoemd om van enig alternatief af te zien.	De genoemde bezwaren tegen de verharding zijn besproken in de inleidende paragraaf van 3.6 van deze reactienota.
	e.	Reclamant stelt dat de noodzaak van de voorgenomen bestemmingsplanwijziging gelegen is in de voorziene verdiepte ligging van de N65. Dat vraagt dat het besluit eveneens gemotiveerd wordt in relatie tot de daarbij uitgevoerde of uit te voeren MER (Milieueffectrapportage) en de MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse). Reclamant mist deze motivering in het voorgenomen besluit. Reclamant stelt dat de verwachte lokale verkeersstromen, zoals aangegeven tijdens de voorlichtingsbijeenkomst, die zullen ontstaan na de verdieping van de N65 niet de aantasting van een aantrekkelijke fietsroute rechtvaardigen, voordat niet eerst alle alternatieve oplossingen zijn onderzocht.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het kopje 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op de gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project. De stelling dat niet alle alternatieven zijn onderzocht wordt niet gevolgd. Voor de kansrijke alternatieven voor de aanpak van de N65 is tijdens de MIRT-verkenning een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld. Uit de MKBA voor het voorkeursalternatief (VKA) blijkt dat de maatschappelijke baten bij geen van de alternatieven opwegen tegen de kosten. Uit de vergelijking van het VKA met de alternatieven uit de MKBA blijkt dat het VKA iets hogere baten heeft (die deels niet gekwantificeerd kunnen worden) en lagere kosten. De verhouding tussen de kosten en de baten is echter nog steeds <1. De kosten/baten-ratio is echter niet het enige criterium voor investeringsbeslissingen als deze. Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de doelstellingen van de reconstructie (zie daarvoor hierboven paragraaf 2.1). Dat is voor de N65 bij Vught (en Haaren) zeker het geval, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Na de vaststelling van het VKA zijn de plannen verder geoptimaliseerd en dragen zij, mede door de grotere verbetering van de doorstroming, in nog hogere mate bij aan de doelstellingen. De voor het project uitgevoerde m.e.r.-beoordeling is nader toegelicht in paragraaf 2.11.
	f.	Reclamant stelt dat de Jagersboschlaan de laatste zandweg binnen de bebouwde kom van Vught is en cultuurhistorische waarden heeft. Deze waarden vragen in ieder geval een uitputtend onderzoek naar eventuele alternatieven. Reclamant stelt dat de verharding definitieve vernietiging van deze waarden betekent.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op de inleiding van paragraaf 3.6.

	g.	Reclamant stelt dat het project beoogt dat het de tweedeling Vught Noord – Vught Zuid wegneemt, echter met de maatregelen neemt de tweedeling juist toe. Reclamant stelt dat het project niet is gericht op Vught en zijn bewoners, maar op het volgen van Rijksbelangen.	De realisatie van drie ongelijkvloerse kruisingen met de N65 binnen de bebouwde kom van Vught zorgt juist voor een verkleining van de barrièrewerking van de N65. De tweedeling wordt juist opgeheven door de reconstructie (zie paragraaf 2.1).
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen

3.7 Verkeersontsluiting N65 - Kruishoeveweg

In de reconstructie van de N65 vervallen alle aansluitingen, uitritten en bermdoorsteken op de N65, met uitzondering van de halve aansluiting van de verzorgingsplaats van het restaurant In 't Groene Woud. Op basis van het *Handboek wegontwerp Regionale Stroomwegen 2013* (CROW) mogen alleen gebiedsontsluitingswegen ongelijkvloers worden aangesloten op een Regionale Stroomweg. Dat betekent dat ook de erftoegangswegen, waaronder de Groenewouddreef, Sparrendaalseweg en Kruishoeveweg, géén aansluiting meer krijgen op de N65. Door het aansluiten van de verzorgingsplaats op de N65 wordt wel een indirecte toegang op het onderliggend wegennet in stand gehouden. Aangezien het aantal motorvoertuig bewegingen beperkt wordt door de wegbeheerder getolereerd.

Het plan voorziet in de aanleg van een viaduct ter hoogte van de Sparrendaalseweg. Er is niet gekozen voor het aanleggen van een parallelstructuur aan de noordzijde van de N65. Dit zou betekenen dat de parallelweg ter hoogte van de Torenstraat en Boslaan zou aansluiten op het onderliggend wegennet, waardoor in Helvoirt een onoverzichtelijke en daardoor verkeersonveilige situatie zou ontstaan. In Vught moet de parallelweg via een smalle fietsstraat met woningen worden aangesloten op de Boslaan. Het betreft een aansluiting die niet geschikt is voor groot en zwaar landbouw- en vrachtverkeer. Daarnaast betekent een parallelweg extra aankoop van gronden, wellicht amoveren van woningen en/ of aantasting van het Natuur Netwerk Brabant.

Het aan te leggen viaduct over de N65 ter hoogte van de Sparrendaalseweg en Kruishoeveweg is geschikt voor alle soorten mobiliteit. Hierdoor worden beide zijden van de N65 met elkaar verbonden, waardoor zowel de bereikbaarheid van de omgeving, als de bereikbaarheid van onder andere het restaurant wordt gewaarborgd. Ook blijven door de realisatie van het viaduct over de N65 halverwege de Boslaan in Vught en Torenstraat in Helvoirt de recreatieve langzaam verkeersroutes in stand. Het viaduct over de N65 betekent ten opzichte van de autonome situatie een afname van het verkeer op het onderliggend wegennet. De afname van het verkeer in Helvoirt (Torenstraat) en Vught (Vijverbosweg) zal een beperkt positief effect hebben op de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid/ verkeersveiligheid. Beperkt omdat de absolute getallen laag zijn. Het alternatief van een tunnel onder de N65 is ook onderzocht. Hoewel een tunnel beter in het landschap past wordt de voorkeur gegeven aan een viaduct. Vooral 's avonds en 's nachts wordt de tunnel als sociaal onveilig beschouwd. De verkeersveiligheid van een tunnel is in deze situatie minder omdat door de haakse aansluiting het zicht op het tegemoetkomend verkeer slecht is. Aan de inpassing van het viaduct in het landschap is veel aandacht besteed. Door de brug verder af te buigen in westelijke richting en te voorzien van gesloten leuningen wordt de mogelijk optredende hinder voor de aanwezige woningen verminderd. Daarnaast zijn de investeringskosten voor een viaduct lager dan voor een tunnel en is gekozen om een viaduct te realiseren.

Verzorgingsplaats

Het plan voorziet in een eenzijdige aan de N65 gelegen *Verzorgingsplaats* bij restaurant in 't Groene Woud met specifiek voor dit geval een maatwerk "kortsluiting" naar het achterland. Bij het ombouwen naar een eenzijdige *verzorgingsplaats* In 't Groene Woud komt er een verbinding met het onderliggend wegennet. Er worden hiermee concessies gedaan aan de Richtlijnen voor Verzorgingsplaatsen. Deze richtlijnen stellen onder meer:

- Dat een verzorgingsplaats afgeschermd moet zijn van de aangrenzende percelen;
- Dat het een verblijfsgebied met interne verbindingen moet zijn. (Je zou dan de verbinding N65 moeten knippen van de route Sparrendaalseweg – Kruishoeveweg);
- Dat verzorgingsplaatsen in principe tweezijdig moeten worden uitgevoerd;
- Dat intern éénrichtingverkeer moet zijn (dit om spookrijden te voorkomen).

In de uitvoering wordt speciaal aandacht geschonken aan de correcte en veilige routing van de verzorgingsplaats. Dit kan bijvoorbeeld door een uitgekiende bebording en bebakening aan te brengen.

Situering viaduct Sparrendaalseweg

De afstand tussen de aansluitingen Boslaan/ Vijverbosweg en de Torenstraat/ Molenstraat op de N65 bedraagt 3,2 kilometer. Het viaduct ligt nagenoeg in het midden van deze twee aansluitingen. Vanaf het viaduct naar Helvoirt bedraagt de afstand ongeveer 1,5 kilometer en naar Vught ongeveer 1,7 kilometer.

Door de situering van het viaduct westelijk van de Sparrendaalseweg blijft de landschappelijk waardevolle dubbele Beukenlaan gehandhaafd. Daarnaast wordt het Natuur Netwerk Brabant niet aangetast en kan voor de afwikkeling van het verkeer gebruik worden gemaakt van bestaande infrastructuur. De ligging zorgt voor een minimale menging van verkeer op de snelle fietsroute, omdat het “doorgaande” verkeer er niet over hoeft te worden afgewikkeld. De ligging van het viaduct sluit aan op het wandelnetwerk en zorgt ervoor dat het recreatieve fietsverkeer en de wandelaars tussen de aansluitingen Boslaan en Torenstraat kan oversteken, waardoor de maaswijdte van het recreatieve netwerk ten opzichte van de eerdere plannen gehandhaafd blijft.

Nr.		Samenvatting	Beantwoording
086	a.	Reclamant is voorstander van het later ‘toegevoegde’ viaduct aan de Kruishoeveweg/Sparrendaalseweg. Reclamant heeft zorgen over de tijdelijke verkeerslichten ter hoogte van restaurant In ‘t Groene Woud en het verplaatsen van het viaduct.	Het viaduct is in het ontwerpbestemmingsplan mogelijk gemaakt tussen de Kruishoeveweg en de Sparrendaalseweg. Deze zal niet verplaatst worden naar Biezenmortel. Er zal tevens geen sprake zijn van verkeerslichten.
	b.	Tevens geeft reclamant aan dat de afsluiting van de directe toegang tot de N65 grote gevolgen heeft voor de bereikbaarheid (voor vrachtwagens en hulpdiensten) van het perceel en vraagt om een passende oplossing.	Hiervoor heeft overleg plaats gevonden met de hulpdiensten. Zie voor verdere toelichting paragraaf 2.4.
	c.	Reclamant stelt voor om een vangrail of dichte bebossing toe te passen in de middenberm tussen HMP 7,3 en 6,9, om het oversteken via de middenberm tegen te gaan. Reclamant is op enkele aandachtspunten na tevreden over de toekomstige veiligheid op en rond de N65.	Wij nemen uw opmerking ter kennisgeving aan. Het plaatsen van een vangrail in de middenberm is onderdeel van de uitvoering en zal dan ook in het kader van de omgevingsvergunning aan bod komen.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
087	a.	Reclamant geeft aan achter het viaduct Sparrendaalseweg/Kruishoeveweg te staan, zoals ook gezamenlijk met andere bewoners kenbaar is gemaakt in de brief ‘geen viaduct, geen optie’ van 28 april 2019. Een viaduct is noodzakelijk voor de bereikbaarheid van de woningen en levensvatbaarheid van de bedrijven van reclamant. Reclamant wijst op weerstand tegen het viaduct en het wegvallen van een VRI. De verzoeken om een tijdelijke VRI (zonder viaduct) baart reclamant zorgen, dit vormt geen structurele verbinding tussen noord- en zuidzijde welke wenselijk is voor bedrijfsvoering, ontsluiting van percelen en in geval van nood een oversteek voor fietsers en wandelaars. Reclamant steunt een VRI-installatie ter hoogte van de woning niet, ook gezien de belasting door op- en afremmend verkeer en uitstoot van uitlaatgassen. Het viaduct uit het huidige ontwerpbestemmingsplan wordt gezien als de best passende oplossing.	Er wordt inderdaad een viaduct gerealiseerd. Er zal geen sprake zijn van verkeerslichten. De zorgen dat er negatieve effecten kunnen optreden als gevolg van verkeerslichten zijn dan ook niet op zijn plaats.

b.	Reclamant stelt dat in eerdere gesprekken met o.a. de provincie is aangegeven dat het ecoduct toegankelijk is voor ruiters, maar dit kan niet worden teruggevonden in het ontwerpbestemmingsplan. Reclamant vraagt of het gebruik door ruiters is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan en verzoekt dit op te nemen als dit nog ontbreekt.	In de planregels (artikel 1.23) van het bestemmingsplan is opgenomen dat het ecoduct uitsluitend toegankelijk is voor dieren. Het wordt in de regels vastgelegd dat ook ruiters van de ecoduct gebruik mogen maken.
c.	Reclamant denkt graag mee met het ontwerp en de inrichting van het viaduct en zou hier graag input voor leveren.	Waar mogelijk treden wij graag met u en andere betrokkenen in overleg om te komen tot de beste oplossing. Dit geldt ook voor het viaduct.
d.	Reclamant wijst op de aanzienlijke impact van het plan op diens woning en bedrijf. Enerzijds het beschikbaar stellen van grond en anderzijds op de bereikbaarheid. In de toekomst gaat de ontsluiting lopen via een parallelstructuur en niet direct op de N65. Reclamant kan zich grotendeels vinden in deze ontsluiting, de straat is dan geen sluiproute meer.	De bereikbaarheid verandert inderdaad, maar de toekomstige ontsluiting van uw perceel is geborgd en planologisch geregeld.
e.	Reclamant wijst op beperkingen van de vindbaarheid en bereikbaarheid. De straat heeft in de huidige bestemming geen naam, het is vernoemd naar de Helvoirtseweg en Sparrendaalseweg. Het huidige adres veroorzaakt problemen voor de vindbaarheid, bijv. voor hulpdiensten, en reclamant doet een verzoek de straat en eigen naam te geven of te wijzigen in Sparrendaalseweg.	Wij nemen uw vraag om de straatnaam te wijzigingen ter kennisgeving aan. Wij erkennen dat de naamgeving van de straat invloed heeft op de vindbaarheid van uw bedrijf. Dit kan echter niet geregeld worden in het bestemmingsplan.
f.	Reclamant wijst erop dat de ontsluiting van het vrachtverkeer van het bedrijf zal moeten verlopen via de parallelstructuur en stelt dat deze niet is voorzien op het passeren van vrachtverkeer en het maken van de draai in het zandpad. Reclamant verzoekt hiervoor een oplossing te vinden.	Door de reconstructie verandert de bereikbaarheid van uw bedrijf. Het volledig kunnen later keren is gelet op situatie ter plaatste niet mogelijk, wel zo het bedrijf gewoon adequaat bereikbaar blijven. In afstemming en goed overleg wordt gezocht naar de best mogelijke oplossing.
g.	Reclamant stelt dat de kwaliteit van het zandpad een negatief effect heeft op het vervoer van paarden in trailers en pleit voor een structurele verbetering van het wegdek.	Het perceel blijft in de toekomstige situatie gewoon bereikbaar, en goed overleg wordt gezocht naar passende oplossing om de bereikbaarheid in de toekomst te garanderen.
h.	Reclamant stelt voorop dat het ontwerpbestemmingsplan een grote verbetering oplevert t.o.v. de huidige situatie op het gebied van doorstroom, veiligheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en bedrijfsperspectief.	Wij zijn blij dat u tevreden bent met de Reconstructie N65.
i.	Reclamant belicht dat het beschikbaar stellen van grond grote impact heeft op de bedrijfskavel en daarmee de bedrijfsvoering en het toekomstperspectief. Reclamant stelt dat er geen alternatieven lijken voor de grond die nu beschikbaar gesteld wordt en pleit ervoor in de toekomst met betrokken partijen in gesprek te blijven om te zorgen dat voldoende grond beschikbaar is om dierenwelzijn te kunnen blijven borgen.	Graag blijven wij op een constructieve manier met elkaar in gesprek voor een goede afwikkeling van de overdracht van de benodigde gronden en de daaraan verwante onderwerpen, waaronder het dierenwelzijn.

		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	In de regels van het bestemmingsplan wordt het ecoduct ook toegankelijk gemaakt voor ruiters.
088	a.	Reclamant wijst erop dat in het oorspronkelijk ontwerp VKA geen tankstation was opgenomen met als uitgangspunt dat het niet past in het landschap. In het ontwerpbestemmingsplan is dit veranderd. Het Groenewoud is een uniek stuk landschap en reclamant acht het niet nodig dit nog verder negatief aan te tasten door een nieuw tankstation. Reclamant stelt dat het oude tankstation al niet in het landschap paste en stelt voor die af te zien als de concessie afloopt in 2021. Reclamant stelt dat door mobiele telefoons en navigatie iedereen kan zien waar de tankstations in de omgeving zich bevinden en hierop ingespeeld kan worden, daarnaast zijn de afstanden tussen pompen aan de autosnelwegen in de omgeving niet onoverbrugbaar groot. Dit brengt reclamant in tegen het argument dat het betreffende tankstation een groot verzorgingsgebied bedient.	Voor een reactie wordt gewezen op de inleiding van paragraaf 3.7. In aanvulling hierop het volgende. Landelijk is er een netwerk van brandstofverkooppunten aan de rijkswegen. Beleid is dit in stand te houden. Er kan dus niet zomaar een tankstation worden weggehaald zonder hiervoor een nieuwe tanklocatie mogelijk te maken. Door de nieuwe wegligging is het onmogelijk om de hoogte verschillen tussen de rijbanen te overbruggen en de invoegstroken te realiseren. Daarom voorziet het plan in een nieuwe locatie van het tankstation. De beoogde locatie heeft momenteel bestemming verkeer en nabij de bestaande locatie gelegen. Het is een gunstige locatie op het gebied van (externe) veiligheid. Aan de inpassing en gebouwen worden eisen gesteld. Het verwijderen van de huidige locatie is een kwalitatieve verbetering voor de omgeving, waaronder het rijksmonument. Ter hoogte van hectometerpaal 8.2 wordt, zuidelijk van de N65, een tankstation gerealiseerd. Op deze gronden is in de huidige situatie groen aanwezig. Er is sprake van een mix van bomen, bosschages en grassen. Tussen de N65 en de groenvoorziening is een fietspad gelegen. Ten oosten van de locatie ligt een kleinschalig bedrijventerrein en ten zuiden een horecavoorziening. De locatie is bereikbaar via de afslag vanaf de N65 richting De Dijk. Dit is een ongeregelde aansluiting, waarbij De Dijk haaks op de N65 gelegen is. Er is wel sprake van een uitvoegstrook. De omgeving van de locatie heeft een divers karakter van zowel voorzieningen als open, agrarische, landschappen.
	b.	Reclamant wijst erop dat in de toelichting wordt opgemerkt dat potentieel gevaar wordt verminderd doordat bij de nieuwe situatie de afstand tot woningen groter is dan in de huidige situatie. Reclamant vraagt of het niet beter is in zijn geheel geen woningen in de direct omgeving van het tankstation te hebben staan.	Voor een reactie wordt gewezen op de inleiding van paragraaf 3.7. In aanvulling hierop het volgende. Vanwege het nieuwe ontwerp voor de kruising bij Helvoirt, is het huidige tankstation straks niet meer op een goede en veilige manier bereikbaar. De weefvakken met in- en uitvoegend verkeer worden te kort en door de verhoging van de N65 bij de eco-passagie zal de hellingshoek op de N65 ook te hoog worden om het tankstation nog op een veilige wijze te kunnen bereiken. Er is gezocht naar een locatie in de nabijheid van de huidige locatie, zodat het aanbod van tanklocaties aan de N65 gelijk blijft. De nieuwe locatie heeft een gunstige ligging in de bocht van de N65, waardoor goed zicht ontstaat voor het invoegend verkeer en is reeds in eigendom van Rijkswaterstaat. De locatie is onderzocht op alle relevante milieuaspecten, waaronder ecologie, externe veiligheid, landschap, woon- en leefklimaat en in stedenbouwkundig perspectief. Op geen van deze aspecten zijn negatieve gevolgen voorzien. De woning van appellant bevindt zich op een afstand van ca. 75 meter van het tankstation en ondervindt daardoor nauwelijks effecten.

	c.	Reclamant stelt dat geen rekening is gehouden met het sluipverkeer vanuit Helvoirt over De Dijk en Sparrendaalseweg omdat er afslagen op de N65 richting Vught vervallen. Dit levert gevaar op voor fietsverkeer: scholieren richting Boxtel en Vught en woon-werkverkeer. Ook vervalt het inrijverbod tussen 07:00 en 09:00 die was ingesteld om gevaarlijke situaties te voorkomen.	Sluipverkeer ontstaat wanneer een route over het onderliggend wegennet sneller is dan de hoofdroute. Doordat de doorstroming op de N65 significant zal verbeteren, zal er nagenoeg geen sprake meer zijn van sluipverkeer. Voor een uitgebreide toelichting op het aspect verkeer en de doorstroming hiervan wordt gewezen op paragraaf 2.2 van deze reactienota.
	d.	Reclamant stelt dat in- en uitvoegstroken naar het pompstation relatief kort zullen zijn en daarmee de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden.	De lengte van de in- en uitvoegstroken worden in de omgevingsvergunning nader benoemd. De bestemming 'verkeer' geeft geen beperkingen aan de lengte hiervan. Dat sprake zou zijn van een negatieve beïnvloeding van de verkeersveiligheid is dan ook niet het geval.
	e.	Reclamant wijst erop dat in de toelichting is opgenomen dat het nieuwe station even groot wordt als het oude met betrekking tot het aantal pompen, maar dat dit niet terugkomt in de regels. In 2021 wordt de locatie opnieuw geveild en reclamant vraagt welke garanties er zijn dat er niet een groter station wordt gerealiseerd.	In de regels van het bestemmingsplan is opgenomen onder artikel 3.2.1 onder b dat het bouwvlak voor maximaal 400m2 bebouwd mag worden. Dat is de oppervlakte inclusief de overkapping en pompstations. Hier zal een nieuw tankstation aan moeten voldoen. De maximale grootte van het tankstation is hiermee planologisch geborgd.
	f.	Reclamant stelt dat het tankstation tot overlast zal lijden voor direct omwonenden gezien de geringe afstand tot het tankstation. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de verslechterde bereikbaarheid door het afsluiten van de op- en afgang naar de N65 vanuit de Helvoirtseweg en geluidsoverlast door voertuigbewegingen naar het tankstation, ook de bevoorrading in de nacht en vroege ochtend en passanten die aankopen doen bij de shop vanaf het snelfietspad.	Overlast van het tankstation voor omwonenden wordt niet verwacht. De locatie is afgewogen mede in het kader van een goed woon- en leefklimaat. Van hinder en/of overlast, waarvan dan ook, is naar alle verwachting geen sprake. Het tankstation bevindt zich op ruim 75 meter afstand is in lijn met de VNG-richtlijnen hieromtrent.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
089	a.	Reclamant wijst erop dat de bedrijfsvoering van het wegrestaurant afhankelijk is van gebruikers van de N65 en fietsers en voetgangers die gebruik maken van de huidige oversteek en fietspaden parallel aan de N65. Door het vervallen van de gelijkvloerse aansluitingen en stoplichten in VKA+ wordt het bedrijf minder bereikbaar, waardoor het voortbestaan in gevaar komt. Deze gevolgen zijn onvoldoende objectief en transparant afgewogen en staan niet in verhouding tot de belangen die tot de wijziging van het VKA naar VKA+ hebben geleid. Een inkomstenderving op jaarbasis van tenminste 30% wordt reëel geacht en daarmee het einde van het bedrijf. Reclamant mist dat een groot belang als het betreffende bedrijf niet is afgewogen in het ontwerpbestemmingsplan.	Voor een reactie wordt gewezen op de inleiding van paragraaf 3.7. In aanvulling hierop het volgende. Het VKA+ is een verbeterde versie van het wegontwerp van het VKA. Daarmee borduurt het ontwerp voort op de bestuursovereenkomst uit 2016. Met het VKA+ worden de doelstellingen van het project daadwerkelijk bereikt. Het nieuwe ontwerp is omarmd en akkoord bevonden door de betrokken partijen in de in 2018 gevoerde consultatieronde. Er zijn diverse communicatiekanalen ingezet om het VKA+ kenbaar te maken aan belanghebbenden, van huis-aan-huisbladen, brieven, de website enkele openbare bijeenkomsten. Wij erkennen dat uw bedrijf door de Reconstructie N65 enkel gemakkelijk bereikbaar is voor passanten die in de richting van Tilburg rijden. Maar de bereikbaarheid en de vindbaarheid blijft in de toekomstige situatie op niveau. Er is voornamelijk nog geen aanleiding dat om te veronderstellen dat er sprake is van een inkomstenderving van 30%. Voor eventuele inkomstenderving door het bestemmingsplan

			N65 kunt u na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een verzoek om planschade indienen. In paragraaf 2.14 wordt dit nader toegelicht.
	b.	Reclamant mist de criteria en afwegingen in het kader van het VKA in de toelichting. Het VKA+ is zonder volledige transparantie over argumenten, criteria en gemaakte afwegingen en zonder het openstellen van de rechtsmiddelen voor cliënten vastgesteld. Ook is de VKA+ variant in strijd met de in juni 2016 gesloten bestuursovereenkomst waarin een VRI richting het betreffende bedrijf inclusief aanliggende parallelweg is vastgelegd.	Voor een reactie op dit aspect wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak) van deze nota. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Het VKA+ is een verbeterde versie van het wegontwerp van het VKA. Daarmee borduurt het ontwerp voort op de bestuursovereenkomst uit 2016. Met het VKA+ worden de doelstellingen van het project daadwerkelijk bereikt. Het nieuwe ontwerp is omarmd en akkoord bevonden door de betrokken partijen in de in 2018 gevoerde consultatieronde. Er zijn diverse communicatiekanalen ingezet om het VKA+ kenbaar te maken aan belanghebbenden, van huis-aan-huisbladen, brieven, de website enkele openbare bijeenkomsten. Wij zijn van mening dat er hiermee sprake is van volledige transparantie over de gemaakte keuzes. In de bestemmingsplanprocedure en bij het verlenen van de omgevingsvergunning zijn er mogelijkheden om tegen het project te ageren.
	c.	Reclamant wijst op de wijzigingen in het VKA+ dat een viaduct wordt gerealiseerd voor langzaam verkeer en dat alle doorsteken/gelijkvloerse kruisingen vanaf de noordzijde naar de zuidzijde van de N65 en vice versa komen te vervallen, hierdoor is een stoplicht niet meer mogelijk en is het bedrijf van de reclamant slechter bereikbaar. Reclamant heeft zelf met andere bedrijven meegewerkt aan voorstellen voor alternatieven, uit de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan blijkt niet hoe deze zijn meegenomen. Reclamant stelt dat het viaduct is bedoeld voor verkeersbewegingen van andere bedrijven die niet in verhouding staan tot die van het bedrijf van reclamant.	Voor een reactie wordt gewezen op de inleiding van paragraaf 3.7. In aanvulling hierop het volgende. Voor een reactie op het aspect bereikbaarheid wordt gewezen op paragraaf 2.4 (bereikbaarheid) van deze reactienota. In aanvulling daarop wordt het volgende opgemerkt. Uw perceel zal in de toekomstige situatie via andere wegen bereikbaar worden. Het verkeer richting Tilburg kan het perceel vanaf de N65 goed bereiken. Het verkeer richting Den Bosch zal of via de rotonde bij de Boslaan om moeten rijden, of via het viaduct uw restaurant goed kunnen bereiken. Het verkeer uit het buitengebied van Vught ten zuiden van de N65 kan gebruik maken van het viaduct wat ter hoogte van de Sparrendaalseweg de N65 kruist en bij de Kruishoeveweg de overzijde van de N65 bereikt.
	d.	Reclamant stelt dat er vele keermomenten nodig zijn om het bedrijf te bereiken in de toekomstige situatie, wat niet de bedoeling kan zijn in een plan die de verkeersdoorstroming moet verbeteren.	Voor reactie op het aspect verkeer en de doorstroming hiervan wordt gewezen op paragraaf 2.2 (verkeer). In aanvulling hierop wordt nog het volgende opgemerkt. Om uw bedrijf te kunnen bereiken zullen voertuigen uit de richting Tilburg via het viaduct uw restaurant kunnen bereiken of zij zullen moeten omrijden via de afrit Vijverbosweg. Dit effect is echter zeer beperkt ten opzichte van de totale verkeersafwikkeling op de N65.
	e.	Reclamant stelt ook dat minder fietsverkeer langs het bedrijf zal gaan in de nieuwe situatie waar het fietsverkeer voornamelijk langs de zuidzijde plaats zal vinden. Reclamant twijfelt ook aan de verkeers- en sociale veiligheid van de nieuwe fietsroute.	Het fietsverkeer zal hoofdzakelijk aan de zuidzijde van de N65 rijden op het snelfietspad. Uw perceel is voor fietsers echter nog altijd goed bereikbaar in de toekomstige situatie. Dit geldt ook voor fietsers vanaf de zuidzijde over het viaduct. Er is voor juist voor deze zuidelijke fietsroute gekozen vanuit het oogpunt van sociale veiligheid.
	f.	Reclamant stelt dat volgens artikel 3:4 lid 1 Awb in het bestemmingsplan een afweging van de betrokken belangen gemaakt moet worden. Reclamant verwijst naar een recente uitspraak van de Raad van State waarin een nieuw	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt

		besluit moest worden genomen vanwege het onvoldoende afwegen van betrokken belangen.	gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). Er zijn op alle gebieden/milieuaspecten gedegen onderzoeken naar de effecten van de Reconstructie N65 uitgevoerd. Voor een integrale beschouwing van alle milieuaspecten verwijzen wij u naar de m.e.r.-beoordeling (bijlage 22 bij de toelichting). Er heeft degelijk een afweging van alle betrokken belangen plaatsgevonden.
	g.	Reclamant geeft aan concrete alternatieven te hebben aangedragen waarbij de belangen van de N65, belangen van bedrijven en natuurwaarden worden geoptimaliseerd. Reclamant vindt het onvoorstelbaar dat de stoplichten ineens geschrapt worden uit het plan en een viaduct wordt toegevoegd. Reclamant verwijst een brief over de VKA+ variant die op 28 januari 2019 is verstuurd naar de gemeenteraad waarin aandacht wordt gevraagd voor de negatieve aspecten van het VKA+, ook is hier een concreet voorstel gedaan voor aanpassingen aan het VKA+. Bij de behandeling van het VKA+ in de raad heeft de wethouder toegezegd in overleg te treden met instanties en bedrijven over het verbeteren van de bereikbaarheid en dat terugkoppelen aan de raad, het is niet bekend in hoeverre dit gebeurd is. Reclamant verzoekt de raad normaal de variant uit de bovenstaande brief te onderzoeken op haalbaarheid.	Voor een reactie op dit aspect wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak) van deze nota. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Het VKA+ is een verbeterde versie van het wegontwerp van het VKA. Daarmee borduurt het ontwerp voort op de bestuursovereenkomst uit 2016. Met het VKA+ worden de doelstellingen van het project daadwerkelijk bereikt. Het nieuwe ontwerp is omarmd en akkoord bevonden door de betrokken partijen in de in 2018 gevoerde consultatieronde. De verkeerslichting zijn uit het onderwerp van de VKA+ gehaald, deze passen niet meer bij het uitgangspunt van een regionale stroomweg (zie verder paragraaf 2.1 en 2.2). Het overleg en de toezegging van de wethouder is wel degelijk nagekomen. De bereikbaarheid wordt grotendeels opgelost door het toevoegen van het viaduct.
	h.	Reclamant stelt dat door het vervallen van beide parallelwegen langs de N65 (vracht)verkeer door dorpen moet gaan rijden en die doorgaande wegen zijn daar niet op berekend. Dit levert onveilige situaties op en het wegennet van Cromvoirt en Helvoirt is reeds overbelast.	De parallelstructuur loopt in de toekomstige situatie niet door de dorpen maar via de De Dijk-Sparrendaalseweg-Hoevenestraat- Boslaan-Loonsebaan. Infrastructurele aanpassingen op deze route zullen gedaan worden, fietsers worden overal op deze route en veilig alternatieve route geboden. Daarnaast is het nieuwe viaduct over de N65 geschikt voor (lokaal) vrachtverkeer.
	i.	Reclamant is het niet eens met de keuze om de reconstructie van de N65 op te delen in twee bestemmingsplannen. Beide gemeenten wijzen vaak naar elkaar in de procedure rondom de VKA+ en door een herindeling wordt het gedeelte Helvoirt (met de gehele N65) onderdeel van de gemeente Vught vanaf 2020. Reclamant heeft de voorkeur voor een gezamenlijke oplossing en vindt een provinciaal inpassingsplan beter op zijn plaats.	In overeenstemming met de Provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat is besloten gemeentelijke bestemmingsplannen op te stellen. De hoofdreden hiervoor is dat met de Reconstructie N65 lokale problemen worden opgelost. Doordat er sprake is van twee aparte gemeenten tot 2021, moeten er twee bestemmingsplannen opgesteld worden. De onderzoeken waarbij het relevant is de situatie als één geheel te beschouwen, zijn integraal uitgevoerd.
	j.	Reclamant stelt dat voor het ontwerpbestemmingsplan niet meer verwezen kan worden naar het PAS door de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 en een 'passende beoordeling' moet worden opgesteld.	Voor een reactie op het onderdeel stikstofdepositie wordt gewezen op paragraaf 2.9 van de reactienota.

k.	Reclamant is het met de vooroverlegreactie van de Provincie Noord-Brabant eens dat niet alle milieuaspecten aan bod komen in de m.e.r.-rapportage.	De m.e.r.-beoordeling is aangevuld met de meest actuele milieuonderzoeken. Het aspect stikstofdepositie is opnieuw onderzocht en tevens onderdeel van de m.e.r.-beoordeling. Zie verder paragraaf 2.9 (stikstofdepositie) en paragraaf 2.11 (m.e.r.-beoordeling) van deze reactienota.
l.	Reclamant wijst erop dat uit de vooroverlegreactie van de Provincie Noord-Brabant blijkt dat het compensatiegebied NNB niet geschikt is voor natuurcompensatie. Daarom zal financieel gecompenseerd worden, maar een dergelijke berekening is niet bijgevoegd. Ook zijn niet alle compensatiemaatregelen NNB uit het ontwerpplan verwijderd, waar die gehandhaafd zijn, daarover dient een motivering gegeven te worden.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.7 van deze nota. Hierin wordt uitgebreid stilgestaan bij de wijze van compensatie.
m.	Reclamant wijst op de vooroverlegreactie van de Provincie Noord-Brabant waaruit blijkt dat de verstoring ten behoeve van geluidhinder niet is opgenomen. Het college stelt dat de N65 als weg niet wijzigt, dus is er geen sprake van verstoring door geluidhinder. Door de aanleg van een viaduct en het doen vervallen van de parallelwegen is er volgens reclamant wel sprake van geluidhinder veroorzaakt door de weg en/of daarbij behorende voorzieningen. Reclamant stelt dat hier onvoldoende aandacht is besteed in het ontwerpbestemmingsplan.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.5 van deze nota. In die paragraaf is uitgebreid beschreven wat de geluidseffecten zijn van het project en welke geluidreducerende maatregelen getroffen worden om hinder te voorkomen. Anders dan reclamant is wel degelijk voldoende aandacht besteed aan de geluidseffecten van het hele traject.
n.	Reclamant mist bij de stukken het ontwerpverzoek herbegrenzing, terwijl dit wel deel uitmaakt van de publicatie en dus verwacht mag worden bij de bijbehorende stukken. Door het ontbreken van de stukken betreffende herbegrenzing is onduidelijk waar het ontwerpverzoek exact op toeziet en welke rechtsmiddelen daartegen door wie kunnen worden ingediend, dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.7 van deze nota.
o.	Reclamant doet het verzoek het voorliggende ontwerpbestemmingsplan niet ongewijzigd vast te stellen en aanvullende maatregelen te nemen in het vast te stellen bestemmingsplan zodat het bedrijf van reclamant bereikbaar blijft op de wijze zoals dat thans aan de orde is. Reclamant stelt dat het niet zo mag zijn dat de bedrijfsvoering ernstig wordt geschaad terwijl er voldoende alternatieven mogelijkheden zijn.	De verkeerssituatie zal wijzigen als gevolg van het realiseren van enkel ongelijkvloerse kruisingen. Derhalve is het noodzakelijk dat de bereikbaarheid van uw perceel wijzigt. Het restaurant is vanaf het westen nog steeds direct vanaf de N65 bereikbaar. Vanaf het oosten zullen bezoekers om moeten rijden om (via het nieuwe viaduct) bij het restaurant te komen. De bedrijfsvoering wordt niet onevenredig geschaad en er is wel degelijk rekening gehouden met uw belangen (zie ook de reactie onder 89a).
	Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen

090	a.	Reclamant kan zich niet met het voorliggende plan verenigen, omdat het plan negatieve gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat in- en rond de woning, de situering van de woning en de waarde van de woning. De oorzaak volgens reclamant is de beoogde eenzijdige aansluiting richting Tilburg van de N65 op de Groenewouddreef, welke niet voorkwam in het voorontwerpbestemmingsplan. Het gaat hier met name over het viaduct welke, met een hoogte van 8 meter en, op een afstand van 8 meter van het perceel en 38 meter van de voordeur van reclamant diens woning is gelegen.	Voor een reactie wordt gewezen op de inleiding van paragraaf 3.7. In aanvulling hierop het volgende. De situatie rond het Groene Woud is veranderd ten opzichte van het ontwerp in het voorontwerpbestemmingsplan. Het voorgestelde viaduct tussen de Sparrendaalseweg en de Kruishoeveweg ligt in de nabije omgeving van uw perceel. Er heeft een variantenstudie plaatsgevonden naar de meest gunstige locatie voor het viaduct, waar de nu voorliggende locatie uitgekomen is. Deze variant heeft geen onevenredige nadelige effecten op het woon- en leefklimaat van reclamant. Het viaduct komt niet op 8 meter maar op 30 meter van het perceel te liggen. De ruimtelijke gevolgen zijn zeer beperkt. Voor een eventuele waardedaling van de woning door het bestemmingsplan N65 kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek om planschade worden ingediend. In paragraaf 2.13 wordt dit nader toegelicht.
	b.	Reclamant stelt dat de negatieve gevolgen van het geplande viaduct niet in verhouding staan tot de belangen en doelstellingen die ermee gediend zouden moeten worden. Reclamant meent dat het plan niet doelmatig is en niet berust op een zorgvuldige, evenredige belangenafweging en dat de totstandkoming van het voorontwerp onzorgvuldig tot stand is gekomen. Daarmee schiet het tekort in de wettelijke eisen; alle relevante belangen op een evenwichtige wijze af te wegen (artikel 3:4 Awb) en in de ruimtelijke belangenafweging ten grondslag aan het bestemmingsplan die leidt tot een goede ruimtelijke ordening (artikel 3.1 Wro).	Voor een reactie wordt gewezen op de inleiding van paragraaf 3.7. In aanvulling hierop het volgende. Het realiseren van een verbinding tussen het buitengebied ten noorden en zuiden van de N65 is om een één kruisende verbinding in stand te houden tussen de Boslaan en Helvoirt en ligt op de route met de spoorwegovergang. Dit is onder meer van belang voor de (agrarische) bedrijvigheid langs de N65. Deze mogen straks geen gebruik meer maken van de N65. Het viaduct is er ook voor fietsers en wandelaars. Derhalve is besloten een viaduct te realiseren. Er heeft een afweging plaatsgevonden van de geschikte locatie om een viaduct te plaatsen, middels een variantenstudie. Hierin hebben verschillende aspecten een rol gespeeld. Het viaduct dient mede voor het ontsluiten van de percelen tussen Helvoirt en Vught. In deze zone leent de huidige locatie van het viaduct zich voor een goede aansluiting op de bestaande infrastructuur zonder daarbij natuur onnodig te verstoren. Zo ligt het viaduct nu niet in het natuurnetwerk Brabant (NNB) en wordt de waardevolle lanenstructuur met bomen aan de Sparrendaalseweg vrijwel volledig gespaard. Het bestemmingsplan is wel degelijk in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.
	c.	Reclamant wijst op de algemene gang van zaken rondom de totstandkoming van het ontwerpbestemmingsplan. Reclamant mist een motivering en belangenafweging van de beslissing om een viaduct toe te voegen. Reclamant wijst op een overleg met de wethouder dat niet door is gegaan en waar mogelijk geen juridisch adviseur bij aanwezig mocht zijn, reclamant vindt dat diens belangen hierdoor niet de plek krijgt in de besluitvorming die het verdient en vraagt zich af hoe dit zich verhoudt tot de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.	In de inleiding van paragraaf 3.7 is uitgebreid toegelicht waarom over is gegaan tot de viaduct, met name het aspect van de bereikbaarheid speelde hierbij een grote rol (zie ook de reactie onder 90b). Er is en er wordt zo open en correct mogelijk gecommuniceerd met omwonenden. De gemeente zet verschillende kanalen in om belanghebbenden zo goed als mogelijk te informeren over het bestemmingsplan (zie paragraaf 2.12 van de reactienota). Het door reclamant genoemde overleg heeft – uiteindelijk – wel degelijk plaatsgehad.

d.	Reclamant geeft een toelichting over de twijfels of wel aan de wettelijke plicht tot een evenredige belangenafweging is voldaan. Reclamant mist in het ontwerpbestemmingsplan een toelichting waaruit blijkt dat de gekozen oplossing doelmatig is en dat er sprake is van een goede belangenafweging, waardoor het strijdig is met een goede ruimtelijke ordening. Er is geen blijk dat de brug dusdanig positieve effecten heeft voor het algemeen belang waardoor de nadelige gevolgen voor reclamant worden gerechtvaardigd.	In de eerste plaats wordt gewezen op de inleiding van paragraaf 3.7. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Met het afsluiten van diverse opritten in het gebied rondom het viaduct, is de bereikbaarheid van verschillende (agrarische) bedrijven vermindert. Door de aanleg van het viaduct kan landbouwverkeer zich gemakkelijk verplaatsen, zonder daarbij de kern van Helvoirt en Vught aan te doen. Met de aanleg van het viaduct verbetert de bereikbaarheid van de percelen in het gebied en wordt overlast in de kernen voorkomen. Met de vormgeving van het viaduct is gekozen voor een ruimtelijke minimale variant, die het landschap zo min mogelijk verstoord en tegelijk de kosten beperkt. De verstoring, die toch nog optreedt in het landschap, wordt conform de provinciale Verordening gecompenseerd. Op die manier is zoveel mogelijk rekening gehouden met alle belangen. Op de doelmatigheid van het viaduct wordt in paragraaf 2.4 ingegaan.
e.	Reclamant stelt dat het viaduct nog steeds situaties veroorzaakt waarbij moet worden omgereden, terwijl het doel was de verbindingen tussen de noord- en zuidzijde van de N65 te herstellen. Ook voor het nabijgelegen wegrestaurant welke gezien wordt als grootste benadeelde van het verdwijnen van de aansluiting biedt het viaduct geen voordeel. In de toelichting wordt niet inzichtelijk gemaakt hoe het viaduct een oplossing biedt voor de verslechterde bereikbaarheid. Reclamant stelt dat daarom niet onderbouwt kan worden dat de kosten van het viaduct opwegen tegen de voordelen van de maatregel. Reclamant wijst verder op weerstand van buurtbewoners en bedrijfsexploitanten in de directe omgeving van het viaduct.	In de eerste plaats wordt gewezen op de inleiding van paragraaf 3.7. Het viaduct zorgt er niet voor dat de bereikbaarheid van de percelen langs de N65 gelijk blijft ten opzichte van de huidige situatie, maar zorgt wel degelijk wel voor een verbetering ten opzichte van de situatie zonder viaduct. Het wegrestaurant In 't Groene Woud is door het viaduct bereikbaar voor fietsers, wandelaars en automobilisten vanuit het buitengebied van Vught ten zuiden van de N65. Het viaduct is grote verbetering van de bereikbaarheid op dit deel van het plangebied, en weegt dus op tegen de kosten. De komst van de viaduct weegt dus wel degelijk tegen de opbrengsten. Op de doelmatigheid van het viaduct wordt verder in paragraaf 2.4 ingegaan.
f.	Reclamant wijst op de verslechterde bereikbaarheid van restaurant 'In 't Groene Woud' en de wagens van grondbedrijf Peijnenburg die via Helvoirt en Cromvoirt moeten gaan rijden. Reclamant wijst op onduidelijkheid die nog bestaat over de gevolgen van het viaduct op de verkeersintensiteiten van omliggende smalle wegen. Daarmee vraagt reclamant zich af of het viaduct überhaupt bijdraagt aan de bereikbaarheid en een verbeterde verkeersveiligheid. Reclamant mist voldoende inzicht in de toelichting over de effecten van de maatregelen en vindt dat het viaduct een onwenselijke situatie creëert door de enorme investering en de nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat. Reclamant vraagt om een serieuze (her)overweging van het toepassen van verkeerslichten.	Voor een toelichting op de verkeerseffecten op (onderliggende) wegennetwerk wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.2 van de nota. Dat de bereikbaarheid met de komst van het viaduct beter wordt is uitgebreid toegelicht in de inleidende paragraaf van 3.7. Het toepassen van verkeerslichten is, in het kader van verkeersveiligheid en een doorstroming, uitgesloten. Het vrachtverkeer dat richting Tilburg rijdt, kan gebruik maken van de vernieuwde aansluiting op de N65 ter hoogte van het Groene Woud. Het vrachtverkeer dat richting 's-Hertogenbosch rijdt, zal omrijden via de oprit Boslaan en/of Torenstraat om de N65 te bereiken. Daarnaast is het viaduct Sparrendaalseweg geschikt voor landbouwverkeer en eventueel vrachtverkeer en zal De Dijk worden voorzien van vrijliggende fietspaden. De verkeerslichten waar reclamant voor vreest, zullen er niet komen.
g.	Reclamant wijst erop dat de aanduiding 'Specifieke vorm van verkeer – verhoogde ligging 2' bedoeld is voor het viaduct, maar dat deze door de situering van het viaduct zorgt waardedaling van de woning. Tevens stelt	Het viaduct is onderzocht in het kader van alle relevante milieuaspecten. Hieruit is gebleken dat het viaduct een zeer geringe impact heeft op de onderzochte aspecten lucht en geluid. Zie paragraaf 2.5 (geluid) en paragraaf 2.6 (luchtkwaliteit) voor een nadere

		reclamant dat de hoogliggende weg zorgt voor een aantasting van het woon- en leefklimaat in de vorm van geluid, trillingen, geur, licht en luchtverontreiniging. Er ontbreekt een explicieter en uitgebreider onderzoek. Dit resulteert erin dat de conclusie van het plan zonder zorgvuldige voorbereiding tot stand is gekomen en dat de doelmatigheid van het viaduct gering is. Reclamant twijfelt of hier sprake is van een goede ruimtelijke ordening.	toelichting op deze aspecten. Beide aspecten voldoen ruimschoots aan de gestelde normen. In 2.10 wordt nader ingegaan op het aspect trillingen. In de nadere uitwerking van het viaduct wordt rekening gehouden met lichthinder voor zowel omwonenden als aanwezige diersoorten. Zie paragraaf 2.4 voor het aspect doelmatigheid. Voor de eventuele waardedaling van uw woning kunt u na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een verzoek doen om planschade bij de gemeente Vught. Dit verloopt via een afzonderlijke procedure (zie paragraaf 2.14).
	h.	Reclamant stelt dat uit het akoestisch onderzoek blijkt dat door de reconstructie en in de autonome situatie sprake is van een overschrijving van de voorkeurswaarden van 48 dB. Van geluidwerende maatregelen in de directe omgeving is geen sprake. Reclamant twijfelt of het viaduct is meegenomen in het akoestisch onderzoek met betrekking tot de N65 (bijlage 15 bij de toelichting).	In de eerste wordt gewezen op paragraaf 2.5 van de reactienota. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Uw constatering dat sprake is van een geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB is onjuist. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidbelasting op Helvoirtseweg 188 in de toekomstige situatie maximaal 40,31 dB bedraagt. Na het toepassen van de geadviseerde maatregelen wordt de geluidbelasting teruggebracht tot 38,06 dB. Er is derhalve geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Het viaduct is onderzocht in het kader van geluid. Uit deze berekeningen is gebleken dat de hoogst berekende geluidbelasting op woningen in de omgeving van het nieuwe viaduct 42 dB bedraagt. Dit voldoet ruimschoots aan de grenswaarde.
	i.	Reclamant betwijfelt of het viaduct is meegenomen in de Natuurtoets en of is getoetst of de aanleg van het viaduct negatieve gevolgen heeft op de beschermde soorten op grond van de Flora en Faunawet. Een jaarrond onderzoek ontbreekt. Er is niet voldaan aan de eisen uit de natuurwetgeving.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.7 en 2.8 van deze nota. In aanvulling hierop het volgende. Het viaduct is nader onderzocht in het kader van ecologie. De resultaten worden verwerkt in de natuurtoets. De natuurtoets wordt bij het bestemmingsplan gevoegd. Zie verder de toelichting onder paragraaf 2.7 van deze reactienota.
	j.	Reclamant concludeert dat het viaduct geen doelmatige oplossing is voor de gewenste noord-zuidverbinding omdat er weinig mensen bij gebaat zijn waardoor het niet opweegt tegen de kosten, er onvoldoende onderzoek is verricht naar verkeersveiligheid, verkeersgeneratie en alternatieven.	In de eerste plaats wordt gewezen op de inleidende toelichting van paragraaf 3.7. In aanvulling hierop het volgende. Er heeft een uitgebreide variantenstudie plaatsgevonden naar verschillende alternatieve locaties voor het viaduct. Hieruit is gebleken dat de nu voorliggende locatie de meest geschikte is. De lage verkeersintensiteit op het toekomstige viaduct zorgt niet minder doelmatigheid van het viaduct zelf. Voor de verschillende (agrarische) bedrijven langs de N65 is het viaduct noodzakelijk voor het bereiken van hun gronden en de bereikbaarheid van de bedrijven. Er heeft wel degelijk uitgebreid onderzoek plaatsgevonden naar de effecten op het verkeer. Voor een verdere toelichting op de doelmatigheid het viaduct wordt gewezen op paragraaf 2.4 van de reactienota.
	k.	Reclamant concludeert dat het opnemen van het viaduct onvoldoende is gemotiveerd en op onzorgvuldige wijze tot stand is gekomen. Reclamant stelt dat de gevolgen op het woon- en leefklimaat ter plaatse onvoldoende is onderzocht, reacties van omliggende bedrijven en omwonenden niet zijn meegenomen, er niet is gekeken of wordt voldaan aan natuurwetgeving en het	In de eerste plaats wordt gewezen op de inleiding van paragraaf 3.7. In aanvulling hierop het volgende. Er heeft een afweging plaatsgevonden van de geschikte locatie om een viaduct te plaatsen, middels een variantenstudie. Hierin hebben verschillende aspecten een rol gespeeld. Met het afsluiten van diverse opritten in het gebied rondom het viaduct, is de bereikbaarheid van verschillende (agrarische) bedrijven vermindert. Door de aanleg

		de vraag is of de baten opwegen tegen nadelige gevolgen voor woon- en leefklimaat, waarde van eigendom en verlies van uitzicht.	van het viaduct kan landbouwverkeer zich gemakkelijk verplaatsen, zonder daarbij de kern van Helvoirt en Vught aan te doen. Met de aanleg van het viaduct verbetert de bereikbaarheid van de percelen in het gebied en wordt overlast in de kernen voorkomen. Met de vormgeving van het viaduct is gekozen voor een ruimtelijke minimale variant, die het landschap zo min mogelijk verstoort en tegelijk de kosten beperkt. Het viaduct is onderzocht in het kader van alle relevante milieuaspecten. Hieruit is gebleken dat het viaduct een zeer geringe impact heeft op de onderzochte aspecten lucht en geluid. Zie paragraaf 2.5 (geluid) en paragraaf 2.6 (luchtkwaliteit) voor een nadere toelichting op deze aspecten. Beide aspecten voldoen ruimschoots aan de gestelde normen. In 2.10 wordt nader ingegaan op het aspect trillingen.
	I.	Reclamant concludeert dat niet wordt voldaan aan het materiële zorgvuldigheidsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel (artikel 3:4 lid 2 Awb) en een goede ruimtelijke ordening (artikel 2.1 Wro).	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). Er zijn op alle gebieden/milieuaspecten gedegen onderzoeken naar de effecten van de Reconstructie N65 uitgevoerd. Voor een integrale beschouwing van alle milieuaspecten verwijzen wij u naar de m.e.r.-beoordeling (bijlage 22 bij de toelichting). Er heeft degelijk een afweging van alle betrokken belangen plaatsgevonden. De gemeente stelt zich op het standpunt dat de afwegingen die hebben geleid tot het opnemen van een viaduct op deze locatie zorgvuldig zijn afgewogen en in overeenstemming is met de artikelen 3:4, lid 2, Awb en artikel 2.1 Wro.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
091	a.	Reclamant vindt een verbinding tussen de noord- en zuidzijde van de N65 ter hoogte van de Kruishoeveweg wenselijk. Reclamant geeft aan dat het nu voorziene viaduct enkele nadelen heeft zoals een steile helling en de ongeschiktheid voor vrachtverkeer. Reclamant stelt enkele oplossingen voor: 1. viaduct tussen het Groenewoud en ecoduct met een doorsteek naar of een parallelweg/fietsstraat tot de Hoevenestraat. 2. Viaduct waar al het verkeer overheen mag. De locatie bij het ecoduct is het minst belastend voor de bewoners en ondernemers, zeker als dit gecombineerd wordt met een op- en afrit naar de N65.	In de eerste plaats wordt gewezen op de inleidende toelichting van paragraaf 3.7. In aanvulling hierop het volgende. Er is een studie gedaan naar verschillende varianten van een viaduct in de omgeving van het Groene Woud. In deze studie zijn verschillende aspecten en belangen afgewogen. Het viaduct dient met name voor het ontsluiten van de percelen tussen Helvoirt en Vught. In deze zone leent de huidige locatie van het viaduct zich uitstekend voor een goede aansluiting op de bestaande infrastructuur zonder daarbij waardevolle natuur onnodig te verstoren. Zo ligt het viaduct nu niet in het natuurnetwerk Brabant (NNB) en wordt de waardevolle lanenstructuur met bomen aan de Sparrendaalseweg vrijwel volledig gespaard. Door aan te sluiten op de bestaande infrastructuur is sprake van een goede bereikbaarheid van bestaande bedrijven. Het realiseren van een op- en afrit naar de N65 ter plaatse van het viaduct is niet mogelijk en wenselijk. De nadelen die reclamant naar voren brengt, worden niet erkend door de gemeente.

		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
092	a.	Reclamant is content met het viaduct ter hoogte van de Sparrendaalseweg. Dit waarborgt een korte en veilige verbinding tussen de zuid- en noord kant van de N65 voor het langzame verkeer. Reclamant acht het van belang dat het viaduct er werkelijk komt.	In het bestemmingsplan wordt een juridisch planologisch kader vastgesteld. Het wordt na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan mogelijk om een viaduct te realiseren, maar niet verplicht.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
093	a.	Reclamant geeft aan vanwege het bedrijf belang te hebben bij een goede verbinding tussen de noord- en zuidzijde van de N65. Reclamant is het niet eens met de ligging en grootte van het viaduct aan de Sparrendaalseweg en stelt in de zienswijze zelf een locatie voor een compacter viaduct, ter hoogte van de Groenewouddreef, voor. Tevens geeft reclamant aan dat hun percelen, die nu vanaf de N65 bereikbaar zijn, in het bestemmingsplan ontsloten worden op een fietspad. Dit moet worden vervangen door een fietsstraat. Reclamant verzoekt om de verschillende duikers/ingangen in het nieuwe plan ook aan te leggen en bereikbaar te maken voor landbouwvoertuigen.	In de eerste plaats wordt gewezen op de inleidende toelichting van paragraaf 3.7. In aanvulling hierop het volgende. Er is een studie gedaan naar verschillende varianten van een viaduct in de omgeving van het Groene Woud. In deze studie zijn verschillende aspecten en belangen afgewogen. Hieruit is gebleken dat de nu gekozen variant de meest optimale is. In het vernieuwde ontwerp is het viaduct op enkele punten compacter ontworpen. Een nog compacter viaduct zorgt voor een ongewenst steile helling of scherpe bochten. Een goed overleg wordt nagegaan hoe de beste invulling gegeven kan worden aan de duikers/ingangen.
	b.	Reclamant verzoekt de ligging en grootte van het viaduct te heroverwegen en daarbij de mogelijkheid om een tunnel te plaatsen serieus te overwegen. Reclamant benoemt tevens de optie van een parallelweg aan de noordzijde van de N65, waardoor de percelen aan de noordzijde beter ontsloten zijn en het landbouwverkeer de noordelijke percelen goed kunnen bereiken.	In de eerste plaats wordt gewezen op de inleidende toelichting van paragraaf 3.7. In aanvulling hierop het volgende. Het realiseren van een tunnel onder de N65 door is financieel niet haalbaar. En kent bovendien weinig voordelen ten opzichte van een viaduct. Een parallelweg aan de noordzijde van de N65 is niet wenselijk gezien het ruimtebeslag op de percelen ten noorden van de N65 en de toenemende geluidbelasting. Een parallelweg aan de noordzijde zorgt tevens niet voor een verbinding tussen weerszijden van de N65.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
094	a.	Reclamant wijst erop dat de bedrijfsvoering afhankelijk is van de bereikbaarheid via de N65. In het VKA waren stoplichten voorzien op de kruising In het Groene Woud, waardoor verkeer vanuit beide richtingen af kan slaan richting het bedrijf. In het VKA+ is dit stoplicht vervallen. Hierdoor wordt de bereikbaarheid van het bedrijf belemmerd, wat impact heeft op de bedrijfsvoering.	In de eerste plaats wordt gewezen op de inleidende toelichting van paragraaf 3.7. In aanvulling hierop het volgende. Er heeft een afweging plaatsgevonden van de geschikte locatie om een viaduct te plaatsen, middels een variantenstudie. Hierin hebben verschillende aspecten een rol gespeeld. Met het afsluiten van diverse opritten in het gebied rondom het viaduct, is de bereikbaarheid van verschillende (agrarische) bedrijven vermindert. Door de aanleg van het viaduct kan landbouwverkeer zich gemakkelijk verplaatsen, zonder daarbij de kern van Helvoirt en Vught aan te doen. Met de aanleg van

			het viaduct verbetert de bereikbaarheid van de percelen in het gebied en wordt overlast in de kernen voorkomen. Wij begrijpen dat uw bedrijf door de Reconstructie N65 alleen makkelijker bereikbaar wordt voor verkeer in de richting naar Tilburg, maar de bereikbaarheid blijft wel degelijk op niveau (zie ook paragraaf 2.4 van deze nota). Voor eventuele inkomstenderving kunt u na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een aanvraag voor een planschade doen (zie paragraaf 2.15).
	b.	Reclamant geeft aan dat de gevolgen van deze keuze onvoldoende zijn afgewogen en niet in verhouding staan tot de belangen die tot het wijzigen van het VKA naar VKA+ hebben geleid. Reclamant mist dat een groot belang als het betreffende bedrijf niet is afgewogen in het ontwerpbestemmingsplan. Reclamant mist de criteria en afwegingen in het kader van het VKA in de toelichting. Het VKA+ is zonder volledige transparantie over argumenten, criteria en gemaakte afwegingen vastgesteld en zonder het openstellen van rechtsmiddelen voor cliënten vastgesteld. Ook is de VKA+ variant in strijd met de in juni 2016 gesloten bestuursovereenkomst waarin een VRI richting het betreffende bedrijf inclusief aanliggende parallelweg is vastgelegd. Reclamant geeft aan al jaren overleg te voeren over de bereikbaarheid van het bedrijf en vindt het geen goede zaak dat er geen afwegingen voor de veranderingen op zijn genomen in het bestemmingsplan.	Het VKA+ is een verbeterde versie van het wegontwerp van het VKA. Daarmee borduurt het ontwerp voort op de bestuursovereenkomst uit 2016. Met het VKA+ worden de doelstellingen van het project nog beter bereikt. Het nieuwe ontwerp is omarmd en akkoord bevonden door de betrokken partijen in de in 2018 gevoerde consultatieronde. Er zijn diverse communicatiekanalen ingezet om het VKA+ kenbaar te maken aan belanghebbenden, van huis-aan-huisbladen, brieven, de website enkele openbare bijeenkomsten. Wij zijn van mening dat er hiermee sprake is van volledige transparantie over de gemaakte keuzes. In de bestemmingsplanprocedure en bij het verlenen van de omgevingsvergunning zijn er mogelijkheden om tegen het project te agenderen.
	c.	In het VKA+ is een stoplicht niet mogelijk ter plaatse van het wegrestaurant In 't Groene Woud. Het wegverkeer vanaf Tilburg zal om moeten rijden. Reclamant geeft aan dat het voorziene viaduct een dure kostenpost is voor de geringe verkeersbewegingen.	In de eerste plaats wordt gewezen op de inleidende toelichting van paragraaf 3.7. In aanvulling hierop het volgende. Uw perceel zal in de toekomstige situatie via andere wegen bereikbaar worden. Het verkeer richting Tilburg kan het perceel vanaf de N65 goed bereiken. Het verkeer richting Den Bosch zal om moeten rijden. Het verkeer uit het buitengebied van Vught ten zuiden van de N65 kan gebruik maken van het viaduct tussen de Sparrendaalseweg en Kruishoeveweg. Dit viaduct wordt gerealiseerd voor het behouden van de verbinding tussen het buitengebied ten noorden en zuiden van de N65. Met het afsluiten van diverse opritten in het gebied rondom het viaduct, is de bereikbaarheid van verschillende (agrarische) bedrijven vermindert. Door de aanleg van het viaduct kan landbouwverkeer zich gemakkelijk verplaatsen, zonder daarbij de kern van Helvoirt en Vught aan te doen. Met de aanleg van het viaduct verbetert de bereikbaarheid van de percelen in het gebied en wordt overlast in de kernen voorkomen. De kosten wegen dus wel degelijk op tegen de baten.
	d.	Reclamant stelt dat in het VKA+ geen goed alternatief voor bouw- en landbouwverkeer wordt geboden.	Dat alternatief wordt wel degelijk geboden. Het agrarisch verkeer kan gebruik maken van het viaduct tussen de Sparrendaalseweg en Kruishoeveweg om de N65 over te steken. Dit viaduct, met een lage verkeerintensiteit, biedt een goed alternatief voor agrarisch verkeer.

e.	Reclamant stelt dat volgens artikel 3:4 lid 1 Awb in het bestemmingsplan een afweging van de betrokken belangen gemaakt moet worden. Reclamant verwijst naar een recente uitspraak van de Raad van State waarin een nieuw besluit moest worden genomen vanwege het onvoldoende afwegen van betrokken belangen. Reclamant geeft aan concrete alternatieven te hebben aangedragen waarbij de belangen van de N65, belangen van bedrijven en natuurwaarden worden geoptimaliseerd. Reclamant is het niet eens dat de stoplichten ineens geschrapt worden uit het plan en een viaduct wordt toegevoegd. Reclamant verwijst een brief over de VKA+ variant die op 28 januari 2019 is verstuurd naar de gemeenteraad waarin aandacht wordt gevraagd voor de negatieve aspecten van het VKA+, ook is hier een concreet voorstel gedaan voor aanpassingen aan het VKA+. Bij de behandeling van het VKA+ in de raad heeft de wethouder toegezegd in overleg te treden met instanties en bedrijven over het verbeteren van de bereikbaarheid en dat terugkoppelen aan de raad, het is niet bekend in hoeverre dit gebeurd is. Reclamant verzoekt de raad normaal de variant uit de bovenstaande brief te onderzoeken op haalbaarheid.	Voor een reactie op dit aspect wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak) van deze nota. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project Het VKA+ is een verbeterde versie van het wegontwerp van het VKA. Daarmee borduurt het ontwerp voort op de bestuursovereenkomst uit 2016. Met het VKA+ worden de doelstellingen van het project daadwerkelijk bereikt. Het nieuwe ontwerp is omarmd en akkoord bevonden door de betrokken partijen in de in 2018 gevoerde consultatieronde. Er is geen strijd met een goede ruimtelijke ordening en alle (relevante) belangen zijn wel degelijk meegewogen. De verkeerslichting zijn uit het onderwerp van de VKA+ gehaald, deze passen niet meer bij het uitgangspunt van een regionale stroomweg (zie verder paragraaf 2.1 en 2.2). Het overleg en de toezegging van de wethouder is wel degelijk nagekomen. De bereikbaarheid wordt grotendeels opgelost door het toevoegen van het viaduct.
f.	Reclamant stelt dat plaatselijk verkeer en bezoekers van de bedrijven langs de N65 veel keerbewegingen zullen moeten maken. Tevens stelt de reclamant dat door het vervallen van beide parallelwegen langs de N65 (vracht)verkeer door dorpen moet gaan rijden en die doorgaande wegen zijn daar niet op berekend. Dit levert onveilige en ongewenste situaties op.	Het verkeer dat uw perceel wilt bereiken zal inderdaad moeten omrijden via bijvoorbeeld de Boslaan of Torenstraat (Helvoirt). Daar staat tegenover dat met het afsluiten van diverse opritten in het gebied rondom het viaduct, de bereikbaarheid van verschillende (agrarische) bedrijven is verminderd. Door de aanleg van het viaduct kan landbouwverkeer zich gemakkelijk verplaatsen, zonder daarbij de kern van Helvoirt en Vught aan te doen. Er wordt dus ook veel verkeer uit de kernen onttrokken. Van onveilige of ongewenste situaties is geen sprake.
g.	Reclamant is het niet eens met de keuze om de reconstructie van de N65 op te delen in twee bestemmingsplannen. Beide gemeenten wijzen vaak naar elkaar in de procedure rondom de VKA+ en door een herindeling wordt het gedeelte Helvoirt (met de gehele N65) onderdeel van de gemeente Vught. Reclamant heeft de voorkeur voor een gezamenlijke oplossing en vindt een provinciaal inpassingsplan beter op zijn plaats.	In overeenstemming met de Provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat is besloten gemeentelijke bestemmingsplannen op te stellen. De hoofdreden hiervoor is dat met de Reconstructie N65 lokale problemen worden opgelost. Doordat er sprake is van twee aparte gemeenten tot 2021, zullen er twee bestemmingsplannen opgesteld worden. De milieuonderzoeken waarbij het relevant is de situatie als één geheel te beschouwen, zijn integraal uitgevoerd.
h.	Reclamant stelt dat voor het ontwerpbestemmingsplan niet meer verwezen kan worden naar het PAS door de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019 en een 'passende beoordeling' moet worden opgesteld.	Voor een reactie op het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar paragraaf 2.9 van deze reactienota.

	i.	Reclamant is met de Provincie van mening dat niet alle milieuaspecten aan bod komen in de m.e.r.-rapportage.	Voor een reactie op dit onderdeel wordt gewezen op paragraaf 2.11 (m.e.r.-beoordeling). In aanvulling hierop het volgende. De m.e.r.-beoordeling is aangevuld met de meest actuele milieuonderzoeken. Het is bekend dat het aspect stikstof opnieuw onderzocht dient te worden. De m.e.r.-beoordeling zal op dit aspect (en eventuele andere nadere onderzoeken) worden aangepast.
	j.	Reclamant wijst erop dat uit de vooroverlegreactie van de Provincie Noord-Brabant blijkt dat het compensatiegebied NNB niet geschikt is voor natuurcompensatie. Daarom zal financieel gecompenseerd worden, maar een dergelijke berekening is niet bijgevoegd. Ook zijn niet alle compensatiemaatregelen NNB uit het ontwerpplan verwijderd, waar die gehandhaafd zijn, dient daarover een motivering gegeven te worden.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.7 van deze nota. Hierin is uitgebreid beschreven hoe de begrenzing is geregeld.
	k.	Reclamant wijst op de vooroverlegreactie van de Provincie Noord-Brabant waaruit blijkt dat de verstoring ten behoeve van geluidhinder niet is opgenomen. Het college stelt dat de N65 als weg niet wijzigt, dus is er geen sprake van verstoring door geluidhinder. Door de aanleg van een viaduct en het doen vervallen van de parallelwegen is er volgens reclamant wel sprake van geluidhinder veroorzaakt door de weg en/of daarbij behorende voorzieningen. Reclamant stelt dat hier onvoldoende aandacht is besteed in het ontwerpbestemmingsplan.	In paragraaf 2.5 is een toelichting op de geluidberekeningen weergegeven. Voor het volledige akoestische onderzoek naar het onderliggend wegennet verwijzen wij u naar Bijlage 15 van de toelichting van het bestemmingsplan. Voor de geluidseffecten en de maatregelen die worden getroffen wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van deze reactienota.
	l.	Reclamant mist bij de stukken het ontwerpverzoek herbegrenzing, terwijl dit wel deel uitmaakt van de publicatie en dus verwacht mag worden bij de bijbehorende stukken. Door het ontbreken van de stukken betreffende herbegrenzing is onduidelijk waar het ontwerpverzoek exact op toeziet en welke rechtsmiddelen daartegen door wie kunnen worden ingediend, dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.7 van deze nota. Hierin is uitgebreid beschreven hoe de begrenzing is geregeld.
	m.	Reclamant doet het verzoek het voorliggende ontwerpbestemmingsplan niet ongewijzigd vast te stellen en in het bestemmingsplan een goede bereikbaarheid van het bedrijf te borgen.	Voor een reactie op het aspect bereikbaarheid wordt gewezen op paragraaf 2.4 van deze reactienota. De verkeerssituatie zal inderdaad wijzigen als gevolg van het realiseren van enkel ongelijkvloerse kruisingen. Uw perceel blijft echter gewoon goed toegankelijk en bereikbaar.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
095	a.	Reclamant spreekt dank uit voor het organiseren van diverse sessies rondom de Reconstructie N65.	Wij zijn blij dat u als betrokken inwoner deel heeft genomen aan de sessies.

b.	Reclamant geeft aan dat het onduidelijk is waar de bushaltes geplaatst zullen worden in de toekomst.	Het is momenteel nog niet duidelijk waar de bushaltes geplaatst zullen worden. Er wordt onderzocht wat de meest geschikte locatie hiervoor is. Het is wel zeker dat de bushaltes terugkomen, maar de exacte locatie is nog niet bepaald.
c.	Reclamant pleit ervoor om een parallelweg of auto-te-gast-weg aan te leggen langs de N65, om daarmee de toenemende druk op de Sparrendaalseweg te voorkomen.	In paragraaf 2.4 is uitgebreid toegelicht waarom niet is gekozen voor volledige parallelroute. In aanvulling hierop het volgende. Het realiseren van een volledige parallelroute langs de N65 voor het autoverkeer is niet wenselijk en haalbaar in verband met de verkeersveiligheid van de fietsers, de leefbaarheid van de woningen die langs de N65 gelegen zijn en de kosten die gemaakt moeten worden voor de aankoop van gronden.
d.	Reclamant geeft aan in de huidige situatie last te hebben van trillingen in de woning wanneer een vrachtwagen passeert. In de toekomstige situatie zal dit verder toenemen.	Voor een toelichting op het aspect trillingen wordt gewezen op paragraaf 2.10 van deze reactienota.
e.	Reclamant geeft aan de gemeente aansprakelijk te stellen voor schade aan de woning als gevolg van toename aan trillingen.	Voor een toelichting op het aspect trillingen wordt gewezen op paragraaf 2.10 van deze reactienota.
f.	Reclamant is het niet eens met het aanwijzen van de Hoevensestraat, Sparrendaalseweg en Esschebaan als parallelvoorziening voor het gemotoriseerd verkeer. Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de effecten hiervan.	Er is wel degelijk onderzoek gedaan naar de wegen in het buitengebied voor diverse aspecten. Zoals beschreven in paragraaf 2.4 en 2.5. Voor de wegen in het buitengebied is het akoestische uitstralingseffect berekend. Doordat de toename van de geluidsbelasting dusdanig gering is, zijn deze wegen niet meegenomen in de rapportage. In het luchtkwaliteitsonderzoek zijn tevens enkele meetpunten in het buitengebied onderzocht. Hieruit is gebleken dat, eveneens in de toekomstige situatie, de luchtkwaliteit ruimschoots voldoet aan de gestelde normen.
g.	Reclamant pleit ervoor om langs de N65 een ventweg te maken met een tunnel ter hoogte van de Sparrendaalseweg onder de N65 door. Tevens stelt de reclamant voor ter plaatse van de tunnel een op- en afrit naar de N65 te maken.	In paragraaf 2.4 is uitgebreid toegelicht waarom niet is gekozen voor volledige parallelroute. Voor waarom niet is gekozen voor een tunnel en/of een volledige aansluiting.
	Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen

3.8 Vijverbosweg – Boslaan

Nr.		Samenvatting	Beantwoording
096	a.	Reclamant stelt dat de verhoging van het kruispunt Boslaan/Vijverbosweg slechts half verdiept wordt aangelegd wat gepaard gaat met extra geluidsoverlast en uitstoot van uitlaatgassen als fijnstof. Reclamant stelt tevens dat er geen onderbouwing wordt gegeven waarom de verdiepte ligging van ca. 4 meter niet gerealiseerd kan worden.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.5 (geluid) en 2.6 (luchtkwaliteit). Verder is in de MIRT-verkenning onderzocht in hoeverre de N65 volledig verdiept aangelegd moet worden, en in hoeverre een half verdiepte ligging voldoet. Hieruit is gebleken dat ter plaatse van de kruising Boslaan/Vijverbosweg een half verdiepte ligging volstaat. De voordelen van een volledige verdiepte ligging wegen op deze locatie niet op tegen de gemoeide kosten. De half verdiepte ligging van de N65, in combinatie met de te plaatsen geluidschermen zorgt voor een verlaging van de geluidbelasting op de omliggende woningen ten opzichte van de huidige situatie. Tevens zal de doorstroming op de N65 verbeteren, wat een positief effect heeft op de luchtkwaliteit. Zie verder paragraaf 2.1 (nut en noodzaak).
	b.	Reclamant stelt dat het onvoldoende duidelijk is hoe de bereikbaarheid van de woningen aan de Boslaan 4 en de Boslaan 2 door de aanleg van een parallelweg/ventweg wordt opgelost.	De bereikbaarheid van de woningen is planologisch in het bestemmingsplan N65 gewaarborgd. De bereikbaar is juist goed geregeld ter plaatste van de Boslaan 2 en Boslaan 4. Hoe de toegang precies wordt gerealiseerd is duidelijk gemaakt en opgenomen in het wegontwerp. Die zijn opgenomen als bijlagen bij de toelichting bij het bestemmingsplan.
	c.	Reclamant stelt dat de verdere herinrichting en de bijbehorende verkeerskundige maatregelen van de Boslaan gemist wordt in het plan.	In de eerste plaats wordt gewezen op de inleiding van paragraaf 3.6. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Behalve de aansluiting van de Boslaan op de ongelijkvloerse kruising met de N65 maakt de herinrichting van de Boslaan zelf geen onderdeel uit van het bestemmingsplan.
	d.	Reclamant stelt dat in het ontwerp niet is aangegeven wat de gevolgen zijn van de herinrichting voor in het bijzonder waterhuishouding en daarmee de gevolgen onduidelijk zijn. Reclamant stelt dat de beoogde enorme WADI hier tegenstrijdig aan is.	De gevolgen voor de waterhuishouding zijn wel degelijk in beeld gebracht. Er is een watertoets uitgevoerd. In deze watertoets is onder andere bekeken op welke wijze het hemelwater kan infiltreren in de bodem. De watertoets is toegevoegd als Bijlage 13 bij de toelichting van het bestemmingsplan. Uit de watertoets is gebleken dat er 4325m3 waterberging toegevoegd dient te worden binnen het plangebied om de toename van verharding te compenseren.
	e.	Reclamant stelt dat de resultaten van het onderzoek uit hoofde van de Wet milieubeheer nog niet zijn verwerkt in het bestemmingsplan. Hierdoor is niet duidelijk welke conclusies er getrokken kunnen worden. Reclamant stelt dat op basis van het onderzoek (bijlage 15) slechts ten dele wordt aangegeven dan er geluidsmaatregelen getroffen moeten worden voor de Boslaan. Er wordt niet aangegeven wat de oplossingen zijn wanneer de maatregelen niet tot de noodzakelijke geluidbelasting zal leiden. Het is daarmee niet duidelijk of de geadviseerde maatregelen daadwerkelijk worden toegepast.	In paragraaf 2.5 is uitgebreid toegelicht wat de geluidseffecten zijn van de reconstructie en welke eventuele reducerende maatregelen, en waar, worden getroffen. In deze paragraaf wordt ook beschreven wat de effecten en de maatregelen zijn voor de Boslaan.

	f.	Reclamant stelt dat er veel onduidelijkheden bestaan met betrekking tot de financiering van de geluidschermen uit het MJPG. Daarmee stelt reclamant dat het niet duidelijk is of de schermen daadwerkelijk geplaatst gaan worden.	Voor een reactie wordt gewezen op paragraaf 2.5 onder het kopje “c) Geluidschermen in relatie tot MJPG”. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. In de regels van het bestemmingsplan is vastgelegd dat de N65 na de Reconstructie pas in gebruik genomen mag worden als de geluidschermen geplaatst zijn. Hierdoor worden de inwoners ervan verzekerd dat de benodigd schermen geplaatst worden.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
097	a.	Reclamant stelt dat ten onrechte de afschermende voorziening (geluidswal) in het kader van de reconstructie N65 gehandhaafd blijft en dat deze ten onrechte niet is weergegeven op het ontwerp/bijlage 2 Toelichting bestemmingsplan.	In paragraaf 2.5 is uitgebreid toegelicht wat de geluidseffecten zijn van de reconstructie en welke eventuele reducerende maatregelen, en waar, worden getroffen. In aanvulling hierop het volgende. Geluidswerende maatregelen die niet noodzakelijk zijn om de geluidsbelasting van de omliggende woningen te beperken zullen niet uitgevoerd worden, dan wel verwijderd worden en niet opgenomen worden in het voorlopige ontwerp van de weg. Er is dus niks ten onrechte niet weergegeven in het ontwerp.
	b.	Reclamant stelt dat de bestemming verkeer een veel ruimere bestemming omvat dan volgens bijlage C aan verkeersbestemming volgens de reconstructie juridisch noodzakelijk is. Reclamant stelt dat de bestemming verkeer voor de duur van de planperiode vaststaat. Reclamant wijst daarbij dat het op grond daarvan mogelijk is dat er verkeersmaatregelen worden getroffen tot aan de eigendomsgrenzen van reclamant zijn cliënten. Reclamant stelt dat dit gevolgen heeft voor het woon- en leefklimaat.	In het huidige bestemmingsplan geldt op deze locatie ook al de bestemming verkeer. De gevolgen voor het woon- en leefklimaat zijn dus beperkt, er verandert qua bestemming namelijk niks.
	c.	Reclamant stelt dat in de huidige situatie tussen de geluidswal en de kadastrale grenzen een inrit is aangewezen welke noodzakelijk is om de aanpandig aan de woning aan de Vijverbosweg 6 gelegen garage te kunnen bereiken. Daarmee wordt tevens de toegang tot de voordeur aangetast. Reclamant stelt dat indien een verkeersmaatregel getroffen wordt dat de garage wellicht niet meer toereikend is. Reclamant wijst erop dat een dergelijke ingreep op het woon- en leefklimaat c.q. op de eigendomssituatie niet te rechtvaardigen is. Reclamant wijst daarbij op dat vaste jurisprudentie is dat een bestemmingsplan geen rechtsonzekerheid met zich mee kan brengen.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.4 van de reactie. In aanvulling daarop wordt het volgende opgemerkt. In de toekomstige situatie wordt de toegang tot de voordeur niet aangetast. De bereikbaarheid en de toegankelijkheid van de woningen/panden is gebord in het ontwerp. Het bestemmingsplan voorziet niet in dergelijke verkeersmaatregelen. Van een rechtsonzekere situatie is derhale geen sprake.
	d.	Reclamant stelt dat de gemeente bevestigd heeft de huidige situatie te behouden, waardoor het onnodig is de bestemming ‘Verkeer’ (artikel 6) en de brede plangrens die te dicht gelegen is bij de betreffende woningen in stand te houden. De bestemming ‘groen’ (artikel 4) doet recht aan de feitelijke situatie aangevuld met de aanduiding ‘ontsluitingsweg’ vanwege de bestaande in- en uitritten. Reclamant verzoekt de plangrens te wijzigen. De precieze uitwerking van de voorstellen is weergegeven in de bijlagen. Indien de gemeenteraad	Een ontsluitingsweg behoort tot de bestemming verkeer. Binnen de bestemming ‘Verkeer’ zijn groenvoorzieningen eveneens toegestaan. Het is niet wenselijk en niet noodzakelijk om alle bermen en kleinschalig groenvoorzieningen als ‘Groen’ te bestemmen. Er is ook geen sprake van een tijdelijke situatie: de bestemming Verkeer – voorlopig 1 is daarom ook niet van toepassing.

		motiveert de plangrens inzake de bestemming verkeer in stand te houden, wordt het verzoek gedaan niet artikel 6 (bestemming verkeer), maar artikel 7 (Verkeer – voorlopig 1) hierop toe te passen.	
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
098	a.	Reclamant dient zienswijze in op het bestemmingsplan ten hoogte van diens woning omdat een haakse bocht, parallel aan de Vijverbosweg, direct komt te grenzen aan reclamant diens woning en noemt dit ongewenst ten aanzien van privacy, geluid en groenbeleving. Reclamant stelt voor om de strook die aan zijn tuin grenst aan te passen van ‘verkeersbestemming’ naar ‘groenbestemming’. Reclamant dient enkele voorstellen in (zie bijlage van zienswijzen).	De ventweg die gerealiseerd wordt ter ontsluiting van twee woningen aan de Vijverbosweg is inderdaad haaks op uw woning gelegen. Echter, gezien de zeer geringe verkeersintensiteit op deze ventweg, in combinatie met de afstand tot uw woning, zal er geen sprake zijn van overlast of een inbreuk op uw privacy. Een ontsluitingsweg behoort tot de bestemming verkeer. Binnen de bestemming Verkeer zijn groenvoorzieningen eveneens toegestaan. Het is niet wenselijk om alle bermen en kleinschalig groenvoorzieningen als ‘Groen’ te bestemmen.
	b.	Reclamant is het niet eens met de hoogte en breedte van het geprojecteerde voorliggend pad de Vijverbosweg (welke aansluit op de N65). Reclamant stelt dat zijn woning optisch gedevalueerd wordt. Tevens wijst reclamant erop dat hierdoor meer geluidsoverlast ontstaat.	Van optische devaluatie is geen sprake. De Vijverbosweg is ter hoogte van uw woning nog op maaiveldniveau gelegen. Verderop loopt deze weg zeer geleidelijk omhoog richting het kruispunt. Tevens ligt de woning op een afstand van de Vijverbosweg. Dit geringe hoogteverschil zorgt in deze situatie niet voor een optische devaluatie. In paragraaf 2.5 is uitgebreid beschreven wat de geluidseffecten en maatregelen zijn bij de Boslaan/Vijverbosweg.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
099	a.	Reclamant stelt diens woning aan de Vijverbosweg 3 te maken heeft met waardedalingen door de beoogde ontwikkeling. Reclamant wijst daarbij op overlast en overig nadeel ten aanzien van de aanpassing van de N65. Tevens wijst reclamant op de bijkomende overlast ten gevolge van de werkzaamheden. Reclamant wijst tevens op geluidsoverlast en op aantasting van de groene omgeving door bomenkap.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.13 van deze reactienota. Het is inderdaad mogelijk dat u tijdens de werkzaamheden hinder kunt ervaren. Er is echter geen sprake van onevenredige effecten gedurende de aanlegfase (zie paragraaf 2.2). Voor de geluidseffecten wordt gewezen op paragraaf 2.5 (geluid). De groene leefomgeving wordt en blijft gewoon gewaarborgd. Er is een esthetisch programma van eisen opgesteld waarin de groene uitstraling van de omgeving geborgd is. Zo krijgen de geluidschermen een groene en natuurlijke uitstraling. Voor de bomen die mogelijk gekapt moeten worden, wordt verwezen paragraaf 2.8 van deze nota.
	b.	Reclamant is het oneens met het uitdunnen van de groene buffer van bomen tussen de woning en de weg. Daarbij komt de weg en/of fietspad een stuk dichterbij te liggen. Reclamant wijst daarbij op het feit dat de gronden in de Provinciale Verordening Ruimte Noord-Brabant als cultuurhistorisch vlak is aangemerkt. Reclamant wijst erop dat dit cultuurhistorisch vlak gericht moet zijn op behoud, herstel en duurzame ontwikkeling van de cultuurhistorische	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.8 van deze nota. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Voor de inrichting van de kruising N65/Boslaan-Vijverbosweg is sprake van een klein ruimtebeslag en worden bomen binnen het cultuurhistorisch vlak “Vughtse Hoeven en Beukenhorst” gekapt. Dit is mogelijk wanneer deze bomen geen onderdeel uitmaken van de wezenlijke kenmerken en waarden van de Vughtse Hoeven en Beukenhorst. Binnen het cultuurhistorisch waardevol

		waarden en kenmerken van het gebied. Reclamant stelt dat het onduidelijk is op welke gronden een omgevingsvergunning voor kap kan verlenen. En of herstel van deze vlakken gegarandeerd kan worden. Reclamant wijst daarnaast dat het jaren duurt dat de bomen hersteld zijn van de kap. Reclamant stelt dat artikel 14 uit het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende waarborg voor het behoud van cultuurhistorische waarden biedt, daarmee is het in strijd met artikel 22 van de PVR.	gebied worden de historische gebouwen (de landhuizen, bijgebouwen en boerderijen), de parkaanleg, de laanstructuren, de Scheepersdijk/Broekstraat (oude dijk van de Essche Stroom) en de vennen planologisch beschermd. Het ruimtebeslag en bomenkap ten behoeve van de reconstructie van de N65 leidt niet tot aantasting van één van deze waarden omdat de bomen op deze locatie geen onderdeel uitmaken van de kenmerken of waarden die op grond van de Interim Omgevingsverordening beschermd worden. De bomen zijn geen onderdeel van een parkaanleg of historische laanstructuur. Het beschermingsregime gaat in op parkaanleg en laanstructuren die onderdeel zijn van het klooster Sparrendaal en het landgoed Wargashuyse (beide op meer dan een kilometer afstand van de kruising N65/Boslaan-Vijverbosweg gelegen). De bomen in de directe nabijheid van de kruising N65/Boslaan-Vijverbosweg dragen om die reden niet bij aan de cultuurhistorische waarde van het cultuurhistorisch waardevol gebied "Vughtse Hoeven en Beukenhorst". De bomen kennen ook op andere gronden (monumentale bomen of bijzonder inheemse bomen of struiken) geen beschermingsregime.
	c.	Reclamant stelt dat het ontwerpbestemmingsplan in strijd is met de Wet Natuurbescherming artikelen 2.7 en 2.8 en verwijst ook naar de uitspraak van de Raad van State. Reclamant stelt dat er niet kan worden volstaan naar een verwijzing naar het PAS en er moet een op maat gesneden passende beoordeling worden gemaakt.	Voor een reactie op het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar paragraaf 2.9 van de reactienota.
	d.	Reclamant stelt dat met het verwijderen van de 'Natuurnetwerk Brabant' aanduiding de verbinding met de aangrenzende NNB, o.a. op het terrein van reclamant wordt verbroken. Daarmee stelt reclamant dat de aangrenzende NNB ook niet langer relevant is. Reclamant verzoekt de gemeenteraad ook de overige NNB op het perceel van reclamant te verwijderen en dit als zodanig op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.7 van de nota. In aanvulling hierop het volgende. Bij een aanpassing van de verordening wordt een plan opgesteld hoe de natuurlijke kwaliteiten behouden en beschermd blijven en waar ontwikkelingen aan moeten voldoen. Het feit dat er in de overgebleven aanduiding NNB een versnippering zichtbaar is in het gebied tussen de N65 en de Jagersboschlaan, wil niet zeggen dat het gebied niet als een aaneengesloten stuk groen wordt gezien. De tuinen van de woningen zijn en blijven grotendeels groen omdat ze slechts voor een beperkt deel bebouwd kunnen worden. Het hele gebied blijft daarom, ook al worden er - vanwege grote maatschappelijke belangen - aanpassingen gedaan aan de aanduiding NNB, een aaneengesloten gebied met een overwegend groen karakter. Het overige NNB blijft dus als zodanig aangeduid en wordt niet aangepast in het kader van het bestemmingsplan N65 en de Verordening ruimte.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen

3.9 De Bréautélaan

Nr.		Samenvatting	Beantwoording
100	a.	Reclamant geeft aan het jammer te vinden dat er niet voldoende geld wordt vrijgemaakt om de Vughtse visie (N65 in tunnel en volwaardige oplossing tot aansluiting A65) te realiseren. Het grootste bezwaar is de wijze waarop gecommuniceerd is over de plannen. Er is niet in de omgeving geconsulteerd.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het kopje 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op de gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project. Het realiseren van een tunnel door Vught is financieel gezien niet haalbaar. De gemeente Vught heeft altijd de insteek gehad om open en transparant mogelijk te communiceren. Meer informatie en hoe u op de hoogte kunt blijven van de ontwikkelingen vindt u in paragraaf 2.12.
	b.	Reclamant geeft aan dat voor de woning Bréautélaan 1 in het bestemmingsplan niet duidelijk wordt hoe de toegang tot het woonhuis geregeld is.	De toegang tot het perceel van Bréautélaan 1 is geregeld vanaf de Bréautélaan zelf. De vernieuwde ontsluiting wordt op dezelfde plaats als de huidige ontsluiting gerealiseerd. Doordat de Bréautélaan ter hoogte van de ontsluiting boven maaiveld gelegen is, zal de toerit een flauwe helling hebben.
	c.	Reclamant geeft aan dat er geen onderzoek is gedaan naar het effect van het project op het gemeentelijke monument dat op het perceel staat.	Voor de monumenten die aan of nabij het plangebied liggen, heeft de reconstructie van de N65 geen invloed. Er is geen aanvullend of specifiek onderzoek gedaan naar het monument dat op het perceel gelegen is, anders dan de onderzoeken die voor de Reconstructie N65 algemeen uitgevoerd zijn. Daar is in dit geval
	d.	Reclamant stelt dat het niet duidelijk is hoe de berging van hemelwater plaatsvindt nu er een wal en fietspad langs de N65 gerealiseerd worden. Daarbij wordt aangegeven dat het maaiveld 1,5 meter boven het maaiveld op de bouwtekeningen van de woning ligt.	Voor de verdiepte ligging van de N65 wordt waterberging gerealiseerd om een bui met een herhalingstijd van 1 maal per 250 jaar te kunnen opvangen. In de watertoets, paragraaf 4.6 en 4.7, zijn de locaties beschreven waar het hemelwater van de tunnel wordt geborgen. Zoals beschreven in paragraaf 5.2 hebben de bergingslocaties meer dan voldoende opvangcapaciteit. De plaatsing van geluidschermen zal niet tot plasmavorming leiden. Dit bergingaspect komt aan de orde bij vergunningen bij het waterschap
	e.	De veronderstelling dat de Reconstructie N65 geoptimaliseerd is ten opzichte van het VKA wordt door de reclamant niet onderschreven. Ter plaatse van de Bréautélaan/ Martinilaan is sprake van een verslechtering.	De optimalisatie ten opzichte van het VKA wordt behaald op het vlak van verkeersveiligheid en doorstroming. In de Reconstructie N65 is er enkel sprake van ongelijkvloerse kruisingen, waardoor de filevorming sterk afneemt. Tevens is de ongelijkvloerse kruising ter plaatse van de Bréautélaan verkeersveiliger. Er is sprake van een fietsstraat met een verminderde verkeersintensiteit. Er dus wel degelijk een verbetering plaats.

f.	Reclamant stelt dat de halfverdiepte ligging van de N65 en het viaduct noodzakelijk zijn om een fietsstraat te kunnen realiseren. Dit viaduct is volgens de reclamant niet in lijn met de CROW veiligheidseisen, omdat de tegenliggers niet zichtbaar zijn aan het begin van de oprit (uitgaande van een oversteek met een hoogte van 3 meter). Dit vergroot de barrièrewerking.	Er is geen sprake van een oversteek van 3 meter. Het viaduct zal op circa 1,5 meter boven peil liggen. Door de geleidelijke helling is er geen sprake van gevaarlijke situaties waarbij tegenliggers niet zichtbaar zijn en is er geen sprake van barrièrewerking. Dat is, anders dan reclamant suggereert, wel degelijk in overeenstemming met de CROW-veiligheidseisen.
g.	Het bestemmingsplan geeft volgens de reclamant geen duidelijkheid over hoe diep de N65 wordt bij de drie kruisingen in de bebouwde kom. Er is geen duidelijkheid over de hellingshoek voor het overstekend verkeer en de verkeer aantrekkende werking op het verkeer van deze hoogte.	In het bestemmingsplan is opgenomen dat de N65 ter plaatse van de halfverdiepte ligging circa 2.5 meter beneden maaiveld gelegen is. De verdiepte ligging is circa 4 meter beneden maaiveld gelegen. Tevens is in de regels van het bestemmingsplan een doorrijhoogte (van de N65 ten opzichte van de viaducten) vastgelegd. Alle hellingen voldoen aan de wettelijke eisen.
h.	Reclamant vindt de oplossing niet rijmen met de Vughtse visie. Het gemeentebestuur heeft in dit ontwerpbestemmingsplan de structuurvisie onvoldoende als uitgangspunt gehanteerd. Er is geen ongelijkvloerse kruising N65 Boslaan/Vijverbosweg opgenomen in de structuurvisie.	De Reconstructie N65 sluit nauw aan op de in de Structuurvisie Vught genoemde ambities. Het uitgangspunt in de Structuurvisie is het realiseren van een hoofdwegenstructuur. Door de afsluiting van enkele op- en afritten van de N65, verandert het zwaartepunt van de verkeersstromen automatisch in de richting van de hoofdwegen. De Reconstructie N65 past binnen en is ook een logisch gevolg van de Structuurvisie Vught en het verkeer en vervoersplan. In verband met de doelstellingen van de reconstructie N65 om de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid te verbeteren, is besloten de kruisingen in Vught ongelijkvloers. In paragraaf 2.1 en 2.2 is toegelicht hoe de reconstructie N65 zich verhoudt tot de structuurvisie en welke doelstellingen aan het project ten grondslag liggen.
i.	Reclamant vindt het verminderen van de oversteekmogelijkheden van de N65 geen goede zaak. Dit is negatief voor de bereikbaarheid van hulpdiensten.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.4 (bereikbaarheid), onder het kopje “b) bereikbaarheid van hulpdiensten.” Hier is uitgebreid toegelicht hoe is omgegaan met dit aspect en is beschreven dat de bereikbaarheid van hulpdiensten in de toekomstige situatie voldoende is geborgd. Het verminderen van de oversteekbaarheid heeft geen negatief effect op de bereikbaarheid.
j.	Reclamant stelt dat de ‘3 wallen’ het ‘landschapsicoon van de N65’ aantasten.	Voor een reactie wordt gewezen op paragraaf 2.7 en 2.8. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Het landschapsicoon van de N65 wordt wat verkort, echter bovenal versterkt. Over de lengte van de verdiepte ligging in Vught verdwijnt, voor zover nog aanwezig, de karakteristiek van de N65. In dit deel geen bomenrijen meer waarvan de boomtoppen elkaar raken en waarvan vermeld moet worden dat die karakteristiek er nu ook (vrijwel) niet meer is. Daar komt een weloverwogen alternatief voor terug, namelijk het (hierboven genoemde) ‘Parklandschap Vught’ die beslist een verbetering van de huidige situatie is. Over het grootste deel van het project (vanaf de Boslaan in Vught tot en met Helvoirt) voorziet het plan in een reconstructie. Met de reconstructie worden als eerste zoveel mogelijk bomen gespaard, en worden vervolgens nieuwe bomen geplant.

k.	Reclamant geeft aan dat er zonder onderbouwing is gekozen om de Jagersboschlaan te verharden, in plaats van een secundaire 50km/uur weg langs de N65. Doordat dit de 'tweede optie' uit de structuurvisie is, is dit in strijd met de structuurvisie. Het tracé Vijverboslaan – Jagersboschlaan – Martinilaan zou, volgens reclamant, deel moeten uitmaken van het bestemmingsplan.	Voor een reactie wordt gewezen op de inleidende paragraaf van 3.7. Het is wel degelijk een optie uit de structuurvisie, namelijk de tweede, en strijdt hier dus niet mee.
l.	Reclamant stelt dat het niet vasthouden aan de structuurvisie Vught extra geld kost en zorgt dat het realiseren van de 6 doelstellingen niet mogelijk is. De Route Esscheweg – Martinilaan is aangemerkt als belangrijk voor het realiseren van meer eenheid in Vught. De Reconstructie N65 voldoet hier niet aan.	De Reconstructie N65 sluit aan op de in de Structuurvisie Vught genoemde ambities. Het uitgangspunt in de Structuurvisie is het realiseren van een hoofdwegenstructuur. Door de afsluiting van enkele op- en afritten van de N65, verandert het zwaartepunt van de verkeersstromen automatisch in de richting van de hoofdwegen. De Reconstructie N65 past binnen en is ook een logisch gevolg van de Structuurvisie Vught en het verkeer en vervoersplan. In verband met de doelstellingen van de reconstructie N65 om de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid te verbeteren, is besloten de kruisingen in Vught ongelijkvloers. In paragraaf 2.1 en 2.2 is toegelicht hoe de reconstructie N65 zich verhoudt tot de structuurvisie en welke doelstellingen aan het project ten grondslag liggen.
m.	Reclamant stelt dat bij een drukke overgang met slecht zicht de fietsstraat ingericht moet worden conform de CROW normen, met extra brede gescheiden fietsstroken. Dit is niet het geval. Tevens is de ruime opzet van erftoegangswegen die is beoogd niet herkenbaar in het bestemmingsplan.	Er is ter plaatse van de kruising De Bréautélaan/Martinilaan geen sprake van een drukke overgang met slecht zicht. De verkeersbestemming, zoals nu opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, geeft de ruimte om de fietsvoorzieningen op te nemen. De exacte inrichting wordt in het wegontwerp uitgewerkt.
n.	Reclamant geeft aan dat de kruisingen bij de John. F. Kennedylaan en de Boslaan gerealiseerd worden voor de aansluitingen van het autoverkeer op de N65 in combinatie met oversteken voor alle vormen van lokaalverkeer. Dit zorgt voor een verkeerstoename op de kruising Bréautélaan/Martinilaan.	Voor een reactie de verkeerseffecten wordt gewezen op paragraaf 2.2. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Er is onderzoek gedaan naar de verkeersintensiteit in de toekomstige situatie. Dit onderzoek is als Bijlage 8 bij de toelichting gevoegd. Uit dit onderzoek blijkt dat de verkeersintensiteit op de De Bréautélaan en Martinilaan sterk afnemen. Er is dus geen sprake van een verkeerstoename.
o.	Er is geen onderzoek gedaan naar de bodem, wat de reclamant ongewenst acht.	Er is wel degelijk bodemonderzoek verricht (zie bijlage 12 bij de toelichting bij het bestemmingsplan). Voor de beoogde bestemmingswijziging volstaan de resultaten van het historisch onderzoek. Voorafgaand aan de werkzaamheden dient door middel van een verkennend bodemonderzoek de bodemkwaliteit onderzocht te worden ter plaatse van grondroerende werkzaamheden.
p.	Reclamant geeft aan dat van fijnstof wordt gezegd dat dit aan de normen voldoet, terwijl er in werkelijkheid sprake is van overlast van geluid en fijnstof langs autowegen en spoorwegen. Reclamant vraagt zich af waarom de gemeente geen eisen stelt in het bestemmingsplan met betrekking tot de gezondheid van haar inwoners?	Zoals beschreven in paragraaf 2.6 is er onderzoek gedaan naar luchtkwaliteit. Op alle gemeten punten voldoet de luchtkwaliteit ruimschoots aan de gestelde normen. Er is dus sprake van een goede luchtkwaliteit. Er worden dus wel degelijk eisen gesteld, en hieraan wordt ook gewoon voldaan.

q.	Reclamant verwacht dat de gemeente miljoenen aan nadeelcompensatie moet uitkeren, wat het project onhaalbaar maakt.	De stelling dat er miljoenen aan nadeelcompensatie moet worden uitgekeerd is uit de lucht gegrepen. De eventuele vormen van nadeelcompensatie doen niet af aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.
r.	Voor de reclamant zijn daarnaast nog veel zaken onduidelijk: bereikbaarheid openbaar vervoer, type viaduct etc. De leefbaarheid wordt verminderd door de halfverdiepte ligging, de hellingen in het wegdek van de N65, het verhogen van de maximumsnelheid naar 80 km/uur en de toename van verkeer.	De huidige bushaltes zullen komen te vervallen, maar komen in ieder geval wel terug. Het is nog niet exact bekend waar de bushaltes geplaatst zullen worden in de toekomstige situatie. Het type viaduct is vastgelegd in het esthetisch programma van eisen. Hierin zijn randvoorwaarden en uitgangspunten opgenomen voor de uitvoering van de Reconstructie N65 voor bijvoorbeeld de geluidschermen en viaducten. De leefbaarheid verbetert juist door het project. Dit is uitgebreid toegelicht in paragraaf 2.1 van de reactienota.
s.	De stikstofuitstoot in Vught zal toenemen. Hier worden volgens de reclamant onvoldoende maatregelen voor getroffen.	In paragraaf 2.9 van deze nota is uitgebreid ingegaan op het aspect stikstofdepositie.
t.	Volgens de reclamant is de financiële haalbaarheid is nog niet voldoende aangetoond. Er zijn daarbij geen posten voor de welvaartseffecten op bewoners opgenomen.	De financiële uitvoerbaarheid is onderbouwd in hoofdstuk 7 van de toelichting bij het bestemmingsplan. Mogelijke welvaartseffecten, positief of negatief, doen hier niet aan af.
u.	De gemeente heeft niet goed gecommuniceerd en niet pro-actief antwoorden gegeven op de vragen volgens de reclamant.	De gemeente Vught heeft altijd de insteek gehad om open en transparant te communiceren. Meer informatie en hoe u op de hoogte kunt blijven van de ontwikkelingen vindt u in paragraaf 2.11.
v.	Tot slot wordt door de reclamant aangehaald dat de uitspraak van de Raad van State over het Programma Aanpak Stikstof de gemeenteraad alle ruimte geeft om niet akkoord te gaan met dit bestemmingsplan.	In paragraaf 2.9 van deze reactienota is uitgebreid ingegaan op het aspect stikstofdepositie.
	Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen

3.10 N65

Nr.		Samenvatting	Beantwoording
101	a.	Reclamant wijst erop dat de halfverdiepte ligging van de N65 in alle presentaties genoemd is als een sleutelmaatregel om de doelstelling 'verbetering van de leefomgeving' te realiseren. Reclamant stelt dat niet wordt vermeld dat deze halfverdiepte ligging niet (volledig) voor alle direct aanwonenden van de N65 wordt gerealiseerd, waaronder de woning van de reclamant die samen met nog enkele huizen het dichtst op de N65 staan.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.1 van deze reactienota. De (half)verdiepte ligging van de N65 zorgt ervoor dat er enerzijds ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd kunnen worden en tevens dat de hoogte van de benodigde geluidschermen gering kan blijven. De ongelijkvloerse kruisingen zorgen voor een verbetering van de verkeersveiligheid. De betere doorstroming van het verkeer op de N65 zorgt daarbij voor een verbetering van de luchtkwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. Derhalve kan er gesproken worden over het verbeteren van de leefomgeving.
	b.	Reclamant stelt dat de geluidsbelasting op de betreffende woning in de nieuwe situatie boven de wettelijke geluidsnorm uitkomt en er aanvullende maatregelen aan onze gevel genomen worden. Hierdoor wordt de geïntegreerde aanpak met het MJPG voor de woning niet benut, terwijl dit bij de burelen tot minimaal 5 dB minder geluid leidt.	Voor geluidseffecten de maatregelen die in dit kader worden getroffen wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van deze reactienota. Voor de precieze geluidseffecten op de Helvoirtseweg wordt verwezen naar paragraaf 2.5 onder het kopje 'Helvoirsteweg', hierin is toegelicht wat de effecten zijn, en de eventuele maatregelen.
	c.	Reclamant stelt dat het onduidelijk is welke gevelisolierende maatregelen voor de woning genomen moeten worden en wat de eventuele negatieve invloed is op de uitstraling.	Voor een reactie op het aspect geluid wordt gewezen op paragraaf 2.5 en wat is opgemerkt onder 101a.
	d.	Reclamant vraagt welke verbetering misgelopen wordt met betrekking tot de hoeveelheid fijnstof doordat de weg bij de reclamant minder verdiept is.	Voor een reactie op het aspect luchtkwaliteit wordt gewezen op paragraaf 2.6 van deze nota. Er wordt ruim voldaan aan de wettelijke grenswaarden met betrekking tot luchtkwaliteit, er wordt in zoverre dus niks misgelopen.
	e.	Reclamant wijst erop dat in het ontwerpbestemmingsplan gesproken wordt van een wijziging van de grondwaterstand en vraagt wat het risico is dat het breukvlak van de gesloten vloer (eventueel lange termijn) gevolgen heeft (zoals verzakkingen en scheuren) op woningen die precies bij dat punt staan.	Zie hiervoor de beantwoording in de eerste plaats paragraaf 2.10. De uitvoerende partij (aannemer) is verantwoordelijk voor eventuele schade aan omliggende gebouwen. Vandaar dat de aannemer zelf verantwoordelijk is voor het uitvoeren van een nulmeting van deze gebouwen, zodat bijgehouden kan worden wat de eventuele schade is ten gevolge van de bouwwerkzaamheden. Wordt de nulmeting niet uitgevoerd, dan loopt de aannemer het risico meer schadeclaims te moeten afhandelen dan noodzakelijk.
	f.	Reclamant verzoekt het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat de halfverdiepte ligging van de N65 eerder begint gekeken vanaf Tilburg om ook voor de betreffende woning ongewenste gevolgen te voorkomen.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het kopje 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op de gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project. Het realiseren van een tunnel door Vught is financieel gezien

			niet haalbaar. Het volledig (half) verdiept aanleggen van de N65 vanaf Tilburg is financieel gezien niet haalbaar.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
102	a.	Reclamant stelt dat de geformuleerde uitgangspunten uit gesprekken met de gemeente Vught en Rijkswaterstaat nog onvoldoende geborgd zijn, terwijl op een aantal punten nog geen overeenstemming is bereikt. Daarom is reclamant genoodzaakt een zienswijze in te dienen.	In paragraaf 2.12 is het proces hoe het ontwerp tot stand is gekomen nader toegelicht. De genoemde uitgangspunten zijn wel degelijk verwerkt in het ontwerp.
	b.	Reclamant verzet zich tegen de enkelbestemming 'verkeer' op diens terrein omdat de noodzaak hiervoor ontbreekt. Het is niet noodzakelijk eerst een talud aan te leggen, omdat er aansluiting gevonden kan worden bij de bestaande hoogteligging van het terrein. Het fietspad ligt volgens de functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – fietspad 2' op 2 meter buiten de eigendomsgrens van reclamant. Er is hierdoor voldoende ruimte voor een efficiëntere indeling, waardoor de noodzaak ontbreekt voor de enkelbestemming 'verkeer' op het eigendom van reclamant.	De enkelbestemming Verkeer is gelegen tot aan de eigendomsgrens. Op de gronden van de reclamant verandert de bestemming dus niet. Het talud/de berm behoort ook tot de verkeersbestemming. Er is wel sprake van de tijdelijk bestemming Verkeer- Voorlopig 1 op uw eigendom. Deze bestemming zal wordt na het verstrijken van de termijn zoals opgenomen in de planregel automatisch omgezet naar de bestemming Groen.
	c.	Reclamant wijst erop dat op een gedeelte van diens eigendom de enkelbestemming 'verkeer – voorlopig 1' is gelegd die na 5 jaar wijzigt naar de enkelbestemming 'groen'. Reclamant mist de planologische borging dat herstel naar de huidige situatie plaatsvindt. Door het verdwijnen van de aarden wal ervaart reclamant zowel tijdelijk als permanent een toename in geluidsoverlast. Dit komt omdat de wal als geluidsscherf fungeert. Reclamant vraagt zich af of de akoestische onderzoeken hier rekening mee hebben gehouden. Reclamant doet het verzoek voor een planologische borging van het herstel na de uitvoering van het werk middels een voorwaardelijke verplichting en van het mitigeren van de geluidshinder gedurende de tijdelijke oplossing.	Verwezen wordt naar paragraaf 2.5 van de nota. In aanvulling wordt het volgende opgemerkt. In het akoestisch onderzoek is gerekend aan de hand van de hoogte data zoals bekend bij het Digitaal Topografisch Bestand en Actueel Hoogtebestand Nederland. De wal die naast het fietspad geplaatst is, is meegenomen in het model voor de huidige situatie. Daarnaast wordt de bestemming Verkeer- Voorlopig 1, na 5 jaar automatisch omgezet naar de bestemming Groen. De gronden zullen dan worden hersteld conform het huidige gebruik. In de tijdelijke bestemming is deze verplichting al geborgd. Wij zijn er ons bewust van dat in de tijdelijke situatie hinder kan worden ervaren van het verkeer en /of de bouwwerkzaamheden. Deze hinder willen we zoveel mogelijk beperken. Zie verder uitgebreid paragraaf 2.2 van deze nota over hinder in de aanlegfase.
	d.	Reclamant stelt dat in de regels en verbeelding geen enkele verankering of verwijzing naar het ontwerp is opgenomen. Hierdoor is de uitvoerbaarheid van het plan onvoldoende vastgelegd aangezien de toelichting en uitgevoerde onderzoeken op het ontwerp gebaseerd zijn. Reclamant verzoekt om een juridische borging van het planontwerp als opgenomen in bijlage 1 t/m 3 bij de toelichting en de dwarsdoorsneden als opgenomen in bijlage 1 bij de regels, wel rekening houdend met verzochte aanpassingen van reclamant.	Die juridische verankering is er wel degelijk. Om zekerheid te geven over de (verdiepte) ligging van de N65 en de waarmee kruisende wegen, zijn er dwarsdoorsneden gekoppeld aan de regels van dit bestemmingsplan. Het definitieve ontwerp kan daarmee niet veel afwijken van het nu voorliggende ontwerp, maar kan op details aangescherpt worden. Voor het uitvoeren van het plan wordt later een apart vergunningentrajec doorlopen, waarop bezwaar en beroep mogelijk is.

	e.	Reclamant stelt dat het aantal bomen dat volgens het ontwerp dient te worden gerooid niet is geborgd in het bestemmingsplan, daardoor kan het aantal te rooien bomen uitgebreid worden zonder vooraf onderzoek is verricht. Verder is geen inzage gegeven in het onderzoek naar monumentale en waardevolle bomen, enkel de bomen die monumentaal en waardevol worden geacht zijn geduid in bijlage 6 en 7 van de toelichting. Dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Reclamant verzoekt de beoordeling van de te rooien bomen inzichtelijk te maken en dat een heroverweging plaatsvindt van de te rooien bomen. Daarnaast verzoekt reclamant om aanvullende maatregelen ter bescherming van bomen die niet gerooid hoeven te worden en welke maatregelen bovenop de richtlijn 'boombescherming op bouwlocaties' getroffen dienen te worden. Reclamant stelt dat onvoldoende beschermingsmaatregelen geborgd zijn voor de instandhouding van overblijvende bomen in de nabijheid van het werk.	Voor een reactie op deze aspecten wordt gewezen op paragraaf 2.7 en paragraaf 2.8.
	f.	Reclamant stelt dat het fietspad aansluit op de Ventweg. De Ventweg ontsluit het eigendom van reclamant op de doorgaande weg. De snelfietsroute zorgt voor gevaarlijke situaties bij de in- en uitwegen, met name door de hoge snelheid en slechte zichtbaarheid van deze voertuigen. Ook stelt de huidige functieaanduiding 'specifieke vorm van verkeer – fietspad' uitsluitend fietspaden voor langzaam verkeer toe, wat niet overeenkomt met een snelfietsroute.	Voor een toelichting op de verkeersveiligheid en de parallelstructuur wordt gewezen op paragraaf 2.3 en 2.4 van deze nota. Het is onoverkomelijk dat het snelfietspad op enkele delen ingericht wordt als fietsstraat ter ontsluiting van enkele percelen. Gezien de zeer geringe verkeersintensiteit (bestemmingsverkeer) levert dit geen verkeersveiligheidsrisico's op.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
103	a.	Reclamant geeft aan altijd een directe aansluiting op de N65 via een eigen op- en afrit te hebben gehad. De bereikbaarheid zal veranderen.	Voor een reactie wordt gewezen op paragraaf 2.4 (bereikbaarheid) van deze nota. De bereikbaarheid van uw perceel zal inderdaad veranderen. De directe ontsluiting op de N65 zal komen te vervallen. Uw perceel zal via een parallel gelegen fietsstraat ontsloten worden.
	b.	Dit gegeven is van invloed op de waarde van de woning. Reclamant denkt voor de compensatie aan de compensatieregeling overmatige schade en de schadevergoedingswijze van de nationale ombudsman. Daarnaast wordt door reclamant aangegeven dat parkeren nooit een probleem is geweest, maar dat de wijzigingen die de Reconstructie N65 veroorzaakt zorgt voor minder parkeermogelijkheden. Er vervallen ook bushaltes. Dit heeft volgens reclamant invloed op de woningwaarde. Reclamant vraagt zich af hoe in tegemoet gekomen wordt.	Voor een eventuele waardedaling van uw woning door het bestemmingsplan N65 kunt u na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een verzoek om planschade indienen. In paragraaf 2.14 wordt dit nader toegelicht. Op een enkele locatie in het onderliggend wegennet worden enkele parkeerplaatsen verwijderd voor de aanleg van de reconstructie van de N65. Op deze locaties komen minimaal een gelijk aantal parkeerplaatsen terug. Aangezien de reconstructie van de N65 verder geen extra parkeerbehoefte genereert, hoeven er geen extra parkeerplaatsen aangelegd te worden

			vanuit het project. De nieuwe locaties van de bushaltes zijn nog niet exact bekend, maar ze komen in ieder geval terug.
	c.	Reclamant geeft aan dat lawaai en fijnstof zal toenemen en wil graag weten welke individuele isolatiemaatregelen er toegepast worden.	Er zijn in het kader van het bestemmingsplan onderzoeken uitgevoerd naar de aspecten luchtkwaliteit en akoestiek. De aspecten worden nader toegelicht in paragraaf 2.5 en 2.6. In het kader van het onderzoek naar de geluidbelasting is de maximale geluidbelasting in de toekomstige situatie in beeld gebracht. In paragraaf 2.5 is toegelicht dat voor de woning van reclamant geen isolatiemaatregelen noodzakelijk zijn, waar dit mogelijk wel gebeurt is terug te vinden in dezelfde paragraaf.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
104	a.	Reclamant geeft aan dat uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat het primaire doel van het project de betere doorstroming op de N65 voor forenzen is.	Het primair doel van de reconstructie is voor forenzen. Dit is toegelicht in paragraaf 2.1 van deze nota. Het project heeft het primaire doel de verkeersveiligheid op en rondom de N65, en daarmee de leefbaarheid van Vught, te verbeteren. De ongelijkvloerse kruisingen die zorgen voor een betere doorstroming op de N65 zorgen tevens voor betere en veiligere oversteekmogelijkheden en een verbetering van de luchtkwaliteit. Tevens zorgen de verdiepte ligging en de geluidschermen voor een verlaging van de geluidbelasting als gevolg van de N65.
	b.	Reclamant is van mening dat de gemeente Vught haar middelen inzet voor een project, dat de burger van Vught niet ten goede komt.	Met de reconstructie van de rijksweg N65 wordt Vught voor alle inwoners van Vught veiliger en beter bereikbaar. Daarnaast beperken we voor een groot deel van de bewoners de overlast die de weg nu oplevert en neemt de leefbaarheid in Vught in belangrijke mate toe. Het gemeentebestuur is er dan ook van overtuigd dat de aanpak van de N65 een groot algemeen belang dient van onze gemeente en haar inwoners.
	c.	Reclamant stelt dat andere oplossingen meer gewenst zijn, zoals een rondweg of een tunnel voor de N65.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het kopje 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op de gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project. Het realiseren de N65 in een tunnel is financieel gezien niet haalbaar. De optie van een grote rondweg is bekeken en is niet haalbaar vanwege de aantasting van de natuur en de grote financiële gevolgen van de aanleg.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen

105	a.	Reclamant stelt dat de in de gebiedsvisies voorziene geluidsschermen laag zijn in verband met de ruimtelijke kwaliteit, echter het belang van het beperken van geluidsoverlast wordt door reclamant boven het belang van ruimtelijke kwaliteit gesteld.	Voor een reactie hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van deze reactienota. Wij nemen uw standpunt ter kennisgeving aan. De beoogde geluidsschermen zorgen, zoals eveneens beschreven in 2.5 voor bijna alle onderzochte woningen dat het geluidsniveau binnen de grenswaarden valt.
	b.	Reclamant vraagt zich af hoe de beslissing van lage geluidsschermen tot stand is gekomen na gesprekken met omwonenden over dit onderwerp.	Voor een reactie hierop wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van deze reactienota. De maximale hoogte van de geluidsschermen is mede ingegeven door de kaders van de gebiedsvisie.
	c.	Reclamant doet een voorstel om in het kader van luchtkwaliteit (roet en fijnstof) de N65 om te leiden zodat deze niet meer door Vught leidt, maar voor Vught omgeleid wordt naar de A2.	Voor een reactie op het aspect luchtkwaliteit wordt gewezen op paragraaf 2.6 van deze nota. Door de verbetering van de doorstroming op de N65 verbetert de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteit voldoet op alle onderzochte punten ruimschoots aan de gestelde grenswaarden (zie ook paragraaf 2.6). Er is derhalve geen aanleiding om maatregelen te treffen in het kader van luchtkwaliteit.
	d.	Reclamant stelt dat de betere doorstroming op de N65 tot meer verkeer zal leiden, waardoor op termijn files ontstaan. Dit extra verkeer zou beter via de A2 geregeld kunnen worden.	Zie voor een toelichting op het aspect verkeer en de doorstroming hiervan paragraaf 2.2. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. De verbeterde doorstroming zal inderdaad leiden tot een toename van verkeer op de N65. Deze toename is echter gering. De filevorming zal naar verwachting juist significant afnemen ten opzichte van de huidige situatie.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
106	a.	Reclamant stelt dat ter plaatse van het perceel van reclamant een fietspad is voorzien in het bestemmingsplan, welke op grondeigendom van reclamant is geprojecteerd. Reclamant stelt dat dit tot een privaatrechtelijke belemmering leidt om het bestemmingplan ten uitvoer te brengen.	Er is in het huidige ontwerp inderdaad een fietspad voorzien op een gedeelte van uw perceel. Dit zal worden aangepast.
	b.	Reclamant maakt bezwaar tegen het verplaatsen van het tankstation naar het perceel tegenover het grondeigendom van reclamant, dit leidt tot een toename van verkeer en aantasting van het woon- en leefmilieu.	Voor een reactie wordt gewezen op de inleiding van paragraaf 3.7. In aanvulling hierop het volgende. Vanwege het nieuwe ontwerp voor de kruising bij Helvoirt, is het huidige tankstation straks niet meer op een goede en veilige manier bereikbaar. De weefvakken met in- en uitvoegend verkeer worden te kort en door de verhoging van de N65 bij de eco-passage zal de hellingshoek op de N65 ook te hoog worden om het tankstation nog op een veilige wijze te kunnen bereiken. Er is gezocht naar een locatie in de nabijheid van de huidige locatie, zodat het aanbod van tanklocaties aan de N65 gelijk blijft. De nieuwe locatie heeft een gunstige ligging in de bocht van de N65, waardoor goed zicht ontstaat voor het invoegend verkeer en is reeds in eigendom van Rijkswaterstaat. De locatie is onderzocht op alle relevante milieuaspecten, waaronder ecologie, externe veiligheid,

			landschap, woon- en leefklimaat en in stedenbouwkundig perspectief. Op geen van deze aspecten zijn negatieve gevolgen voorzien.
	c.	Reclamant stelt dat met het verplaatsen van het tankstation een flink aantal bomen moeten worden gerooid, wat eveneens afbreuk doet aan het woon- en leefmilieu.	Voor een toelichting op dit aspect wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.7 en 2.8 van deze nota. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Om het tankstation te plaatsen zullen inderdaad een aantal bomen gerooid moeten worden. Om een groene landschappelijke omgeving te waarborgen is een memo kwaliteitsverbetering Groenblauwe mantel opgesteld. Hierin staan landschappelijke kwaliteitsverbeteringen beschreven, ook ter plaatse van het tankstation die uitgevoerd dienen te worden na het realiseren van de Reconstructie N65. De maatregelen borgen een goede landschappelijke inpassing van het tankstation waarbij de randen groen worden ingericht zodat de omgeving het groene zicht behoudt.
	d.	Door verplaatsing van het brandstofverkooppunt zal er sprake zijn van een risico voor het restaurant, omdat het brandstofverkooppunt een LPG-punt bevat.	Op basis van de handreiking Bedrijven en milieuzonering van de VNG ligt het restaurant op voldoende afstand van het tankstation. Ook de hindercirkels die gelden in het kader van de Externe Veiligheid leiden niet tot een belemmering voor de omgeving.
	e.	Reclamant stelt dat met de afsluiting van de aansluiting naar de N65 ter hoogte van het grondeigendom van reclamant, de exploitatie van het restaurant ter plaatse eronder zal lijden. Hierdoor stelt reclamant schade te lijden.	Voor een eventuele inkomstenderving door het bestemmingsplan N65 kunt u na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een verzoek om planschade indienen. In paragraaf 2.13 wordt dit nader toegelicht.
	f.	Reclamant stelt dat het geprojecteerde fietspad leidt tot een verkleining van het aldaar gelegen parkeerterrein, wat een vermindering van het aantal parkeerplaatsen veroorzaakt. Ter plaatse van het grondgebied van reclamant is het restaurant van reclamant gevestigd, welke een minimaal aantal parkeerplaatsen vereist in het kader van het CROW. Dit aantal parkeerplaatsen komt onder druk te staan. Er zal tevens geen mogelijkheid zijn om langs de openbare weg te parkeren omdat de weg, door het afsluiten van de N65 ter plaatste, veel drukker zal worden.	Op een enkele locatie in het onderliggend wegennet worden enkele parkeerplaatsen verwijderd voor de aanleg van de reconstructie van de N65. Op deze locaties komen minimaal een gelijk aantal parkeerplaatsen terug. Aangezien de reconstructie van de N65 verder geen extra parkeerbehoefte genereert, hoeven er geen extra parkeerplaatsen aangelegd te worden vanuit het project. De parkeergelegenheid van reclamant blijft in de toekomstige situatie geborgd.
	g.	Reclamant stelt dat de reconstructie N65 ter plaatse voor toename van stikstofdepositie leidt. Reclamant stelt dat door de uitspraak van de Raad van State geen toename plaats kan vinden van stikstofdepositie.	Voor een reactie op het aspect stikstofdepositie wordt gewezen op paragraaf 2.9 van deze nota.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen

3.11 Overig

Nr.		Samenvatting	Beantwoording
107	a.	Reclamant stelt dat door de ligging van de huidige plangrens een deel van de aanwezige bedrijfsruimten zal verdwijnen en op 1,88 meter komt te liggen van de dichtstbijzijnde gevel van de betreffende woning. Ook verdwijnt een naastgelegen woning. Er wordt een toename verwacht van geluid, trilling en fijnstof. Dit betekent een aantasting van het bestaande woon-, leef- en bedrijfsklimaat. Reclamant verzoekt de plangrens van de bestemming verkeer/projectgrens op 3.88 meter te leggen.	De plangrens van het bestemmingsplan is op dit onderdeel aangepast.
	b.	Reclamant mist in de Toelichting een afweging van de mogelijke optie om de tunnelbak dieper onder het maaiveld aan te leggen dan thans het geval is. Ook mist reclamant een duidelijke beschrijving van de aanpassing van de parallelweg en welke parallelweg pal tegen de betreffende bedrijfsruimten aan komt te liggen en dicht tegen de woning. Reclamant stelt dat dit volgens vaste jurisprudentie van de Raad van State in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het kopje 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op de gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project. In de MIRT-verkenning is ook onderzocht in hoeverre de N65 volledig verdiept aangelegd moet worden, en in hoeverre een half verdiepte ligging voldoet. Hieruit is gebleken dat ter plaatse van de kruising Boslaan/Vijverbosweg een half verdiepte ligging volstaat. De voordelen van een volledige verdiepte ligging wegen op deze locatie niet op tegen de gemoeide kosten. De parallelweg tussen het Snippenlaantje en het Cromvoirtsepad gerealiseerd wordt, is noodzakelijk voor een goede ontsluiting van enkele percelen in het buitengebied. Het bestemmingsplan is wel degelijk in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.
	c.	Reclamant mist in bijlage 8 (technische rapportage verkeerscijfers N65-VHS) inzage in de te verwachten verkeerscijfers ter hoogte van de betreffende bedrijfsruimten en op de parallelweg langs de bedrijfsruimten. In de tabel op pagina 8 van bijlage 8 zijn de betreffende bedrijfsruimten en woning niet meegenomen als rekenpunten. Hierdoor kan niet geconcludeerd worden dat het kruispunt Vijverbosweg-Boslaan-N65 goed kan worden afgewikkeld. Hierdoor kan een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en bedrijfsklimaat niet gewaarborgd worden en is het bestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	De belasting op het onderliggende wegennetwerk neemt niet drastisch toe. In paragraaf 2.2 wordt dit toegelicht onder het kopje 'e) Belasting van het onderliggend wegennet'. In het verkeersonderzoek dat is opgenomen in bijlage 8 van de toelichting is in tabel 3.1 op blz. 8 een compleet overzicht gegeven van de effecten op het (onderliggend) wegennet. Hieruit blijkt dat op het overgrote gedeelte van het onderliggend wegennet de verkeersintensiteit niet significant toeneemt. De Helvoirtseweg en Lekkerbeetjenlaan zijn hier de enige uitzonderingen op. Verder volgt uit de analyse dat het door reclamant genoemde kruispunt het verkeer goed kan verwerken.

	d.	Reclamant wijst erop dat op de tabel op pagina 8 van bijlage 8 dat aan de Boslaan een toename van verkeer van maar liefst 49% wordt geconstateerd wat in de toelichting als niet significant wordt aangemerkt. Vanwege het ontbreken van een definitie van niet significant is op voorhand niet duidelijk of het betreffende percentage als niet significant kan worden aangemerkt.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.2 van deze reactienota. Er is sprake van toename van verkeer op de Boslaan. De verkeersafwikkeling op de Boslaan is echter ook in de toekomstige situatie goed af te wikkelen. Derhalve heeft de verkeerstoename een minder grote impact dan de toename van verkeer op enkele andere wegen in Vught.
	e.	Reclamant mist het onderzoek over geluid voor de wijzigingen aan de N65 die vallen onder Wet milieubeheer. Deze moeten voor een goede procesorde tijdig worden toegevoegd en openstaan voor een reactie van belanghebbenden.	Dit onderzoek is wel degelijk uitgevoerd. Voor een uitgebreide toelichting op het geluidonderzoek dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan wordt gewezen op paragraaf 2.5 van deze nota.
	f.	Reclamant merkt voor bijlage 14 op dat de aanpassing Snippenlaantje wordt genoemd in het rapport, maar de aanleg van een nieuwe parallelweg ter hoogte van de betreffende bedrijfswoningen en woning wordt niet genoemd. De bedrijfswoningen en woning ontbreken ook in de rekenresultaten. In het rapport staat op pagina 1 dat de geluidbelasting op de woning verslechterd met 7 dB, maar hiervoor is geen onderbouwing voorhanden. Uit het overzicht van de rekenpunten blijkt dat gemeten is bij een nabijgelegen woning. Het staat daardoor niet vast dat voldaan wordt aan de normen uit de Wet geluidhinder wat in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.	Voor een reactie op het aspect geluid wordt gewezen op paragraaf 2.5 van deze nota. Ten opzichte van de huidige situatie treedt ter plaatse van Snippenlaantje 1 een toename van de geluidbelasting op. Dit komt hoofdzakelijk doordat de er vanwege de Reconstructie van de N65 bebouwing moet worden verwijderd. Hierdoor komt het afschermende effect van deze bebouwing te vervallen. Door middel van maatregelen wordt de geluidbelasting gereduceerd (zie verder paragraaf 2.5).
	g.	Reclamant stelt dat de betreffende bedrijfswoningen en woningen niet meegenomen zijn in het onderzoek in bijlage 17 naar luchtkwaliteit. Reclamant verzoekt die mee te nemen in een nader onderzoek. Door geen rekenpunt op te nemen is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.6 van deze nota. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Het luchtkwaliteitsonderzoek is uitgevoerd volgens de gestelde normen voor luchtkwaliteitsonderzoek. Er zijn voldoende meetpunten onderzocht, welke verspreid door Vught en Helvoirt gelegen zijn. Op alle locaties voldoet de lucht ruimschoots aan de grenswaarden. Het is derhalve niet noodzakelijk aanvullend onderzoek te doen op uw perceel.
	h.	Reclamant stelt dat niet meer verwezen kan worden naar het PAS en dat de conclusie dat stikstofdepositie geen belemmering vormt onjuist is.	Voor een reactie op het aspect stikstofdepositie wordt gewezen op paragraaf 2.9 van deze reactienota.
	i.	Reclamant trekt de conclusie dat het niet juist is dat er geen onaanvaardbare trillinghinder te verwachten is, omdat onderzoek naar trillingen ontbreekt en er een korte afstand is tussen de parallelweg en de betreffende bedrijfswoningen en woning.	Dit onderwerp wordt nader toegelicht in paragraaf 2.10. Er is nader onderzoek uitgevoerd naar het aspect trillingen. De conclusie is dat er vanwege een toename van het verkeer op sommige locaties wel meer trilling ervaren kan worden, maar dat van schade geen sprake kan zijn. Hinder boven de wettelijke richtlijn wordt slechts op 1 locatie ervaren. Hier worden maatregelen getroffen.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Er is onderzoek uitgevoerd naar de aspecten stikstof en trillingen. De rapporten hiervan worden opgenomen als bijlagen bij het bestemmingsplan.
108	a.	Reclamant sluit aan bij de zienswijzen 122 en 126.	Wij verwijzen u voor een reactie naar deze betreffende zienswijzen

	b.	Reclamant verzoekt, indien de oversteek bij de kruising Het Groene Woud komt te vervallen, de natuurbrug open te stellen voor ruiters, menbers, niet gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers. Dit is van belang voor de bereikbaarheid van Leieroute, vanaf het paardensportcentrum aan de overkant.	De natuurbrug zal alleen worden opengesteld voor wilde dieren uit de natuurgebieden en ruiters. Er worden geen voetgangers en fietsers toegestaan op de natuurbrug. De ruiters kunnen gebruik maken van het viaduct tussen de Sparrendaalseweg en Kruishoeveweg.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	De natuurbrug wordt tevens toegankelijk gemaakt voor ruiters.
109	a.	Reclamant stelt dat in de nieuwe plannen de oversteek van de N65 zonder verkeerslichten geschied. Bij de Bréautélaan naar de Martinilaan worden verkeersstromen gemengd op een versmalde rijbaan. Beide maatregelen gaan ten koste van de verkeersveiligheid.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.3 van deze reactienota. In aanvulling hierop het volgende. In de toekomstige situatie zal inderdaad geen sprake meer zijn van verkeerslichten en zal de kruising ter plaatse van de Bréautélaan worden ingericht als een fietsstraat waar de auto te gast is. De overgang van gelijkvloerse kruisingen (met verkeerslichten) naar ongelijkvloerse kruisingen zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid. Ter plaatse van de Bréautélaan zal de verkeersintensiteit afnemen, doordat er geen rechtstreekse aansluiting op de N65 is. Uitgangspunt is dat de wegbreedte in het ontwerp wordt bepaald volgens de geldende richtlijnen.
	b.	Reclamant stelt dat met het verdwijnen van de kruising Kennedylaan de verkeersstroom op andere plekken in Vught moet worden gefaciliteerd, wat tot meer verkeersbewegingen op lokale wegen leidt. De overige kruisingen worden in een talud aangelegd, wat tot onoverzichtelijke kruisingen leidt. Dit gaat eveneens ten koste van de verkeersveiligheid.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op de gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project. Een halve ongelijkvloerse aansluiting en het behouden van de op- en afrit Olmenlaan/ Rembrandtlaan is de meest positieve variant. Met de reconstructie van de rijksweg N65 maken we Vught veiliger en beter bereikbaar. Daarnaast beperken we voor een groot deel van de bewoners de overlast die de weg nu oplevert en neemt de leefbaarheid in Vught in belangrijke mate toe. Het gemeentebestuur is er dan ook van overtuigd dat de aanpak van de N65 een groot algemeen belang dient van onze gemeente en haar inwoners.
	c.	Reclamant stelt dat de verharding van de Jagersboschlaan leidt tot aantasting van de leefbaarheid verkeersveiligheid van de woonomgeving.	Zoals beschreven in de inleiding van paragraaf 3.6 is het niet nodig de Jagersboschlaan op te nemen in het plangebied van dit bestemmingsplan.
	d.	Reclamant stelt dat de reconstructie N65 moet worden aangepast door te gaan voor het alternatief van een parallelle ontsluitingsstructuur langs de N65.	Voor een reactie op de wenselijkheid van een parallelstructuur wordt gewezen op paragraaf 2.4 van deze nota. Het realiseren van een volledige parallelroute langs de N65 voor het autoverkeer is niet wenselijk en haalbaar in verband met de verkeersveiligheid

			van de fietsers, de leefbaarheid van de woningen die langs de N65 gelegen zijn en de kosten die gemaakt moeten worden voor de aankoop van gronden.
	e.	Reclamant stelt dat de verkeersafwikkeling en bereikbaarheid van de gemeente Vught in de realisatiefase niet goed geborgd zijn in het ontwerpbestemmingsplan.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze hebben we de verkeerssituatie in de tijdelijke situatie nader onderzocht. De realisatie van de N65 vindt plaats in twee fasen. In iedere fase worden maatregelen genomen om het verkeer in goede banen door Vught te leiden.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
110	a.	Reclamant geeft aan bij het voorontwerpbestemmingsplan al een inspraakreactie met betrekking tot de verminderde bereikbaarheid van het tankstation ingediend te hebben namens Shell Autobedrijf Ronde V.O.F.	Uit de verkeersgegevens blijkt dat de aanpassing van de N65 geen negatieve effecten met zich brengt ten aanzien van de bereikbaarheid van het tankstation. Het kan zijn dat door de reconstructie van de N65 verkeer anders moeten gaan rijden, maar dat heeft geen invloed op de bereikbaarheid, althans geen negatieve.
	b.	Reclamant is het niet eens met de beantwoording van de eerder ingediende inspraakreactie, omdat het aantal bezoekers (volgens reclamant) fors zal afnemen. Hiervoor zal nadeelcompensatie in een bestuursovereenkomst geregeld moeten worden.	Voor eventuele inkomstenderving door het bestemmingsplan N65 kunt u na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een verzoek om planschade indienen. In paragraaf 2.14 wordt dit nader toegelicht.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
111	a.	Reclamant woont in Haaren en wil op de fiets via de Groenewoudsedreef naar de IJzeren man en Loonsebaan kunnen fietsen via de kortste weg en zo weinig mogelijk herrie en luchtvervuiling. Bij de Broekleij wordt het fietspad verwijderd. Hierdoor is het vanuit Haaren noodzakelijk om te fietsen over een weg met meer herrie en luchtvervuiling. Tevens houdt het fietspad abrupt op, waardoor fietsers vanaf Vught vastlopen. Naast het fietspad ligt een calamiteitenstrook die erg smal is.	Voor een toelichting op het aspect bereikbaarheid wordt gewezen op paragraaf 2.4 van deze nota. Het snelfietspad zal een snelle en veilige verbinding vormen tussen Haaren en Vught. Waar geen geluidschermen geplaatst zullen worden, zullen fietsers inderdaad het geluid van het autoverkeer op de N65 ervaren. Op het gebied van luchtkwaliteit is er een onderzoek gedaan, waaruit is gebleken dat op alle toetspunten in Vught de luchtkwaliteit ruimschoots voldoet aan de gestelde normen. Meer informatie staat beschreven in paragraaf 2.6 (luchtkwaliteit). De fietsers die noordelijk van de N65 richting Helvoirt fietsen, lopen niet vast, maar kunnen via de 'Parallelweg' richting de Torenstraat fietsen.
	b.	Reclamant stelt dat er geen ecologische verbinding meer is tussen Helvoirt en het Groene Woud. Hoe komen voetgangers vanaf het busstation op het zebrapad van de ovonde? Er is geen voetpad zichtbaar. Hoe steken fietsers en voetgangers veilig over vanaf de Torenstraat naar het busstation en andersom?	De situatie in Helvoirt maakt deel uit van het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan "N65 Helvoirt 2019". Vragen met betrekking tot de toekomstige situatie in Helvoirt kunt u stellen door een zienswijze in te dienen tijdens de periode van terinzagelegging van het ontwerp van dit bestemmingsplan.
	c.	Reclamant geeft aan dat hij 300 meter om moet rijden met de fiets om de ovonde Vijverbosweg te betreden richting de IJzeren man. De reclamant vraagt zich af waarom men niet in het zuidwestelijke kwadrant de ovonde op kan fietsen. Bovendien is de bocht heel erg krap volgens reclamant, waardoor de	Er is voor gekozen om de fietsoprit naar de Ovonde Boslaan/Vijverbosweg in het zuidoostelijk kwadrant te situeren, omdat dit de meest gunstige optie is. Het realiseren van een oprit in het zuidwestelijke kwadrant is niet mogelijk doordat de woningen Helvoirtseweg 197 tot en met 207 dicht op de N65 gelegen zijn. Het is ruimtelijk niet

		fietser stil zal moeten staan om de 180 graden bocht te maken. Het lijkt reclamant dat er een flinke bochtverbreding nodig is om te voldoen aan de draaicirkel van een (lig)fiets of tandem bij 16 kilometer per uur.	wenselijk en inpasbaar. Fietzers die vanaf de ovonde over het snelfietspad richting Helvoirt willen fietsen zullen inderdaad een bocht van 180 graden moeten maken, waarbij zij waarschijnlijk moeten afremmen of even stil moeten staan. Gezien de geringe verkeersintensiteit is er geen verwachting dat dit tot verkeersonveilige situaties leidt.
	d.	Reclamant stelt dat er te weinig grond gereserveerd is om een fatsoenlijke oplossing te kunnen maken. Een idee is om een proefopstelling hiervan te maken. Tot slot loopt de snelfietsroute bij Helvoirt wel over de ovonde. Dit is geen continu wegbeeld volgens reclamant.	Gezien de geringe helling is het realiseren van een ruime bocht niet noodzakelijk. Het continu toepassen van ongelijkvloerse kruisingen resulteert in een continu wegbeeld.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
112	a.	Reclamant stelt dat door de voorgenomen plannen de passantenstroom van het tankstation aan de rotonde Martinilaan, Theresialaan, Esschestraat, Michiel de Ruyterweg, Esscheweg afneemt. Dit vanwege de afsluiting van de afslag N65 – Martinilaan, het dalen van de verkeersintensiteit en het autoluw maken van het gebied rond de rotonde.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.2 van de reactienota. Uit de analyse van de verkeersstromen blijkt inderdaad dat de verkeersstromen op de onderzochte wegen die naar de rotonde leiden afnemen. Op de Theresialaan en Esscheweg is deze afname zeer gering. Op de Martinilaan is deze afname significant. Voor een eventuele inkomstenderving door het bestemmingsplan N65 kunt u na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een verzoek om planschade indienen. In paragraaf 2.13 wordt dit nader toegelicht.
	b.	Reclamant stelt dat in de nieuwe situatie de tankwagen een langere weg door Vught dient af te leggen om bij het tankstation te komen. De nieuwe route leidt bijvoorbeeld door een woonwijk en langs een winkelplein, wat tot onveilige situaties kan leiden.	De tankwagen zal inderdaad een andere route afleggen om bij het tankstation te komen. Deze andere route is echter geen gevaar voor de verkeersveiligheid. Bovendien de frequentie waarmee de tankwagens naar het tankstation rijden is dusdanig gering, dat dit geen effect heeft op de verkeersveiligheid binnen Vught.
	c.	De bereikbaarheid van het tankstation is onduidelijk in de realisatiefase. Reclamant vraagt om duidelijkheid hieromtrent en verzoekt compensatie.	Voor een reactie op dit aspect wordt verwezen naar paragraaf 2.2 (verkeer), 2.3 (bereikbaarheid) en 2.13 (planschade).
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
113	a.	Reclamant stelt dat op de trajecten kruising Heikantstraat – Helvoirtseweg, Helvoirtseweg – Kapellaan, Spoor – Kapellaan en Spoor – Van Voorst tot Voorststraat de verkeersdrukke zodanig toeneemt dat het lastig wordt om fietstochten te ondernemen en dat de veiligheid in het gedrang komt.	Voor een reactie op het aspect verkeer en de belasting op het onderliggende wegennet wordt verwezen naar paragraaf 2.2. De verkeerstoename is niet dermate significant dat de verkeersveiligheid in het geding komt – het maken van fietstochten evenmin.
	b.	Reclamant stelt het te betreuren is dat het gebied rond de Jagersboschlaan ten faveure van nieuwe verkeersstromen wordt gewijzigd.	Voor een reactie wordt verwezen naar de inleidende paragraaf van 3.6.

	c.	Reclamant stelt dat de verdiepte ligging van de N65 vraagt dat het besluit gemotiveerd wordt in relatie tot de MIRT en MKBA.	Voor de kansrijke alternatieven voor de aanpak van de N65 is tijdens de MIRT-verkenning een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld. Uit de MKBA voor het voorkeursalternatief (VKA) blijkt dat de maatschappelijke baten bij geen van de alternatieven opwegen tegen de kosten. Uit de vergelijking van het VKA met de alternatieven uit de MKBA blijkt dat het VKA iets hogere baten heeft (die deels niet gekwantificeerd kunnen worden) en lagere kosten. De verhouding tussen de kosten en de baten is echter nog steeds <1. De kosten/baten-ratio is echter niet het enige criterium voor investeringsbeslissingen als deze. Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de doelstellingen van de reconstructie (zie daarvoor hierboven paragraaf 2.1). Dat is voor de N65 bij Vught (en Haaren) zeker het geval, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Na de vaststelling van het VKA zijn de plannen verder geoptimaliseerd en dragen zij, mede door de grotere verbetering van de doorstroming, in nog hogere mate bij aan de doelstellingen.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
114	a.	Reclamant stelt dat door de reconstructie N65 de verkeerssituatie in Vught zal verslechteren.	Door de reconstructie zal de verkeerssituatie niet verslechteren, in tegendeel. Voor een uitgebreide toelichting op de verkeersaspecten wordt gewezen op paragraaf 2.2 van deze nota.
	b.	Reclamant stelt dat het plan overlast veroorzaakt en de leefbaarheid aantast.	In paragraaf 2.3 wordt ingegaan op uw opmerking met betrekking tot verkeersveiligheid en de leefbaarheid als gevolg van het bestemmingsplan.
	c.	Reclamant stelt dat het tijdelijke spoor reeds overlast veroorzaakt en dat de keuze voor variant VKA+ een slechte is.	De ontwikkelingen rondom het spoor zijn geen onderdeel van dit bestemmingsplan. Voor een toelichting op de nut en noodzaak van het project wordt gewezen op paragraaf 2.1 van deze nota. In paragraaf 2.1 onder het 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op de gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
115	a.	Reclamant stelt dat de geluidsoverlast door de N65 in de huidige situatie ernstig is, en dat deze door de reconstructie verbetert. Echter kan dit nog beter door een hoger geluidsscherm te plaatsen dan nu in het plan beoogd wordt.	Voor een reactie wordt verwezen naar paragraaf 2.5 van reactienota. De geluidbelasting als gevolg van de N65 zal door de Reconstructie N65 inderdaad verminderen. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar de benodigde geluidschermen om een geluidbelasting binnen de grenswaarde te bereiken. Er worden geen hogere geluidschermen geplaatst dan nodig is.

	b.	Reclamant vraagt zich af of er met betrekking tot de luchtkwaliteit niet alleen aan de grenswaarden wordt voldaan, maar ook aan de advieswaarden van de WHO en streefwaarden vanuit de luchtkwaliteitslijn van de Europese Unie.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.6 onder het kopje "c) WHO-waarde".
	c.	Reclamant stelt dat met het verhogen van het snelheidsregime van 70 naar 80 km per uur de geluidsbelasting verhoogt.	Het snelheidsregime gaat inderdaad van 70 km/u naar 80 km/u. Dit is echter meegenomen in het verkeersmodel en het akoestisch onderzoek. De verhoogde geluidsbelasting wordt voor het grootste deel gecompenseerd door de verdiepte ligging van de weg. Er worden waar nodig en mogelijk geluid reducerende maatregelen getroffen zoals geluidsschermen en een stiller wegdektype. Voor een toelichting op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.5 van deze nota.
	d.	Reclamant stelt dat het project met betrekking tot stikstof gebruikt maakt van het PAS. Gezien de huidige stand van zaken rond het PAS is dit niet mogelijk.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.9 (stikstofdepositie).
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
116	a.	Reclamant stelt dat het plan extra verkeersbewegingen in de woonwijken met zich meebrengt en dat hiermee de veiligheid en bereikbaarheid achteruitgaat en milieuproblematiek ontstaat.	De belasting op het onderliggende wegennetwerk neemt niet drastisch toe. In paragraaf 2.2 wordt dit toegelicht onder het kopje 'e) Belasting van het onderliggend wegennet'. In het verkeersonderzoek dat is opgenomen in bijlage 8 van de toelichting is in tabel 3.1 op blz. 8 een compleet overzicht gegeven van de effecten op het (onderliggend) wegennet. Hieruit blijkt dat op het overgrote gedeelte van het onderliggend wegennet de verkeersintensiteit niet significant toeneemt. Voor de verkeersveiligheid wordt gewezen op paragraaf 2.3 van deze nota. Er is onderzoek gedaan naar alle verschillende milieuaspecten (zie bijlage 22 van de toelichting voor het hele overzicht van al het milieuonderzoek).
	b.	Reclamant stelt dat het plan in de huidige vorm te hoge (maatschappelijke) kosten met zich meebrengt, welke gedragen moeten worden door de inwoners.	Voor de kansrijke alternatieven voor de aanpak van de N65 is tijdens de MIRT-verkenning een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld. Uit de MKBA voor het voorkeursalternatief (VKA) blijkt dat de maatschappelijke baten bij geen van de alternatieven opwegen tegen de kosten. Uit de vergelijking van het VKA met de alternatieven uit de MKBA blijkt dat het VKA iets hogere baten heeft (die deels niet gekwantificeerd kunnen worden) en lagere kosten. De verhouding tussen de kosten en de baten is echter nog steeds <1. De kosten/baten-ratio is echter niet het enige criterium voor investeringsbeslissingen als deze. Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de doelstellingen van de reconstructie (zie daarvoor hierboven paragraaf 2.1). Dat is voor de N65 bij Vught (en Haaren) zeker het geval, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Na de vaststelling van het VKA zijn

			de plannen verder geoptimaliseerd en dragen zij, mede door de grotere verbetering van de doorstroming, in nog hogere mate bij aan de doelstellingen.
	c.	Reclamant stelt dat het project een prestigeproject is geworden voor de verantwoordelijk wethouder en diens partij.	De reconstructie is geen prestigeproject van de wethouder of wie dan ook. Voor een toelicht op de nut en noodzaak van het project wordt gewezen op paragraaf 2.1 van deze nota.
	d.	Reclamant stelt voor dat er niets veranderd wordt aan de N65. Indien er toch veranderd moet worden, dan kan de N65 verkeerslichtvrij gemaakt worden met in acht name/ behoud van alle huidige op- en afritten. Reclamant stelt voor om als laatste optie een parallelweg/ventweg te onderzoeken.	Het klopt dat het afsluiten van de op- en afrit bij de Bréautélaan/ Martinilaan zorgt voor een verkeersafname op deze wegen. Dit verkeer zal een andere route kiezen om de N65 op te rijden. Op andere wegen neemt de verkeersintensiteit derhalve toe. De N65 wordt binnen de Reconstructie N65 volledig verkeerslichtvrij. Zoals beschreven in 2.4 is het realiseren van een parallelstructuur langs de N65 niet wenselijk
	e.	Reclamant stelt dat het verharderen van de Jagersboschlaan zorgt voor het aantasten van kostbare natuur en voor een vermenging van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer, wat tot gevaarlijke situaties leidt.	Voor een reactie wordt gewezen op de inleidende paragraaf van 3.6 van deze reactienota.
	f.	Reclamant stelt dat na de uitspraak van de Raad van State over het PAS het plan niet uitgevoerd kan worden.	Voor een reactie op het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar paragraaf 2.9 van deze nota.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
117	a.	Reclamant wil graag betrokken blijven in het proces van de landschappelijke inpassing en bomenkap.	Omwonenden worden zo goed als mogelijk betrokken bij de besluitvorming, dit geldt ook voor de landschappelijke inpassing en bomenkap.
	b.	Reclamant stelt voor om wegovertoppingen voor verkeersgeleiding ter hoogte van het Jagersbos, park Eikenheuvel en Zionsburg te voorzien van eekhoorn- en marterbruggen.	In het rapport Kwaliteitsverbetering Landschap zijn dergelijke maatregelen al meegenomen. De bestemming zelf staat het aanleggen van deze maatregelen voor kleine dieren niet in de weg.
	c.	Reclamant stelt dat het plan Jagersboschlaan en reconstructie N65 gerelateerd zijn en dat de Jagersboschlaan behouden moet blijven. Reclamant pleit voor een parallelstructuur langs de N65.	Voor een reactie wordt gewezen op de inleidende paragraaf van 3.6 van deze reactienota. Het realiseren van een volledige parallelroute langs de N65 voor het autoverkeer is niet wenselijk en haalbaar in verband met de verkeersveiligheid van de fietsers, de leefbaarheid van de woningen die langs de N65 gelegen zijn en de kosten die gemaakt moeten worden voor de aankoop van gronden. Verdere toelichting hierop vindt u in paragraaf 2.4.
	d.	Reclamant stelt dat de in VKA+ voorgestelde brug over de N65, die zuidelijk aanhaakt op de Sparrendaalseweg, de ruimtelijke kwaliteit van de laan negatief beïnvloedt. Reclamant stelt dat niet duidelijk is hoeveel bomen hiervoor moeten wijken en wat dit voor invloed heeft op de natuur en biodiversiteit.	Voor een reactie wordt in de eerste plaats gewezen op de inleidende paragraaf van 3.7 van deze reactienota. Voor het viaduct moet in totaal 7 bomen gekapt worden. Ter plaatse van de Sparrendaalseweg zal het viaduct gesitueerd worden naast de bestaande bomenrij, zodat daar geen bomen voor weg hoeven. Alleen om op de Sparrendaalseweg te komen moeten er 4 bomen weg. Op deze manier is het viaduct zo goed mogelijk

			ingepast in het landschap met behoud van zoveel mogelijk bomen en zo min mogelijk aantasting van de bestaande landschappelijke kwaliteiten. Het talud van het viaduct wordt voor het behoud van landschappelijke kwaliteit beplant met bomen en struiken. Met het behoud van de bomen, is de verstoring voor de aanwezige dieren ook beperkt.
	e.	Reclamant stelt dat niet duidelijk is welke invloed de in VKA+ voorgestelde brug over de N65 heeft op de verkeersstromen in het gebied.	Doordat het viaduct later in het proces is toegevoegd aan de Reconstructie N65 is deze niet opgenomen in het algemene verkeersonderzoek. Er is echter een apart onderzoek naar de verkeersintensiteit uitgevoerd voor het viaduct. Hieruit blijkt dat het aantal verkeersbewegingen per etmaal gering is op het nieuwe viaduct. Doordat de verbinding tussen het gebieden noordelijk en zuidelijk van de N65 essentieel is voor de bereikbaarheid waaronder verschillende ondernemingen in het buitengebied is het viaduct wel noodzakelijk. Het aantal verkeersbewegingen over het viaduct is echter dusdanig gering, dat dit nauwelijks invloed heeft op de verkeersstromen op de overige wegen binnen Vught.
	f.	Reclamant maakt zich zorgen over de gevolgen van de weg ten aanzien van verdroging en infiltratie van vervuild water afkomstig van de weg.	In de Watertoets (bijlage 13 bij de toelichting) is uitgebreid toegelicht dat de verdiepte ligging van de N65 geen nadelige effecten heeft op de grondwaterstand in de omgeving en geen verdrogingseffect zal hebben. Om vervuiling te voorkomen worden in het ontwerp van de N65 maatregelen opgenomen.
	g.	Reclamant stelt dat het niet duidelijk is hoe groot de daling van de grondwaterstand is in de Vughtse Heide en of dit mogelijk ongewenste effecten heeft ten aanzien van verdroging en dat niet duidelijk is hoe er wordt gecompenseerd.	In de Watertoets (bijlage 13 bij de toelichting) is uitgebreid toegelicht dat de verdiepte ligging van de N65 geen nadelige effecten heeft op de grondwaterstand in de omgeving en geen verdrogingseffect zal hebben.
	h.	Reclamant stelt dat door de voorgestelde waterberging in de Vughtse Heide en de infiltratie in de waterbodems aldaar de waterbodems op termijn vervuild zullen raken, wat negatieve gevolgen heeft voor watergebonden dieren.	In het kader van het bestemmingsplan zijn de milieueffecten van het verdiept aanleggen van de N65 onderzocht. Er zijn geen milieueffecten in de waterbergingen te verwachten. De maatregelen die noodzakelijk zijn om vervuiling te voorkomen worden in het ontwerp van de N65 opgenomen. Toetsing van deze maatregelen zal in het kader van de omgevingsvergunning worden gedaan. Het monitoringsplan wordt aangevuld met monitoring van de waterkwaliteit in de Vughtse Heide en de Lunetten. Dit maakt overigens geen onderdeel uit van het bestemmingsplan maar is onderdeel van de uitvoering.
	i.	Reclamant stelt voor dat infiltratievoorzieningen worden aangelegd op locaties nabij de N65 en wil graag betrokken zijn bij de nadere uitwerking hiervan.	De benodigde grootte voor de infiltratievoorzieningen bedraagt 608 m ² . Na de bestemmingsplanfase worden de infiltratievoorziening nader uitgewerkt in het ontwerp ten behoeve van het vergunningentraject.
	j.	Reclamant stelt dat na de uitspraak van de Raad van State over het PAS het PAS niet meer gebruikt mag worden als onderbouwing voor het aspect Stikstofdepositie en dat op een andere wijze de compensatie van effecten op Natura2000gebieden geborgd moet worden.	Voor een reactie op het aspect stikstofdepositie wordt verwezen naar paragraaf 2.9 van deze nota.

	k.	Reclamant stelt voor om in de directe omgeving stikstofbronnen effectief en permanent weg te nemen door te zoeken naar agrariërs die bereid zijn om hun stikstofrechten over te doen en hun veehouderij te beëindigen of verkleinen.	Gezien de resultaten van het onderzoek is dit niet aan de orde, zie paragraaf 2.9 van deze reactienota.
	l.	Reclamant stelt voor een ADC-toets uit te voeren.	Gezien de resultaten van het onderzoek is dit niet aan de orde, zie paragraaf 2.9 van deze reactienota.
	m.	Reclamant stelt dat houtopstanden langs de N65 aangetast worden en dat dit gecompenseerd dient te worden door middel van herplant of, zoals het plan voorstelt, een bijdrage in het groenfonds. Reclamant stelt dat in de omgeving echter voldoende ruimte is om een herplant uit te voeren.	Voor een reactie wordt gewezen op paragraaf 2.8 van deze reactienota.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
118	a.	Reclamant maakt bezwaar tegen de grenzen van het plan, vanwege het aangrenzende plan 'Programma Hoogfrequent Spoor Meteren Bortel omkering N65_PHS' (project PHS). Dit plan maakt deel uit van de aanpalende gronden vanwege de verkeersafwikkeling vanuit Vught Noord. Reclamant stelt dat niet duidelijk is bij welk plan bezwaar moet kunnen worden aangetekend aangaande gevolgen van (een van) beide bestemmingsplannen door het ontbreken van een gecoördineerd juridisch proces voor de bewoners.	De projecten N65 en PHS doorlopen ieder een aparte procedure. Waar noodzakelijk worden de uitgangspunten voor onderzoeken op elkaar afgestemd. Ook in de uitvoering wordt rekening gehouden met elkaar en de invloed die de projecten hebben op Vught. Een gelijktijdige uitvoering van de projecten is praktisch gezien niet mogelijk. De reikwijdte van het bestemmingsplan N65 beslaat het plangebied en de effecten op het onderliggend wegennet. De afrit aan de Rembrandtlaan wordt in het project PHS aangepast en valt dus niet onder de effecten van dit bestemmingsplan.
	b.	Reclamant stelt dat de oprit Olmenlaan en afrit Rembrandtlaan onnodig zijn.	Het behouden van de aansluitingen van de Olmenlaan/Heikantstraat en Rembrandtlaan op de N65 is een uitkomst uit de MIRT-verkenning (dit is uitgebreid toegelicht in paragraaf 2.1 van de reactienota). In het verkeerskundig onderzoek zijn de effecten van een aantal varianten beschouwd, waaronder het openhouden van de oprit Olmenlaan en de afrit Rembrandtlaan. Hierbij is geconcludeerd dat het openhouden leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught. De resultaten uit de verkeersmodellen bevestigen dat de capaciteit van de wegen voldoende is voor een goede verkeersafwikkeling, zonder dat dit leidt tot onaanvaardbare overlast in de omgeving (zie uitgebreid bijlage 9 bij de toelichting). De leefbaarheid van de wijk wordt niet onevenredig aangetast door de verkeerstoename. Geconcludeerd wordt dat het

			openhouden van de op- en afrit Olmenlaan/Rembrandtlaan leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught en dat er geen verder knelpunten zijn.
	c.	Reclamant maakt bezwaar tegen de aanpassing en inrichting van kruispunt J. F. Kennedylaan/ Helvoirtseweg – N65, vanwege de toename van het verkeer op de Lekkerbeetjenlaan en de Rembrandtlaan en de daaropvolgende overlast voor de bewoners van deze straten. Met de inpassing van de twee rotondes worden de routes voor langzaam verkeer gecompliceerd en gevaarlijk.	Voor een reactie op verkeerseffecten wordt gewezen op paragraaf 2.2 van deze nota. In aanvulling daarop wordt het volgende opgemerkt. De belasting op het onderliggende wegennetwerk neemt niet drastisch toe. In paragraaf 2.2 wordt dit toegelicht onder het kopje 'e) Belasting van het onderliggend wegennet'. In het verkeersonderzoek dat is opgenomen in bijlage 8 van de toelichting is in tabel 3.1 op blz. 8 een compleet overzicht gegeven van de effecten op het (onderliggend) wegennet. Hieruit blijkt dat op het overgrote gedeelte van het onderliggend wegennet de verkeersintensiteit niet significant toeneemt. Voor de verkeersveiligheid wordt gewezen op paragraaf 2.3 van deze nota.
	d.	Reclamant maakt bezwaar tegen de aanpassing en inrichting van kruispunt Bréautélaan/Martinilaan – N65, vanwege onduidelijkheid over de in de toelichting genoemde hoogtemeters met betrekking tot het verdiept aanleggen van kruispunt J. F. Kennedylaan/ Helvoirtseweg en Martinilaan- Bréautélaan. Vanwege de toevoeging 'ca.' is niet exact vast te stellen wat de definitieve situatie wordt en hoe groot de aantasting van het woongenot voor de bewoners aan de Bréautélaan wordt. Eveneens omdat niet duidelijk is wat de verhoging van het straatniveau van ca. 1,5 meter voor gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van de woningen aan de Bréautélaan.	De kruising Bréautélaan/ Martinilaan komt op maximaal 1,5 meter boven het huidige maaiveld te liggen. Doordat het voorliggende ontwerp van de weg een voorlopig ontwerp is, en op details nog kan veranderen, worden de maten als 'circa' aangegeven. In het ontwerp is ervoor gezorgd dat alle percelen ontsloten worden. Voor de percelen die niet op de Bréautélaan ontsloten kunnen worden, wordt een ventweg gerealiseerd.
	e.	Reclamant betreurt dat de N65 niet ter plaatse van alle kruisingen volledig verdiept wordt aangelegd.	In de MIRT-verkenning is onderzocht in hoeverre een halve of volledig verdiepte ligging doelmatig is. Hieruit is gebleken dat ter plaatse van de Bréautélaan/ Martinilaan een halve verdiepte ligging volstaat en de extra investering die gemaakt moet worden voor een volledige verdiepte ligging niet doelmatig is. Zie verder uitgebreid paragraaf 2.1 van deze nota.
	f.	Reclamant maakt bezwaar tegen de aanpassing en inrichting van kruispunt Boslaan/Vijverbosweg – N65, vanwege onduidelijkheid over de in de toelichting genoemde hoogtemeters met betrekking tot het verdiept en half verdiept aanleggen van de kruisingen. Vanwege de toevoeging 'ca.' is niet exact vast te stellen wat de definitieve situatie wordt en hoe groot de aantasting van het woongenot voor de bewoners. Reclamant stelt dat een beschrijving mist van de aanpassingen op de Boslaan worden gedaan, met het oog op bereikbaarheid van woningen, alsmede verdere plannen met betrekking tot verkeerskundige maatregelen aan de Boslaan.	De kruising Boslaan/Vijverbosweg komt op maximaal 1,5 meter boven het bestaande maaiveld te liggen. Doordat het voorliggende ontwerp een voorlopig ontwerp is, en op details nog kan veranderen, worden de maten als 'circa' aangegeven. In het ontwerp is ervoor gezorgd dat alle percelen ontsloten worden. Voor de percelen die niet op de Boslaan ontsloten kunnen worden, wordt een ventweg gerealiseerd.
	g.	Reclamant maakt bezwaar tegen de aanpassing en inrichting van aansluiting Groenewoud/ viaduct Sparrendaalseweg, vanwege verkeerstoename op omliggende wegen.	In de inleiding van paragraaf 3.7 is een uitgebreide toelichting gegeven welke afwegingen zijn gemaakt in het kader van de verkeerssituatie rond de Sparrendaalseweg en de Kruishoeveweg. Doordat het viaduct later in het proces is toegevoegd aan de

			Reconstructie N65 is deze niet opgenomen in het algemene verkeersonderzoek. Er is echter een apart onderzoek naar de verkeersintensiteit uitgevoerd voor het viaduct. Hieruit blijkt dat het aantal verkeersbewegingen per etmaal gering is op het nieuwe viaduct. Doordat de verbinding tussen het gebieden noordelijk en zuidelijk van de N65 essentieel is voor de bereikbaarheid waaronder verschillende ondernemingen in het buitengebied is het viaduct wel noodzakelijk. Het aantal verkeersbewegingen over het viaduct is echter dusdanig gering, dat dit nauwelijks invloed heeft op de verkeersstromen op de overige wegen binnen Vught.
	h.	Reclamant stelt voor om de parallelstructuur tussen Kruishoeveweg en de Torenstraat in Helvoirt beter te benutten.	Er wordt op een klein gedeelte tussen de Kruishoeveweg en Helvoirt een parallelweg gerealiseerd. Deze loopt echter niet door tot aan de Torenstraat, maar is aangesloten op de 'Parallelweg', die in noordelijke richting loopt. Het is niet wenselijk om de parallelstructuur door te laten lopen tot Helvoirt, in verband met de verkeersveiligheid op en rondom de Torenstraat. De verkeersintensiteit op de Torenstraat gaat toenemen in de toekomstige situatie.
	i.	Reclamant maakt bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan wegens de toename van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet. Het plan strookt niet meer met hetgeen is vastgesteld in de 1 ^{ste} Herziening Verkeer en Vervoerplan 2014-2018.	Voor een reactie op verkeerseffecten wordt gewezen op paragraaf 2.2 van deze nota. In aanvulling daarop wordt het volgende opgemerkt. De belasting op het onderliggende wegennetwerk neemt niet drastisch toe. In paragraaf 2.2 wordt dit toegelicht onder het kopje 'e) Belasting van het onderliggend wegennet'. In het verkeersonderzoek dat is opgenomen in bijlage 8 van de toelichting is in tabel 3.1 op blz. 8 een compleet overzicht gegeven van de effecten op het (onderliggend) wegennet. Hieruit blijkt dat op het overgrote gedeelte van het onderliggend wegennet de verkeersintensiteit niet significant toeneemt. Voor de verkeersveiligheid wordt gewezen op paragraaf 2.3 van deze nota. De grote verkeersstromen binnen de gemeente Vught worden opgevangen door de hoofdwegen. Ook na de reconstructie van de N65 worden maatregelen getroffen om het verkeer zoveel mogelijk naar deze wegen te begeleiden. Dit is in overeenstemming met het Verkeer- en vervoerplan 2014 - 2018.
	j.	Reclamant maakt bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan, vanwege het feit dat een toename van het verkeer op het onderliggende wegennet niet voor alle wegen in het onderzoek genoemd worden. De toename van de verkeersdruk leidt tot aantasting van het woongenot en leefbaarheid.	Alle wegen waar, als gevolg van de Reconstructie N65 fysieke veranderingen plaatsvinden, dan wel een verkeer toe- of afname wordt verwacht, zijn onderzocht. Zie 2.2 (verkeer) voor een nadere toelichting op het verkeersonderzoek.
	k.	Reclamant stelt dat de op de N65 voorziene openbaar vervoer haltes komen te vervallen zonder vermelding van compensatie.	Het is momenteel nog niet duidelijk waar de bushaltes geplaatst zullen worden. Er wordt onderzocht wat de meest geschikte locatie hiervoor is. Het is wel zeker dat de bushaltes terugkomen, maar de exacte locatie is nog niet bepaald.
	l.	Reclamant stelt voor dat het verkennend bodemonderzoek uitgevoerd wordt voordat het plan vastgesteld wordt.	Er is bodemonderzoek verricht (zie bijlage 12 bij de toelichting bij het bestemmingsplan). Voor de beoogde bestemmingswijziging volstaan de resultaten van het historisch onderzoek. Voorafgaand aan de werkzaamheden dient door middel van een verkennend

			bodemonderzoek de bodemkwaliteit onderzocht te worden ter plaatse van grondroerende werkzaamheden. Het is niet nodig om het bodemonderzoek uit te voeren voor vaststelling van het bestemmingsplan. De bodem zal onderzocht worden in het kader van de aanvraag van de omgevingsvergunning. Hierbij wordt gegarandeerd dat de realisatie van de Reconstructie N65 pas gestart wordt, wanneer het bodemonderzoek is uitgevoerd.
	m.	Reclamant stelt dat in de toelichting onder het thema Cultuurhistorie uit is gegaan van de VKA, dit dient echter het VKA+ te zijn.	Het woord VKA zal aangepast worden naar Reconstructie N65 in de toelichting van het bestemmingsplan.
	n.	Reclamant stelt dat wegens het ontbreken van een onderzoek vanuit Wet milieubeheer niet duidelijk is welke conclusies er verbonden moeten worden aan het genoemde onderzoek, wat belemmerend kan werken op de uitoefening van de rechten van bezwaar.	Dit is onderzoek is wel degelijk uitgevoerd. Voor een uitgebreide toelichting op het geluidonderzoek dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan wordt gewezen op paragraaf 2.5 van deze nota.
	o.	Reclamant stelt dat de advieswaarden van de WHO aangehouden dienen te worden, in plaats van de grenswaarden, in het kader van luchtkwaliteit.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.6 onder het kopje "c) WHO-waarde".
	p.	Reclamant stelt dat niet duidelijk is of de uitspraak van de Raad van State over het PAS geen belemmeringen veroorzaakt voor het plan.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.9 (stikstofdepositie) van deze reactienota.
	q.	Reclamant stelt dat het, gezien het grote aantal te kappen bomen, niet aanvaardbaar is dat het op dit moment nog niet duidelijk is hoe de te kappen bomen worden gecompenseerd.	Voor een reactie op dit aspect verwijzen we naar paragraaf 2.8 van deze reactienota.
	r.	Reclamant stelt dat niet duidelijk is hoe de geluidsschermen in het plan worden gefinancierd, en dat dus niet duidelijk is of de schermen er wel komen.	Voor een toelichting op dit aspect wordt verwezen naar paragraaf 2.5 onder het kopje "d) Geluidsschermen in relatie tot MJPG". In aanvulling wordt het volgende opgemerkt. De geluidsschermen worden gerealiseerd. De MJPG-middelen zijn beschikbaar gesteld. Dit is in het bestemmingsplan geborgd in de regels. Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat de Reconstructie N65 pas in gebruik genomen mag worden wanneer de geluidsschermen gerealiseerd zijn.
	s.	Reclamant stelt dat burgers niet actief in het participatieproces zijn meegenomen.	Er wordt zo open en correct mogelijk gecommuniceerd met omwonenden. De gemeente zet verschillende kanalen in om belanghebbenden zo goed als mogelijk te informeren en te laten participeren over het bestemmingsplan (zie paragraaf 2.12 van de reactienota).
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Tekstuele aanpassing bij Cultuurhistorie en stikstofdepositie

119	a.	Reclamant stelt dat voor publicatie van het ontwerpbestemmingsplan nader vooroverleg zou plaatsvinden over gemaakte keuzes, omdat er in het verleden reeds meerder overleggen zijn gepleegd. Dit vooroverleg heeft echter niet plaatsgevonden.	Er hebben meerdere gesprekken plaatsvonden met reclamant. Die gesprekken hadden allemaal het karakter van een vooroverleg.
	b.	Reclamant betreurt dat het ontwerpbestemmingsplan reconstructie N65 niet gelijktijdig met het plan in Haaren ter visie ligt omdat beide trajecten van invloed zijn op elkaar.	Het gelijktijdig ter inzage leggen van het bestemmingsplan van de gemeente Vught en Haaren is wel het streven geweest. In Vught speelt echter eveneens het project PHS, waarbij het belangrijk is dat deze qua planning en uitvoering op elkaar afgestemd worden. Derhalve is ervoor gekozen het ontwerpbestemmingsplan Vught eerder ter inzage te leggen.
	c.	Reclamant stelt dat bij de kruising Helvoirtseweg een voetpad aan de westzijde is voorzien. Reclamant stelt voor dat het voetpad, dat op de kaart tevens aan de oostzijde ingetekend lijkt te zijn, als doorgaand voetpad uit te voeren.	Er zijn aan beide zijden van de rotonde Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan voetpaden voorzien. Dit wordt echter middels het bestemmingsplan niet vastgelegd. Het bestemmingsplan stelt enkel de juridisch-planologische kaders voor een plangebied. Er wordt dus niet vastgelegd dat de voetpaden gerealiseerd moeten worden. Dit wordt vastgelegd in het definitieve ontwerp.
	d.	Reclamant stelt dat aan de Martinilaan/De Bréautélaan, die als fietsstraat wordt beoogd, tevens een voetpad gerealiseerd moet worden. Daarnaast dient de fietsstraat niet beperkt te worden tot de plangrens, maar tot het begin en einde van de wegen, dus respectievelijk van de Theresialaan tot de Loonsebaan. Tevens het beoogde wandelpad in het noordoostelijk kwadrant dient door te lopen tot aan de kruising met de Helvoirtseweg, in plaats van tot de Zonneweilaan.	De Bréautélaan en de Martinilaan worden als gevolg van de reconstructie N65 opnieuw ingericht. Daarbij wordt zoveel als mogelijk invulling gegeven aan alle type verkeersdeelnemers, waaronder ook de voetgangers. De inrichting van beide wegen wordt in overleg met de bewoners opgesteld. Er wordt zo goed als mogelijk rekening gehouden met alle belangen en wensen.
	e.	Reclamant stelt dat de wegen naar de kruising Boslaan/Vijverbosweg voor wandelaars en fietsers over de volledige lengte veilig uitgevoerd dienen te worden. Bovendien zal de Jagersboschlaan in de toekomst gebruikt worden door wandel- en fietsverkeer. Voor een veilige oversteek van de Vijverbosweg stelt reclamant voor een middeneiland aan te leggen.	Veiligheid is uiteraard één van de ontwerpuitgangspunten. Uw opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen, een middenberm behoort tot de mogelijkheden. Verder wordt verwezen naar de inleidende paragraaf van 3.6.
	f.	Reclamant stelt dat op het traject Vught Helvoirtseweg – gemeentegrens Haaren de openbaar vervoer haltes komen te vervallen zonder vermelding van vervangende haltes.	De huidige bushaltes zullen komen te vervallen, maar komen in ieder geval wel terug. Het is nog niet exact bekend waar de bushaltes geplaatst zullen worden in de toekomstige situatie.
	g.	Reclamant stelt dat de in het plan voorgestelde kruising van de N65 ter hoogte van restaurant 't Groene Woud een negatief effect heeft op de huidige aantrekkelijke wandelroute en op de veiligheid. Reclamant stelt voor om de eerder besproken natuurbrug te realiseren.	De natuurbrug wordt gerealiseerd. Deze wordt echter niet toegankelijk voor wandelaars en fietsers. Voor wandelaars en fietsers die de N65 willen oversteken wordt een viaduct tussen de Kruishoeveweg en Sparrendaalseweg gerealiseerd. Gezien de zeer lage verkeersintensiteit op deze brug, kan deze als verkeersveilig voor wandelaars en fietsers worden beschouwd.

	h.	Reclamant stelt dat het ontwerpbestemmingsplan niet duidelijk maakt hoe/ en of een fietsvoorziening aan de noordzijde van de N65 wordt gerealiseerd.	Er wordt aan de noordzijde van de N65 geen doorlopende fietsstructuur gerealiseerd. Deze structuur zal zich in de toekomstige situatie aan de zuidzijde van de N65 bevinden (snelfietspad). Er worden op plaatsen waar dit de verkeersstructuur ten goede komt fietspad/straten aangelegd. Op de ontwerptekeningen die als bijlage 1 t/m 3 bij de toelichting van het plan zijn gevoegd, is de precieze ligging van de fietspaden weergegeven.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
120	a.	Reclamant stelt dat de reconstructie N65 tot gevolg heeft dat de bereikbaarheid in Vught verslechtert. Verkeersdruk op lokale wegen neemt toe en heeft negatieve gevolgen op de veiligheid.	De reconstructie heeft juist positieve effecten op het verkeer en de verkeersveiligheid. Dit is toegelicht in paragraaf 2.1 (nut en noodzaak), paragraaf 2.2 (verkeer) en paragraaf 2.4 (bereikbaarheid).
	b.	Reclamant stelt dat het viaduct over de Taalstraat, wat onderdeel is van project PHS, binnen de scope van de reconstructie N65 dient te vallen.	Wij begrijpen dat het na elkaar uitvoeren van de plannen voor de N65 en PHS moeilijk is om te kunnen inschatten wat onder welk plan valt. Echter omdat het om twee zeer complexe projecten gaat, is het praktisch gezien onmogelijk om dit als één project uit te voeren. De reikwijdte van het bestemmingsplan N65 beslaat het plangebied en de effecten op het onderliggend wegennet. Het viaduct over de Taalstraat wordt in het project PHS aangepast en valt dus niet onder de effecten van dit bestemmingsplan.
	c.	Reclamant stelt dat de reconstructie N65 te veel geld kost.	In paragraaf 2.1 is uitgebreid stilgestaan bij de nut en noodzaak van het project. Voor de kansrijke alternatieven voor de aanpak van de N65 is tijdens de MIRT-verkenning een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld. Uit de MKBA voor het voorkeursalternatief (VKA) blijkt dat de maatschappelijke baten bij geen van de alternatieven opwegen tegen de kosten. Uit de vergelijking van het VKA met de alternatieven uit de MKBA blijkt dat het VKA iets hogere baten heeft (die deels niet gekwantificeerd kunnen worden) en lagere kosten. De verhouding tussen de kosten en de baten is echter nog steeds <1. De kosten/baten-ratio is echter niet het enige criterium voor investeringsbeslissingen als deze. Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de doelstellingen van de reconstructie (zie daarvoor hierboven paragraaf 2.1). Dat is voor de N65 bij Vught (en Haaren) zeker het geval, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Na de vaststelling van het VKA zijn de plannen verder geoptimaliseerd en dragen zij, mede door de grotere verbetering van de doorstroming, in nog hogere mate bij aan de doelstellingen.
	d.	Reclamant stelt voor het lokale verkeer en doorgaand verkeer te scheiden door middel van een volledig of half verdiepte ligging of tunnel met parallel lopende lokale wegen langs/op de verdiepte ligging of op de tunnel.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op

			gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project. De N65 wordt binnen de bebouwde kom van Vught gerealiseerd in een (half)verdiepte tunnelbak. Het realiseren van een volledige tunnel met gebiedsontsluitingswegen daarbovenop is financieel gezien niet haalbaar.
	e.	Reclamant stelt dat de kruising met de Helvoirtseweg in het plan het verkeer van en naar Tilburg faciliteert, dit zou echter het verkeer van/naar Den Bosch moeten faciliteren.	In paragraaf 3.2.1 onder het kopje 'd) Geen aansluiting bij kruising Helvoirtseweg – John F. Kennedylaan (richting Den Bosch)' is toegelicht waarom is gekozen om de desbetreffende aansluiting te laten vervallen.
	f.	Reclamant stelt dat wanneer aan de zuidzijde van de N65 ter hoogte van de kruising Helvoirtseweg een oprit richting het noorden wordt gerealiseerd de Aert Heymlaan parallel aan het spoor onder de N65 doorgelegd kan worden (en niet alleen een fietstunnel). Hierdoor kan de overweg Aert Heymlaan ook worden opgeheven. Reclamant stelt dat er een verbinding mogelijk is tussen Olmenlaan en Rembrandtlaan, onder de verhoogde A65 door, om de bereikbaarheid binnen Vught te verhogen.	Het plangebied heeft geen betrekking op de door reclamant genoemde problematiek. Er is op dit moment geen aanleiding voor extra infrastructurele wijzigingen.
	g.	Reclamant stelt dat wat hoort bij project PHS ook binnen de scope van de reconstructie N65 te voegen.	De projecten N65 en PHS doorlopen ieder een aparte procedure. Waar noodzakelijk worden de uitgangspunten voor onderzoeken op elkaar afgestemd. Ook in de uitvoering wordt rekening gehouden met elkaar en de invloed die de projecten hebben op Vught. Een gelijktijdige uitvoering van de projecten is praktisch gezien niet mogelijk. De reikwijdte van het bestemmingsplan N65 beslaat het plangebied en de effecten op het onderliggend wegennet.
	h.	Reclamant stelt voor dat ter hoogte van de aansluiting Boslaan een halve aansluiting ten westen van restaurant de Vier Kolommen van en naar Tilburg volstaat. Tussen de twee halve aansluitingen komt een parallelweg voor lokaalverkeer en verkeer dat vanuit Tilburg/Den Bosch in Vught moet zijn. Reclamant stelt dat de kruispunten Boslaan en Helvoirtseweg hiermee eenvoudiger en goedkoper kunnen.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project. De Reconstructie N65 komt voort uit de MIRT-verkenning die is uitgevoerd. Hierin zijn uitvoerig alle mogelijke opties qua op- en afritten en toegangswegen onderzocht. De door u voorgestelde situatie is niet als beste optie uit de MIRT-verkenning gekomen.
	i.	Reclamant stelt voor dat een parallelweg langs de N65 kan worden uitgevoerd, dan wel boven de N65 wanneer de N65 verdiept of in een tunnel komt te liggen.	Het realiseren van een volledige parallelroute langs de N65 voor het autoverkeer is niet wenselijk en haalbaar in verband met de verkeersveiligheid van de fietsers, de leefbaarheid van de woningen die langs de N65 gelegen zijn en de kosten die gemaakt moeten worden voor de aankoop van gronden. Verdere toelichting hierop vindt u in paragraaf 2.4.

	j.	Reclamant stelt dat de zes doelstellingen uit het ontwerpbestemmingsplan niet gehaald kunnen worden.	De 6 doelstelling worden wel degelijk gehaald. Wij zijn van mening dat met de Reconstructie N65 de doelstellingen van het project worden behaald. In paragraaf 2.1 wordt hier nader op ingegaan
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
121	a.	Reclamant stelt dat de noodzaak voor de ruime begrenzing van de enkelbestemming 'verkeer' ter plaatse van sectie L nummer 3337 ontbreekt, nu deze gronden niet permanent noch tijdelijk noodzakelijk zijn voor de realisatie van het project, waardoor er geen noodzaak is om de gronden te bestemmen als 'verkeer' in plaats van als 'park'.	We hebben de situatie nogmaals bekeken en komen tot de conclusie dat het bestemmingsplan wordt aangepast. De bestemming 'groen – park' wordt opgenomen op de gronden die na de aanleg van de reconstructie niet meer nodig zijn voor de weg.
	b.	Reclamant stelt dat de in de detailtekeningen opgenomen aankoopgrens ten behoeve van de enkelbestemming 'verkeer' te ruim genomen is. Reclamant verzoekt het college de aankoopgrens terug te brengen de ruimte die nodig is voor het feitelijk aan te leggen werk.	De begrenzing wordt zo dicht mogelijk langs de N65 gelegd, om het landgoed Craaijenstein niet onnodig te verkleinen. Met de inrichting van de laatste strook richting de N65 houden wij rekening met een groene uitstraling.
	c.	Reclamant stelt dat de maatvoeringen zoals opgenomen in bijlage 1 tot en met 3 bij de plantoelichting, alsmede de dwarsdoorsneden als opgenomen in bijlage 1 bij de regels, niet verankerd zijn in de regels en planverbeelding. Reclamant verzoekt daarom een juridische borging van het planontwerp als opgenomen in genoemde bijlagen.	De dwarsdoorsneden zijn in het ontwerpbestemmingsplan als bijlage 2 bij de regels gevoegd. In de bouwregels van de bestemming 'Verkeer' is opgenomen dat de hoogte van de N65, tunnelwanden en viaducten dient te voldoen aan de hoogteprofielen zoals opgenomen in de bijlage. Hiermee zijn de doorsneden verankerd in de regels van het bestemmingsplan. Er is wel een aanpassing gedaan aan de doorsneden zodat deze duidelijker en beter leesbaar en toetsbaar zijn.
	d.	Reclamant stelt dat aangehaalde dwarsdoorsneden en detailtekeningen in bijlage 1 bij de planregels niet aansluiten bij de ontwerptekeningen die als bijlage 1 tot en met 3 bij de toelichting zijn opgenomen. Daarnaast sluiten deze dwarsdoorsneden niet aan bij de kaart geluidwerende maatregelen in bijlage 3 bij de regels. Reclamant stelt dat hierdoor onduidelijk wat de impact is van het plan op de cliënt op gebied van fijnstof, geluid, lichthinder en visuele impact. Derhalve verzoekt reclamant dat het plan opnieuw als ontwerp ter inzage wordt gelegd met de juiste gegevens, onderzoeken en tekeningen.	Alle genoemde bijlagen worden aan de hand van de gedane aanpassingen in het ontwerp geactualiseerd. De documenten sluiten daarom in de definitieve versies bij elkaar aan. Van onduidelijkheid op de genoemde aspecten is geen sprake.
	e.	Reclamant stelt dat onvoldoende inzichtelijk is gemaakt waarom bepaalde bomen wél en andere bomen niet als waardevol of monumentaal zijn aangemerkt. Dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Reclamant stelt tevens dat zijn eigendom 'Craaijenstein' aangewezen is als Rijksmonument en daardoor de bomen als 'monumentaal' of als 'waardevol' beschouwd moeten worden gezien het ensemble van parkaanleg en beeldbepalende ouden bomen in samenhang met het rijksmonument.	Voor een reactie op dit aspect wordt in de eerste gewezen op paragraaf 2.8 van deze reactienota. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. De waardering van de bomen is uitgevoerd conform het puntensysteem zoals opgenomen in de Nota Groen van de gemeente Vught. Hieruit is gebleken welke compensatie er benodigd is voor het kappen van een boom. Doordat het ontwerp nog niet definitief is en op onderdelen nog kan wijzigen, is enkel de boominventarisatie uitgevoerd. Wanneer het ontwerp definitief

			gemaakt wordt, wordt duidelijk welke bomen gekapt dienen te worden en zal er een plan voor de kap, herplant en compensatie van deze bomen opgesteld worden
	f.	Reclamant verzoekt dat de beoordeling van de te rooien bomen inzichtelijk wordt gemaakt en dat een heroverweging wordt gemaakt ten aanzien van de te rooien bomen. Er dient in het bestemmingsplan geborgd te worden dat het aantal te rooien bomen niet uitgebreid kan worden.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.8 van deze reactienota.
	g.	Reclamant verzoekt dat aanvullende maatregelen worden getroffen ter bescherming (tevens tijdens de uitvoering van de werkzaamheden) van de bomen die niet gerooid hoeven te worden.	Dergelijke maatregelen kunnen worden meegenomen in het contract met de aannemer. Het betreft hoe dan ook een uitvoeringskwestie.
	h.	Reclamant stelt dat de bronmaatregelen ten behoeve van geluidsreductie niet planologisch zijn geborgd en geeft aan dat dit in strijd is met een goed ruimtelijke ordening.	Deze maatregelen zijn geborgd op basis van een voorwaardelijke verplichting in de regels van het bestemmingsplan. Van strijd met een goede ruimtelijke ordening is dus geen sprake.
	i.	Reclamant stelt dat de ontsluiting via de hoofdentree in het planontwerp wordt aangetast, waardoor monumentale en cultuurhistorische waarden worden geschaad en er verkeersonveilige situaties optreden. Ook is gezien de tegenstrijdigheid van de ontwerptekeningen onvoldoende duidelijk hoe het terrein van cliënt wordt ontsloten. Reclamant stelt dat het herstel van de aantasting van de hoofdentree planologisch geborgd dient te worden. Reclamant verzoekt een aanpassing van het ontwerp van de rotonde voor Craijenstein, zodat de ontsluiting op een symmetrische lijnvormige manier mogelijk wordt.	In lijn met de zienswijzen, wordt in het nieuwste ontwerp het perceel direct ontsloten op de rotonde. Van aantasting is dus geen sprake.
	j.	Reclamant stelt dat het niet planologisch verankerd is hoe de aantasting van de monumentale cultuurhistorische waarden hersteld worden.	Voor de inrichting van de kruising N65/Boslaan-Vijverbosweg is sprake van een klein ruimtebeslag en worden bomen binnen het cultuurhistorisch vlak "Vughtse Hoeven en Beukenhorst" gekapt. Dit is mogelijk wanneer deze bomen geen onderdeel uitmaken van de wezenlijke kenmerken en waarden van de Vughtse Hoeven en Beukenhorst. Binnen het cultuurhistorisch waardevol gebied worden de historische gebouwen (de landhuizen, bijgebouwen en boerderijen), de parkaanleg, de laanstructuren, de Scheepersdijk/Broekstraat (oude dijk van de Essche Stroom) en de vennen planologisch beschermd. Het ruimtebeslag en bomenkap ten behoeve van de reconstructie van de N65 leidt niet tot aantasting van één van deze waarden omdat de bomen op deze locatie geen onderdeel uitmaken van de kenmerken of waarden die op grond van de Interim Omgevingsverordening beschermd worden. De bomen zijn geen onderdeel van een parkaanleg of historische laanstructuur. Het beschermingsregime gaat in op parkaanleg en laanstructuren die onderdeel zijn van het klooster Sparrendaal en het landgoed Wargashuyse (beide op meer dan een kilometer afstand van de kruising N65/Boslaan-

			Vijverbosweg gelegen). De bomen in de directe nabijheid van de kruising N65/Boslaan-Vijverbosweg dragen om die reden niet bij aan de cultuurhistorische waarde van het cultuurhistorisch waardevol gebied "Vughtse Hoeven en Beukenhorst". De bomen kennen ook op andere gronden (monumentale bomen of bijzonder inheemse bomen of struiken) geen beschermingsregime.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Aanpassing van en deel van de verkeersbestemming in de bestemming Groen-Park op de verbeelding.
122	a.	Reclamant maakt bezwaar tegen de grenzen van het plan, vanwege het aangrenzende plan 'Programma Hoogfrequent Spoor Meteren Bortel omkering N65_PHS' (project PHS). Dit plan maakt deel uit van de aanpalende gronden vanwege de verkeersafwikkeling vanuit Vught Noord. Reclamant stelt dat niet duidelijk is bij welk plan bezwaar moet kunnen worden aangetekend aangaande gevolgen van (een van) beide bestemmingsplannen door het ontbreken van een gecoördineerd juridisch proces voor de bewoners.	De projecten N65 en PHS doorlopen ieder een aparte procedure. Waar noodzakelijk worden de uitgangspunten voor onderzoeken op elkaar afgestemd. Ook in de uitvoering wordt rekening gehouden met elkaar en de invloed die de projecten hebben op Vught. Een gelijktijdige uitvoering van de projecten is praktisch gezien niet mogelijk. De reikwijdte van het bestemmingsplan N65 beslaat het plangebied en de effecten op het onderliggend wegennet.
	b.	Reclamant stelt dat de oprit Olmenlaan en afrit Rembrandtlaan onnodig is.	Het behouden van de aansluitingen van de Olmenlaan/Heikantstraat en Rembrandtlaan op de N65 is een uitkomst uit de MIRT-verkenning (dit is uitgebreid toegelicht in paragraaf 2.1 van de reactienota). In het verkeerskundig onderzoek zijn de effecten van een aantal varianten beschouwd, waaronder het openhouden van de oprit Olmenlaan en de afrit Rembrandtlaan. Hierbij is geconcludeerd dat het openhouden leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught. De resultaten uit de verkeersmodellen bevestigen dat de capaciteit van de wegen voldoende is voor een goede verkeersafwikkeling, zonder dat dit leidt tot onaanvaardbare overlast in de omgeving (zie uitgebreid bijlage 9 bij de toelichting). De leefbaarheid van de wijk wordt niet onevenredig aangetast door de verkeerstoename. Geconcludeerd wordt dat het openhouden van de op- en afrit Olmenlaan/Rembrandtlaan leidt tot de meest evenwichtige verdeling van het verkeer in Vught en dat er geen verder knelpunten zijn.
	c.	Reclamant maakt bezwaar tegen de aanpassing en inrichting van kruispunt J. F. Kennedylaan/ Helvoirtseweg – N65, vanwege de toename van het verkeer op de Lekkerbeetjenlaan en de Rembrandtlaan en de daaropvolgende overlast voor de bewoners van deze straten. Met de inpassing van de twee rotondes worden de routes voor langzaam verkeer gecompliceerd en gevaarlijk.	Voor een reactie op verkeerseffecten wordt gewezen op paragraaf 2.2 van deze nota. In aanvulling daarop wordt het volgende opgemerkt. De belasting op het onderliggende wegennetwerk neemt niet drastisch toe. In paragraaf 2.2 wordt dit toegelicht onder het kopje 'e) Belasting van het onderliggend wegennet'. In het verkeersonderzoek dat is opgenomen in bijlage 8 van de toelichting is in tabel 3.1 op blz. 8 een compleet overzicht gegeven van de effecten op het (onderliggend) wegennet. Hieruit blijkt dat op het overgrote gedeelte van het onderliggend wegennet de verkeersintensiteit niet significant toeneemt. Voor de verkeersveiligheid wordt gewezen op paragraaf 2.3 van deze nota.

d.	Reclamant maakt bezwaar tegen de aanpassing en inrichting van kruispunt Bréautélaan/Martinilaan – N65, vanwege onduidelijkheid over de in de toelichting genoemde hoogtemeters met betrekking tot het verdiept aanleggen van kruispunt J. F. Kennedylaan/ Helvoirtseweg en Martinilaan- Bréautélaan. Vanwege de toevoeging ‘ca.’ is niet exact vast te stellen wat de definitieve situatie wordt en hoe groot de aantasting van het woongenot voor de bewoners aan de Bréautélaan wordt. Eveneens omdat niet duidelijk is wat de verhoging van het straatniveau van ca. 1,5 meter voor gevolgen heeft voor de bereikbaarheid van de woningen aan de Bréautélaan.	De kruising Bréautélaan/ Martinilaan komt op maximaal 1,5 meter boven het huidige maaiveld te liggen. Doordat het voorliggende ontwerp van de weg een voorlopig ontwerp is, en op details nog kan veranderen, worden de maten als ‘circa’ aangegeven. In het ontwerp is ervoor gezorgd dat alle percelen ontsloten worden. Voor de percelen die niet op de Bréautélaan ontsloten kunnen worden, wordt een ventweg gerealiseerd.
e.	Reclamant betreurt dat de N65 niet ter plaatse van alle kruisingen volledig verdiept wordt aangelegd.	In de MIRT-verkenning is onderzocht in hoeverre een halve of volledig verdiepte ligging doelmatig is. Hieruit is gebleken dat ter plaatse van de Bréautélaan/ Martinilaan een halve verdiepte ligging volstaat en de extra investering die gemaakt moet worden voor een volledige verdiepte ligging niet doelmatig is. Zie verder uitgebreid paragraaf 2.1 van deze nota.
f.	Reclamant maakt bezwaar tegen de aanpassing en inrichting van kruispunt Boslaan/Vijverbosweg – N65, vanwege onduidelijkheid over de in de toelichting genoemde hoogtemeters met betrekking tot het verdiept en half verdiept aanleggen van de kruisingen. Vanwege de toevoeging ‘ca.’ is niet exact vast te stellen wat de definitieve situatie wordt en hoe groot de aantasting van het woongenot voor de bewoners. Reclamant stelt dat een beschrijving mist van de aanpassingen op de Boslaan worden gedaan, met het oog op bereikbaarheid van woningen, alsmede verdere plannen met betrekking tot verkeerskundige maatregelen aan de Boslaan.	De kruising Boslaan/ Vijverbosweg komt op maximaal 1,5 meter boven het bestaande maaiveld te liggen. Doordat het voorliggende ontwerp een voorlopig ontwerp is, en op details nog kan veranderen, worden de maten als ‘circa’ aangegeven. In het ontwerp is ervoor gezorgd dat alle percelen ontsloten worden. Voor de percelen die niet op de Boslaan ontsloten kunnen worden, wordt een ventweg gerealiseerd.
g.	Reclamant maakt bezwaar tegen de aanpassing en inrichting van aansluiting Groenewoud/ viaduct Sparrendaalseweg, vanwege verkeerstoename op omliggende wegen.	In de inleiding van paragraaf 3.7 is een uitgebreide toelichting gegeven welke afwegingen zijn gemaakt in het kader van de verkeerssituatie rond de Sparrendaalseweg en de Kruishoeveweg. Doordat het viaduct later in het proces is toegevoegd aan de Reconstructie N65 is deze niet opgenomen in het algemene verkeersonderzoek. Er is echter een apart onderzoek naar de verkeersintensiteit uitgevoerd voor het viaduct. Hieruit blijkt dat het aantal verkeersbewegingen per etmaal gering is op het nieuwe viaduct. Doordat de verbinding tussen het gebieden noordelijk en zuidelijk van de N65 essentieel is voor de bereikbaarheid waaronder verschillende ondernemingen in het buitengebied is het viaduct wel noodzakelijk. Het aantal verkeersbewegingen over het viaduct is echter dusdanig gering, dat dit nauwelijks invloed heeft op de verkeersstromen op de overige wegen binnen Vught.

	h.	Reclamant stelt voor om de parallelstructuur tussen Kruishoeveweg en de Torenstraat in Helvoirt beter te benutten.	Er wordt op een klein gedeelte tussen de Kruishoeveweg en Helvoirt een parallelweg gerealiseerd. Deze loopt echter niet door tot aan de Torenstraat, maar is aangesloten op de 'Parallelweg', die in noordelijke richting loopt. Het is niet wenselijk om de parallelstructuur door te laten lopen tot Helvoirt, in verband met de verkeersveiligheid op en rondom de Torenstraat. De verkeersintensiteit op de Torenstraat gaat toenemen in de toekomstige situatie.
	i.	Reclamant maakt bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan wegens de toename van de verkeersdruk op het onderliggend wegennet. Het plan strookt niet meer met hetgeen is vastgesteld in de 1 ^{ste} Herziening Verkeer en Vervoerplan 2014-2018.	Voor een reactie op verkeerseffecten wordt gewezen op paragraaf 2.2 van deze nota. In aanvulling daarop wordt het volgende opgemerkt. De belasting op het onderliggende wegennetwerk neemt niet drastisch toe. In paragraaf 2.2 wordt dit toegelicht onder het kopje 'e) Belasting van het onderliggend wegennet'. In het verkeersonderzoek dat is opgenomen in bijlage 8 van de toelichting is in tabel 3.1 op blz. 8 een compleet overzicht gegeven van de effecten op het (onderliggend) wegennet. Hieruit blijkt dat op het overgrote gedeelte van het onderliggend wegennet de verkeersintensiteit niet significant toeneemt. Voor de verkeersveiligheid wordt gewezen op paragraaf 2.3 van deze nota. De grote verkeersstromen binnen de gemeente Vught worden opgevangen door de hoofdwegen. Ook na de reconstructie van de N65 worden maatregelen getroffen om het verkeer zoveel mogelijk naar deze wegen te begeleiden. Dit is in lijn met het VVP.
	j.	Reclamant maakt bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan, vanwege het feit dat een toename van het verkeer op het onderliggende wegennet niet voor alle wegen in het onderzoek genoemd worden. De toename van de verkeersdruk leidt tot aantasting van het woongenot en leefbaarheid.	Alle wegen waar, als gevolg van de Reconstructie N65 fysieke veranderingen plaatsvinden, dan wel een verkeers toe- of afname wordt verwacht, zijn onderzocht. Zie 2.2 (verkeer) voor een nadere toelichting op het verkeersonderzoek.
	k.	Reclamant stelt dat de op de N65 voorziene openbaar vervoer haltes komen te vervallen zonder vermelding van compensatie.	Het is momenteel nog niet duidelijk waar de bushaltes geplaatst zullen worden. Er wordt onderzocht wat de meest geschikte locatie hiervoor is. Het is wel zeker dat de bushaltes terugkomen, maar de exacte locatie is nog niet bepaald.
	l.	Reclamant stelt voor dat het verkennend bodemonderzoek uitgevoerd wordt voordat het plan vastgesteld wordt.	Er is bodemonderzoek verricht (zie bijlage 12 bij de toelichting bij het bestemmingsplan). Voor de beoogde bestemmingswijziging volstaan de resultaten van het historisch onderzoek. Voorafgaand aan de werkzaamheden dient door middel van een verkennend bodemonderzoek de bodemkwaliteit onderzocht te worden ter plaatse van grondroerende werkzaamheden. Het is niet nodig om het bodemonderzoek uit te voeren voor vaststelling van het bestemmingsplan. De bodem zal onderzocht worden in het kader van de aanvraag van de omgevingsvergunning. Hierbij wordt gegarandeerd dat de realisatie van de Reconstructie N65 pas gestart wordt, wanneer het bodemonderzoek is uitgevoerd.
	m.	Reclamant stelt dat in de toelichting onder het thema Cultuurhistorie uit is gegaan van de VKA, dit dient echter het VKA+ te zijn.	Het woord VKA zal aangepast worden naar Reconstructie N65 in de toelichting van het bestemmingsplan.

	n.	Reclamant stelt dat wegens het ontbreken van een onderzoek vanuit Wet milieubeheer niet duidelijk is welke conclusies er verbonden moeten worden aan het genoemde onderzoek, wat belemmerend kan werken op de uitoefening van de rechten van bezwaar.	Dit is onderzoek is wel degelijk uitgevoerd. Voor een uitgebreide toelichting op het geluidsonderzoek dat ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan wordt gewezen op paragraaf 2.5 van deze nota.
	o.	Reclamant stelt dat de advieswaarden van de WHO aangehouden dienen te worden, in plaats van de grenswaarden, in het kader van luchtkwaliteit.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.6 onder het kopje "c) WHO-waarde".
	p.	Reclamant stelt dat niet duidelijk is of de uitspraak van de Raad van State over het PAS geen belemmeringen veroorzaakt voor het plan.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.9 (stikstofdepositie) van deze reactienota.
	q.	Reclamant stelt dat het, gezien het grote aantal te kappen bomen, niet aanvaardbaar is dat het op dit moment nog niet duidelijk is hoe de te kappen bomen worden gecompenseerd.	Voor een reactie op dit aspect verwijzen we naar paragraaf 2.8 van deze reactienota.
	r.	Reclamant stelt dat niet duidelijk is hoe de geluidsschermen in het plan worden gefinancierd, en dat dus niet duidelijk is of de schermen er wel komen.	Voor een toelichting op dit aspect wordt verwezen naar paragraaf 2.5 onder het kopje "d) Geluidsschermen in relatie tot MJPG". In aanvulling wordt het volgende opgemerkt. De geluidsschermen worden gerealiseerd. De MJPG-middelen zijn beschikbaar gesteld. Dit is in het bestemmingsplan geborgd in de regels. Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat de Reconstructie N65 pas in gebruik genomen mag worden wanneer de geluidsschermen gerealiseerd zijn.
	s.	Reclamant stelt dat burgers niet actief in het participatieproces zijn meegenomen.	Er wordt zo open en correct mogelijk gecommuniceerd met omwonenden. De gemeente zet verschillende kanalen in om belanghebbenden zo goed als mogelijk te informeren en te laten participeren over het bestemmingsplan (zie paragraaf 2.12 van de reactienota).
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Tekstuele aanpassing bij Cultuurhistorie en PAS
123	a.	Reclamant stelt dat de beantwoording van de reactie op het voorontwerpbestemmingsplan niet toereikend is.	Deze opmerking nemen wij ter kennisname aan.
	b.	Reclamant stelt dat in het ontwerpbestemmingsplan een tweetal voor dit project relevante snelfietsroutes ('s-Hertogenbosch-Eindhoven en 's-Hertogenbosch-Tilburg) als realiteit worden ingebracht, terwijl deze routes nog onuitgewerkt zijn.	In het ontwerpbestemmingsplan wordt een gedeelte van de snelfietsroute tussen 's-Hertogenbosch en Tilburg uitgewerkt. De provincie werkt met betrokken gemeenten aan het vervolg.
	c.	Reclamant stelt dat de variant VKA+ niet de beste variant is vanuit het oogpunt van fiets- en wandelverkeer. Reclamant stelt voor om voor de variant te gaan waarbij: 1) in Vught wordt gekozen voor het volledig laten vervallen van de auto-aansluiting Kennedylaan/Helvoirtseweg en die vervangen door een	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het 'd) Oplossend

		langzaam verkeerverbinding; 2) de Martinilaan/De Bréautélaan wordt omgevormd tot exclusief een fietsroute; 3) een fietsverbinding wordt toegevoegd aan de westkant van het spoor den Bosch-Eindhoven via de Aert Heymlaan; 4) een fietspad aan de noordkant van het hele N65-tracé Vught-Helvoirt/Torenstraat.	vermogen van het VKA+’ is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Bij 1 en 2: het afsluiten van één van de kruisingen voor autoverkeer is ongewenst in verband met de bereikbaarheid van delen van Vught en de verkeerintensiteit op het onderliggend wegennet. Het verkeer zou zich verder intensiveren op enkele wegen. Bij 3: voor het fietsverkeer is er een doorlopende structuur aan de zuidzijde van de N65. Het is niet wenselijk om een doorlopende parallelstructuur tot aan Helvoirt te realiseren ten noorden van de N65, in verband met de verkeersveiligheid op en rondom de Torenstraat. De verkeersintensiteit op de Torenstraat gaat toenemen in de toekomstige situatie. Fietzers en voetgangers zijn, om de kern van Helvoirt te bereiken, genoodzaakt de Torenstraat over te steken. Dit kan, door de toenemende verkeersdrukte rondom de kruising Torenstraat/Molenstraat, voor onveilige situaties zorgen. Bij 4: de gronden ten westen van de spoorlijn ’s-Hertogenbosch - Eindhoven zijn geen onderdeel van het plangebied.
	d.	Reclamant vraagt om openstelling van het ecoduct voor voetgangers, fietsers en ruiters.	De natuurbrug wordt uitsluitend opengesteld voor dieren, maar met inbegrip van ruiters. Om onrust in het gebied te voorkomen worden (brom)fietsverkeer geweerd. Voetgangers en fietsers kunnen gebruik maken van het viaduct tussen de Sparrendaalseweg en Kruishoeveweg.
	e.	Reclamant stelt dat de oversteek Boslaan – Vijverbosweg voor voetgangers en fietsers een belangrijke schakel is in het fietsnetwerk en is blij dat deze oversteek onderdeel uitmaakt van het plan.	De schakel wordt door de gemeente erkend.
	f.	Reclamant maakt bezwaar tegen het behoud van te veel autoaansluitingen op de N65 en stelt voor om de aansluiting Kennedylaan/Helvoirtseweg en het medegebruik voor auto’s op de Martinilaan/De Bréautélaan te schrappen. Dit in het kader van het verminderen van druk op het lokale wegennet wat leidt tot een betere leefbaarheid en veiligheid.	In paragraaf 2.4 (bereikbaarheid) onder het kopje ‘Uitgangspunt: geen op- en uitritten’ is uitgebreid toegelicht waarom de aansluitingen zoveel mogelijk zijn beperkt. In aanvulling hierop het volgende. Om de lokale bereikbaarheid (woningen) te maken. Het afsluiten van één van de kruisingen voor autoverkeer is ongewenst in verband met de bereikbaarheid van delen van Vught en de verkeerintensiteit op het onderliggend wegennet. Het verkeer zou zich verder intensiveren op enkele wegen.
	g.	Reclamant maakt bezwaar tegen het mogelijk verdwijnen van de oversteekplaatsen aan de Aert Heymlaan en Rembrandtlaan en daarmee tegen het ontbreken van een samenhangend plan waarbinnen ook het project PHS wordt geïntegreerd. Het ontbreken van deze samenhang en het verdwijnen van de twee fietsverbindingen leidt tot vermindering van de leefbaarheid en barrièrewerking.	Het door reclamant genoemde onderdeel valt onder het project PHS. Het project PHS staat los van de Reconstructie N65. U kunt bezwaar maken tegen ontwikkelingen die in het kader van PHS uitgevoerd worden in de procedure van het project PHS. Er komt een fietstunnel Rembrandtlaan (PHS) en voor de fiets een ongelijkvloerse oversteek met de N65 bij de JF Kennedylaan. Van het ontbreken van samenhang is geen sprake.

h.	Reclamant maakt bezwaar tegen het voornemen om een deel van het fietspad aan de noordzijde van de N65 op te heffen en stelt voor om dit fietspad te handhaven en voor beide richtingen open te stellen.	Er is een doorgaande fietsstructuur ten zuiden van de N65. Er wordt geen doorgaande structuur ten noorden van de N65 gerealiseerd. De keuze is een brede fietsroute met ongelijkvloerse kruising bij de Vijverbosweg. We concentreren de fietsers op deze route. De N65 is in tegenstelling tot nu straks veel beter oversteekbaar. Oversteken aan de noordzijde zijn gelijkvloers en daarmee een belemmering voor het wegverkeer (Boslaan) en onveiliger. Ook ontbreekt de openbare ruimte om een tweerichtingen fietspad aan te leggen.
i.	Reclamant stelt dat het beeld van een fietspad ten noorden van de N65 dat de <i>viewer N65</i> toont niet strookt met informatie die de gemeente verstrekte over het fietspad dat ten westen van 't Groene Woud wordt opgeheven.	Zowel in de viewer als op de verschillende informatieavonden georganiseerd door de gemeente is te zien geweest dat het fietspad aan de noordzijde van de N65 niet volledig tot de Torenstraat (Helvoirt) door zal lopen. Gezien de extra verkeersintensiteit op de Torenstraat, vinden wij het niet verantwoord om hier een druk kruispunt te laten ontstaan met fietsverkeer. Het fietsverkeer wordt naar de zuidzijde van de N65 geleid waar een veilige doorgaande route wordt vormgegeven. Doordat de Torenstraat geen onderdeel is van dit bestemmingsplan, verwijzen wij u voor nadere informatie naar de gemeente Haaren.
j.	Reclamant stelt dat de bereikbaarheid van de voorzieningen aan de noordzijde voor fietsers en voetgangers wordt verslechterd.	Voor een reactie wordt in de eerste gewezen op paragraaf 2.4 van deze reactienota. Vanaf de bebouwde kom van Vught tot aan hectometerpaal 7.9 is er de mogelijkheid om noordelijk van de N65 (bijna) parallel te fietsen. Daarna zullen fietsers richting het noorden over de 'Parallelweg' fietsen. Fietsers die Helvoirt willen bereiken, kunnen tevens gebruik maken van het snelfietspad ten zuiden van de N65. Het viaduct tussen de Kruishoeveweg en Sparrendaalseweg zorgt voor verbinding voor fietsers.
k.	Reclamant stelt dat een directe aansluiting op ovonde Torenstraat en oversteek van de Torenstraat is gewenst, vanuit oogpunt van de kwaliteitseisen directheid en veiligheid.	De Torenstraat is geen onderdeel van het plangebied van dit bestemmingsplan. Opmerkingen met betrekking tot het ontwerp van de Reconstructie N65 dat is geregeld in het bestemmingsplan N65 Helvoirt 2019 kunt u indienen bij de gemeente Haaren.
l.	Reclamant stelt dat een door de gemeente Haaren voorgestelde nog te ontwikkelen alternatieve fietsroute aan de noordzijde richting Helvoirt-noord voorlopig niet beschikbaar is en teveel onzekerheden in een realistische uitvoering heeft.	U kunt geen bezwaar maken tegen onderdelen uit het bestemmingsplan N65 Helvoirt 2019. U kunt contact opnemen met de gemeente Haaren of uw zienswijze indienen tijdens de zienswijzenprocedure van het bestemmingsplan N65 Helvoirt 2019.
m.	Reclamant stelt voor om het ecoduct ter hoogte van restaurant 't Groene Woud open te stellen voor bestemmingsverkeer en voetgangers, fietsers en ruiters open te stellen om sluipverkeer via de Sparrendaalseweg/Hoevenestraat te voorkomen.	Het ecoduct wordt niet opgesteld voor fietsers, voetgangers. De natuurbrug is bedoeld voor de dieren en ruiters uit de omliggende natuurgebieden. Het verkeer kan gebruik maken van het viaduct tussen de Sparrendaalseweg en Kruishoeveweg.
n.	Reclamant stelt dat in het bestemmingsplan ruimte moet worden gereserveerd voor een parallelweg aan de zuidzijde van de N65 tussen Craayenstein/Helvoirtseweg en de Martinilaan, uitgevoerd als fietsstraat.	Er is sprake van een parallelweg ten zuiden van de N65. Deze is gedeeltelijk ingericht als fietspad en gedeeltelijk als fietsstraat.

o.	Reclamant stelt dat er een relatie ligt tussen de plannen N65 en Jagersboschlaan. Besluiten dienen in relatie tot elkaar genomen te worden.	Zie hiervoor de beantwoording onder in de inleiding van paragraaf 3.6
p.	Reclamant maakt bezwaar tegen de begrenzing van het ontwerpbestemmingsplan op de Vijverbosweg en stelt dat het plan moet voorzien in een veilige oversteek van de Vijverbosweg door fietsers en voetgangers op de Jagersboschlaan.	Op grond van het geldende bestemmingsplan is het herinrichten van de kruising Jagersboschlaan- Vijverbosweg mogelijk. De bevoegdheid van het college van burgemeester en wethouders om een verkeersbesluit te nemen staat los van het bestemmingsplan N65. Het is niet uitgesloten dat hiertoe nog wordt overgegaan.
q.	Reclamant maakt bezwaar tegen het aanwijzen van een recreatief voetpad tussen Zonneweilaan en de Bréautélaan en verzoekt dit pad in het bestemmingsplan ook open te stellen voor fietsers.	Uw verzoek betreft een verkeersmaatregel die niet binnen de planologische reikwijdte van het bestemmingsplan valt.
r.	Reclamant maakt bezwaar tegen de noordelijke begrenzing in het ontwerpbestemmingsplan van Lekkerbeetjenlaan/Kennedylaan en de vormgeving van de fietsroute Helvoirtseweg-Lekkerbeetjenlaan/Kennedylaan en verzoekt de aansluiting onderdeel te laten uitmaken van het VKA+ en het bestemmingsplan inclusief een directe voortzetting tot en met de overweg van de spoorlijn Den Bosch-Tilburg.	Er is geen aanleiding om over te gaan tot de voorgestelde begrenzing. Er wordt een vrij liggend fietspad gerealiseerd op de kruising J.F. Kennedylaan/ Helvoirtseweg. Dit fietspad wordt aangesloten op het bestaande vrij liggende fietspad ten westen van de J.F. Kennedylaan. Dit vrij liggende fietspad loopt door tot aan de overweg van de spoorlijn Den Bosch – Tilburg. Er is derhalve geen noodzaak het plangebied uit te breiden.
s.	Reclamant stelt voor om ter hoogte van op- en afritten van de N65 snelheid beperkende maatregelen te voorzien ten behoeve van de veiligheid.	Uw opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen. Dit is onderdeel van de uitvoering en geen onderdeel van het bestemmingsplan.
t.	Reclamant stelt voor om bij de oversteek Martinilaan-de Bréautélaan vrij liggende doorlopende voetpaden te realiseren.	De kruising Bréautélaan/ Martinilaan is voorzien van een vrij liggend voetpad.
u.	Reclamant stelt dat de reconstructie N65 tot gevolg heeft dat het drukker wordt op de lokale wegen en dat hier de voorzieningen ontbreken ten behoeve van de fietsveiligheid.	De belasting op het onderliggende wegennetwerk neemt niet drastisch toe. In paragraaf 2.2 wordt dit toegelicht onder het kopje 'e) Belasting van het onderliggend wegennet'. In het verkeersonderzoek dat is opgenomen in bijlage 8 van de toelichting is in tabel 3.1 op blz. 8 een compleet overzicht gegeven van de effecten op het (onderliggend) wegennet. Hieruit blijkt dat op het overgrote gedeelte van het onderliggend wegennet de verkeersintensiteit niet significant toeneemt. De Helvoirtseweg en Lekkerbeetjenlaan zijn hier de enige uitzonderingen op. Het verkeer kan goed worden afgewikkeld. Dit geldt ook voor de fietsveiligheid.
v.	Reclamant spreekt de wens uit om direct betrokken te blijven bij de planuitwerking en de realisatiefase.	Daar waar mogelijk treden wij graag met u en andere betrokkenen in overleg om te komen tot de meest doelmatige oplossing. Meer informatie en hoe u op de hoogte kunt blijven van de ontwikkelingen vindt u in paragraaf 2.11.

	w.	Reclamant maakt bezwaar tegen het afzonderlijk ter inzage leggen door gemeenten Vught en Haaren van de afzonderlijke bestemmingsplannen N65 Vught-Haaren. Reclamant stelt dat onduidelijk is of uitgangspunten en onderdelen van de plannen op elkaar aansluiten.	Het gelijktijdig ter inzage leggen van het bestemmingsplan van de gemeente Vught en Haaren is wel het streven geweest. In Vught speelt echter eveneens het project PHS, waarbij het belangrijk is dat deze qua planning en uitvoering op elkaar afgestemd worden. Derhalve is ervoor gekozen het ontwerpbestemmingsplan Vught reeds ter inzage te leggen.
	x.	Reclamant is het niet eens met het ter inzage leggen van het plan tijdens de zomervakantie.	De publicatie van het ontwerpbestemmingsplan voor de N65 is vanaf eind mei aangekondigd in diverse media. Hiermee zijn belanghebbenden ver voor de zomervakantie geïnformeerd. Vervolgens heeft het overgrote gedeelte van de (digitaal) terinzagelegging van het plan ook buiten de zomervakantie plaatsgevonden. Wij zijn van mening dat iedereen goed op de hoogte is gebracht van de publicatie en alle mogelijkheden heeft gehad om het plan tijdig te raadplegen
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
124	a.	Reclamant stelt dat keuzes die gemaakt zijn in het plan budget gestuurd zijn en daardoor voorbijgaan aan onder andere natuurlijke en landschappelijke belangen en kwaliteiten.	De plannen zijn niet primair budget gestuurd. Uiteraard spelen de kosten wel mee in het afwegen van alternatieven en varianten. Zie paragraaf 2.1 voor een uitgebreide reactie. De keuzes die gemaakt zijn geven invulling aan de eisen waaraan een weg moet voldoen. Het ruimtebeslag van de N65 is minder geworden door het ontbreken van de verkeerslichten met opstelvakken. Langs de N65 komen ook parallelwegen die in het landschap gaan. Dit wordt gecompenseerd. Tevens is het landschap (onder andere de Groenblauwe mantel) belangrijk voor Vught. Er is derhalve een memo over de kwaliteitsverbetering van het landschap (Groenblauwe mantel) opgesteld. Deze landschappelijke kwaliteitsverbetering is tevens geborgd in de regels van het bestemmingsplan. Tot slot is er een esthetisch programma van eisen opgesteld. Hierin zijn voorwaarden en uitgangspunten opgenomen voor de uitvoering van de Reconstructie N65, waaronder het realiseren van de geluidschermen met een groene, natuurlijke uitstraling.
	b.	Reclamant stelt dat de reconstructie N65 negatieve gevolgen heeft voor de woon- en leefkwaliteit van lokale bewoners en gebiedsgebruikers.	In paragraaf 2.7 wordt ingegaan op uw opmerking met betrekking tot de verkeersveiligheid en de leefbaarheid.
	c.	Reclamant stelt dat, ter plaatse van het buitenstedelijk gebied, het recreatief medegebruik negatieve gevolgen ondervindt van het inperken van de verbindingen van en naar de N65. Reclamant stelt dat wanneer de ongelijkvloerse passage (het viaduct) niet voor autoverkeer toegankelijk worden gemaakt, dit een positieve invloed heeft op recreatie en economische ontwikkelkansen in het buitengebied.	Voor een reactie op deze aspecten wordt gewezen op paragraaf 2.2 (verkeer) en paragraaf 2.4 (bereikbaarheid). Er zijn in de toekomstige situatie inderdaad minder mogelijkheden om de N65 te kruisen. Het is voor het recreatieverkeer mogelijk om de N65 te kruisen op één van de drie kruisingen binnen de bebouwde kom van Vught, of het viaduct over de N65 tussen de Sparrendaalseweg en Kruishoeveweg.

d.	Reclamant stelt dat de manier waarop het viaduct wordt uitgevoerd nadelige gevolgen heeft voor de bos- en natuurzones en de bestaande monumentale bomenlaan. Reclamant stelt voor om ten zuiden van de N65 ook een strakke parallelle ligging van een structuur langs de N65 te realiseren (Haarlemmermeer-uitvoering) zodat er aanzienlijk meer ruimtelijke versnippering plaatsvindt.	Het viaduct is nader onderzocht in het kader van ecologie. De resultaten worden verwerkt in de natuurtoets. De natuurtoets wordt bij het bestemmingsplan gevoegd. Zie verder de toelichting onder paragraaf 2.7 van deze reactienota. Het realiseren van een volledige parallelroute langs de N65 voor het autoverkeer is niet wenselijk en haalbaar in verband met de verkeersveiligheid van de fietsers, de leefbaarheid van de woningen die langs de N65 gelegen zijn en de kosten die gemaakt moeten worden voor de aankoop van gronden. Verdere toelichting hierop vindt u in paragraaf 2.4.
e.	Reclamant is het niet eens met de verplaatsing van het benzinepomp station omdat deze geplaatst is in een waardevol bosperceel met monumentale bomen.	Voor een toelichting wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.7 en paragraaf 2.8. Het verplaatsen van het tankstation is noodzakelijk. Er heeft een studie plaatsgevonden naar de meest gunstige locatie om het tankstation te plaatsen. Op de locatie van het tankstation wordt de houtopstand beschermd op grond van de Wet natuurbescherming.
f.	Reclamant stelt dat er sprake is van ruimtelijke en functionele versnippering door het te verplaatsen tankstation, de faunapassage, een viaduct en belastend autoverkeer door afsluiting van Het Groene Woud aan de zuidzijde van de N65. Reclamant stelt een aantal aanpassingen aan het plan voor: 1) verplaats het benzinepomstation naar een locatie tegenover restaurant Het Groene Woud; 2) door het viaduct te koppelen aan het pompstation kan het autoverkeer aan de zuidkant van de N65 in- en uitvoegen. Omdat de bestaande in- en uitvoegmogelijkheid aan het noorden behouden blijft ontstaat een volwaardige aansluiting op de N65.	De voorgestelde aanpassingen treffen geen doel. Er is onderzoek gedaan naar de meest gunstige locatie om het tankstation te plaatsen. Het is tevens wenselijk om de natuurbrug op enige afstand van het viaduct te plaatsen, om deze aantrekkelijk te maken voor de dieren. Overigens maakt het gebied tegenover Groene Woud maakt onderdeel uit van het NatuurNetwerk Brabant. Natuurbeheerplan Noord-Brabant 2016: "Gemeenten nemen de bescherming van het NNN over in bestemmingsplannen". Een volwaardige aansluiting is niet mogelijk omdat de aantallen voertuigen te laag zijn. Er zijn voldoende alternatieve routes, mede door de bouw van het viaduct.
g.	Reclamant stelt dat de noordelijke fietsverbinding naar Helvoirt behouden dient te blijven voor het recreatief fietsnetwerk.	Het behouden van de noordelijke fietsverbinding naar Helvoirt is niet mogelijk in verband met de verkeersveiligheid op en rondom de Torenstraat. De verkeersintensiteit op de Torenstraat gaat toenemen in de toekomstige situatie. Fietsers en voetgangers zijn, om de kern van Helvoirt te bereiken, genoodzaakt de Torenstraat over te steken. Dit kan, door de toenemende verkeersdruk rondom de kruising Torenstraat/Molenstraat, voor onveilige situaties zorgen.
h.	Reclamant stelt dat niet duidelijk is wat de gevolgen van de besluitvorming rond het PAS zijn voor het project.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.9 van deze nota.
i.	Reclamant stelt dat de monumentale bomen in en langs het projectgebied niet door de gemeente beschermd worden, het plan heeft tot gevolg dat te veel bomen verdwijnen. Reclamant stelt voor dat er een inpasbaarheidsonderzoek wordt uitgevoerd waarbij het Vughtse bomenbeleid en de richtlijnen uit de Nota Groen in acht worden genomen, waarbij uitgegaan wordt van behoud, verplanten of kappen en compensatie.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.7 van deze nota.

		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
124 .1	a.	Reclamant kondigt een zienswijze aan op nader aan te voeren gronden, en zal na afronding van een lopend onderzoek voor nadere aanvulling zorgdragen.	Wij hebben uw pro forma zienswijze geregistreerd. De door u ingediende aanvulling is beantwoord in zienswijze met 124.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
125	a.	Reclamant steunt de deels verdiepte ligging van de weg wat een wijziging betekende ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan.	Wij zijn blij dat u de (half)verdiepte ligging van de N65 steunt.
	b.	Reclamant stelt dat in het bestemmingsplan wordt opgemerkt dat de situatie qua geluid verbetert ten opzichte van de autonome situatie. Reclamant heeft twijfels bij de uitgangspunten en daarom ook uitkomsten van het geluidsonderzoek. Reclamant laat een second opinion uitvoeren en behoudt het recht op dit punt de zienswijze later aan te vullen.	In paragraaf 2.5 (geluid) is een toelichting op de geluidberekeningen weergegeven. Voor het volledige akoestische onderzoek naar het onderliggend wegennet verwijzen wij u naar bijlage 15 van de toelichting van het bestemmingsplan.
	c.	Reclamant stelt dat bij de betreffende woning de geluidswaarde boven de 60 dB blijft. Hoewel er bij deze en de andere woningen sprake is van een verbetering doordat de geluidsdruk afneemt. Reclamant vraagt zich af of een verdere verbetering te realiseren valt via een hoger geluidsscherm ter hoogte van de betreffende woningen. Dit verlaagt de geluidsdruk en verhoogt het woon- en leefklimaat. Het is reclamant niet gebleken dat dit niet doelmatig zou zijn. Een mogelijke visuele verstoring van het landschap door een hogere geluidsmuur acht reclamant acceptabel in relatie tot de afweging van hun belangen. Ook kan de geluidswal groen worden ingepast om visuele verstoring te beperken en bestaan er geluidswallen die fijnstof verminderen. Reclamant pleit ook voor een variant met het aanleggen van een tunnel waarbij het tunneldak groen wordt ingepast.	Voor een reactie wordt gewezen op paragraaf 2.5 van deze reactienota. In aanvulling wordt het volgende opgemerkt. De geluidswaarden blijven op de woningen van appellanten allemaal onder de 60dB (zie uitgebreid paragraaf 2.5). Verder zij het volgende opgemerkt. De meest recente akoestische onderzoeken concluderen dat, met de realisatie van de geluidsschermen op de maximale hoogte die de Gebiedsvisie toestaat, de geluidshinder op de betreffende woningen blijft onder de in de Wet geluidshinder gestelde grenswaarde. Er is een esthetisch programma van eisen opgesteld. In dit programma van eisen staan de uitgangspunten voor de uitvoering van onder andere de geluidsschermen. Het aanleggen van een tunnel is om financiële redenen niet uitvoerbaar (zie uitgebreid paragraaf 2.1 voor de alternatieven en varianten die zijn afgewogen).
	d.	Reclamant ziet de doelstelling ten aanzien van de verbetering van de luchtkwaliteit niet terug in het ontwerpbestemmingsplan. Reclamant geeft aan dat in het ontwerpbestemmingsplan wordt gesteld dat men onder de grenswaarden blijft, maar reclamant vraagt of dit ook geldt voor de streefwaarden, hetgeen een inspanningsverplichting blijkt te zijn (luchtkwaliteitsrichtlijn 2008/50/EG van de Europese Unie). Ook vraagt	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.6 van deze reactienota. Zie paragraaf 2.6 onder het kopje "c) WHO-waarde". De streefwaarden doen niet af aan de wettelijk grenswaarden, daaraan wordt ruimt voldaan.

		reclamant of de blootstelling aan fijnstof en NO2 onder de advieswaarden van de WHO blijft.	
	e.	Reclamant stelt dat uit het bestemmingsplan blijkt dat de maximumsnelheid wordt aangepast van 70 km/u naar 80 km/u. Een hogere snelheid betekent volgens reclamant een hogere geluidsbelasting, ook op dit punt kan winst gehaald worden met betrekking tot de geluidsoverlast voor de betreffende woningen.	Zie voor een reactie op dit aspect paragraaf 2.5 (geluid). In aanvulling daarop wordt het volgende opgemerkt. De verhoging van de maximumsnelheid is noodzakelijk, door de nieuwe vormgeving van de weg is 70 km/uur geen geloofwaardige snelheid. In de Verkeersveiligheidsaudit wordt zelfs 100 km/uur geadviseerd. Er is gekozen voor eenduidig 80 km/uur op de hele N65. 80 km/uur maakt het mogelijk een superstil wegdek (2laags ZOAB) toe te passen, bij lagere snelheden vervuult dit type wegdek door onvoldoende pompende werking van autobanden en wordt daarom niet toegepast. Per saldo is 80 dus stiller dan 70. Daarnaast is er momenteel nog sprake van veel optrekkend en afremmend verkeer, dat in de huidige situatie voor geluidsoverlast zorgt. In de toekomstige situatie zijn er geen stops meer op de N65. Er worden tevens, waar nodig en mogelijk, geluidschermen langs de N65 geplaatst. De geluidsbelasting als gevolg van het verkeer op de N65 zal door de Reconstructie N65 afnemen ten opzichte van de huidige situatie.
	f.	Reclamant wijst erop dat het project gebruik maakt van het PAS wat gezien de huidige stand van de rechtspraak niet mogelijk is.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.9 van deze reactienota.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	
125 .1	a.	Reclamant vult de eerdere zienswijze aan met betrekking tot een second opinion op het akoestisch onderzoek behorende bij het ontwerpbestemmingsplan. Reclamant stelt dat het geluidsonderzoek is gebaseerd op onjuiste uitgangspunten en de berekeningen onjuist zijn. Hierdoor worden de belangen van reclamant op onevenredige wijze aangetast en is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.	Voor een reactie op het akoestische onderzoek, de geluidberekeningen, en de te nemen maatregelen wordt gewezen op paragraaf 2.5 van de reactienota. Vooralsnog is geen second opinion ontvangen van reclamant. Er is geen reden om te veronderstellen dat de uitgangspunten onjuist zijn.
	b.	Reclamant mist in de stukken een doorsnede over de nieuwe geconstrueerde weg waaruit de akoestische inrichting van de weg kan worden afgeleid. De weg ligt 4 meter diep ten opzichte van het maaiveld en reclamant gaat ervanuit dat het in een tunnelbak komt te liggen met verticale wanden. In dat geval is het zorgvuldig die verticale binnenwanden te voorzien van geluidsabsorberend materiaal om geluidreflecties te voorkomen die de werking van geluidschermen beperken. Ook geluidschermen aan de wegwand moeten geluidsabsorberend worden uitgevoerd. Reclamant stelt dat hierover niets wordt vermeld in de stukken en noemt dat onzorgvuldig.	Voor een reactie op dit aspect wordt in de eerste plaats gewezen op paragraaf 2.5 (geluid) van deze nota. In aanvulling hierop het volgende. Deze stukken zijn er wel degelijk. Verwezen wordt naar bijlagen 1 t/m 3 van de toelichting bij het bestemmingsplan. Er zijn dwarsdoorsneden gemaakt waarop tevens de akoestische inrichting in de toekomstige situatie weergegeven is. Deze worden verwerkt in het bestemmingsplan. Er wordt gebruik gemaakt van geluidsabsorberend materiaal voor de tunnelwanden en de geluidschermen.

		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
126	a.	Reclamant verzoekt onderhavige zienswijze als pro forma zienswijze te beschouwen en 2 weken de tijd te krijgen de zienswijze aan te passen.	Reclamant heeft een termijn van twee weken gekregen om zijn zienswijze aan te vullen.
	b.	Reclamant stelt dat de leefbaarheid negatief wordt beïnvloed.	In paragraaf 2.7 wordt ingegaan op uw opmerking met betrekking tot verkeersveiligheid en leefbaarheid. De leefbaarheid wordt niet negatief beïnvloedt als gevolg van de reconstructie.
	c.	Reclamant stelt dat de verkeersveiligheid zeer negatief wordt beïnvloed en wijst op de conclusie uit de MKBA van -6 miljoen.	Voor de kansrijke alternatieven voor de aanpak van de N65 is tijdens de MIRT-verkenning een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld. Uit de MKBA voor het voorkeursalternatief (VKA) blijkt dat de maatschappelijke baten bij geen van de alternatieven opwegen tegen de kosten. Uit de vergelijking van het VKA met de alternatieven uit de MKBA blijkt dat het VKA iets hogere baten heeft (die deels niet gekwantificeerd kunnen worden) en lagere kosten. De verhouding tussen de kosten en de baten is echter nog steeds <1. De kosten/baten-ratio is echter niet het enige criterium voor investeringsbeslissingen als deze. Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de doelstellingen van de reconstructie (zie daarvoor hierboven paragraaf 2.1). Dat is voor de N65 bij Vught (en Haaren) zeker het geval, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Na de vaststelling van het VKA zijn de plannen verder geoptimaliseerd en dragen zij, mede door de grotere verbetering van de doorstroming, in nog hogere mate bij aan de doelstellingen.
	d.	Reclamant stelt dat de luchtkwaliteit binnen Vught nadelig wordt beïnvloed en verwijst naar conclusie MKBA. Reclamant verzoekt de toekomstige luchtvervuiling opnieuw te berekenen en te spiegelen aan de advieswaarden van de WHO en de wettelijke normen. Reclamant vraagt of rekening is gehouden in het luchtkwaliteitsonderzoek met stilstaand verkeer bij op- en afritten en verzoekt de Heikantstraat toe te voegen. Reclamant vraagt om inzicht in de cumulatieve aanpassing van de intensivering op het spoor en de reconstructie N65.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.6 van deze reactienota. Zie paragraaf 2.6 onder het kopje "c) WHO-waarde". De aspecten die reclamant naar voren brengt zijn uiteraard meegenomen in het luchtkwaliteitsonderzoek. Waar relevant zijn de cumulatieve-effecten van het PHS meegenomen. De effecten van beide projecten zijn goed in beeld (zie verder de reactie onder 126c)
	e.	Reclamant wijst op een hogere reistijd, meer reiskosten en een onbetrouwbaardere rit als bewoner van Vught.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.2 en paragraaf 2.4. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. Er is geen sprake van een langere reistijd voor inwoners van Vught. De doorstroming op de N65 verbetert, wat zorgt voor tijdswinst. Daarnaast is uit onderzoek gebleken dat de verliestijd op de kruising Helvoirtseweg in 2030 op kan lopen tot 12 minuten wanneer de huidige situatie aangehouden wordt. Het is dus nodig om de infrastructuur aan te pakken. Uit de

			kruispuntenanalyse is gebleken dat het verkeer als gevolg van de Reconstructie N65 op de kruispunten in het onderliggende wegennet goed kan doorstromen, met uitzondering van de kruispunten Helvoirtseweg – Van Voorst tot Voorststraat en Helvoirtseweg – Kapellaan. Er wordt momenteel bekeken welke aanvullende maatregelen er getroffen kunnen worden om het verkeer op deze kruispunten nog beter te stroomlijnen.
	f.	Reclamant stelt dat het aantal files als direct gevolg van de Reconstructie N65 zullen toenemen binnen Vught.	Zoals beschreven in paragraaf 2.2 en 2.4 zullen er in de spits opstoppen kunnen ontstaan op de kruising Helvoirtseweg – Van Voorst tot Voorststraat. Momenteel wordt er onderzocht welke aanvullende maatregelen worden getroffen om het verkeer op de Helvoirtseweg en de kruising zo goed mogelijk te laten doorstromen. Deze resultaten zullen worden verwerkt in het bestemmingsplan. Het eventuele sluipverkeer is reeds onderdeel van het verkeersmodel. Wanneer de intensiteiten op het onderliggend wegennet te hoog oplopen als gevolg van sluipverkeer, worden maatregelen getroffen.
	g.	Reclamant stelt dat het rustieke karakter van Vught voor een groot deel verloren gaat.	Voor een reactie wordt gewezen op paragraaf 2.7 van deze nota. In aanvulling hierop het volgende. Juist door de verdiepte ligging komt er meer ruimte voor Vught en haar karakteristiek. De N65 wordt door de verdiepte ligging minder gezien, gehoord en geroken. In eerder geformuleerde gebiedsvisies en in het voorliggende ontwerp wordt de inpassing zorgvuldig gedaan volgens het thema 'Parklandschap Vught'. Dit betekent dat de openbare ruimte en de kruisingen als een Parklandschap uitgewerkt worden wat zich onder andere uit in de keuze en plantwijze voor bomen, planten en struiken en bijvoorbeeld de vormgeving van de brug in de De Bréautélaan.
	h.	Reclamant stelt dat de oversteekbaarheid van Vught Noord naar de andere kant en vice versa gevaarlijker en lastiger wordt, met name tijdens spitsuren. Ook zullen fietsers en wandelaars moeite hebben met het nemen van hellingen.	Voor een reactie op het aspect bereikbaarheid wordt gewezen op paragraaf 2.4 van deze reactienota. In aanvulling hierop wordt het volgende opgemerkt. De ongelijkvloerse kruisingen bieden juist een veilige manier om de N65 te kruisen. Doordat de fietser en wandelaar voorrang heeft op de kruisingen, zal het niet lastig zijn de N65 te kruisen. Ter plaatse van de kruising Bréautélaan/ Martinilaan is sprake van een vrijliggend wandelpad en is de auto te gast op de fietsstraat. Er is sprake van flauwe hellingen, die voldoen aan de gestelde eisen.
	i.	Reclamant stelt dat de hoge kosten voor de gemeentekas nog jaren gevolgen zal hebben voor de Vughtenaar. Vught kan haar aandeel niet betalen zonder in financiële problemen te geraken. Ook laat de MKBA zien dat op basis van de 4 hoofddoelstellingen er meer kosten zijn dan baten en dat niet uitvoeren zelfs baten genereert.	De dekking van de kosten van de projecten is opgenomen in de programmabegroting t/m 2027. De dekking bestaat uit diverse componenten, met de volgende verdeling: 75% worden de kosten gedekt vanuit reserveringen en winsten; 25% vanuit een bijdrage uit de exploitatie. In deze dekking zijn geen verdere belastingverhogingen opgenomen, de huidige begroting is dekkend tot 2027. Voor de kansrijke alternatieven voor de aanpak van de N65 is tijdens de MIRT-verkenning een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld. Uit de MKBA voor het voorkeursalternatief (VKA) blijkt dat de maatschappelijke baten bij geen van de alternatieven opwegen tegen de kosten. Uit de vergelijking van het VKA met de alternatieven uit de MKBA blijkt dat het VKA iets hogere

			baten heeft (die deels niet gekwantificeerd kunnen worden) en lagere kosten. De verhouding tussen de kosten en de baten is echter nog steeds <1. De kosten/baten-ratio is echter niet het enige criterium voor investeringsbeslissingen als deze. Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de doelstellingen van de reconstructie (zie daarvoor hierboven paragraaf 2.1). Dat is voor de N65 bij Vught (en Haaren) zeker het geval, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Na de vaststelling van het VKA zijn de plannen verder geoptimaliseerd en dragen zij, mede door de grotere verbetering van de doorstroming, in nog hogere mate bij aan de doelstellingen.
	j.	Reclamant stelt dat de besluitvorming rond het plan niet volgens wettelijke normen als zorgvuldigheid en democratische grondbeginselen heeft plaatsgevonden. Reclamant stelt dat raadsleden niet of onvolledig op de hoogte waren van de onderzoeken zoals de haalbaarheidsstudie (MKBA) en hebben ingestemd zonder de noodzakelijke kennis over het VKA. Ook was de m.e.r.-beoordeling niet beschikbaar. Reclamant stelt dat mogelijk het Vughtse bestuur informatie heeft achtergehouden aan de gemeenteraad en dat dit moet worden onderzocht.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het kopje 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op de gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project. Hoe dan ook; de gemeenteraad van Vught is intensief betrokken bij het proces om te komen tot het VKA. De raad heeft voorafgaand aan het besluit voor het VKA de mogelijkheid gehad om hierover mee te denken en haar mening gegeven. Wij zijn van mening dat de raad volledig heeft geparticipeerd in dit proces met alle relevante informatie.
	k.	Reclamant stelt dat de bevolking over indringende aspecten van het plan in onwetendheid is. Het plan is nog niet geheel uitgewerkt en de gevolgen zijn geheel te overzien.	De (milieu)effecten van het bestemmingsplan zijn duidelijk in beeld, hierover bestaat geen onduidelijkheid (zie ook bijlage 22 bij de toelichting). Van een definitief ontwerp is inderdaad nog geen sprake. Alle informatie die bekend is, is verwerkt in het ontwerp.
	l.	Reclamant stelt dat er onvoldoende kennis van zaken bij het huidige bestuur van Vught is om dit project te beoordelen en door te voeren.	Van gebrek aan kennis of expertise is geen sprake. Het bestuur is op de hoogte en goed ingelicht.
	m.	Reclamant mist voldoende kennis en borging van de financiële consequenties en onvoldoende toezicht op de gemeentekas. Vught kan haar aandeel niet betalen zonder in financiële problemen te geraken.	De dekking van de kosten van de projecten is opgenomen in de programmabegroting t/m 2027. De dekking bestaat uit diverse componenten, met de volgende verdeling: 75% worden de kosten gedekt vanuit reserveringen en winsten; 25% vanuit een bijdrage uit de exploitatie. In deze dekking zijn geen verdere belastingverhogingen opgenomen, de huidige begroting is dekkend tot 2027.
	n.	Reclamant stelt dat de risico's van het plan in materiële en financiële zin niet goed in kaart zijn gebracht en onderzocht. Reclamant mist een stressanalyse, dynamische verkeersanalyse en een minimum-medium-maximum scenario.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het kopje 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen

			op de gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project. Ten tijde van de MIRT-verkenning zijn de alternatieven tegen elkaar afgewogen. In het daaropvolgende planproces zijn op basis van het voorkeursalternatief, mede naar aanleiding van de consultatieronde in 2018, optimalisatievoorstellen gedaan die hebben geleid tot het huidige plan voor de reconstructie. De analyses die reclamant graag ziet, zijn niet nodig, noch vereist.
	o.	Reclamant stelt dat wordt geredeneerd vanuit de N65-gebruiker en niet vanuit de inwoners van Vught als het gaat om de voordelen. Bij het meenemen van de vergrote reistijd, reiskosten en onbetrouwbaarheid wordt de kosten/baten verhouding nog ongunstiger.	De Reconstructie N65 wordt gerealiseerd in een algemeen belang. Dat wil zeggen zowel voor de gebruikers van de N65 als voor de bewoners van de kernen. In de autonome situatie zal de N65 (door de toename van verkeer) een drukke weg met veel verliestijd worden. Tevens voldoen veel directe aansluitingen op de N65 niet aan het gewenste veiligheidsbeeld. De ongelijkvloerse kruisingen zorgen voor een betere doorstroming van het verkeer op de N65 en een verbeterde verkeersveiligheid voor het overstekende verkeer binnen Vught. Zie verder uitgebreid paragraaf 2.2 en 2.4 van deze reactienota.
	p.	Reclamant stelt dat in de eerste fase van besluitvorming te weinig alternatieven goed onderzocht zijn en dat de kostprijs geen criterium was. Reclamant noemt dit onzorgvuldig en vraagt waarom dit niet is gedaan.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). In paragraaf 2.1 onder het kopje 'd) Oplossend vermogen van het VKA+' is toegelicht waarom uiteindelijk de keuze is gevallen op de gekozen oplossing en waarom juist deze oplossing het beste aansluit bij de gestelde doelstelling van het project. Kosten hebben altijd meegespeeld in het maken van keuzes.
	q.	Reclamant stelt dat in de plannen te weinig rekening gehouden is met technische ontwikkelingen die zich tijdens en binnen 5 jaar na oplevering zeker zullen voordoen.	Voor een reactie op dit aspect wordt gewezen op paragraaf 2.2 van deze reactienota. Er wordt in de verkeersmodellen rekening gehouden met technische ontwikkelingen, zoals het toenemend aantal elektrische auto's. Er kan slechts in beperkte mate gerekend worden met deze ontwikkelingen, omdat dit kan leiden tot een onrealistisch beeld van de situatie.
	r.	Reclamant noemt het plan niet duurzaam. Als gevolg van dit plan zullen nog decennialang aanpassingen nodig zijn om de wegcapaciteit door het wegvallen van op- en afritten te compenseren. Hier zijn geen of weinig financiële middelen voor gereserveerd of beschikbaar.	Toelichting hierop vindt u in paragraaf 2.4 en in paragraaf 3.2.1. De effecten op het onderliggende wegennet behoren wel tot de werking van het bestemmingsplan. Verschillende onderzoeken hebben uitgewezen dat de omliggende wegen het extra verkeer aankunnen. De resultaten uit de verkeersmodellen bevestigen dat de capaciteit van de straten voldoende is voor een goede verkeersafwikkeling, zonder dat dit leidt tot onaanvaardbare overlast in uw omgeving. Daar waar uit de onderzoeken blijkt dat verbetering mogelijk en wenselijk is, zullen maatregelen getroffen worden.
	s.	Reclamant stelt dat het niet controleerbaar is in hoeverre huizenbouw, zoals op het Isabellaveld en andere ontwikkelingen zijn verwerkt in de verkeersstroomanalyse. Ook worden de invloeden van (brom)fietzers en elektrische (bak-)fietsen gemist.	In het verkeersmodel, dat als basis is gebruikt voor het verkeersonderzoek, geluidonderzoek, stikstofonderzoek en luchtkwaliteitsonderzoek zijn de geplande ontwikkelingen opgenomen.

t.	Reclamant stelt dat de analyses met betrekking tot de verkeersstromen en het verkeersaanbod binnen Vught direct na de ingreep niet duidelijk zijn en niet kunnen worden gecontroleerd. Reclamant vraagt zich af waarom wegcapaciteiten weinig verschillen en vaak bestaan uit ronde getallen ondanks afhankelijkheid van specifieke factoren. Reclamant vindt het vergelijken met de autonome situatie in 2030 misleidend; door de autonome groei zijn de verdwijnende op- en afritten hard nodig. Reclamant noemt de capaciteitsaanpassing van 0,8 naar 0,65 als grens voor te veel verkeer als gevolg van fietsers bij rotondes een te grove maatregel die niet voldoet. Reclamant noemt de verkeerscijfers onbetrouwbaar, ondoorzichtig en soms helemaal fout en vraagt wat de foutmarge is.	Voor een reactie op de verkeersberekeningen wordt gewezen op paragraaf 2.5 van deze reactienota. De verkeerscijfers zijn gebaseerd op het regionaal verkeersmodel. In dit model zijn alle projecten van de regio verwerkt, die gepland zijn in de komende jaren en is rekening gehouden met de autonome groei van het verkeer. Op die manier ontstaat een realistisch en betrouwbaar beeld van de verkeersintensiteit. Het gebruiken van een autonome situatie is niet misleidend, maar biedt juist een helder overzicht van de effecten. De capaciteitsaanpassing is een gebruikelijke maatregel en voldoet wel degelijk. De verkeersonderzoeken zijn betrouwbaar; er is geen enkele reden om hieraan te twifelen.
u.	Reclamant stelt dat het plan nog te weinig uitgewerkt is om beoordeeld te kunnen worden en dat de Vughtse bevolking te weinig is meegenomen in de besluitvorming. Er is hierdoor weinig sprake van zorgvuldigheid en democratische besluitvorming. Reclamant vindt een referendum op zijn plaats.	Het plan is voldoende onderzocht en uitgewerkt voor de planologische besluitvorming. Er zijn diverse momenten in het proces geweest, waarop inwoners hun mening hebben kunnen geven over de plannen. Meer informatie staat beschreven in 2.11. De besluitvorming verloopt volgens de wettelijke procedures. Het organiseren van een referendum is niet aan de orde.
v.	Reclamant stelt dat het totale plan nauwelijks voordelen biedt voor de inwoners van Vught, maar wel forse nadelen en weinig baten voor de N65 gebruiker. Reclamant verzoekt voorbereidingen te stoppen en het plan opnieuw onder de loep te nemen of af te blazen.	Met de reconstructie van de rijksweg N65 maken we Vught veiliger en beter bereikbaar. Daarnaast beperken we voor een groot deel van de bewoners de overlast die de weg nu oplevert en neemt de leefbaarheid in Vught in belangrijke mate toe. Het gemeentebestuur is er dan ook van overtuigd dat de aanpak van de N65 een groot algemeen belang dient van onze gemeente en haar inwoners.
w.	Reclamant vraagt zich af of de beginselen van Behoorlijk bestuur zijn gevolgd en twijfelt of er zorgvuldig onderzoek is gedaan en of sprake is van deugdelijke besluitvorming en prudentie ten aanzien van financieel beheer.	Alle aspecten die van belang zijn voor een goede ruimtelijke ordening zijn onderzocht, waarmee een goede belangenafweging heeft kunnen plaatsvinden. Alle onderzoeken zijn uitgevoerd conform de geldende wet- en regelgeving. Tevens is er één verkeersmodel opgebouwd, die als basis voor vele gebiedsonderzoeken is gebruikt. Hierin zijn ook de toekomstige ontwikkelingen opgenomen. De financiën voor het project zijn tijdig geregeld door hiervoor budgetten te reserveren.
x.	Reclamant wijst op stikstofdepositie die het plan veroorzaakt op beschermde natuurgebieden en het gebruik van ontwikkelingsruimte van het PAS. Reclamant stelt dat het PAS niet meer gebruikt mag worden door de uitspraak van de Raad van State van 29 mei 2019.	Voor een reactie wordt gewezen op paragraaf 2.9 van deze reactienota.
y.	Reclamant vraagt waarom geen m.e.r.-beoordeling is gedaan van het VKA. De huidige beoordeling is niet onafhankelijk beoordeeld. Reclamant wijst erop dat de conclusie is dat er wettelijk geen m.e.r. rapportage nodig is omdat de wegcapaciteit gelijk blijft onjuist is. Door het afsluiten van op- en afritten van	Voor een reactie op de reikwijdte van het m.e.r.-onderzoek wordt gewezen op paragraaf 2.11 van deze reactienota. In aanvulling hierop het volgende. De m.e.r.-beoordeling is uitgevoerd en op basis van enkel nieuwe onderzoeken aangevuld, zoals stikstof, geluid en

		en naar de N65 gaat binnen Vught meer verkeer rijden wat anders gebruik maakt van de N65, hierdoor is impliciet de wegcapaciteit van de N65 vergroot. Ook wordt de wegcapaciteit beïnvloed door het wegnemen van verkeersmanagementmaatregelen. Reclamant stelt dat het naast de wettelijke basis te verwachten is van betrouwbare bestuurders om inzicht te verkrijgen in de gezondheidseffecten. Reclamant verzoekt een m.e.r. rapportage op te laten stellen.	trillingen. De stelling dat de wegcapaciteit wordt vergroot door het wegnemen van aansluiting snijdt geen hout.
	z.	Reclamant stelt dat het bestemmingsplan niet voldoet aan de 4 doelstellingen voor de inwoners van Vught: oversteekbaarheid, veiligheid, geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Dit blijkt uit de MKBA.	Voor een reactie op de nut en noodzaak van het project wordt gewezen op paragraaf 2.1 van deze reactienota. Het project draagt bij aan de vier benoemde doelstellingen. De realisatie van enkel ongelijkvloerse kruisingen met de N65 vergroot de oversteekbaarheid van de N65. Er worden verkeersveilige oversteekplaatsen gerealiseerd, waar de voetganger en fietser voorrang hebben. Tevens wordt er een verkeersveilige snelfietsroute aangelegd parallel aan de N65. Door de verbeterde doorstroming van het verkeer op de N65 is er minder sprake van uitlaatgassen van optrekkende of afremmende auto's. Dit heeft een positieve bijdrage aan de luchtkwaliteit. Tot slot worden er waar mogelijk en nodig geluidschermen langs de N65 geplaatst. De geluidbelasting op de woningen rondom de N65 wordt lager. Voor de kansrijke alternatieven voor de aanpak van de N65 is tijdens de MIRT-verkenning een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) opgesteld. Uit de MKBA voor het voorkeursalternatief (VKA) blijkt dat de maatschappelijke baten bij geen van de alternatieven opwegen tegen de kosten. Uit de vergelijking van het VKA met de alternatieven uit de MKBA blijkt dat het VKA iets hogere baten heeft (die deels niet gekwantificeerd kunnen worden) en lagere kosten. De verhouding tussen de kosten en de baten is echter nog steeds <1. De kosten/baten-ratio is echter niet het enige criterium voor investeringsbeslissingen als deze. Essentieel is dat de effecten van de maatregelen bijdragen aan de doelstellingen van de reconstructie (zie daarvoor hierboven paragraaf 2.1). Dat is voor de N65 bij Vught (en Haaren) zeker het geval, bijvoorbeeld voor de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Na de vaststelling van het VKA zijn de plannen verder geoptimaliseerd en dragen zij, mede door de grotere verbetering van de doorstroming, in nog hogere mate bij aan de doelstellingen.
	aa.	Reclamant verzoekt om een nieuwe MKBA en een m.e.r. te laten uitvoeren en vraagt de bewoners mee nemen in de besluitvorming. Reclamant noemt het plan ondemocratisch en heeft schijn van onzorgvuldigheid, vooringenomenheid en partijdigheid (art. 2:4 Awb). Reclamant doet het verzoek het plan niet uit te voeren en alle activiteiten op te schorten.	Aan het bestemmingsplan ligt een uitgebreid alternatieven- en variantenonderzoek ten grondslag waarin nauwkeurig en stap voor stap de verschillende alternatieven en varianten zijn beschreven en zijn gewogen. Voor een toelichting op dit proces wordt gewezen op paragraaf 2.1 (nut en noodzaak). De m.e.r.-beoordeling zal, zoals tevens beschreven in paragraaf 2.11 worden geactualiseerd op basis van aanvullende onderzoeken. In het hele proces heeft er, zoals beschreven in paragraaf 2.12, meerdere

			malen participatie plaatsgevonden. Inwoners hebben hierin hun mening kunnen geven en zienswijzen naar voren kunnen brengen.
	bb.	Reclamant stelt dat er sprake is van onzorgvuldig bestuurlijk handelen door het ontwerpbestemmingsplan drie weken in de zomervakantie ter inzage te leggen en dat de einddatum van de inzending van een zienswijze in de zomervakantie valt. De gemeente had de reactietermijn probleemloos kunnen verlengen tot na de zomervakantie.	De publicatie van het ontwerpbestemmingsplan voor de N65 is vanaf eind mei aangekondigd in diverse media. Hiermee zijn belanghebbenden ver voor de zomervakantie geïnformeerd. Vervolgens heeft het overgrote gedeelte van de terinzagelegging van het plan ook buiten de zomervakantie plaatsgevonden. Wij zijn van mening dat iedereen goed op de hoogte is gebracht van de publicatie en alle mogelijkheden heeft gehad om het plan tijdig te raadplegen.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen
126 .1		aanvulling op pro forma zienswijze 126	
	a.	De conclusie dat de financiële haalbaarheid voldoende geborgd is, is niet gebaseerd op feiten en onzeker. Feitelijk zijn de kosten voor Vught minimaal € 33 miljoen, waarvan een groot deel nog niet is gedekt.	De reconstructie van de N65 betekent een aanvullende bijdrage voor Gemeente Vught van € 10,3 mln. Eerder was al een bijdrage van € 11 mln. Afgesproken. Totaal van de bijdragen is € 21,3 mln. Deze bijdragen worden volledig gedekt in de meerjarenbegroting 2020-2023.
	b.	Er wordt verondersteld € 10 miljoen te kunnen betalen uit BTW compensatie. De afspraken hierover staan nog niet vast.	In het geval dat de BTW-compensatie voor het bedrag van € 10 miljoen niet mogelijk is hebben de partijen afspraken gemaakt. Het Ministerie van I&W en de Provincie Noord-Brabant zullen hun deel aanvullen en de Gemeenten Haaren en Vught zullen een bezuiniging voor hun deel van het project doorvoeren.
	c.	De indexering van de kosten is op 1% per jaar berekend, terwijl in 2018 de indexatie uitgekomen is op 7%. De risico's zijn veel groter en de buffers veel te laag.	De toegepaste indexering was in eerste instantie vanaf 2015 inderdaad 1%, echter is deze indexering inmiddels aangepast en gecorrigeerd. De bijdragen worden conform de IBOI geïndexeerd. De afspraken hierover zijn in de bestuursovereenkomst vastgelegd.
	d.	Vught zal niet aan haar financiële verplichtingen kunnen voldoen en loopt het risico om in een artikel 12 status terecht te komen.	Marktindexatie is inderdaad een onzekerheid bij dergelijke projecten, onder meer hiervoor is in de totale projectraming een risicoreservering opgenomen. Daarnaast heeft ook de Gemeente Vught t.l.v. het weerstandvermogen een risico reservering opgenomen voor mogelijke kostenoverschrijdingen. Deze reservering maakt geen onderdeel uit van de raming op de Rijksinfra-projecten, maar wel van de programmabegroting.
	e.	De reconstructie N65 is voor de gemeente Vught niet haalbaar, zeker als je weet dat dergelijke projecten altijd duurder uitkomen dan aanvankelijk ingeschat.	Met de vaststelling van de meerjarenbegroting 2020-2023 en de financiële afspraken die zijn opgenomen in de bestuursovereenkomst is de financiële haalbaarheid in voldoende mate geborgd.
		Wijziging bestemmingsplan naar aanleiding van zienswijze	Geen

4 Ambtshalve wijzigingen en wijzigingen op basis van zienswijzen.

Toelichting

Paragraaf	Wijziging	Wijziging door
2.2	Alle luchtfoto's huidige situatie voorzien van straatnamen	Ambtshalve
3.1	Alle ontwerptekeningen gewijzigd en 3D impressies toegevoegd	Zienswijze en vernieuwd ontwerp
3.1	Tekst van de bouwstenen aangepast aan de hand van de nieuwe figuren, met nieuwe verwijzingen.	Ambtshalve
3.1	Het Esthetisch programma van eisen benoemt, het rapport als bijlage opgenomen bij de toelichting en hiernaar verwezen	Ambtshalve
3.1.1	Weggehaald: dit is onderdeel van PHS. Vervangen voor: dit is geen onderdeel van het plangebied.	Ambtshalve
3.1.5	Natuurbrug ook bestemd voor ruiters, opgenomen in de tekst	Ambtshalve
3.1.6	Woord 'snelfietsroute' toegevoegd, om een incomplete zin compleet te maken	Ambtshalve
3.1.6	Toegevoegd 'van de gemeente Vught' achter 'hectometerpaal 8.2'	Ambtshalve
3.1.7	Afbeelding 3.18 verduidelijkt met een rode stippellijn	Ambtshalve
3.1.7	Blauwe tekstkader verwijderd	Ambtshalve
4.1.3	Tekstwijziging onderbouwing Ladder voor duurzame verstedelijking ten behoeve van een duidelijkere onderbouwing	Ambtshalve
4.1.4	Tekstwijziging onderbouwing Ladder van Verdaas ten behoeve van een duidelijkere onderbouwing	Ambtshalve
4.2.1	Brabantse Omgevingsvisie toegevoegd als beleidsstuk	Ambtshalve
4.2.3	Wijziging toetsing Verordening Ruimte naar Interim omgevingsverordening Noord- Brabant	Ambtshalve
4.2.3	Als gevolg van de nieuwe natuurtoets de onderbouwing van de NNB aangepast	Ambtshalve
5.2	Nader onderzoek verkeer op de Helvoirtseweg verwerkt in de paragraaf en het onderzoek opgenomen als bijlage bij de toelichting	Ambtshalve
5.3	Tekstuele wijzigingen: 'wanneer het definitieve ontwerp van de Reconstructie N65 bekend is, zal in het kader van de aanvraag van de omgevingsvergunning nader bodemonderzoek uitgevoerd worden'	Ambtshalve
5.4	Resultaten nieuwe watertoets verwerkt in de paragraaf en het rapport opgenomen als bijlage bij de toelichting	Ambtshalve
5.5	Kleinschalige tekstuele aanpassingen aspect Archeologie 'in principe' verwijderd en 'parallelwegen' toegevoegd.	Ambtshalve
5.5	Toegevoegd: 'Omdat er sprake is van een archeologische verwachting, is een passende dubbelbestemming opgenomen. Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor het laten vervallen van deze dubbelbestemming indien door nader onderzoek is aangetoond dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn.'	Ambtshalve
5.5.3	Het woord VKA aangepast naar Reconstructie N65	Zienswijze
5.5.3	Kopje monumenten: verduidelijkt dat het kruisbeeld tijdelijk verplaatst dient te worden en na oplevering van de Reconstructie N65 teruggeplaatst zal worden	Ambtshalve

5.5.3	Kopje Bomen-/lanenstructuur: duidelijkere omschrijving opgenomen hoe de lanenstructuur in de toekomstige situatie versterkt zal worden	Ambtshalve
5.6	Resultaten nieuwe natuurtoets opgenomen in de paragraaf, het rapport opgenomen als bijlage bij de toelichting.	Ambtshalve
5.7	Resultaten uit het vernieuwde onderzoek naar geluid op het onderliggend wegennet verwerkt in de paragraaf en het rapport opgenomen als bijlage bij de toelichting	Ambtshalve
5.9	Resultaten uit het vernieuwde stikstofdepositie onderzoek beschreven in de paragraaf en het rapport opgenomen als bijlage bij de toelichting	Zienswijze
5.10	'te verkennen aanpassingen' en 'te verkennen veranderingen' vervangen voor 'Reconstructie N65'	Ambtshalve
5.10	Kopje groepsrisico: tekstuele wijzigingen als gevolg van ambtshalve	Ambtshalve
5.11	Tekstuele wijzigingen ter verduidelijking van het proces dat doorlopen wordt en concrete zaken zoals het aantal te kappen bomen.	Ambtshalve
5.14	Onderzoek trillingen verwerkt en het onderzoek opgenomen als bijlage. De informatie over trillingen als gevolg van PHS is verwijderd.	Zienswijze
5.16	Het resultaat uit de vernieuwde m.e.r.-beoordeling opgenomen in de paragraaf en de m.e.r.-beoordeling opgenomen als bijlage bij de toelichting	Ambtshalve
Hoofdstuk 6	Nieuw hoofdstuk aangemaakt: Omgevingsaspecten tijdelijke situatie	Ambtshalve
6.1	Beschrijving van de bouwfases opgenomen	Ambtshalve
6.2	Nader onderzoek naar verkeer in de tijdelijke situatie verwerkt in de paragraaf en opgenomen als bijlage bij de toelichting	Ambtshalve
6.3	Paragraaf toegevoegd over luchtkwaliteit in de tijdelijke situatie op basis van de analyse die is uitgevoerd. De volledige analyse is toegevoegd als bijlage bij de toelichting,	Ambtshalve
6.4	Onderzoek naar geluid in de tijdelijke situatie beschreven in de paragraaf en het rapport opgenomen als bijlage bij de toelichting	Ambtshalve
7.4	De toegevoegde bestemmingen 'Groen Voorlopig 1' en 'Groen - Park' toegelicht in paragraaf 7.4	Zienswijze
9.1	Kleine tekstuele wijzigingen als gevolg van spelfoutjes of verduidelijking procedure	Ambtshalve
9.2	Paragraaf 9.2 aangevuld met nadere informatie over het doorlopen participatietraject	Standaard aanpassing
9.5	Tekst aangepast: nota van zienswijzen benoemd	Standaard aanpassing
Bijlage 1	Gewijzigd naar het nieuwe ontwerp	Ambtshalve
Bijlage 2	Gewijzigd naar het nieuwe ontwerp	Ambtshalve
Bijlage 3	Gewijzigd naar het nieuwe ontwerp	Ambtshalve

Artikel	Wijziging	Gewijzigd door
Artikel 1.31	Begrip kap toegevoegd	Zienschwijken
Artikel 1.38	Begrip ondergeschikte functie toegevoegd	Ambtshalve
Artikel 1.46	Begrip Reconstructie N65 toegevoegd	Ambtshalve
Artikel 1.48	Tekstuele wijziging: woordje het aangepast voor de	Ambtshalve
Artikel 1.50	Begrip voorzieningen ten behoeve van valbeveiliging toegevoegd	Ambtshalve
Artikel 3.1	Rijwielpaden aangepast naar voetpaden	Ambtshalve
Artikel 3.3.2	Tekstuele wijziging aan lid b, tot: 'Bij omgevingsvergunning wordt aan de hand van de 'Parkeernota gemeente Vught' bepaald of sprake is van voldoende parkeergelegenheid met dien verstande dat indien voornoemde beleidsregels gedurende de planperiode worden gewijzigd, rekening wordt gehouden met die wijziging.' Lid c is verwijderd in verband met overlap lid b	Ambtshalve
Artikel 3.3.2	Terrein- en erfafscheiding aangepast naar erf- en terreinafscheiding	Ambtshalve
Artikel 3.3.4	Aanpassen voorwaardelijke verplichting Kwaliteitsverbetering landschap	PNB zienschwijken
Artikel 3.4.	Opsomming gemaakt door woordje 'en' toe te voegen	Ambtshalve
Artikel 5	Bestemming Groen - Park toegevoegd in de regels van het bestemmingsplan, tevens toegevoegd op de verbeelding.	Zienschwijken
Artikel 6	Bestemming Groen Voorlopig 1 in de regels van het bestemmingsplan toegevoegd, tevens toegevoegd op de verbeelding.	Zienschwijken
Artikel 8.1	Voorzieningen ten behoeve van valbeveiliging mogelijk gemaakt als ondergeschikte voorziening	Ambtshalve
Artikel 8.2.2.	Wijzigingen: lid b onder 2: toevoeging 'De hoogteligging van de N65 gerealiseerd dient te worden'	Ambtshalve
Artikel 8.2.2.	Lid b onder 1 en lid c: 'dient' toegevoegd	Ambtshalve
Artikel 8.2.2	Onder b en c erfafscheiding vervangen door terreinafscheiding	Ambtshalve
Artikel 8.2.2	Lid b onder 2: hoogte ten opzichte van NAP toegevoegd en mogelijk gemaakt de N65 dieper dan het lengteprofiel zoals opgenomen bijlage 2 te realiseren.	Ambtshalve
Artikel 8.2.2	Lid i onder 3: hoogten van de geluidschermen gekoppeld aan NAP	Ambtshalve
Artikel 8.2.2	Lid e verwijderd	Ambtshalve
Artikel 8.2.2	Onder h ondergeschikte voorzieningen mogelijk gemaakt tot een maximale bouwhoogte van 3 meter, waarbij voorzieningen ten behoeve van valbeveiliging zijn uitgezonderd, hiervoor is een maximale bouwhoogte van 1,5 meter opgenomen.	Ambtshalve
Artikel 8.3	Afwijking toegevoegd voor het afwijken van de geluidschermhoogten	Ambtshalve
Artikel 8.3	Afwijking onder lid a aangepast, ook gekoppeld aan GPP's	Ambtshalve
Artikel 8.4.1	Infrastructuurle voorziening gewijzigd in Reconstructie N65	Ambtshalve
Artikel 8.4.2.	Wijziging voorwaardelijke verplichting	Ambtshalve
Artikel 9.2.2	Onder d en e: woord maximaal verwijderd	Ambtshalve

Artikel 10.4.1.	verwijderen 'met uitzondering van werken en werkzaamheden ten behoeve van de realisatie van de Reconstructie N65'	Ambtshalve
Artikel 10.4.3	'en veilig' toegevoegd achter doelmatig	Ambtshalve
Artikel 11.3	Inleidende tekst iets gewijzigd: ten behoeve van het bouwen overeenkomstig de betreffende andere bestemming van deze gronden,	Ambtshalve
Artikel 11.4.1	verwijderen 'met uitzondering van werken en werkzaamheden ten behoeve van de realisatie van de Reconstructie N65'	Zienswijze Gasunie
Artikel 11.4.2	Achter lid a en b of geplaatst	Ambtshalve
Artikel 12.3.2	Achter lid a t/m c of geplaatst	Ambtshalve
Artikel 12.3.3	Lid c verwijderd	Ambtshalve
Artikel 12.4	Bevoegd gezag gewijzigd voor 'college van burgemeester en wethouders'	Ambtshalve
Artikel 14.3	Dit lid is verwijderd	Ambtshalve
Artikel 16.5.3	Wordt gewijzigd in worden	Ambtshalve
Artikel 17.1	Lid c is verwijderd	Ambtshalve
Artikel 18.1	Tekst verwijderd: die onderdeel uitmaakt van dit plan	Ambtshalve
Bijlage 1 regels	Bijlage aangepast	Ambtshalve
Bijlage 2 regels	Bijlage aangepast	Ambtshalve
Bijlage 3 regels	Bijlage aangepast	Ambtshalve
Bijlage 4 regels	Bijlage aangepast	Ambtshalve
Regels	Aanduidingen uit de Verordening Ruimte zijn aangepast naar de aanduidingen uit de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant	Ambtshalve

Aldus besloten door de raad van de gemeente Vught
in zijn openbare vergadering van 16 april 2020.

de griffier,

de voorzitter,

de plaatsvervangend griffier,
E. Verschuren

R.J. van de Mortel