

Bestemmingsplan

N65 Vught

Bestemmingsplan

N65 Vught

Projectnummer 435632.100

Revisie 00

Datum 29-05-2019

Auteur(s)

N.C. van der Steen

G.E. la Rose

Opdrachtgever

Gemeente Vught

Postbus 10100

5260 GA Vught

datum vrijgave beschrijving revisie
ontwerp

goedkeuring
G.E. la Rose

vrijgave
P.F.G.M. Kennes

N65 Vught

ontwerp bestemmingsplan N65 Vught
Gemeente Vught
Projectnummer 435632.100

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Het plangebied	8
1.3 Doel van het bestemmingsplan	9
1.4 Vigerend bestemmingsplan	9
1.5 Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2 Het plangebied	11
2.1 Gebiedsanalyse N65	11
2.2 Bouwstenen huidige situatie	13
Hoofdstuk 3 Plan	21
3.1 Bouwstenen Reconstructie N65	21
Hoofdstuk 4 Beleidskader	35
4.1 Rijksbeleid	35
4.2 Provinciaal beleid	39
4.3 Gemeentelijk beleid	51
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten permanente situatie	57
5.1 Inleiding	57
5.2 Verkeer	57
5.3 Bodem	59
5.4 Water	61
5.5 Archeologie en cultuurhistorie	66
5.6 Natuur	71
5.7 Geluid	75
5.8 Luchtkwaliteit	80
5.9 Stikstof	82
5.10 Externe veiligheid	85
5.11 Bomen	89
5.12 Bedrijven en milieuzonering	90
5.13 Kabels en leidingen	91
5.14 Niet gesprongen explosieven (NGE)	91
5.15 Trillingen	92
5.16 Milieueffectrapportage	93
Hoofdstuk 6 Toelichting op de regels	95
6.1 Inleiding	95
6.2 Uitgangspunten	95
6.3 Toelichting op de planregels	95
6.4 Bestemmingen	97
6.5 Algemene regels	99
6.6 Overgangs- en slotregel	100
Hoofdstuk 7 Financiële haalbaarheid	101
Hoofdstuk 8 Procedure, overleg en inspraak	103
8.1 Procedure	103
8.2 Participatie	103
8.3 Overleg ex artikel 1.3.1. Bro	104

ontwerp bestemmingsplan N65 Vught

Gemeente Vught

Projectnummer 435632.100

8.4	Voorontwerp	104
8.5	Ontwerp	104

ontwerp bestemmingsplan N65 Vught

Gemeente Vught

Projectnummer 435632.100

Toelichting

ontwerp bestemmingsplan N65 Vught
Gemeente Vught
Projectnummer 435632.100

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.

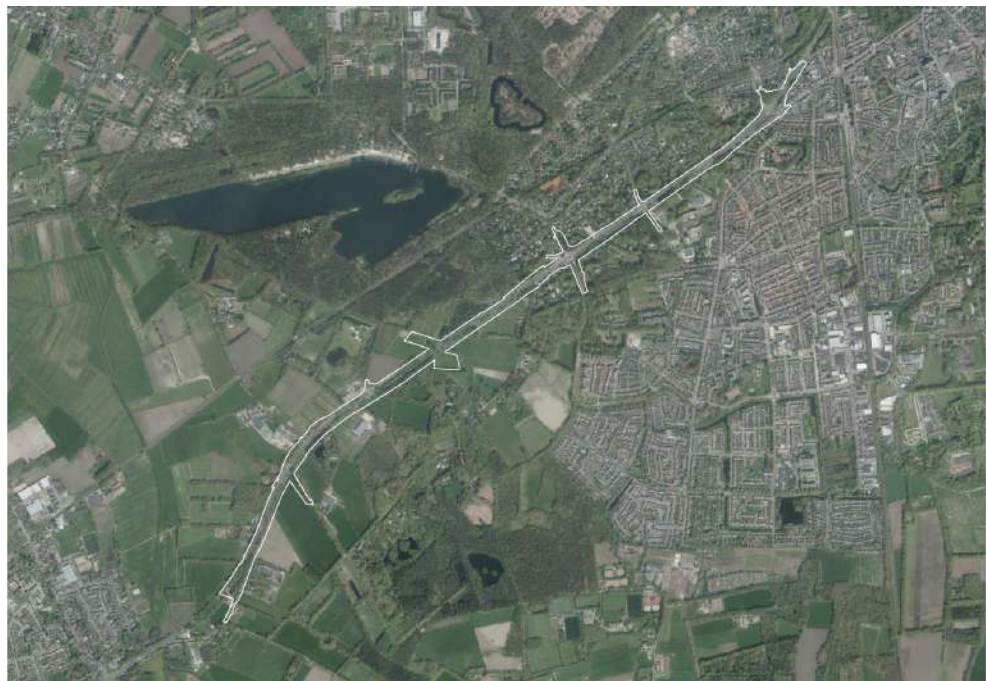
Bouwsteen	Ontwerp VKA	Geoptimaliseerd ontwerp Reconstructie N65
Vught		
Helvoirtseweg/ J.F. Kennedylaan	Halve, ongelijkvloerse aansluiting (N65 verdiept).	Halve, ongelijkvloerse aansluiting (N65 volledig verdiept) met kruising op circa 6,80m +NAP; daarna N65 half verdiept naar De Bréautélaan.
De Bréautélaan/Martinilaan	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 inleidend 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

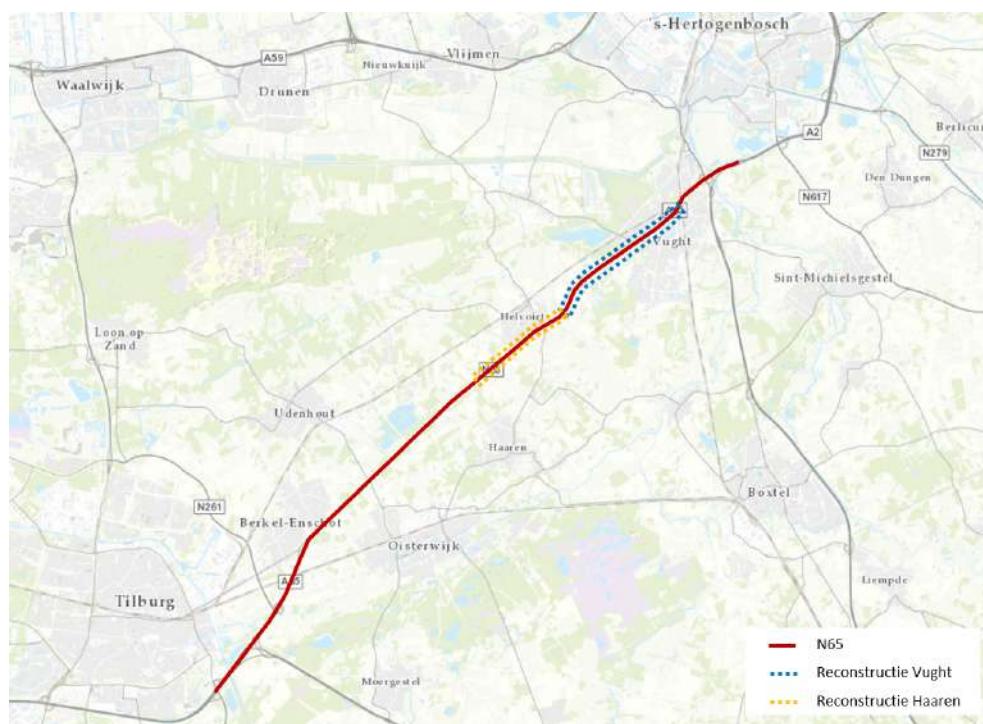
2.1 Gebiedsanalyse N65

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.



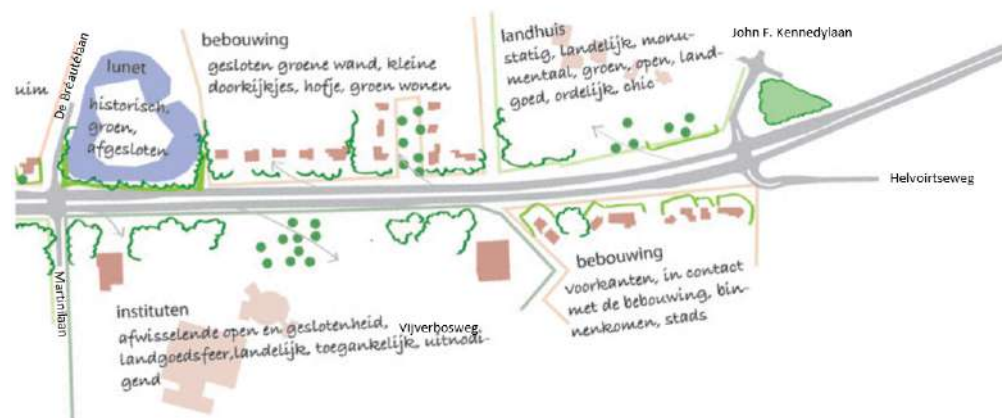
Figuur 2.1. Ligging N65 en reconstructie Vught en Haaren

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.

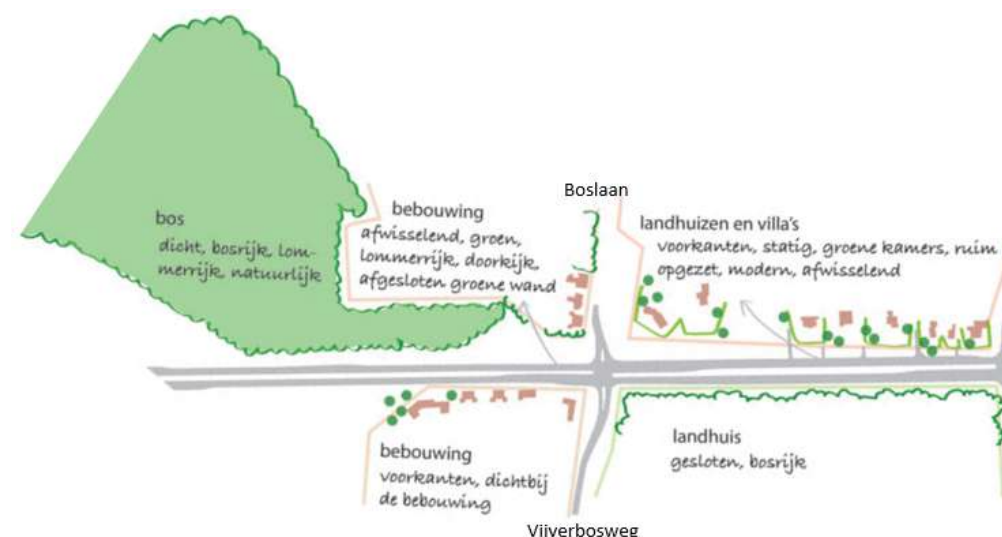
Structuur kern Vught

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 verkeersregelinstantie (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.



Figuur 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 echter wel 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.



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 en er is geen sprake van een VRI op de beide wegen.

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, ter voorkoming 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 (rechtsboven), Sparrendaalseweg (linksonder)

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.

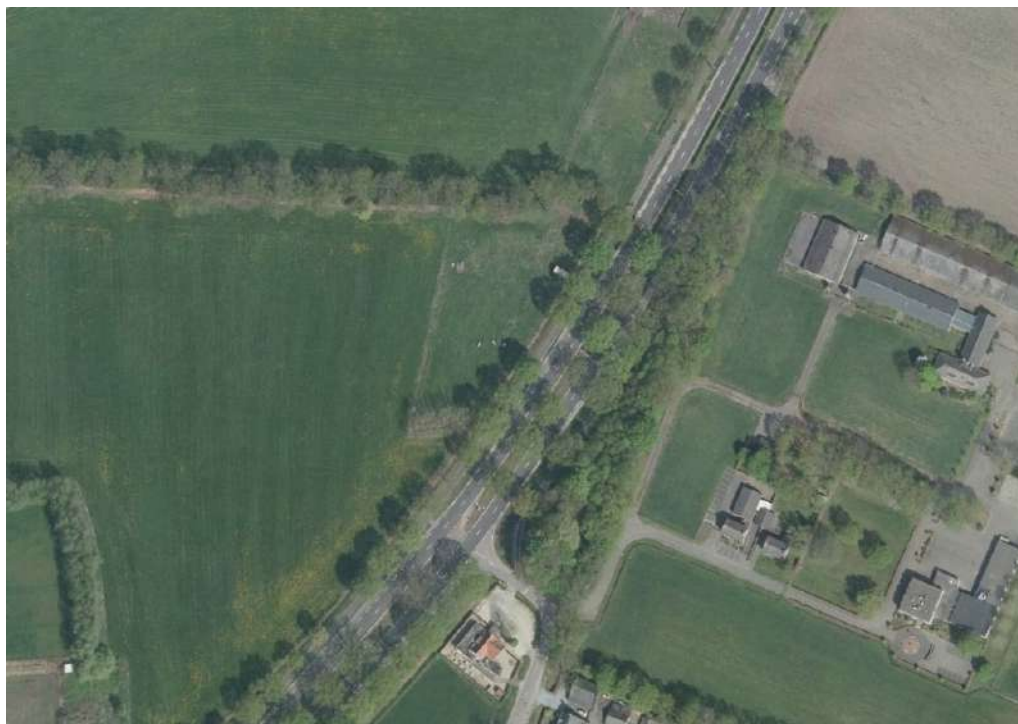


Figuur 2.9. Luchtfoto huidige situatie locatie natuurbrug

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 groen aanwezig. Er is sprake van een mix van bomen, bossages en grassen. Tussen de N65 en de groenvoorziening is een fietspad gelegen. Ten oosten van de locatie ligt een kleinschalig bedrijventerrein en ten zuiden een horecavoorziening.

De locatie is bereikbaar via de afslag vanaf de N65 richting De Dijk. Dit is een ongeregelde aansluiting, waarbij De Dijk haaks op de N65 gelegen is. Er is wel sprake van een uitvoegstrook. De omgeving van de locatie heeft een divers karakter van zowel voorzieningen als open, agrarische, landschappen.



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. Ten noorden van het N65 is, tussen het Cromvoirtsepad en het Snipperlaantje, een parallelweg gelegen. Daarnaast is er ter hoogte van de Martinilaan een erftoegangsweg parallel aan de N65 gelegen. Deze weg ontsluit een landgoed. 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.

ontwerp 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. In de Bijlagen 1 t/m 3 zijn de ontwerptekeningen opgenomen, waarin de Reconstructie N65 als samenhangend geheel te beschouwen is.

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 kluifrotonde 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.

Via de eenzijdige aansluiting van de kluifrotonde 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). Dit is onderdeel van PHS. 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 kluifrotonde 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 bouwfase 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 (zie hoofdstuk 6). 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

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".

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

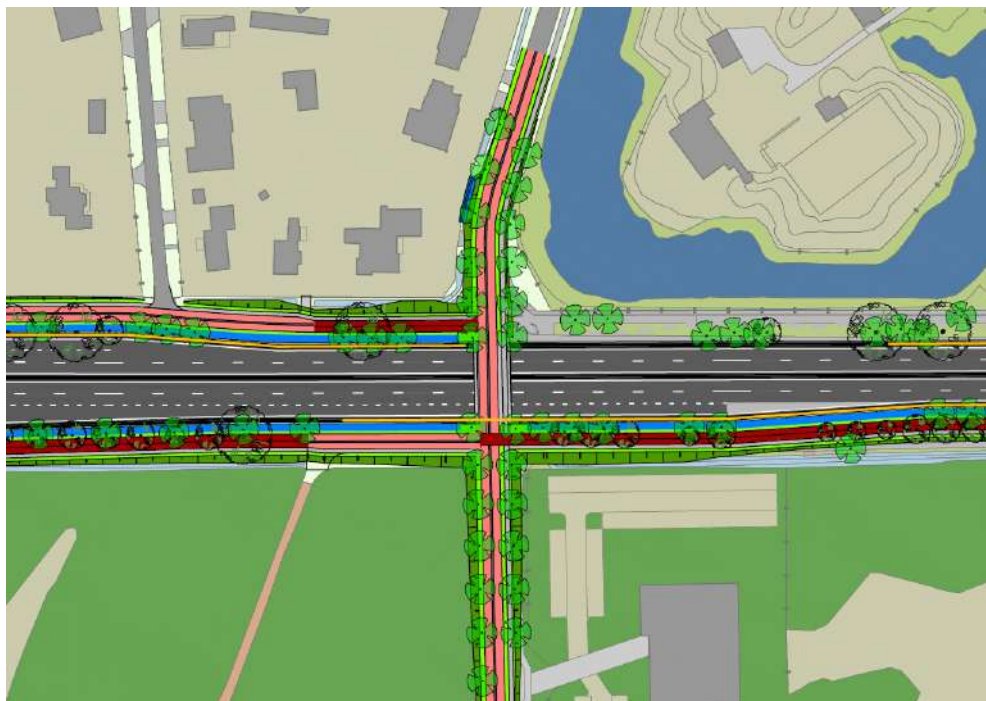
Om een veilige oversteekplaats voor zowel fietsers als automobilisten te creëren wordt er, ter plaatse van de bestaande kruising, een ongelijkvloerse oversteekplaats gerealiseerd. In de toekomstige situatie kruisen De Bréautélaan en de Martinilaan op ca. 1,5m boven maaiveld over de half verdiepte N65 (ca. 2,5m onder maaiveld). 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 3.3). 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 3.3 visualisatie kruising De Bréautélaan

Aanpassing bestemmingsplan

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

In het noordoostelijke kwadrant worden de gronden tussen het landgoed 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 3.4). 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.

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 3.4 visualisatie 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 3.5). 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 haaietanden.

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 3.5 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 3.6). Dit viaduct zorgt voor een verbinding tussen het buitengebied ten noorden en zuiden van de N65. Het viaduct biedt een plaats waar het verkeer de N65 in het buitengebied kan kruisen,

waardoor er niet omgereden hoeft te worden via de kruising Torenstraat (Haaren) of de kruising Vijverbosweg. De breedte van het viaduct is 8,20 meter, wat tweerichtingsverkeer mogelijk maakt. Er wordt een doorrijhoogte van 4,70 meter, voor het verkeer op de N65, gegarandeerd.

Er vindt geen uitwisseling van verkeer met de N65 plaats op het viaduct. Het is, door de toevoeging van het viaduct, echter wel mogelijk voor het verkeer vanuit het buitengebied ten zuiden van de N65, de aansluiting op de N65 richting Tilburg (aansluiting Groenewoud) te gebruiken. De voorgenomen ontwikkeling maakt het mogelijk om de diverse (onveilige) aansluitingen van erftoegangswegen op de N65 te sluiten.



Figuur 3.6 visualisatie 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 3.7, 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/ of fietsers.



Figuur 3.7 visualisatie 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 met een ruime en soepele bocht. In de toekomstige situatie wordt er, ter plaatse van hectometerpaal 8.2, een nieuw tankstation gerealiseerd, ter opheffing van het tankstation aan de Rijksweg 24 te Helvoirt.

Oplossing

Op de locatie die op figuur 3.8 met een rode streep is aangegeven, wordt het tankstation gerealiseerd. 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 3.8 Locatie 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 verkeersonevele 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

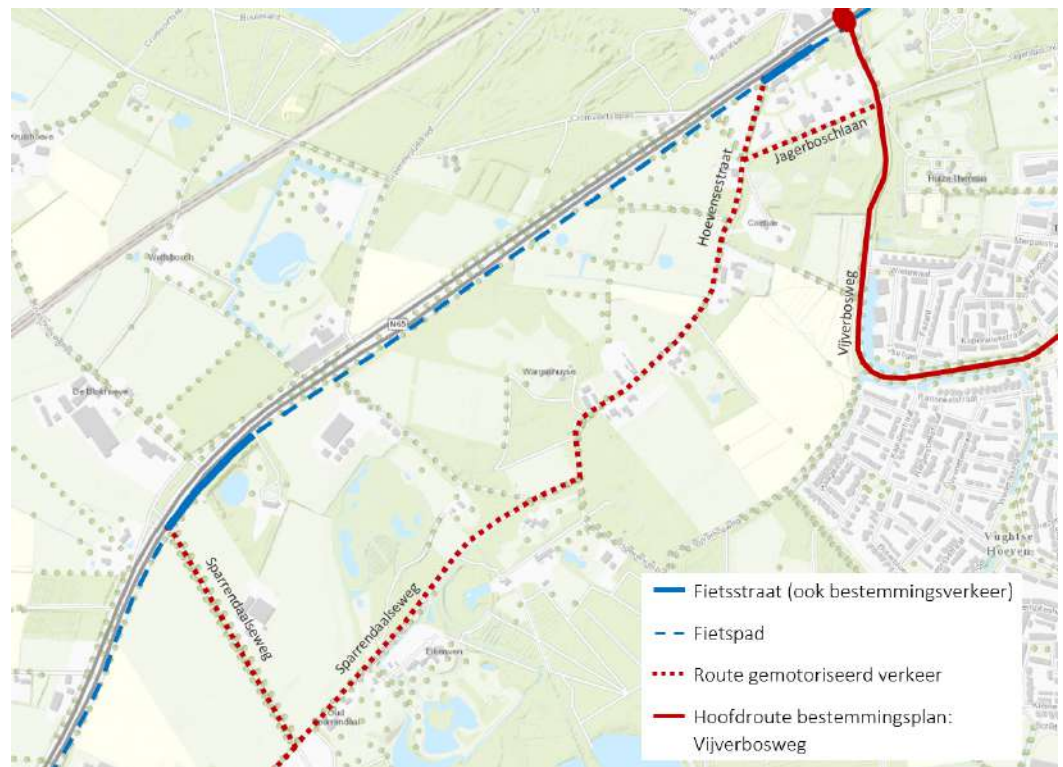
De structuur bestaat grotendeels uit fietsstraten en fietspaden. Er worden daarnaast één parallelvoorziening als gebiedsontsluitingsweg ingericht. Deze fietsstraten worden ingericht als erftoegangsweg, waarbij de auto te gast is. Hierdoor wordt het doorgaand verkeer ontmoedigd deze wegen als sluiproute 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, vanaf de gemeentegrens van Haaren tot en met de Helvoirtseweg, een snelfietsroute aangelegd. Deze route is onderdeel van de snelfietsroute tussen Tilburg en Vught. De snelfietsroute bestaat gedeeltelijk 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

(gemeentegrens Haaren) naar oost (kern Vught).

Vanaf de gemeentegrens van Haaren tot en met het bedrijventerrein (ter hoogte van hectometerpaal 8.2) wordt er een parallelweg in de vorm van een fietsstraat gerealiseerd. Deze fietsstraat maakt de ontsluiting van het bedrijventerrein mogelijk. Vanaf het bedrijventerrein tot en met de Sparrendaalseweg wordt er een fietspad aangelegd. Tussen de Sparrendaalseweg en het landgoed ter hoogte van hectometerpaal 7.1 en 7.2 wordt een fietsstraat gerealiseerd, waardoor het landgoed ontsloten kan worden. Na het landgoed, wordt er, tot en met de Hoevensestraat een fietspad aangelegd. Hier is gemotoriseerd verkeer niet toegestaan. Het gemotoriseerd verkeer kan, zoals weergegeven op figuur 3.7 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).



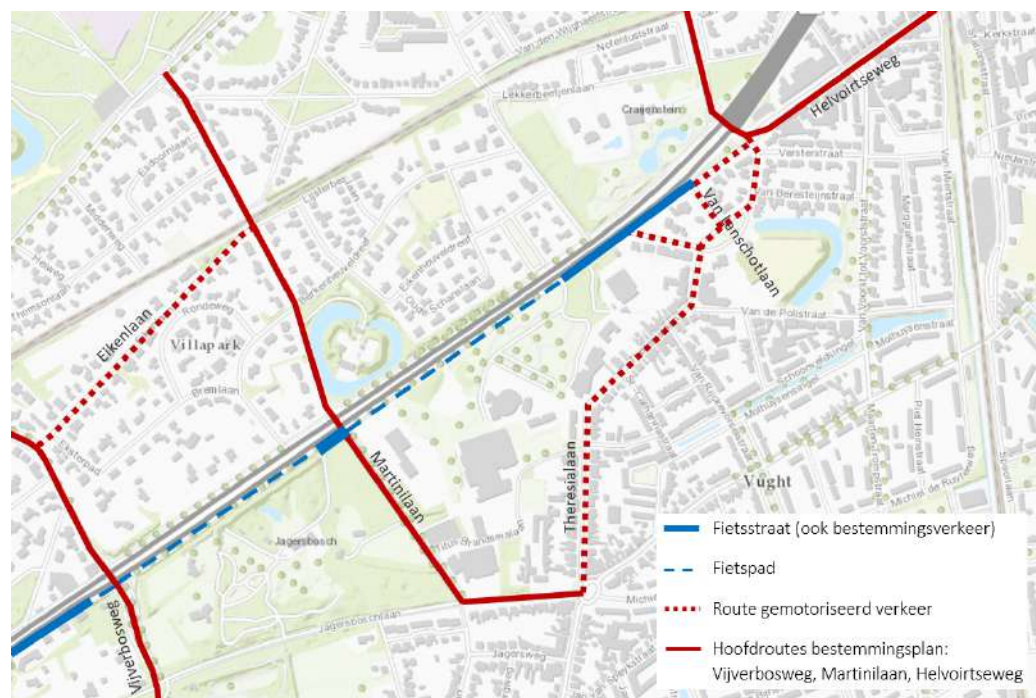
Figuur 3.7 Situatie parallelstructuur ten westen van kern Vught (zuidelijk van N65)

Aan het eind van de Hoevensestraat wordt de parallelstructuur, in verband met de ontsluiting 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 3.8). Het gemotoriseerd verkeer kan gebruik maken van de Eikenlaan, ten noorden van de N65. In verband met de ontsluiting 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 3.8 Situatie parallelstructuur tussen Vijverbosweg en Helvoirtseweg (zuidelijk van N65)

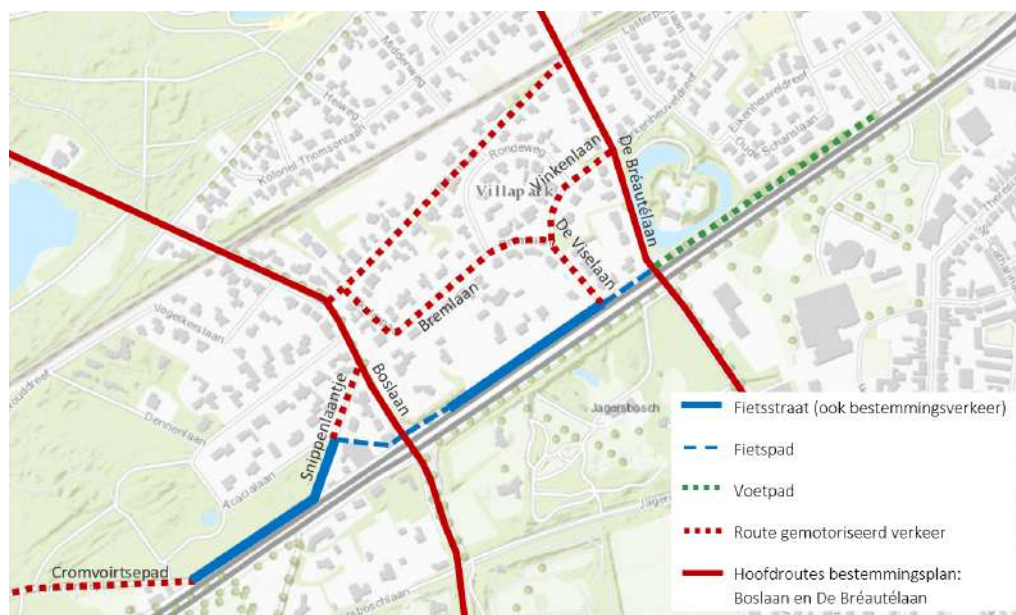
Noordelijk

Ten noorden van de N65 wordt vanaf de erftoegangsweg ter hoogte van hectometerpaal 7.9 tot en met de Groenewouddreef een parallelweg aangelegd. Deze weg wordt ingericht als gebiedsontsluitingsweg, omdat het onderdeel is van de vernieuwde aansluiting van de Groenewouddreef 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 3.9). 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 de Zonneweilaan een recreatief voetpad aangelegd, parallel aan de N65.



Figuur 3.9 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 3.10 is de locatie waar een tijdelijke bestemming voor geldt weergegeven.



Figuur 3.10 Tijdelijke bestemming ter plaatse van Park Eikenheuvel

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.

Aanpassing overgang autosnelweg (A65) – autoweg (N65) (onderdeel van PHS)

De N65 tussen de kruising met de Helvoirtseweg – J.F. Kennedylaan en de randweg Den Bosch is nu nog een autoweg. Ten oosten van de Taalstraat geldt een maximum snelheid van 100 km/uur. De N65 wordt hier aangepast tot gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 70 km/uur. De N65 past hiermee qua uitstraling beter in het stedelijk (woon)gebied van Vught. Het wegbeeld (bijvoorbeeld afwezigheid vluchtstrook) en het wegtype worden in overeenstemming gebracht met de rijsnelheid van 70 km/uur. Een gebiedsontsluitingsweg met een lager snelheidsregime heeft positieve gevolgen voor milieuaspecten als bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit. Door dit deel van weg in te richten als gebiedsontsluitingsweg wordt het contrast met het omliggende woongebied in Vught kleiner. Het wegprofiel wordt smaller en de geleiderails vervallen. Dit profiel wordt doorgezet binnen de gehele bebouwde kom van Vught.

Op- en afrit Olmenlaan/Rembrandtlaan (onderdeel PHS)

In het kader van het programma hoogfrequent spoor wordt het spoor Den Bosch – Eindhoven binnen Vught verdiept aangelegd om de hinder van het spoor in Vught te beperken. Hierdoor komt de N65 (die nu nog verdiept ligt) op maaiveld. In het kader van deze omkering is het niet nodig om de invoeger vanaf de Rembrandtlaan naar de N65 (richting Tilburg) te handhaven. Deze vervalt. De huidige verbindingen Rembrandtlaan en Aert Heymlaan parallel langs het spoor ter hoogte van de N65 vervallen. Door de aanleg van het verdiepte spoor kan de nieuwe verbinding tussen de Rembrandtlaan en Lekkerbeetjenlaan ten noorden van de N65 worden gerealiseerd. De oprit Olmenlaan en de afrit Rembrandtlaan worden na de omkering van het spoor en de N65 verkeersveilig teruggebracht.

ontwerp 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 voornoemde 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.

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 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 geen toets aan de ladder voor duurzame verstedelijking. De ladder voor duurzame verstedelijking is niet van toepassing op de reconstructie van de N65, 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.

Er kan, op basis van het bovenstaande, nog geen uitsluitsel gegeven worden of de ontwikkeling al dan niet als een nieuwe stedelijke ontwikkeling moet worden aangemerkt. Om die reden is het verstandig de ladder te doorlopen. 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 Vught. 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 Vught 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 het Reconstructie is trede 2 niet van toepassing.

De derde trede betreft 'Mobiliteitsmanagement'. 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 vierde trede betreft 'Openbaar vervoer'. Het openbaar vervoer in de regio bestaat uit treinen en 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'. Bij het tot stand komen van de Reconstructie N65 is gebleken dat het beter benutten van de bestaande N65 - met lokale aanpassingen - een

oplossing biedt voor de leefbaarheid en de bereikbaarheid van de regio. Het beter benutten van de bestaande infrastructuur leidt tot een verbetering van de leefbaarheid en de doorstroming.

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 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 Verordening ruimte 2014. Indien aan deze Verordening wordt voldaan, zal impliciet ook geen afbreuk worden gedaan aan één van de hierboven genoemde provinciale ruimtelijke belangen.

4.2.2 Verordening ruimte Noord-Brabant

De Verordening ruimte Noord-Brabant (geconsolideerde versie 15-07-2017) is de juridisch uitwerking van de provinciale structuurvisie 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 Verordening ruimte verdeelt het grondgebied van de provincie Noord-Brabant in 4 typen structuren:

- Bestaand stedelijk gebied;
- Groenblauwe mantel;
- Natuurnetwerk Brabant;
- Gemengd landelijk gebied.

Het tracé doorkruist alle vier de structuren. Aan de structuren zijn aanduidingen verbonden

Bestaand stedelijk gebied (kaartlaag Stedelijke ontwikkeling)

Structuur: Bestaand stedelijk gebied, stedelijk concentratiegebied

Conclusie stedelijke ontwikkeling

Groenblauwe mantel (kaartlaag Natuur en landschap)

Ruimte - Antea Nederland B.V.

mantel'.

Structuur: Groenblauwe mantel

De Verordening ruimte Noord-Brabant regelt de bescherming en ontwikkeling van de Groenblauwe mantel en de ontwikkelingsmogelijkheden voor functies. De Groenblauwe mantel is nodig voor de bescherming, maar vooral ook de ontwikkeling van natuur- en waterfuncties. Dit geldt zowel voor de aanliggende groenblauwe kerngebieden als het mantelgebied zelf. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen binnen de mantel zijn mogelijk, mits ze gunstig zijn voor de natuur- en landschapswaarden en het bodem- en watersysteem. De waarden in de Groenblauwe mantel zijn vaak gekoppeld aan het bodem-watersysteem (zoals de aanwezigheid van een kwel), aan landschapselementen (zoals houtwallen en heggen), of aan het voorkomen van bijzondere planten en dieren.

Reconstructie N65

Als gevolg van de Reconstructie N65 vindt ruimtebeslag plaats op de Groenblauwe mantel (zie figuur 4.2). Het is mogelijk om infrastructurele ontwikkelingen uit te voeren binnen de Groenblauw mantel, mits deze maatregelen een positieve bijdrage leveren aan de bescherming en ontwikkeling van de ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken (art. 6.1 Verordening ruimte Noord-Brabant). Op basis van artikel 6.17 Verordening ruimte kan een bestemmingsplan voorzien in de aanleg of wijziging van een gemeentelijke of provinciale weg, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a. een omschrijving van het gebied waarop het voorbereidend onderzoek was gericht;
- b. een beschrijving van de aard van het verkeerskundig probleem waarop dat voorbereidend onderzoek was gericht en van de aard van de ruimtelijk relevante ontwikkelingen in het gebied;
- c. een onderbouwing van de voorkeur voor het in het plan opgenomen tracé, mede aan de hand van het voorbereidend onderzoek bedoeld onder a en b;
- d. een beschrijving van het aantal te realiseren rijstroken;
- e. een beschrijving van de te treffen maatregelen, de inpassing van die maatregelen en de ligging in het terrein;
- f. een onderbouwing dat de ontwikkeling onder toepassing van artikel 6.1, eerste lid (bescherming groenblauwe mantel), gepaard gaat met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de onderkende ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken;
- g. een beschrijving van de te treffen voorzieningen, gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk, voor zover die voorzieningen rechtstreeks verband houden met de uitvoering van het werk.

De aspecten a en b zijn in hoofdstuk 2 Het plangebied beschreven. De aspecten c en d zijn toegelicht in hoofdstuk 3 Plan. Voor de aspecten e t/m g is navolgend een onderbouwing opgenomen. Er is tevens, in Bijlage 5 een nadere onderbouwing opgenomen.

Als gevolg van de Reconstructie N65 vindt op meerdere locaties ruimtebeslag plaats op de Groenblauwe mantel (zie figuur 4.2). Dit komt met name voor rekening van de aanleg van parallelwegen en het viaduct tussen de Sparrendaalseweg en Kruishoeveweg. Het gaat hier om ruimtebeslag in bermen en op agrarische- en woonpercelen. De (natuur)waarden zijn op deze locaties beperkt in verband met het relatief intensieve gebruik en beheer van de gronden.

Tevens is er sprake van verstoring door de aanwezige aangrenzende infrastructuur. Er is dan ook geen sprake van een negatief effect op de waarden die kenmerkend zijn voor de Groenblauwe mantel. De genoemde landschappelijke structuur en waarden die in samenhang de kwaliteit van het gebied als groenblauwe mantel bepalen, worden door de nieuwe infrastructuur niet aangetast.

Het beschermingskader van de Groenblauwe mantel schrijft voor dat '...de ontwikkeling gepaard gaat met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de

onderkende ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken' (art. 6.1). Om invulling te geven aan deze positieve bijdrage wordt voorgesteld om de bermen en bermgreppels een natuurvriendelijke inrichting en beheer te geven. Daaronder wordt verstaan het creëren van bloemrijke bermen en greppels die ontstaan als gevolg van aanleg en inzaaien met een voor dit doel samengesteld bloemrijk zaadmengsel, gevolgd door een beheer van maaien en afvoeren. Het maaibeheer bestaat uit één keer per jaar maaien van de bermen, met afvoeren van het maaisel. Bovenbeschreven voorstel dient door de Provincie Noord-Brabant te worden goedgekeurd. Het uiteindelijke voorstel wordt in een uitvoeringsovereenkomst geregeld.

De maatregelen die in de Groenblauwe mantel plaatsvinden kunnen tevens ook een positieve impuls geven aan het landschap door bijvoorbeeld de bermen en bermgreppels een natuurvriendelijke inrichting en beheer te geven. Ook voorzieningen ten behoeve van extensieve recreatie, extra investeringen in beeldkwaliteit en watergerelateerde elementen, zoals poelen, worden als kwaliteitsverbetering van het landschap gezien. Wanneer door de maatregelen en bijbehorende landschappelijk inrichting geen negatieve effecten ontstaan op de Groenblauwe mantel, is er geen belemmering aan de orde vanuit het beleid van de Groenblauwe mantel. In Bijlage 5 is een uitgebreide omschrijving van de kwaliteitsverbetering opgenomen.



Figuur 4.2 Ligging plangebied binnen Natuurnetwerk Brabant en Groenblauwe mantel

Tankstation

Het toekomstige tankstation is binnen de Groenblauwe mantel gelegen. In de Verordening ruimte (artikel 3.1, lid 2 onder b) is beschreven dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied plaats moet vinden binnen een bestaand bouwperceel. Hier kan echter van worden afgeweken, op grond van artikel 3.3, lid 2. De nieuwvestiging van een stedelijke functie is enkel mogelijk indien:

1. dit noodzakelijk is vanwege een groot openbaar belang;
2. is verzekerd dat er elders daadwerkelijk een gelijkwaardige ruimtelijke ontwikkeling planologisch, juridisch en feitelijk wordt opgeheven;
3. de ruimtelijke ontwikkeling zich verhoudt tot de doelstelling van het gebied waarbinnen

de ontwikkeling plaatsvindt;

4. er vanwege de nieuwvestiging geen onevenredige aantasting van waarden plaatsvindt;
5. aannemelijk is dat ruimtelijk-economische belangen voor de langere termijn aanwezig zijn;
6. de juridische of feitelijke mogelijkheden voor vestiging op een bestaand bouwperceel in de gemeente en in de omliggende gemeenten ontbreken.

Voor de aspecten is navolgend een onderbouwing opgenomen. Er is tevens, in Bijlage 5 een nadere onderbouwing opgenomen.

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. Brandstofverkoopunten 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 2019", 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, zoals bloemrijke bermen. Bij de reconstructie van de N65 wordt daarnaast veel aandacht besteed aan het aspect natuur met de aanleg van een ecoduct en een ecopassage. Het is mede door de aanleg van de ecoduct 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.

Conclusie Groenblauwe mantel

Zowel de realisatie van de N65 (en parallelwegen) en de verplaatsing van het tankstation veroorzaken geen onevenredige afbreuk van waarden binnen de Groenblauwe mantel. Er wordt tevens ingezet op het leveren van een positieve bijdrage aan de Groenblauwe mantel, door het inrichten van onder andere bloemenrijke bermen. De verplaatsing van het tankstation voldoet aan de gestelde eisen in artikel 3.3, lid 2 van de Verordening ruimte. Er is geen sprake van een belemmering vanuit het beleid van de Groenblauwe mantel.

Natuurnetwerk Brabant (kaartlaag Natuur en landschap)

De N65 ligt in de permanente en tijdelijke situatie op enkele plaatsen binnen de structuur van het 'Natuurnetwerk Brabant'.

Structuur: Natuurnetwerk Brabant (NNB)

Voor een Natuurnetwerk Nederland (NNN)-gebied geldt in zijn algemeenheid dat de volgende aspecten kernkwaliteiten vormen van het NNN:

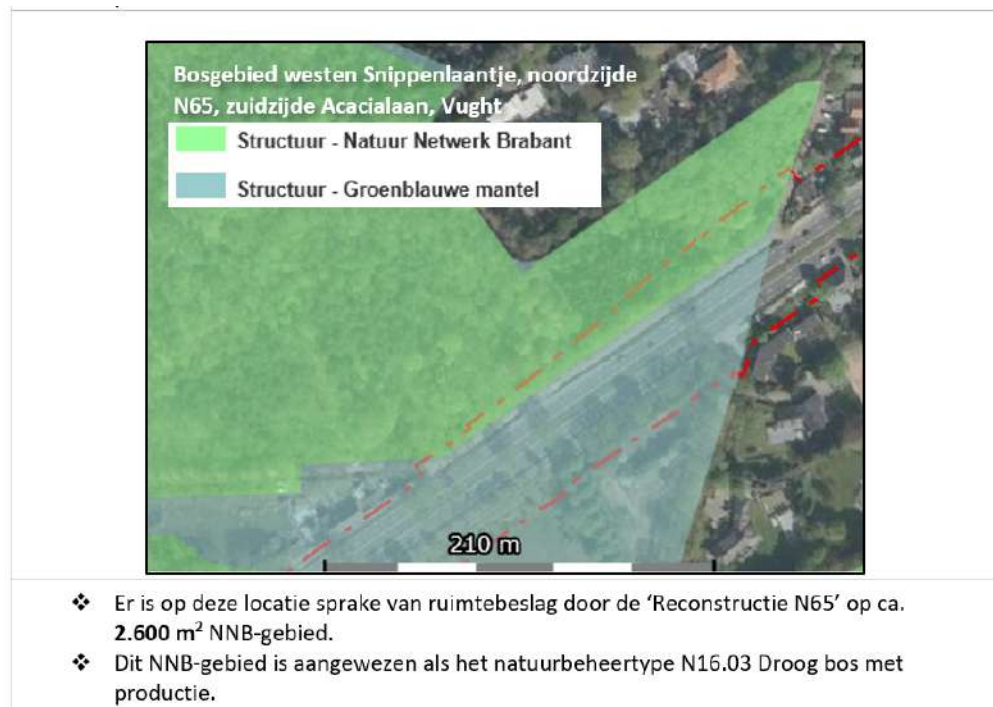
- uitwisselingsmogelijkheden (doel 'verbinden');
- natuurlijke eenheid en aaneengeslotenheid (doel 'vergroten');
- kwaliteit van het NNN en van leefgebied van soorten (doel 'kwaliteitsverbetering'). De kwaliteit wordt gevormd door de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN, hieronder worden onder 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 Verordening ruimte (VR) Noord-Brabant (geconsolideerde versie januari 2019) is aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNB (zowel direct als indirect) niet zonder meer toegestaan. Voor een dergelijke aantasting is artikel 5.1, lid 7 van de Verordening aan de orde: "het Bestemmingsplan strekt ertoe dat de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende, negatieve effecten worden gecompenseerd. Compensatie kan plaatsvinden door fysieke of financiële compensatie. Bij een wezenlijk effect dient het NNB herbegrensd te worden volgens het 'nee-tenzij principe' (overige herbegrenzingsartikelen zijn niet van toepassing).

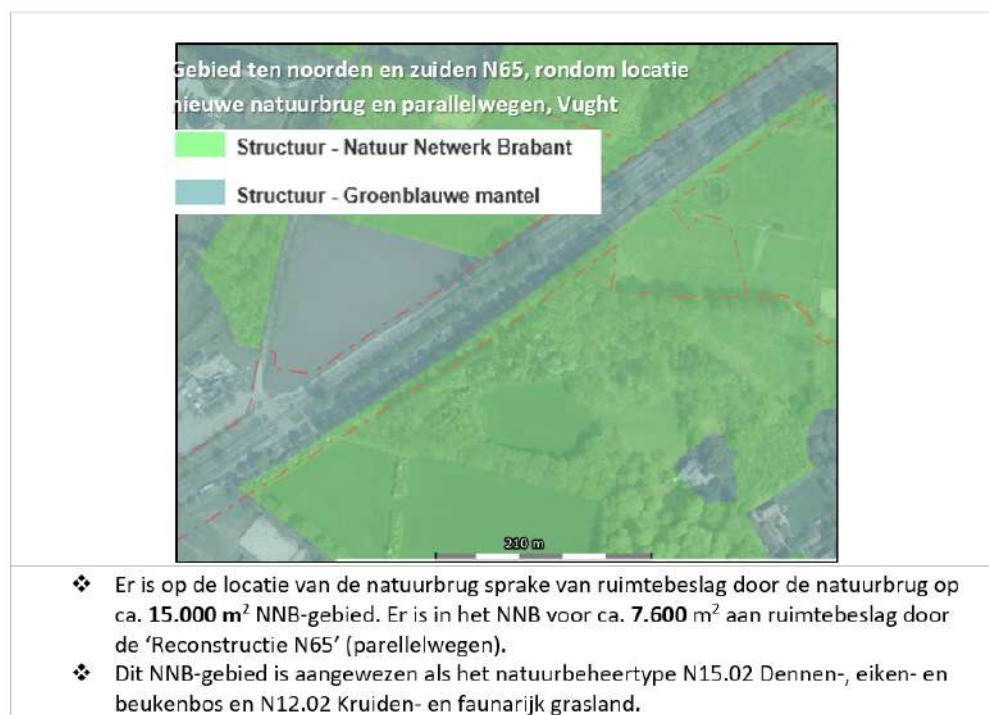
In de nieuwe situatie komt ter plaatse van de reconstructiewerkzaamheden NNB-gebied voor. Er is sprake van ruimtebeslag binnen de NNB. In onderstaande kaarten is inzichtelijk gemaakt hoeveel ruimtebeslag er plaatsvindt op het NNB binnen de plangrenzen van de 'Reconstructie N65'.



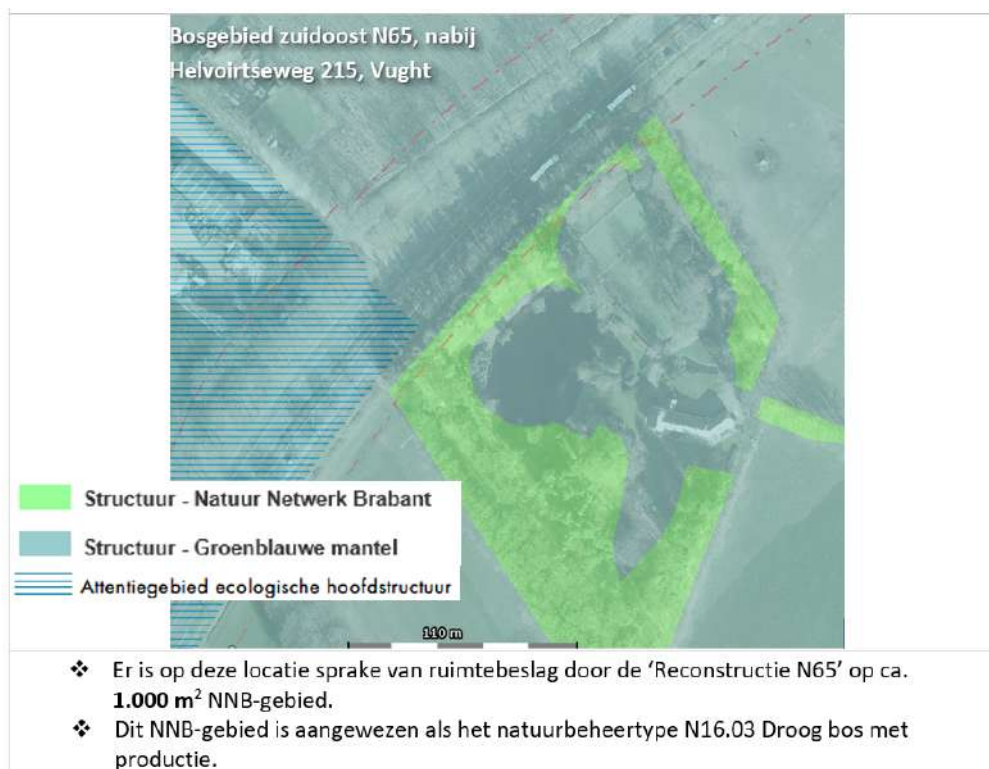
Figuur 4.3. Ruimtebeslag NNB locatie zuidzijde N65, Martinilaan (groene vlak binnen rode stippellijn)



Figuur 4.4. Ruimtebeslag NNB locatie noordzijde N65, Acacialaan (groene vlak binnen rode stippellijn)



Figuur 4.5. Ruimtebeslag NNB locatie noorden en zuiden N65, rondom locatie nieuwe natuurbrug en parallelwegen (groene vlak binnen rode stippellijn)



Figuur 4.6. Ruimtebeslag NNB locatie bosgebied zuidzijde N65, nabij Helvoirtseweg 215 (groene vlak binnen rode stippellijn)

In totaal komt het feitelijke ruimtebeslag neer op circa 30.200 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 1,5 ha.

In het kader van de Verordening ruimte (VR) Noord-Brabant (geconsolideerde versie januari 2019) is aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNB niet zonder meer toegestaan. Er is daarom een compensatie noodzakelijk. Daarnaast dient het NNB als gevolg van het permanente ruimtebeslag herbegrensd te worden 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

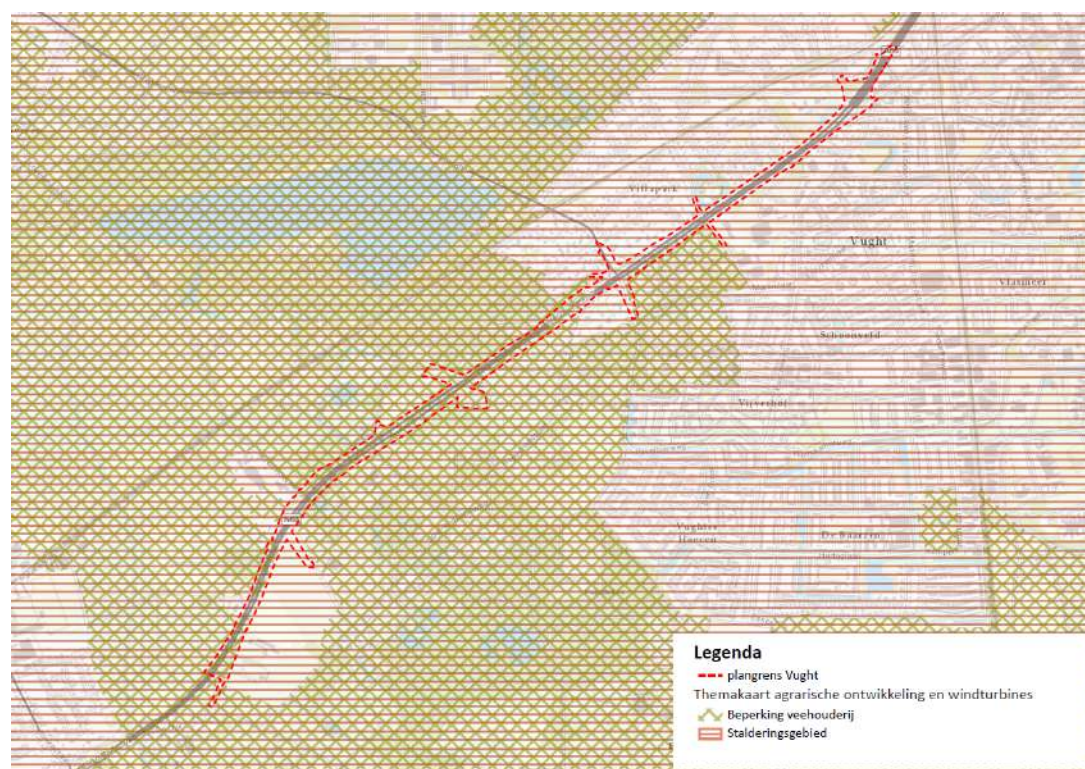
Voor permanente compensatie kan gekozen worden voor fysieke of financiële compensatie. Bij voorliggend geval is door de gemeente Vught als uitgangspunt meegegeven dat fysieke compensatie niet mogelijk is. De compensatie van het ruimtebeslag vindt derhalve plaats in de vorm van financiële compensatie. 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.

Gemengd landelijk gebied (kaartlaag 'Agrarische ontwikkeling en windturbines')

Op basis van de kaartlaag 'Agrarische ontwikkeling en windturbines' ligt het plangebied binnen de structuur 'Gemengd landelijk gebied'. Daarnaast is de aanduiding 'Integratie stad-land' van toepassing op het plangebied.



Figuur 4.5 Uitsnede kaartlaag 'Agrarische ontwikkeling en windturbines'

Structuur: Gemengd landelijk gebied

Op basis van artikel 7.18 Verordening ruimte kan een bestemmingsplan dat is gelegen in het 'Gemengd landelijk gebied' voorzien in de aanleg of wijziging van een gemeentelijke of provinciale weg, mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- a. een omschrijving van het gebied waarop het voorbereidend onderzoek was gericht;
- b. een beschrijving van de aard van het verkeerskundig probleem waarop dat voorbereidend onderzoek was gericht en van de aard van de ruimtelijk relevante ontwikkelingen in het gebied;
- c. een onderbouwing van de voorkeur voor het in het plan opgenomen tracé, mede aan de hand van het voorbereidend onderzoek bedoeld onder a en b;
- d. een beschrijving van het aantal te realiseren rijstroken;
- e. een beschrijving van de te treffen maatregelen, de inpassing van die maatregelen en de ligging in het terrein;
- f. een beschrijving van de te treffen voorzieningen, gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk, voor zover die voorzieningen rechtstreeks verband houden met de uitvoering van het werk.

De aspecten a en b zijn in hoofdstuk 2 Het plangebied beschreven. De aspecten c en d zijn uitgebreid toegelicht in hoofdstuk 3 Plan. Voor wat betreft de aspecten e en f 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. Daarnaast wordt, zoals hierna wordt besproken, in overleg met de provincie bekeken hoe invulling gegeven kan worden aan een groene en blauwe landschapsontwikkeling.

Aanduiding: Integratie stad-land

De aanduiding integratie stad-land geldt voor het gedeelte tussen de Vijverbosweg en de Martinilaan. Onder specifieke voorwaarden (artikel 9, lid 2) is een nieuwe stedelijke ontwikkeling ook mogelijk in gebieden met bijzondere landschappelijke kwaliteiten, de zogenoemde gebieden 'integratie stad-land'.

Integratie stad – land (artikel 9.1)

1. In afwijking van artikel 3.1, tweede lid, onder a (verbod op nieuwvestiging) en artikel 4.2 (stedelijke ontwikkeling) kan een bestemmingsplan, ter plaatse van de aanduiding 'Integratie stad-land' voorzien in een stedelijke ontwikkeling mits:
 - a. deze in samenhang en in evenredigheid geschiedt met een groene en blauwe landschapsontwikkeling binnen de aanduiding 'Integratie stad-land' of de naaste omgeving;
 - b. deze geen betrekking heeft op een te ontwikkelen of een uit te breiden middelzwaar- en zwaar bedrijventerrein.
2. Een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid strekt ertoe dat:
 - a. de stedelijke ontwikkeling aansluit bij het bestaand stedelijk gebied of plaatsvindt in een nieuw cluster van stedelijke bebouwing;
 - b. bij de stedenbouwkundige en landschappelijke inrichting van de stedelijke ontwikkeling rekening wordt gehouden met de aanwezige ruimtelijke kwaliteiten en structuren in het gebied zelf en in de naaste omgeving, waaronder mede begrepen de ontwikkeling van een groene geleding ten behoeve van ecologische en landschappelijke verbindingsen, door deze in de planontwikkeling te betrekken;
 - c. is verzekerd dat de beoogde stedelijke ontwikkeling in omvang en ruimtelijke kwaliteit evenredig is met de beoogde groene en blauwe landschapsontwikkeling;
3. Voor zover een bestemmingsplan voorziet in een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het eerste lid, is artikel 2, vierde lid (zwaarste regiem geldt) niet van toepassing en heeft het tweede lid, onder b voorrang op de beschermingsregels die elders in deze verordening zijn opgenomen, behoudens in geval dat artikel 5 (NNB) van toepassing is.

4. Op een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid zijn de bepalingen uit artikel 4.3 tot en met artikel 4.10 van overeenkomstige toepassing.
5. In aanvulling op artikel 4 'Bestaand stedelijk gebied' borgt een bestemmingsplan ter plaatse van de aanduiding 'Integratie stad-land' dat:
 - a. de gerealiseerde groene en blauwe landschapsontwikkeling als bedoeld in het eerste lid, behouden blijft, en
 - b. de ontwikkeling van een middelzwaar- en zwaar bedrijventerrein is uitgesloten.

Regels voor kwaliteitsverbetering bebouwingsconcentraties (artikel 9.2)

6. In afwijking van artikel 3.1, tweede lid, onder a (verbod op nieuwvestiging), artikel 6.7, eerste lid, en artikel 7.7, eerste lid, (wonen) kan een bestemmingsplan ter plaatse van de aanduiding 'Integratie stad-land' in een bebouwingsconcentratie voorzien in de bouw van één of meer wo-ningen mits de toelichting een verantwoording bevat waaruit blijkt dat:
 - a. het bestemmingsplan de nodige voorwaarden bevat om een goede landschappelijke inpassing van de te bouwen woningen te verzekeren;
 - b. er geen sprake is van een aanzet voor een stedelijke ontwikkeling;
 - c. geen inbreuk wordt gedaan aan de toepassing van de regeling bedoeld in artikelen 6.8 en artikel 7.8 (ruimte-voor-ruimte).

7. Artikel 3.1, tweede lid onder a (verbod nieuwvestiging) is niet van toepassing

Voor de verantwoording van het voornemen is navolgend een onderbouwing opgenomen.

Op de gronden die binnen de aanduiding 'Integratie stad-land' 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 Integratie stad- land 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 5 wordt hier nader op ingegaan.

Conclusie gemengd landelijk gebied

De ontwikkeling is getoetst aan de regels voor Integratie stad-land. Hieruit is gebleken dat de ontwikkeling die op deze gronden plaatsvindt niet is aan te merken als stedelijke ontwikkeling en derhalve de gestelde voorwaarden niet van toepassing zijn.

Overige aanduidingen

Op basis van de kaartlaag 'Cultuurhistorie' ligt het plangebied binnen de aanduiding 'Cultuurhistorisch vlak'.

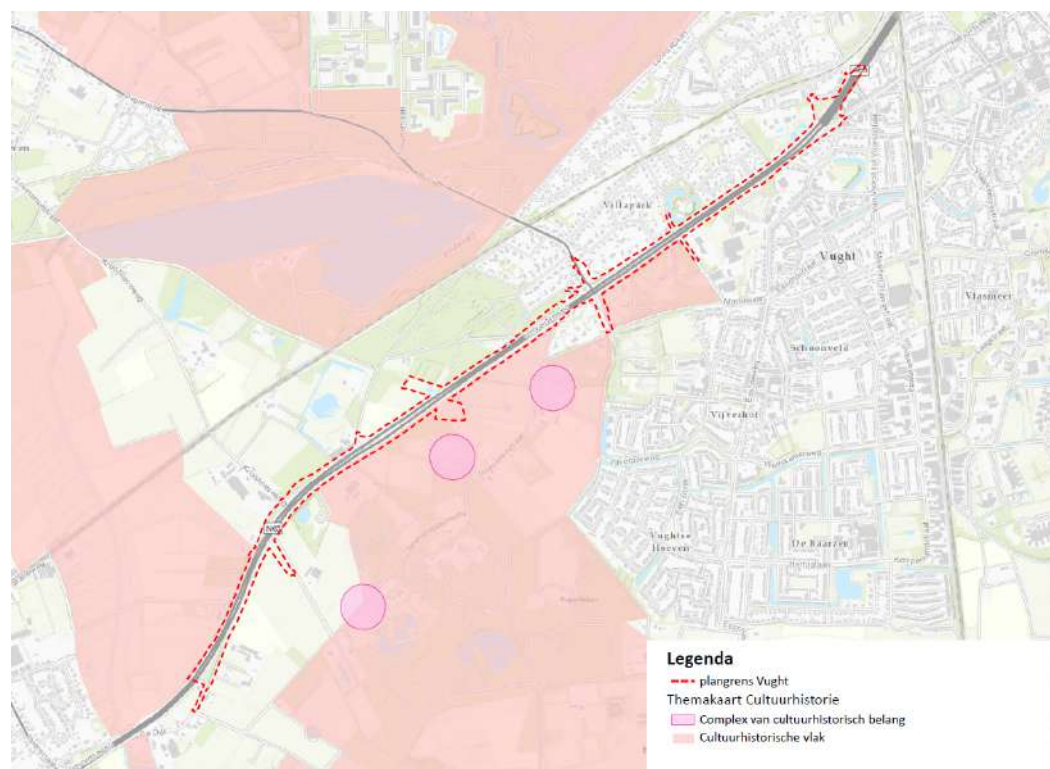
Aanduiding Cultuurhistorisch vlak

In de nieuwe situatie vindt er voor een klein gedeelte permanent ruimtebeslag plaats binnen het 'Cultuurhistorisch vlak'. 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 vlak'. De verordening stelt dat ter plaatse van de aanduiding 'Cultuurhistorische vlakken' 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 4.6 Uitsnede kaartlaag 'Cultuurhistorie'

Conclusie cultuurhistorie

De reconstructie van de N65 zorgt voor een klein gedeelte voor permanent ruimtebeslag in het 'Cultuurhistorisch vlak'. Daarnaast komt een gedeelte van de tijdelijke N65 ter hoogte van de kruising Martinilaan/De Bréautélaan binnen het 'Cultuurhistorisch vlak' 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 Attentiegebied Natuurnetwerk Brabant

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

De Verordening ruimte 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 in een natte natuurschap kunnen hebben, is een vergunning nodig.

Het waterschap dient betrokken te worden in de beoordeling van de aanvraag om een omgevingsvergunning. Ook bij een verzoek tot grenswijziging van een Attentiegebied Natuur Netwerk Brabant moet het betreffende waterschapsbestuur worden gehoord. In artikel 12 van de Verordening ruimte zijn regels opgenomen die een bestemming dient te stellen ten aanzien van het Attentiegebied Natuurnetwerk Brabant. Deze regels zijn opgenomen in de algemene aanduidingsregels van dit bestemmingsplan. Hiermee is de bescherming van het Attentiegebied Natuurnetwerk Brabant 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. 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. Geluidsbeperking 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 de keuzes planologisch relevant zijn en passen binnen het ruimtebeslag van het VKA, zijn ze

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-Helvortseweg 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 Helvortseweg 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



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

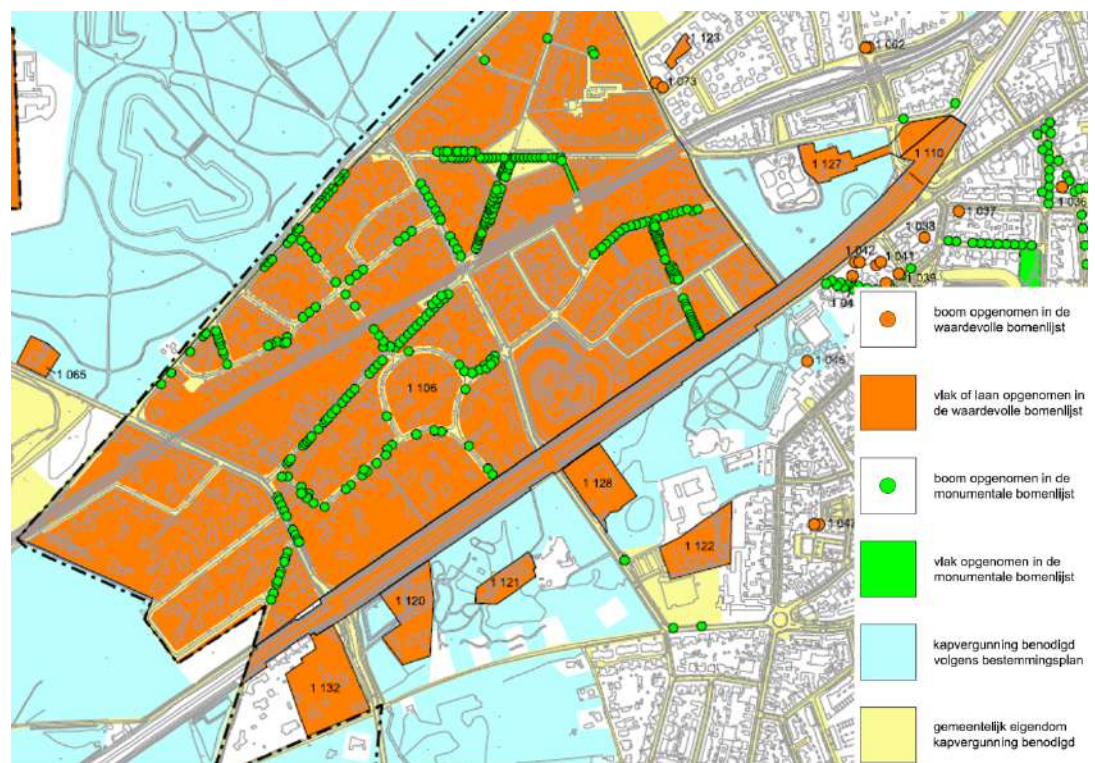
De Nota Groen, Groen Verbindt (gemeente Vught), is een actualisatie van de Nota Groen, Groen heeft Toekomst, die is vastgesteld in 2009. Deze nieuwe nota is op 4 februari 2016 in werking getreden. Op basis van deze nota heeft de gemeente de afgelopen jaren gewerkt aan de instandhouding en uitbreiding 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 4.8 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 Bijlagen 6 en 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.

ontwerp bestemmingsplan N65 Vught
Gemeente Vught
Projectnummer 435632.100

Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten permanente situatie

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.

5.2.1 Onderzoek

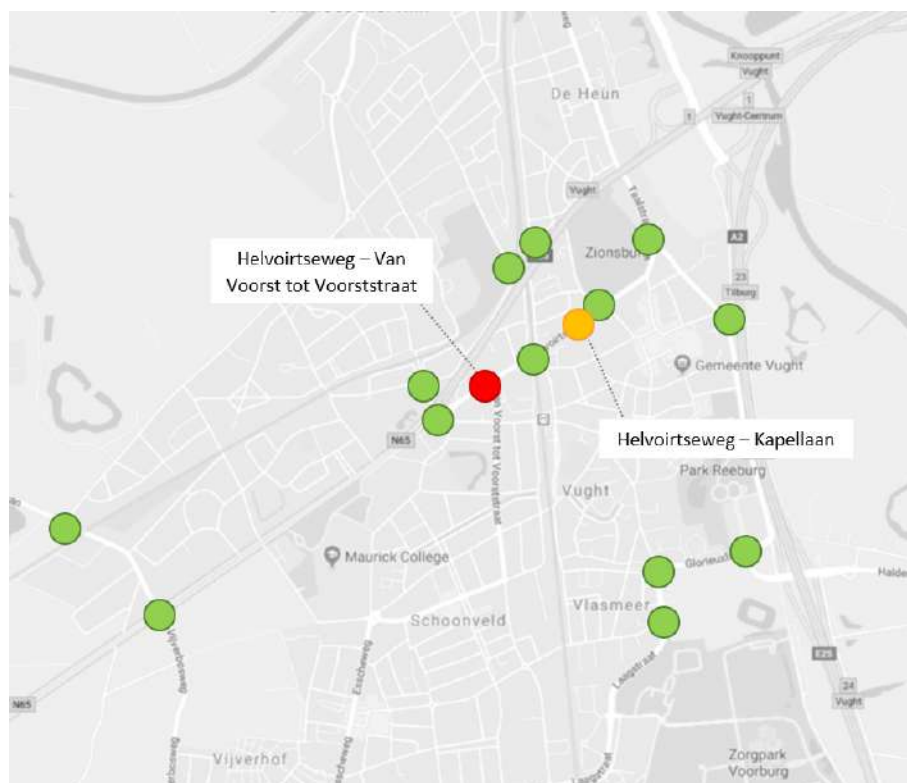
Verkeersintensiteit onderliggend wegennet

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.

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 is er sprake van een matige verkeersafwikkeling, maar is er geen directe reden tot aanpassing van het kruispunt. Op het kruispunt Helvoirtseweg - Van Voorst tot Voorststraat is er sprake van een slechte verkeersafwikkeling. Voor de afwikkeling van het verkeer op de Van Voorst tot Voorststraat wordt eerst gezocht naar locatiegebonden oplossingen (oftewel een andere inrichting van de weg). Wanneer dit niet voldoende werkt, zal worden gezocht naar "structuur-aanpassingen". Dan wordt het verkeer op een andere manier afgewikkeld in de omgeving om de belasting op deze straat te verminderen.

5.3 Bodem

5.3.1 Wettelijk kader

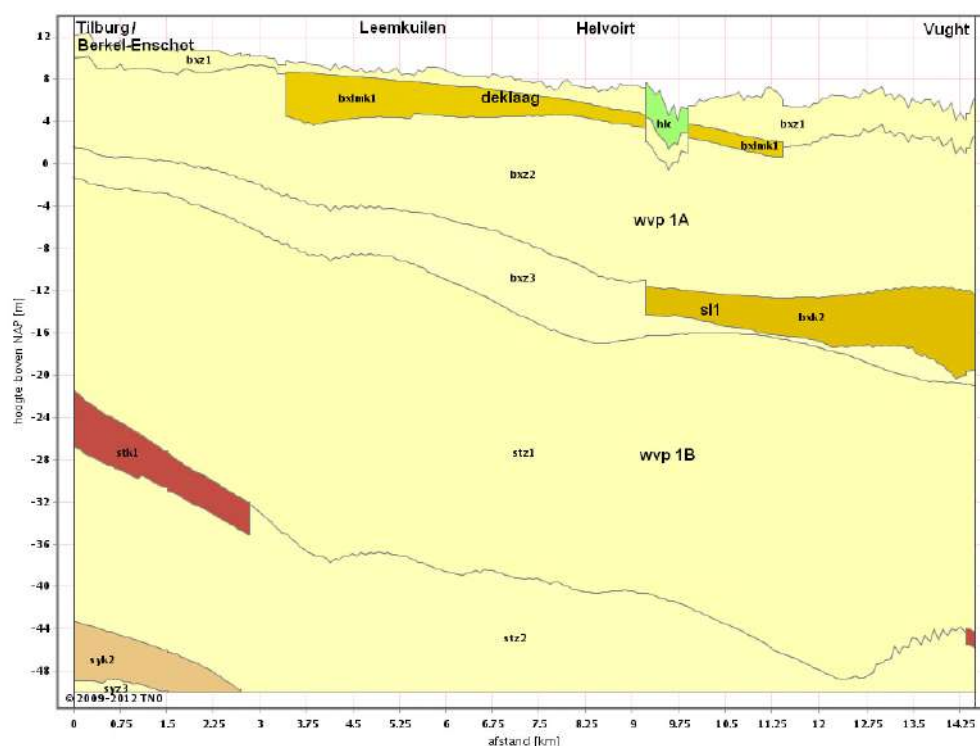
Het nationale bodembeleid is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is om te voorkomen dat nieuwe gevallen van bodemverontreinigingen ontstaan. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering 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

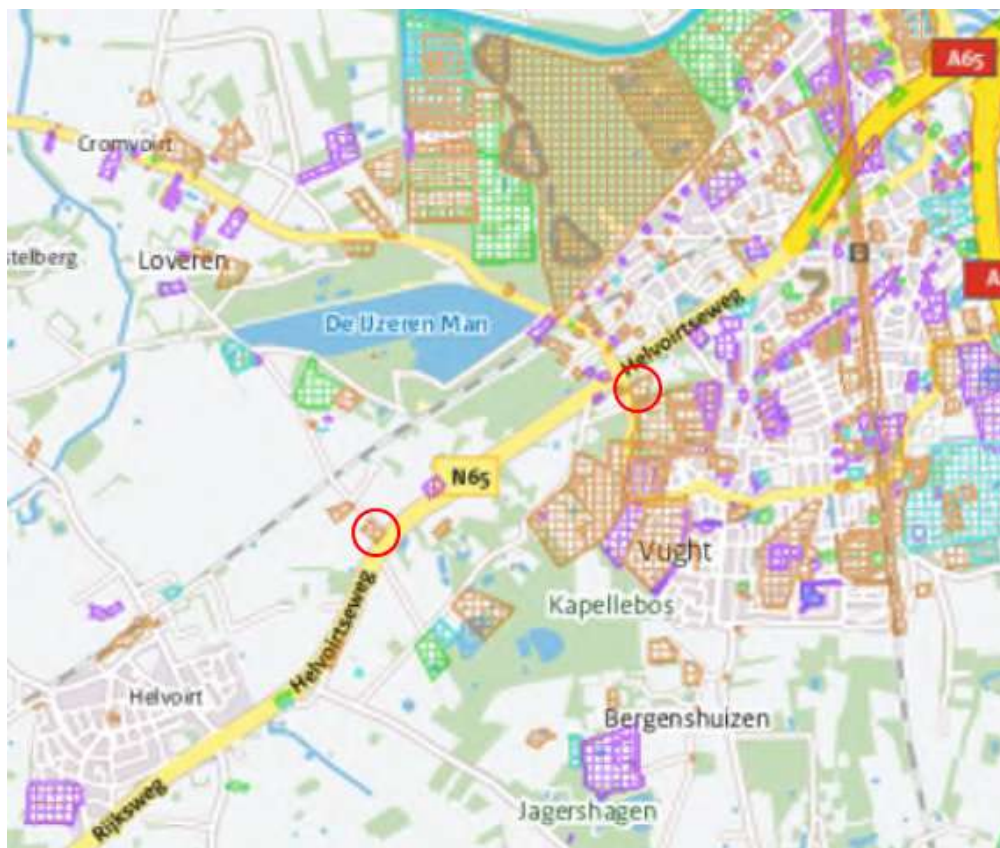
Huidige situatie

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 11 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 Vosseklem 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 uitsluitend 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.

Geadviseerd wordt de benodigde milieukundige onderzoeken uit te voeren wanneer het definitieve ontwerp van de voorgenomen herinrichting bekend is. 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 dient 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 12. 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 Bostel, 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

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

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.

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

De benodigde berging voor de compensatie van de verhardingen bedraagt 4.325 m³. De berging in het plangebied (zaksloten) bedraagt 2.509 m³. De rest van de benodigde 1.816 m³ waterberging wordt gerealiseerd op de Vughtse Heide. In de Vughtse Heide is in totaal 27.250 m³ berging beschikbaar. Op deze manier wordt er ruimschoots voldaan aan de benodigde berging voor de compensatie van de nieuwe verhardingen en te dempen zaksloten.

Ontwateringsdiepte

De reconstructie N65 heeft de volgende geohydrologische effecten:

- Het dempen van zaksloten;
- Effect verdiepte ligging N65 en PHS op grondwaterstanden;
- Wijziging ontwateringsdiepte.

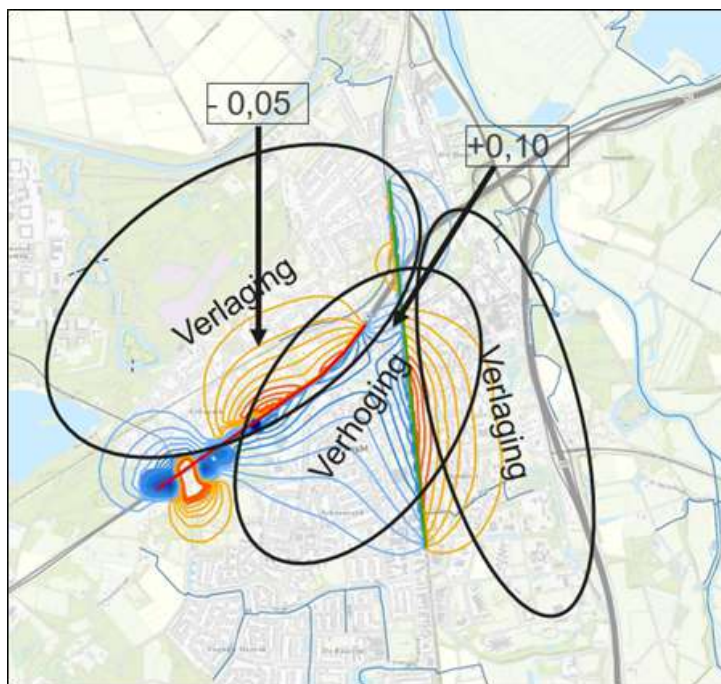
Dempen zaksloten

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).

De grondwaterstromen zullen geblokkeerd worden door de verlaagd aangebrachte tunnelbakken. Aangezien de tunnelbakken niet aaneengesloten worden aangelegd, zal er wel verhoging plaatsvinden, maar kan het grondwater er nog wel langs. In het gebied te zuiden van de N65 zal een verhoging van de grondwaterstand plaatsvinden, met circa 10 cm (zie Figuur 5.6). Ten noorden van de N65 zal de grondwaterstand afnemen met circa 5 cm.



Figuur 5.6. effect op de grondwaterstand als gevolg van de verdiepte liggingen (N65 en PHS)

Wijziging ontwateringsdiepte

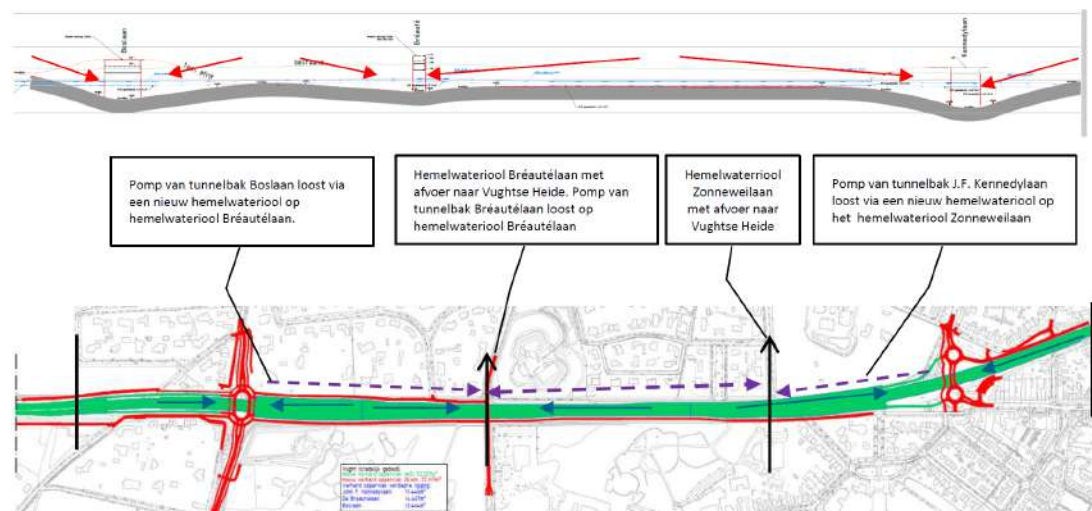
Er is in de toekomstige situatie een minimale ontwateringsdiepte van 0,7 meter vereist. De ontwateringsdieptes van de parallelwegen en N65 voldoen aan de benodigde ontwateringsdiepte van 0,7 m. Er is, in de huidige situatie een aantal gebieden die niet voldoen. Deze gebieden liggen echter buiten het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

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 5.7 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 verbinderriolen 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 heeft 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 10). 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 zal de gegevens uit het al bestaande bureauonderzoek gebruiken en update naar de huidige situatie.

Op basis van de geraadpleegde bronnen voor het bureauonderzoek kan worden geconcludeerd dat er ondanks de in principe 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. 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 Breutelaan, 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 vervolgetraject. 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

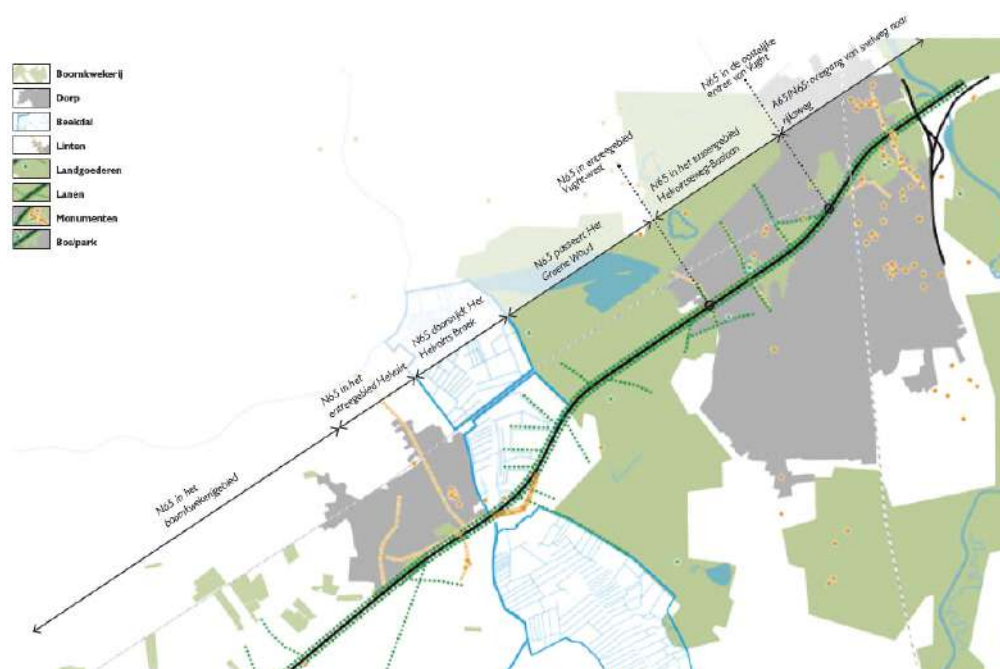
Hier zal een gelijkvloerse oversteek met verkeersregelinstantie worden gerealiseerd met mogelijk een langere uitvoegstrook (vanuit Tilburg richting de Groenewouddreef) ter hoogte van de huidige middenberm. Hiervoor is geen archeologisch onderzoek nodig.

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.

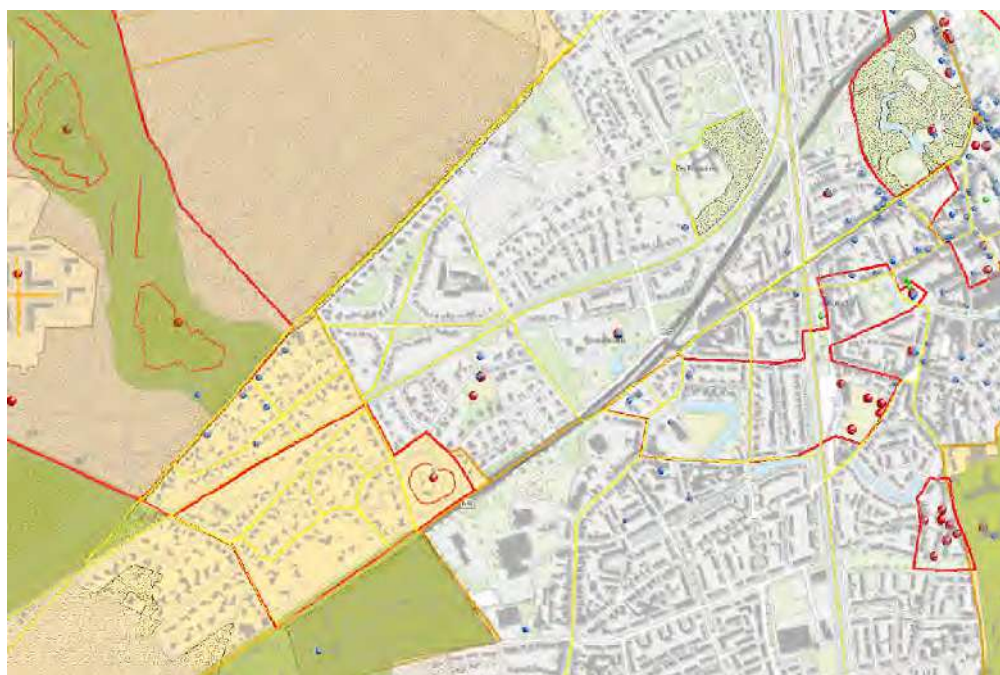
Het rapport is ter beoordeling aan de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) toegestuurd). Het RCE heeft geen opmerkingen op de conclusies uit het onderzoek voor het deel van Vught.

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 5.8. De beschermde waarden zijn opgenomen op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Brabant (figuur 5.9).



Figuur 5.8. 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 5.9. Cultuurhistorische waardenkaart van het gebied rondom de N65 in Vught (provincie Noord-Brabant)

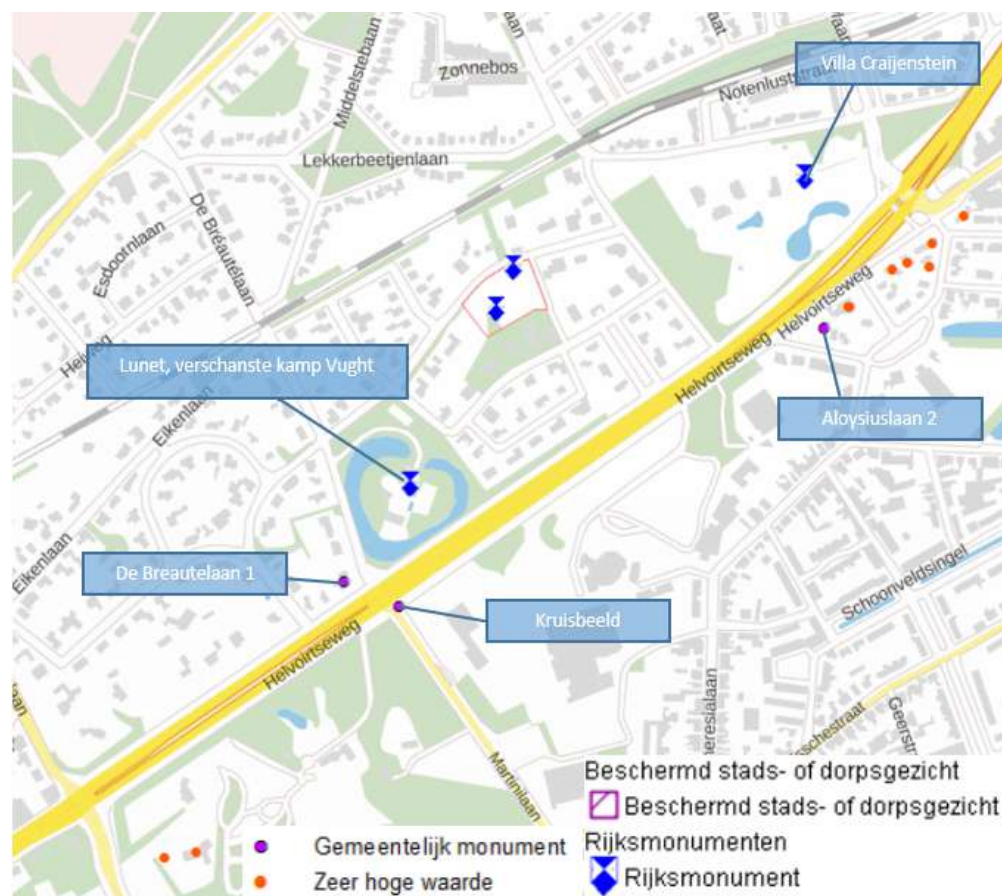
Monumenten

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. Bij de nadere uitwerking zal bekeken worden of het kruisbeeld op de huidige locatie behouden kan blijven of verplaatst kan worden.

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 5.10. 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 op basis van de gebiedsvisie en daarbij zal de voor de gemeente waardevolle laan beter tot zijn recht komen.

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 het VKA blijft de bebouwing aan de historische centrumzijde van Vught behouden, inclusief het landgoed Craijenstein en de bijbehorende toegangspoort. Wel is er in de eindsituatie en tijdens de uitvoeringsfase ruimte nodig op het landgoed. De beplanting op en aanzicht van het landgoed moeten na de realisatie worden hersteld. Door de as-verleggingen van de N65 en de aansluitende wegen, komen de Helvoirtseweg en de John F. Kennedylaan meer in een logische continue lijn te liggen en wordt de aansluitende lijnstructuur versterkt. Met uitzondering van het kwadrant bij de Lekkerbeetjenlaan blijft het bestaande gevarieerde stramien van bebouwing met voorkanten naar de N65 bij de aansluiting Helvoirtseweg - Kennedylaan behouden. De veranderingen leiden hierdoor de verdiepte ligging en gezien vanaf de N65 tot een andere (beperkttere) beleving van variatie in landschap, panorama's en monumenten langs de N65. Door de verdiepte ligging van de N65 wordt deze variatie vanaf het onderliggend wegennet juist sterker beleefd.

Martinilaan/De Bréautélaan

De Martinilaan en De Bréautélaan vormen gezamenlijk een historische en doorgaande laanstructuur. In het VKA 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. Het VKA 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 en plantensoorten 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 13 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. Naar verwachting worden de waarden van de Groenblauwe mantel niet aangetast. Op meerdere locaties wordt NNB-gebied wezenlijk aangetast door infrastructurele ingrepen. Feitelijk wordt door deze ingreep binnen een oppervlakte van circa 1,5 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 2 hectare. 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 zoals bedoeld in 5.6 (lid 1b) en de regels inzake financiële compensatie (artikel 5.8).

Geen belemmering voor uitvoerbaarheid bestemmingsplan

Verwacht wordt dat het Herbegrenzing NNB op basis van het 'nee tenzij-principe' zonder belemmeringen doorlopen kan worden waardoor de uitvoerbaarheid van het voornemen niet in het geding komt.

Conclusies beschermde houtopstanden

Houtopstanden buiten de bebouwde kom, in het buitengebied, worden beschermd door de Wet Natuurbescherming. Als gevolg van de reconstructiewerkzaamheden worden enkele houtopstanden die beschermd zijn in het kader van de Wet natuurbescherming aangetast. Het gaat om oppervlakten bosgebied (1,5 hectare) en om een aantal laanbomen langs de N65. Het bosgebied is deels tevens NNB-gebied. De houtopstanden dienen gecompenseerd te worden door herplant.

Voor de oppervlakte bosgebied geldt feitelijk een herplantplicht en dient een melding van voorgenomen velling gemaakt te worden. Er is voorgesteld om in overleg met de provincie Noord-Brabant te bepalen of, en zo ja op welke wijze, de netto-compensatie-opgave voor laanbomen, kan worden verrekend met de financiële compensatie voor NNB.

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). Het nest van de soort is jaarrond beschermd en mag niet zonder meer aangetast worden;
- algemene broedvogels (artikel 3.1).

Ontheffing aanvragen

Als gevolg van de werkzaamheden en inrichting rondom het kruispunt Boslaan/Vijverbosweg wordt de nestplaats van de sperwer verstoord en in functionaliteit aangetast.

Dit is een overtreding van de in artikel 3.1 gestelde verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming. Om deze reden is voor de voorgenomen activiteit een ontheffing Wnb (soortbescherming) noodzakelijk.

Mogelijk aanwezige beschermde soorten

Naast de aanwezigheid van de sperwer is mogelijk ook belangrijk leefgebied aanwezig van overige beschermde soorten. Het gaat hier specifiek om de volgende soortgroepen en soorten:

- vleermuizen (artikel 3.5),;
- kleine marterachtigen (artikel 3.10);
- amfibieën (artikel 3.5).

Nader onderzoek

Inzicht is noodzakelijk in het belang van de betreffende locaties binnen het plangebied om de effecten te kunnen inschatten en om te bepalen of een ontheffing nodig is.

Tijdig anticiperen om effecten te beperken

De consequenties in tijd en procedures als gevolg van de aangetroffen of verwachte beschermde soorten binnen het plangebied kunnen worden beperkt door tijdig de aanwezigheid van deze soorten in beeld te brengen en, bij gebleken aanwezigheid, tijdig op deze soorten te anticiperen. Dit is in het geval van de verwachte soorten mogelijk indien in de juiste periodes soortgericht onderzoek uitgevoerd wordt waarbij inzicht wordt verkregen in de daadwerkelijke aanwezigheid en aantallen van deze soorten op de relevante locaties.

Een dergelijke actie betreft onderzoek naar:

- Vleermuisverblijfplaatsen: meerdere bezoeken verspreid over mei tot en met september; de onderzoeksduur is altijd minimaal vijf maanden.
- Amfibieën: vijf bezoeken verspreid over de maanden maart – juli;
- Eekhoorn: drie bezoeken verspreid over maart – mei;
- Kleine marterachtigen: zes weken aaneengesloten camera's in de periode maart – augustus.
- Alle onderzoeken dienen te worden uitgevoerd volgens de voorwaarden zoals beschreven in de beschikbare protocollen.

Indien verbodsbepalingen overtreden worden dient een ontheffing aangevraagd te worden en dienen maatregelen genomen te worden die eveneens tijd in beslag nemen. Voor enkele maatregelen ten behoeve van het mitigeren van verblijfplaatsen geldt een gewinningstijd. Dit houdt in dat deze een aantal maanden voorafgaand (én gelijktijdig met de oorspronkelijke verblijfplaats) aanwezig moeten zijn.

Om vertraging te voorkomen wordt geadviseerd om in het jaar voorafgaand aan de daadwerkelijke ingreep (én in het juiste inventarisatie seizoen) onderzoek uit te voeren en de eventuele benodigde procedures doorlopen te hebben. Zodoende kan ook voldaan worden aan de geldende gewinningstijd.

Geen belemmering voor uitvoerbaarheid bestemmingsplan

De beschreven eisen en voorwaarden vanuit ecologie vormen voornamelijk nog 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).

5.6.3 Conclusie

Uit het ecologisch onderzoek is gebleken dat er beschermde soorten (soortenbescherming) aanwezig zijn in het plangebied. Het gaat hierbij om de sperwer en algemene broedvogels. Het verstoren van het leefgebied van de sperwer is een overtreding van de in artikel 3.1 gestelde verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming. Om deze reden is voor de voorgenomen activiteit een ontheffing Wnb (soortbescherming) noodzakelijk.

In het kader van de Wet natuurbescherming (soortbescherming) is de kans aanwezig dat in het plangebied mogelijk beschermde soorten voorkomen die de voorgenomen werkzaamheden kunnen beïnvloeden. Hiervoor zal nader onderzoek uitgevoerd worden.

Voor de genoemde soorten is het goed mogelijk om de meeste overtreding van verbodsbepalingen te voorkomen door bijvoorbeeld tijdig alternatieve verblijfplaatsen aan te bieden en/of de uitvoeringsplanning en –wijze van de reconstructiewerkzaamheden zo in te richten dat effecten voorkomen of gemitigeerd worden. Zodoende vormt de mogelijke aanwezigheid van de soorten niet voor een belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

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 15 “Eindvariant Geluid Vught”. De resultaten worden nog verwerkt in een rapportage en opgenomen bij het 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 14.

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 15 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 14 bij de

toelichting gevoegd. Onderstaand zijn de belangrijkste conclusies uiteengezet.

Wet geluidhinder

Wijziging John F. Kennedylaan / Helvoirtseweg

Vanwege de voorgenomen wijzigingen aan de John F. Kennedylaan/Helvoirtseweg treedt op 9 woningen een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder op. De toename bedraagt 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 mogelijk zijn. Indien deze bronmaatregelen worden toegepast, dan wordt op 1 woning na, op alle woningen voldaan aan de grenswaarde. Op Helvoirtseweg 112 blijft de geluidbelasting 60 dB. In relatie tot de investering die voor de maatregel nodig is, blijft de doelmatigheid twijfelachtig. 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 voorgenomen 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 mogelijk zijn. Met deze maatregelen blijkt dat de geluidbelasting tot 5 dB kan worden gereduceerd. Indien deze maatregelen worden toegepast, dan wordt op 11 van de 12 woningen voldaan aan de grenswaarde. Bij Vijverbosweg 1 blijft de overschrijding bestaan met maximaal 2 dB boven de grenswaarde. 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 en parallelweg De Dijk

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op de gevels van de bestaande woningen de geluidbelasting ten hoogste 45 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedraagt. 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 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

Er is onderzocht of een 'uitstraling van de reconstructie' (verder uitstralingseffect genoemd) optreedt als gevolg van de van de wijzigingen op of aan de eerdergenoemde wegen. Het effect voor de wegen rondom de aan te passen wegen is beperkt. Er treedt op een aantal wegen een uitstralingseffect op, maar de toename bedraagt met uitzondering van de Eikenlaan en Koepelweg ten hoogste 2 dB.

De Boslaan en de Helvoirtseweg betreffen de enige wegen met een rijsnelheid van 50 km/uur geldt. Voor deze wegen geldt dat er tevens een wijziging aan de weg plaats vindt. De Boslaan wordt opnieuw ingericht, waarbij de wegdekverharding wordt aangepast van klinkers in keperverband naar SMA-NL8 G+. Hiermee wordt het uitstralingseffect weggenomen. Voor de Helvoirtseweg kan het college van burgemeester en wethouders van Vught overwegen om eventuele toe te passen bronmaatregelen verder door te trekken zodat het uitstralingseffect voor de woningen langs deze weg gereduceerd of weggenomen kan worden.

Voor (een deel van) de Eikenlaan en Koepelweg wordt op basis van de emissiegetallen een toename van meer dan 5 dB verwacht. Ter plaatse van woningen aan de Eikenlaan zal de geluidbelasting vanwege de Eikenlaan in de plansituatie ten hoogste 49 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh bedragen. De gemeente kan overwegen om bij groot onderhoud

(vervanging van het wegdek) de Eikenlaan van een stiller wegdektype te voorzien, waarmee tot 3 dB reductie kan worden bereikt. Voor wat betreft de Koepelweg kan worden gesteld dat het grote verschil wordt veroorzaakt door een toename van het verkeer. Maar in de plansituatie betreft de etmaalintensiteit over de Koepelweg nog steeds minder dan 400 mvt/etmaal. Hierdoor kan worden gesteld dat de geluidbelasting van de Koepelweg in de plansituatie akoestisch niet relevant is op de omliggende woningen.

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 4 woningen aan de Lekkerbeetjenlaan bedraagt de toename in de geluidbelasting vanwege de Lekkerbeetjenlaan 2 dB of meer. De toename bedraagt niet meer dan de ten hoogst toelaatbare toename van 5 dB. Voor 30 km/uur wegen geldt echter geen formeel toetsingskader ingevolge de Wet geluidhinder. Vaststelling van een hogere waarde is derhalve ook niet aan de orde. Om de overschrijding weg te nemen dient een bronmaatregel met een reductie van minimaal 5 dB te worden toegepast om aan de grenswaarde te kunnen voldoen. Een reductie van 5 dB op een 30 km/h weg is vanwege technische beperkingen vrijwel onmogelijk. Door het beperkt aantal woningen waarvoor deze maatregel wordt getroffen in relatie tot de investering die voor de maatregel nodig is, wordt de doelmatigheid van deze bronmaatregel niet doelmatig geacht.

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. Gelet op jurisprudentie blijken 30 km/uur wegen vanuit het oogpunt van een 'goede ruimtelijke ordening' toch akoestisch worden beschouwd.

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.

Geadviseerde maatregelen

In het kader van de reductie van de geluidsbelasting kunnen verschillende maatregelen worden toegepast. Onderstaand worden de geadviseerde maatregelen toegelicht.

Op de John F. Kennedylaan/Helvoirtseweg wordt aangeraden om bronmaatregelen toe te passen. Op de rotondes en Helvoirtseweg (tot Helvoirtseweg 104) wordt over een totale lengte van circa 350 meter, een stillere vorm van asfalt (SMA-NL 8G+) 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. Indien SMA-NL8 G+ wordt toegepast, dan wordt op 6 van de 9 woningen (waar reconstructie plaatsvindt) voldaan aan de grenswaarde. Bij Helvoirtseweg 112 en Lekkerbeetjenlaan 44 en 46 blijft de overschrijding bestaan met maximaal 1 dB boven de grenswaarde. De gemeente Vught heeft aangegeven deze maatregelen toe te passen. Deze bronmaatregel dient te worden opgenomen als voorwaardelijke verplichting bij het hogere grenswaardebesluit.

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 vanwege de bronmaatregelen kan tot 5 dB worden gereduceerd. Indien SMA-NL8 G+ wordt toegepast, dan wordt op 11 van de 12 woningen (waar reconstructie plaatsvindt) voldaan aan de grenswaarde. Bij Vijverbosweg 1 blijft de overschrijding bestaan met maximaal 2 dB boven de grenswaarde. Verdergaande maatregelen aan de bron zijn niet mogelijk vanwege technische beperkingen. Deze bronmaatregel dient te worden opgenomen als voorwaardelijke verplichting bij het hogere grenswaardebesluit.

Vanwege het berekend uitstralingseffect van 2 dB op de Boslaan en de Helvoirtseweg (50 km/uur) wordt aangeraden maatregelen te treffen. De Boslaan wordt opnieuw ingericht, waarbij de wegdekverharding wordt aangepast van klinkers in keperverband naar SMA-NL8 G+. Hiermee wordt het uitstralingseffect weggenomen. Indien op de Helvoirtseweg wordt gekozen om SMA-NL 8G+ toe te passen vanwege allereerst de reconstructie weg te nemen, kan deze maatregel verder worden doorgetrokken zodat het uitstralingseffect voor de woningen langs deze weg gereduceerd of weggenomen kan worden.

Vanwege het berekend uitstralingseffect van meer dan 5 dB op de Eikenlaan en Koepelweg (30 km/uur), kan de gemeente overwegen om bij groot onderhoud (vervanging van het wegdek) deze wegen te voorzien van een stiller wegdektype. Afhankelijk van het type wegdek kan daarmee een geluidreductie van 1 tot circa 3 dB worden bereikt. Een wettelijke verplichting voor het treffen van deze maatregelen is er echter niet.

Hogere grenswaarden

Met het besluit van het bevoegd gezag om de geadviseerde maatregelen uit de voorgaande paragraaf toe te passen, dient het bevoegd gezag hogere waarden vast te stellen voor de geluidgevoelige bestemmingen waar de grenswaarde nog wordt overschreden. In onderstaande tabel zijn de hogere waarden per woning weergegeven.

Adres	Vanwege	Hogere waarde [dB]
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	58

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 overschreden bij woningen rondom de John F. Kennedylaan, Helvoirtseweg, Vijverbosweg en Boslaan.

Tevens zorgt de uitstraling van geluid voor een overschrijding ter plaatse van de Eikenlaan. Ter reductie van het geluid kunnen er bronmaatregelen toegepast worden. Er zullen, ondanks de maatregelen, vier woningen niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Vught kan - onder

voorwaarden - hogere waarden vaststellen voor de betreffende geluidgevoelige bestemmingen waar de voorkeursgrenswaarde voor de aanleg van een nieuwe weg wordt overschreden of waar een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder optreedt.

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 betekenende 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.

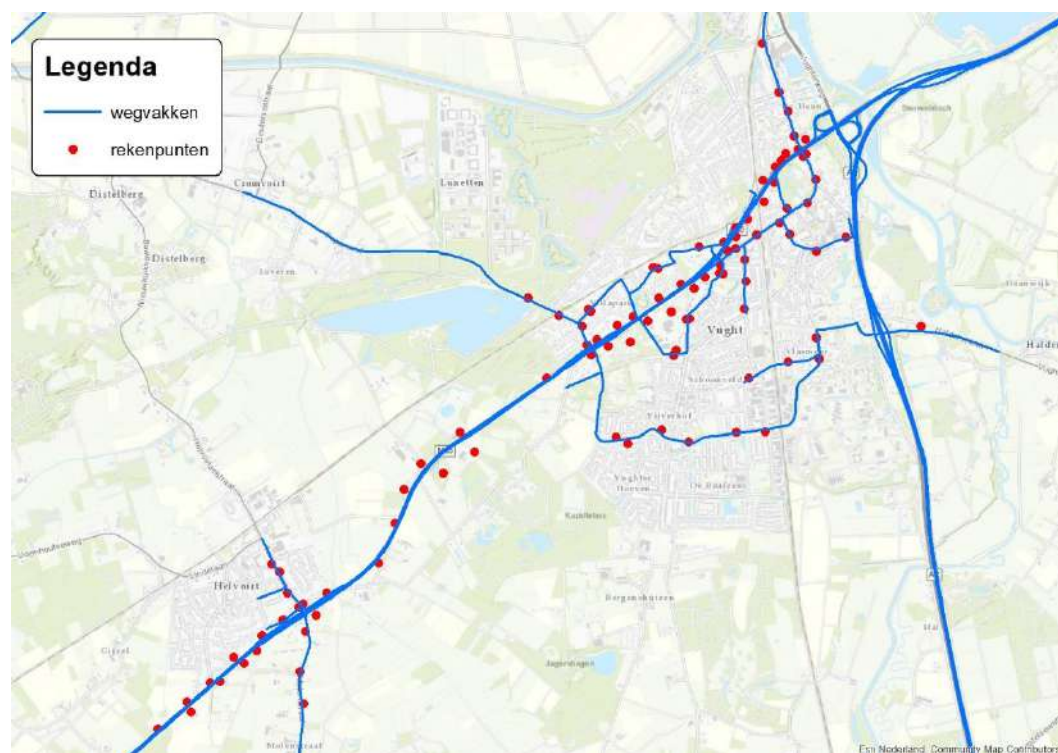
In het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) worden ook de nodige maatregelen vastgelegd. Voor de N65 is een NSL-melding gedaan. Het NSL bevat een lijst met ruimtelijke projecten die door alle maatregelen niet zullen leiden tot een overschrijding van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. De gemeente Vught heeft het project “N65 Vught – Haaren” aangemeld als nieuw project. 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 16).

5.8.2 Onderzoek

In het kader van de Reconstructie N65 is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. In bijlage 17 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.

In het PAS werken overheden en maatschappelijke partners samen om de uitstoot van stikstof te verminderen en daarmee ook economische ontwikkelingen mogelijk te maken. Door middel van brongerichte maatregelen wordt een (extra) daling van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden bereikt. Een deel van de daling van de stikstofdepositie komt beschikbaar als depositieruimte voor economische ontwikkelingen. Het overige deel komt ten goede aan de natuur waardoor gewaarborgd is dat de Natura 2000-doelen worden

gehaald. Het PAS verdeelt de gecreëerde depositieruimte in vier delen, zie ook onderstaand figuur.



Figuur 5.12. vier delen depositieruimte

Delen	Beschrijving
Autonome groei	Reservering voor autonome groei. Het betreft ontwikkelingen waarvoor vooraf geen toestemming vereist is, zoals toename van de bevolking of het autobezit.
Ruimte voor grenswaarden	Reservering voor initiatieven met een stikstofdepositie beneden de grenswaarde. Deze grenswaarde is normaal gesproken 1 mol per hectare per jaar, maar kan bij te weinig depositieruimte worden verlaagd naar 0,05 mol per hectare per jaar.
Vrije ruimte (segment 2)	Vrije depositieruimte waarmee het bevoegd gezag een vergunning kan verlenen aan initiatiefnemers voor projecten met een stikstofdepositie boven de grenswaarde.
Prioritaire projecten (segment 1)	Gereserveerde depositieruimte voor projecten die zijn opgenomen in bijlage 1 bij de Regeling natuurbescherming. Het gaat om projecten van provinciaal belang of van Rijksbelang, zoals bijvoorbeeld de projecten van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT).

De depositieruimte van de segmenten 1 en 2 wordt ontwikkelingsruimte genoemd. Indien men gebruik wil maken van deze ontwikkelingsruimte dient voor een project een vergunning aangevraagd te worden bij het bevoegd gezag, die vervolgens deze ontwikkelingsruimte kan toebedelen. Op basis van de berekende maximale bijdrage van een project aan de stikstofdepositie op een voor stikstof gevoelig habitat in een Natura 2000-gebied zijn er drie mogelijkheden:

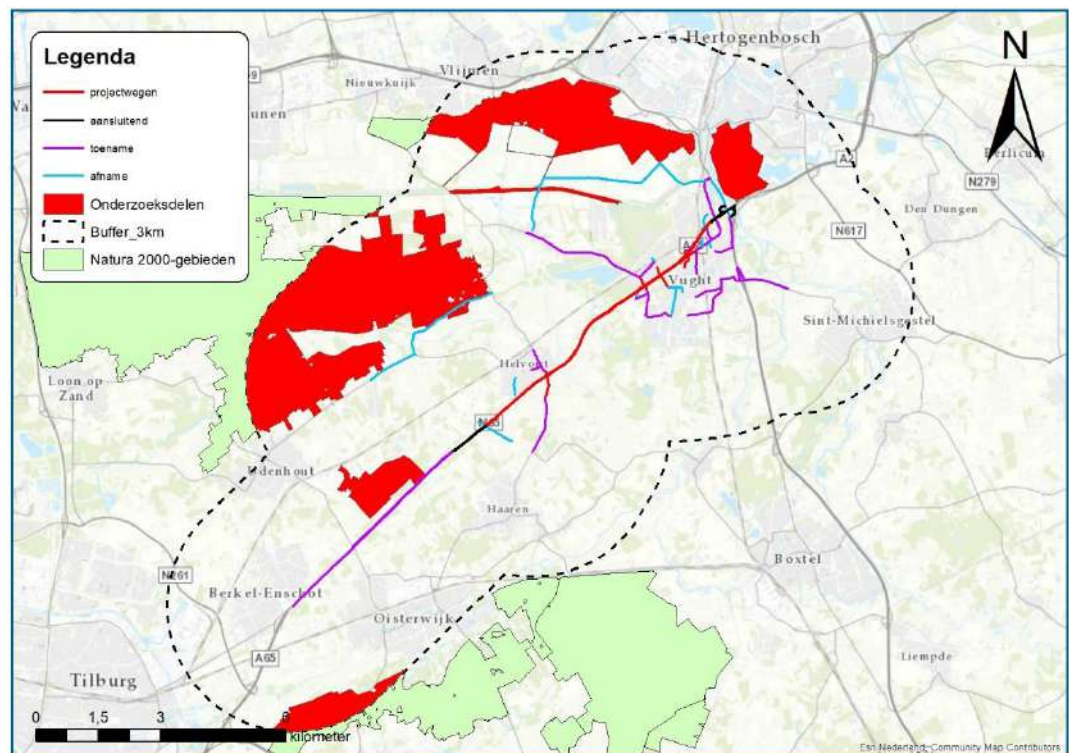
- Als de maximale bijdrage boven de grenswaarde (in de regel 1 mol per hectare per jaar) ligt, is een vergunning ingevolge de Wnb benodigd;
- Als de maximale bijdrage minder dan de grenswaarde bedraagt, kan in de regel volstaan worden met een melding;
- Als de maximale bijdrage 0,05 mol per hectare per jaar of lager is, dan gelden er geen procedurele verplichtingen op grond van de Wnb (geen vergunning, geen melding).

In verband met de schaarste aan depositieruimte heeft het bevoegd gezag beleid vastgesteld waarin de aan een project toe te delen ontwikkelingsruimte wordt beperkt. Met dit beleid moet rekening worden gehouden bij het aanvragen van een vergunning ingevolge de Wnb.

5.9.2 Onderzoek

Door Antea Group is een onderzoek naar stikstofdepositie als gevolg van de Reconstructie N65 uitgevoerd. Onderstaand zijn de resultaten uit het onderzoek uiteengezet. In Bijlage 18 is het volledige onderzoek bijgevoegd.

Gezien de scope van het onderzoek is ervoor gekozen om het onderzoeksgebied af te bakenen. Het onderzoeksgebied is weergegeven in Figuur 5.13. De afbakening is in eerste instantie gebaseerd op de projectwegen en enkele aansluitende wegvakken. Vervolgens zijn de wegvakken bepaald waarop sprake is van een toe- of afname van 500 motorvoertuigen per etmaal of meer voor het onderliggend wegennet en een toe- of afname van 1.000 motorvoertuigen per etmaal of meer voor het hoofdwegennet. Op basis van deze wegvakken bepaald AERIUS de te onderzoeken delen van de omliggende Natura 2000-gebieden.



Figuur 5.13. gebiedsafbakening

Uit de gebiedsafbakening volgt dat (delen van) de volgende N2000-gebieden onderzocht dienen te worden:

- Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek
- Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen
- Kampina & Oisterwijkse Vennen

AERIUS- berekening

De berekeningen zijn uitgevoerd met AERIUS. De berekeningen met AERIUS laten zien dat, de bijdrage op het Natura 2000-gebied Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen maximaal 2,36 mol N/ha/jaar bedraagt. In onderstaande tabel zijn de maximale deposities voor de getroffen Natura 2000-gebieden opgenomen.

Nummer	N2000-gebied	Projectbijdrage
		[mol/ha/jaar]
131	Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen	2,36
133	Kampina & Oisterwijkse Vennen	0,05
132	Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek	0,02

Prioritair project

De aanpassing aan de N65 te Vught en Haaren is aangemeld als prioritair project. Hiermee is voor het project ruimte gereserveerd, wat benut kan worden als planmotivatie en als ruimte voor de uitvoering en het gebruik van het project. Ten behoeve van de uitvoering van de aanpassingen en het gebruik van de nieuwe N65 dient een toets van de benodigde ruimte te worden gedaan. Hierbij wordt de gereserveerde ruimte in segment 1 (prioritair project) vergeleken met de benodigde ruimte.

5.9.3 Conclusie

De Reconstructie N65 is een prioritair project. Dit houdt in dat er reeds ruimte voor het project is gereserveerd in de PAS. Ten behoeve van de aanleg en het gebruik van de aangepaste N65 moet de gereserveerde ruimte in segment 1 (prioritaire projecten) worden getoetst aan de nu berekende benodigde ontwikkelingsruimte. Er zijn geen belemmeringen voor onderhavig bestemmingsplan vanuit het aspect stikstofdepositie.

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 te verkennen aanpassing 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-afrit 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 te verkennen verandering 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 te verkennen verandering 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 refentielijn 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

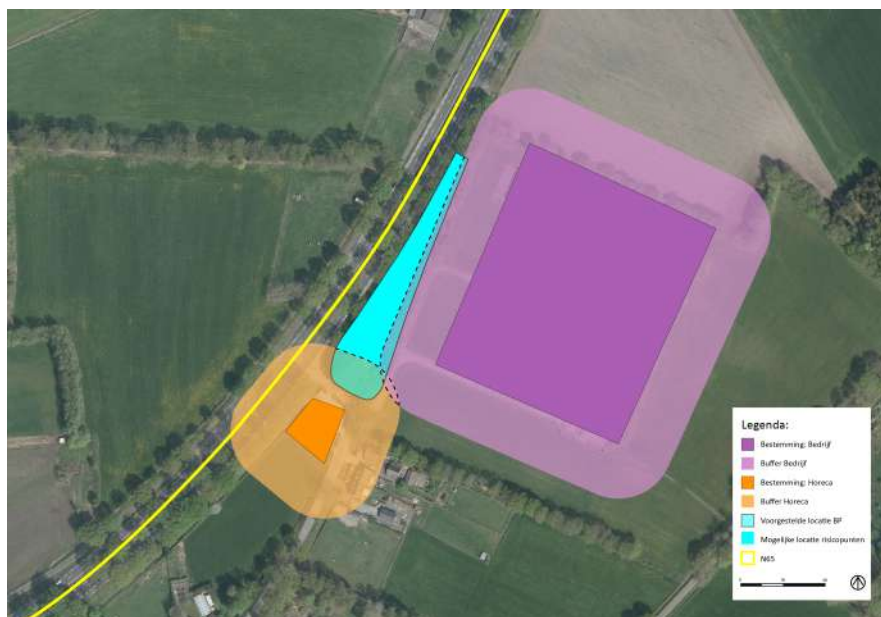
In deze paragraaf wordt het risiconiveau van het BP LPG-tankstation in relatie tot de omgeving beschouwd.

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 jaardoorslag 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 zowel in de huidige als toekomstige situatie onder de oriëntatiewaarde bevindt. De hoogte van het groepsrisico neemt in de toekomstige situatie toe opzichte van de huidige situatie maar zal niet voor een toegenomen (maximaal) aantal slachtoffers zorgen.

Omdat het plangebied binnen het invloedsgebied van het LPG-tankstation is gelegen, is verantwoording van het groepsrisico conform het Bevi verplicht. In Bijlage 19, hoofdstuk vier zijn elementen aangedragen ter verantwoording van het groepsrisico van het LPG-tankstation. In het kader van de groepsrisicoverantwoording wordt advies ingewonnen bij de Veiligheidsregio Brabant-Noord.

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.

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 13 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 gekapt moeten worden voor de realisatie. Deze bomen zijn inmiddels 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 Bijlagen 6 en 7. Bomen die niet behouden kunnen blijven, worden in eerste instantie herplant in het gebied. 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.

Op basis van het definitieve ontwerp zal een passende compensatie voor de te kappen bomen worden bepaald. Dit wordt bij de uitvoering van de reconstructie verder vormgegeven (bij de aanvraag van de omgevingsvergunning).

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/afl levering heeft het aspect gevaar/externe veiligheid de meeste impact – grootste afstand. Bij afl levering 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/afl egeverd, 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

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. Om een goede voorspelling te kunnen maken van de effecten van het project op trillingen, moet rekening gehouden worden met de voor trillingen relevante kenmerken:

- Afstand bebouwing tot bron van trillingen.
- Bestemming van de bebouwing.
- Leeftijd van de bebouwing (bouwjaar).
- Ondergrond.
- Wijzigingen in en op het tracé in de plansituatie (indien relevant).

Onderstaand wordt nader ingegaan op trillingshinder als gevolg van respectievelijk de N65 (wegverkeer) en PHS (treinverkeer).

Trillingshinder ten gevolge van de N65

Trillingshinder ten gevolge van verkeer op een weg kan optreden bij woningen zeer nabij de weg bij een zachte ondergrond en/of oneffenheden in de weg. De N65 ligt op een relatief stevige zandgrond. Door de aanpassingen in Vught met een smaller wegprofiel en de asverlegging van de N65 bij de woningen aan de Helvoirtseweg 197 – 207 neemt de afstand tot de nabijgelegen woningen toe tot tenminste 15 meter. In het geval van de voorgenoemde woningen is nu de afstand tot de hoofdrijbaan nog minder dan 10 meter. Tot slot is het uitgangspunt dat de nieuwe weg en de overgangen naar de verdiepte liggingen egaal zijn. Hierbij meegenomen dat in de huidige situatie, geen trillingshinder van de weg bekend is, is trillingshinder bij de Reconstructie N65 ook niet te verwachten.

Trillingshinder ten gevolge van PHS

Tot een afstand van 100 meter rondom het huidige spoor (tussen 's Hertogenbosch en Eindhoven) zijn de trillingen in beeld gebracht. Uit dit onderzoek is gebleken dat er binnen het onderzoeksgebied wel sprake is van overschrijdingen. Deze overschrijdingen blijven echter onder de maximale trillingswaarde. Dit betekent dat mogelijke maatregelen alleen afgewogen moeten worden op basis van het doelmatigheidscriterium. Uit deze afweging is gebleken dat de kosten van de mogelijke maatregelen dusdanig hoog zijn, dat deze niet opwegen tegen de trillingshinder.

Er is geen onderzoek gedaan naar trillingshinder als gevolg van de spoorlijn tussen 's Hertogenbosch en Tilburg, omdat er geen wijzigingen plaatsvinden aan dit spoor. Er worden daarom op het gebied van trillingshinder geen veranderingen ten opzichte van de huidige situatie verwacht.

Laagfrequent geluid

Als gevolg van het project PHS wordt het spoor circa 2,2 kilometer verdiept aangelegd, in een betonnen bakconstructie. Er kan, tot een afstand van 60 meter vanaf de bak sprake zijn van overlast door laagfrequent geluid. De bakconstructie wordt echter gerealiseerd ter plaatse van de spoorlijn tussen 's Hertogenbosch en Eindhoven. Deze is, meer dan 60 meter, buiten het plangebied van dit bestemmingsplan gelegen. Er is daarom geen sprake van laagfrequent geluid.

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.

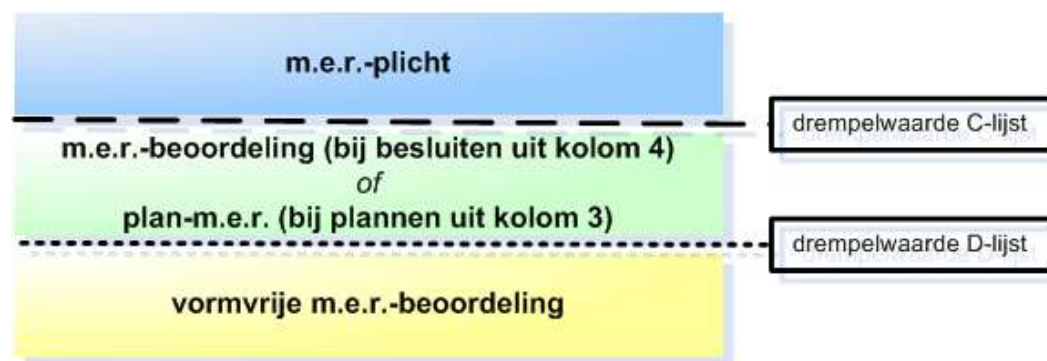
Tussen een MER en een vormvrije m.e.r.-beoordeling zit een m.e.r.-beoordeling. Ook hier moet de vraag: 'zijn er mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen?' beantwoord worden. Indien er belangrijk nadelige gevolgen voor het milieu zijn, dan kan er alsnog aanleiding zijn om een m.e.r. op te stellen. 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 20 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 blijken geen belangrijke nadelige effecten voor het milieu die aanleiding geven om een MER op te stellen. Vooropgesteld wordt het project 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 vergroot door lokale maatregelen. Lokaal treden er negatieve effecten op, bijvoorbeeld vanwege veranderende verkeersstromen in Vught en 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'. Veranderingen van de stikstofdepositie in verderop gelegen Natura 2000 gebieden zijn aanvaardbaar, doordat het project is aangemeld als prioritair project.

5.16.4 Conclusie

Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling blijkt dat geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van kenmerken en locatie van het plan, die zouden kunnen 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.

Geconcludeerd wordt dat er geen verplichting is tot het opstellen van een MER of een m.e.r.-beoordeling voor onderhavige ontwikkeling.

Hoofdstuk 6 Toelichting op de regels

6.1 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.

6.2 Uitgangspunten

6.2.1 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.

6.2.2 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.

6.3 Toelichting op de planregels

6.3.1 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 oppervlaktes 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.

6.3.2 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 die tijdelijk een verkeersbestemming krijgt, tijdens de aanpassingen aan de weg. Deze gronden zijn nodig om een tijdelijke weg te realiseren, zodat de verkeersbewegingen voort kunnen gaan. Aan deze locatie wordt een voorlopige bestemmingen (Verkeer) toegekend. Na verloop van de periode voor de aanpassingen aan de N65 treedt vervolgens de eindbestemming (Groen) in. 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.

6.3.2.1 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.

6.3.2.2 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.

6.3.2.3 Afwijken van de bouwregels

Door het opnemen van afwijkingbevoegdheden 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 afwijkingbevoegdheden voor specifieke bestemmingen. Indien afwijkingbevoegdheden gelden voor meerdere bestemmingen dan wel een algemene strekking hebben, zijn ze opgenomen in hoofdstuk 3 van de regels (zijnde algemene regels).

6.3.2.4 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.

6.3.2.5 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 (buitenplannen).

6.3.2.6 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.

6.4 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 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.

Artikel 6 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 7 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 8 Leiding - Brandstof en Artikel 9 Leiding - Gas

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

Artikel 10 Waarde - Archeologie

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

6.5 Algemene regels

6.5.1 Anti-dubbeltelregel

Overeenkomstig het Besluit ruimtelijke ordening is de anti-dubbeltelregel 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.

6.5.2 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.

6.5.3 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.

6.5.4 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 - in Verordening ruimte te verwijderen Natuurnetwerk Brabant
- overige zone - in Verordening ruimte toe te voegen bestaand stedelijk gebied-stedelijk concentratiegebied
- overige zone - in Verordening ruimte toe te voegen gemengd landelijk gebied
- overige zone - Natuurnetwerk Brabant
- overige zone - attentiegebied Natuurnetwerk Brabant

6.5.5 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.

6.5.6 Algemene procedureregels

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

6.6 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.

Hoofdstuk 7 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 MJPG worden afzonderlijk door het Rijk gefinancierd.

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

ontwerp bestemmingsplan N65 Vught
Gemeente Vught
Projectnummer 435632.100

Hoofdstuk 8 Procedure, overleg en inspraak

8.1 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 in werking en wordt het bestemmingsplan onherroepelijk. Wanneer een beroep aanhangig is gemaakt treedt het bestemmingsplan in werking maar wordt (vooralsnog) niet onherroepelijk. Bij het instellen van een voorlopige voorziening kan het bestemmingsplan worden geschorst en treedt dan niet in werking.

8.2 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

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, 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 er 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 meedenkkraacht 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.

8.3 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.

8.4 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 21. In deze nota wordt beschreven of en op welke wijze de reactie is verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.

8.5 Ontwerp

Dit bestemmingsplan wordt als ontwerpbestemmingsplan voor één ieder ter inzage gelegd. Het resultaat van deze terinzagelegging wordt in deze paragraaf opgenomen.