

Bestemmingsplan

N65 Vught

Bestemmingsplan

N65 Vught

Projectnummer 435632.100

Revisie 00

Datum 05-03-2020

Auteur(s)

N.C. van der Steen

G.E. la Rose

Opdrachtgever

Gemeente Vught

Postbus 10100

5260 GA Vught

datum vrijgave	beschrijving revisie vastgesteld
----------------	-------------------------------------

goedkeuring G.E. la Rose

vrijgave P.F.G.M. Kennes

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Het plangebied	6
1.3	Doel van het bestemmingsplan	7
1.4	Vigerend bestemmingsplan	7
1.5	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	Het plangebied	9
2.1	Gebiedsanalyse N65	9
2.2	Bouwstenen huidige situatie	11
Hoofdstuk 3	Plan	19
3.1	Bouwstenen Reconstructie N65	19
Hoofdstuk 4	Beleidskader	35
4.1	Rijksbeleid	35
4.2	Provinciaal beleid	40
4.3	Gemeentelijk beleid	52
Hoofdstuk 5	Omgevingsaspecten	57
5.1	Inleiding	57
5.2	Verkeer	57
5.3	Bodem	60
5.4	Water	62
5.5	Archeologie en cultuurhistorie	67
5.6	Natuur	74
5.7	Geluid	77
5.8	Luchtkwaliteit	82
5.9	Stikstof	85
5.10	Externe veiligheid	86
5.11	Bomen	91
5.12	Bedrijven en milieuzonering	92
5.13	Kabels en leidingen	93
5.14	Niet gesprongen explosieven (NGE)	93
5.15	Trillingen	94
5.16	Milieueffectrapportage	95
Hoofdstuk 6	Omgevingsaspecten tijdelijke situatie	99
6.1	Bouwfases	99
6.2	Verkeer	99
6.3	Luchtkwaliteit	100
6.4	Geluid	102
Hoofdstuk 7	Toelichting op de regels	105
7.1	Inleiding	105
7.2	Uitgangspunten	105
7.3	Toelichting op de planregels	106
7.4	Bestemmingen	108
7.5	Algemene regels	110
7.6	Overgangs- en slotregel	111
Hoofdstuk 8	Financiële haalbaarheid	113

Hoofdstuk 9	Procedure, overleg en inspraak	115
9.1	Procedure	115
9.2	Participatie	115
9.3	Overleg ex artikel 1.3.1. Bro	117
9.4	Voorontwerp	117
9.5	Ontwerp	117

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De A65/N65 is de rijksweg die loopt van de A58 bij Tilburg (knooppunt De Baars) naar de A2 bij 's-Hertogenbosch (knooppunt Vught). De weg heeft een (boven)regionale verkeersfunctie en is daarnaast ook een belangrijke ontsluitingsweg voor de gemeenten Haaren, Vught en Oisterwijk. In de huidige situatie staan, gezien de toenemende verkeersintensiteit, de leefbaarheid langs, de doorstroming over en de verkeersveiligheid op de N65 onder druk.

De N65 doorkruist de kernen Vught en Helvoirt. De toenemende hoeveelheid verkeer en opstoppen op de kruisingen veroorzaken een verslechtering van de luchtkwaliteit en geluidhinder in de directe omgeving van de weg. Daarnaast vormt de weg een barrière en zorgt voor een slechte oversteekbaarheid van de verschillende kruisingen voor zowel auto's als het langzaam verkeer. Dit heeft negatieve gevolgen voor de algemene verkeersveiligheid.

Om deze knelpunten te verminderen werkt de gemeente Vught, samen met Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Haaren, aan de reconstructie van de N65. Voor het project zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:



Figuur 1.1. Doelstellingen reconstructie N65

In de MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) Verkenning N65 Vught-Haaren is door een samenwerkingsverband van Rijkswaterstaat, provincie Noord-Brabant en de gemeenten Haaren, Vught en 's-Hertogenbosch onderzocht welke maatregelen getroffen kunnen worden om de gestelde doelstellingen te behalen. De MIRT Verkenning heeft geleid tot het Voorkeursalternatief (VKA) met een integraal maatregelenpakket. Het VKA is op 24 maart 2016 vastgesteld door de Stuurgroep N65. Op basis hiervan is door de minister van Infrastructuur en Milieu op 27 juni 2016 een voorkeursalternatief vastgesteld. Hiermee is de MIRT Verkenning afgesloten.

Na afsluiting van de MIRT Verkenning is op 1 september 2016 de Planfase gestart. Een belangrijk onderdeel van de werkzaamheden in de Planfase is het opstellen van een bestemmingsplan. In de bestuursovereenkomst is bepaald dat de beide direct betrokken gemeenten (Vught en Haaren) verantwoordelijk zijn voor het opstellen van de bestemmingsplannen. In december 2017 is het voorontwerp bestemmingsplan op basis van het VKA voor de N65 in Vught in procedure gebracht.

Naar aanleiding van een consultatieronde met de omgeving heeft de stuurgroep op 19 maart 2018 besloten het VKA op enkele onderdelen te optimaliseren. De optimalisatievoorstellen hebben geleid tot een vernieuwd VKA, genaamd 'Reconstructie N65'. In de stuurgroep is op 30 mei 2018 besloten de 'Reconstructie N65' verder uit te werken om de ruimtelijke,

functionele en financiële haalbaarheid te bepalen en om als basis te functioneren voor het bestemmingsplan N65 en bijbehorende onderzoeken. Op 23 november 2018 werd de reconstructie van de N65 gepresenteerd en vastgesteld door de stuurgroep. Op 28 februari 2019 is de Reconstructie N65 (zonder het later toegevoegde viaduct) behandeld en vastgesteld door de gemeenteraad.

Er zijn, ten opzichte van het oorspronkelijke voorkeursalternatief (VKA), zes aanzienlijke veranderingen doorgevoerd in de Reconstructie N65. De veranderingen voor de gemeente Vught zijn opgesomd in onderstaande tabel (1.2). Dit ontwerp bestemmingsplan is opgesteld op basis van de Reconstructie N65. De ontwerptekeningen van de Reconstructie N65 zijn opgenomen als Bijlagen 1 t/m 3.

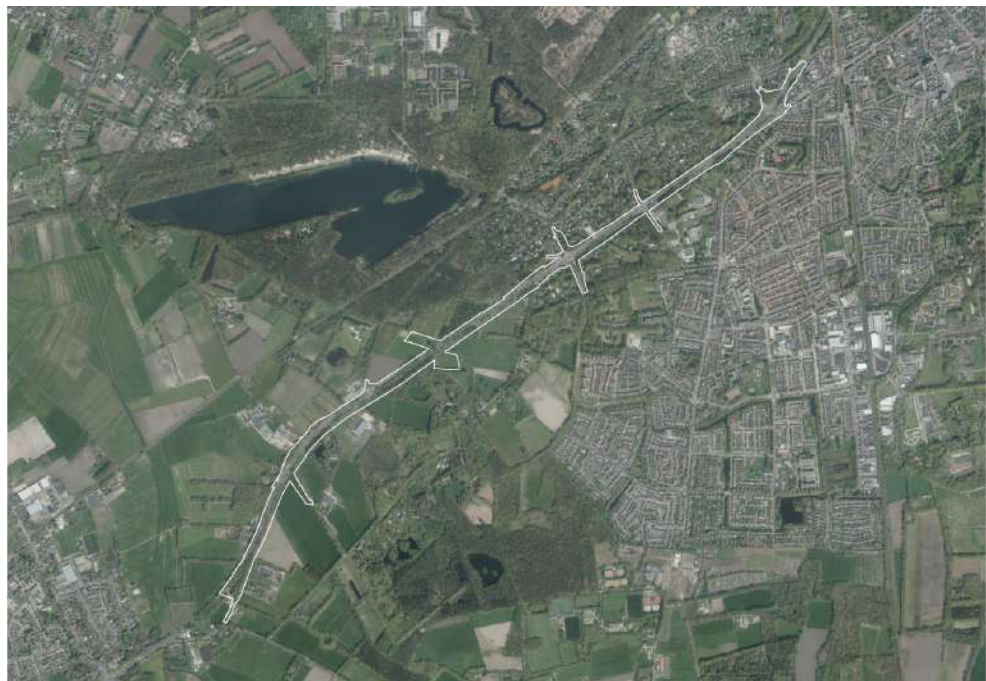
Bouwsteen	Ontwerp VKA	Geoptimaliseerd ontwerp Reconstructie N65
Vught		
Helvoirtseweg/ J.F. Kennedylaan	Halve, ongelijkvloerse aansluiting (N65 verdiept).	Halve, ongelijkvloerse aansluiting (N65 volledig verdiept) met kruising op circa 6,80m +NAP; daarna N65 half verdiept naar De Bréautélaan.
De Bréautélaan/Martinilaan	Ongelijkvloerse kruising (N65 verdiept).	Ongelijkvloerse kruising (zonder uitwisseling van verkeer), waarbij de N65 ten opzichte van de as ongeveer 4,5 meter is verdiept en het viaduct op ca 8.90 m +NAP is gelegen; daarna N65 half verdiept naar Boslaan.
Boslaan/Vijverbosweg	Geoptimaliseerd gelijkvloers kruispunt (zonder fiets en voet oversteek).	Volledige, ongelijkvloerse aansluiting, waarbij de N65 ten opzichte van de as ongeveer 5,5 meter is verdiept en het viaduct op ca circa 8.00 m + NAP is gelegen; daarna einde verdiepte ligging N65.
Aansluiting Groenewoud en viaduct Kruishoeveweg/ Sparrendaalseweg	Vraaggestuurde VRI – Gelijkvloerse aansluiting. Geen sprake van een viaduct.	Eenzijdige aansluiting met uit- en invoeger, gesloten middenberm N65 ter plaatse van de Groenewoudreef. Daarbij een ongelijkvloerse kruising (zonder uitwisseling van verkeer), waarbij de N65 op maaiveldniveau is gelegen.
Ecoduct (natuurbrug)	Geen.	Op verzoek van de provincie Noord- Brabant een ecoduct ten oosten van het Groenewoud, waarbij de N65 op maaiveldniveau is gelegen.
Tankstation	Geen.	Realisatie van een tankstation (met LPG) ter hoogte van hectometerpaal 8.2 ten oosten van de N65, inclusief op- en afrit.
Parallelvoorzieningen	Parallelvoorzieningen aan noord- en zuidzijde voor fietsers en ter ontsluiting percelen in vorm fietspaden en fietsstraten.	Geoptimaliseerde gedeeltelijke structuur van parallelvoorzieningen aan de noordzijde en volledige structuur van parallelvoorzieningen aan de zuidzijde voor fietsers en bestemmingsverkeer (ter ontsluiting van percelen en opheffing van uitritten op N65) in de vorm van fietspaden en fietsstraten. Een deel van de parallelwegen is onderdeel van de snelfietsroute.

Figuur 1.2. Optimalisatie bouwstenen

1.2 Het plangebied

Het plangebied wordt aan de westelijke zijde begrensd door de gemeentegrens van Vught en loopt in oostelijke richting tot circa 300 meter voorbij de aansluiting Helvoirtseweg/ John F. Kennedylaan (hectometerpaal 4.18). In figuur 1.3 is het plangebied in haar context weergegeven.

Het plangebied bestaat niet alleen uit de gronden van de N65. Ter hoogte van de bebouwde kom van Vught, behoren de kruisingen met de Boslaan, Bréautélaan en John F. Kennedylaan eveneens tot het plangebied. In het buitengebied behoren de aansluiting van het Groene Woud op de N65 en het viaduct tussen de Kruishoeveweg en de Sparrendaalseweg eveneens tot het plangebied. Ten slotte is het plangebied vergroot om parallelwegen en de natuurbrug mogelijk te maken.



Figuur 1.3. Luchtfoto met plangebied Reconstructie N65 Vught

1.3 Doel van het bestemmingsplan

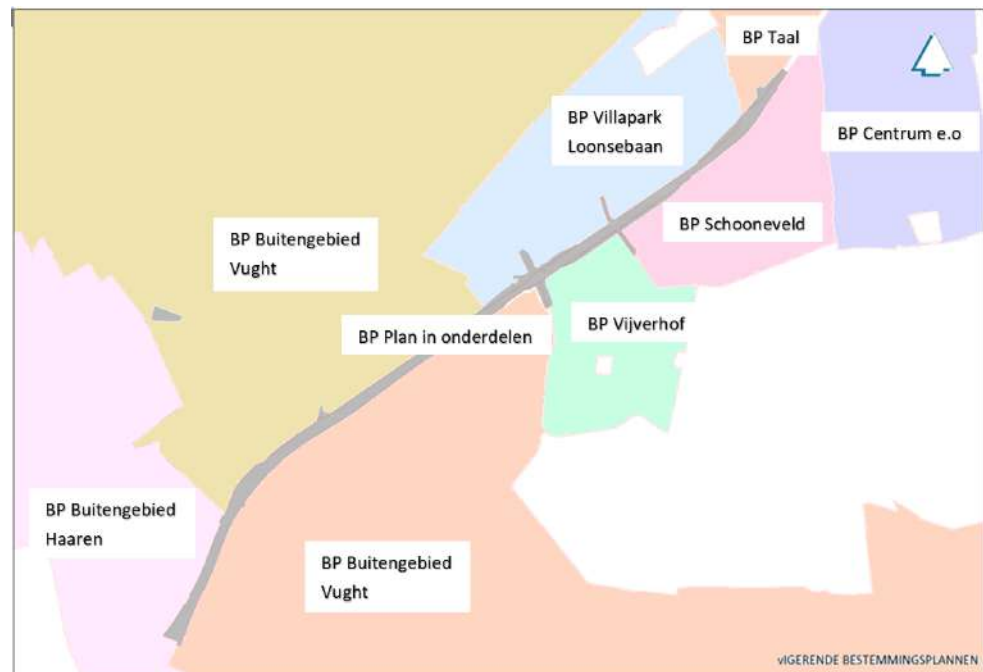
Doel van het voorliggend bestemmingsplan is het planologisch-juridisch mogelijk maken van de reconstructie van de N65.

Om de aanpassingen van de reconstructie N65 mogelijk te maken, zijn twee bestemmingsplannen gemaakt: één voor de aanpassingen aan de N65 op het grondgebied van de gemeente Vught ten westen van het spoor en één voor de aanpassingen op het grondgebied van de gemeente Haaren. Op Figuur 1.3 is het plangebied op het grondgebied van Vught weergegeven.

1.4 Vigerend bestemmingsplan

Voor het gedeelte van de N65 in de gemeente Vught gelden in het plangebied de volgende vigerende bestemmingsplannen:

- Taalstraat/Loyolalaan, 15 oktober 2009
- Schoonveld 2015, 17 december 2015
- Helvoirtseweg 146-148, 14 april 2015
- Villapark/Loonsebaan, 17 maart 2010
- Vijverhof 2016, 9 juni 2016
- Buitengebied 2011, 14 mei 2014
- Plan in onderdelen, 1953



Figuur 1.4 Vigerende bestemmingsplannen

1.5 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de huidige situatie binnen het plangebied. Vervolgens worden de aanpassingen aan de N65 beschreven in hoofdstuk 3. Na dit hoofdstuk komen de relevante beleidskaders op rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau aan bod in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 over de omgevingsaspecten wordt nader ingegaan op de milieuaspecten, flora en fauna, archeologie en cultuurhistorie. In hoofdstuk 6 wordt een toelichting op de planregels (de planregels in combinatie met de verbeelding) gegeven, waarna de financiële haalbaarheid aan bod komt in hoofdstuk 7. Ter afsluiting van de toelichting wordt de procedure die dit bestemmingsplan doorloopt beschreven in hoofdstuk 8.

Hoofdstuk 2 Het plangebied

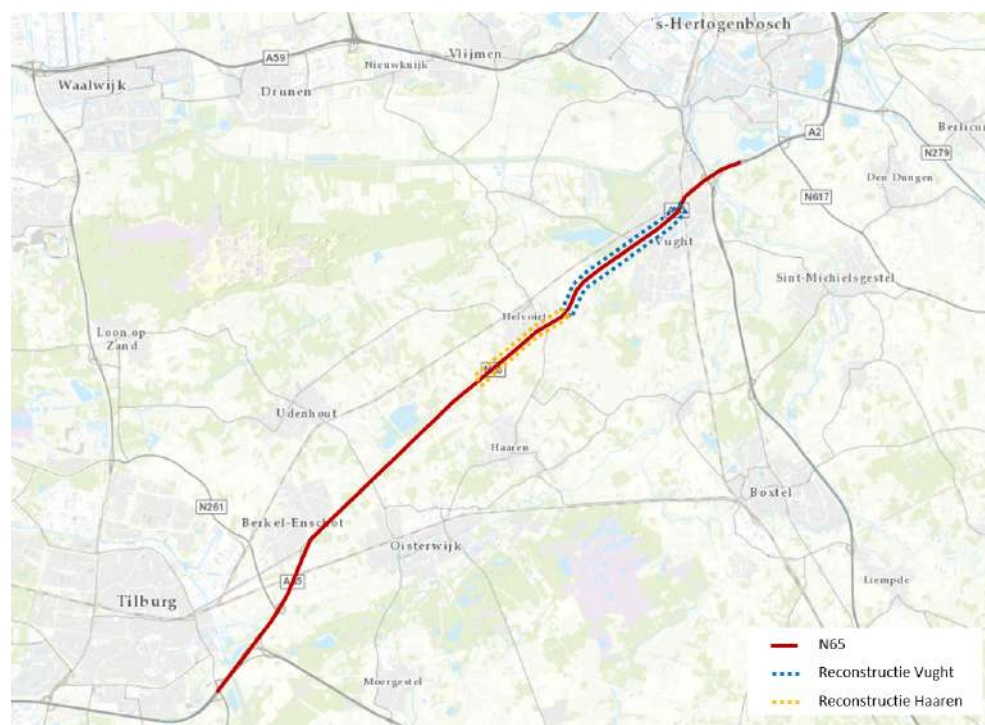
2.1 Gebiedsanalyse N65

Historie

De N65 is aangelegd in de periode tussen 1810 en 1813 en heeft het karakter van een oude Napoleonsweg. De weg is aangelegd om snelle verplaatsing van Franse troepen en materieel mogelijk te maken. Om die reden loopt de N65 als één vloeiende lijn tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch. Omstreeks 1955 werd het besluit genomen de weg te verbreden naar 2x2 rijstroken. In 1960 werd de verbrede weg geopend. In het Rijkswegenplan van 1968 was een doortrekking van de weg naar de Belgische grens voorzien. Deze doortrekking is gerealiseerd. Deze weg is echter bekend onder de naam N630.

Inleiding N65

De N65/A65 is een weg gelegen tussen Tilburg en 's-Hertogenbosch. De weg is in beheer en eigendom bij het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en daarmee een Rijksweg. Op de onderstaande afbeelding is gehele N65 weergegeven, waarop de gedeelten waar de Reconstructie binnen Vught en Haaren uitgelicht zijn.



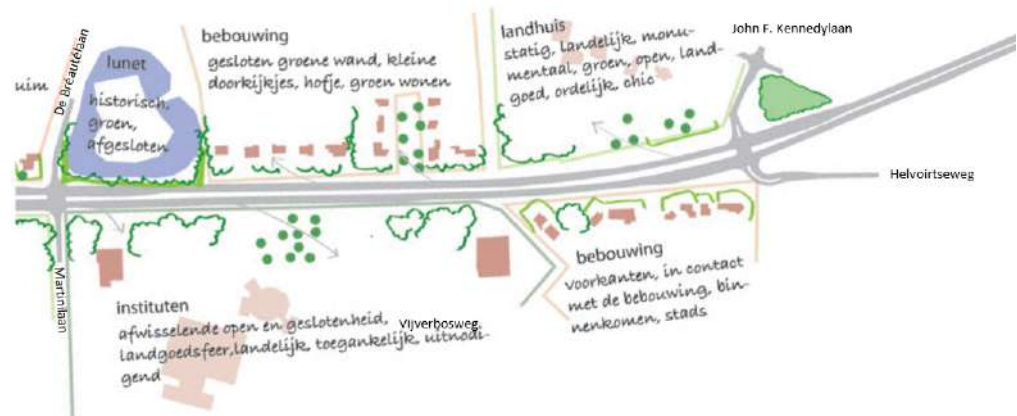
Figuur 2.1. Ligging N65 en reconstructie Vught en Haaren

De N65 is in de huidige situatie, ter hoogte van Vught, ingericht als een gebiedsontsluitingsweg. Er geldt in de huidige situatie een snelheidsregime van 70 km/uur binnen de bebouwde kom van Vught en 80 km/uur buiten de bebouwde kom van Vught. Er zijn veel op- en afritten van en naar de N65 in de huidige situatie. Er zijn daarnaast vele percelen direct op de N65 ontsloten. Er is sprake van (gedeeltelijk geregelde) gelijkvloerse kruisingen. In paragraaf 2.2 wordt nader ingegaan op de huidige situatie van de kruisingen binnen het plangebied.

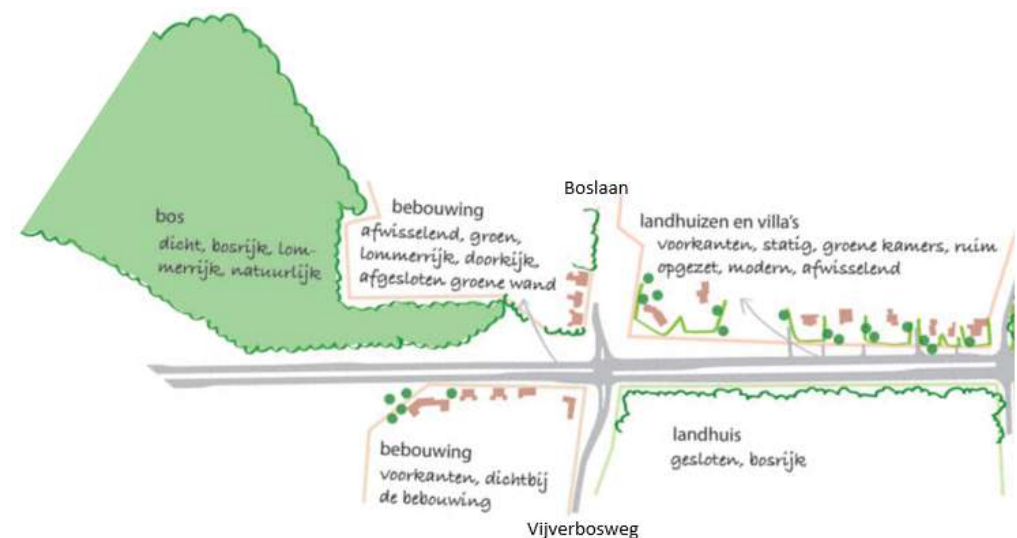
Structuur kern Vught

De N65 volgt de contouren van het landschap en wordt begeleid door laanbeplanting of

groene flanken (bermen, hagen, bomen etc.). De weg wordt gezien als één van de mooiste en groenste rijkswegen van Brabant. De groene uitstraling wordt versterkt door een aantal boom- en plantenkwekerijen die langs de N65 gevestigd is. De rechte structuur ontleent de weg aan haar historie. De weg doorkruist de dorpen Helvoirt en Vught. Deze doorkruising zorgt ervoor dat Vught functioneel gezien in twee delen gesplitst is. Onderstaand figuur geeft een typering van de sferen en kwaliteiten die de weg ontmoet.



Figuur 2.2. Sferenkaart N65 tussen kruising Martinilaan-De Bréautélaan en John F. Kennedylaan-Helvoirtseweg



Figuur 2.3. Sferenkaart N65 ter hoogte van kruising Boslaan-Vijverbosweg

Structuur buitengebied Vught

Het buitengebied van de gemeente Vught kent een veelzijdig landschap, waarin natuur, agrarische percelen en landgoederen elkaar afwisselen. Het buitengebied kent geen specifieke verkavelingsstructuur. Vught maakt deel uit van het Nationaal Landschap het Groene Woud, een groot gebied dat zich kenmerkt door zogenaamde kernkwaliteiten, het groene karakter, de kleinschalige openheid, en het samenhangend complex van beken, essen, kampen, bossen en heide.

Het buitengebied valt uiteen in een aantal herkenbare landschapstypen. Bij het onderscheiden van gebieden is naast topografische ligging en ruimtelijke verschijningsvorm gekeken naar de aanwezigheid en verdeling van zogenaamde waarden. Dit zijn geologische, historische, landschappelijke, waterstaatkundige en ecologische waarden zoals bijvoorbeeld natuurgebieden en landgoederen en militaire verdedigingswerken. De landschapstypen in het buitengebied luiden als volgt:

- Jonge open zandontginningen de Gement
- Halfopen kampen- en hoevenlandschap
- Beekdalen

In de directe omgeving van het plangebied bevindt zich het halfopen kampen- en hoevenlandschap ter plaatse van de aanwezige agrarische percelen. Daarnaast is het Beekdal van de Broekley in de omgeving van het plangebied gelegen. In paragraaf 5.5 wordt nader op het landschap ingegaan.

2.2 **Bouwstenen huidige situatie**

Er zijn meerdere wegen die in het plangebied kruisen met de N65. Binnen de reconstructie van de weg staan vier kruisingen centraal, namelijk:

- Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan
- Martinilaan/De Bréautélaan
- Boslaan/Vijverbosweg
- Aansluiting Groenewoud met viaduct naar Sparrendaalseweg

Daarnaast worden een natuurbrug, tankstation en parallelwegen gerealiseerd. Deze onderdelen van de reconstructie zijn de bouwstenen van het project. In deze paragraaf wordt de huidige situatie van deze gronden beschreven.

De Reconstructie N65 is gelegen in de directe omgeving van het project Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Onderstaand is beschreven hoe deze projecten verband houden.

In het kader van PHS zullen de aangrenzende gronden ten oosten van het plangebied worden aangepakt om de omkering van het spoor mogelijk te maken. Momenteel loopt de N65 nog onder het spoor door. Het plangebied voor het project "Programma Hoogfrequent Spoor Meteren Bostel omkering N65_PHS" doorloopt een aparte procedure en wordt niet in dit bestemmingsplan meegenomen.

2.2.1 **Kruising Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan - N65**

De kruising van Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan met de N65 is de meest oostelijk gelegen kruising in het plangebied. Zowel de Helvoirtseweg als de John F. Kennedylaan zijn belangrijke gebiedsontsluitingswegen in de kern Vught. Deze gelijkvloerse kruising heeft ter hoogte van de verkeersregelininstallatie (VRI) aan weerszijde van de N65 vier opstelstroken. Na de kruising gaan de vier opstelstroken over in twee rijstroken. De aansluitingen Helvoirtseweg en de John F. Kennedylaan beschikken over ieder twee opstelstroken. Fietsers en wandelaars hebben de mogelijkheid om aan de westzijde van de kruising de N65 over te steken.

De noordwestzijde van deze kruising kenmerkt zich door de groene open omgeving van landgoed Craijenstein. Na landgoed Craijenstein is een ruim opgezette woonwijk met een groene uitstraling gelegen. Aan de zuidzijde van de N65 voert bebouwing de boventoon. Kenmerkend is dat beide wegen het spoor kruisen.

Op figuur 2.4 is het verschil tussen het groene karakter van landgoed Craijenstein enerzijds en de bebouwing anderzijds goed te zien. In paragraaf 3.1.1 is de toekomstige situatie van deze bouwsteen nader toegelicht.



Figuur 2.4 Luchtfoto kruising Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan

2.2.2 Kruising Martinilaan/ De Bréautélaan - N65

De kruising van de Martinilaan/ De Bréautélaan en de N65 ligt ten westen van de kruising met de Helvoirtseweg/ John F. Kennedylaan. De kruising is eveneens een gelijkvloerse kruising. Er zijn vier opstelstroken ter plaatse van de VRI. Na de kruising gaan de vier opstelstroken over in twee rijstroken. De Martinilaan en De Bréautélaan zijn beide te categoriseren als erftoegangsweg. Er geldt een snelheidsregime van 30 km/uur. De wegen beschikken ter plaatse van de VRI over één opstelstrook. Fietzers en wandelaars hebben de mogelijkheid om aan beide zijden kruising de N65 over te steken.

Het noordoostelijk en zuidwestelijk kwadrant van deze kruising hebben een groen en gesloten karakter. Achter dit groen schuilen landhuizen. Het gesloten groene karakter in het zuidwestelijke kwadrant strekt tot aan de kruising Boslaan/Vijverbosweg. De overige twee kwadranten van de kruising zijn opener en voorzien in bebouwing.

Tevens zijn er twee bushaltes aanwezig nabij deze kruising. Eén bushalte is gesitueerd aan de oostzijde van de Martinilaan, de andere bushalte aan de westzijde van De Bréautélaan. Op figuur 2.5 is een luchtfoto van de huidige situatie weergegeven. In paragraaf 3.1.2 is de toekomstige situatie van deze bouwsteen nader toegelicht.



Figuur 2.5. Luchtfoto kruising Martinilaan/De Bréautélaan

2.2.3 Kruising Boslaan/Vijverbosweg - N65

Boslaan/Vijverbosweg

De meest westelijke kruising binnen het stedelijk gebied van Vught is de kruising van de Boslaan/ Vijverbosweg met de N65. De Boslaan en Vijverbosweg zijn de hoofdontsluitingswegen aan de westzijde van de kern Vught. Deze kruising is in opzet vergelijkbaar met de kruising Helvoirtseweg/ John F. Kennedylaan. Ook op deze kruising zijn er ter plaatse van de VRI vier opstelstroken op de N65 en twee opstelstroken op de Helvoirtseweg en John F. Kennedylaan. Na de kruising gaan de vier opstelstroken over in twee rijstroken op de N65. Fietsers en wandelaars hebben de mogelijkheid om aan beide zijden kruising de N65 over te steken.

De twee oostelijke kwadranten van deze kruising hebben een groen en gesloten karakter. De gebieden bestaan uit ruim opgezette landgoederen met enkele woningen daarop. In de twee westelijke kwadranten is de bebouwing relatief dicht op de N65 gesitueerd. Het restaurant "De 4 Kolommen" is prominent aanwezig.

Op figuur 2.6 is een luchtfoto van de huidige situatie weergegeven. In paragraaf 3.1.3 is de toekomstige situatie van deze bouwsteen nader toegelicht.



iguur 2.6. Luchtfoto kruising Boslaan/Vijverbosweg

2.2.4 Aansluiting Groenewoud/ viaduct Sparrendaalseweg

De aansluiting van de Groenewouddreef op de N65 en het viaduct dat tussen de Kruishoeveweg en Sparrendaalseweg gerealiseerd wordt, worden beschouwd als één bouwsteen, bestaande uit twee onderdelen. In paragraaf 3.1.4 is dit nader onderbouwd. Onderstaand is de huidige situatie van de beide onderdelen van deze bouwsteen beschreven.

Aansluiting Groenewoud - N65

De aansluiting van de Groenewouddreef op de N65 bevindt zich in het buitengebied van Vught, ter hoogte van hectometerpaal 7.0. De aansluiting is niet voorzien van een VRI, maar enkel van opstelvakken voor het afslaand verkeer. Doordat de Groenewouddreef haaks op de N65 is aangesloten, rijden de automobilisten middels een scherpe bocht de N65 op. Het doorgaand verkeer op de N65 heeft voorrang. Er is, voor het uitvoegend verkeer van de N65 (richting Tilburg), een uitvoegstrook aanwezig richting de Groenewouddreef.

De aansluiting vormt daarnaast een onderbreking in de fietsstructuur die aan de noordzijde van de N65 is gelegen. Er is daarom sprake van overstekende fietsers ter plaatse van de aansluiting. Het is in de huidige situatie voor de automobilist niet duidelijk aangegeven dat hier fietsers rijden. Dit kan gevaarlijke situaties veroorzaken. Het is mogelijk om via de parkeerplaats van het restaurant de eerstvolgende oprit naar de N65 te gebruiken. Deze oprit bestaat uit een invoegstrook die parallel aan de N65 gelegen is.

De omgeving rondom de aansluiting kenmerkt zich als een open, groen gebied. Het restaurant dat naast de aansluiting is gelegen en de bijbehorende parkeerplaats zijn prominent aanwezig in de omgeving.



Figuur 2.7. Luchtfoto aansluiting Groenewouddreef

Kruising Kruishoeveweg - Sparrendaalseweg

In de huidige situatie zijn zowel de Kruishoeveweg (noordelijk) als de Sparrendaalseweg (zuidelijk) direct aangesloten op de N65. De beide wegen zijn haaks op de N65 gelegen, wat zorgt voor een scherpe bocht voor het in- en uitvoegend verkeer op de N65. Er geldt een snelheidslimiet van 60 kilometer per uur op de wegen en er is geen sprake van een VRI op de kruising met de N65.

De Sparrendaalseweg is een erftoegangsweg die één perceel ontsluit en in zuidelijk richting middels een T-splitsing aansluit op een weg die eveneens de Sparrendaalseweg heet. De weg is tussen 07.00 en 09.00 uur (in de ochtendspits) niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van bestemmingsverkeer, om te voorkomen dat de weg als sluiproute bij file gebruikt wordt. De Kruishoeveweg is een gebiedsontsluitingsweg die verschillende bedrijven, woningen en toeristische accommodaties ontsluit. De Kruishoeveweg loopt in noordelijke richting tot het dorp Cromvoirt.

Er is een fietspad parallel aan beide zijden van de N65 gelegen. Het uitwisselend verkeer tussen de N65 en de Kruishoeveweg of Sparrendaalseweg is daarom genoodzaakt het fietspad te kruisen. Door de hogere snelheid waar mee gereden wordt (60 tot 80 kilometer per uur) kan dit zorgen voor een onveilige situatie voor de fietsers.

Aan weersijden van de Sparrendaalseweg en Kruishoeveweg zijn bomenrijen aanwezig. De omgeving van de wegen bestaat uit een open, agrarisch, landschap.



Figuur 2.8. Luchtfoto aansluiting Kruishoeveweg en Sparrendaalseweg

2.2.5 Natuurbrug

Ter hoogte van hectometerpaal 6.5 op de N65 wordt, in de toekomstige situatie, een natuurbrug gerealiseerd. In de huidige situatie bestaan de gronden uit grasland, agrarische grond en waterpoelen. De waterpoelen zijn van ecologische waarde voor de vestiging van diverse plant- en diersoorten in het gebied.

De gebieden ten noorden en ten zuiden van de N65 hebben een halfopen, groen karakter, waarin bosgebied en graslanden elkaar afwisselen.



Figuur 2.9. Luchtfoto huidige situatie locatie natuurbrug

2.2.6 Tankstation

Ter hoogte van hectometerpaal 8.2 wordt, zuidelijk van de N65, een tankstation gerealiseerd. Op deze gronden is in de huidige situatie beplanting aanwezig. Er is sprake van een mix van bomen, bossages en grassen. Tussen de N65 en deze beplanting 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.



Figuur 2.10. Luchtfoto huidige situatie locatie tankstation

2.2.7 Parallelvoorzieningen

Er is, in de huidige situatie, slechts langs een klein gedeelte van de N65 een parallelweg gelegen. Deze ligt ten noorden van de N65 is, tussen het Cromvoirtsepad en het Snippenlaantje. Daarnaast is er ter hoogte van de Martinilaan een erftoegangsweg parallel aan de N65 gelegen. Deze weg ontsluit een woning. Ten slotte is er tussen Park Eikenheuvel en de kruising met de Helvoirtseweg/ John F. Kennedylaan een parallelweg zuidelijk van de N65 gelegen. Deze parallelweg sluit aan op de Helvoirtseweg. Ten oosten van de kruising N65 - Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan fungeren de Lekkerbeetjenlaan (noordelijk) en de Aert Heymlaan (zuidelijk) als parallelwegen.

Langs het resterende gedeelte van de N65 is geen sprake van parallelwegen. Hierdoor is het agrarisch verkeer genoodzaakt gebruik te maken van de N65. Gezien de geringe maximale snelheid van agrarische voertuigen hindert dit de overige weggebruikers.

Er is in bijna het gehele plangebied sprake van aan de N65 parallel lopende fietspaden. Deze fietsvoorziening is een belangrijke verbinding tussen de verschillende dorpen en steden die aan de N65 gelegen zijn. In paragraaf 3.1.7 is beschreven hoe deze bouwsteen tot ontwikkeling wordt gebracht.

vastgesteld bestemmingsplan N65 Vught
Gemeente Vught
Projectnummer 435632.100

Hoofdstuk 3 Plan

In dit hoofdstuk wordt de toekomstige situatie geschetst aan de hand van de bouwstenen binnen de Reconstructie N65. De bouwstenen worden afzonderlijk van elkaar toegelicht in woord en beeld. In figuur 1.2 zijn reeds de bouwstenen en de verschillen tussen het VKA en de reconstructie toegelicht.

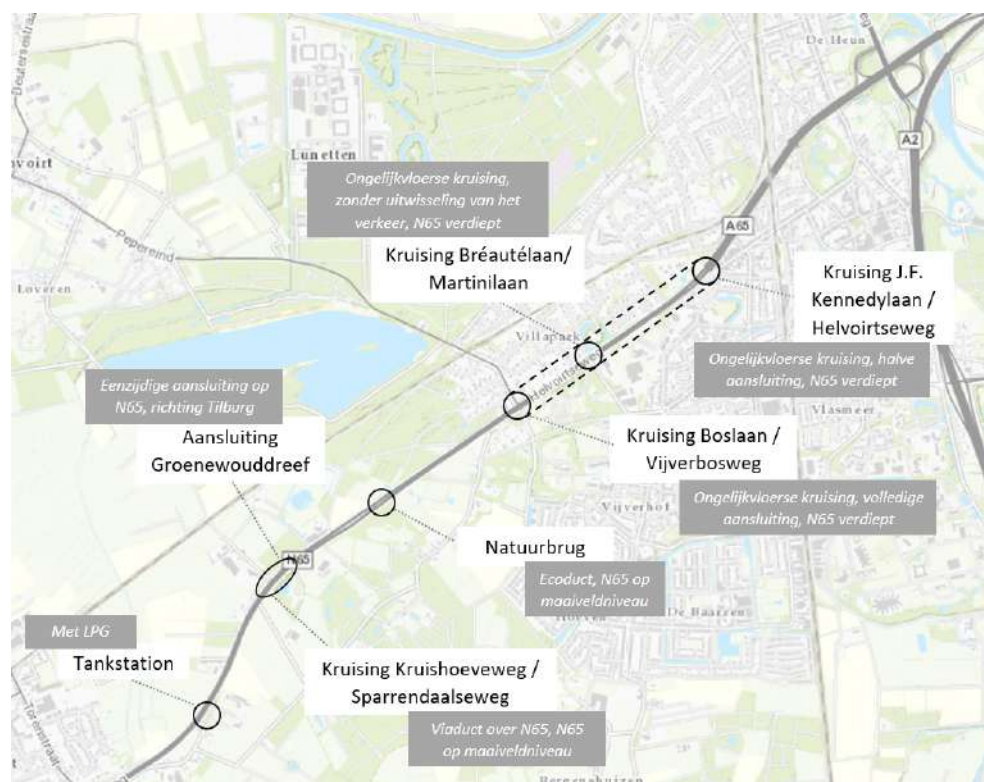
3.1 Bouwstenen Reconstructie N65

In hoofdstuk 1 is de nut en noodzaak van de Reconstructie N65 geschetst. Om de knelpunten die er in de huidige situatie bestaan op te lossen, wordt er middels zeven bouwstenen een verkeersveiliger en milieuvriendelijkere N65 gecreëerd. In Hoofdstuk 2 is de bestaande situatie van de bouwstenen beschreven. In de navolgende paragrafen wordt nader toegelicht wat de bouwstenen inhouden en welke verbeteringen dit naar verwachting oplevert. De technische ontwerptekeningen en het esthetisch programma van eisen liggen hieraan ten grondslag.

In de Bijlagen 1 t/m 3 zijn de ontwerptekeningen opgenomen, waarin de Reconstructie N65 als samenhangend geheel te beschouwen is. Deze ontwerptekeningen geven een goede indicatie van de toekomstige situatie, maar kunnen op onderdelen nog geoptimaliseerd worden. Het esthetisch programma van eisen is bijgevoegd als Bijlage 4. In dit esthetisch programma van eisen zijn uitgangspunten en randvoorwaarden opgenomen voor de reconstructie van de N65, de verschillende viaducten en tunnels en de openbare ruimte. Er zijn concrete eisen opgenomen, welke bindend zijn. Verder dient als een referentieontwerp wat betreft de inpassing, vormgeving en inrichting van de toekomstige situatie. Hiermee wordt het kwaliteitsniveau van de uitvoering geborgd.

Inleiding

De N65 wordt in de Reconstructie N65 ingericht als stroomweg. Er zal op het gehele traject een snelheidsregime van 80 km/uur gelden. Een stroomweg ligt altijd buiten de bebouwde kom. Er vindt daarom een wijziging van de bebouwde komgrens plaats voorafgaand aan de vaststelling van dit bestemmingsplan. De stroomweg wordt uitsluitend voorzien van ongelijkvloerse kruisingen/aansluitingen om een goede doorstroming op de N65 te waarborgen. Op Figuur 3.1 is een overzicht van de verschillende onderdelen (bouwstenen) van de Reconstructie N65 weergegeven.



Figuur 3.1 Overzicht bouwstenen N65 (ter plaatse van de streeplijn (half) verdiepte ligging)

3.1.1 Kruising Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan - N65

De gelijkvloerse kruising Helvoirtseweg/ John F. Kennedylaan - N65 is, in de huidige situatie, een moeilijk oversteekbare en gevaarlijke kruising. De kruising vormt een barrière tussen Vught Noord en Zuid. Daarnaast is er, door de aanwezige verkeersregelininstallatie (VRI), sprake van veel afremmend en optrekkend verkeer. Er is sprake van onvoldoende capaciteit om het verkeer op de kruising te verwerken. De prognose is dat de wachttijden op dit kruispunt in 2030 oplopen tot 12 minuten.

Oplossing

In de nieuwe situatie is de gelijkvloerse kruising vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting, waarbij de John F. Kennedylaan over de N65 kruist. Ter plaatse van de kruising is de N65 volledig verdiept (ca. 4 m onder maaiveld) en gelegen in een tunnelbak. Na de kruising loopt de weg, richting De Bréautélaan, geleidelijk omhoog tot een half verdiepte ligging (op circa 2,5m onder maaiveld). Richting Den Bosch komt de N65 tot maaiveldniveau.

Zoals weergegeven in Figuur 3.2 wordt de John F. Kennedylaan, ter plaatse van de kruising, ingericht als kluirotonde met een eenzijdige aansluiting op de N65. Deze speciale vorm van een rotonde faciliteert een goede uitwisseling met het verkeer op de N65 en een verbetering in de doorstroming van het verkeer tussen de noordelijke en zuidelijke zijde van Vught. Aangezien de N65 hier volledig verdiept komt te liggen, ligt deze rotonde op maaiveldniveau. In Figuur 3.3 is een 3D impressie weergegeven van de kluirotonde.

Via de eenzijdige aansluiting van de kluirotonde vindt er uitwisseling van verkeer van en naar (de richting) Tilburg plaats. Een aansluiting in de richting van Den Bosch is op deze locatie niet opgenomen in de Reconstructie N65, doordat dit leidt tot aanvullende sloop van woningen. Het verkeer van en naar Den Bosch kan gebruik maken van de Rembrandtlaan - Lekkerbeetjenlaan (noordzijde) en de Helvoirtseweg - Olmenlaan (zuidzijde). Deze aansluitingen blijven ongewijzigd en zijn daarom geen onderdeel van het plangebied van dit bestemmingsplan. Gezamenlijk vormen deze een volledige aansluiting van het verkeer uit

Vught op de N65.

De kruising is in de nieuwe situatie eveneens geoptimaliseerd voor fietsers en voetgangers. Aan de westelijke zijde van de kluirotonde is, zoals weergegeven op Figuur 3.2, een vrijliggend fietspad en voetpad gelegen. Dit fietspad is aangesloten op de fietsstraat ten zuiden van de N65. Het fietsverkeer heeft voorrang ter plaatse van de kruising met de op- en afrit.

Ten behoeve van de verkeersafwikkeling gedurende de bouwphase is een tijdelijke N65 benodigd. Deze tijdelijke weg wordt aangelegd aan de zuidzijde van de N65 in de bebouwde kom van Vught vanaf de kruising met de John F. Kennedylaan. Bij het VKA zou de tijdelijke weg bij deze eerste kruising nog aan de noordzijde komen. In de tijdelijke situatie is er sprake van 2x1 rijbaan. Na realisatie van de reconstructie N65 worden de gronden weer hersteld en ingericht conform het huidige gebruik.



Figuur 3.2 visualisatie dubbele rotonde John F. Kennedylaan



Figuur 3.3. 3D impressie dubbele rotonde John F. Kennedylaan

Aanpassing bestemmingsplan

Voor de aanpassingen aan de kruising wordt een verkeersbestemming opgenomen in dit bestemmingsplan. Hierbinnen wordt onder andere de verdiepte ligging van de N65 en

geluidschermen mogelijk gemaakt. Daarnaast zullen enkele gronden met de bestemming "Groen", behorende tot het landgoed Craijenstein en het daaraangrenzende plantsoen, in de toekomstige situatie worden bestemd als "Verkeer". De tijdelijke weg zal geheel passend zijn binnen de bestemming "Verkeer". Deze gronden worden tijdens de realisatiefase gebruikt voor de tijdelijke weg en in de toekomstige situatie voor de snelfietsroute.

3.1.2 Kruising Martinilaan/ De Bréautélaan - N65

De geregelde gelijkvloerse kruising Martinilaan/De Bréautélaan - N65 is moeilijk oversteekbaar en verkeersonveilig. In de nieuwe situatie wordt de kruising getransformeerd tot een veilige oversteekplaats voor automobilisten, fietsers en voetgangers.

Oplossing

Om een veilige oversteekplaats voor zowel fietsers als automobilisten te creëren wordt er, ter plaatse van de bestaande kruising, een ongelijkvloerse oversteekplaats gerealiseerd. In de toekomstige situatie kruisen De Bréautélaan en de Martinilaan op ca. 1,5m boven maaiveld over de half verdiepte N65 (ca. 2,5m onder maaiveld). In Figuur 3.5. is een 3D impressie van de situatie, gezien vanaf de toekomstige N65, weergegeven. De N65 vormt op deze locatie geen barrière meer tussen het noordelijk en zuidelijk deel van Vught. Hierdoor is het mogelijk om over de N65 te gaan zonder oversteek en zonder wachttijd. De N65 behoudt haar half verdiepte ligging in de richting van de kruisingen John F. Kennedylaan (oostelijk) en de Boslaan (westelijk).

De Bréautélaan en Martinilaan worden ingericht als erftoegangsweg, in de vorm van een fietsstraat (zie Figuur 3.4). De weg is geschikt voor alle typen gemotoriseerd- en langzaam verkeer, waarbij er extra aandacht is voor de fietser en de gemotoriseerde voertuigen te gast zijn. Er vindt, in tegenstelling tot de huidige situatie, geen uitwisseling plaats met het verkeer op de N65. Hierdoor wordt de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid verbeterd. De inrichting op het viaduct sluit aan bij de (toekomstige) inrichting van de Martinilaan. De bestaande bushaltes op de N65 ter hoogte van de kruising komen te vervallen. Ten behoeve van de verkeersafwikkeling (in beide richtingen) in de bouwfase wordt er een tijdelijke N65 aangelegd ten zuiden van de N65.

Deze tijdelijke weg leidt tot ruimtebeslag van gronden ten oosten en westen van de Martinilaan. Na realisatie van de Reconstructie N65 zullen de gronden worden hersteld overeenkomstig met het huidige gebruik.

In het noordoostelijke kwadrant wordt een recreatief wandelpad gerealiseerd in de groene strook tussen het landgoed en de N65.



Figuur 3.4 visualisatie kruising De Bréautélaan



Figuur 3.5. 3D viaduct de Bréautélaan

Aanpassing bestemmingsplan

Voor de aanpassingen aan de kruising is een verkeersbestemming opgenomen. Binnen deze bestemming wordt onder andere de (half)verdiepte ligging van de N65, geluidschermen en de verhoogde ligging van het viaduct mogelijk gemaakt. De tijdelijke N65 past binnen deze bestemming 'Verkeer'.

In het noordoostelijke kwadrant worden de gronden tussen de woningen en de N65, waar een recreatief wandelpad in het groen wordt gerealiseerd, bestemd als 'Groen'.

3.1.3

Kruising Boslaan/Vijverbosweg - N65

De gelijkvloerse kruising Boslaan/ Vijverbosweg - N65 heeft, in de huidige situatie, onvoldoende capaciteit om het verkeer op de N65 en de kruisende wegen te verwerken. Er is, door de aanwezige VRI, sprake van veel afremmend en optrekkend verkeer. Door de toenemende verkeersintensiteit loopt de wachttijd in de toekomst verder op (tot 8 minuten in 2030). In de toekomstige situatie wordt de oversteekbaarheid van en de doorstroming op de kruising verbeterd.

Oplossing

Om de doorstroming op de N65 als de Boslaan/Vijverbosweg te bevorderen, wordt er een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd. In de nieuwe situatie kruist de Boslaan/ Vijverbosweg op circa 1,5m boven maaiveld over de half verdiepte N65 (ca. 2,5 m onder maaiveld). De verdiepte N65 is gelegen in een tunnelbak. De half verdiepte ligging van de N65 eindigt na de kruising Boslaan/Vijverbosweg. De weg loopt in westelijke richting geleidelijk omhoog tot maaiveldniveau.

De kruising wordt ingericht als ovonde (zie Figuur 3.6 en 3.7). Deze speciale vorm van een rotonde faciliteert een goede uitwisseling van verkeer met de N65 via de op- en afritten. De ovonde biedt daarnaast een verkeersveilige en snelle manier om de N65 over te steken, doordat er geen VRI aanwezig is. Het verkeer kan soepeler afgewikkeld worden. De ovonde is voor fietsers en voetgangers eveneens een veilige manier om de N65 over te steken. Ten zuiden van de N65 is de snelfietsroute gelegen, welke middels een fietstunnel onder het viaduct door kruist. Een impressie hiervan is weergegeven in Figuur 3.8.

De ovonde neemt meer ruimte in beslag dan de huidige kruising. Om de woningen aan de zuidzijde van de N65 te behouden, wordt de weg van de N65 in noordelijke richting verschoven. Er worden in het noordwestelijke kwadrant enkele gebouwen (waaronder woningen, bedrijven en horeca) gesloopt. Zonder de asverschuiving zou deze sloop eveneens noodzakelijk zijn voor de realisatie van de ovonde. De Boslaan en de Vijverbosweg worden, plaatselijk, in oostelijke richting verschoven. Vanwege de verhoging van het viaduct over de N65, is dit noodzakelijk om de woningen aan Boslaan te behouden en te kunnen ontsluiten

met een nieuwe ontsluitingsweg.

Voor de optimalisatie van het kruispunt worden in het noordoostelijke kwadrant gronden verworven. Er is hier echter geen sprake van sloop van woningen. Ten slotte worden er in het zuidoostelijke kwadrant gronden verworven ten behoeve van de aanleg van een 'ventweg'. Deze ventweg fungeert als ontsluiting van de percelen aan de Vijverbosweg liggen, zodat deze niet direct op de Vijverbosweg ontsloten worden.

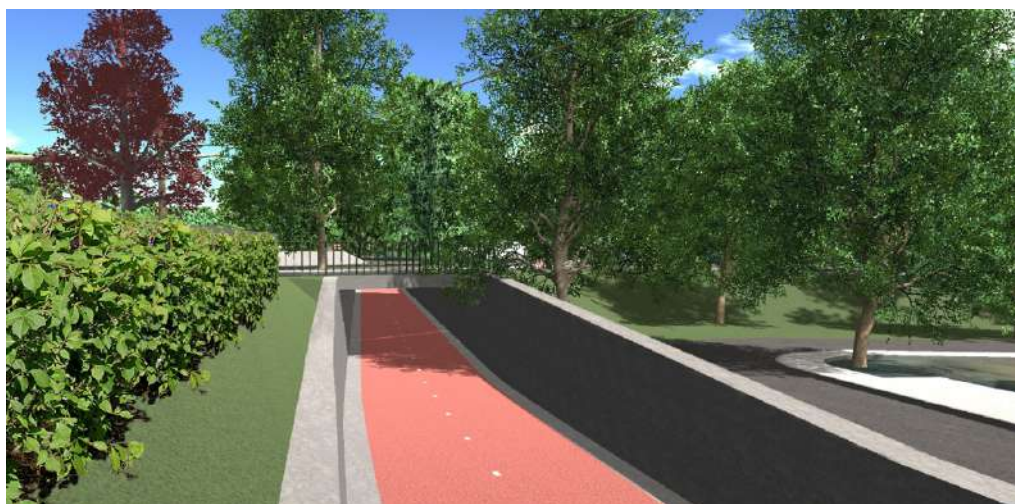
De tijdelijke N65 zorgt voor tijdelijk ruimtebeslag van gronden ten zuiden van de N65. Na realisatie van de reconstructie N65 zullen de gronden worden ingericht als fietspad.



Figuur 3.6 visualisatie ovonde Boslaan



Figuur 3.7. 3D impressie ovonde Boslaan



Figuur 3.8. 3D impressie fietstunnel ter plaatse van ovonde Boslaan

Aanpassing bestemmingsplan

Voor de realisatie van de ovonde ter plaatse van de kruising Boslaan/Vijverbosweg - N65 wordt een uitgebreide verkeersbestemming opgenomen. Binnen de verkeersbestemming wordt eveneens de half verdiepte ligging van de N65, de verhoogde ligging van het viaduct (ovonde) en het plaatsen van geluidsschermen mogelijk gemaakt. De tijdelijke N65 zal geheel passend zijn binnen de bestemming 'Verkeer'.

Ter plaatse van de te slopen gebouwen (woningen en bedrijven) zal de bestemming gewijzigd worden. De vigerende bestemmingen worden met dit bestemmingsplan omgezet naar een verkeersbestemming ten behoeve van de N65 en de bestemming groen tussen bestaande woningen, waar voorheen de bestemming horeca van kracht was.

3.1.4

Aansluiting Groenewoud/ viaduct Sparrendaalseweg

De aansluitingen van de Groenewouddreef, Kruishoeveweg en Sparrendaalseweg op de N65 zijn in de huidige situatie ongeregeld en haaks op de N65 gelegen. Er is sprake van een gevaarlijke situatie voor zowel het gemotoriseerde- als het fietsverkeer op deze locatie. In de toekomstige situatie wordt een oplossing geboden voor gevaarlijke aansluitingen en het kruisende fietsverkeer. De aansluiting van de Groenewouddreef op de N65 en het viaduct tussen de Kruishoeveweg en Sparrendaalseweg behoren tot één bouwsteen, omdat ze direct verband houden met elkaar. Door de toevoeging van het viaduct kan het verkeer in het buitengebied ten zuiden van de N65 eveneens de aansluiting op de N65 gebruiken.

Oplossing

Aansluiting Groenewoud - N65

Om de verkeersveiligheid te vergroten wordt de bestaande aansluiting verwijderd. In de nieuwe situatie wordt de afrit vanaf de N65 gereconstrueerd tot een afrit met een ruime bochtstraal (zie Figuur 3.9). Om deze afrit te realiseren is het noodzakelijk dat het huidige fietspad verplaatst wordt. Het fietspad is in de nieuwe situatie parallel aan de afrit van de N65 gelegen. De afrit en het fietspad sluiten haaks aan op de Groenewouddreef en zijn beiden voorzien van haaiantanden.

De Groenewouddreef wordt doorgetrokken, parallel aan de N65, tot en met de erftoegangsweg ter hoogte van hectometerpaal 7.9. Hiervoor wordt een nieuwe parallelweg aangelegd, evenwijdig aan het fietspad langs de N65. Net voorbij de Kruishoeveweg (richting Tilburg) wordt een oprit naar de N65 (in de richting van Tilburg) gerealiseerd. Deze oprit is voorzien van een lange invoegstrook, zodat het invoegend verkeer voldoende snelheid kan ontwikkelen. Er is sprake van een eenzijdige aansluiting op de N65.

De voorgenomen ontwikkeling maakt het mogelijk om de diverse (onveilige) aansluitingen

van erftoegangswegen op de N65 te sluiten. De Groenewouddreef vormt in de nieuwe situatie een alternatief voor het landbouwverkeer, waardoor de noodzaak om de N65 te gebruiken ontnomen wordt. Er ontstaat een parallelstructuur aan de noordzijde van de N65, die de percelen in het buitengebied van Vught verbindt via de Parallelweg met zowel de Torenstraat (Haaren) als de Boslaan (Vught).



Figuur 3.9 visualisatie aansluiting Groenewouddreef op N65

Kruising Kruishoeveweg - Sparrendaalseweg

Ter aanvulling op de eenzijdige aansluiting van het Groenewoud op de N65, wordt er een viaduct tussen de Kruishoeveweg en Sparrendaalseweg gerealiseerd (zie Figuur 3.10). 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. In Figuur 3.11 is een 3D impressie van het toekomstige viaduct weergegeven.

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. De voorgenomen ontwikkeling maakt het mogelijk om de diverse (onveilige) aansluitingen van erftoegangswegen op de N65 te sluiten.



Figuur 3.10 visualisatie viaduct Kruishoeveweg / Sparrendaalseweg



Figuur 3.11. 3D impressie viaduct Kruishoeveweg / Sparrendaalseweg

Aanpassing bestemmingsplan

De realisatie van het viaduct en de aanpassingen aan de aansluiting van de Groenewouddreef op de N65 en het doortrekken van Groenewouddreef in westelijke richting past niet binnen het vigerende gebruik. Voor deze gronden wordt de vigerende bestemming (voornamelijk de bestemming "Agrarisch met waarden - kampen- of hoevenlandschap") omgezet naar een passende verkeersbestemming.

3.1.5 Natuurbrug

In de huidige situatie vormt de N65 een barrière tussen de natuurgebieden aan de noordelijke en zuidelijke zijde van de weg. Er is geen oversteekplaats voor aanwezige diersoorten. In de nieuwe situatie wordt met de komst van het ecoduct een oversteekplaats gecreeërd voor diverse diersoorten.

Oplossing

Er wordt, zoals weergegeven in figuur 3.12, in de nieuwe situatie een ongelijkvloerse kruising met de N65 voor dieren gerealiseerd. Op basis van een variantenafweging is er gekozen voor een natuurbrug ter plaatse van het Groenewoud, die het noordelijke en zuidelijke natuurgebied (behorende tot het Natuurnetwerk Brabant) verbindt. Deze natuurbrug fungeert daarmee als ecologische verbindingszone. Het hellingspercentage van de brug is afgestemd op de dieren. Er wordt een doorrijhoogte van 4,70 meter, voor het verkeer op de N65, gegarandeerd. De natuurbrug is aan weerszijden voorzien van erfafscheidingen, wat ervoor zorgt dat de overstekende dieren niet op de N65 kunnen springen of vallen. De brug is niet toegankelijk voor (recreatieve) wandelaars en fietsers, maar wordt wel opengesteld voor ruiters. In Figuur 3.13 is een impressie van de natuurbrug weergegeven.



Figuur 3.12 visualisatie natuurbrug



Figuur 3.13. 3D impressie natuurbrug

Aanpassing bestemmingsplan

De natuurbrug is gelegen op gronden waar de bestemming "Verkeer" voor wordt opgenomen. Ter plaatse van de natuurbrug wordt een aanduiding 'ecoduct' opgenomen. De hellingen van de brug en de te realiseren recreatieve paden zijn niet mogelijk binnen de vigerende bestemmingen ("Natuur", "Agrarisch met waarden - Kampen- of hoevenlandschap" en "Bos"). Voor deze gronden wordt de bestemming "Natuur" opgenomen.

3.1.6

Tankstation

In de huidige situatie is er een tankstation aanwezig in de gemeente Haaren. Het tankstation BP aan de Rijksweg 24 te Helvoirt kan niet worden gehandhaafd op de huidige locatie. Hier zijn meerdere aanleidingen voor, namelijk:

- Het hoge snelheidsverschil tussen de N65, die stroomweg wordt, en de (beperkte) afrit richting hettankstation;
- Het hoogteverschil van de N65 ter plaatse van de ecoduct (+80 cm) en het tankstation binnen een korte afstand. De hellingshoek is niet gewenst en veilig;
- De breedte van het wegprofiel is te smal op de locatie van het tankstation om alle

rijstroken (en toebehoren) te kunnen realiseren.

De gronden waar het huidige tankstation op gelegen is, worden in de toekomstige situatie gebruikt voor de realisatie van de route met een ruime en soepele bocht. In de toekomstige situatie wordt er, ter plaatse van hectometerpaal 8.2 in de gemeente Vught, een nieuw tankstation gerealiseerd, ter opheffing van het tankstation aan de Rijksweg 24 te Helvoirt.

Oplossing

Op de locatie die op figuur 3.14 een impressie weergegeven van het toekomstige tankstation ter plaatse van hectometerpaal 8.2 in de richting van Den Bosch (N65). Dit verkooppunt voor motorbrandstoffen is eveneens een verkooppunt voor LPG. Het tankstation vervangt een bestaand tankstation dat circa 300 meter ten westen van de locatie (binnen de gemeente Haaren) gelegen is. Er wordt een uit- en invoegstrook langs de N65 gerealiseerd, waardoor het verkeer van- en naar het tankstation kan in- en uitvoegen zonder de overige weggebruikers te hinderen.

Het toekomstige tankstation is in omvang en oppervlakte vergelijkbaar met het bestaande tankstation aan de Rijksweg 24 te Helvoirt. Er worden tien pompen gerealiseerd, waarvan zes reguliere pompen (benzine en diesel), twee pompen voor vrachtwagens en twee pompen voor autogas (LPG). Het tankstation wordt voorzien van zes parkeerplaatsen. Het tankstation is tevens voorzien van een servicepunt, waar goederen verkocht worden.



Figuur 3.14. 3D impressie nieuw tankstation

3.1.7

Parallelvoorzieningen

In de huidige situatie is er slechts langs een gedeelte van de N65 sprake van parallelvoorzieningen. Diverse percelen worden direct vanaf de N65 ontsloten. Dit zorgt voor een verkeersonveilige situatie voor het invoegend en afslaand verkeer. Om de N65 te ontzien van dit bestemmingsverkeer, maar de bereikbaarheid van de percelen te waarborgen, wordt er een structuur aan parallelvoorzieningen gerealiseerd.

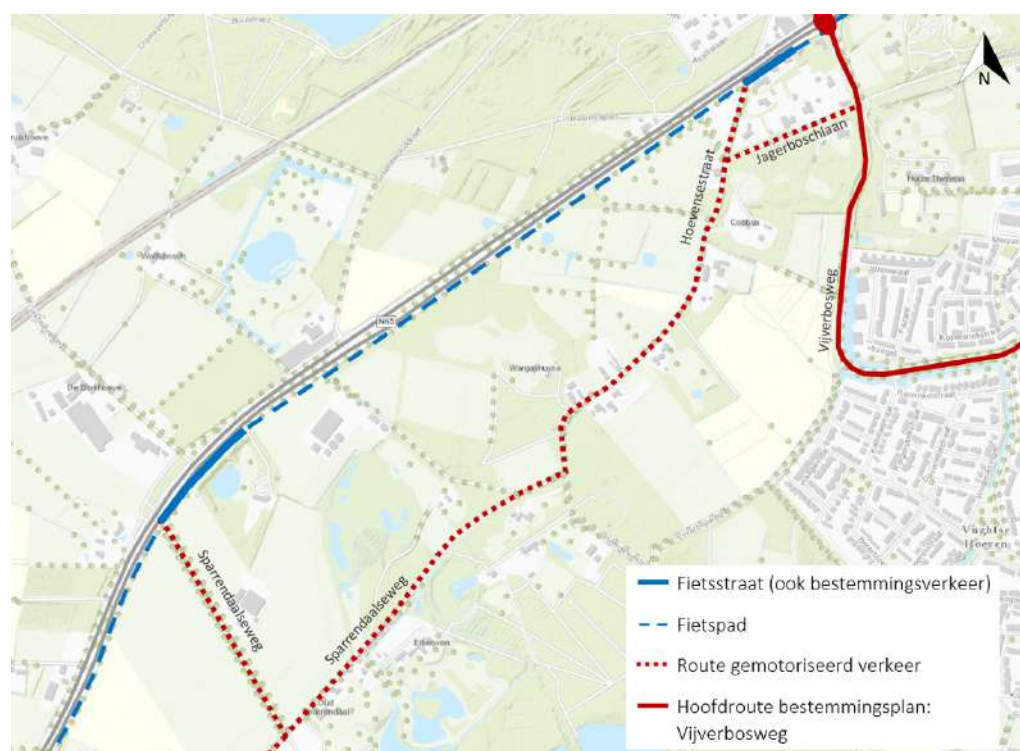
Oplossing

De structuur bestaat grotendeels uit fietsstraten en fietspaden. Er worden daarnaast één parallelvoorziening als gebiedsontsluitingsweg ingericht. Deze fietsstraten worden ingericht als erftoegangsweg, waarbij de auto te gast is. Hierdoor wordt het doorgaand verkeer ontmoedigd 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 wordt ingericht als (snel)fietspaden. Deze paden zijn uitsluitend bestemd voor het langzaam verkeer. Er ontstaat een (snel)fietsstructuur langs de N65 tussen de kern Haaren en Vught. In de navolgende alinea's is de parallelstructuur langs de N65 beschreven.

Zuidelijk

Ten zuiden van de N65 wordt een snelle fietsroute gerealiseerd vanaf de Molenstraat in Helvoirt tot de De Bréautélaan in Vught. Deze route is onderdeel van de snelfietsroute tussen Tilburg en Vught. De snelfietsroute bestaat voornamelijk uit fietspaden. Het overige gedeelte bestaat uit fietsstraten, waar eveneens bestemmingsverkeer voor de aangrenzende percelen is toegestaan. Een gedeelte van deze percelen is in de huidige situatie nog direct op de N65 ontsloten. Deze percelen worden in de toekomstige situatie ontsloten op de parallelstructuur. Onderstaand wordt de structuur meer gedetailleerd beschreven van west (Molenstraat Helvoirt) naar oost (kern Vught).

Vanaf de Molenstraat tot en met het bedrijventerrein (ter hoogte van hectometerpaal 8.2) wordt naast de parallelweg een snelle fietsroute gerealiseerd in de vorm van een fietspad. Het gedeelte van het fietspad vanaf De Dijk tot aan de toegang van het bedrijventerrein wordt in de vorm van een fietsstraat uitgevoerd, zodat het bedrijventerrein bereikbaar is voor autoverkeer. Richting Vught, zal het fietspad vanaf de Sparrendaalseweg wederom als fietsstraat worden ingericht voor de bereikbaarheid van de woning aan de Helvoirtseweg 215. Daarna vervolgt het fietspad zijn route tot en met de Hoevensestraat. Hier is gemotoriseerd verkeer niet toegestaan. Het gemotoriseerd verkeer kan, zoals weergegeven op figuur 3.15 gebruik maken van de Sparrendaalseweg, Helvoirtseweg, Hoevensestraat en Jagerboschlaan om de Vijverbosweg (oprit N65) te bereiken. De Sparrendaalseweg biedt tevens een kruising met de N65 (beschreven in paragraaf 3.1.4).



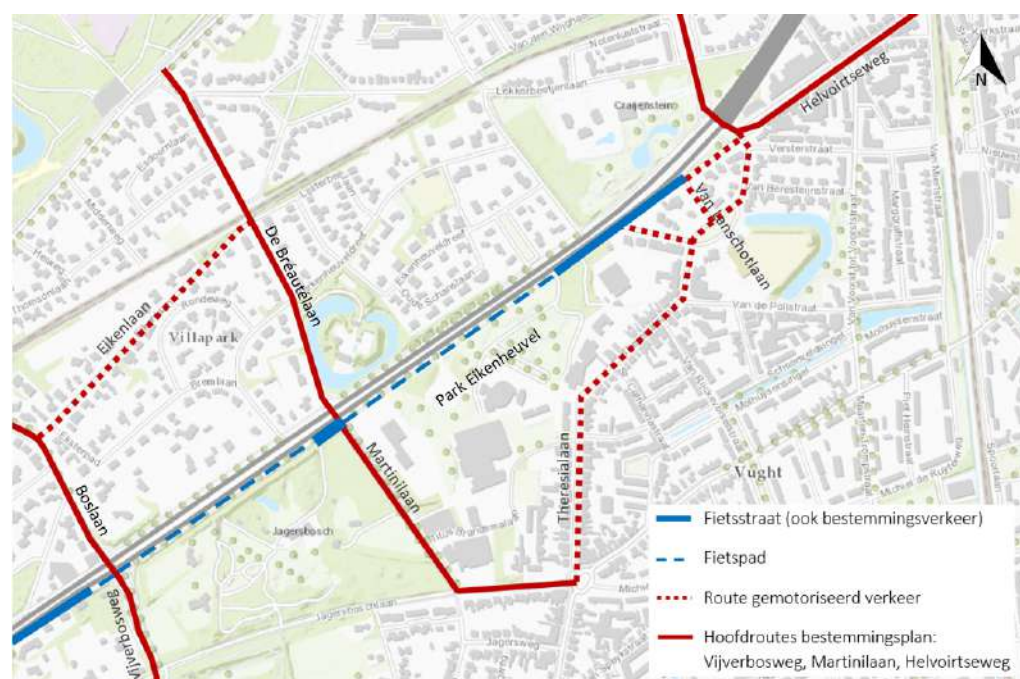
Figuur 3.15 Situatie parallelstructuur ten westen van kern Vught (zuidelijk van N65)

Aan het eind van de Hoevensestraat wordt de parallelstructuur, in verband met de onstluiting van enkele percelen, voor circa 150 meter ingericht als fietsstraat. De laatste meters tot aan de kruising Boslaan/ Vijverbosweg worden ingericht als fietspad, waardoor het niet mogelijk is voor het gemotoriseerd verkeer om via deze parallelweg de kruising te betreden.

Tussen de kruising Boslaan/Vijverbosweg en De Bréautélaan/Martinilaan wordt een fietspad aangelegd (zie figuur 3.16). Het gemotoriseerd verkeer kan gebruik maken van de

Eikenlaan, ten noorden van de N65. In verband met de onsluiting van een landgoed is de laatste 50 meter ingericht als fietsstraat. Na de kruising wordt de parallelvoorziening ingericht als fietspad, tot en met Park Eikenheuvel. Het gemotoriseerd verkeer kan gebruik maken van de Theresialaan. Om het Park Eikenheuvel te kunnen ontsluiten wordt het laatste gedeelte, tot en met de Van Lanschotlaan, ingericht als fietsstraat. Na de Van Lanschotlaan eindigt de parallelstructuur.

Ter plaatse van Park Eikenheuvel wordt de tijdelijke N65 gedeeltelijk buiten de bestaande verkeersbestemming aangelegd. Er wordt voor deze gronden een voorlopige bestemming opgenomen. Deze voorlopige bestemming regelt dat voor een periode van 5 jaar ter plaatse een tijdelijke N65 gerealiseerd mag worden. Na afloop van die 5 jaar wordt de bestemming gewijzigd, overeenkomstig met het oorspronkelijke gebruik (groen).



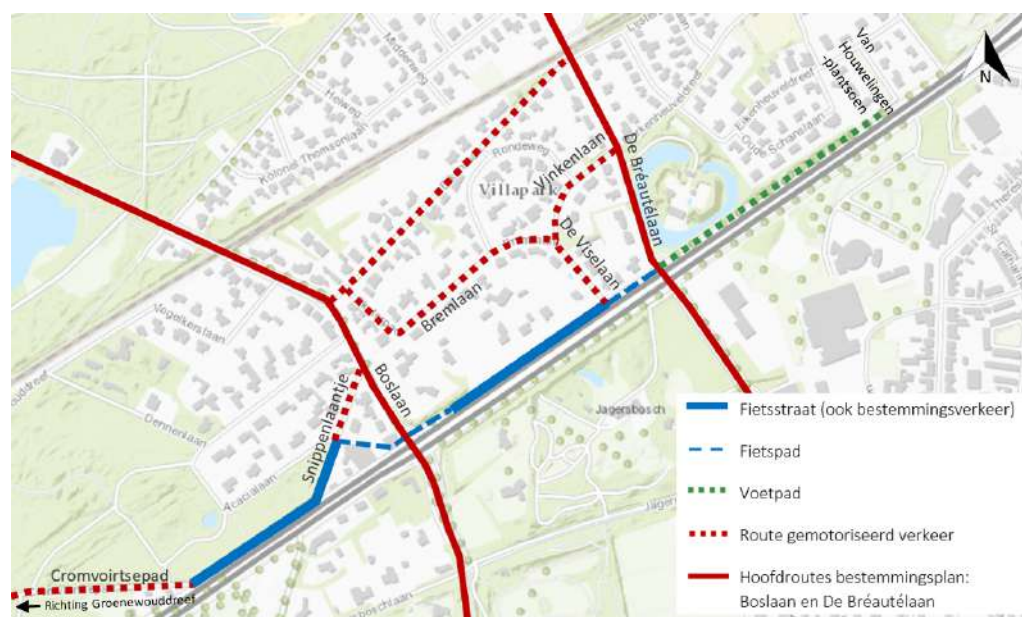
Figuur 3.16 Situatie parallelstructuur tussen Vijverbosweg en Helvoirtseweg (zuidelijk van N65)
Noordelijk

Ten noorden van de N65 wordt vanaf de erftoegangsweg ter hoogte van hectometerpaal 7.9 tot en met de Groenewoudreef een parallelweg aangelegd. Deze weg wordt ingericht als erftoegangsweg, omdat het onderdeel is van de vernieuwde aansluiting van de Groenewoudreef op de N65 (zie 3.1.4). De Kruishoeveweg is eveneens aangesloten op deze parallelweg.

Daarnaast wordt de huidige fietsstraat tussen het Cromvoirtsepad en het Snipperlaantje verplaatst en heringericht als gevolg van de gewijzigde ligging van de N65 (zie figuur 3.17). Halverwege het Snippenlaantje wordt een fietspad gerealiseerd die aansluit op de Boslaan.

Tussen de kruising Boslaan/ Vijverbosweg en De Bréautélaan/ Martinilaan wordt een fietsstraat aangelegd. Deze fietsstraat ontsluit enkele percelen, die in de huidige situatie nog direct op de N65 ontsloten worden. Enkele tientallen meters voor de beide kruisingen gaat de fietsstraat over in een fietspad. Het is voor de automobilist niet mogelijk om via de fietsstraat de beide kruisingen te betreden. Het gemotoriseerd verkeer kan de fietsstraat bereiken via de Bremlaan, Vinkenlaan en De Viselaan.

Ten slotte wordt er, tussen De Bréautélaan en het Van Houwelingenplantsoen een recreatief voetpad aangelegd, parallel aan de N65.



Figuur 3.17 Situatie parallelstructuur noordelijk van N65

Tijdelijke N65

In de periode dat de Reconstructie N65 wordt uitgevoerd, wordt er een tijdelijke N65 aangelegd. Deze tijdelijke weg bestaat uit 2x1 rijbaan. Deze weg dient enerzijds voor de bouw van de N65 en anderzijds voor de verkeersafwikkeling in de realisatieperiode. Doordat de N65 in de toekomstige situatie noordelijker gelegen is dan in de huidige situatie, is het mogelijk om zuidelijk van de huidige N65 een tijdelijke weg aan te leggen. De gronden die hiervoor benodigd zijn, overlappen grotendeels met de toekomstige verkeersbestemming. Op één locatie, ter hoogte van Park Eikenheuvel, past de tijdelijke weg niet binnen de huidige en toekomstige bestemming. Voor deze gronden wordt daarom een tijdelijke bestemming opgenomen, namelijk:

- 'Verkeer - Voorlopig 1' met als definitieve bestemming 'Groen'

In Figuur 3.18 is de locatie waar een tijdelijke bestemming voor geldt weergegeven.



Figuur 3.18 Tijdelijke bestemming Verkeer (rode arcering)

Aanpassing bestemmingsplan

Voor de parallelwegen is een passende verkeersbestemming opgenomen in het

bestemmingsplan. Ter plaatse van Park Eikenheuvel wordt, voor het gedeelte van de tijdelijke N65 die niet binnen de verkeersbestemming past, een tijdelijke bestemming 'Verkeer - voorlopig 1' opgenomen. Deze tijdelijke bestemming vervalt na een periode van 5 jaar automatisch, waarna de bestemming 'Groen' van kracht wordt. De gronden worden hersteld conform voor het oorspronkelijke gebruik.

vastgesteld bestemmingsplan N65 Vught
Gemeente Vught
Projectnummer 435632.100

Hoofdstuk 4 Beleidskader

De voorgenomen ontwikkeling dient getoetst te worden aan het nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid. Nieuwe ontwikkelingen dienen te voldoen aan dit beleid. Het ruimtelijk beleid van de drie voorgenomde overheden is per overheidslaag neergelegd in één of meerdere structuurvisies. Voor de realisatie van het beleid zetten de verschillende overheden een mix van instrumenten in; één van die instrumenten betreft het vertalen van het beleid uit de structuurvisies naar een juridisch bindende verordening. Hieronder zijn de voor dit bestemmingsplan relevante structuurvisies, verordeningen en overige beleidsdocumenten per overheidslaag weergegeven en wordt getoetst of de onderhavige ontwikkeling (permanente en tijdelijke situatie) passend is binnen het beleid.

4.1 Rijksbeleid

4.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren. En op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Provincies en gemeenten krijgen in de plannen meer bewegingsvrijheid op het gebied van ruimtelijke ordening. De SVIR biedt een nieuw en integraal kader voor het rijksbeleid over de ruimte en mobiliteit.

Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om oplossingen te creëren. Zij verdienen het vertrouwen dat ze dat op een goede manier doen. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel, zoals de hoofdnetwerken voor personen- en goederenvervoer, energie en natuur. Ook waterveiligheid en milieukwaliteit (lucht, geluid, bodem, water en externe veiligheid) horen daarbij.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte versterkt het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. De verantwoordelijkheid om te sturen in de ruimtelijke ordening wordt door de SVIR nog meer bij de provincies en gemeenten gelegd. Zo laat het Rijk de verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal over aan provincies. Dit houdt in dat de betekenis van de nationale structuurvisie voor het provinciaal inpassingsplan zodoende zeer beperkt blijft.

De structuurvisie richt zich op een dusdanig hoog schaalniveau en is als gevolg daarvan ook van een zeker (hoog) abstractieniveau, dat hieruit geen concrete beleidskaders voortkomen voor dit bestemmingsplan. Door decentralisatie van bevoegdheden wordt het relevante afwegingskader, voor zover niet al betrokken in de voorgaande MIRT-verkenning, gevormd door het beleid van de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught.

Relevantie plangebied

Het beleid zoals vastgelegd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte heeft geen gevolgen voor de voorgenomen ontwikkeling. Voor die ontwikkeling vindt de afweging decentraal plaats.

4.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Naast de SVIR is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) als landelijk beleidskader van toepassing. Het besluit bevat regels voor de juridische borging van een beperkt aantal nationale belangen. Het gaat onder meer over rijksbelangen over rijksvaarwegen, bufferzones, nationale landschappen en het Natuurnetwerk Nederland. Hiermee maakt het Rijk duidelijk waar de provinciale en gemeentelijke plannen aan moeten voldoen. De regels en de verbeelding van de Barro maken duidelijk welke aspecten van belang zijn voor een ruimtelijk besluit.

Relevantie plangebied

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening heeft geen betrekking op het voorliggend bestemmingsplan.

4.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Op 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, en is 'de ladder voor duurzame verstedelijking' daaraan toegevoegd. De ladder ondersteunt gemeenten en provincies in vraaggerichte programmering van hun grondgebied, het voorkomen van overprogrammering en de keuzes die daaruit volgen (Bro, artikel 3.1.d). Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van ruimte in stedelijke gebieden.

Op 1 juli 2017 is artikel 3.1.6 Bro gewijzigd. De wijziging heeft als doel de ladder te vereenvoudigen, zodanig dat de in de praktijk ervaren knelpunten worden opgelost, de onderzoekslasten verminderen, maar de effectiviteit van het instrument behouden blijft. Met deze wijziging is niet beoogd het doel van de regeling te wijzigen.

De toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.

Relevantie plangebied

Reconstructie N65

De Ladder voor duurzame verstedelijking is van toepassing op nieuwe stedelijke ontwikkelingen. In artikel 1.1.1, eerste lid, onder i van het Bro wordt stedelijke ontwikkeling als volgt omschreven: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Het begrip 'andere stedelijke voorzieningen' wordt niet nader omschreven in het Bro.

De Afdeling oordeelt in een uitspraak van 18 februari 2015 (ECLI:NL:RVS:2015:448) dat de aanleg van een weg niet als stedelijke ontwikkeling wordt aangemerkt als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid van het Bro. Bij een nieuwe weg hoeft dus niet te worden getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

In de uitspraak van 18 februari 2015 zoekt de Afdeling aansluiting bij de nota van toelichting bij het Bro. Hierin is opgenomen dat de minister van Infrastructuur en Milieu op 14 november 2011 aan de Tweede Kamer heeft toegezegd om een handreiking beschikbaar te stellen. Deze is in oktober 2012 vastgesteld. In die handreiking staat dat onder het begrip 'overige stedelijke voorzieningen' wordt verstaan: accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure.

De Afdeling oordeelt vervolgens dat gelet op de nota van toelichting, maar ook de strekking van de ladder (die er mede op gericht is leegstand tegen te gaan) de in het bestemmingsplan voorziene weg niet wordt aangemerkt als stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6,

tweede lid in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro.

Het initiatief behoeft, voor zover het ziet op de Reconstructie van de N65, geen toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking, omdat geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Tankstation

Om te bepalen of de verplaatsing van het tankstation getoetst moet worden aan de Ladder voor duurzame verstedelijking, moet bepaald worden of er sprake is van een "nieuwe stedelijke ontwikkeling". Het begrip "stedelijke ontwikkeling" is gedefinieerd in artikel 1.1.1 lid 1, aanhef en onder i van het Bro: "stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen". Uit jurisprudentie blijkt dat er verschillende elementen een rol spelen bij de vraag of sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, zoals:

- omvang van de nieuwbouw / het nieuwe ruimtebeslag;
- maakt de nieuwbouw deel uit van een (op termijn) grotere ontwikkeling;
- de locatie van de nieuwbouw;
- het type gebruik van de nieuwbouw.

Het realiseren van een tankstation is, op basis van jurisprudentie van de Afdeling, aan te merken als stedelijke ontwikkeling (ECLI:NL:RVS:2018:154 en ECLI:NL:RVS:2018:3315). In het voorliggend bestemmingsplan wordt geen nieuw tankstation mogelijk gemaakt, maar is sprake van een verplaatsing van een bestaand tankstation naar een nieuwe locatie. Dit is eveneens een stedelijke ontwikkeling. Op de voorziene locatie is in de huidige situatie nog sprake van een groene ruimte. Het bestemmingsplan maakt een functiewijziging mogelijk, waarbij sprake is van nieuw ruimtebeslag (er mag in de toekomstige situatie gebouwd worden, wat in de huidige situatie niet mogelijk is).

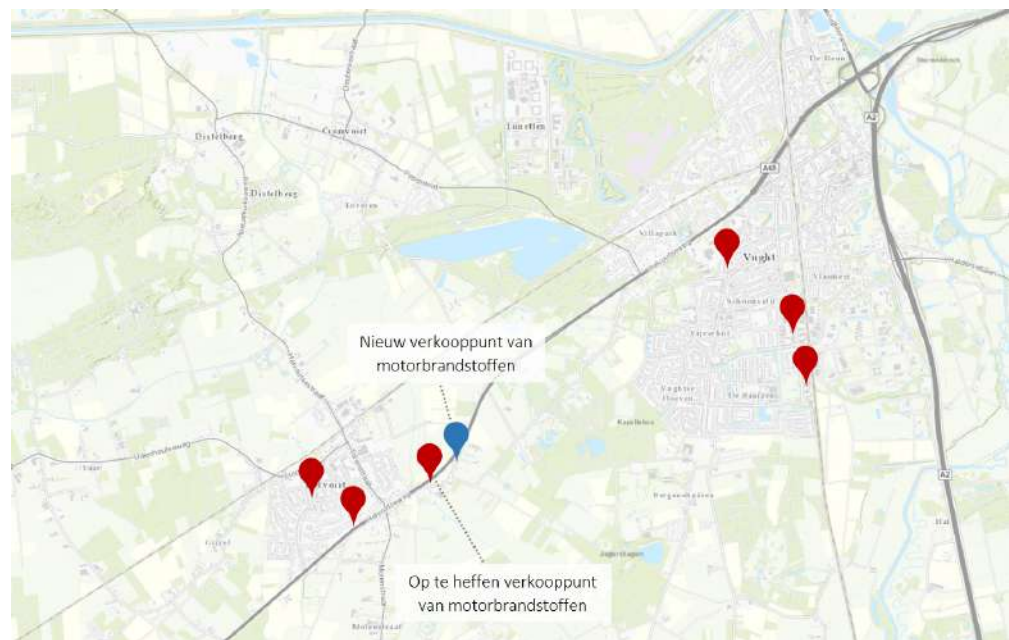
Er dient derhalve getoetst te worden aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Onderstaand is de Ladder voor duurzame verstedelijking doorlopen.

Behoefte

Er zijn, in de omgeving van de N65, meerdere tankstations aanwezig. Op Figuur 4.1 is te zien dat er in kern Vught drie tankstations gelegen zijn. In de kern Helvoirt zijn twee tankstations gelegen. Er is daarnaast één tankstation, tevens het op te heffen tankstation, in het buitengebied gelegen. Het op te heffen tankstation (gelegen aan de Rijksweg 24 te Helvoirt) is het enige tankstation dat direct aan de N65 gelegen is. Er bestaat, door zijn gunstige ligging, een grote behoefte aan het tankstation. Het huidige tankstation kan niet gehandhaafd worden, om de volgende redenen:

- Het hoge snelheidsverschil tussen de N65, die stroomweg wordt, en de (beperkte) afrit richting het tankstation;
- Het hoogteverschil van de N65 ter plaatse van de ecoduct (+80 cm) en het tankstation binnen een korte afstand. De hellingshoek is niet gewenst en veilig;
- De breedte van het wegprofiel is te smal op de locatie van het tankstation om alle rijstroken (en toebehoren) te kunnen realiseren.

Doordat er geen sprake is van een extra tankstation, maar van een verplaatsing, is er geen effect op de actuele behoefte.



Figuur 4.1 Verkooppunten van motorbrandstoffen rondom N65

Bestaand stedelijk gebied

Gelet op de tweede trede van de ladder (artikel 3.1.6, lid 2 onderdeel b Bro) dient beschreven te worden in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins.

Bestaand stedelijk gebied is in artikel 1.1.1, lid 1 onderdeel h Bro gedefinieerd als: “bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.”

Het tankstation is, omdat er een LPG-vulpunt aanwezig is, niet wenselijk binnen het bestaand stedelijk gebied. Het tankstation bevindt zich daarom momenteel eveneens buiten het bestaand stedelijk gebied. In de toekomstige situatie wordt het tankstation circa 300 meter in noordoostelijke richting verplaatst, waardoor het verder van de kern Haaren af komt te liggen. In de toekomstige situatie is het LPG-vulpunt verder van de kwetsbare objecten (woningen) gelegen, wat zorgt voor een verbetering op het gebied van externe veiligheid.

Gezien het feit dat het bestaande tankstation eveneens buiten het bestaand stedelijk gebied gelegen is en de situatie op het gebied van externe veiligheid verbeterd, vormt dit aspect van de ladder van duurzame verstedelijking geen belemmering voor het voornemen.

Conclusie

De beide aspecten van de ladder voor duurzame verstedelijking zijn doorlopen voor het toekomstige tankstation. Hierin is beschreven dat de verplaatsing van het tankstation niet zorgt voor een verandering in de behoefte. Daarnaast is het op te heffen tankstation eveneens buiten het bestaand stedelijk gebied gelegen. Het toekomstige tankstation ligt daarnaast gunstiger voor wat betreft het aspect externe veiligheid. De ladder is hiermee voldoende onderbouwd.

4.1.4 Ladder van Verdaas

De Ladder van Verdaas bestaat uit zeven treden die allemaal doorlopen zijn voor MIRT-verkenning van de N65 in Haaren. Bij het doorlopen van deze 'ladder' wordt nagegaan of de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen opgelost kunnen worden zonder nieuwe infrastructuur aan te leggen door in eerste instantie andere opties te onderzoeken.

De eerste trede betreft 'Ruimtelijke Ordening'. Met ruimtelijke ordening kan gestuurd worden in de nieuwe verkeersstromen en de autonome ontwikkeling. Echter, de N65 is een bestaande weg in een bestaande stedelijke omgeving, met nu al een leefbaarheidopgave. De leefbaarheid in Haaren is zodoende niet te verbeteren met trede 1 van de Ladder van Verdaas.

De tweede trede betreft 'Beprijzen'. Door beprijzen neemt de verkeersbelasting op bepaalde wegen af, maar niet dermate dat de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen worden opgelost. Aangezien het verbeteren van de leefbaarheid één van de belangrijkste uitgangspunten is voor de Reconstructie N65 is trede 2 niet van toepassing.

De derde trede betreft 'Mobiliteitsmanagement en fietsbeleid'. P+R, carpoolen en thuiswerken zijn autonome ontwikkelingen die betrokken zijn in verkeersmodellen voor de toekomstjaren. Deze kunnen beperkt bijdragen aan het beperken van verkeersstromen. Echter, op zichzelf zijn de effecten op de leefbaarheid in en bereikbaarheid van de regio marginaal. De Reconstructie N65 draagt bij aan het fietsbeleid door het terugdringen van autoverplaatsingen over korte afstanden. De N65 wordt ingericht als een stroomweg en krijgt een meer regionaal karakter.

De vierde trede betreft 'Optimalisatie van openbaar vervoer'. Het openbaar vervoer in de regio bestaat voornamelijk uit bussen. In de plannen is reeds rekening gehouden met het Programma Hoogfrequent Spoor. De effecten zijn meegenomen in de verkeersmodellen. Er is echter geen relevant effect op het wegverkeer op de N65.

De vijfde trede betreft 'Benutten wat er gebeurt'. Bij het tot stand komen van de Reconstructie N65 is gebleken dat het beter benutten van de bestaande N65 een oplossing biedt voor de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de regio. Deze trede ziet op het vergroten van de capaciteit en afwikkelkwaliteit zonder veel nieuw asfalt. Middels de Reconstructie N65 wordt met lokale aanpassingen gezorgd voor een betere doorstroming op de N65. De bestaande infrastructuur wordt, door deze aanpassingen, beter benut. Dit leidt tot een verbetering van de leefbaarheid en de doorstroming. Er wordt dus toepassing gegeven aan de vijfde trede van de Ladder van Verdaas.

De zesde en zevende trede 'Uitbreiding bestaande infrastructuur' en 'Aanleg van nieuwe infrastructuur' zijn vanwege voorgaande niet aan de orde.

Relevantie plangebied

De Ladder van Verdaas is doorlopen. Trede 5 is van toepassing voor de aanpassingen aan de N65. De bestaande infrastructuur wordt in de toekomstige situatie beter benut. Daarnaast worden er parallelwegen aangelegd in het kader van het beter benutten van de N65. Trede 6 en 7, uitbreiden bestaande infrastructuur, is niet aan de orde.

4.2 Provinciaal beleid

4.2.1 Brabantse Omgevingsvisie

Net als het Rijk beschikt de provincie Noord-Brabant vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet over een omgevingsvisie: de Brabantse Omgevingsvisie. Deze visie is in december 2018 vastgesteld door provinciale staten van Noord-Brabant. De Brabantse Omgevingsvisie bevat de ambities van de provincie Noord-Brabant voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving in de periode tot 2050. De omgevingsvisie bevat geen sectorale beleidsdoelen, die doelen zijn nog steeds opgenomen in bijvoorbeeld de SVRO (zie 4.2.2). Bij een eventuele strijdigheid tussen de SVRO en de omgevingsvisie is de omgevingsvisie leidend.

De Brabantse Omgevingsvisie zet in op behouden en verdere ontwikkeling van een veilige, gezonde en duurzame fysieke leefomgeving. De provincie richt zich met de Brabantse Omgevingsvisie op vier hoofdpunten:

1. De energietransitie.
2. Ontwikkeling van een Noord-Brabant dat om kan gaan met klimaatverandering.
3. Noord-Brabant als slimme netwerkstad.
4. Behouden en verder ontwikkelen van een concurrerende en duurzame economie.

Net als het Rijk streeft de provincie met de Brabantse Omgevingsvisie naar een manier van het benaderen van initiatieven in de fysieke leefomgeving die uitgaat van vertrouwen en het gezamenlijk met publieke en private partijen zoeken naar mogelijkheden om een initiatief te realiseren. Daarbij moeten initiatieven een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de fysieke leefomgeving.

Relevantie plangebied

Middels de Reconstructie N65 wordt een bijdrage geleverd aan de derde hoofdpunt van de Omgevingsvisie. Er vindt een verbetering van de doorstroming op de N65 plaats, wat zorgt voor een verbetering van het Brabantse wegennetwerk.

4.2.2 Structuurvisie ruimtelijke ordening 2014

De Structuurvisie ruimtelijke ordening is op 19 maart 2014 in werking getreden. De provincie geeft in de structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De provincie kiest voor een duurzame ontwikkeling waarin de kwaliteiten van de provincie sturend zijn bij de ruimtelijke keuzes die de komende jaren op de provincie afkomen. Nieuwe ontwikkelingen moeten bijdragen aan de kracht en identiteit van Noord-Brabant. De provincie streeft naar een complete kennis- en innovatieregio. Daarvoor zijn een aantrekkelijke woon- en leefomgeving, natuur- en landschapsontwikkeling, een robuust verkeer- en vervoersysteem en een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven van cruciaal belang. De ruimtelijke visie van de provincie bestaat op hoofdlijnen uit een robuust en veerkrachtig natuur- en watersysteem met aandacht voor hoogwaterbescherming, droogte en biodiversiteit. Een multifunctioneel landelijk gebied, waar de functies landbouw, recreatie en natuur in relatie tot elkaar ruimte krijgen. Met aandacht voor cultuurhistorische waarden en de leefbaarheid van kleine kernen. En een gevarieerd en aantrekkelijk stedelijk gebied, met sterke steden, groene geleidingszones en uitloopgebieden (intensieve recreatie, stadslandbouw). Met aandacht voor sterke regionale economische clusters, (inter)nationale bereikbaarheid, knooppuntontwikkeling (zowel in de centra als aan de randen van de steden).

De structuurvisie is juridisch (bindend) vertaald in de Interim Omgevingsverordening. Indien aan deze Verordening wordt voldaan, zal impliciet ook geen afbreuk worden gedaan aan één van de hierboven genoemde provinciale ruimtelijke belangen.

4.2.3 Interim Omgevingsverordening

Op 24 mei 2019 is voor een periode van vier weken het ontwerp de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant ter inzage gelegd. De omgevingsverordening bevat regelgeving die ook anticipeert op de komst van de Omgevingswet en kan gezien worden als een uitwerking van de ambities uit de Brabantse Omgevingsvisie in regels (net als dat de Verordening ruimte Noord-Brabant een uitwerking is van de SVRO). De omgevingsverordening integreert regels uit zes provinciale verordeningen (waaronder de Verordening ruimte Noord-Brabant). De Interim omgevingsverordening trad op 6 november 2019 in werking.

De Interim Omgevingsverordening is de juridisch uitwerking van de provinciale Omgevingsvisie en bestaat uit een verbeelding en regels waar gemeenten zich aan dienen te houden bij het opstellen van ruimtelijke plannen en waar belanghebbenden, bij strijdigheid daarmee, zich op kunnen beroepen. Naast algemene geldende regels, zijn er ook specifieke regels die gekoppeld zijn aan bepaalde begrenzings die terug te vinden zijn op de verbeelding.

De Interim Omgevingsverordening verdeelt het grondgebied van de provincie Noord-Brabant in 3 typen structuren:

- Stedelijk gebied;
- Natuur Netwerk Brabant;
- Landelijk gebied.

Het tracé doorkruist alle drie de structuren. Aan de structuren zijn aanduidingen verbonden die nadere regels stellen voor de vaststelling van bestemmingsplannen. In onderstaande alinea's wordt per structuur de bijbehorende aanduidingen weergegeven. De regels waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen zijn tevens beschrijvend toegelicht.

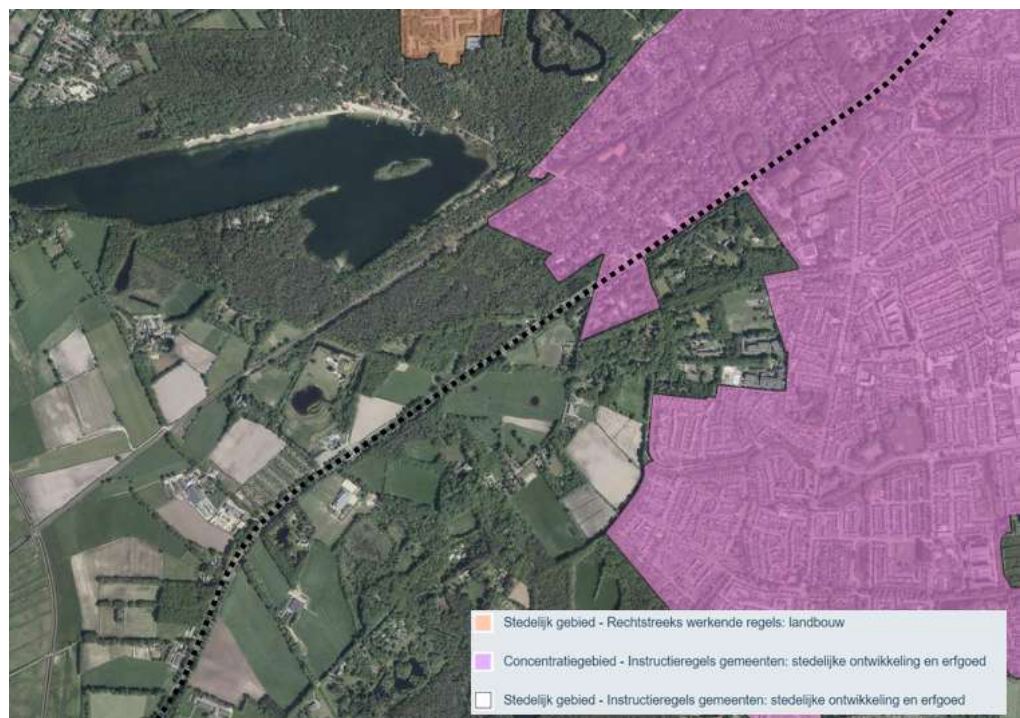
Stedelijk Gebied

De N65, binnen de bebouwde gebieden, is gelegen binnen de structuur 'Stedelijk Gebied - Concentratiegebied'

Structuur: Stedelijk Gebied - Concentratiegebied

Een gedeelte van de N65 loopt dwars door de kern Vught en is daarmee grotendeels gelegen binnen het 'Stedelijk Gebied - Concentratiegebied'. Hoofddregel van het provinciaal beleid is dat stedelijke ontwikkelingen plaats vinden in het stedelijk gebied. Een stedelijke ontwikkeling wordt in de verordening gedefinieerd als 'nieuw ruimtebeslag, dan wel uitbreiding of wijziging van bestaand ruimtebeslag ten behoeve van een samenhangende structuur van stedelijke functies'. Het begrip 'stedelijke functie' is in de verordening niet nader gedefinieerd.

De N65 is al een bestaande weg, waarbij aanpassingen ter verbetering van de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid worden gedaan. Deze aanpassingen zorgen voor maar een klein gedeelte permanent (extra) ruimtebeslag. Het overgrote deel van de aanpassingen aan de N65 vinden plaats in het bestaand stedelijk gebied en is daarmee passend binnen de regeling dat stedelijke ontwikkelingen plaats vinden binnen de regeling



Figuur 4.2 Uitsnede Interim omgevingsverordening, Stedelijk Gebied

Conclusie Stedelijk Gebied

Het plan voorziet in een stedelijke ontwikkeling en is daarmee passend binnen het beleid. Daarnaast draagt het plan bij aan de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid van Vught.

Landelijk Gebied

Het plangebied ligt gedeeltelijk binnen het 'Landelijk Gebied'. Het landelijk gebied is verdeeld in twee structuren:

- Gemengd landelijk gebied;
- Groenblauwe mantel.

Op Figuur 4.2 zijn de structuren in de omgeving van het plangebied weergegeven. Er zijn in de Interim omgevingsverordening voorwaarden opgenomen voor het realiseren van ruimtelijke ontwikkelingen binnen het 'Landelijk Gebied'.



Figuur 4.3. Uitsnede Interim omgevingsverordening, Landelijk gebied

Om de Reconstructie N65 binnen het landelijk gebied mogelijk te maken, dient voldaan te worden aan de voorwaarden die gesteld in de volgende artikelen van de Interim omgevingsverordening:

- 3.9 Kwaliteitsverbetering landschap;
- 3.32 Landschappelijke waarden in de groenblauwe mantel;
- 3.46 Verkeersdoeleinden.

Artikel 3.9 Kwaliteitsverbetering landschap

In artikel 3.9 wordt gesteld dat een bestemmingsplan dat een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt in Landelijk Gebied bepaalt dat die ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit van het gebied of de omgeving. Tevens dient deze kwaliteitsverbetering van het landschap financieel, feitelijk of juridisch geborgd te worden in het bestemmingsplan.

De Reconstructie N65 zal dus gepaard moeten gaan met een fysieke verbetering van de landschappelijke kwaliteit. Om hier invulling aan te geven is de memo 'Kwaliteitsverbetering landschap Groenblauwe mantel, Reconstructie N65' opgesteld. In de memo is concreet benoemd op welke wijze de landschappelijke kwaliteit versterkt zal worden. Er wordt bijvoorbeeld ingezet op bloemrijke randen, het versterken van het historisch karakter, bosschages en bomen. Tevens worden er een natuurbrug en eekhoorn hop-overs gerealiseerd. De memo is toegevoegd als Bijlage 6 bij dit bestemmingsplan. In de regels van dit bestemming is deze kwaliteitsverbetering tevens geborgd. Er is namelijk een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Deze voorwaardelijke verplichting stelt het verplicht de voorgestelde kwaliteitsverbetering uit de memo binnen één jaar na de ingebruikname van de Reconstructie N65 gerealiseerd te hebben. Hiermee is juridisch geborgd dat de landschappelijke kwaliteitsverbetering uitgevoerd wordt.

Artikel 3.32 Landschappelijke waarden in de groenblauwe mantel

In artikel 3.32 zijn de volgende voorwaarden opgenomen. Een bestemmingsplan van toepassing op de Groenblauwe mantel:

- a. strekt tot behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van het watersysteem en de

- daarmee samenhangende ecologische waarden en kenmerken en landschappelijke waarden en kenmerken;
- b. stelt regels ter bescherming van de ecologische, landschappelijke en hydrologische waarden en kenmerken van het gebied;
 - c. borgt dat een ontwikkeling gepaard gaat met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken en landschappelijke waarden en kenmerken.

Als gevolg van de Reconstructie N65 vindt op meerdere locaties ruimtebeslag plaats op de Groenblauwe mantel. Dit komt met name voor rekening van de aanleg van parallelwegen en het viaduct tussen de Sparrendaalseweg en Kruishoeveweg. Op een deel van deze locaties is de verstoring minimaal, omdat deze locaties in de huidige situatie al verhard zijn. Er is veelal sprake van een wijziging van de infrastructuur. De (natuur)waarden zijn op deze locaties beperkt in verband met het relatief intensieve gebruik en beheer van de gronden. De daadwerkelijke verstoring van de landschappelijke waarden van de Groenblauwe mantel is dus beperkt.

Ondanks het feit dat de verstoring gering is, geldt er een beschermingsregime voor de Groenblauwe mantel. Er dient voldaan te worden aan de aspecten a tot en met c, zoals bovenstaand opgesomd. In de kern schrijft dit beschermingsregime voor dat er gestreeft dient te worden naar het behoud van de ecologische en landschappelijke waarden van de Groenblauwe mantel en dat deze waarden herstelt of duurzaam ontwikkeld dienen te worden wanneer behoud niet mogelijk is.

Waar behoud van de Groenblauwe mantel niet mogelijk is, wordt ingezet op de duurzame ontwikkeling hiervan. Zoals in de vorige paragraaf reeds benoemd is er een memo landschappelijke kwaliteitsverbetering opgesteld. Hierin is beschreven hoe de landschappelijke en ecologische waarden en kenmerken van de Groenblauwe mantel in de toekomst versterkt zullen worden. Er wordt onder andere een ecologische verbingszone (ecopassage) bij de Broekleij gecreëerd en ingezet op de ruimtelijke inpassing van de N65 middels bloemrijke bermen en het versterken van de laanstructuur door de aanplant van bomen. De memo is toegevoegd als Bijlage 6. Hiermee is invulling gegeven aan de aspecten a en c uit artikel 3.32 van de Interim omgevingsverordening.

In de regels van dit bestemmingsplan is deze landschappelijke kwaliteitsverbetering en de duurzame instandhouding van deze landschappelijke waarden geborgd. Er is een voorwaardelijke verplichting opgenomen die borgt dat de landschappelijke kwaliteitsverbetering zoals voorgesteld in de memo binnen een jaar na oplevering van de Reconstructie N65 gerealiseerd dient te zijn en vanaf dat moment duurzaam in stand gehouden dient te worden. Hiermee is invulling gegeven aan het aspect b uit artikel 3.32 van de Interim omgevingsverordening.

Tankstation

Het toekomstige tankstation wordt tevens gerealiseerd binnen de Groenblauwe mantel. Onderstaand is een onderbouwing opgenomen voor het verplaatsen van het tankstation naar een locatie die binnen de Groenblauwe mantel gelegen is.



Figuur 4.4. Uitsnede Interim omgevingsverordening, Groenblauwe mantel

Het tankstation aan de Rijksweg 24 te Helvoirt kan niet gehandhaafd worden, om de volgende redenen:

- Het hoge snelheidsverschil tussen de N65, die stroomweg wordt, en de (beperkte) afrit richting hettankstation;
- Het hoogteverschil van de N65 ter plaatse van de ecopassage (+80 cm) en het tankstation binnen een korte afstand. De hellingshoek is niet gewenst en veilig;
- De breedte van het wegprofiel is te smal op de locatie van het tankstation om alle rijstroken (en toebehoren) te kunnen realiseren.

Er is, zoals beschreven in paragraaf 4.1.3, sprake van een actuele behoefte aan het tankstation, dat eveneens een verkooppunt voor LPG is. Brandstofverkoop punten zijn onderdeel van een landelijk netwerk. Een verkooppunt langs de N65 dient een belangrijk doel; het direct langs een hoofdroute (dag en nacht) kunnen tanken en in andere behoeften voorzien. De afstand tussen de vorige pomp (bij Rijen) en de volgende pompen is 46 km, (bij A2 De Lucht of bij A59 Nuland). Voor Nederlandse begrippen worden de afstanden daarmee te groot zonder een pomplocatie langs de N65. Daarmee is de noodzaak aanwezig om het tankstation te plaatsen op deze locatie.

Doordat in het bestemmingsplan "N65 Helvoirt 2020", waarvoor eveneens een procedure wordt doorlopen, het huidige tankstation is wegbestemd, kan gegarandeerd worden dat er een gelijkwaardige ruimtelijke ontwikkeling wordt opgeheven.

Er vindt daarnaast geen onevenredige aantasting van waarden van de Groenblauwe mantel plaats, doordat er slechts sprake is van een verplaatsing van een functie en deze functie in de huidige situatie eveneens binnen de Groenblauwe mantel gelegen is.

Gelet op de daarbij behorende investeringen is het zeer aannemelijk dat de ruimtelijk-economische belangen voor de langere termijn aanwezig zijn. De situering van de nieuwvestiging is daarbij wel van belang. De nieuwvestiging dient hetzelfde verzorgingsgebied te bedienen als de huidige locatie. Daarom is in dit geval gekozen voor een locatie waarmee het verzorgingsgebied gelijk blijft. Aanvullend wordt er gekeken naar een aanbod met toekomstbestendige brandstoffen, zoals waterstof en elektriciteit.

Door de aanwezigheid van het LPG- vulpunt is het tevens niet wenselijk het tankstation binnen het bestaand stedelijk gebied van Vught of Helvoirt te realiseren. Er zijn daarnaast in

het buitengebied geen mogelijkheden om het tankstation op een bestaand bouwperceel te realiseren.

Ten slotte wordt er tevens, zoals reeds beschreven in de vorige paragraaf, binnen de totale ontwikkeling van de Reconstructie N65 ingezet op landschappelijke ontwikkelingen die een positieve bijdrage leveren aan de Groenblauwe mantel. Bij de reconstructie van de N65 wordt daarnaast veel aandacht besteed aan het aspect natuur met de aanleg van een natuurbrug en een ecopassage. Het is mede door de aanleg van de ecostructuur dat het tankstation nu verplaatst dient te worden. Daarnaast blijft de waardevolle groenstructuur op de nieuwe locatie behouden, die wordt gevormd door de 'Napoleon bomen' op de perceelgrens. Hiermee wordt garant gestaan voor een goede landschappelijke inpassing van het tankstation.

Ten slotte zorgt het verplaatsen van het huidige BP-station voor een landschappelijke en stedenbouwkundige verbetering in Helvoirt. Het tankstation is, met name ook door zijn verschijningsvorm, nadrukkelijk aanwezig op een cultuurhistorisch en landschappelijk gevoelige plek: het direct naastliggende monument 'Het Oude Nest' en de Helvoirtse Broek gekruist door de 'Napoleonweg'. Het vervallen van het tankstation biedt de ruimte om deze beter tot hun recht te doen komen.

Artikel 3.46 Verkeersdoeleinden

Op basis van artikel 3.46 van de Interim Omgevingsverordening kan een bestemmingsplan dat is gelegen in het 'Landelijk gebied' voorzien in de aanleg of wijziging van een gemeentelijke of provinciale weg, mits in het bestemmingsplan een onderbouwing wordt gegeven van:

- a. waarom de aanleg van de weg nodig is gelet op het verkeerskundige probleem of de ontwikkelingen die plaatsvinden;
- b. van de keuze van het tracé gelet op de verrichte onderzoeken;
- c. van de maatregelen voor de inpassing van de weg waarbij de ontwikkeling in samenhang wordt gezien met zijn omgeving om een grotere kwaliteitswinst voor meerdere ruimtelijke functies, waaronder natuur en landschap, te bereiken;
- d. van de noodzaak voor een aan de weg gerelateerde voorziening.

Het aspect a is in hoofdstuk 2 beschreven. Aspect b is toegelicht in hoofdstuk 3. Zoals in de voorgaande paragrafen is beschreven, wordt er aan aspect c invulling gegeven door een landschappelijke kwaliteitsverbetering. In de memo (Bijlage 6) die hiervoor is opgesteld, is de ontwikkeling (Reconstructie N65) in samenhang met zijn omgeving gezien. Van aspect d is het met name de tijdelijke N65 ter hoogte van de Martinilaan die in het gemengd landelijk gebied komt te liggen. De gronden van tijdelijke N65 zullen na afloop van de werkzaamheden worden hersteld conform de reeds aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

Natuur Netwerk Brabant

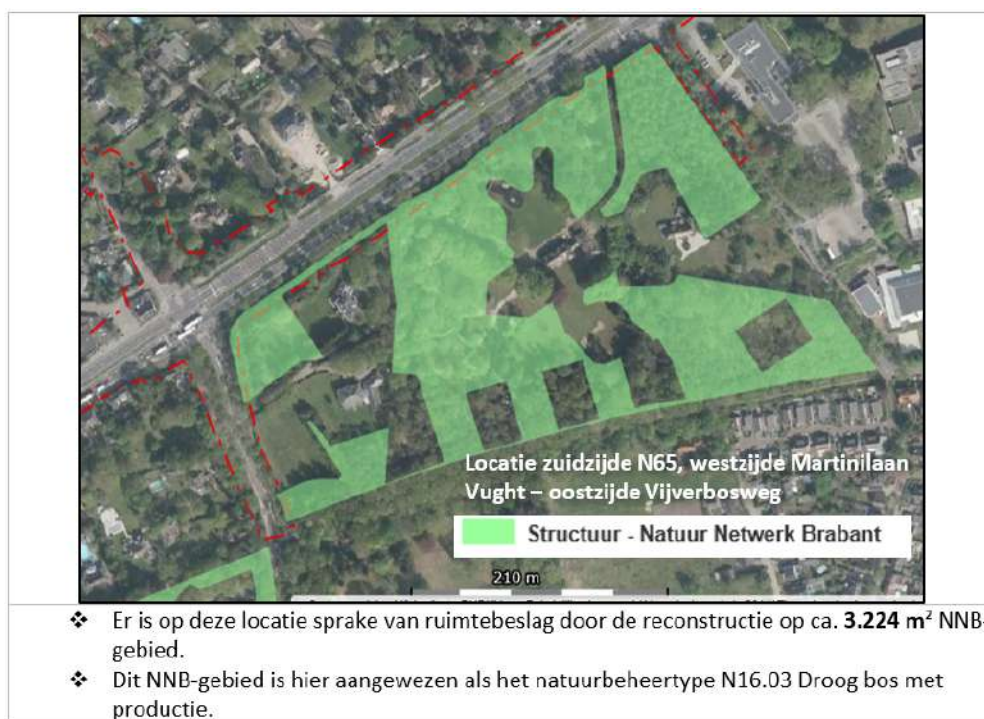
De N65 ligt in de permanente en tijdelijke situatie op enkele plaatsen binnen de structuur van het 'Natuur Netwerk Brabant'. Het Natuur Netwerk Brabant is de naam voor de Natuur Netwerk Nederland (NNN) gebieden die binnen de provincie Noord-Brabant gelegen zijn. Voor een NNN-gebied geldt in zijn algemeenheid dat de volgende aspecten kernkwaliteiten vormen van het NNN:

- uitwisselingsmogelijkheden (doel 'verbinden');
- natuurlijke eenheid en aaneengeslotenheid (doel 'vergroten');
- kwaliteit van het NNN en van leefgebied van soorten (doel 'kwaliteitsverbetering'). De kwaliteit wordt gevormd door de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN,

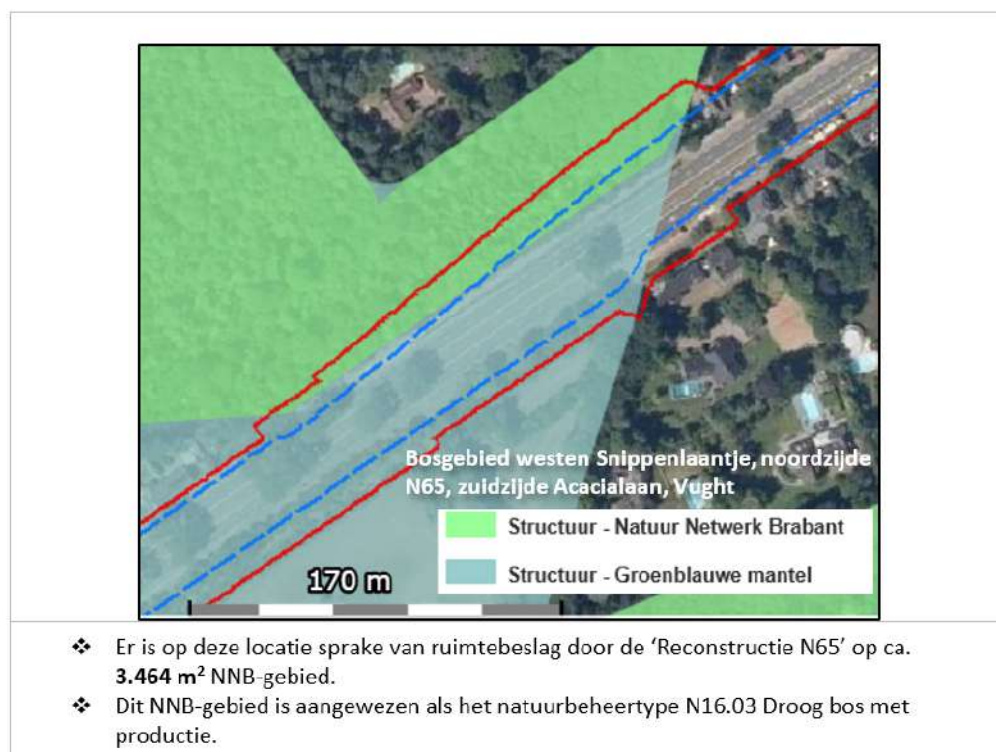
hieronder worden onder andere de natuurdoelen en –kwaliteit bedoeld. Er geldt dat de wezenlijke waarden en kenmerken van dat gebied niet mogen worden aangetast, ook mogen de gestelde ambities niet belemmerd worden. Als ecologische (wezenlijke) waarden en kenmerken van een NNN-gebied gelden de natuurbeheertypen zoals vastgelegd op de beheertypenkaart en de ambitiekaart van het natuurbeheerplan.

Daarnaast gelden bij de toetsing de provinciale regels voor het NNN. In het kader van de Interim Omgevingsverordening is aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNB (zowel direct als indirect) niet zonder meer toegestaan. In artikel 3.16 van de Interim omgevingsverordening Noord - Brabant is bepaald dat "een bestemmingsplan dat een ontwikkeling toelaat in Stedelijk Gebied of in Landelijk Gebied, die een aantasting geeft van de ecologische waarden en kenmerken in het Natuur Netwerk Brabant, dat de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende, negatieve effecten worden gecompenseerd, overeenkomstig artikel 3.22 Compensatie". Artikel 3.22 stelt dat de compensatie fysiek of financieel plaats mag vinden. Bij een wezenlijk effect dient het NNB herbegrensd te worden volgens het 'nee-tenzij principe' (overige herbegrenzingsartikelen zijn niet van toepassing).

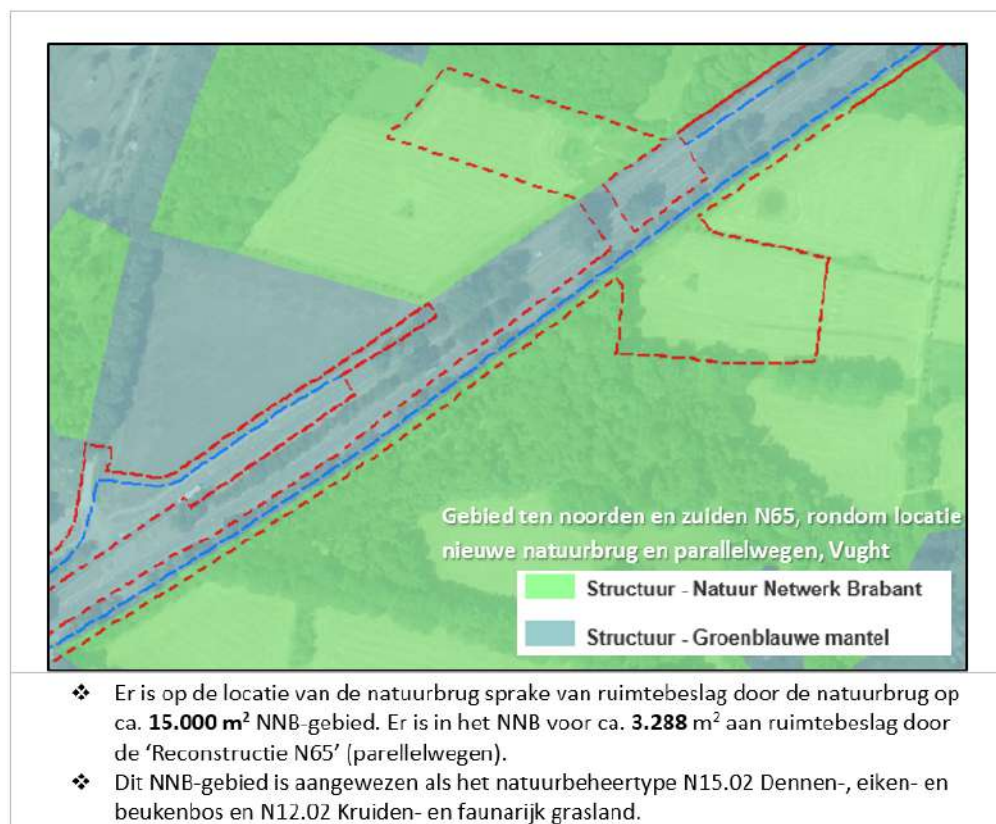
In de nieuwe situatie komt ter plaatse van de reconstructiewerkzaamheden NNB-gebied voor. Er is sprake van ruimtebeslag binnen de NNB. In onderstaande kaarten is inzichtelijk gemaakt hoeveel ruimtebeslag er plaatsvindt op het NNB binnen de plangrenzen van de Reconstructie N65.



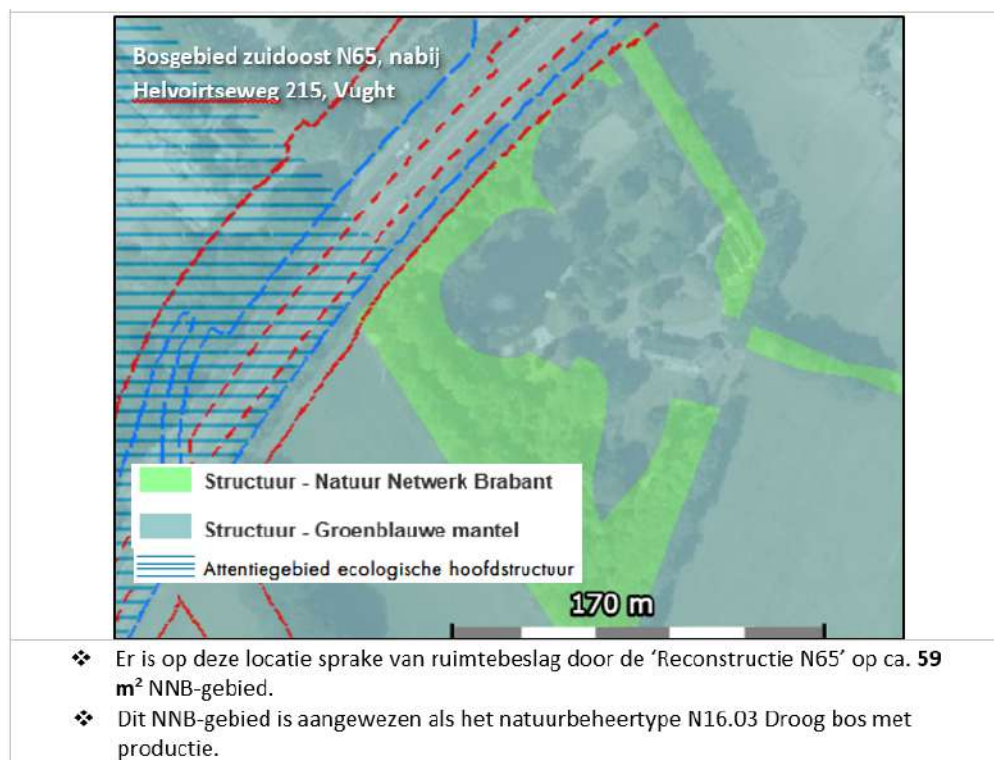
Figuur 4.5. Ruimtebeslag NNB locatie zuidzijde N65, Martinilaan (groene vlak binnen rode stippellijn)



Figuur 4.6. Ruimtebeslag NNB locatie noordzijde N65, Acacialaan (groene vlak binnen rode lijn)



Figuur 4.7. Ruimtebeslag NNB locatie noorden en zuiden N65, rondom locatie nieuwe natuurbrug en parallelwegen (groene vlak binnen rode stippellijn)



Figuur 4.8. Ruimtebeslag NNB locatie bosgebied zuidzijde N65, nabij Helvoirtseweg 215 (groene vlak binnen rode stippellijn)

In totaal komt het feitelijke ruimtebeslag neer op circa 25.035 m². Echter, kan gesteld worden dat niet al het ruimtebeslag binnen het NNB leidt tot een aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNB. Het ruimtebeslag dat wordt veroorzaakt door de toekomstige natuurbrug (15.000 m²) wordt beschouwd als een maatregel die juist een positieve bijdrage zal leveren aan het NNB en niet leidt tot een significante aantasting. Er is dus sprake van een totale aantasting van de NNB van circa 1 ha.

In het kader van de Interim omgevingsverordening van de provincie Noord-Brabant is aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNB niet zonder meer toegestaan. Er is daarom een compensatie noodzakelijk. Daarnaast wordt het NNB als gevolg van het permanente ruimtebeslag herbegrensd volgens het nee-tenzij principe. Er is sprake van een groot algemeen belang. De verkeersveiligheid op en rondom de N65 laat te wensen over. Deze omstandigheden worden verbeterd door de uitvoering van de Reconstructie N65.

Compensatie

Voor permanente compensatie kan gekozen worden voor fysieke of financiële compensatie. Bij voorliggend geval is door de gemeente Vught als uitgangspunt meegegeven dat fysieke compensatie niet mogelijk is. De compensatie van het ruimtebeslag vindt derhalve plaats in de vorm van financiële compensatie. Er worden daardoor geen nieuwe gronden aangewezen als NNB gebied. Er is, in de regels, een voorwaardelijke verplichting opgenomen voor de financiële compensatie. Dit houdt er pas activiteiten plaats mogen vinden op de gereconstrueerde weg wanneer financiële compensatie plaats heeft gevonden.

Conclusie Natuurnetwerk Brabant

Het gedeelte van de NNB dat wordt aangetast met de reconstructie van de N65 wordt financieel gecompenseerd. De uitvoerbaarheid van de ontwikkeling wordt vastgelegd middels een voorwaardelijke verplichting.

Overige aanduidingen

Aanduiding Verstedelijking afweegbaar

De aanduiding 'Verstedelijking afweegbaar' geldt voor het gedeelte tussen de Vijverbosweg en de Martinilaan. Ter plaatse van deze aanduiding geldt dat duurzame stedelijke ontwikkeling mogelijk zijn onder indien:

- binnen Stedelijk Gebied feitelijk of vanuit kwalitatieve overwegingen onvoldoende ruimte beschikbaar is;
- transformatie van cultuurhistorisch waardevol of geschikt leegstaand vastgoed niet tot de mogelijkheden behoort;
- de ontwikkeling past binnen de regionale afspraken, bedoeld in afdeling 5.4 Regionaal samenwerken;
- de stedenbouwkundige- en landschappelijke inrichting rekening houdt met de omgevingskwaliteit en structuren in het gebied en de naaste omgeving waaronder een duurzame afronding van het Stedelijk Gebied.



Figuur 4.9. Uitsnede Interim omgevingsverordening, Verstedelijking afweegbaar

Op de gronden die binnen de aanduiding 'Verstedelijking afweegbaar' gelegen zijn, wordt een fietspad/fietsstraat parallel aan de N65 gerealiseerd. Daarnaast krijgt de Vijverbosweg een iets andere ligging dan in de huidige situatie, waardoor deze gedeeltelijk binnen de aanduiding valt. Daarbij wordt er voor de woningen ten oosten van de Vijverbosweg een kleine ventweg gerealiseerd. Ten slotte worden er groene bermen en watergangen gerealiseerd. Op basis van jurisprudentie zijn fietspaden en wegen niet aan te merken als een stedelijke ontwikkeling. Derhalve vormt de aanduiding 'Verstedelijking afweegbaar' geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Er is wel sprake van een kwaliteitsverbetering van het landschap. Deze wordt echter uitgevoerd in het kader van het ruimtebeslag binnen de Groenblauwe mantel. In Bijlage 6 wordt hier nader op ingegaan.

Aanduiding Cultuurhistorisch waardevol gebied

In de nieuwe situatie vindt er voor een klein gedeelte permanent ruimtebeslag plaats binnen het 'Cultuurhistorisch waardevol gebied'. Dit is ten oosten van de Vijverbosweg. Daarnaast komt de tijdelijke N65 bij de kruising Martinilaan/De Bréautélaan ook gedeeltelijk te liggen

binnen het 'Cultuurhistorisch waardevol gebied'. De verordening stelt dat ter plaatse van deze aanduidingen een bestemmingsplan:

- mede is gericht op behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de cultuurhistorische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden;
- regels stelt ter bescherming van de cultuurhistorische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden.

De reconstructie N65 voor de N65 voorziet voornamelijk in het aanpassen van de bestaande weg en bijbehorende kruisingen. In het kader van de verkenning zijn in het Kader Ruimtelijke Kwaliteit N65 Vught - Haaren (H+N+S, 2015) kernkwaliteiten voor de N65 benoemd (zie paragraaf 5.5.3).



Figuur 4.10 Uitsnede Interim omgevingsverordening, Cultuurhistorisch waardevol gebied

De reconstructie van de N65 zorgt voor een klein gedeelte voor permanent ruimtebeslag in het 'Cultuurhistorisch waardevol gebied'. Daarnaast komt een gedeelte van de tijdelijke N65 ter hoogte van de kruising Martinilaan/De Bréautélaan binnen het 'Cultuurhistorisch waardevol gebied' te liggen. In paragraaf 5.5.3 zijn de effecten van het Reconstructie N65 op de relevante kernkwaliteiten beschreven. Hiermee is het aspect cultuurhistorie en de effecten van het Reconstructie N65 hierop voldoende beschreven.

Aanduiding Attentiezone waterhuishouding

In de toekomstige situatie vindt er, ter plaatse van het tankstation permanent ruimtebeslag plaats binnen het Attentiezone waterhuishouding. Daarnaast is de aanduiding Attentiezone waterhuishouding eveneens over een gedeelte van de N65 gelegen.

De Interim omgevingsverordening van de provincie Noord- Brabant neemt deze aanduiding op voor de bescherming van het grondwatersysteem. Voor activiteiten die een negatief effect op de (grond)waterstand (zoals het verzetten van grond van meer dan 100m³ of op een diepte van meer dan 60 centimeter beneden maaiveld), is een vergunning nodig.

Het waterschap dient betrokken te worden in de beoordeling van de aanvraag om een omgevingsvergunning. Ook bij het verzoek tot grenswijziging van een Attentiezone waterhuishouding moet het betreffende waterschapsbestuur worden gehoord. In artikel 3.26 van de Interim omgevingsverordening zijn regels opgenomen die een bestemming dient te stellen ten aanzien van het Attentiezone waterhuishouding. Deze regels zijn opgenomen in de algemene aanduidingsregels van dit bestemmingsplan. Hiermee is de bescherming van de

Attentiezone waterhuishouding geborgd in het bestemmingsplan.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Welstandsnota gemeente Vught 2e herziening

Het welstandsbeleid van de gemeente Vught is specifiek toegesneden op de Vughtse samenleving en haar omgeving. Hierbij is een aantal belangrijke (beschermde) gebieden gekarakteriseerd, in beeld gebracht en zijn duidelijke beoordelingscriteria opgesteld. Tevens is een aantal welstandsvrije gebieden aangewezen, waardoor er meer vrijheid voor de burgers wordt geschapen. Afhankelijk van de waarde en gevoeligheid van het gebied en de betekenis voor het aanzien van de openbare ruimte is per gebied een welstandsniveau vastgesteld. Er zijn vier welstandsniveaus:

- Niveau 1: volledige welstandstoets

In de eerste plaats zijn die gebieden aangewezen die van cruciale betekenis zijn voor het totaalbeeld van de kernen en het landschap. Verder is niveau 1 toegekend aan gebieden met hoge cultuurhistorische, architectonische, landschappelijke of stedenbouwkundige waarde. Tot slot geldt niveau 1 voor nieuwbouw in gebieden 1 t/m 7 en voor nieuwbouw aan historische bebouwingslinten in gebied 8. De toetsing strekt zich uit voor het gehele bouwplan.

- Niveau 2: lichte welstandstoets met uitzondering van nieuwbouw en monumenten

Onder dit niveau vallen de gebieden die om een zorgvuldige afstemming vragen van nieuwe bouwkundige ingrepen. Deze gebieden hebben een sterke ruimtelijke samenhang. De toetsing strekt zich uit voor het bouwplan aan de voorzijde en/of een naar openbaar toegankelijk gebied gekeerde zijde.

- Niveau 3: geen welstandstoets met uitzondering van nieuwbouw aan een historische bebouwingslint en monumenten, excessenregeling is van toepassing in geval van nieuwbouw.

Het resterende grondgebied ofwel alle gebieden die niet als niveau 1 of 2 zijn aangewezen vallen onder dit niveau. Hiervoor geldt geen welstandstoets, met uitzondering van nieuwbouw aan historische bebouwingslinten en monumenten. In geval van nieuwbouw is de excessen-regeling van toepassing.

- Niveau 4: Voeren van Handelsreclame

Niveau 4 is toegekend aan gebied 9. (centrum Vught). In dit gebied is het voeren van handelsreclame vergunningsplichtig, als geregeld in de APV. Toetsing vindt plaats aan de hand van de sneltoetscriteria. Indien de sneltoetscriteria niet toepasbaar zijn, wordt aan de algemene toetsingscriteria voor handelsreclame getoetst.

Relevantie plangebied

Het gedeelte van de N65 dat binnen de bebouwde kom van Vught is gelegen, maakt onderdeel uit van welstandsgebied 8, genaamd "resterend grondgebied". Dit gebied is ingedeeld in welstandsniveau 3, met uitzondering van nieuwbouw in een historisch lint en monumenten. Hiervoor gelden geen beoordelingscriteria, maar is de excessenregeling van toepassing.

Het gedeelte van de N65 dat buiten de bebouwde kom van Vught is gelegen, maakt onderdeel uit van welstandsgebied 3, genaamd "buitengebied". Het buitengebied is ingedeeld onder welstandsniveau 1.

Er worden in het buitengebied geen nieuwe bouwwerken opgericht die van invloed zijn op de kwaliteit van het buitengebied. Binnen de bebouwde kom (resterend grondgebied, welstandsniveau 3) gelden geen beoordelingscriteria. De ontwikkeling is positief getoetst door de welstandscommissie. Derhalve vormt welstand geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.3.2 Structuurvisie Vught

Op 19 december 2013 is de structuurvisie 2013 vastgesteld voor het gehele grondgebied van de gemeente Vught. In de structuurvisie wordt de gewenste ruimtelijke structuur voor de komende 10 tot 15 jaar vastgelegd. Het beleidsdocument heeft zowel een strategische als integrerende rol.

De gemeente streeft in haar structuurvisie onder andere naar het verbeteren van de bereikbaarheid en doorstroming om zo een duurzaam woon- en leefklimaat bevorderen. Om het fietsgebruik te bevorderen wil de gemeente de fietsbereikbaarheid verbeteren door meer scheiding van verkeersstromen en een betere geleiding van autoverkeer richting de hoofdverkeersroutes. Daarnaast zet de gemeente in op het wegnemen van de barrièrewerking van het spoor.

De reconstructie van de N65 is eveneens een belangrijk onderwerp in de structuurvisie. Onderstaand zijn de specifieke ambities van de gemeente Vught voor de N65 benoemd:

- De gemeente ambieert in de structuurvisie de 'quality of life', bereikbaarheid en uitstraling te combineren voor de N65.
- Vermindering van milieuhinder door rijksinfrastructuur. De gemeente Vught streeft naar een hoogwaardige milieugezondheidssituatie voor omwonenden voor alle milieu- en leefbaarheidseffecten. Uitgangspunt is om de belasting voor omwonenden niet te laten toenemen en op bestaande knelpunten te laten afnemen.
- De gemeente streeft naar verdiepte kruisingen voor de N65 zodat verkeersoverlast wordt verminderd en de doorstroming en de onderlinge bereikbaarheid van Vught Noord en Zuid wordt verbeterd.
- Een goede aanhaking van Vught op de uiteinden van de N65.
- Een krachtig uitstraling van de identiteit van Vught. De landgoederensfeer langs de N65 moet herkenbaar blijven en doorgetrokken worden naar het landelijk gebied.
- Het versterken van ruimtelijke kwaliteit, waaronder het behoud en versterken van groen, historische verbindingen en doorzichten over de N65. In de structuurvisie wordt aangegeven dat geluidsschermen langs de N65 niet passen binnen dit beeld. Geluidsbepierking zal indien noodzakelijk in eerst instantie via bronmaatregelen moeten worden aangepakt. De structuurvisie geeft aan dat een verdiepte ligging met flauw talud goed in dit beeld past.

De voorgenomen ontwikkeling draagt bij en geeft invulling aan de gestelde doelen en ambities uit de structuurvisie Vught.

4.3.3 Gebiedsvisie N65 - West

In de gebiedsvisies legt de gemeente regels en voorwaarden vast voor de inrichting van de spoor- en wegomgeving.

Met de gebiedsvisie N65 - West geeft de gemeente Vught aan hoe ze de inpassing van de N65 in zijn omgeving ziet. Het gemaakte verkeersontwerp is daarbij als basis genomen. In hoofdstuk 3 van de gebiedsvisie geeft de gemeente haar ambitie weer voor de ruimtelijke inpassing van de N65 en de eventueel noodzakelijke geluidsschermen. De gemeente heeft de volgende hoofdkeuzes gemaakt:

1. lage schermen
2. schermen op een wal
3. parkachtige omgeving
4. sterke dwarsrelaties, Vughtse bruggen
5. langzaam verkeer heeft de ruimte
6. zichtbaar en beleefbaar maken van de bijzondere Vughtse plekken

Na het bepalen van de hoofdkeuzes heeft de gemeente deze ruimtelijk uitgewerkt. Voor zover

Ook is in de gebiedsvisie rekening gehouden met langzaam verkeer en zullen nieuwe fietsverbindingen worden aangelegd dan wel verbeterd. Daarnaast wordt door het (gedeeltelijk) verdiept aanleggen van de N65 de beleefbaarheid en zichtbaarheid van bijzondere plekken benadrukt. De verdiepte ligging van de N65 draagt ook bij aan de veiligheid en oversteekbaarheid van langzaam verkeer. Zij kunnen immers gebruik maken van de ongelijkvloerse kruising. De N65 zal minder prominent aanwezig zijn en beter worden ingepast in de omgeving.

Vanaf de kruising John F. Kennedylaan-Helvoirtseweg in oostelijke richting gelden ook de uitgangspunten uit Gebiedsvisie N65 - Noord. De uitgangspunten uit de Gebiedsvisie N65-Noord gelden ten oosten van de kruising met de Helvoirtseweg en bij de Lekkerbeetjenlaan.

- Waardevolle dorpsverbinding / entree met hoge cultuurhistorische kwaliteit, obstakelvrij inrichten
- Indien schermen nodig, integratie met hekwerk langs bak
- Langzaam oplopend in hoogte
- Maximaal 2 meter hoogte t.o.v. lokaal maaiveld Vught
- Hekwerk / schermen transparant, hoge kwaliteit in uitvoering gewenst
- Maatwerkoplossingen voor schermen bij op- en afritten

- Dorps wonen met uitzicht naar de overzijde. Geen verslechtering t.o.v. uitzicht en doorzicht nu
- Schermen met variatie in hoogte, hoogte van 2 tot 3 meter gezien vanaf lokaal maaiveld Vught
- Schaalverkleining en menselijk maat van schermwand gewenst
- Doorzichten mogelijk maken
- Groene uitstraling



Figuur 4.11 Uitsnede visiekaart uit de Visie N65 Noord

De visie op de N65 is gebaseerd op het versterken van de Vughtse Ruimtelijke Kwaliteit. Voor de kruising John F. Kennedylaan-Helvoirtseweg resulteert dit binnen het plangebied voor het bestemmingsplan in een schermhoogte van maximaal 2,0 meter vanaf lokaal maaiveld Vught. Ten oosten van de kruising John F. Kennedylaan-Helvoirtseweg loopt deze hoogte binnen het plangebied op tot 3,0 meter. Voor de hoogte van de geluidsschermen zijn in de planregels van dit bestemmingsplan aparte bepalingen opgenomen.

4.3.5 1ste herziening Verkeer en Vervoerplan 2014-2018 Vught

Het Verkeer en Vervoerplan (VVP) 2014-2018 bevat de gemeentelijke visie en het beleid op het gebied van het lokale verkeer. De gemeenteraad heeft het VVP op 24 oktober 2013 vastgesteld.

De aanpak en aanpassingen van de N65 in Vught hebben gevolgen voor het gemeentelijk wegennet en de verkeersstromen. De beleidskaders uit het Verkeer en Vervoerplan zijn op hoofdlijnen nog steeds actueel, maar de toekomstige ingrepen aan weg en spoor leiden, op onderdelen, tot wijziging van het plan.

Om te beschikken over een actueel beleidsplan op de onderdelen van de Rijksinfra, is (aanvullend op het VVP 2014-2018) een 1ste herziening van het Verkeer en Vervoerplan opgesteld. De 1e herziening vormt samen met de overige beleidsdocumenten van het VVP het actuele beleidskader op het gebied van Verkeer en Vervoer.

4.3.6 Nota Groen - Groen Verbindt

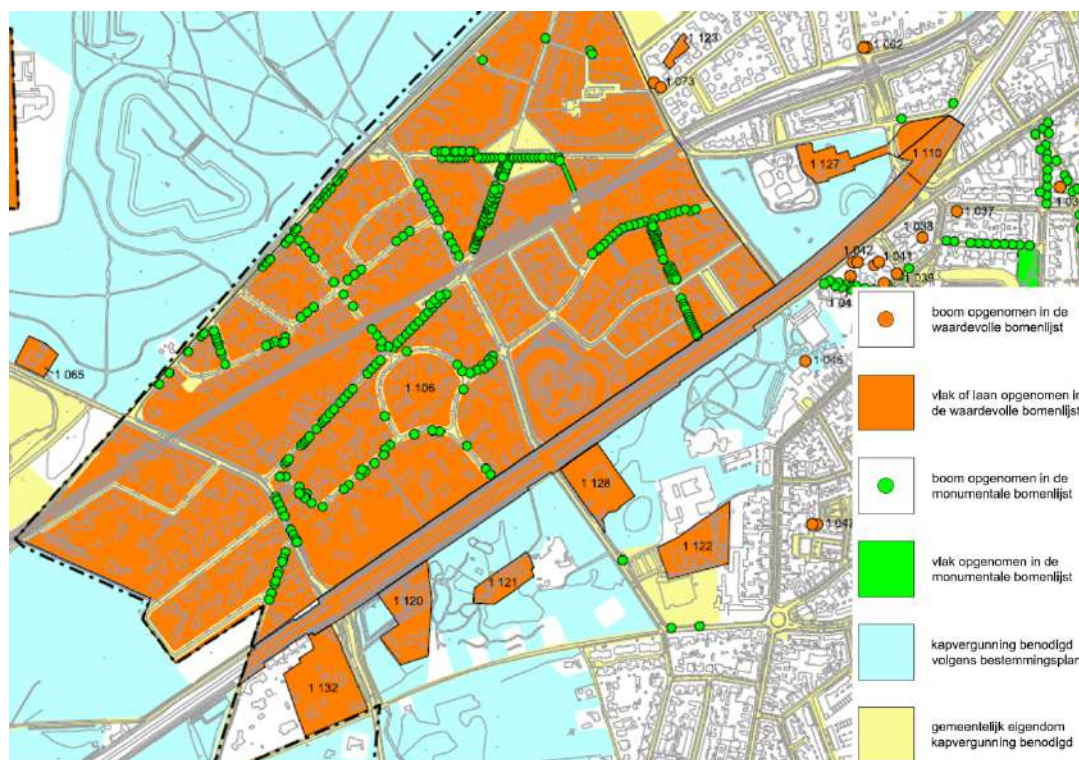
De Nota Groen, Groen Verbindt (gemeente Vught), is een actualisatie van de Nota Groen, Groen heeft Toekomst, die is vastgesteld in 2009. Deze nieuwe nota is op 4 februari 2016 in werking getreden. Op basis van deze nota heeft de gemeente de afgelopen jaren gewerkt aan de instandhouding en uitbreiding van waardevolle groenstructuren. De volgende doelstellingen zijn richtinggevend voor deze Nota Groen:

- De bestaande en gewenste groenstructuur beeldend weergeven met als uitgangspunt een duurzame en karakteristieke groenstructuur. Het beschermen, behouden, verbinden en versterken van de huidige groenstructuren en -gebieden vormt de basis voor de ontwikkeling van de gewenste groenstructuur. De groenstructuren en -gebieden zijn een leidraad bij toekomstige ontwikkelingen in de openbare ruimte.
- Groenbeleid als basis voor de ontwikkeling, inrichting en beheer van het openbaar groen vastleggen, zodat de karakteristieke groenstructuur zich verder kan ontwikkelen tot een duurzame en beheerbare groenstructuur.
- De groenstructuur levert als drager van cultuurhistorische, landschappelijke en ecologische kwaliteiten een waardevolle bijdrage aan de leef- en werkomgeving van de inwoners van Vught.

Met het beleid in deze Nota Groen stimuleert de gemeente de betrokkenheid van bewoners bij de buitenruimte.

In de Nota Groen van 2016 is het volgende opgenomen over bomen nabij (bouw)werkzaamheden:

Bouw- en graafwerkzaamheden kunnen ernstige nadelige gevolgen hebben voor de conditie van bomen. Om schades aan bomen te voorkomen zijn door de vereniging Stadswerk richtlijnen opgesteld die ervoor zorgen dat bomen duurzaam behouden blijven. De richtlijnen 'boombescherming op bouwlocaties' zijn bindend en worden toegevoegd aan vergunningen. In het moederbestek van de gemeente zijn deze eisen eveneens opgenomen. Indien nodig worden aanvullende eisen opgenomen.



Figuur 4.12 Groene Kaart

Op basis van de overzichtskaart van bomen en houtopstanden opgenomen in de monumentale bomenlijst en waardevolle bomenlijst Vught raakt het planvoornemen een aantal bomen die zijn opgenomen op de monumentale bomenlijst (zie kaarten in Bijlage 7) Vergunningsplicht is van toepassing voor alle waardevolle en monumentale bomen van de lijst en de bomen met een diameter van 30 cm of meer in waardevolle vlakken of op gemeentelijk eigendom en voor bomen die vergunningplichtig zijn binnen een bestemmingsplan. Voor de monumentale en waardevolle bomen die niet behouden kunnen blijven, dient per boom een omgevingsvergunning voor kap aangevraagd te worden.

Er wordt hier momenteel, in het kader van de kapvergunning (omgevingsvergunning) een passende invulling aan gegeven. Er wordt, op basis van de punten-systematiek van de gemeente Vught een waardering van waardevolle bomen opgesteld. Voor het verlies van bomen en groen wordt een (financieel) groencompensatieplan uitgewerkt.

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Inleiding

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuw bestemmingsplan ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij dient te worden onderzocht welke milieuhygiënische aspecten daarbij een rol spelen. In dit hoofdstuk worden de verschillende, voor dit bestemmingsplan relevante, milieuaspecten behandeld.

5.2 Verkeer

In 2017 zijn de verkeerscijfers voor de verkeerskundige analyses en milieuberekeningen tot stand gekomen in het kader van de planvorming voor het VKA en PHS. In 2018 zijn deze verkeerscijfers geactualiseerd op basis van de optimalisaties van de Reconstructie N65. Doordat de verkeerscijfers uit het model van 2018 niet direct geschikt zijn om toe te passen in de milieuonderzoeken, zijn deze cijfer 'verrijkt'. Het onderzoeksrapport is opgenomen als Bijlage 8. Dit onderzoek biedt eveneens inzicht in de toekomstige verkeersintensiteit op het onderliggend wegennet. Om tevens inzicht te krijgen in de toekomstige verkeersdruk en afwikkelingskwaliteit op de kruispunten binnen het onderliggend wegennet is door ingenieursbureau Goudappel Coffeng een onderzoek uitgevoerd.

Op basis van de verkeerscijfers voor 2030 is voor 18 kruispunten de toekomstige afwikkelingskwaliteit in beeld gebracht. In de berekening zijn eveneens de verkeerscijfers van de relevante verkeerontwikkelingen in de regio meegenomen (waaronder PHS). De kruispuntberekeningen zijn uitgevoerd met behulp van Vissim, Cocon en de Vissim-kruispunttool. In de volgende paragraaf zijn de resultaten uit het onderzoek beschreven. Het volledige onderzoek is bijgevoegd als Bijlage 9.

Op basis van de

5.2.1 Onderzoek

Verkeersintensiteit onderliggend wegennet

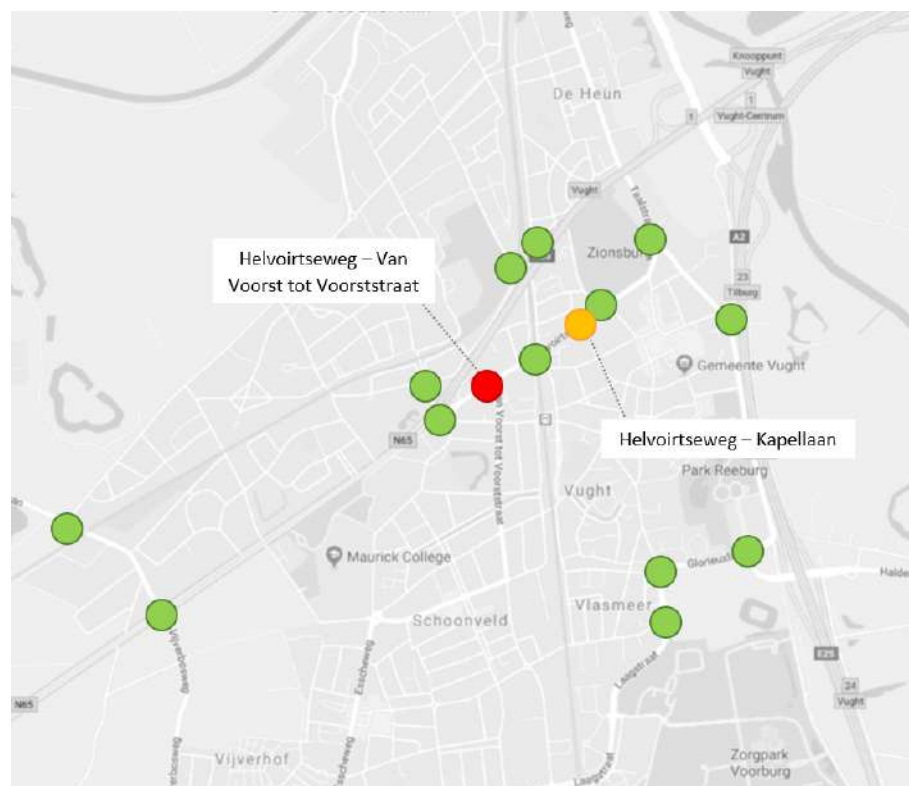
In Bijlage 8 is een tabel opgenomen (tabel 3.1), waarin de verkeersintensiteiten van de verschillende wegen binnen het onderliggend wegennet zijn opgenomen. Er is een vergelijking gemaakt tussen de autonome situatie (2017 en 2030), het VKA en de Reconstructie N65.

Hieruit blijkt dat op het overgrote gedeelte van het onderliggend wegennet de verkeersintensiteit niet significant toeneemt ten opzichte van de autonome situatie in 2030. De Helvoirtseweg en Lekkerbeetjenlaan zijn hier de uitzonderingen op. Op deze wegen neemt de verkeersintensiteit wel significant toe. Ten opzichte van het VKA ontwerp, neemt de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg echter af. De toename van verkeer op de Helvoirtseweg zorgt op de kruispunten eveneens tot langere verliestijden. Dit is in de navolgende paragraaf beschreven.

Verkeersafwikkeling kruispunten

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 figuur 4.9). Op deze kruisingen is er gemiddeld sprake van een verliestijd tussen de 5 en 15 seconden op ongeregelde kruisingen. Op de geregelde kruisingen zijn de verliestijden gemiddeld tussen de 25 en 55 seconden. Dit kan beschouwd worden als een soepele afwikkeling van het verkeer. Zoals zichtbaar op

figuur 5.1 is er op het kruispunt Helvoirtseweg - Kapellaan sprake van een matige verkeersafwikkeling en op het kruispunt Helvoirtseweg - Van Voorst tot Voorststraat sprake van een slechte verkeersafwikkeling.



Figuur 5.1. Uitkomsten kruispuntberekeningen (rood=slecht, oranje=matig, groen=goed)

Helvoirtseweg - Kapellaan

Verkeer vanuit de Kapellaan moet voorrang verlenen aan al het kruisende verkeer op de Helvoirtseweg wat voor wachtrijvorming in de avondspits zorgt. Deze wachtrijen zorgen niet voor blokkades. Door de verliestijd van gemiddeld maximaal 30 seconden die optreedt voor het verkeer op de Kapellaan moet de afwikkeling in de avondspits als redelijk/matig worden bestempeld. Er is echter geen directe reden om het kruispunt aan te passen.

Helvoirtseweg - Van Voorst tot Voorststraat

Het kruispunt heeft in de avondspits moeite om het verkeer goed af te wikkelen. Verkeer uit de Van Voorst tot Voorststraat heeft te weinig hiaten (mogelijkheden om te stoppen) om de Helvoirtseweg op te rijden. Gelet op de verliestijd van 2 minuten op de van Voorst tot Voorststraat wordt de afwikkeling in de avondspits als slecht bestempeld. Gelet op deze beoordeling is aanpassing van het kruispunt of andere maatregelen in het netwerk noodzakelijk om een goede afwikkeling te waarborgen.

Nader onderzoek verkeersafwikkeling Helvoirtseweg

In de toekomstige situatie neemt de verkeersintensiteit op de Helvoirtseweg toe. Er is een nader onderzoek naar de verkeersafwikkeling op de Helvoirtseweg uitgevoerd door Arcadis. Het onderzoek is opgenomen als Bijlage 10. Onderstaand is de conclusie van het onderzoek beschreven.

Verkeersintensiteit Helvoirtseweg

Uit onderzoek is gebleken dat de verwachte toename van het verkeer op de Helvoirtseweg goed af te wikkelen is. De toename past tevens bij de functie van de weg. Op het gebied van veiligheid en afwikkeling kunnen enkele aanvullende maatregelen worden toegepast, deze zijn beschreven in de bijlage. Geconstateerd is dat de oversteekbaarheid op veel plaatsen

voldoende tot goed is en blijft. Er is een aantal aandachtspunten ten aanzien van de oversteekbaarheid en veiligheid. Deze zijn met maatregelen oplosbaar. In de bijlage zijn deze oplossingsrichtingen uiteengezet.

Kruisingen

Specifiek voor het kruispunt met de Van Voorst tot Voorststraat geldt een afwikkelingsknelpunt waarvoor wordt voorgesteld om dit op netwerkniveau aan te pakken. Hiervoor zijn fysieke maatregelen mogelijk op de Van Voorst tot Voorststraat. Daarnaast zal moeten worden ingezet op het benadrukken van een andere routing en een gedragsverandering. Tevens wordt, mede gezien de combinatie van auto en fietsverkeer op dit kruispunt, voorgesteld om het kruispunt middels verkeerslichten te regelen. Hiermee kan optimaal worden ingespeeld op specifieke spitsrichtingen en kunnen ook de oversteekbewegingen van fiets en voetgangers veilig worden afgewikkeld. Het verplaatsen van het fietspad naar de zuidzijde van de Helvoirtseweg is tevens een optie.

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. De mogelijke maatregelen en oplossingsrichtingen zijn in Bijlage 10 uitgebreid beschreven.

Opheffen spoorwegovergang

In de toekomst zal de spoorwegovergang verdwijnen, doordat het spoor verdiept aangelegd wordt. Hierdoor verdwijnt er een belemmering op de Helvoirtseweg voor de doorstroming van het verkeer. Er is dus sprake van minder hiaten in het verkeersaanbod.

Verkeersdeelnemers die in- of uitvoegen of oversteken, maken gebruik van hiaten in de verkeersstroom. Echter, doordat bij de kruispunten het links afslaand verkeer moet wachten op tegemoetkomend verkeer én er tevens verkeerslichten op drukke kruispunten gerealiseerd zullen worden, is er toch sprake van voldoende hiaten in het verkeersaanbod in de toekomstige situatie.

5.2.2 Conclusie

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 en Helvoirtseweg - Van Voorst tot Voorststraat is de afwikkeling onvoldoende. Er is daarom nader onderzoek naar de verkeerssituatie op de Helvoirtseweg uitgevoerd, waaruit is gebleken dat de verkeersafwikkeling en oversteekbaarheid op de Helvoirtseweg verbeterd kan worden middels fysieke maatregelen (zoals een VRI) en gedragsverandering. Er is derhalve geen sprake van een belemmering voor de uitvoerbaarheid van de ontwikkeling.

5.3 Bodem

5.3.1 Wettelijk kader

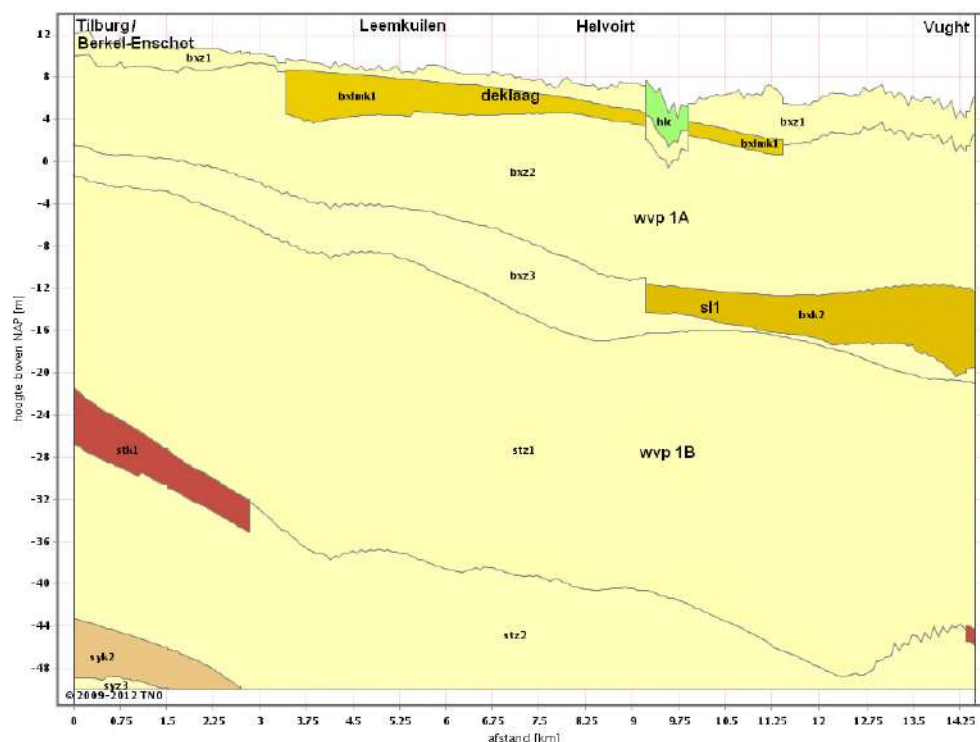
Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreinigingen ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit tenminste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Het beleid gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit.

5.3.2 Onderzoek

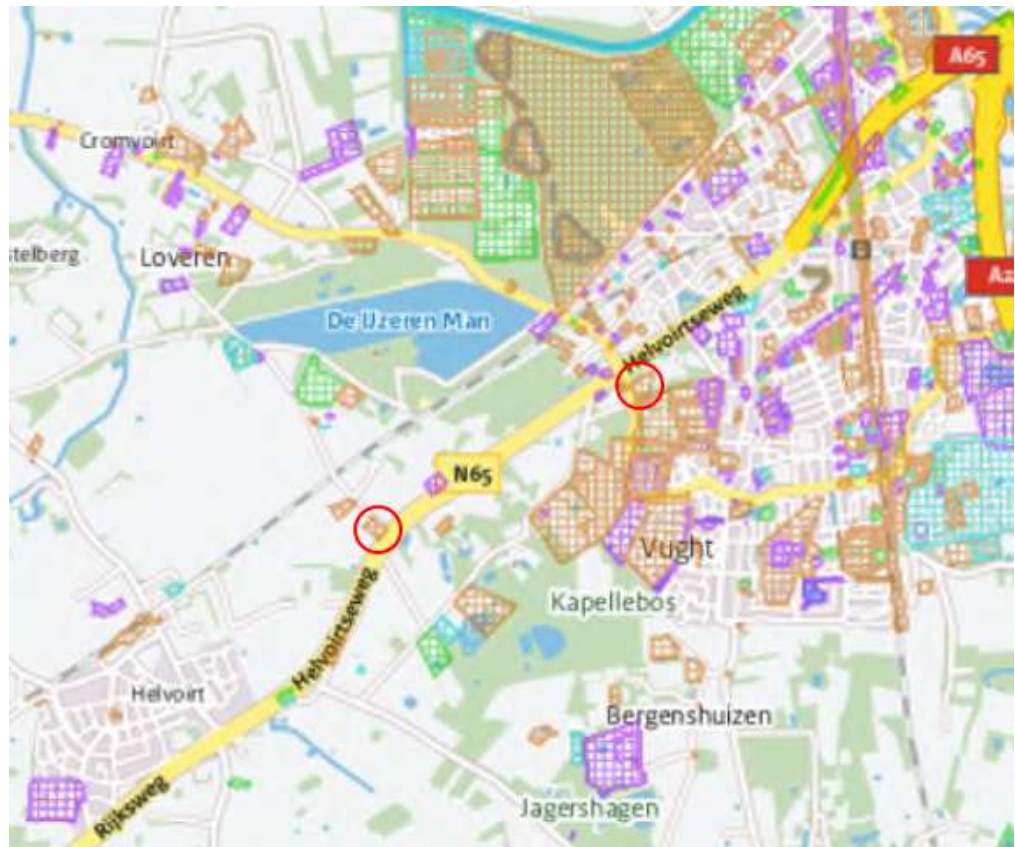
Huidige situatie

De hoogte van het maaiveld loopt vanaf Tilburg naar Vught af van globaal NAP +12 meter tot NAP +5 meter. De deklaag heeft een beperkte dikte van hooguit 6 m (Figuur 5.2). In de omgeving van Vught is de deklaag zandig. Hieronder ligt het eerste watervoerende pakket. Dit pakket heeft een dikte van enkele tientallen meters. Bij Vught ligt op een diepte van circa 17 meter onder maaiveld een scheidende laag.



Figuur 5.2. Bodemverloop Tilburg / Vught

Aan de hand van fysische bodemeenheden als onderdeel van de wateratlas van de provincie Noord-Brabant kan afgeleid worden dat het gebied in Vught geen risico vormt op afzettingen. Direct grenzend aan of nabij het plangebied van de N65 Vught – Haaren bevinden zich twee locaties in Vught waar sprake is van (voormalige) bodemverontreiniging. Deze locaties zijn geregistreerd in het Bodemloket (Figuur 5.3).



Figuur 5.3. Uitsnede bodemloket.nl

Onderzoek

Door Antea Group is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd voor zowel de permanente als de tijdelijke N65. Het complete onderzoek is als bijlage 12 bij de toelichting gevoegd. Onderstaand zijn de conclusies van het onderzoek verwerkt.

Het historisch bodemonderzoek is uitgevoerd volgens de richtlijnen uit de NEN 5725 (Strategie voor het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend en nader onderzoek, NNI, januari 2009).

Uit de resultaten van voorgaande onderzoeken op en nabij het onderzoeksterrein blijkt dat het algemeen licht verhoogde gehalten zijn aangetoond in de waterbodem, grond en grondwater.

Daarnaast zijn diverse locaties in milieuhygiënisch opzicht als verdacht beschouwd als gevolg van (voormalige) bodembedreigende activiteiten. Het betreft onder andere opslagterrein Vossekleem Helvoirtseweg, Helvoirtseweg (De Drie Leliën), Helvoirtseweg 140, 130-136, 168-172, 186, 189, 207, Kruishoeveweg 1, Aloysiuslaan 1, Aert Heymlaan en Lekkerbeetjenlaan 34.

Daarnaast blijkt uit de terreininspectie dat binnen het onderzoeksgebied sloten en dammen zijn gesitueerd. De aard en kwaliteit van het in de dammen toegepaste materiaal is niet bekend, waardoor niet valt uit te sluiten dat de bodem verontreinigd is geraakt.

Van de bovengenoemde locaties is geen representatief bodemonderzoek beschikbaar en is niet bekend of (voormalige) activiteiten de bodemkwaliteit in milieuhygiënisch opzicht hebben beïnvloed.

Voor de beoogde bestemmingswijziging volstaan de resultaten van het voorliggende historisch onderzoek.

Voor de grondroerende werkzaamheden aan de N65 volstaan de resultaten van voorliggend historisch onderzoek echter niet. Om grondroerende werkzaamheden op basis van de bodemkwaliteitskaart mogelijk te maken dient een milieuhygiënische verklaring aanwezig te zijn. Deze verklaring wordt verkregen door de uitvoering van een bodemonderzoek conform de onderzoeksstrategieën zoals beschreven in de NEN 5740. Een dergelijk onderzoek geeft uitsluitsel over de aanwezigheid, omvang en de risico's van een eventuele bodemverontreiniging. Aan de hand van dit onderzoek kan worden bepaald of en welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. Daarnaast kan dit onderzoek inzicht verschaffen in de bodemopbouw en de milieuhygiënische kwaliteit van de eventueel af te voeren grond (indicatief).

Tijdens het verkennend bodemonderzoek dient men tevens bedacht te zijn op bodemvreemde bijmengingen (puin), aangezien deze verdacht zijn op het voorkomen van asbest. Indien dergelijke bijmengingen worden waargenomen, dient een verkennend asbestonderzoek te worden uitgevoerd volgens de NEN 5707 (asbest in grond) of NEN 5897 (asbest in puin).

In aanvulling op het verkennend bodemonderzoek wordt geadviseerd om middels een asfaltonderzoek na te gaan of het aanwezige asfalt al dan niet teerhoudend is. Het asfaltonderzoek dient te worden uitgevoerd volgens de CROW-publicatie 210 (juni 2015) 'Richtlijn omgaan met vrijkomend (teerhoudend) asfalt'. Tevens wordt geadviseerd om middels een indicatief funderingsonderzoek de kwaliteit van het funderingsmateriaal indicatief te bepalen en na te gaan of dit funderingsmateriaal verdacht is op het voorkomen van asbest.

Wanneer het definitieve ontwerp van de Reconstructie N65 bekend is, zal in het kader van de aanvraag van de omgevingsvergunning nader bodemonderzoek uitgevoerd worden. Op deze wijze kan gericht onderzoek worden gedaan en wordt voorkomen dat de uitgevoerde onderzoeken 'verouderd' zijn en geactualiseerd dienen te worden.

5.3.3 Conclusie

Voor de beoogde bestemmingswijziging volstaan de resultaten van het historisch onderzoek. Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt door middel van een verkennend bodemonderzoek de bodemkwaliteit onderzocht te worden ter plaatse van grondroerende werkzaamheden.

5.4 Water

5.4.1 Wettelijk kader

Waterwet

De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties. De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Dit resulteert in één vergunning, de Watervergunning.

Wet ruimtelijke ordening en de watertoets

De watertoets is wettelijk verplicht en vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. De watertoets betekent dat ruimtelijke plannen voorzien moeten zijn van een waterparagraaf. Ruimtelijke plannen van de initiatiefnemer worden overlegd met de waterbeheerder.

De 'watertoets' is een instrument dat waterhuishoudkundige belangen op een evenwichtige

wijze laat meewegen bij het opstellen van ruimtelijke plannen en besluiten. Het is niet een toets achteraf, maar een proces dat de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder met elkaar in gesprek brengt in een zo vroeg mogelijk stadium. Het doel van de watertoets is het voorkomen van waterproblemen, zoals wateroverlast en verdroging. De initiatiefnemer verwoordt in een waterparagraaf zijn afweging van de waterhuishoudkundige aspecten. Het waterschap geeft hierover een wateradvies.

Keur (Waterschap de Dommel)

De Keur is een juridisch instrument van de waterbeheerder (de Dommel) dat ervoor zorgt dat het watersysteem op orde blijft. De Keur legt onder andere vast welke bouwactiviteiten in de beschermingszone van waterlopen mogelijk zo.

In de navolgende paragraaf wordt ingegaan op de watertoets. De volledige watertoets is bijgevoegd als Bijlage 13. In deze paragraaf wordt enkel ingegaan op een beknopte beschrijving van de huidige situatie en de effecten op de waterhuishouding.

5.4.2 Onderzoek

Huidige situatie

bodemopbouw

De deklaag in de gemeente Vught heeft een dikte van circa 20 m en bestaat overwegend uit fijn tot en met grof zand, lokaal grovere inschakelingen of dunne leem-, klei- of veenlagen. Onder de deklaag bevindt zich een slecht doorlatende laag van enkele meters dikte. Onder de slecht doorlatende laag is het eerste watervoerende pakket gelegen tot ongeveer NAP -75 m à NAP -85 m. Het eerste watervoerende pakket bestaat uit de formaties van Boxtel, Sterksel en Stramproy.

Grondwater

De GHG (hoogste grondwaterstand) van het projectgebied net ten westen van de spoorbaan, is deze circa NAP 3,2 m. Naar het zuiden, ter hoogte van het Jagersbosch, loopt de GHG op naar circa NAP 5,20 m. De GHG loopt vanaf de vastgestelde waarde ten zuiden van de IJzeren man (4,95 m + NAP) nog iets naar beneden tot een lokale dip van circa 4,85 m + NAP, waar de N65 parallel gaat lopen aan de gemeentegrens. Daarna loopt de GHG-waarde op tot een waarde van circa 5,0 m + NAP, op de locatie waar de N65 de gemeentegrens met Haaren raakt.

Oppervlaktewater

Langs de N65 liggen geen watergangen die in de legger van het waterschap zijn opgenomen. Wel zijn langs de weg lokaal greppels (zaksloten) aanwezig waarin het afstromende water wordt geborgen en in de bodem kan infiltreren. Globaal zijn deze greppels aanwezig vanaf de Zonneweilaan richting het zuidwesten. Op deze greppels zijn uitstroomlocaties van HWA riolering aangesloten van zowel de N65 met bijbehorende parallelwegen als HWA stelsel in de Martinilaan.

Riolering

In de gemeente Vught is bijna overal een gescheiden stelsel aanwezig. Langs en kruisend met de N65 liggen meerdere rioolstrengen. De afwatering van de bestaande weg vindt grotendeels plaats middels oppervlakkige afstroming via de berm. Op delen van het tracé, ter plaatse van de kruisingen, zijn goten en kolken aanwezig die zijn aangesloten op het hemelwaterafvoer stelsel (HWA). Het hemelwater stelsel heeft uitstroomlocaties naar de greppels langs de N65. Ter hoogte van Vught kruisen er geen rioolwatertransportleidingen met de N65 en zijn er geen overstorten aanwezig.

Waterkeringen

In het projectgebied liggen geen waterkeringen. De dichtstbij gelegen waterkeringen zijn gelegen in de gemeente Haaren.

Effecten

Toename verharding

De Reconstructie N65 veroorzaakt een toename van het verharde oppervlak ten opzichte van de huidige situatie. Door het ontwerp van de weg neemt het oppervlak aan verharding binnen de gemeente Vught toe van 65.384 m² naar 130.577 m². De toename is 65.193 m² verharding. Het benodigde waterberging voor de toename aan verharding is bepaald uitgaande van een bui van 60 mm in 1 uur, gebaseerd op een herhalingstijd van 1 maal per 100 jaar (bergingseis van het waterschap). Voor de tunnelbak is de benodigde berging bepaald uitgaande van een bui van 68,74 mm in 1 uur, gebaseerd op herhalingstijd van 1 maal per 250 jaar. De benodigde berging voor de compensatie van de verhardingen bedraagt 4.325 m³.

Deelgebied	Ontwerp situatie Totaal verharding [m ²]	Huidige situatie Totaal verharding [m ²]	Toename verharding [m ²]	Benodigde volume Waterberging [m ³]
Rijksweg N65 – tunnelbak	40.772	25.389	15.383	923
Tunnelbak 1 – John F. Kennedylaan	19.446		19.446	1.337
Tunnelbak 2 – Bréautélaan	14.407		14.407	990
Tunnelbak 3 – Boslaan	13.464		13.464	926
Onderliggende wegen	42.488	39.995	2.493	150
Totaal	130.577	65.384	65.193	4.325

Waterberging

Het ontwerp voorziet in waterberging door het realiseren van 10.664 m² nieuwe zaksloten en het realiseren van waterberging Vughtse Heide. De nieuwe zaksloten kunnen 3.732 m³ water bergen (uitgaande van een waterdiepte van 0,35 m). De Vughtse Heide kan 27.250 m³ water bergen. Door het realiseren van de zaksloten en het realiseren van de waterberging Vughtse Heide wordt ruimschoots voldaan aan de benodigde compensatie voor te dempen zaksloten en compensatie voor toename verhardingen.

Waterberging	Plansituatie nieuwe zaksloten [m ²]	Toename Waterberging [m ³]
Zaksloten ten behoeve van watercompensatie te dempen zaksloten	3.495	1.223
Zaksloten ten behoeve van watercompensatie voor toename verharding	7.169	2.509
Zaksloten ten behoeve van watercompensatie voor verlies regionale waterberging	0	0
Ondergrondse berging Martinilaan/Taleninstituut*	*	*
Realiseren berging <u>Vughtse Heide</u>		27.250
Totaal	10.664 Excl. <u>Vughtse Heide</u>	30.982

Ontwateringsdiepte

De reconstructie van de N65 heeft de volgende geohydrologische effecten:

- Dempen zaksloten;
- Effect verdiepte ligging N65 en PHS (programma hoogfrequent spoor) op grondwaterstanden;
- Wijzigen ontwateringsdiepte.

Dempen zaksloten

Binnen het projectgebied wordt een aantal bestaande zaksloten (boven de gemiddelde hoogste grondwaterstand) gedempt. Het dempen heeft geen consequenties voor de grondwaterstand omdat de bodemhoogte van de te dempen sloten boven de gemiddelde

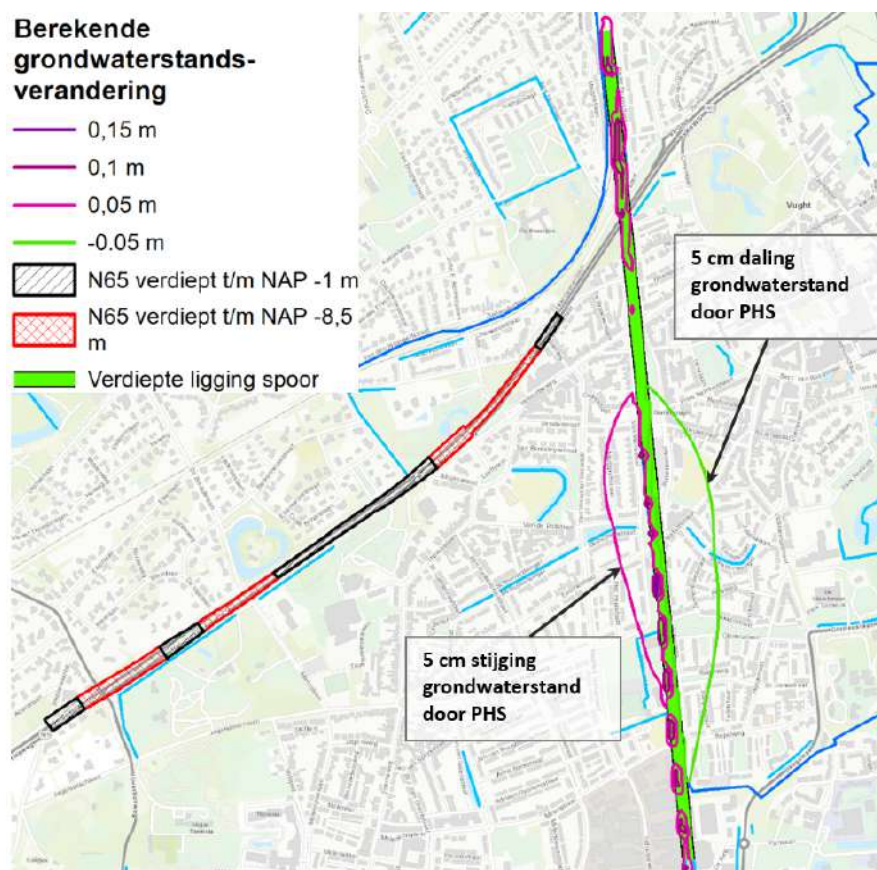
hoogste grondwaterstanden zijn gelegen.

Effect op grondwaterstand

Door de aanleg van een tunnel wordt de stroming van grondwater deels geblokkeerd. De gedachte hierachter is dat het debiet na aanleg van de tunnel onder de tunnel moet doorstromen via het resterende watervoerende pakket onder de tunnel. Door Arcadis zijn de verwachte grondwaterstanden berekend (modelmatig) voor het ontwerp met een verdiepte ligging van de N65 gecombineerd met de verdiepte aan te leggen spoorlijn door de kern van Vught: het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS).

Figuur 5.4 toont de berekende verandering van de grondwaterstand van de verdiepte ligging N65 en het verdiepte spoor te Vught. Arcadis heeft gebruik gemaakt van het grondwatermodel dat in het kader van PHS is opgesteld. Als uitgangspunt voor de diepte ligging van de N65 zijn de tekeningen gebruikt die zijn aangeleverd door RHDHV (deels een diepte tot NAP -1 m en deels een diepte tot NAP -8,5 m). Voor de PHS is het uitgangspunt in de berekening dat de damwanden tot op de scheidende laag komen.

De verdiepte ligging van de N65 zorgt niet voor grondwaterstandsveranderingen rondom de N65. De (beperkte) grondwaterverandering, zoals in Figuur 5.4 is weergegeven, is een gevolg van het verdiepte spoor.



Figuur 5.4. Berekende grondwaterstandsverandering (bron: Arcadis, 2020)

Wijziging ontwateringsdiepte

Er is in de toekomstige situatie een minimale ontwateringsdiepte van 0,7 meter vereist. De ontwateringsdieptes van de parallelwegen en N65 voldoen aan de benodigde ontwateringsdiepte van 0,7 m. Er is, in de huidige situatie een aantal gebieden die niet voldoen. Deze gebieden liggen echter buiten het invloedsgebied van de tunnelbak, waardoor er geen verslechtering van de huidige situatie zal optreden.

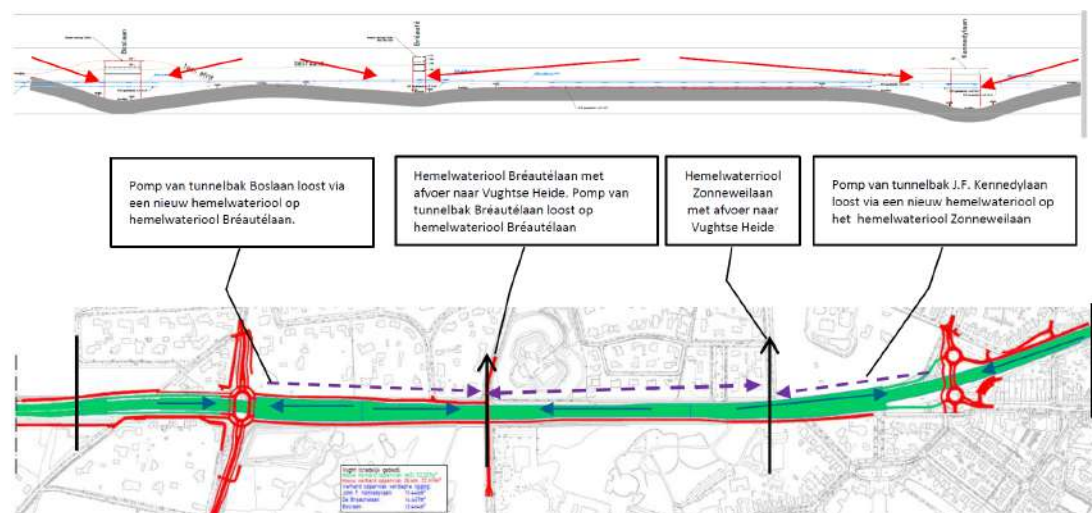
Ondanks dat er gebleken is dat er minimaal sprake is van opstuwing, is het op de locaties waar de ontwateringsdiepte niet voldoet goed om de grondwaterstanden te monitoren. De gronden zijn namelijk iets lager gelegen dan de omliggende woningen. Het gaat om het gebied rondom de Jagersweg en de akkers ten westen van het Wildpad.

Afwatering

De huidige afwatering blijft behouden. Daar waar binnen het plangebied zaksloten worden gedempt, is geïnventariseerd of er bestaande hemelwaterafvoer aanwezig is. Daar waar dit het geval is, voorziet het plan in een nieuwe hemelwaterriolering, zodat de afvoer gegarandeerd is. Dit geldt voor noordzijde N65 tussen Boslaan en De Bréautélaan). De exacte afmetingen van de nieuw aan te leggen riolering zal in de uitwerkingsfase worden bepaald aan de hand van de eisen van de gemeente Vught, zoals omschreven in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte.

Hemelwaterverwerking van tunnels

De N65 wordt in Vught grotendeels verdiept en halfverdiept aangelegd. Hierbij watert het regenwater afkomstig van de rijbaan en toe- en afritten af richting de drie diepere delen ter plaatse van de kruisende onderliggende wegen (Boslaan, Dé Bréautélaan, J.F. Kennedylaan). In het Integraal Water en klimaatstructuurplan is aangegeven dat er in de Vughtse Heide behoefte is om in droge periodes water te ontvangen, maar ook dat er voldoende ruimte beschikbaar is om water in de Lunetten op de Vughtse Heide te bergen (ca. 27.250 m³ beschikbaar). Hieronder wordt nader toegelicht op welke wijze het water vanuit de N65 naar de Vughtse Heide zal worden gebracht. Onderstaand figuur toont de afvoerrichting van hemelwater in de N65 en de wijze waarop het water wordt afgevoerd naar de Vughtse Heide.



Figuur 5.5 Ontwatering verdiepte ligging

Waterkwaliteit

Het wegwater van de parallelwegen stroomt via de berm af naar de zaksloten. Door de passage door de berm en bodem worden verontreinigende deeltjes ingevangen waardoor deze niet direct in het grond- en oppervlaktewatersysteem terecht komen. Het wegwater van de verdiepte ligging wordt middels pompen en de verbindingsriolen afgevoerd naar de Vughtse Heide. In de Vughtse Heide vindt bodempassage plaats voordat het water infiltreert naar het grondwater. Door de passage door de bodem worden verontreinigende deeltjes ingevangen waardoor deze niet direct in het grond- en oppervlaktewatersysteem terecht komen.

Beheer en onderhoud

Er liggen geen watergangen van het waterschap in de buurt. De gemeente is verantwoordelijk voor het onderhoud van de bestaande en de nieuwe watergangen. Na de

bestemmingsplanfase wordt het onderdeel beheer en onderhoud nader uitgewerkt.

5.4.3 Conclusie

De Reconstructie N65 is beoordeeld en lijkt waterhuishoudkundig geen negatieve effecten te veroorzaken op de omgeving. Daarnaast behoeft de uitwerking van een gefaseerde aanleg de nodige aandacht. Ten alle tijden moet de waterhuishoudkundige afvoer worden geborgd. Dit wil zeggen dat eerst waterhuishoudkundige voorzieningen moeten worden getroffen alvorens de realisatie van de N65 van start gaat. De uitwerking van de tijdelijke maatregelen vindt plaats voorafgaand de vergunningprocedure.

5.5 Archeologie en cultuurhistorie

5.5.1 Wettelijk kader

Verdrag van Malta en Wet op de Archeologische Monumentenzorg

Het Verdrag van Malta is er op gericht het bodemarchief beter te beschermen. Het bodemarchief bestaat uit alle archeologische waarden die zich in de bodem bevinden. Deze archeologische waarden dienen op een integrale wijze beschermd te worden, waarbij de volgende drie principes gelden:

1. Tijdig rekening houden met eventuele aanwezigheid van archeologische waarden: Het is belangrijk dat bij de ruimtelijke inrichting van een gebied tijdig rekening gehouden wordt met mogelijk aanwezige archeologische resten. Daarom dient voorafgaand aan een nieuwe ontwikkeling onderzoek plaats te vinden naar archeologische waarden in de bodem van het plangebied. Hierdoor kunnen tijdig archeologievriendelijke alternatieven gezocht worden en wordt tevens een stukje onzekerheid tijdens de bouw van de ontwikkelingen weggenomen, doordat vooraf duidelijk is of er al dan niet archeologische resten in bodem te verwachten zijn.
2. Behoud in situ: Er wordt naar gestreefd archeologische waarden in de bodem te bewaren (behoud in situ). In de bodem blijven de resten immers goed geconserveerd.
3. Verstoorder betaalt: Degene die verantwoordelijk is voor het verstoren van de grond dient te betalen voor het doen van opgravingen en het documenteren van archeologische waarden, wanneer behoud in situ niet mogelijk is.

Dit verdrag is in 2007 vertaald naar de Nederlandse situatie middels de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMz). Onder deze wet, een wijzigingswet die onder andere de Monumentenwet 1998 heeft gewijzigd, zijn de gemeenten de bevoegde overheid inzake archeologie geworden. Zij dienen het aspect archeologie onder meer te borgen in nieuwe bestemmingsplannen. Aangezien de gemeenten de bevoegde overheid zijn voor archeologie beschrijft onderstaande paragraaf per gemeente de conclusies van het verkennend onderzoek. Sinds 1 juli 2016 is de voorgaande wetgeving vervangen door de Erfgoedwet 2016. Anders dan enkele artikel-wijzigingen sluit de nieuwe wetgeving voor dit bestemmingsplan aan op het hiervoor geschetste beeld.

5.5.2 Archeologie

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu – directoraat generaal bereikbaarheid heeft Antea Group in februari 2015 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 11). Onderstaand zijn de conclusies en adviezen uit het onderzoek weergegeven.

In 2008 is door Vestigia (namens DHV) voor een groot gedeelte van dit tracé al een bureauonderzoek uitgevoerd (Hessing 2008). Inmiddels is het plangebied enigszins gewijzigd en uitgebreid en is ook meer informatie beschikbaar over de mogelijke werkzaamheden in het plangebied. Dit bureauonderzoek gebruikt de gegevens uit het al

bestaande bureauonderzoek en update deze gegevens naar de huidige situatie.

Op basis van de geraadpleegde bronnen voor het bureauonderzoek kan worden geconcludeerd dat er ondanks de hoge archeologische verwachting voor het grootste deel van het tracé er in het verleden reeds grootschalige grondroerende activiteiten hebben plaatsgevonden ten behoeve van de aanleg van de bestaande N65 en de bijbehorende parallelwegen. Het advies is om voor het plangebied in Vught de verwachting bij te stellen naar laag. Voor de duidelijkheid volgt hieronder de conclusie per geplande ingreep.

Tracé van N65

Geen vervolgonderzoek nodig. Het archeologisch sporenniveau is door de aanleg van de weg al verstoord. Theoretische gezien zouden er in de bodem nog de onderste restanten van diepe archeologische sporen, zoals waterputten, aanwezig kunnen zijn. De kans hierop wordt echter zeer klein geacht.

Kruising John F. Kennedylaan, Helvoirtseweg met N65

De nieuwe kruising loopt grotendeels ter hoogte van de bestaande kruising. De delen die buiten de bestaande weg worden aangelegd, bevinden zich in bebouwd gebied in de belendende groenstroken. Deze zullen ook al verstoord zijn door de aanleg van de weg en de aanleg van kabels en leidingen. Hier wordt dan ook geen vervolgonderzoek geadviseerd.

Kruising De Breautelaan, Martinlaan en N65.

Geen vervolgonderzoek nodig. Nieuwe weg en kruising zijn op dezelfde locatie gepland als de huidige weg en kruising.

Kruising Boslaan, Vijverbosweg en N65.

Er zijn nieuwe in- en uitvoeg stroken gepland. Deze zijn ten noorden van de N65 gesitueerd ter hoogte van bestaande bebouwing en al bestaande parallelwegen. De bodem zal ter hoogte van deze nieuwe bodemingrepen al zodanig zijn verstoord dat deze nieuwe bodemingrepen geen archeologische sporen zullen verstoren. Ten zuiden van de N65, nabij Vijverbosweg 1, zijn nieuwe opstelstroken voorzien binnen een groenbestemming. In het kader van woningbouwontwikkeling Vijverbosweg 1 is archeologisch onderzoek uitgevoerd. De conclusie luidt dat het archeologische niveau ter plaatse goed bewaard is gebleven, getuige de aanwezige karrensporen. Het beperkt aantal sporen dat is aangetroffen in combinatie met de lage waardering dat het onderzoek scoort, geeft geen reden voor een archeologisch vervolgtraject. Hier hoeft geen nader veldonderzoek aan plaats te vinden. Het terrein kan worden vrijgegeven voor verdere ontwikkeling, met dien verstande dat de uitvoerder van de grondwerkzaamheden verplicht is om eventuele vondsten te melden bij de bevoegde overheid, in deze de Gemeente Vught.

Kruising Groenewouddreef en N65

Hier zal een gelijkvloerse oversteek met verkeersregelinstallatie worden gerealiseerd met mogelijk een langere uitvoegstrook (vanuit Tilburg richting de Groenewouddreef) ter hoogte van de huidige middenberm. Hiervoor is geen archeologisch onderzoek nodig.

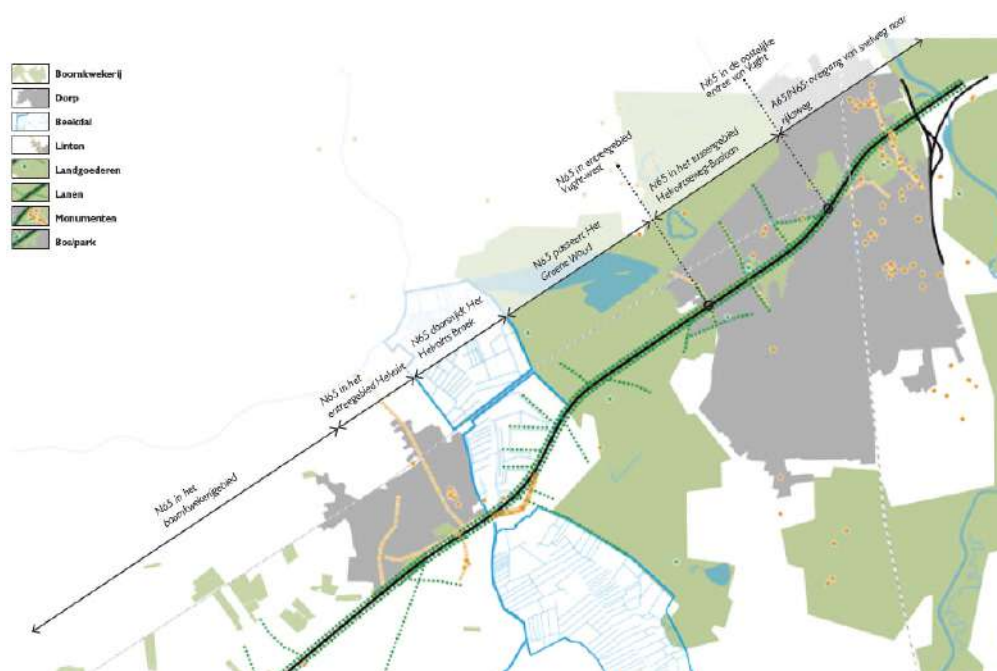
Ook voor vrijgegeven delen van plangebieden bestaat altijd de mogelijkheid dat er tijdens graafwerkzaamheden toch losse sporen en vondsten worden aangetroffen. Het betreft dan vaak kleine sporen of resten die niet door middel van een booronderzoek kunnen worden opgespoord. Op grond van artikel 53 van de Monumentenwet 1988 dient zo spoedig mogelijk melding te worden gemaakt van de vondst bij de Minister (de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed). Een vondstmelding bij de gemeentelijk of provinciaal archeoloog kan ook.

Het rapport is ter beoordeling aan de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) toegestuurd). Het RCE heeft geen opmerkingen op de conclusies uit het onderzoek voor het deel van Vught. Omdat er sprake is van een archeologische verwachtingswaarde, is een passende dubbelbestemming opgenomen. Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor

het laten vervallen van deze dubbelbestemming indien middels nader onderzoek is aangetoond dat er geen archeologische waarden aanwezig zijn.

5.5.3 Cultuurhistorie

De N65 (van oorsprong een Napoleonsbaan) wordt ervaren als een mooi ingepaste weg in een karakteristiek Noord-Brabants landschap. Het gebied waar de N65 in ligt kent vruchtbare leemgronden die het gebied veel voorspoed en rijkdom brachten. Vanaf de 19e eeuw ontstond een landgoederenzone die zich vanaf 's-Hertogenbosch in zuidwestelijke richting uitstrekte. Veel van deze landgoederen zijn zichtbaar vanaf de N65 en medebepalend voor het karakter van de N65. In de omgeving van de N65 liggen daarnaast vele monumenten. De waarden rondom de N65 zijn gevisualiseerd in figuur 5.6. De beschermde waarden zijn opgenomen op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Brabant (figuur 5.7).



Figuur 5.6. Verloop van de N65 door een gevarieerd landschap, waarbij sprake is van een duidelijke afwisseling tussen bebouwd (grijze arcering) en onbebouwd (alle andere arceringen) gebied (H+N+S Landschapsarchitecten, 2015)



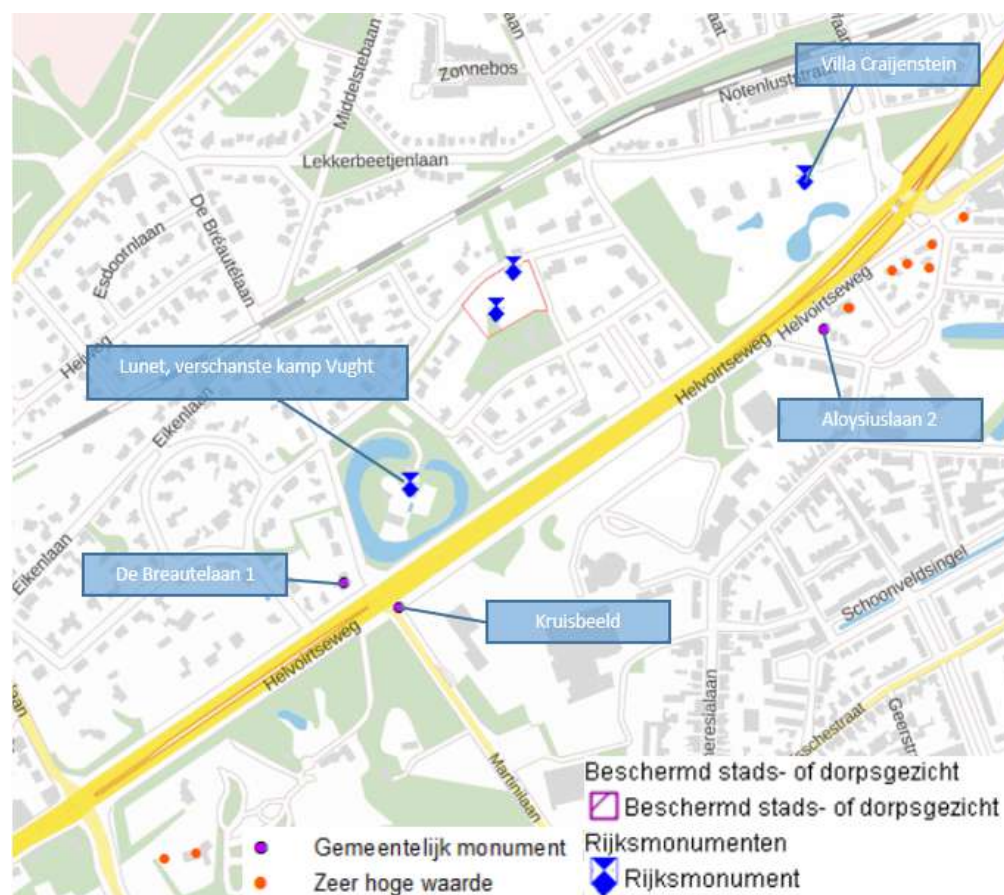
Figuur 5.7. Cultuurhistorische waardenkaart van het gebied rondom de N65 in Vught (provincie Noord-Brabant)

Monumenten

In het plangebied bevinden zich een aantal gemeentelijke of rijksmonumenten. Het gaat hierbij om het Martini/kruisbeeld (gemeentelijk monument) in het oostelijk kwadrant van de kruising Martinilaan/Helvoirtseweg. Als gevolg van de realisatie van de N65, zal het kruisbeeld tijdelijk verplaatst worden. Na de realisatiefase van de Reconstructie N65, wordt het kruisbeeld op dezelfde locatie teruggeplaatst.

Daarnaast ligt het plangebied gedeeltelijk over de gronden van landgoed Craijenstein. De monumentale bebouwing op landgoed Craijenstein blijft onaangetast.

Voor de overige monumenten die aan of nabij het plangebied liggen, heeft de reconstructie van de N65 geen invloed.

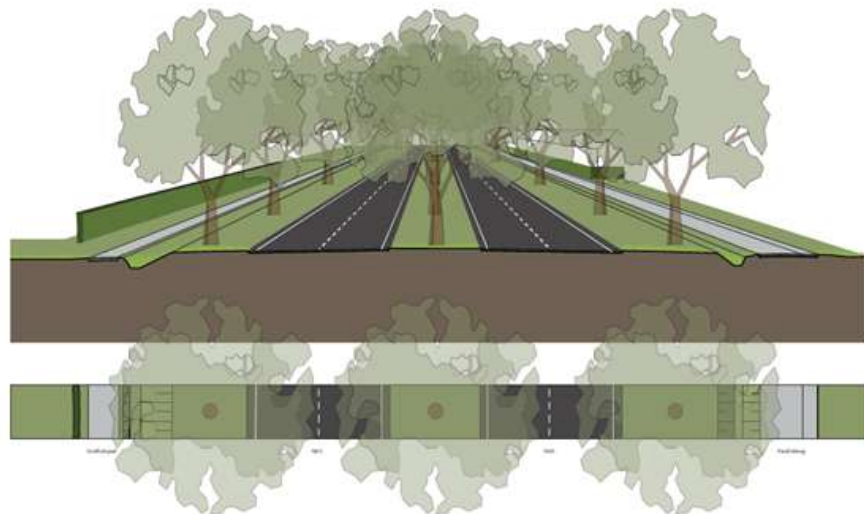


Figuur 5.8. Gemeentelijke- en Rijksmonumenten rondom de N65 in Vught

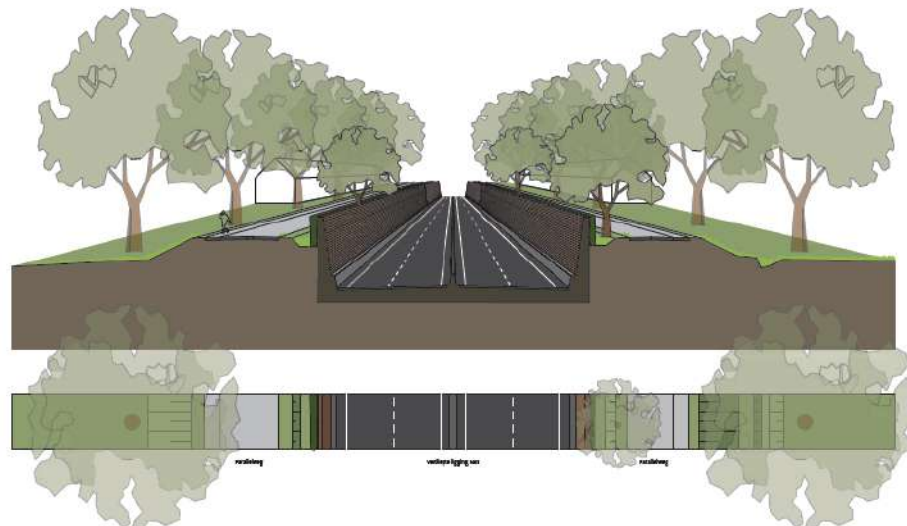
Bomen-/lanenstructuur

De N65 is als laan een kenmerkend en voor de gemeente waardevolle laan. In de loop der jaren is de groene laanstructuur gedeeltelijk verloren gegaan. In de toekomstige situatie zal de N65 opnieuw worden ingericht. Doordat er bomen gekapt zullen moeten worden, als gevolg van de Reconstructie N65, worden er in de toekomstige situatie tevens nieuwe bomen aangeplant.

De aanplant van bomen gebeurt in een lanenstructuur, om zo deze kenmerkende structuur te versterken. In Figuur 5.9 en 5.10 is een impressie weergegeven van deze structuur. Waar de N65 op maaiveldniveau gelegen is, worden de bomen zowel tussen als naast de rijbanen aangeplant. Ter plaatse van de tunnelbak is het niet mogelijk bomen tussen de rijbanen te plaatsen, maar wordt de structuur aan de zijanten van de N65 angebracht.



Figuur 5.9. Impressie lanenstructuur langs N65 op maaiveldniveau



Figuur 5.10. Impressie lanenstructuur langs N65 (gelegen in tunnelbak)

Kader Ruimtelijke Kwaliteit N65 Vught

In het kader van de verkenning zijn in het Kader Ruimtelijke Kwaliteit N65 Vught - Haaren (H+N+S, 2015) kernkwaliteiten voor de N65 benoemd:

- Kernkwaliteit 1: de N65 als doorgaande lijn, met een continue profiel;
- Kernkwaliteit 2: de kruisende verbindingen als continue lijnen;
- Kernkwaliteit 3: overzicht in het dwarsprofiel van de N65;
- Kernkwaliteit 4: overzicht in het dwarsprofiel van de kruisende verbindingen;
- Kernkwaliteit 5: begeleiding van de N65 met laanbomen (eiken);
- Kernkwaliteit 6: groene flanken: bermen, hagen, tuinen;
- Kernkwaliteit 7: bebouwing met voorkant naar de weg in een gevarieerd stramien;
- Kernkwaliteit 8: de variatie in landschap, panorama's en monumenten langs de N65.

Hieronder zijn de effecten van de Reconstructie N65 op de relevante kernkwaliteiten beschreven.

Vught

In de Reconstructie N65 verandert het profiel van de N65. In Vught wordt de weg ingericht als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De rijbanen in de twee rijrichtingen komen hierdoor dichterbij elkaar te liggen dan in de huidige situatie en worden ingesloten door trottoirbanden. Het hele wegprofiel in Vught wordt hiermee smaller. Het contrast tussen de N65 in Vught en de N65 buiten de bebouwde kom wordt hiermee versterkt. Dit komt ook de beleving van de karakteristieke waarden en monumenten in Vught vanaf de N65 ten goede.

Door toepassing van het nieuwe profiel in Vught ontstaat aan weerszijden van de weg ruimte. Dit biedt de kans om de laanstructuur langs de N65 die in de huidige situatie reeds grotendeels verloren is gegaan te versterken en hier een bij Vught passend continue wegbeeld te realiseren.

De ongelijkvloerse kruising en aansluiting in Vught bij de Martinilaan – De Bréautélaan en Helvoirtseweg - John F. Kennedylaan zorgen voor een beter overzicht over de N65 en de kruisende verbinding. Deze verbindingen worden als continue lijn versterkt. De N65 wordt, doordat deze (gedeeltelijk) uit het zicht verdwijnt, minder als barrière door Vught ervaren. Door de verdiepte ligging worden geluidschermen in hoogte beperkt. Dit is uitgewerkt in de gebiedsvisies. De belangrijkste zichtrelaties bij de Martinilaan – De Bréautélaan en Helvoirtseweg - John F. Kennedylaan blijven hiermee behouden.

Helvoirtseweg-John F. Kennedylaan

In de Reconstructie N65 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 Lekkerbeetjelaan blijft het bestaande gevarieerde stramien van bebouwing met voorkanten naar de N65 bij de aansluiting Helvoirtseweg - Kennedylaan behouden. De veranderingen leiden hierdoor de verdiepte ligging en gezien vanaf de N65 tot een andere (beperkte) 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.

Martinilaan/De Bréautélaan

De Martinilaan en De Bréautélaan vormen gezamenlijk een historische en doorgaande laanstructuur. In de Reconstructie N65 wordt deze laanstructuur versterkt door het wegnemen van het tussenliggende kruispunt. Er ontstaat een doorgaande verbinding. De relatie tussen Vught noord en zuid wordt hier versterkt. De Reconstructie N65 is goed in te passen in de bestaande groenstructuren. Het oude fort Lunet, het landgoed Regina Coeli en de laanstructuur van de Martinilaan en de De Bréautélaan worden niet aangetast. Wel moet aan de zuidzijde van de N65 na opheffen van de tijdelijke N65 de beplanting worden hersteld.

Boslaan-Vijverbosweg

Bij de Boslaan en Vijverbosweg is de landschappelijke impact beperkt door een asverschuiving van de N65 in noordelijke richting. De bebouwing met de voorzijde naar de N65 aan de zuidzijde van de N65 kan hiermee behouden blijven. De bebouwing aan de noordwestzijde tussen de Boslaan en de Snippenlaan wordt wel gesloopt. Hier resteert een nieuwe inrichtings- en inpassingsopgave. Door het toevoegen van extra opstelvakken op zowel de N65, de Boslaan als op de Vijverbosweg wordt de beleving van barrièrewerking

hier enigszins versterkt. De kruisende verbinding wordt minder als continue lijn ervaren. Ook gaat deze in de omgeving van de kruising ten koste van de laanbeplanting van de Boslaan en de Vijverbosweg. Langs de aangepaste wegen is wel ruimte voor nieuwe laanbeplanting. De veranderingen leiden hier niet tot wezenlijk andere (beleving van) variatie in landschap, panorama's en monumenten langs de N65.

5.5.4 Conclusie

De kernkwaliteiten voor de N65 worden versterkt door de nieuwe inrichting van de weg. Voor de bescherming van de eventuele archeologische waarden wordt een passende archeologische dubbelbestemming opgenomen. Het aspect cultuurhistorie en archeologie vormt geen belemmering voor uitvoering van het bestemmingsplan. Op basis van de beoordeling van de Rijksdienst Cultureel Erfgoed kunnen de kruisingen in Vught worden vrijgegeven.

5.6 Natuur

5.6.1 Wettelijk kader

Algemeen

De Wet natuurbescherming (hierna Wnb) heeft per 1 januari 2017 de Boswet, Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 vervangen. De Wnb regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden, bescherming van soorten en de bescherming van houtopstanden.

Naast bescherming vanuit de Wnb, zijn er ook gebieden die planologisch beschermd zijn. Het betreft het 'Natuurnetwerk Nederland' (hierna NNN). De bescherming van het NNN verloopt via het ruimtelijke ordeningsrecht (Barro, bestemmingsplannen) en niet via de natuurwetgeving.

Soortbescherming

In de Wnb is soortbescherming opgedeeld in drie categorieën. Voor elke categorie gelden verschillende verbodsbepalingen die zijn vermeld in artikel 3.1, 3.5 en 3.10 van de Wnb. Het gaat om de volgende drie categorieën:

1. soorten van de Vogelrichtlijn;
2. soorten van de Habitatrichtlijn, inclusief bijlage I en II uit Verdrag van Bern en bijlage I uit Verdrag van Bonn;
3. 'andere soorten' (onderdeel A 'fauna' en onderdeel B 'flora').

De verbodsbepalingen en ontheffingsgronden voor de eerste twee categorieën komen rechtstreeks uit de Vogel- en Habitatrichtlijn. De derde categorie vindt zijn oorsprong in de nationale wetgeving. Tijdens een bijeenkomst van het Netwerk Groene Bureau d.d. 16 december 2016 is aangegeven dat drie provincies (Utrecht, Overijssel en Gelderland) de geldende "Aangepaste lijst met jaarrond beschermde nesten" (LNV, 2009) aanhouden en blijven hanteren in de Wet natuurbescherming. De verwachting is dat ook overige provincies deze beschermingsstatus aanhouden. De lijst wordt begin 2017 door de provincies geëvalueerd en waar nodig aangepast. Bij voorliggende toetsing is uitgegaan dat de lijst gehanteerd blijft en dat de nesten een jaarrond beschermde status houden. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen jaarrond beschermde nesten (categorie 1t/m4) en mogelijk jaarrond beschermde nesten (categorie 5).

Soorten van de Vogelrichtlijn

Voor Vogelrichtlijnsoorten is het verboden om in het wild levende vogels te doden of te vangen, opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels te vernielen, te beschadigen, te rapen of nesten van vogels weg te nemen. Daarnaast is het verboden vogels opzettelijk te storen. Dit laatste verbod geldt niet voor een aantal vogelsoorten, indien de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding en het nest zelf zijn functionaliteit behoudt.

Soorten van de Habitatrichtlijn

Voor soorten van artikel 3.5 (Habitatrichtlijn, Bern en Bonn) is het eveneens verboden om in het wild levende dieren en planten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen, opzettelijk eieren van dieren te vernielen of te rapen. Voortplantings- of rustplaatsen mogen niet beschadigd of vernield worden. Daarnaast geldt er een verbod op het plukken, verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen van planten behorend bij artikel 3.5. In tegenstelling tot de Vogelrichtlijnsoorten in artikel 3.1, mogen dieren behorend bij artikel 3.5 niet opzettelijk verstoord worden, ook niet als er geen wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding. Daarbij dient opgemerkt te worden dat een aantal vogelsoorten ook vallen onder artikel 3.5 en daarom niet verstoord mogen worden.

Andere soorten

Naast de Europees aangewezen beschermde flora en fauna, is er in Nederland ook een Nationale soortenlijst gemaakt die niet gedekt wordt door de Vogel- en Habitatrichtlijn, Verdrag van Bern of Verdrag van Bonn. Deze soorten zijn opgenomen in bijlage A en B van de Wnb, zie ook Bijlage tabel C en D van voorliggende rapportage. Voor soorten in bijlage A geldt een verbod op opzettelijk doden of vangen van dieren, opzettelijk beschadigen of vernielen van vaste voortplantings- of rustplaatsen van dieren. Voor soorten in bijlage B geldt een verbod op opzettelijk plukken, verzamelen, afsnijden, vernielen en ontwortelen van planten. In tegenstelling tot artikel 3.1 en 3.5, is verstoring van deze soorten toegestaan.

Met betrekking tot de 'andere soorten' zijn per provincie beleidsregels opgesteld waarin voor een deel van deze soorten vrijstelling is verleend. De grond waarop deze vrijstelling geldt verschilt per provincie en hoeft dus niet in alle situaties van toepassing te zijn. Vrijstelling op basis van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling is een geldige reden in alle provincies.

Indien bij het voornemen gestelde verboden in artikel 3.1, 3.5 of 3.10 worden overtreden, dient gewerkt te worden conform een gedragscode. Biedt een gedragscode geen oplossing, dan is het mogelijk om een ontheffing aan te vragen bij de provincie waarin het voornemen plaats vindt. De grond waarop een ontheffing mogelijk is, verschilt per categorie.

Gebiedsbescherming

Natuurnetwerk Nederland en Natuurnetwerk Brabant

Het Natuurnetwerk Nederland is een stelsel van ecologisch hoogwaardige natuurgebieden; de Natura 2000-gebieden maken daar deel van uit. In de provincie Noord-Brabant wordt er gesproken van het Natuurnetwerk Brabant (NNB). Naast de Natura 2000-gebieden bevat het NNB ook overige leefgebieden van soorten en – om isolatie te voorkomen – gebieden die een verbinding vormen tussen natuurgebieden. Het NNB is onderdeel van het actieve beleid om bedreigde diersoorten in een gunstige staat van instandhouding te brengen. De natuurgebieden die behoren tot het NNB en hun functies worden planologisch beschermd, hier geldt het 'nee, tenzij'-principe. De planologische bescherming betekent in het kort dat geen nieuwe bestemmingen worden toegestaan die per saldo leiden tot een significante aantasting van de oppervlakte, de kwaliteit en de samenhang van het NNB. Hieraan wordt

getoetst bij de verlening van een omgevingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

5.6.2 Onderzoek

Voor de aanpassingen van de N65 is een Natuurtoets uitgevoerd. De complete rapportage van de Natuurtoets is als bijlage 14 bij de toelichting gevoegd. Onderstaand zijn de conclusies en aanbevelingen uit de rapportage weergegeven met betrekking tot de reconstructie N65.

Conclusies Natuurnetwerk Brabant

NNB-gebied aanwezig binnen plangebied

Binnen de grenzen van de 'Reconstructie N65' komt NNB-gebied en Groenblauwe mantel voor. De waarden van de Groenblauwe mantel worden niet aangetast. Op meerdere locaties wordt NNB-gebied wezenlijk aangetast door infrastructurele ingrepen. Feitelijk wordt door deze ingreep binnen een oppervlakte van circa 10.035 m² (± 1 ha) NNB gewerkt.

Aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden

De reconstructiewerkzaamheden leiden tot permanent ruimtebeslag binnen NNB-gebied. Het betreft ruimtebeslag binnen bostypen die in het Natuurbeheerplan zijn aangeduid als N16.02 Droog bos met productie, N15.02 Dennen-, eiken- en beukenbos en N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland. De effecten van het permanente ruimtebeslag leiden tot een compensatieopgave van circa 13.964 m² (± 1,3 ha). Fysieke compensatie binnen Vught is niet mogelijk. Binnen de gemeente Vught zijn namelijk geen gronden beschikbaar voor toe te voegen NNB. De compensatie van het ruimtebeslag vindt derhalve plaats in de vorm van financiële compensatie zoals bedoeld in 3.22 (lid 1.2) en de regels inzake financiële compensatie (artikel 3.24).

Conclusies beschermde houtopstanden

in het kader van de Wet natuurbescherming aangetast. Het gaat om oppervlakten bosgebied (0,75 ha), een aantal laanbomen langs de N65 en een aantal bomen langs de Sparrendaalseweg. Voor het oppervlak (hetgeen niet financieel gecompenseerd wordt via de NNB spoor) geldt feitelijk een herplantplicht en dient een melding van voorgenomen velling gemaakt te worden.

De compensatie wordt zoveel als mogelijk binnen de plangrenzen ingevuld in groenstroken en bermen. Voor het deel dat niet binnen de plangrenzen gecompenseerd kan worden, is een alternatieve locatie aangewezen. Het betreft een gebied van circa 1,3 ha (met groenbestemming) ter hoogte van de Boxtelseweg 21.

Conclusies soortenbescherming

Aanwezigheid beschermde soorten

Het resultaat van de toets aan de Wet natuurbescherming is dat geconstateerd is dat met zekerheid belangrijk leefgebied van de volgende soort(groep) aanwezig is binnen het plangebied:

- sperwer (nest). Nabij het kruispunt Boslaan / Vijverbosweg is vastgesteld dat de sperwer een nest heeft in de nabijheid van de hier verlegde weg. .
- algemene broedvogels (artikel 3.1). De aanwezige, hoge en dichte vegetatie in het plangebied biedt geschikt broedgebied.
- kleine marterachtigen (artikel 3.10). Er is leefgebied van een wezel vastgesteld langs de oostzijde van de kruising Vijverbosweg (binnen de bebouwde kom). Daarnaast is er sprake van functioneel leefgebied van de wezel en bunzing in het buitengebied van Vught (buitengebied).
- vleermuizen (artikel 3.5). Er is één kraamverblijfplaats aanwezig in een van de bomen aan de Sparrendaalseweg (buitengebied). Tevens vormt de dubbele bomenrij langs de

Sparrendaalseweg een belangrijke vliegroute van de rosse vleermuis en de gewone dwergvleermuis (buitengebied).

- amfibieën (artikel 3.5). In de twee poelen op de locatie van de nieuwe natuurburg zijn individuen (ook juvenielen) van de kamsalamander en de poelkikker aangetroffen (buitengebied).

Als gevolg van de werkzaamheden ten behoeve van de 'Reconstructie N65' wordt/worden de nestplaats van de sperwer verstoord en in functionaliteit aangetast, verblijfplaats(en) van de bunzing en wezel 'beschadigd en vernield' en land-/overwinteringsbiotoop van de kamsalamander en poelkikker aangetast. Dit betreffen allen overtredingen van de Wet natuurbescherming. Om deze reden is voor de voorgenomen activiteit ter plaatse een ontheffing Wnb (soortbescherming) voor bovengenoemde soorten noodzakelijk.

Aangezien bomen met voor vleermuizen geschikte holte behouden blijven, bomen met verblijfplaatsen aan de Sparrendaalseweg niet worden gekapt en de functionaliteit van de vliegroute van vleermuizen aan de Sparrendaalseweg behouden blijft (deels middels maatregelen), zijn vervolgstappen in de vorm van een ontheffing voor vleermuizen niet aan de orde. Tevens kunnen maatregelen gericht op (broedgevallen van) algemene broedvogels een overtreding van de verbodsbepalingen in de Wet natuurbescherming voor deze soortgroep voorkomen.

5.6.3 Conclusie

De beschreven eisen en voorwaarden vanuit ecologie vormen geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Dit aangezien soortspecifieke/zorgplicht maatregelen uitvoerbaar zijn (waardoor geen effecten ontstaan op de staat van instandhouding), er geen alternatieven zijn voor het voornemen en het plan een groot belang dient (veiligheid).

Voor de beschreven aantasting van het NNB vindt er (financiële) compensatie plaats. Het aspect 'Natuur' is voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan voldoende onderzocht.

5.7 Geluid

5.7.1 Wettelijk kader

De gevolgen van de aanpassingen aan de N65 voor het aspect geluid zijn onderzocht. Hiervoor zijn twee verschillende onderzoeken uitgevoerd.

Wet milieubeheer

De wijzigingen aan de N65 zelf vallen onder de Wet milieubeheer. Hiervoor is een onderzoek uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in Bijlage 16. De resultaten worden verwerkt in een rapport, dat gebruikt zal worden voor de wijzigingen aan de geluidproductieplafonds van de woningen langs de N65. Hiervoor wordt een aparte procedure doorlopen, los van dit bestemmingsplan.

Wet geluidhinder

De wijzigingen aan het 'onderliggend wegennet' hebben betrekking op de wegen die in de huidige situatie aansluiten op de N65. Tevens worden in relatie tot de wijziging van de N65 enkele gemeentelijke wegen verlegd of nieuw aangelegd. Deze wijzigingen in het onderliggend wegennet vallen onder de Wet geluidhinder en zijn beschouwd in het rapport "Akoestisch onderzoek Wet geluidhinder", zie Bijlage 15.

De Wet geluidhinder (Wgh) is alleen van toepassing binnen de wettelijk vastgestelde zone van de wegen die niet zijn opgenomen in de Regeling Geluidplafondkaart. De breedte van de geluidzone langs wegen is geregeld in artikel 74 Wgh en is gerelateerd aan het aantal

rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De ruimte rondom de weg behoort eveneens tot de zone van de weg. De betreffende zonebreedtes zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Aantal rijstroken	Zonebreedte [m]	
	Stedelijk gebied	Buitenstedelijk gebied
5 of meer	-	600
3 of meer	350	-
3 of 4	-	400
1 of 2	200	250

Het stedelijk gebied wordt in de Wgh gedefinieerd als 'het gebied binnen de bebouwde kom doch voor de toepassing van de hoofdstukken VI en VII met uitzondering van het gebied binnen de bebouwde kom, voor zover liggend binnen de zone van een autoweg of autosnelweg'. Dit laatste gebied valt onder het buitenstedelijk gebied.

Binnen de zone van een weg dient een akoestisch onderzoek plaats te vinden naar de geluidbelasting op de binnen de zone gelegen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. Bij het berekenen van de geluidbelasting wordt de Lden-waarde in dB bepaald.

De berekende geluidbelasting dient getoetst te worden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Indien de (voorkeurs)grenswaarde wordt overschreden, dient beoordeeld te worden of maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn. Als maatregelen niet mogelijk zijn, kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders.

Wet ruimtelijke ordening

Vanwege de aanpassingen aan de N65, worden tevens omliggende 30 km/uur wegen aangepast. Op deze wegen is de Wet geluidhinder niet formeel van toepassing. Om te toetsen of er sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening' dienen deze wegen toch akoestisch onderzocht te worden. De 30 km/uur wegen worden getoetst op de omliggende woningen, in analogie met de Wet geluidhinder.

5.7.2

Onderzoek

Akoestisch onderzoek N65

In het kader van de Reconstructie N65 is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de omliggende woningen als gevolg van de reconstructie.

Wet milieubeheer

Rijkswaterstaat heeft vanuit de Wet milieubeheer de taak om ervoor te zorgen dat de geluidproductie langs de rijksweg binnen de vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP's) blijft (naleving geluidproductieplafonds). Een geluidproductieplafond is het geluidniveau dat is vastgesteld op fictieve referentiepunten op 50 meter uit de weg met een onderlinge afstand van 100 meter. De basis voor dit geluidplafond betreft het aantal voertuigen, de samenstelling van het verkeer (lichte motorvoertuigen, middelzwaar en zwaar verkeer), wegdektype en snelheid en aanwezigheid van eventuele overdrachtsmaatregelen (schermen, geluidwallen). De wijziging aan de rijksweg N65 is getoetst aan de vastgestelde plafondwaarden.

Bij de meeste woningen is er sprake van een afname van de geluidbelasting. Dit wordt met name veroorzaakt door de verdiepte ligging van de N65. De tunnelbak heeft een grote afschermdende werking voor het omgevingsgeluid.

Er is echter op verschillende locaties sprake van een toename van de GPP's. Op deze locaties is een afweging gemaakt of doelmatige maatregelen getroffen moeten worden. Aanvullend is beoordeeld welke geluidsschermen doelmatig zijn en binnen de gebiedsvisie van het betreffende gebied valt. In Bijlage 16 is visueel weergegeven op welke locaties langs de N65 geluidsschermen geplaatst dienen te worden en hoe hoog deze dienen te zijn.

Indien de geluidbelasting alsnog te hoog is, dient middels een gevelisolatieonderzoek te worden aangetoond of wordt voldaan aan de wettelijke binnenwaarde (de geluidbelasting op de woning min de geluidwering van de gevel van de woning). Indien dit niet het geval is krijgt de bewoner aanvullend gevelisolatie aangeboden.

Akoestisch onderzoek onderliggend wegennet

In verband met de voorgenomen ontwikkeling en de hieraan gekoppelde ruimtelijke procedure is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. In het onderzoek zijn de effecten van de voorgenomen wijzigingen in beeld gebracht. Het complete onderzoek is als bijlage 15 bij de toelichting gevoegd. Onderstaand zijn de belangrijkste conclusies uiteengezet.

Wet geluidhinder

Wijziging John F. Kennedylaan / Helvoirtseweg

Vanwege de wijzigingen aan de John F. Kennedylaan/Helvoirtseweg treedt op 8 woningen een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder op. De toename bedraagt daar 2 tot 3 dB. De maximaal te ontheffen toename van maximaal 5 dB wordt daarmee niet overschreden. Uit een overweging van maatregelen volgt dat er bronmaatregelen (SMA-NL8 G+, stille elementenverharding en snelheidsverlaging) mogelijk zijn. Er is besloten de bronmaatregel SMA NL8 G+ op de Helvoirtseweg toe te passen en stille elementverharding op de John F. Kennedylaan. Dit heeft tot gevolg dat op 5 woningen worden voldaan aan de grenswaarde. Op de overige 3 woningen kan niet worden voldaan. Derhalve kan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Vught, onder voorwaarden hogere waarden vaststellen voor de betreffende geluidgevoelige bestemmingen.

Wijziging Boslaan / Vijverbosweg

Uit de berekeningsresultaten volgt dat vanwege de wijzigingen aan de Boslaan/Vijverbosweg op 12 woningen een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder optreedt. De toename bedraagt 2 tot 4 dB. De maximaal te ontheffen toename van maximaal 5 dB wordt niet overschreden. Uit een overweging van mogelijke maatregelen volgt dat er bronmaatregelen (SMA-NL8 G+) mogelijk zijn. Er is besloten de bronmaatregel SMA NL8 G+ op de Boslaan / Vijverbosweg toe te passen. Dit heeft tot gevolg dat op 10 van de 12 woningen voldaan aan de grenswaarde. Bij Boslaan 2 en Vijverbosweg 1 blijft de overschrijding bestaan met maximaal 2 dB boven de grenswaarde. Verdergaande maatregelen aan de bron zijn niet mogelijk vanwege technische beperkingen. Derhalve kan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Vught, onder voorwaarden hogere waarden vaststellen voor de betreffende geluidgevoelige bestemmingen.

Parallelweg ter hoogte van het Groene Woud

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op de gevels van de bestaande woningen de geluidbelasting vanwege de parallelweg ten hoogste 45 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt. Hiermee is geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Parallelweg De Dijk

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat vanwege de nieuwe parallelweg de Dijk ten hoogste 44 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt, op de gevels van de bestaande woningen. Hiermee is geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Viaduct Kruishoeveweg - Sparrendaalseweg

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op de gevels van de bestaande woningen de geluidbelasting vanwege het viaduct Kruishoeveweg – Sparrendaalseweg ten hoogste 42 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt. Hiermee is geen sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Uitstraling reconstructie

Als gevolg van de wijzigingen aan de N65 en de wegen binnen het onderliggend wegennet, die zijn besproken in dit onderzoek, veranderen tevens de verkeersintensiteiten op de overige wegen binnen het onderliggend wegennet waar geen sprake is van een fysieke wijziging. Dit kan daarmee ook invloed hebben op de geluidbelasting. Er is onderzocht of een 'uitstraling van de reconstructie' (verder uitstralingseffect genoemd) optreedt als gevolg van de wijzigingen aan de N65 en de eerdergenoemde wegen.

Op basis van de vergelijking tussen de situatie 2035 autonoom en de plansituatie voor het jaar 2035, is in eerste instantie op basis van alleen de etmaalintensiteiten bepaald wat de globaal te verwachte toe- en afnames zijn in de geluidbelasting op de wegen. Daar waar een toename van 1,5 dB of meer wordt verwacht en er wordt voldaan aan de selectiecriteria is nader onderzoek gedaan middels berekeningen op woningniveau.

De Helvoirtseweg betreft de enige weg waar een rijsnelheid van 50 km/uur geldt. Uit deze berekening blijkt dat vanwege de Helvoirtseweg een toename tussen de 1 en 2 dB kan worden verwacht bij de omliggende woningen. De toename betreft dan wel deels 2 dB, maar is niet hoger dan de maximaal toelaatbare toename van 5 dB op grond van de Wet geluidhinder. Het college van Burgemeester en wethouders van Vught kan overwegen om de toe te passen bronmaatregelen voor de Helvoirtseweg, zodat het uitstralingseffect voor de woningen langs deze weg wordt gereduceerd of weggenomen kan worden.

De Berkenheuveldeef, de Jagersboschlaan en de Johan Frisolaan betreffen 30 km/uur wegen. Uit de berekeningen blijkt bij de omliggende woningen een toename 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). Om deze reden mag de geluidssituatie aanvaardbaar worden geacht.

De Lekkerbeetjenlaan, de Olmenlaan en de Secr. Van Rooijlaan zijn tevens 30 km/uur wegen. Uit de berekeningen blijkt dat bij de omliggende woningen van de Olmenlaan een toename kan worden verwacht rond de 2 dB. Voor de Lekkerbeetjenlaan en de Secr. Van Rooijlaan wordt een toename tussen de 1 en 4 dB verwacht. De geluidbelasting vanwege deze wegen komt boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Ook hier geldt dat de toename in geluidbelasting op de een deel van de omliggende woningen 2 dB of hoger is, maar niet hoger dan de maximaal toelaatbare toename van 5 dB op grond van de Wet geluidhinder. De gemeente kan overwegen om bij groot onderhoud bovengenoemde wegen van een stiller wegdektype te voorzien. Het effect van een stiller wegdek bij wegen met een rijsnelheid van 30 km/uur is echter sowieso beperkt, omdat het motorgeluid bij lagere snelheden maatgevend is. Daarnaast het niet verplicht aangezien het 30 km/uur wegen betreft en blijft de toename onder de maximaal toelaatbare toename van 5 dB.

Wet ruimtelijke ordening

De Bréautélaan/Martinilaan

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op en de wijziging van De Bréautélaan/Martinilaan op de maatgevende woningen niet zal toenemen. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 46 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. De geluidbelasting is daarmee lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder. De geluidbelasting ter plaatse van de woningen wordt daarmee aanvaardbaar geacht.

Lekkerbeetjenlaan

Voor 11 woningen aan de Lekkerbeetjenlaan bedraagt de toename in de geluidbelasting vanwege de Lekkerbeetjenlaan 2 dB of meer. De toename bedraagt 2 tot 4 dB. De Lekkerbeetjenlaan betreft een 30 km/uur weg, waardoor het wettelijk niet verplicht is hier maatregelen te nemen. Gezien de korte afstand tot de N65 wordt de gecumuleerde geluidbelasting ter plaatse voornamelijk bepaald door de N65. Een bronmaatregel op de

Lekkerbeetjenlaan heeft hierdoor een beperkt effect op de gecumuleerde geluidbelasting en is daarom niet doeltreffend.

Ontsluiting Pastoor van den Houtstraat op Helvoirtseweg (rotonde)

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op en de wijziging van de ontsluiting van de Pastoor van den Houtstraat op de Helvoirtseweg op de maatgevende woningen niet zal toenemen. De hoogst berekende geluidbelasting bedraagt 52 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. Omdat de geluidbelasting vanwege de ontsluiting van de Pastoor van den Houtstraat op de Helvoirtseweg niet toeneemt voor de plansituatie in het jaar 2035 wordt de akoestische situatie als gevolg van deze wijziging aanvaardbaar geacht.

Parallelwegen

Vanwege de aanpassingen aan de N65, worden binnen het onderliggend wegennet nieuwe 30 km/uur wegen aangelegd en aangepast. Het gaat hier om de parallelweg tussen de van Lanschotlaan en de inrit naar Helvoirtseweg 189, de Bréautélaan – Boslaan, de Martinilaan – Vijverbosweg, Snippenlaantje – Cromvoirtsepad (inclusief aanpassing ontsluiting Snippenlaantje) en tussen de Vijverbosweg – Hoevenestraat. Bovengenoemde wegen betreffen 30 km/uur wegen waarbij de Wet geluidhinder formeel niet van toepassing is. Uit jurisprudentie blijkt dat 30 km/uur wegen vanuit het oogpunt van een 'goede ruimtelijke ordening' toch akoestisch beschouwd moeten worden.

De nieuwe parallelwegen worden enkel gebruikt voor (gemotoriseerd) bestemmingsverkeer. Ze worden aangelegd of verlegd vanwege de ontsluiting van woningen die in de huidige situatie nog via de N65 loopt. De parallelwegen tussen de van Lanschotlaan en de inrit naar Helvoirtseweg 189, de Bréautélaan – Boslaan en de Martinilaan – Vijverbosweg zijn doodlopend voor gemotoriseerd verkeer, waarna zij overgaan in een fietspad. Om bovengenoemde redenen zal de etmaalintensiteit op deze wegen zeer beperkt zijn. Dit samen met de lage snelheid zal er voor zorgen de geluidbelasting van deze nieuwe wegen akoestisch niet relevant is op de omliggende woningen.

Geluidreducerende maatregelen

Op de John F. Kennedylaan/Helvoirtseweg worden bronmaatregelen toegepast. Op de rotondes en Helvoirtseweg (tot Helvoirtseweg 104) wordt over een totale lengte van circa 350 meter, SMA-NL 8G+ (stiller asfalt) toegepast. Ook is een stille elementenverharding op de John F. Kennedylaan toegepast van de rotondes tot aan de John F. Kennedylaan 8, over een totale lengte van circa 95 meter. De geluidbelasting vanwege de bronmaatregelen wordt tot 2 dB gereduceerd. Met het gebruik van SMA-NL8 G+ wordt op 5 van de 8 woningen (waar het reconstructie-effect plaatsvindt) voldaan aan de grenswaarde. Bij Helvoirtseweg 112 en Lekkerbeetjenlaan 44 en 46 blijft de overschrijding bestaan met maximaal 1 dB boven de grenswaarde vanwege de John F. Kennedylaan/Helvoirtseweg. Deze bronmaatregel is met een voorwaardelijke verplichting geborgd in dit bestemmingsplan.

Op de Boslaan/Vijverbosweg wordt aangeraden om een bronmaatregel bestaande uit SMA-NL8 G+, over een lengte van circa 500 meter, toe te passen. Deze bronmaatregel vervangt de wegdekverharding DAB en een gedeelte elementenverharding tussen Boslaan 12 en Vijverbosweg 10. De geluidbelasting wordt vanwege de bronmaatregelen tot 5 dB gereduceerd. Met het gebruik van SMA-NL8 G+ wordt op 10 van de 12 woningen (waar reconstructie plaatsvindt) voldaan aan de grenswaarde. Bij Boslaan 2 en Vijverbosweg 1 blijft de overschrijding bestaan met maximaal 2 dB boven de grenswaarde. Verdergaande bronmaatregelen op de Boslaan/Vijverbosweg zijn niet mogelijk vanwege technische beperkingen.

Vanwege het berekend uitstralings-effect van 2 dB op de Helvoirtseweg (50 km/uur) wordt aangeraden maatregelen te treffen. Voor de Helvoirtseweg geldt dat er tevens ook een wijziging aan de weg plaatsvindt (voor het gedeelte van de weg dat wordt gewijzigd is in dit onderzoek een reconstructietoets uitgevoerd). Het college van Burgemeester en wethouders

van Vught kan overwegen om de toe te passen bronmaatregelen voor de Helvoirtseweg, uit paragraaf 5.3 verder door te trekken, zodat het uitstralingseffect voor de woningen langs deze weg wordt gereduceerd of weggenomen kan worden.

Vanwege het berekend uitstralingseffect van 1 tot 4 dB op de Lekkerbeetjenlaan en de Secr. Van Rooijlaan en van 2 dB op de Olmenlaanlaan (30 km/uur wegen), kan de gemeente overwegen om bij groot onderhoud (vervanging van het wegdek) deze wegen te voorzien van een stiller wegdektype. Het effect van een stiller wegdek bij wegen met een rijsnelheid van 30 km/uur is echter beperkt, omdat het motorgeluid bij lagere snelheden maatgevend is. Een wettelijke verplichting voor het treffen van deze maatregelen is er echter niet.

Hogere grenswaarden

Het bevoegd gezag dient hogere waarden vast te stellen voor de geluidgevoelige bestemmingen waar de grenswaarde na de toe te passen maatregelen nog wordt overschreden. In onderstaande tabel zijn de hogere waarden 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

5.7.3 Conclusie

Uit het akoestisch onderzoek kan worden geconcludeerd dat de Reconstructie N65 zorgt voor zowel toename als afname van de geluidbelasting in het onderzoeksgebied. Voor de toename als gevolg van de N65 worden geluidsschermen geplaatst en waar nodig gevelisolatie toegepast.

Binnen het onderliggend wegennet wordt de voorkeursgrenswaarde van 48dB op verschillende wegen overschreden. Ter reductie van het geluid worden er bronmaatregelen getroffen. Er zullen, ondanks de maatregelen, vijf woningen niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Voor deze vijf woningen wordt een hogere waarde vastgesteld.

5.8 Luchtkwaliteit

5.8.1 Wettelijk kader

De belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen zijn opgenomen in de Wet milieubeheer (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). De luchtkwaliteit langs wegen wordt deels bepaald door het verkeer dat erover rijdt, maar ook door de bijdrage van andere uitstootbronnen zoals industrie, huishoudens en landbouw: de zogenaamde achtergrondconcentraties. Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) in Nederland over het algemeen het meest kritisch. Voor deze stoffen is de kans het grootste dat de bijbehorende grenswaarden worden overschreden.

Een belangrijk element in de Wet milieubeheer is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Binnen dit programma werken het Rijk, de Provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren. Per 1 augustus 2009 is het NSL officieel in werking getreden. Het doel van het NSL is dat in Nederland vanaf 2011 aan de normen voor PM₁₀ en vanaf 2015 aan de normen voor NO₂ voldaan wordt. In het kader van het NSL is een nieuw begrip geïntroduceerd, namelijk het begrip “niet in betekenende mate”. Op basis van de Wet milieubeheer en het NSL kan gesteld worden dat een project/plan doorgang kan vinden wanneer:

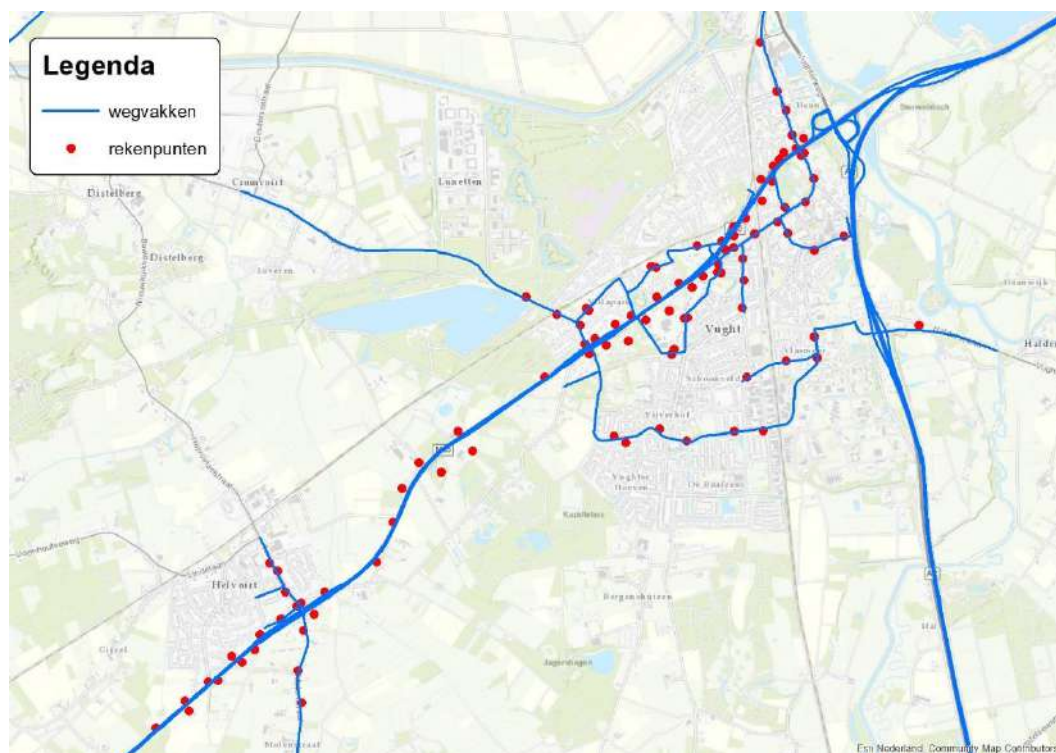
- het project of plan “niet in betekende mate” bijdraagt aan een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- het project leidt niet tot overschrijding van grenswaarden;
- er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van het project is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of een gelijkblijvende concentratie van de betreffende stof;
- er worden grenswaarden overschreden, maar ten gevolge van een door het project optredend effect of een met het plan samenhangende maatregel is er per saldo sprake van een verbetering van de concentratie van de betreffende stof of blijft de concentratie gelijk;
- het project is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of is in elk geval niet strijdig met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) worden ook de nodige maatregelen vastgelegd. Voor de N65 is een NSL-melding gedaan. Het NSL bevat een lijst met ruimtelijke projecten die door alle maatregelen niet zullen leiden tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. De gemeente Vught heeft het project “N65 Vught – Haaren” aangemeld als nieuw projecten. Op 27 juni 2017 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur & Milieu ingestemd met de toevoeging van de projecten aan de projectenlijst omdat geen sprake is van het in gevaar brengen van de te halen grenswaarden (zie bijlage 17).

5.8.2 Onderzoek

In het kader van de Reconstructie N65 is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. In bijlage 18 is het volledige onderzoek te raadplegen. Hieronder zijn de onderzoeksresultaten weergegeven.

Om de concentraties luchtverontreinigende stoffen in beeld te brengen zijn meerdere rekenpunten gelegd aan weerszijden van de in dit onderzoek betrokken wegvakken (zie Figuur 5.11). De rekenpunten zijn geplaatst op punten waar de concentraties luchtverontreinigende stoffen het hoogste zullen zijn en/of waar sprake kan zijn van een relevante verandering van de concentraties op basis van een verandering in intensiteiten.



Figuur 5.11: Rekenpunten luchtkwaliteit

In onderstaande tabellen zijn de vijf hoogst berekende concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} op de toetspunten weergegeven voor de plan situatie (2023).

Stikstofdioxide (NO₂)

Punt	Adres	Jaargemiddelde concentratie	Achtergrond concentratie	Bronbijdrage
149	Taalstraat 123	21,9	16,2	5,7
141	Helvoirtseweg 128	20,3	16,0	4,3
3	Taalstraat 115	20,1	16,2	3,9
34	Lekkerbeetjenlaan 2	19,6	16,0	3,6
148	Taalstraat 72	19,5	16,2	3,3
		40		

Uit de resultaten blijkt dat de geldende grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie voor stikstofdioxide niet wordt overschreden. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie ligt voor deze stof (ruim) onder de grenswaarde.

Fijn stof (PM₁₀)

Punt	Adres	Jaargemiddelde concentratie	Achtergrond concentratie	Bronbijdrage
149	Taalstraat 123	19,9	18,3	1,6
141	Helvoirtseweg 128	19,5	18,3	1,2
254	Van Voorst tot Voorststraat 43	19,4	18,3	1,1
3	Taalstraat 115	19,3	18,3	1,0
148	Taalstraat 72	19,3	18,3	1,0
		40		

Uit de resultaten blijkt dat de geldende grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie voor fijn stof (PM₁₀) niet wordt overschreden. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie ligt voor deze stof (ruim) onder de grenswaarde. Ook het aantal overschrijdingen van de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ ligt ruim onder het maximaal toegestane aantal van 35 overschrijdingen op jaarbasis.

Fijn stof (PM_{2,5})

Punt	Adres	Jaargemiddelde concentratie	Achtergrond concentratie	Bronbijdrage
149	Taalstraat 123	11,6	11,1	0,5
141	Helvoirtseweg 128	11,5	11,2	0,3
254	Van Voorst tot Voorststraat 43	11,5	11,2	0,3
3	Taalstraat 115	11,5	11,1	0,4
148	Taalstraat 72	11,4	11,1	0,3
		40		

Uit de resultaten blijkt dat de geldende grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie voor fijn stof (PM_{2,5}) niet wordt overschreden. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie ligt voor deze stof (ruim) onder de grenswaarde.

Beoordeling

Het project N65 past binnen het NSL en is in elk geval daarmee niet in strijd. Het bestemmingsplan kan daarom, voor wat betreft PM₁₀ en NO₂, worden vastgesteld met toepassing van artikel 5.16, eerste lid, onder d, juncto artikel 5.16, tweede lid, onder d, Wm. Uit de berekening volgt dat voor PM_{2,5} als gevolg van het project, de grenswaarde voor die stof niet wordt overschreden. Derhalve kan het bestemmingsplan ook voor PM_{2,5} worden vastgesteld onder artikel 5.16, eerste lid, onder a, Wm.

Daarnaast kan op basis van het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek worden geconcludeerd dat op de rekenpunten wordt voldaan aan de te toetsen grenswaarden. Hierdoor kan worden gesteld dat op deze locaties de luchtkwaliteit voldoet aan de normen die hiervoor in Nederland zijn gesteld. Het aspect luchtkwaliteit staat verdere besluitvorming rondom het project daarom niet in de weg.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan worden geconcludeerd dat de

grenswaarden ruimschoots worden gerespecteerd. De vaststelling van het bestemmingsplan kent slechts een beperkte impact op de luchtkwaliteit. Dit komt mede omdat de bronbijdrage van de wegen beperkt is; de achtergrondconcentratie betreft het grootste aandeel aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen.

5.8.3 Conclusie

In het kader van een goede ruimtelijke ordening kan worden geconcludeerd dat de grenswaarden ruimschoots worden gerespecteerd. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.9 Stikstof

5.9.1 Wettelijk kader

De Wet natuurbescherming (hierna ook wel Wnb) heeft per 1 januari 2017 de Boswet, Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998 vervangen. De Wnb regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden, bescherming van soorten en de bescherming van houtopstanden.

Op 1 juli 2015 is het Programma Aanpak Stikstof (PAS) met bijbehorende wetgeving vastgesteld en in werking getreden. Hierdoor is de vergunningverlening in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) voor het aspect stikstof vereenvoudigd. Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State d.d. 29 mei 2019 is het Programma Aanpak Stikstof ongeldig verklaard. Na deze uitspraak zijn geen nieuwe regels of drempelwaardes gekomen voor stikstofdepositie en is vergunningverlening voor projecten met stikstofdepositie binnen Natura 2000-gebieden grotendeels stil komen te liggen. Voor projecten zonder stikstofdepositie is in dat kader geen vergunning nodig (ervan uitgaande dat ook geen andere effecten voorzien zijn).

5.9.2 Onderzoek

Om inzicht te krijgen in het mogelijke effect van de Reconstructie N65 op Natura 2000-gebieden is een stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd door Arcadis. Er is middels Aeries Calculator (versie 2019A) onderzoek gedaan naar zowel de realisatiefase (stikstofuitstoot vanwege bouwactiviteiten) als de gebruiksfase (stikstofuitstoot tijdens gebruik van het project). Het volledige onderzoek is opgenomen als Bijlage 19. Onderstaand zijn de resultaten beknopt uiteengezet.

Realisatiefase

Uit de berekening is gebleken dat de depositie als gevolg van de realisatie met maximaal 0,76 mol/ha toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is op een hexagoon in de Loonse en Drunense Duinen, gelegen op de Nieuwkuijkseweg. Dit hexagoon is vrijwel op de weg gelegen. De hoge toename wordt veroorzaakt door een toename van circa 677 motorvoertuigen per dag gedurende de bouwfase als gevolg van omrijdverkeer via Cromvoirt en Distelberg naar Helvoirt.

Een tijdelijke toename van maximaal 0,76 mol/ha leidt niet tot een verandering van de vegetatie. Een eenmalige en kleine toename van de depositie leidt niet tot meetbare verschillen in groeisnelheid van individuele planten. Daardoor ontstaan geen meetbare verschuivingen in concurrentiepositie en ook geen veranderingen in de verhouding waarmee individuele soorten in de vegetatie voorkomen. Een tijdelijke depositietoename tast de kwaliteit van habitattypen en leefgebieden niet meetbaar aan.

In de Kampina & Oisterwijkse Vennen neemt de depositie met maximaal 0,02 mol/ha toe en in Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek is dit 0,01 mol/ha. Op hexagonen verder van

de weg en werkvakken gelegen, is geen sprake van toename van de depositie (0,00 mol/ha) of neemt deze zelfs af.

In het onderzoeksrapport dat is opgenomen als Bijlage 19 wordt nader ingegaan op de ecologische beschouwing en afwegingen.

Gebruiksfase

Als gevolg van de gebruiksfase van de N65 treedt geen toename van depositie op. De berekende bijdrage bedraagt maximaal 0,00 mol/ha/jr op Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek. In een aantal habitattypen binnen dit gebied neemt de depositie zelfs af.

5.9.3 Conclusie

De realisatiefase van de N65 leidt tot een geringe toename van de stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in een (op dit moment al) overbelaste situatie. De toename van de hoeveelheid stikstof is echter tijdelijk en te gering om te leiden tot een verandering van het ecologisch systeem. De gebruiksfase leidt niet tot een toename van de stikstofdepositie en in een aantal Natura 2000-gebieden is zelfs een afname voorzien. Aantasting van de wezenlijke waarden van Natura 2000-gebieden is hiermee uitgesloten.

5.10 Externe veiligheid

5.10.1 Wettelijk kader

Over de N65 vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Het betreft voornamelijk doorgaand transport. Aan dit vervoer van gevaarlijke stoffen zijn risico's verbonden doordat bij een incident waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen, mensen in de omgeving slachtoffer kunnen worden. Daarnaast wordt er een LPG-tankstation gerealiseerd.

Het huidige beleid voor de risicobeoordeling van transport van gevaarlijke stoffen wordt gevormd door het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). Specifiek voor tracébesluiten zijn in september 2014 de 'Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten' uitgevaardigd. De onderhavige verkenning richt zich op een bestemmingsplan en niet op een tracéstudie. Echter, in de toelichting bij beleidsregels wordt door de minister verzocht om de beleidsregels ook toe te passen op situaties als de onderhavige verkenning.

Daarnaast wordt er een LPG-tankstation (Bevi- inrichting) gerealiseerd N65 en verschillende inrichtingsgebieden. Voor de beoordeling van de N65 als transportroute voor gevaarlijke stoffen en het LPG- tankstation als Bevi inrichting zijn de volgende beoordelingsgrootheden van toepassing:

- het plaatsgebonden risico;
- het groepsrisico.

Verder is relevant dan in de Regeling basisnet is aangegeven van de N65 geen plasbrandaandachtsgebied heeft. Tevens is relevant dat de Reconstructie N65 niet van invloed is op de samenstelling en omvang van het vervoer van stoffen en ook geen omrij-effect op andere (basisnet)wegen tot gevolg zal hebben.

5.10.2 Onderzoek

Toetsing plan aan Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten.

Uit de beleidsregels volgt dat de reconstructie van de weg op de volgende punten moet worden beoordeeld:

Artikel 4:beoordeling effecten verschuiving referentiepunt

Het project komt in essentie neer op het optimaliseren van een bestaande autoweg. Er is sprake van een plaatselijke verschuiving van de referentielijn. Deze verschuiving bedraagt maximaal 10 meter. Voor de beoordeling van het plaatsgebonden risico heeft deze verschuiving echter geen impact omdat de basisnet afstand (wegvak B58, Knooppunt Vught-afrut 3, Tilburg Noord) nul meter bedraagt. De te verkennen verandering heeft geen gevolg voor de omvang en samenstelling van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit betekent dat ten aanzien van de artikel 4 genoemde criteria geen nadelige veranderingen kunnen optreden.

Artikel 5: Beoordeling plaatsgebonden risico

Het PR-plafond bedraagt nul meter. De Reconstructie N65 heeft geen gevolg voor de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de omgeving van de weg spelen geen veranderingen die van invloed zijn op de herkomst of bestemming van gevaarlijke stoffen. Ten gevolge van verdiepte kruisingen zal de doorstroomsnelheid gering veranderen. Dit verschil is echter zodanig minimaal dat het geen verschuiving in het vervoersaandeel van gevaarlijke stoffen zal betekenen. Er zal derhalve ook geen (dreigende) overschrijding van het PR-plafond plaatsvinden.

Voor de ongevalsfrequentie wordt uitgegaan van de ongevalsfrequentie voor dit tracé op basis waarvan de basisnetafstand in de Regeling basisnet is vastgesteld. Hierbij wordt opgemerkt dat het verbeteren van de verkeersveiligheid van het tracé een van de aanleidingen is voor het verkennen van verandering van het tracé.

Artikel 6: Beoordeling groepsrisico

Het groepsrisicoplafond verandert door de Reconstructie N65 niet ($PR 10^{-6}$ = nul meter, $Pr 10^{-7}$ is 48 meter); de vervoersomvang en samenstelling veranderen niet, waarbij wordt uitgegaan van de ongevalsfrequentie voor dit tracé op basis waarvan de basisnetafstand in de Regeling basisnet is vastgesteld (zie artikel 5).

Artikel 7: Afwijkende beoordeling groepsrisico

In artikel 7 lid 1 is aangegeven dat dit van toepassing is op een tracébesluit dat betrekking heeft op:

- Een verbreding van de weg ,met twee of meer rijstroken aan één zijde van de bestaande weg.
- Een verbreding van de weg ,met twee of meer rijstroken aan beide zijden van de bestaande weg.
- Een wegaanpassing als gevolg waarvan binnen 50 meter vanaf de gewijzigde ligging van het referentiepunt bestaande of geprojecteerde kwetsbare objecten aanwezig zijn.

Lid 1 a en b zijn hier direct niet van toepassing. Lid c vraagt een beschouwing, doordat er een verschuiving van de referentielijn plaatsvindt. Deze verschuiving is maximaal 10 meter. Uitgaande van de beoordelingsafstand van 50 meter vallen er aan de zuidzijde enkele woningen buiten deze afstand en wordt aan de noordzijde juist een extra object geraakt. Het aantal woningen neemt echter af. Dit betekent dat er geen toename van het groepsrisico aan de orde is.

Artikel 7 tweede lid is niet van toepassing omdat er (lid a) geen toename van meer dan 10% is en (lid b), uit onderzoek ten behoeve van het Basisnet is gebleken dat de oriëntatiewaarde niet overschreden wordt.

Artikel 8: Verantwoording groepsrisico

Er is geen afwijkende beoordeling van het groepsrisico nodig omdat artikel 7 tweede lid niet van toepassing is en uit artikel 7 eerste lid onder c duidelijk wordt dat er sprake is van een afname van het aantal objecten binnen de 50 meter afstand. Artikel 8 is gericht op de omgang met een toename van het groepsrisico.

Artikel 9: effecten voor ligging plasbrandaandachtsgebied

Uit de Regeling basisnet volgt dat er geen plasbrandaandachtsgebied is vastgesteld, er zijn derhalve ook geen effecten.

Op grond van het gestelde in de beleidsregels volgt dat voldaan wordt aan de normering van het plaatsgebonden risico en dat het groepsrisico niet verandert.

Toetsing aan het Besluit externe veiligheid transportroutes

Zoals bij de inleiding van deze paragraaf is aangegeven, is voor dit bestemmingsplan het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) niet van toepassing. Wanneer echter een beoordeling parallel aan het Bevt wordt gemaakt dan zijn de conclusies:

- De omvang van het plaatsgebonden risico volgt uit de Regeling basisnet en bedraagt nul meter.
- Het groepsrisico, berekend op basis van de vuistregels uit het Hart (zie tekstkader), is kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, zodat een beperkte verantwoording van toepassing is.
- Voor de beperkte verantwoording is relevant dat de zelfredzaamheid van personen in de omgeving niet negatief wordt beïnvloed door de aanpassing, de bestrijdbaarheid van een incident evenmin.

Bepaling van de omvang van het groepsrisico

Voor de N65 is voor deze benadering een conservatieve (overschatte) aanname ten aanzien van de maximale personendichtheid gedaan. Hiervoor is aangesloten bij de vuistregels van het Hart. De vuistregels geven het aantal maximale voertuigen GF waarbij 10% van de oriëntatiewaarde overschreden wordt. Dit wordt bepaald in een tabel (zie voorbeeld hieronder) waarbij afstand van de weg wordt uitgezet tegen de personendichtheid.

Afstand tot de as van de weg										
dicht heid /ha	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30	3250	-	-	-	-	-	-	-	-	-
40	1830	2780	-	-	-	-	-	-	-	-
50	1170	1780	3070	-	-	-	-	-	-	-
60	810	1240	2130	-	-	-	-	-	-	-
70	600	910	1570	2960	-	-	-	-	-	-
80	460	700	1200	2270	3400	-	-	-	-	-
90	360	550	950	1790	2680	-	-	-	-	-
100	290	450	770	1450	2170	2780	3160	-	-	-
200	70	110	190	360	540	700	790	880	1030	1110
300	30	50	90	160	240	310	350	390	460	510

Het tracé van de N65 kruist een tweetal buisleidingen. Echter vinden hier geen aanpassingen plaats aan het tracé die van invloed zijn op de buisleidingen. Voor het overige liggen er geen andere risicobronnen op of nabij het plangebied. Wel zal met de leidingeigenaren worden afgestemd over de veiligheidsmaatregelen tijdens de bouw.

Toetsing aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen

In deze paragraaf wordt het risiconiveau van het BP LPG-tankstation in relatie tot de omgeving beschouwd.

Plaatsgebonden risico

Voor LPG-tankstations zijn de PR 10^{-6} -contouren bepaald in de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Bij een LPG-tankstation gelden PR 10^{-6} -contouren voor het LPG-vulpunt, de LPG-tank en het LPG-afleverpunt. Deze afstanden bedragen voor dit tankstation (op basis van de maximale jaardoorzet LPG van $>1.000 \text{ m}^3$) respectievelijk 40 meter vanaf het vulpunt, 25 meter vanaf het ondergrondse reservoir en 15 meter vanaf de afleverzuil.

Het plangebied heeft nog geen locaties aangeduid voor de bovengenoemde risicopunten, hierdoor is het niet mogelijk om het plaatsgebonden risicocontouren exact te weergeven. Door een zone te projecteren van 40 meter vanaf de rand van de naastgelegen kwetsbare bestemmingen wordt er een gebied uitgelicht waarbinnen de punten gerealiseerd kunnen worden zonder dat de PR 10^{-6} -contouren knelpunten veroorzaken in de omgeving. In de onderstaande figuur (5.14) is het gereduceerde gebied weergegeven.



Figuur 5.14. gereduceerd zoekgebied lpg (in blauw aangegeven)

Groepsrisico

Het wettelijk invloedsgebied van een LPG-tankstation bedraagt 150 meter. Binnen dit gebied zijn er bestemmingen aanwezig die invloed hebben op het groepsrisico.

Het groepsrisico van het tankstation is berekend met de LPG-tool om een indicatie te kunnen geven van het risiconiveau. Uit de berekening blijkt dat het groepsrisico van het LPG-tankstation zich onder de oriëntatiewaarde bevindt.

Omdat het plangebied binnen het invloedsgebied van het LPG-tankstation is gelegen, is verantwoording van het groepsrisico conform het Bevi verplicht. In Bijlage 20, hoofdstuk vier zijn elementen aangedragen ter verantwoording van het groepsrisico van het LPG-tankstation.

5.10.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor uitvoering van het bestemmingsplan. Er wordt voldaan aan de norm voor het plaatsgebonden risico, indien het LPG- vulpunt, de LPG-tank en het LPG-afleverpunt zich binnen het gereduceerd zoekgebied bevinden zoals weergegeven in Figuur 5.8 . Om dit te borgen is er een aanduiding 'Specifieke vorm van bedrijf - zoekgebied lpg' opgenomen in de regels en op de verbeelding. Uitsluitend er plaats van deze aanduiding mogen het vulpunt, de tank en het afleverpunt geplaatst worden.

Voor het groepsrisico is geen sprake van een overschrijding van de oriëntatiewaarde. Vanwege de voorgenomen verplaatsing van het LPG- tankstation is verantwoording van het groepsrisico verplicht. Dit is opgenomen in het rapport voor externe veiligheid.

5.11 Bomen

5.11.1 Wettelijk kader

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. De natuurtoets is het eindresultaat van het ecologisch onderzoek voor de reconstructie van de N65. In paragraaf 5.6 worden de bevindingen van dit onderzoek behandeld, in Bijlage 14 is het gehele onderzoek terug te lezen.

5.11.2 Onderzoek

Het gedeelte van het plangebied van dit bestemmingsplan dat binnen de bebouwde kom van Vught ligt, is vrijwel geheel aangewezen als “structuurbepalend groen” in de Nota Groen. Daarnaast is vrijwel het gehele plangebied binnen de bebouwde kom op aangemerkt als waardevol vlak conform de Groen Kaart behorende bij de monumentale- en waardevolle bomenlijst. Dit laatste betekent dat alle bomen met een stamdiameter van 30 cm of meer, met uitzondering van de soorten genoemd als in de APV Vught artikel 4:11, die binnen dit vlak aanwezig zijn en gekapt moeten worden, in eerste instantie beoordeeld moeten worden volgens het puntensysteem uit de notitie waardevolle bomenlijst. Wanneer bomen als waardevol worden beoordeeld, dan zal hiervoor een omgevingsvergunning voor kap aangevraagd dienen te worden. Hierbij zijn de volgende criteria gevolgd:

- Boomsoort
- Stamdiameter
- Levensverwachting
- Groeivorm
- Ruimtelijke betekenis
- Bijzondere (cultuurhistorische) betekenis

Waardevolle bomen zijn bomen, die op basis van deze beoordelingssystematiek een bepaalde score (>45 punten) halen.

Bij het ontwerp voor de N65 is zoveel mogelijk rekening is gehouden met de aanwezige bomen en is instandhouding ervan nagestreefd. Op basis van het huidige ontwerp voor de reconstructie van de N65 is inzichtelijk gemaakt welke bomen mogelijk gekapt moeten worden voor de realisatie. Deze bomen zijn gewaardeerd op basis van het puntensysteem uit de notitie waardevolle bomenlijst van de gemeente Vught. De inventarisatie van de bomen is terug te vinden in Bijlage 7. Voor de bomen die gekapt moeten worden weegt het belang dat deze kap zwaarder dan het belang van behoud van de houtopstand. Deze afweging, die wordt gemaakt conform paragraaf 4.3.1 van de Lijst van waardevolle bomen, dient als afwegingskader voor het verlenen van een kap- omgevingsvergunning.

Compensatieverplichting

Voor bomen die niet behouden kunnen blijven, geldt een compensatieverplichting. In eerste instantie worden de bomen herplant. Naast de herplant van de bomen, kan ook een financiële compensatie worden gevraagd. De financiële bijdrage wordt gestort in het Groenfonds, waaruit elders in de gemeente Vught nieuw groen wordt aangelegd en gefinancierd. De berekening van de financiële boomwaarde wordt uitgevoerd op basis van de richtlijnen en de rekenmethode van de NVTB (Nederlandse Vereniging van Taxateurs van Bomen) door een taxateur die als lid bij deze vereniging is aangesloten.

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 reeds in eigendom is van de gemeente (aan de Boxtelseweg 21).

Binnen de bebouwde kom

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. Herplant van bomen vindt in eerste instantie plaats langs de N65, binnen het plangebied. Hiermee blijft de laanstructuur behouden. Vanwege het plaatsen van geleiderails langs de N65, kunnen ook bomen in de middenberm bomen herplant worden. Indien met de herplant van bomen langs de N65 niet kan worden voldaan aan de compensatieplicht voor de te kappen bomen, wordt het perceel aan de Boxtelseweg 21 in Vught gebruikt voor de herplant van bomen. Dit perceel is reeds 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.

5.11.3 Conclusie

De bomen die mogelijk gekapt moeten worden zijn onderzocht en beoordeeld. Op basis van het definitieve ontwerp zal een passende compensatie voor de te kappen bomen worden bepaald. Het aspect bomen vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.12 Bedrijven en milieuzonering

5.12.1 Wettelijk kader

Een goede ruimtelijke ordening beoogt het voorkomen van voorzienbare hinder en gevaar door milieuelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende activiteiten (zoals bedrijven) en milieugevoelige functies (zoals woningen) worden hinder en gevaar voorkomen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen. Deze milieuzonering dient aldus twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar voor woningen;
- het bieden van voldoende ruimte en zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam kunnen (blijven) uitoefenen.

5.12.2 Onderzoek

De verkeersbestemming zelf zal geen invloed hebben op de bedrijfsvoering van de zittende bedrijven als het gaat om dit aspect. In het plan worden geen aanpassingen gedaan aan bedrijven. Wel worden een aantal bedrijven, waaronder horeca, ter hoogte van de kruising met de Boslaan gesloopt. Daarnaast wordt er een tankstation (met LPG) gerealiseerd binnen het plangebied.

Voor tankstations met LPG opslag/aflevering heeft het aspect gevaar/externe veiligheid de meeste impact – grootste afstand. Bij aflevering van LPG meer dan 1.000 m3 per jaar is die afstand 200 meter en bij een doorzet lager dan 1.000 m3 per jaar is dit 50 meter. Wanneer er geen LPG wordt doorgezet/opgeslagen/afgeleverd, is het gevaarsaspect niet meer bepalend. In dat geval is de afstand 30 meter.

Er is, binnen een straal van 200 meter sprake van meerdere kwetsbare objecten, zoals

woningen. Er is echter sprake van een verplaatsing van een bestaand tankstation. Dit tankstation is gevestigd aan De Dijk in Helvoirt. In de huidige situatie zijn er, binnen de richtafstand van het tankstation en de veiligheidszone van het LPG- vulpunt, meer kwetsbare objecten aanwezig. De woonbestemmingen grenzen in de huidige situatie aan het bestemmingsvlak van het tankstation.

In de toekomstige situatie is het dichtsbijzijnde bestemmingsvlak met de bestemming 'Wonen' op circa 35 meter afstand van het toekomstige tankstation gelegen. Op het gebied van het aspect 'gevaar' is het beoogde tankstation daarom veiliger dan het huidige tankstation.

Tevens is, in het kader van (externe) veiligheid onderzocht in hoeverre er een risico bestaat voor de omliggende woningen (zie paragraaf 5.10). Hieruit is gebleken dat het (plaatsgebonden- en groeps)risico acceptabel is.

5.12.3 Conclusie

Doordat de verplaatsing van het tankstation zorgt voor een verbetering op het gebied van 'gevaar' (externe veiligheid) ten opzichte van de huidige situatie, vormt het aspect bedrijven en milieuzonering geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

5.13 Kabels en leidingen

Onder kabels en leidingen worden met name kabels en leidingen voor data/telecommunicatie, elektriciteit, brandstof, water en aardgas verstaan. Binnen het plangebied is er één hogedruk aardgasleiding en één brandstofleiding aanwezig. In het ontwerp van de Reconstructie N65 is rekening gehouden met deze leidingen. De leidingen zijn gelegen op een weggedeelte waar de N65 op maaiveldniveau gelegen is. De leidingen hoeven daarom niet verlegd of vervangen te worden. Het is echter wel van belang dat de leidingen beschermd worden. Er is daarom een passende dubbelbestemming voor de brandstof- en gasleiding opgenomen in de regels van dit bestemmingsplan. De leidingen zijn tevens, inclusief eventuele belemmeringszones, opgenomen op de verbeelding.

5.13.1 Conclusie

De kabels en leidingen zijn in de regels beschermd middels een dubbelbestemming. Het aspect kabels en leidingen vormt derhalve geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

5.14 Niet gesprongen explosieven (NGE)

5.14.1 Wettelijk kader

Vught is tijdens de Tweede Wereld Oorlog doelwit geweest van gevechtshandelingen. Indien één of meerdere conventionele explosieven (CE) in de bodem zijn achtergebleven is dat een risico voor betrokken personeel in de uitvoeringsfase (Arbo-veiligheid). Daarnaast kan een risico ontstaan in het kader van de openbare orde en publieke veiligheid. We spreken daarom bij het bepalen van risico's die ontstaan door het uitvoeren van werkzaamheden in een gebied waar mogelijk CE zijn achtergebleven, van een gecombineerde verantwoordelijkheid in het kader van de 'openbare orde en publieke veiligheid' en 'Arbo-veiligheid'. Bovendien kan na het aantreffen van CE stagnatie ontstaan.

5.14.2 Onderzoek

Gemeente Vught heeft eerder een historisch onderzoek laten uitvoeren naar de opsporing van conventionele explosieven. Naar aanleiding daarvan is een CE-Bodembelastingkaart opgesteld. Uit deze kaart blijkt dat het plangebied is gelegen in een gebied dat is verdacht op geschutsmunitie KKM, handgranaten en munitie van granaatwerpers. Om te kunnen bepalen of het uitvoeren van NGE-bodemonderzoek noodzakelijk is, is het van belang om een Projectgebonden Risico Analyse (PRA-NGE) op te stellen. Hieruit volgt een concrete horizontale en verticale afbakening van het onderzoeksgebied en kan gericht NGE-bodemonderzoek worden uitgevoerd binnen die gebieden die als verdacht blijven aangemerkt.

Voor dit bouwplan is een Projectgebonden Risico Analyse (PRA-NGE) opgesteld (Riel Explosive Advice & Services B.V., Projectgebonden Risicoanalyse Niet Gesprongen Explosieven Vught Esschestraat e.o., 31 oktober 2018, kenmerk REASeuro: 73085/RO-180271 versie 1.0). Uit dat onderzoek blijkt dat de geplande werkzaamheden mogelijk effect kunnen hebben op niet gesprongen explosieven (NGE). Specifiek worden genoemd 'toucheren' en/of bewegen. Dit effect kan zich voordoen bij het boren van mortelschroefpalen en diverse ontgravingswerkzaamheden.

Gezien de grote gevolgen van een detonatie van een NGE is volgens het onderzoeksbureau sprake van een ontoelaatbaar risico voor de veiligheid van medewerkers en de omgeving. Om dit risico weg te nemen, zijn beheersmaatregelen nodig. Het risico op een detonatie kan worden weggenomen door eventueel in het invloedgebied van de werkzaamheden achtergebleven NGE voor de start van de uitvoering van de werkzaamheden door middel van detectie op te sporen. Indien een vermoedelijk NGE wordt gedetecteerd, dient dit verwijderd te worden. In het onderzoeksrapport is aangegeven welke opsporingsmethode het best toepasbaar is.

Het opsporingsgebied is gelegen binnen de gemeente Vught. Gemeente Vught is het bevoegd gezag op het gebied van Openbare Orde en Veiligheid. Het voor het NGE-bodemonderzoek in het kader van het WSCS-OCE op te stellen projectplan dient ter goedkeuring te worden aangeboden aan gemeente Vught. Geadviseerd wordt om de opsporingswerkzaamheden uit te voeren nadat alle sloopwerkzaamheden en het verwijderen van terreininrichting hebben plaatsgevonden. Hierbij moet ervoor worden gezorgd dat geen puinresten in de bodem achterblijven, om detectieverstoringen zoveel mogelijk te voorkomen.

5.14.3 Conclusie

Op basis van het historisch onderzoek en Projectgebonden Risico Analyse kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een ontoelaatbaar risico op een detonatie. Voorafgaand aan de uit te voeren werkzaamheden zullen mogelijke NGE's opgespoord en verwijderd moeten worden. Dit vormt echter geen belemmering voor de bestemmingsplanprocedure.

5.15 Trillingen

Trillingshinder ten gevolge van de N65

Trein- en wegverkeer kan leiden tot trillingen in gebouwen. Deze trillingen kunnen als hinderlijk ervaren worden door de personen in het gebouw of kunnen schade aan de gebouwen veroorzaken. In het kader van schade aan gebouwen en hinder voor personen in gebouwen door trillingen zijn in Nederland op dit moment geen wettelijke normen van kracht. Er zijn wel richtlijnen voor trillingen opgesteld door de Stichting Bouw Research (SBR). Uit jurisprudentie ten aanzien van vergunningverlening Wet milieubeheer is af te leiden dat deze richtlijnen beschouwd kunnen worden als de meest recente algemeen aanvaarde milieutechnische inzichten op het gebied van trillingen.

Er is door Royal HaskoningDHV een trillingonderzoek uitgevoerd naar het mogelijk optreden van schade aan gebouwen en hinder voor personen in gebouwen door trillingen ten gevolge van verkeer. Het volledige rapport is als Bijlage 21 opgenomen bij deze toelichting.

De resultaten van het onderzoek zijn getoetst aan de grenswaarden in SBR richtlijn trillingen deel A "Schade aan gebouwen; Meet- en beoordelingsrichtlijn" en streefwaarden in SBR richtlijn trillingen deel B "Hinder voor personen in gebouwen; Meet- en beoordelingsrichtlijn". Onderstaand zijn de belangrijkste resultaten uiteengezet.

Resultaten

Uit de rekenresultaten blijkt dat voor de in het onderzoek beschouwde panden ruimschoots wordt voldaan aan de eisen uit SBR-Richtlijn deel A. Schade aan de in het onderzoek beschouwde panden ten gevolge van trillingen door verkeerspassages is op grond van het gestelde in voornoemde richtlijn niet waarschijnlijk.

Uit de rekenresultaten in tabel 6.4 en 6.5 blijkt voor de locatie Helvoirtseweg 55 na reconstructie van de N65 een verhoging op te treden van de reeds aanwezige trillingssterkte en deze trillingssterkte blijkt hoger te zijn dan de streefwaarden voor een nieuwe situatie. Deze trillingsterkte blijkt hoger te zijn dan de streefwaarden (SBR richtlijn trillingen deel B) 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 dit 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.

Op locatie Heikantstraat 13 treed ook een verhoging op van de reeds aanwezige trillingssterkte echter de trillingsterkte is lager dan de streefwaarden voor een nieuwe situatie en voldoet daarmee aan het gestelde in SBR richtlijn trillingen deel B.

Voor de locaties Boslaan 11, De Bréautélaan 1, Lekkerbeetjenlaan 16, Sparrendaalseweg 11 en Van Voorst tot Voorststraat 45 blijven de niveaus minimaal gelijk aan de huidige situatie en wordt voldaan aan het gestelde in SBR richtlijn trillingen deel B.

5.15.1 Conclusie

Het aspect trillingen vormt geen belemmering voor uitvoering van het plan.

5.16 Milieueffectrapportage

5.16.1 Uitleg werking Besluit m.e.r.

Bij veel projecten is het verplicht om aandacht te besteden aan m.e.r. Dit kan variëren van kleine projecten (enkele woningen) tot de grootste projecten (een nieuwe snelweg). Het meest bekend is de m.e.r.-procedure met een Milieueffectrapport (MER). Hierin worden alternatieven met elkaar vergeleken. Voor 'kleinere' projecten is een vormvrije m.e.r.-beoordeling verplicht. Dit is een notitie waarin gekeken moet worden of een project leidt tot mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen.

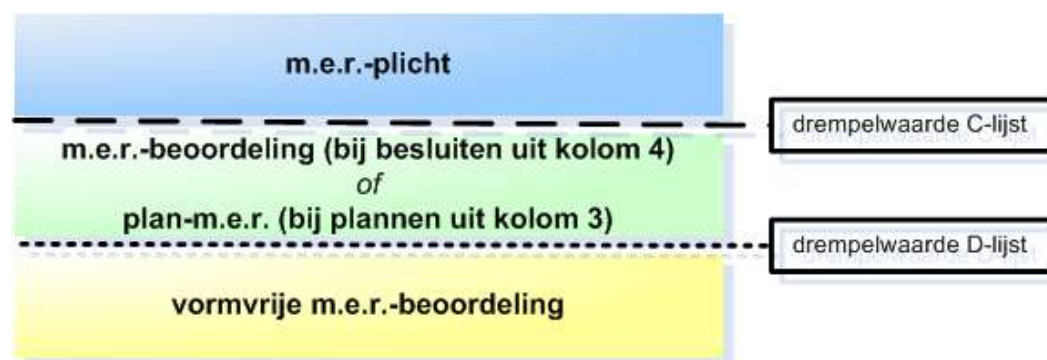
Tussen een MER en een vormvrije m.e.r.-beoordeling zit een m.e.r.-beoordeling. Ook hier moet de vraag: 'zijn er mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen?' beantwoord worden. Indien er belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu zijn, dan kan er alsnog aanleiding zijn om een m.e.r. op te stellen. Deze afweging is aan het bevoegd gezag.

In het Besluit m.e.r. staan alle projecten waarbij aandacht voor m.e.r. moet zijn. Het Besluit m.e.r. bestaat twee onderdelen: bijlage C en bijlage D. In het Besluit m.e.r. zijn deze onderdelen C en D onderverdeeld in vier elementen:

- Activiteiten (beschrijving van de activiteit);
- Gevallen (drempelwaarden, bijvoorbeeld vierkante meters, aantal woningen, etc.);
- Plannen (de plannen die van toepassing zijn);
- Besluiten (de besluiten die van toepassing zijn).

In bijlage C van het Besluit m.e.r. zijn de activiteiten opgenomen waarbij de verplichting geldt om een milieueffectrapport op te stellen (m.e.r.-plicht). Bijlage D bevat de activiteiten en gevallen waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Wanneer het gaat om een besluit moet het bevoegd gezag beoordelen of de betreffende activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Wanneer het gaat om een 'plan' als bedoeld in kolom 3 'plannen' geldt een directe verplichting tot het opstellen van een planMER.

Wanneer activiteiten onder de (indicatieve) drempelwaarde van onderdeel D liggen, dient een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden. Deze werking van het Besluit m.e.r. is vereenvoudigd weergegeven in Figuur 5.15.



Figuur 5.15. Schematische weergave werking Besluit m.e.r.

5.16.2 M.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit?

De N65 is een autoweg. De aanpassing van een autoweg is genoemd in bijlage D van het Besluit m.e.r. 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		

5.16.3 M.e.r.-beoordeling

In het kader van de aanpassingen aan de N65 is een m.e.r.-beoordeling opgesteld. De complete rapportage is als Bijlage 22 bij de toelichting gevoegd. Onderstaand zijn de conclusies van de m.e.r.-beoordeling weergegeven.

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 welke besluit deze worden vastgelegd.

Uit de m.e.r.-beoordeling blijkt dat geen belangrijke nadelige effecten optreden voor het milieu die aanleiding geven om een MER op te stellen. Het project wordt uitgevoerd in het kader van de leefbaarheid in Vught en Haaren. Ook wordt de capaciteit van de N65 zelf niet

vergroot. De barrièrewerking van de N65 in Vught en Haaren neemt sterk af door het verbeteren van de oversteekbaarheid en de veiligheid wordt aanzienlijk beter doordat o.a. meerdere gelijkvloerse kruisingen van de N65 komen te vervallen. Lokaal treden er negatieve effecten op, bijvoorbeeld vanwege veranderende verkeersstromen in Vught, hinder en ruimtebeslag van de aan te passen aansluitingen en de tijdelijke voorzieningen. Deze zijn echter niet aangemerkt als 'belangrijke negatieve effecten die aanleiding geven om een MER op te stellen'.

5.16.4 Conclusie

Er is geen sprake van bijzondere omstandigheden ten aanzien van kenmerken en locatie van het plan, die leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse. Voor de meeste milieuaspecten geldt dat er geen effecten optreden, dan wel dat deze effecten met mitigerende en/ of compenserende maatregelen worden beperkt, zodat voldaan wordt aan de geldende wet- en regelgeving.

Er is geen verplichting is tot het opstellen van een MER of een m.e.r.-beoordeling voor onderhavige ontwikkeling.

vastgesteld bestemmingsplan N65 Vught
Gemeente Vught
Projectnummer 435632.100

Hoofdstuk 6 Omgevingsaspecten tijdelijke situatie

6.1 Bouwfases

Bouwfase 1

De Reconstructie N65 wordt gerealiseerd in twee bouwfases. Tijdens bouwfase 1 is er sprake van een tijdelijke N65. De bypass in fase 1 is gelegen tussen hectometerpalen 6.0 en 4.9 van de N65. De bypass is zuidelijk van de bestaande N65 gelegen. Tijdens deze bouwfase wordt het eerste gedeelte van de tunnelbak gerealiseerd en tevens de ongelijkvloerse kruisingen met de Boslaan/Vijverbosweg en de Breautélaan/ Martinilaan. De tijdelijk N65 bestaat uit 2 x 1 rijstrook. Er wordt tussen de Boslaan en Vijverbosweg een tijdelijke fietsbrug gerealiseerd. De aansluiting van de N65 op de Breautélaan en Martinilaan vervalt. Het autoverkeer kan de kern Vught bereiken via de (bestaande) kruising J.F. Kennedylaan en Helvoirtseweg.

Bouwfase 1a

In de eerste verkenning van de verkeerssituatie in bouwfase 1 is gebleken dat de verkeershinder voor het onderliggend wegennet te groot is. Derhalve is er in bouwfase 1 een extra afslag van de N65 (in de richting van Den Bosch) naar de Vijverbosweg toegevoegd.

Bouwfase 2

Na de oplevering van bouwfase 1 wordt overgegaan tot bouwfase 2. In deze fase is er sprake van een bypass tussen hectometerpalen 5.1 en 4.1 van de N65, welke ten zuiden van de bestaande N65 gelegen is. Tijdens deze bouwfase wordt het tweede deel van de tunnelbak gerealiseerd en tevens de ongelijkvloerse kruising met de J.F. Kennedylaan/ Helvoirtseweg gerealiseerd. De aansluiting van de N65 op de J.F. Kennedylaan en Helvoirtseweg vervalt tijdelijk. In deze fase zijn de ongelijkvloerse kruisingen uit fase 1 gereed. Het autoverkeer dat de kern Vught wil bereiken, kan gebruik maken van de ongelijkvloerse kruising Boslaan/Vijverbosweg.

Deze veranderende verkeerssituatie kan effect hebben op zowel de verkeersstromen en intensiteiten, het geluidniveau en de luchtkwaliteit. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op deze milieuaspecten tijdens de bouwfases.

6.2 Verkeer

In paragraaf 5.2 is ingegaan op de toekomstige verkeerssituatie. In de tijdelijke situatie, tijdens de bouwfases van de Reconstructie N65, is er sprake van een tijdelijke N65 (bypass). Om inzicht te verkrijgen in de verkeerssituatie tijdens de bouwfases, is door Goudappel en Coffeng een onderzoek uitgevoerd. Het volledige onderzoek is opgenomen als Bijlage 23 bij deze toelichting. Onderstaand wordt er ingegaan op de resultaten uit dit onderzoek.

Onderzoek

Onacceptabele verkeershinder in bouwfase 1a. De hinder in bouwfase 2 is acceptabel.

In Bouwfase 2 blijft de verkeershinder acceptabel. Bouwfase 1 zorgt voor onacceptabele verkeershinder op het onderliggend wegennet van Vught. Met behulp van de extra rechtsaffer (bouwfase 1a) op de N65 bij de aansluiting Vijverbosweg voor het verkeer vanuit Tilburg verbetert de situatie enigszins, maar de verkeershinder blijft onacceptabel op de Helvoirtseweg, Van Voorst tot Voorstraat, J.F. Kennedylaan, Esscheweg en Esschestraat. Op deze locaties komt tijdens bouwfase 1a de verkeersveiligheid in het geding. Qua verkeerafwikkeling op wegvakniveau zijn er geen problemen te verwachten, maar blijft de

krusing met de Van Voorst tot Voorststraat wel een aandachtspunt.

Maatregelen voor verkeersmanagement vooral gericht op 'dwingend' sturen van verkeer

Om de verkeershinder in bouwfase 1a te beperken is het 'dwingend' sturen van verkeer van en naar het noordoosten een kansrijke maatregel. Dit verkeer heeft de aansluiting met de A2 en de Randweg namelijk als realistisch alternatief. Het is belangrijk om tijdens de bouwfase ervoor te zorgen dat er daadwerkelijk geen verkeer van en naar het noordoosten via de aansluiting Helvoirtseweg of Olmenlaan/Rembrandtlaan gaat rijden. Alleen een omleiding is niet voldoende, er moet dwingend gestuurd worden.

Extra verkeer voorkomen in drukke gebieden door ook hier 'dwingend' te sturen

Tijdens de bouwfasen is het van belang om in drukke gebieden (omgeving van Voorst tot Voorststraat en Lekkerbeetjenlaan) ook het verkeer dwingend te sturen via de geëigende routes. Een voorbeeld is de wisselwerking tussen de Esschestraat en de Michiel de Ruyterweg die te zien is in de modelresultaten. De geëigende route is via de Michiel de Ruyterweg, maar er gaat ook verkeer rijden via de Esscheweg.

Mobiliteitsmanagement is een must

De inzet van mobiliteitsmanagement is belangrijk om de verkeershinder te beperken. Op basis van een inschatting van Arcadis en Prorail is het noodzakelijk om de intensiteit met maximaal 15% te reduceren door de inzet van mobiliteitsmanagement.

Acceptabele verkeerhinder bouwfase 1a na inzet verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Monitoring een must.

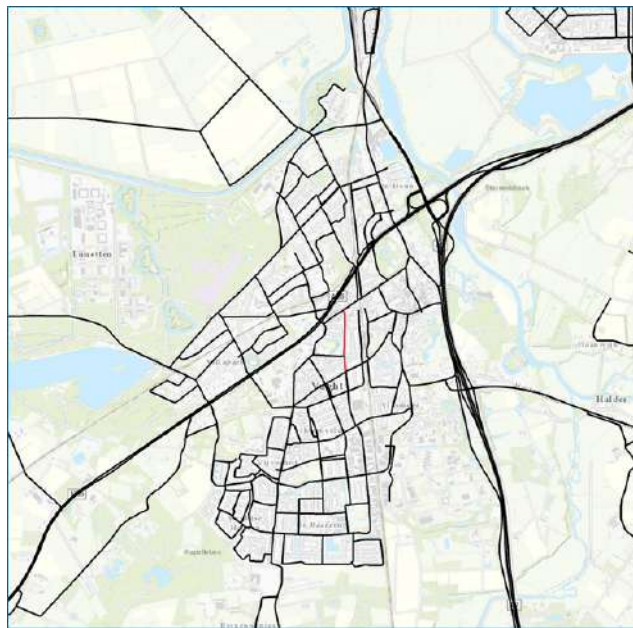
In het verkeersmodel zijn de voorgestelde maatregelen met betrekking tot verkeersmanagement doorgerekend. Vervolgens is op deze intensiteiten een reductie toegepast voor mobiliteitsmanagement (-15%). Na de doorrekening en het toepassen van de reductie laat het verkeersmodel zien dat alleen de van Voorst tot Voorststraat en Michiel de Ruyterweg als knelpunt naar voren komen met betrekking tot verkeersveiligheid. Hierbij moet worden opgemerkt dat de overschrijding slechts maximaal 200 motorvoertuigen betreft. Deze beperkte overschrijding geeft niet direct aanleiding om nog meer aanvullende fysieke maatregelen te nemen. De verkeerssituatie dient gemonitord te worden en waar nodig dienen aanvullende maatregelen getroffen te worden.

Conclusie

Voornamelijk in bouwfase 1 ontstaat er onacceptabele hinder voor het onderliggend wegennet. Om deze hinder te beperken wordt een extra uitvoeger van de tijdelijke N65 naar de Vijverbosweg gerealiseerd. Tevens wordt het verkeer middels maatregelen dwingend gestuurd in de richting van de A2 en de Randweg. Middels mobiliteitsmanagement kan tevens 15% reductie van verkeer op de Helvoirtseweg gerealiseerd worden. Na het toepassen van deze maatregelen is de verkeershinder teruggedrongen tot een overschrijving van maximaal 200 motorvoertuigen, wat geen aanleiding geeft om meer aanvullende fysieke maatregelen te treffen.

6.3 Luchtkwaliteit

Het voorgenomen plan maakt de reconstructie van de N65 mogelijk. Ten tijde van de realisatie van deze ontwikkeling leidt dit tot een toename van het verkeer op de wegen in de directe omgeving van het plangebied. Uit de verkeerscijfers van Goudappel Coffeng voor de realisatiefase blijkt een maximale toename, ter plaatse van woningen, van circa 5.800 mvt/etm. Van deze toename is sprake op de Van Voorst tot Voorststraat in Vught (zie figuur 6.1). Voor de berekening van de luchtkwaliteit in de tijdelijke situatie, is er een worst-case berekening gemaakt, op basis van de Van Voorst tot Voorststraat. In Bijlage 24 is de volledige analyse weergegeven. Onderstaand zijn de resultaten beschreven.



Figuur 6.1. Duiding van Voorst tot Voorststraat

Onderzoek

Met de NIBM-tool (versie 2019) is de maximale toename van de jaargemiddelde concentraties NO_2 en PM_{10} berekend als gevolg van het extra verkeer. De NIBM-tool gaat uit van de voor luchtkwaliteit meest ongunstige situatie en berekent daardoor het maximale effect. Er is gekeken naar de concentraties stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (zowel PM_{10} als $\text{PM}_{2,5}$) ter plaatse van de Van Voorst tot Voorststraat.

Op basis van de resultaten uit de NSL Monitoringstool en de worst-case effectbepaling van de toename van het verkeer ($25,4 + 4,8 = 30,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$) kan worden geconcludeerd dat de concentraties ruim onder de maatgevende grenswaarden voor deze stoffen liggen en naar de toekomst toe steeds verder dalen.

Uit de worst-case bepaling van de planbijdrage middels de NIBM-tool volgt dat als gevolg van de voorgenomen ontwikkelingen, ter plaatse van de Van Voorst tot Voorststraat, een bijdrage van $4,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt bepaald. Uit de NSL Monitoringstool blijkt dat in de buurt van deze locatie een concentratie van maximaal $25,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wordt berekend in de huidige situatie (2020).

Conclusie

Op basis van de analyse kan geconcludeerd worden dat de realisatie van de Reconstructie N65(+ achtergrondconcentraties) niet leidt tot een concentratie van luchtverontreinigende stoffen van meer dan de wettelijk vastgestelde grenswaarden ($25,4 + 4,8 = 30,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Hiermee vormt het aspect luchtkwaliteit geen belemmering voor deze ontwikkeling ten tijde van de realisatiefase.

6.4 Geluid

Tijdens de bouwfasen van de Reconstructie N65 wordt er gebruik gemaakt van een tijdelijke N65. Vanwege de tijdelijke verkeerssituatie die ontstaat, kunnen er echter wel veranderende verkeersstromen optreden die bepaalde geluidseffecten tot gevolg hebben. Ondanks dat er formeel geen toetsing aan de normering van de Wet geluidhinder hoeft plaats te vinden bij een tijdelijke situatie, is om inzicht te verkrijgen in de effecten een geluidonderzoek naar de tijdelijke situatie uitgevoerd. Het volledige onderzoek is opgenomen als Bijlage 25. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de twee bouwfasen zoals beschreven in paragraaf 6.1. In deze paragraaf zijn de resultaten uit het onderzoek opgenomen.

Onderzoek

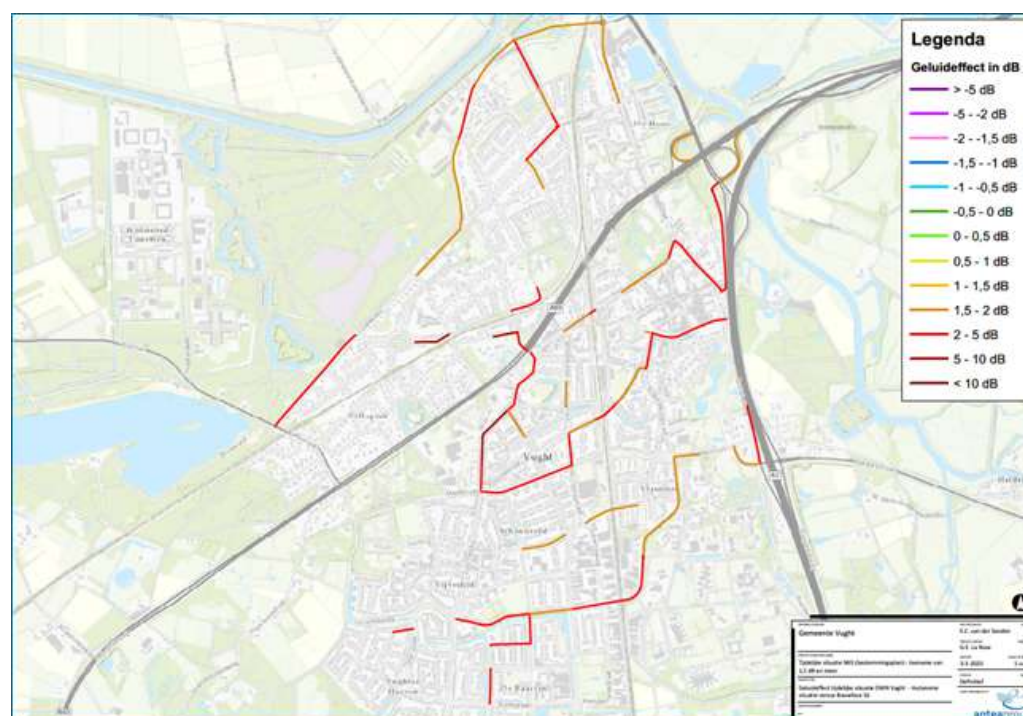
Het doel van het geluidonderzoek is om inzichtelijk te maken langs welke wegen van het onderliggend wegennet de geluidbelasting met 1,5 of meer dB zal toenemen ten gevolge van de tijdelijke situatie in bouwfase 1a en bouwfase 2.

Om vast te stellen of zich zo'n toename voordoet op wegen waar geen fysieke wijzingen plaatsvinden, worden de volgende twee geluidbelastingen met elkaar vergeleken:

1. 2023 autonoom (referentie)
2. 2023 tijdelijke situatie bouwfase 1a
3. 2023 tijdelijke situatie bouwfase

Bouwfase 1a

Op basis van een vergelijking in verkeersintensiteiten tussen de autonome situatie en de tijdelijke situatie bouwfase 1a blijkt dat een toename in de geluidbelasting van 1,5 dB of meer wordt verwacht op meerdere wegen binnen het onderliggend wegennet (zie figuur 6.2).



Figuur 6.2 geluidstoename hoger dan 1,5 dB tijdens bouwfase 1a

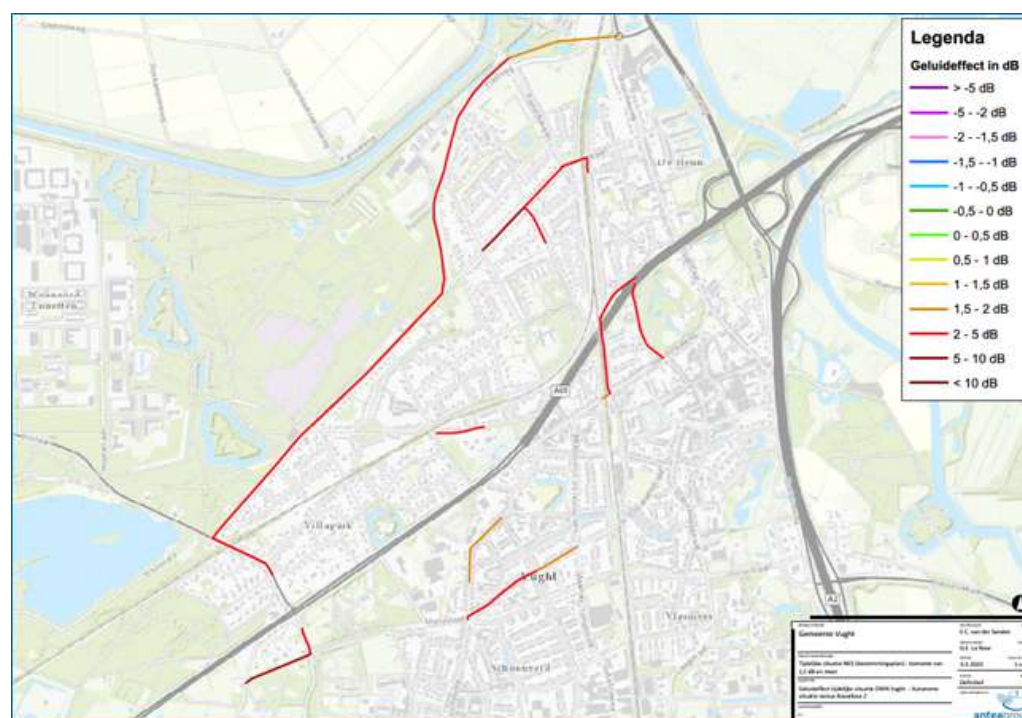
Als we ons richten tot de stromingswegen binnen Vught waar een toename van meer dan 1,5 dB wordt verwacht, gaat het om de wegen Dokter Hillenlaan, Esschestraat, Grote Gent, Helvoirtseweg, Kampdijklaan, Laagstraat, Loonsebaan, Helvoirtseweg, Postweg, St.

Elisabethstraat, Taalstraat en de Wolfskamerweg.

De toename vanwege Bouwfase 1b betreft op deze wegen 2 dB, maar is niet hoger dan de maximaal toelaatbare toename van 5 dB op grond van de Wet geluidhinder. Op de Lekkerbeetjenlaan en de Theresialaan wordt een toename verwacht tussen de 6 en 7 dB. Op deze wegen zit echter een lagere etmaalintensiteit, waardoor mag worden verwacht dat de geluidssituatie op de eerstelijnsbebouwing aanvaardbaar wordt geacht.

Bouwfase 2

Op basis van een vergelijking in verkeersintensiteiten tussen de autonome situatie en de tijdelijke situatie bouwfase 2 blijkt dat een toename in de geluidbelasting van 1,5 dB of meer wordt verwacht op meerdere wegen binnen het onderliggend wegennet.



Figuur 6.3 geluidstoename hoger dan 1,5 dB tijdens bouwfase 2

Op basis van een vergelijking in verkeersintensiteiten tussen de autonome situatie en de tijdelijke situatie bouwfase 2 blijkt dat een toename in de geluidbelasting van 1,5 dB of meer wordt verwacht op meerdere wegen binnen het onderliggend wegennet. Als we ons richten tot de stromingswegen binnen Vught waar een toename van meer dan 1,5 dB wordt verwacht, gaat het om de wegen Boschlaan, de Esschestraat, (deel stromingsweg) Loonsebaan, Olmenlaan/Heikantstraat, Postweg, Rembrandtlaan en de Wolfskamerweg.

De toename vanwege Bouwfase 2 betreft op deze wegen 2 dB, maar is niet hoger dan de maximaal toelaatbare toename van 5 dB op grond van de Wet geluidhinder. Op de Jagersboschlaan en het deel wijkontsluitingsweg van de Loonsebaan wordt een toename verwacht tussen de 5 en 7 dB. Op deze wegen zit echter een lagere etmaalintensiteit, waardoor mag worden verwacht dat de geluidssituatie op de eerstelijnsbebouwing aanvaardbaar wordt geacht.

Maatregelen

Voor de woningen langs wegen waar vanwege de tijdelijke situatie van de N65, sprake is van een toename van 2 dB of meer, wordt voorafgaand aan de bouwfases afgewogen of het doelmatig is om (bron)maatregelen te treffen. De volgende maatregelen worden afgewogen:

- snelheidsverlaging;
- het weren van vrachtverkeer;
- het toepassen van een stiller wegdektype om voor (de woningen langs) deze wegen

maatregelen te treffen.

Conclusie

In het kader van de Wet geluidhinder hoeft formeel geen toetsing aan de normering plaats te vinden bij een tijdelijke situatie. In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn de effecten tijdens de twee bouwfases toch onderzocht. Hieruit is gebleken dat er op verschillende wegen een toename van meer dan 2 dB optreedt. Voor deze locaties wordt voorafgaand aan de bouwfases afgewogen of, en zo ja welke, maatregelen doelmatig zijn.

Hoofdstuk 7 Toelichting op de regels

7.1 Inleiding

In een bestemmingsplan zijn de bouw- en gebruiksmogelijkheden voor een bepaald gebied opgenomen. Het onderhavige bestemmingsplan regelt de inrichting van het gebied door voor de gronden bestemmingen aan te wijzen. Het juridische deel van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding (kaart) in samenhang met de regels. In deze paragraaf wordt het juridische deel van het bestemmingsplan nader toegelicht.

7.2 Uitgangspunten

7.2.1 Wettelijk kader

Het wettelijk kader wordt sinds 1 juli 2008 gevormd door de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De wettelijke regeling voor bestemmingsplannen is vervolgens verder ingevuld door het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012. Het bestemmingsplan dient te voldoen aan de als bijlage bij de voornoemde Regeling opgenomen Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Dit betekent dat bestemmingsplannen kwalitatief gelijkwaardig zijn en uniform in aanpak, uitvoering, uitwisseling van gegevens en raadpleging daarvan.

7.2.2 Planonderdelen

Onderhavig bestemmingsplan 'N65 Vught' bestaat uit een verbeelding, de regels en een toelichting. De verbeelding en de regels tezamen vormen het juridisch bindende deel van het plan. Verbeelding en regels dienen ten allen tijde in onderlinge samenhang te worden opgenomen en toegepast.

Op de verbeelding krijgen alle gronden binnen het plangebied een bestemming. Binnen een bestemming kunnen nadere aanduidingen zijn aangegeven. De juridische betekenis van deze bestemmingen en aanduidingen zijn terug te vinden in de regels. Een gedeelte van de informatie op de analoge verbeelding heeft geen juridische betekenis, maar is slechts opgenomen om de leesbaarheid van en oriëntatie op de verbeelding te vergroten, zoals een kadastrale/GBKN ondergrond. Alle letters, aanduidingen en lijnen worden verklaard in de legenda op de verbeelding. Bij eventuele verschillen tussen de digitale en analoge verbeelding is de digitale verbeelding juridisch bindend.

De regels bepalen de gebruiksmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied en geven tevens de bouw- en gebruiksmogelijkheden met betrekking tot bouwwerken aan. De regels van het bestemmingsplan 'N65 Vught' zijn opgebouwd conform de door het SVBP2012 voorgeschreven systematiek en omvatten inleidende regels, bestemmingsregels, algemene regels en ten slotte de overgangs- en slotregels.

7.3 Toelichting op de planregels

7.3.1 Inleidende regels

In de begripsbepalingen worden omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze zijn opgenomen om onduidelijkheid door interpretatieverschillen te voorkomen. Er zijn alleen begripsbepalingen opgenomen die gebruikt worden in de regels en die tot verwarring kunnen leiden of voor meerdere uitleg vatbaar zijn. Een gedeelte van de begrippen is omschreven in het SVBP en dient letterlijk daaruit te worden overgenomen. Deze begrippen en de voorgeschreven omschrijvingen zijn overgenomen.

Ook over de bepaling van afstanden, hoogtes en oppervlaktes kunnen interpretatieverschillen ontstaan. Om op een eenduidige manier afstanden, hoogtes en oppervlakten te bepalen, wordt in de 'Wijze van meten' uitleg gegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan. Ten aanzien van de wijze van meten op de verbeelding geldt steeds dat het hart van een lijn moet worden aangehouden. Ook voor de wijze van meten worden in de SVBP2012 regels gegeven, welke in het plan letterlijk zijn overgenomen.

7.3.2 Bestemmingsregels

Per bestemming, die op de verbeelding wordt gebruikt, worden bouw- en gebruiksregels opgenomen. De opbouw van de bestemmingen ziet er in beginsel als volgt uit:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Afwijken van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijken van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden.

Voorlopige bestemmingen

Er is één locatie langs de N65 (bij Park Eikenheuvel) die tijdelijk een verkeersbestemming krijgt, tijdens de aanpassingen aan de weg. Bij landgoed Craijenstein ligt langs de N65 een tijdelijke groenbestemming. Deze gronden zijn nodig om in de aanlegfase van de een tijdelijke weg te realiseren (bij Eikenheuvel), zodat de verkeersbewegingen voort kunnen gaan, of te gebruiken voor werkzaamheden (bij Craijenstein). Aan deze locatie wordt een voorlopige bestemmingen (Verkeer en Groen) toegekend. Na verloop van de periode voor de aanpassingen aan de N65 treedt vervolgens de eindbestemming (Groen en Groen-Park) in werking. Voor dit gebied gelden tijdens de planperiode dus twee verschillende regimes. Op de verbeelding wordt slechts het voorlopige regime zichtbaar. Het eindbeeld is daarmee niet direct af te leiden uit de verbeelding. De planregels bieden wel inzicht in het eindbeeld.

De opbouw van de planregels is gelijk bij die van de reguliere bestemmingen, met dien verstande dat deze opbouw tweemaal in de planregels terugkomt. In eerste instantie bij de voorlopige bestemming en vervolgens ten aanzien van de eindbestemming.

Navolgend wordt een korte toelichting gegeven van bovengenoemde onderdelen. Niet alle onderdelen komen bij elke bestemming voor.

7.3.2.1 Bestemmingsomschrijving

In de bestemmingsomschrijving wordt een omschrijving gegeven van de aan de gronden toegekende functie(s). De hoofdfunctie(s) worden als eerste genoemd. Indien van toepassing worden ook de aan de hoofdfunctie ondergeschikte functies genoemd. De ondergeschiktheid kan worden aangegeven door de woorden 'met daaraan ondergeschikt'. De ondergeschikte functies staan ten dienste van de hoofdfunctie binnen de betreffende bestemming.

7.3.2.2 Bouwregels

In de bouwregels is bepaald welke bouwwerken mogen worden opgericht, waarbij in ieder geval een onderscheid wordt gemaakt tussen de regeling van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde en daar waar van toepassing ook tussen hoofdgebouwen en bijgebouwen. Voorts bevatten de bouwregels, voor zover van toepassing, minimale en maximale maatvoeringen voor de diverse bouwwerken zoals goothoogtes, bouwhoogtes, oppervlaktes en dakhellingen.

Voor de geluidschermen en overige bouwwerken wordt een maatvoering aangehouden ten opzichte van het omliggende maaiveld. Op de meeste locaties wordt zo geborgd dat over de schermen heen kan worden gekeken (max. 1,5 meter hoog). Voor de geluidschermen is het van belang dat zij voldoen aan de minimale hoogte uit de akoestische onderzoeken. Vandaar dat aan deze schermen ook een NAP-hoogte is gekoppeld.

De verdiepte ligging van de N65 is indicatief aangegeven met een aanduiding "verdiepte ligging". De exacte ligging van de wegas kan namelijk nog wat verschuiven (met een binnenplanse afwijking). Voorwaarde hiervan is wel dat de geluidbelasting op de woningen (vastgelegd met nieuwe geluidproductieplafonds) niet mag toenemen.

7.3.2.3 Afwijken van de bouwregels

Door het opnemen van afwijkingsbevoegdheden wordt flexibiliteit in bestemmingsregels gecreëerd door mogelijkheden te bieden om in beperkte mate af te wijken van de algemeen toegestane bouwregelingen. Deze bevoegdheden zijn niet bedoeld voor afwijkingen van de bouwregels, waarvan de verwachting is, dat ze veelal kunnen worden verleend. In dat geval zijn de bouwregels hierop aangepast. Voor elke afwijking is aangegeven waarvan een omgevingsvergunning voor het afwijken van de bouwregels wordt verleend, de maximale afwijking die met de omgevingsvergunning kan worden toegestaan en meestal de situaties of voorwaarden waaronder een omgevingsvergunning wordt verleend. Het gaat hier om afwijkingsbevoegdheden voor specifieke bestemmingen. Indien afwijkingsbevoegdheden gelden voor meerdere bestemmingen dan wel een algemene strekking hebben, zijn ze opgenomen in hoofdstuk 3 van de regels (zijnde algemene regels).

7.3.2.4 Specifieke gebruiksregels

Met de inwerkingtreding van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is artikel 7.10 Wet ruimtelijke ordening vervallen. In dit artikel was het verbod opgenomen om gronden te gebruiken op een manier die in strijd is met het bestemmingsplan. Derhalve moeten in de specifieke gebruiksregels bepaalde functies concreet worden genoemd als zijnde verboden gebruik. Ook het laten gebruiken moet specifiek worden genoemd.

7.3.2.5 Afwijken van de gebruiksregels

Door middel van een omgevingsvergunning voor het afwijken van de gebruiksregels kan van de gebruiksregels in het plan worden afgeweken ten behoeve van een concrete vorm van grondgebruik. Dit mag echter niet leiden tot een feitelijke wijziging van de bestemming. Dat wil zeggen dat wel kan worden afgeweken van de gebruiksregels ten behoeve van functies die inherent zijn aan de in de bestemmingsomschrijving opgenomen functies, maar dat via het afwijken geen 'nieuwe' functies kunnen worden toegestaan. Het afwijken van de gebruiksregels dient te zien op kleinere, planologisch minder ingrijpende onderwerpen. Functiewijzigingen en grotere, ruimtelijke ingrepen dienen te worden geregeld via een wijzigingsbevoegdheid, een afzonderlijke bestemmingsplanherziening of via de mogelijkheden van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (buitenplans).

7.3.2.6 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden

Met een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden kunnen specifieke inrichtingsactiviteiten aan een werk of werkzaamheid worden verbonden. Onder deze inrichtingsactiviteiten valt niet het bouwen en het gebruiken. Een vergunningstelsel wordt opgenomen om extra bescherming aan een specifieke waarde van de bestemming te bieden, zoals landschappelijke of natuurlijke waarden, ecologische waarden of de groen- en/of waterstructuur.

7.4 Bestemmingen

Hierna zijn de binnen het plangebied gelegen bestemmingen afzonderlijk opgenomen.

Artikel 3 Bedrijf

De bestemming 'Bedrijf' is opgenomen ter plaatse van het toekomstige tankstation. Dit tankstation is tevens een verkooppunt voor LPG. Binnen deze bestemming is tevens ondergeschikte detailhandel toegestaan. Ten slotte zijn ondergeschikte voorzieningen zoals parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, voorzieningen van algemeen nut, waterhuishoudkundige voorzieningen, ontsluitingswegen en fietspaden toegestaan.

Tevens zijn in de bestemming 'Bedrijf' twee voorwaardelijke verplichtingen opgenomen. De voorwaardelijke verplichting tankstation bepaalt dat het nieuwe tankstation pas in gebruik genomen mag worden wanneer de exploitatie van het tankstation aan de Rijksweg 24 te Helvoirt duurzaam beëindigd is. Ten slotte bepaalt de voorwaardelijke verplichting kwaliteitsverbetering landschap dat binnen twee jaar na de ingebruikname van het tankstation de landschappelijke kwaliteitsverbetering gerealiseerd dient te worden.

Artikel 4 Groen

Ten noordoosten van de kruising Bréautélaan - Martinilaan is, tussen het landgoed en de N65 de bestemming 'Groen' opgenomen. Op deze gronden wordt een recreatief wandelpad in het groen gerealiseerd. Hierbij staat duurzaam bodem- en waterbeheer voorop.

Artikel 5 Groen - Park

In de omgeving van landgoed Craaijenstein is de bestemming 'Groen - Park' opgenomen. Deze bestemming maakt de realisatie en instandhouding van een parkachtige omgeving mogelijk. De nadruk ligt op een groene openbare ruimte, waarin landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden instandgehouden worden en in ondergeschikte mate extensief recreatief medegebruik is toegestaan.

Artikel 6 Groen - Voorlopig 1

Op de gronden ten noorden van de N65, in de omgeving van landgoed Craaijenstein, wordt een voorlopige bestemming Groen opgenomen. Deze gronden zijn tijdens de realisatiefase van de Reconstructie N65 grotendeels groen, maar zullen incidenteel gebruikt worden door het bouwverkeer.

Deze bestemming wordt 5 jaren na inwerkingtreding van het plan automatisch omgezet in de eindbestemming 'Park'. De gronden worden hersteld conform de huidige staat en de regels van de bestemming 'Park' gaan gelden. Wegen zijn uitgesloten in deze bestemming.

Artikel 7 Natuur

De bestemming 'Natuur' is opgenomen ter plaatse van de natuurbrug (ecoduct). Dit ecoduct vormt een ecologische verbindingszone. Hierbij staat het behoud, herstel en/of de ontwikkeling van natuurlijke waarde en/of ecologische waarde van het gebied voorop. Het ecoduct is ook bestemd voor ruiterspaden.

Artikel 8 Verkeer

De meest omvangrijke bestemming is de bestemming 'Verkeer'. Hieronder vallen alle wegen en straten met hoofdzakelijk een verkeersfunctie. Ook voet- en rijwielpaden, onderdoorgangen en tunnels, overwegen, bruggen en duikers, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen en ondergeschikte voorzieningen, zoals speelvoorzieningen, openbare verblijfsvoorzieningen, straatmeubilair, bijbehorende verhardingen, voorzieningen van algemeen nut vallen onder de bestemming 'Verkeer'.

Tevens zijn in de bestemming 'Verkeer' drie voorwaardelijke verplichtingen opgenomen. De voorwaardelijke verplichting compensatie NNB bepaalt dat eerst de financiële compensatie van het NNB uitgevoerd moet zijn alvorens de N65 in gebruik genomen mag worden. De voorwaardelijke verplichting geluidreducerende maatregelen bepaalt dat er geluidschermen met de juiste hoogte gerealiseerd moeten worden, alvorens de N65 in gebruik genomen mag worden. Ten slotte bepaalt de voorwaardelijke verplichting kwaliteitsverbetering landschap dat binnen twee jaar na de ingebruikname van de N65 de landschappelijke kwaliteitsverbetering gerealiseerd dient te worden.

Artikel 9 Verkeer - Voorlopig 1

In deze bestemming wordt de tijdelijke omleiding ter plaatse van Park Eikenheuvel mogelijk gemaakt. Ten behoeve van de bestemming worden bouwwerken toegestaan. Met het oog op de realisering van de verdiepte ligging zijn dat tevens loodsen, werkketen e.d.

Deze bestemming wordt 5 jaren na inwerkingtreding van het plan automatisch omgezet in de eindbestemming 'Groen'. De bestemming is onder andere bedoeld voor een park. Hierbij is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden.

Artikel 10 Leiding - Brandstof en Artikel 11 Leiding - Gas

Voor de brandstof- en gasleiding die onder de N65 doorlopen, is een dubbelbestemming opgenomen.

Artikel 12 Waarde - Archeologie

Voor de bescherming van de eventueel aanwezige archeologische waarden, is een dubbelbestemming opgenomen.

7.5 Algemene regels

7.5.1 Anti-dubbelregel

Overeenkomstig het Besluit ruimtelijke ordening is de anti-dubbelregel opgenomen. Deze regel wordt opgenomen om bijvoorbeeld te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde bouwwerken niet meer dan een bepaald deel of een bepaalde oppervlakte van een bouwperceel mogen beslaan, het resterende onbebouwde terrein ook nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

7.5.2 Algemene bouwregels

Voor het hele plangebied, en dus alle bestemmingen, gelden een aantal algemene bouwregels. Deze hoeven dus niet opgenomen te worden in de afzonderlijke bestemmingen. Het betreffen bouwregels ten aanzien van de bestaande bebouwing, voorzieningen van algemeen nut, ondergeschikte bouwdelen en parkeernormen in relatie tot bouwen.

Ten aanzien van bouwen en parkeernormen geldt dat parkeervoorzieningen in voldoende mate op eigen terrein dienen te worden gerealiseerd om in de parkeerbehoefte te voorzien.

7.5.3 Algemene gebruiksregels

Voor het hele plangebied, en dus alle bestemmingen, gelden een aantal algemene gebruiksregels. Deze hoeven dus niet opgenomen te worden in de afzonderlijke bestemmingen. Het betreffen gebruiksregels die tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken worden gerekend.

7.5.4 Algemene aanduidingsregels

Dit betreft de nadere aanduiding van samenhangende gebieden gelegen over meerdere bestemmingen waarop een nadere regeling van toepassing is. Deze gebiedsaanduidingen hebben met name betrekking op sectorale aspecten die ruimtelijk relevant zijn en waaraan een zonering (aan te houden afstand) is toegekend.

In dit bestemmingsplan betreft het de gebiedsaanduidingen:

- overige zone - cultuurhistorisch waardevol gebied
- overige zone - groenblauwe mantel
- overige zone - gemengd landelijk gebied
- overige zone - Natuurnetwerk Brabant
- overige zone - attentiezone waterhuishouding

7.5.5 Algemene afwijkingsregels

In deze regels wordt aangegeven in welke gevallen burgemeester en wethouders bevoegd zijn om af te wijken van bepaalde, in het bestemmingsplan geregelde, onderwerpen. Hierbij gaat het om, tenzij anders vermeld, afwijkingsregels die gelden voor alle bestemmingen in het plan.

7.5.6 Algemene procedureregels

In deze regels wordt aangegeven welke ruimtelijke procedure doorlopen moet worden voor afwijkingen, werken, geen bouwwerk zijnde of van werkzaamheden en wijzigingen.

7.6 Overgangs- en slotregel

In deze regels wordt het overgangsrecht, zoals voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening, overgenomen. Als laatste wordt de slotregel opgenomen, ook zoals voorgeschreven in het Besluit ruimtelijke ordening. Deze regel schrijft voor hoe het plan kan worden aangehaald.

vastgesteld bestemmingsplan N65 Vught
Gemeente Vught
Projectnummer 435632.100

Hoofdstuk 8 Financiële haalbaarheid

Naast het toetsen van een bestemmingsplan aan diverse milieu- en veiligheidsaspecten, dient het bestemmingsplan ook getoetst te worden aan de uitvoerbaarheid van het plan. Hierbij wordt gekeken naar de financiële haalbaarheid.

Inzake de vaststelling van het VKA en de daarop volgende planfase en realisatie voor de aanpassing van de N65 hebben het Rijk, de provincie Noord-Brabant, de gemeente Vught, de gemeente Haaren en de gemeente 's Hertogenbosch een bestuursovereenkomst getekend in juni 2016. In deze overeenkomst is het taakstellend budget van € 107 miljoen euro vastgesteld. In november 2018 is het besluit genomen om het budget te verruimen, ten behoeve van de Reconstructie N65. Het bestaande budget was niet toereikend om de vernieuwde bouwstenen te realiseren. In deze overeenkomst is het taakstellend budget daarom verhoogd tot € 155 miljoen. Uit dit taakstellend budget worden alle kosten gefinancierd voor de planfase en de realisatiefase. De geluidschermen uit het MJPB worden afzonderlijk door het Rijk gefinancierd.

De financiële haalbaarheid is anderszins geregeld, waardoor geen exploitatieplan benodigd is. Hiermee is de financiële haalbaarheid voldoende geborgd.

vastgesteld bestemmingsplan N65 Vught
Gemeente Vught
Projectnummer 435632.100

Hoofdstuk 9 Procedure, overleg en inspraak

9.1 Procedure

Bestemmingsplan

De bestemmingsplanprocedure conform de Wro wordt beschreven in afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. In de Wro zijn hierop nog enkele wijzigingen beschreven. Samengevat is de bestemmingsplanprocedure als volgt:

- het ontwerpbestemmingsplan ligt gedurende 6 weken ter inzage;
- gedurende deze periode kan een ieder schriftelijke of mondelinge zienswijzen naar voren brengen aan de gemeenteraad;
- binnen twaalf weken na de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan vast;
- de vaststelling van het bestemmingsplan dient binnen twee weken na de vaststelling bekend gemaakt te worden behoudens de hieronder genoemde uitzonderingen;
 1. Gedeputeerde Staten hebben een zienswijze ingediend en deze zienswijze is niet of niet volledige door de gemeenteraad meegenomen in het vastgestelde bestemmingsplan.
 2. De gemeenteraad heeft bij de vaststelling van het bestemmingsplan ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan - met uitzondering van het overnemen van de zienswijzen van Gedeputeerde Staten - wijzigingen aangebracht.

Is één van bovenstaande twee gevallen aan de orde, dan mag in principe het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan pas bekend worden gemaakt nadat zes weken zijn verstreken. Het bestemmingsplan wordt daarna voor zes weken ter inzage gelegd waartegen beroep kan worden ingesteld.

Wanneer er geen beroep wordt ingesteld, dan treedt het bestemmingsplan vanaf de dag na afloop van de beroepstermijn in werking en wordt het bestemmingsplan onherroepelijk. Wanneer een beroep aanhangig is gemaakt treedt het bestemmingsplan vanaf de dag na afloop van de beroepstermijn in werking, maar wordt (vooralsnog) niet onherroepelijk. Bij het instellen van een voorlopige voorziening kan het bestemmingsplan worden geschorst en het treedt dan nog niet in werking.

9.2 Participatie

In de Verkenning N65 is de omgeving op diverse manieren betrokken. Zo zijn informatieavonden en inloopbijeenkomsten gehouden, zijn gedurende het gehele proces regelmatig keukentafelgesprekken gevoerd met direct belanghebbenden en hebben klankbordbijeenkomsten plaatsgevonden. Daarbij is via diverse websites gedurende de verschillende projectfasen informatie gedeeld. Ook de gemeenteraden van Vught en Haaren en Provinciale Staten zijn diverse keren bijgepraat over het project. De stuurgroep heeft de omgeving via pers- en mailberichten geïnformeerd over de voortgang en tussentijdse besluiten.

Informatieavonden

Fase 1; MIRT verkenning

Na de Startbeslissing in mei 2013 is er voor gekozen om een tweetal informatieavonden (november 2013) te houden om geïnteresseerde aanwezigen bij te praten over de startbeslissing en het proces (planning) van de Verkenning N65. Dit was het begin van fase 1

(de MIRT- verkenning), met als doel de omgeving te benutten om te komen tot inhoudelijke verrijking, betere oplossingen en een gedragen bestuurlijke keuze van dit project.

In november 2014 zijn twee informatieavonden (Vught en Haaren) gehouden bij de afronding van fase 1. Het doel was om geïnteresseerde aanwezigen bij te praten over de Notitie Kansrijke Alternatieven (NKA) en het verdere proces (planning) van de verkenning N65.

In april 2015 is een tweetal inloopbijeenkomsten (Vught en Haaren) georganiseerd voor direct betrokkenen met als doel hun te informeren over de mogelijk grote impact van (sommige) alternatieven en varianten op hun directe leefomgeving. In juni zijn twee avonden in Vught gehouden om direct betrokkenen te informeren en in juli is een algemene informatieavond gehouden voor zowel Vught als Haaren.

In oktober 2015 is er een inloopavond gehouden over alle nieuwe bouwstenen in Vught in de fase van de quickscan. Het doel was meedenkkracht te ontwikkelen onder de belangstellende en betrokken bewoners ten behoeve van de quickscan.

In november 2015 is er een gezamenlijke informatiebijeenkomst gehouden om de uitkomsten van de quickscan te presenteren. Begin 2016 zijn direct betrokkenen in de vorm van keukentafelgesprekken geïnformeerd over het voorlopige bestuurlijk VKA van december 2015. Tot slot zijn in mei 2016 twee inloopbijeenkomsten (Vught en Haaren) georganiseerd om het VKA te presenteren.

Bijpraatsessies

Voor omwonenden en belangengroeperingen die zich aangemeld hadden, is een aantal sessies georganiseerd voorafgaand aan de informatieavonden om hen bij te praten over de laatste stand van zaken met betrekking tot de verkenning.

Fase 2; Planfase

Met het publiceren van het vastgestelde VKA in juni 2016 is de planfase gestart. In deze fase worden de ontwerpen verder uitgewerkt. Uiteindelijk leidt dit dan tot een Bestemmingsplan.

Na het nader uitwerken van de schetsontwerpen vanuit het VKA heeft in januari van 2018 een informatieavond plaats gevonden. Op deze avond zijn opmerkingen vanuit de inwoners opgehaald. Hierbij zijn wensen uitgesproken het VKA op een aantal punten te wijzigen. Hiermee is het projectteam verder aan de slag gegaan.

In juni 2018 is in een volgende inwonersavond het nieuwe geoptimaliseerde ontwerp gepresenteerd. Een duurdere oplossing waar nog geen financiële dekking voor was. Aan de inwoners werd gevraagd of dit de goede denkrichting was en of deze optimalisatie aan hun wensen voldeed. De omgeving was positief over deze ontwikkelingen.

In november 2018 is er in het bestuurlijk overleg een positief BO-mirt besluit genomen. Nadat in november de dekking voor het nieuwe ontwerp geregeld was, is een nieuwe inwonersbijeenkomst georganiseerd. In december 2018 is het nieuwe ontwerp voor de reconstructie van de N65 gepresenteerd aan de inwoners.

Door middel van de hierboven beschreven interactie met de omgeving is draagvlak voor dit ontwerp ontstaan. Vanaf januari 2018 tot en met nu zijn ook vele persoonlijke gesprekken met bewoners gevoerd. Deze keukentafelgesprekken werden gedaan op verzoek van bewoners of op initiatief van de gemeente wanneer zij dat nodig achtten. Daar waar nodig heeft de gemeente de keuzes van het projectteam N65 toegelicht en zo begrip bij de omgeving gecreëerd. Gezamenlijk is ook gezocht naar oplossing voor persoonlijke gevolgen veroorzaakt door het project.

Voor de bewoners van de eerstelijns-bebouwing aan de N65 is een thema-avond 'geluid' (13 mei 2019) en de thema-avond 'Esthetisch programma van Eisen (EpvE)' (20 mei 2019) georganiseerd.

Op 13 juni 2019 heeft een inloopbijeenkomst plaatsgevonden, waar de reconstructie van de

N65 gepresenteerd is en uitleg is gegeven over hoe het ontwerp van de weg vertaald is in het bestemmingsplan.

De omgeving is maximaal betrokken bij de totstandkoming van dit plan.

9.3 Overleg ex artikel 1.3.1. Bro

Artikel 1.3.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) geeft aan dat bij de voorbereiding van een bestemmingsplan burgemeester en wethouders overleg met de besturen van bij het plan betrokken waterschappen plegen. Waar nodig plegen zij tevens overleg met besturen van andere gemeenten, met de provincie, de inspecteur voor de ruimtelijke ordening en met eventuele andere diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn. De betrokken instanties worden in het kader van dit bestemmingsplan betrokken in het vooroverleg. De reacties van deze instanties worden, indien daar aanleiding toe bestaat, in het plan worden verwerkt.

9.4 Voorontwerp

Dit bestemmingsplan is als voorontwerpbestemmingsplan voor één ieder ter inzage gelegd. Daarnaast is er, in het kader van het voorontwerp een inspraakavond gehouden. Voor de beantwoording van de binnengekomen inspraakreacties en vooroverlegreacties is er een Nota inspraak en vooroverleg opgesteld. Deze is bijgevoegd als Bijlage 26. In deze nota wordt beschreven of en op welke wijze de reactie is verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

9.5 Ontwerp

Dit bestemmingsplan is als ontwerpbestemmingsplan voor één ieder gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze zes weken zijn er 126 zienswijzen ingediend. Voor de beantwoording van deze zienswijzen is een uitgebreide Nota van Zienswijzen opgesteld, zie bijlage 27. In de Nota van Zienswijzen is iedere zienswijze samengevat en van een reactie voorzien. Voor aspecten die veelvuldig benoemd zijn, zijn algemene reacties geformuleerd en is hiernaar verwezen bij de individuele zienswijzen. Tot slot is per zienswijze aangegeven of en zo ja welke wijzigingen in het bestemmingsplan worden doorgevoerd als gevolg van de zienswijze.

