

Inpassingsplan PIP N279

Toelichting 18 januari 2012, voorontwerp

Provincie Noord-Brabant



George Hintzenweg 85

Postbus 8520

3009 AM Rotterdam

+31 (0)10 443 36 66 TELEFOON

+31 (0)10 443 36 88 FAX

info@rotterdam.royalhaskoning.com E-MAIL

www.royalhaskoning.com INTERNET

Arnhem 09122561 KVK

Documenttitel inpassingsplan PIP N279
Toelichting
Verkorte documenttitel PIP N279
Status Voorontwerp
Datum 18 januari 2012
Projectnaam PIP en MER N279
Projectnummer 9W0870
Opdrachtgever Provincie Noord-Brabant
Referentie

Auteur(s) ing. M.M.H.M. Braun en mr. Y. Muggen
Collegiale toets ing. D. Mereboer
Datum/paraaf
Vrijgegeven door Dr. A.J.J. van Reisen
Datum/paraaf

PIP N279
inpassingsplan



Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding en doel	7
1.2 Projecthistorie	9
1.3 Ligging en begrenzing plangebied	9
1.4 Vigerende plannen	10
1.5 Leeswijzer	10
Hoofdstuk 2 Huidige situatie	11
2.1 Historie	11
2.2 Ruimtelijke structuur	13
2.2.1 Wegenstructuur	13
2.2.2 Huidige omvang van het (auto) verkeer	13
2.2.3 Huidige samenstelling van het (auto) verkeer	13
2.2.4 Knelpunten	14
2.2.5 Ruimtelijke en functionele karakteristiek	17
2.2.6 Langzaam verkeer en openbaar vervoer	18
2.2.7 Groenstructuur	18
2.2.8 Waterstructuur	18
Hoofdstuk 3 Beleidskader	19
3.1 Rijksbeleid	19
3.2 Provinciaal beleid	21
3.2.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening	21
3.2.2 Verordening Ruimte Noord-Brabant 2011	24
3.2.3 Provinciaal Waterplan 2010-2015	27
3.3 Regionaal beleid	28
3.3.1 Waterbeheerplan 2010-2015	28
3.3.2 Reconstructie Maas en Meierij	28
3.3.3 Reconstructie Peel en Maas	29
3.4 Gemeentelijk beleid	29
3.4.1 's-Hertogenbosch	29
3.4.2 Bernheze	31
3.4.3 Sint-Michielsgestel	33
3.4.4 Veghel	33
Hoofdstuk 4 Planbeschrijving	35
4.1 Doelstellingen en uitgangspunten	35
4.2 Ontwikkelingen	36
4.2.1 Ontwikkelingen binnen plangebied	36
4.2.2 Nabije ontwikkelingen	36
4.2.3 Verkeersaspecten	37
4.3 Landschappelijke inpassing	39
4.3.1 Algemeen	39
4.3.2 Borging beeldkwaliteitsplan N279	40
Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten	47
5.1 Milieueffectbeoordeling	47
5.1.1 Historie MER	47
5.1.2 Toetsingsadvies commissie m.e.r.	47
5.2 Verkeersveiligheid	47
5.3 Luchtkwaliteit	48



5.3.1	Wettelijk kader	48
5.3.2	Onderzoek	49
5.3.3	Conclusie	49
5.4	Geluidhinder	49
5.4.1	Wettelijk kader	49
5.4.2	Onderzoek	50
5.4.3	Conclusie	50
5.5	Externe veiligheid	51
5.6	Bodemkwaliteit	52
5.7	Water	53
5.7.1	Waterparagraaf	53
5.7.2	Natte natuurplek en attentiegebieden	54
5.7.3	Effecten attentiegebieden EHS	55
5.8	Ecologie	55
5.8.1	Wettelijk kader	55
5.8.2	Gebiedsbeschrijving	57
5.8.3	Soorten	57
5.8.4	Mitigerende en compenserende maatregelen	61
5.8.5	Beschermde gebieden	63
5.8.6	Conclusie	67
5.9	Archeologie en cultuurhistorie	68
5.9.1	Archeologie	68
5.9.2	Cultuurhistorie	69
5.10	Explosieven	71
Hoofdstuk 6	Juridische planopzet	73
6.1	Uitgangspunten	73
6.1.1	Inpassingsplan	73
6.1.2	Begrenzing plangebied	73
6.1.3	Uitsluitingstermijn	73
6.1.4	Handhaving	73
6.2	Algemeen	73
6.3	Plansystematiek	74
6.4	Indeling regels	74
Hoofdstuk 7	Uitvoerbaarheid	77
7.1	Economische uitvoerbaarheid	77
7.1.1	Financiering	77
7.1.2	Verwerving	77
7.1.3	Exploitatieplan	77
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	77
7.2.1	Totstandkoming wegontwerp	77
7.2.2	Inspraak	78
7.2.3	Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro	78
Bijlagen		79
Bijlage 1	Bijlagenlijst	81



Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Het rijk heeft de ambitie om in het jaar 2020 in heel Nederland betrouwbaar van A naar B te kunnen bewegen. Zij heeft deze ambitie vastgelegd in de Nota Mobiliteit. Voor het traject 's-Hertogenbosch - Veghel van de N279 staat deze ambitie onder druk als gevolg van structurele files die ook in 2020 nog zullen optreden. De files worden veroorzaakt door een groei van het verkeer, onder meer als gevolg van:

- de verbreding van de Rondweg 's-Hertogenbosch (naar 4x2 rijstroken);
- de openstelling van de A50;
- en diverse grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen in de regio.

Naast het probleem op de N279 zelf is er, ten gevolge van reeds aanwezige drukte, sprake van een forse (sluip)verkeersbelasting op het (parallel liggende) onderliggende wegennet. Het gaat daarbij vooral om de route noordoostelijk van de N279 langs de kernen van Berlicum, Middelrode en Heeswijk en om de route zuidwestelijk van de N279 van 's-Hertogenbosch via Schijndel en Eerde naar Veghel (N617/N622).

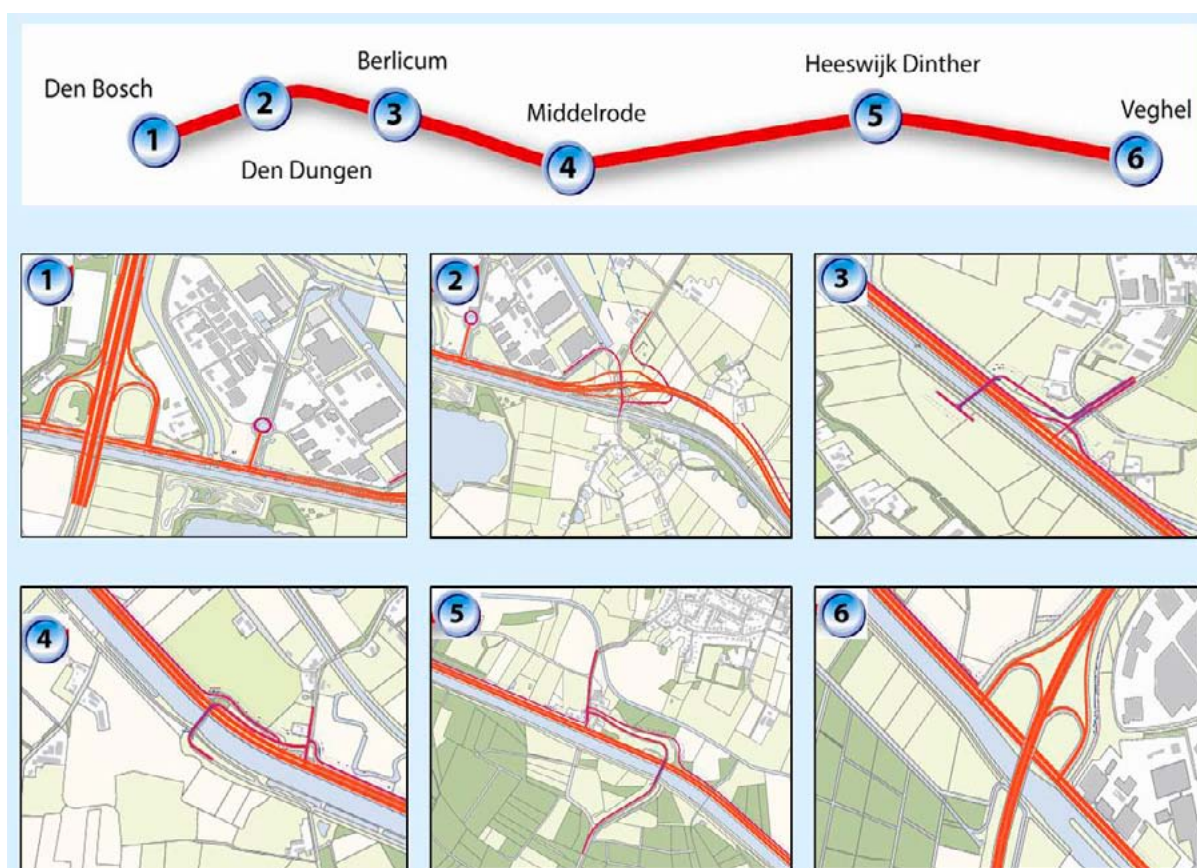
Verder kent de N279 's-Hertogenbosch - Veghel ook een verkeers(on)veiligheidsproblematiek. In de periode 2000-2009 hebben zich in totaal 130 geregistreerde ongevallen voorgedaan. Hoewel de verkeersveiligheid landelijk sterk is verbeterd, is het aantal ongevallen op de N279 sinds 2002 niet afgenomen. De N279-noord heeft ten gevolge van de ontstane verkeersdruk en congestie ook invloed op de verkeers(on)veiligheid op het onderliggend wegennet. In vergelijking met de verkeersveiligheid op een gemiddelde Brabantse provinciale weg, is de N279 relatief veilig. Maar hierbij dient de kanttekening gemaakt te worden dat ieder ongeluk er één teveel is. In paragraaf 5.2 wordt hier dieper op ingegaan.

In 2001 is in opdracht van de provincie Noord-Brabant een planologische en verkeerskundige inventarisatie naar de verkeersproblematiek op de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel uitgevoerd. Uit deze studie volgt dat een capaciteitsvergroting van de N279 noodzakelijk is om het onderliggende wegennet te kunnen ontlasten. Een belangrijke opgave bij capaciteitsuitbreiding van de weg is hoe deze weg ingepast kan worden in de omgeving. Daarbij speelt natuur en landschap een belangrijke rol. Aan de ene kant van de weg ligt de Zuid-Willemsvaart, aan de andere kant van de weg ligt een parallelweg, bebouwing (wonen, bedrijvigheid) en natuur.

Voor de N279 is een aantal maatregelen benoemd die op de korte termijn de doorstroming op de N279 moet verbeteren, zoals maatregelen op het gebied van dynamisch verkeersmanagement (DVM). De DVM maatregelen zijn in 2010 uitgevoerd. Voor de langere termijn is een structurele capaciteitsuitbreiding noodzakelijk voor de N279 tussen de A2 bij 's-Hertogenbosch en Veghel (inclusief N279 ter hoogte van Veghel). De opwaardering van de N279 Noord is MER-plichtig. Eind 2009 is de MER studie voor capaciteitsvergroting van de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel in concept opgeleverd. In de MER zijn verschillende alternatieven aangedragen. Het voorkeursalternatief betreft het alternatief 100 min. Dit alternatief kent de volgende eigenschappen:

- twee rijstroken per richting, met een snelheid van 100 km/u tussen de aansluiting Den Dungen en de aansluiting Heeswijk-Dinther Zuid;
- de aansluitingen van de A2 en de aansluitingen van Den Brand (bij de Eenhoorn) blijven gelijkvloers, met dezelfde kruispuntconfiguratie als in alternatief 80+;
- de aansluiting voor Den Dungen is een ongelijkvloerse aansluiting volgens TB Zuid Willemsvaart (zie figuur 1.1 punt 2);
- de aansluiting met de Runweg richting Berlicum is ongelijkvloers (zie figuur 1.1 punt 3);
- de aansluiting op de Kapelstraat richting Middelrode is ongelijkvloers, waarbij de huidige brug over de Zuid-Willemsvaart gehandhaafd blijft (zie figuur 1.1 punt 4);
- er is een ongelijkvloerse aansluiting bij Heeswijk-Dinther, iets ten noordwesten van de huidige aansluiting en met behoud van de aansluiting op de Steeg (zie figuur 1.1 punt 5);
- een ongelijkvloerse aansluiting van de nieuwe weg Heeswijk-Dinther Zuid;

- de aansluitingen bij de A50 blijven gelijkvloers, met dezelfde kruispuntconfiguratie als in alternatief 80+.



Afbeelding 1.1: Alternatief 100 km/u min 2x2 deels ongelijkvloers

De opwaardering van de N279 kan niet los worden gezien van de totale bereikbaarheidsproblematiek in de Zuidoostvleugel Brabantstad. Daarover zijn met de (voormalige) Minister van Verkeer en Waterstaat afspraken gemaakt. Zo is door de regio (Provincie Noord-Brabant, RWS en het SRE) een onderzoek uitgevoerd naar de problematiek rond Eindhoven. Concreet is daarbij gekeken naar de A2 (lange termijn), BOSE (Bereikbaarheid Oostelijk deel Stadsregio Eindhoven/Helmond), de N279 's-Hertogenbosch-Veghel-Helmond-Asten, de N69 en de A67 Eindhoven – Venlo. De A2-as is van vitaal belang voor de nationale en Brabantse economie. De N279 wordt gezien als een regionale ontwikkelingsas.

Verder ligt het traject van de huidige N279 tussen Den Bosch en Veghel in het beekdal van de Aa. Hierbinnen grenst de weg aan of ligt tussen delen van de Ecologische hoofdstructuur. Vanuit nationaal en provinciaal beleid bestaat de opgave om EHS welke verloren gaat, als gevolg van ruimtebeslag of aantasting van kwaliteit, te compenseren. Voor de aanpassing van de N279 is een rapport Natuurcompensatie N279 opgesteld, waarin de natuurcompensatie voor het project nader is uitgewerkt.

Voor de capaciteitsvergroting van de N279 dient ook het ruimtelijke proces doorlopen te worden. Gezien het gemeentegrensoverschrijdende karakter van de provinciale weg is, in samenspraak met de betrokken overheden, gekozen een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) op te stellen. In de Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant is opgenomen dat de provincie voor de reconstructie N279 - Den Bosch - Veghel (§ 4.2.2) een inpassingsplan opstelt. Een inpassingsplan is een provinciaal bestemmingsplan, waarin alle relevante aspecten (en eventuele relaties met andere ontwikkelingen in de omgeving) worden onderzocht en inzichtelijk gemaakt. Doel van het inpassingsplan is het bieden van een actueel juridisch-planologisch kader op basis waarvan het project kan worden gerealiseerd en in gebruik genomen. In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de juridische aspecten van dit inpassingsplan.

1.2 Projecthistorie

De N279 kent een aardige projecthistorie. Op deze plaats wordt volstaan met een schematisch overzicht met belangrijkste studies en besluiten over de N279. In de Bijlagenlijst van de toelichting is een overzicht met alle voor het inpassingsplan relevante bijlagen opgenomen.

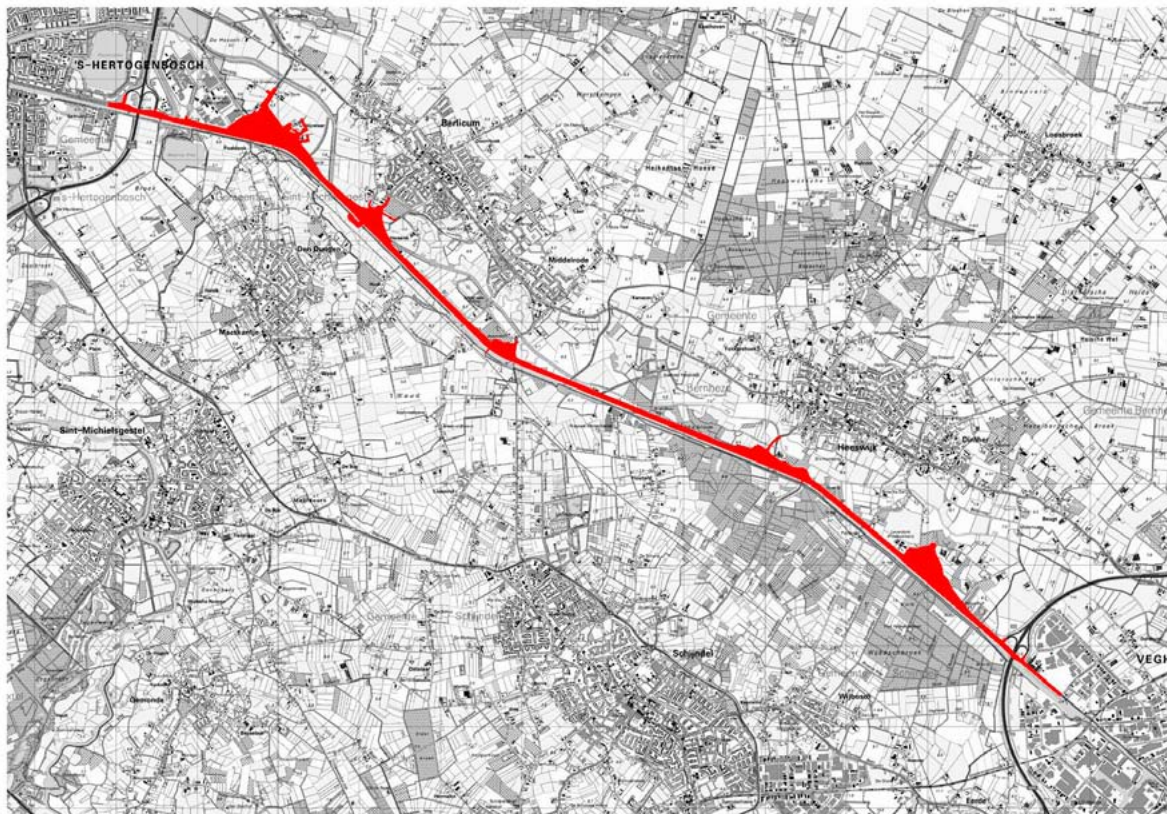
Periode	Studie/besluit
2007	Startnotitie MER
2007-2008	Richtlijnen MER
2009	concept MER (opgesteld door Arcadis)
2011	definitief concept MER (opgesteld door Royal Haskoning)

Naast de capaciteitsvergroting van de N279 speelt in (de omgeving van) het plangebied nog een aantal andere ontwikkelingen, namelijk de omlegging en verbreding van de Zuid-Willemsvaart, het project Dynamisch Beekdal (verlegging van de Aa) en de verbreding van de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven bij 's-Hertogenbosch. Daar wordt in paragraaf 4.2.2 nader op ingegaan.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

De N279 loopt vanaf 's-Hertogenbosch (A2) via Veghel (A50) en Helmond naar Asten (A67) en verder onder de naam N266 naar Nederweert (A2), waar de N266 aansluit op de A2 (Eindhoven- Maastricht). Het plangebied van de N279 ligt tussen 's-Hertogenbosch (aansluiting A2 bij bedrijventerrein De Brand) en Veghel (aansluiting A50). Dit noordelijke deel van de N279 is het eerste deel van de N279 dat (vanaf 2013) zal worden gereconstrueerd. Op termijn willen de regionale partners de gehele N279 ombouwen tot autoweg met 2x2 rijstroken. Het aansluitende deel van de N279 tussen Veghel en Asten maakt onderdeel uit van de MIRT-verkenning Zuidoostvleugel/Noordoostcorridor.

In onderstaande afbeelding 1.2 is het plangebied van dit inpassingsplan aangeduid. Dit betreft enkel het gebied van 's-Hertogenbosch naar Veghel.



Afbeelding 1.2: Ligging plangebied

1.4 Vigerende plannen

In het plangebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

Naam bestemmingsplan gemeente 's-Hertogenbosch	Gemeenteraad	GS/KB/ABRvS
Bedrijventerrein de Brand	3 september 1991	GS: 13 maart 1992 KB: 24 juni 1994
Buitengebied 1991, gemeente Den Dungen	27 augustus 1991	GS: 13 april 1992 KB: 5 februari 1997
Naam bestemmingsplan gemeente Bernheze	Gemeenteraad	GS/KB/ABRvS
Buitengebied Bernheze	Ontwerp	-
Naam bestemmingsplan gemeente Sint-Michielsgestel	Gemeenteraad	GS/KB/ABRvS
Buitengebied	16 december 2010	-
Naam bestemmingsplan gemeente Veghel	Gemeenteraad	GS/KB/ABRvS
Bestemmingsplan A50, omlegging Veghel	31 augustus 1995	GS: 20 april 1999
Bestemmingsplan Aansluiting A50	14 maart 1996	GS: 30 mei 1996
Bestemmingsplan Landelijk gebied	12 maart 2002	GS: 23 oktober 2002
Bestemmingsplan Landelijk gebied, aanvulling	28 april 2004	GS: 3 augustus 2004

In de nabijheid van het plangebied zijn geen andere bestemmingsplannen dan deze van belang. Dit komt doordat de N279 in vrijwel alle gevallen dwars door andere bestemmingsplannen heen loopt. Wel grenst het plan dicht aan de gemeente Schijndel. Hier is het bestemmingsplan Buitengebied vigerend.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van de toelichting wordt de bestaande situatie in het plangebied beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 het beleidskader van het rijk, de provincie en betrokken gemeenten uiteengezet. In hoofdstuk 4 volgt een planbeschrijving met daarin de visie op de verschillende planonderdelen en hoofdstuk 5 gaat in op de omgevingsaspecten. Hoofdstuk 6 beschrijft de juridische opzet van de regels. Tenslotte volgt in hoofdstuk 7 een beschrijving van de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.



Hoofdstuk 2 Huidige situatie

2.1 Historie

De Meierij, waarbinnen het plangebied is gelegen, maakt deel uit van het dekzandplateau en bestaat uit verschillende dekzandruggen, afgewisseld door dekzandvlaktes. Over grote oppervlakten ligt Brabants leem in de ondergrond. Aan de noordkant wordt het gebied begrensd door de grote en brede oost-west lopende dekzandrug tussen Oss en Waalwijk. In het oosten ligt het dal van de rivier de Aa. Deze beek werd gevoed vanuit het Peelhorstgebied en de daar aanwezige veenmoerassen.

Het dal van de Aa is voor mensen al heel lang aantrekkelijk om er te wonen. Vondsten uit de steentijd en de Romeinse tijd zijn bekend uit zowel de beekdalen en de beek zelf, als uit de bijbehorende oeverwallen. De basis voor het huidige landschap is echter gelegd in de Middeleeuwen. De eerste boeren vestigden zich in ongeveer 700 na Chr. binnen het plangebied, op de rand van de hoge dekzanden en het beekdal. Deze nederzettingen zijn uitgegroeid tot de dorpen Berlicum, Middelrode, en Heeswijk-Dinther. De oorspronkelijke kern van de dorpen is nog te herkennen aan lintvormige bebouwingsstructuur of de vanuit een markt (brink) uitwaaiende wegen (esdorpenstructuur). De boeren in het gebied hadden gemengde bedrijven met bouwland op de hoge dekzandrug, grasland in de natte beekdalen, en bos en heide voor de schapen op de gronden die verder van de nederzettingen aflagen. Door overbegrazing en te intensief plaggen van de heide ontstonden op sommige plaatsen zandverstuivingen (buiten het plangebied).

Rond 1080 werd aan de rivier de Aa ten noordwesten van het dorp Heeswijk een kasteel gebouwd. Het kasteel had aanvankelijk de vorm van een motte: een kunstmatig uit lagen klei, leem en zand opgeworpen en ronde 'vluchtheuvel' met gracht en een kleine toren erop. Het kasteel werd in de navolgende eeuwen regelmatig vergroot en verbouwd.

Gedurende de geschiedenis werden op beperkte schaal ingrepen in het watersysteem ondernomen om de wateroverlast te verminderen en de gebruiksmogelijkheden van het water te vergroten. Al in 1498 waren er klachten over een onvoldoende ontwatering van het gebied door de Aa. Om aan deze klachten tegemoet te komen werd de rivier uitgediept, verbreed en waar nodig verlegd. Aan het begin van de 17e eeuw werd de Aa verder aangepast om deze bevaarbaar te maken voor platte schuiten.

De Zuid - Willemsvaart is in 1826 gegraven, ten behoeve van de scheepvaart (transport over water). Daarnaast heeft het kanaal een belangrijke functie in het verwerken van hoge afvoeren in de Aa. Bij piekafvoeren wordt een deel van het water via het kanaal richting 's-Hertogenbosch getransporteerd. Voor 's-Hertogenbosch, via het afleidingskanaal, wordt het afgelaten water weer op de Aa gezet. Het waterpeil in het kanaal is hoger dan het maaiveld in de omgeving. Dit zorgt voor enige kweldruk en daarmee een lichte stijging van de grondwaterstand in de gronden langs het kanaal.

In de periode 1960 – 1980 hebben in het plangebied twee ruilverkavelingen plaatsgevonden. Het oppervlaktewatersysteem is tijdens deze ruilverkavelingen ingrijpend aangepast. Bestaande waterlopen zijn rechtgetrokken (genormaliseerd) en soms verlegd. Er zijn veel sloten gegraven om de natte gronden beter te ontwateren. Ook de toegankelijkheid van het landschap en de locatie van boerderijen is aangepast aan de agrarische bedrijfsvoering van nu.

Het groene en afwisselende landschap heeft een belangrijke recreatieve functie gekregen voor het stedelijk gebied van 's-Hertogenbosch. De landbouw is meegegroeid met de ontwikkeling van een primaire productie naar een menging van activiteiten op het gebied van recreatie, zorg, landschapsbeheer, streekproducten en educatie. Gevolg hiervan is verdere verbreding en afstemming van de landbouw op natuur en landschap, een sterke gerichtheid op grondgebonden veehouderij en investeringen in natuur en landschap.

Verspreid in het plangebied zijn routenetwerken voor wandelen en fietsen ontstaan. Door de groei van agrarische bedrijfsbebouwing en de groei van de steden en dorpen is de verstening

binnen het plangebied toegenomen. Het plangebied wordt gekarakteriseerd door veel kleine dorpen, met ieder hun eigen karakter en relatie met het landschap. Ook is een aantal plattelandsdorpen uitgegroeid tot middelgrote steden of industriekernen, zoals Veghel en Schijndel.

De lange ontwikkeling resulteerde in een uniek landschap, dat gekenmerkt wordt door een grote diversiteit. Uiteenlopende landschapstypen vormen als het ware een mozaïek; een veelkleurig landschap van onder andere akkerland, graslanden, broekbossen, broekland, jonge ontginningen van voormalige heidevelden en stedelijke kernen. Het mozaïeklandschap bestaat uit begrensde deelgebieden met hun eigen kenmerken - samen vormen ze één geheel. Het mozaïeklandschap wordt doorsneden door de lange lijnen van het beekdal de Aa, de Zuid-Willemsvaart en provinciale weg N279.

De cultuurhistorische identiteit van het plangebied wordt vooral bepaald door het voorkomen van de in zuidoost-noordwest stromende beekdalen, de Aa en de Leijgraaf. Hiertussen bevinden zich oude cultuurgronden (akkers, landgoederen, oude bossen). Binnen het plangebied zijn meerdere cultuurhistorische bouwkundige, landschappelijke en groenstructuren aanwezig.

De hierin te onderscheiden landschapstypen langs de N279 zijn:

- Beekdallandschap (Aadal);
- Oude zandontginningen;
- Dorps woonmilieu en linten.

Beekdallandschap

Het beekdallandschap is herkenbaar aan haar laaggelegen stroomdal met oude meanders. Het gebied is relatief open met op de lagere delen een kenmerkend verkavelingspatroon. Het grondgebruik bestaat voor het grootste deel (lagere delen) uit hooi- en weilanden. Op de hogere delen komen bossen, bouwland en fruitteelt voor. Het wegenpatroon is grillig. Op de overgang van het beekdal naar de oude zandontginningen bevinden zich houtwallen. Dit gebied is kleinschalig van karakter. De Aa zelf ligt ten westen van Kasteel Heeswijk tussen kades “opgetild” in het landschap en is duidelijk herkenbaar. Ten oosten van het kasteel heeft de Aa zich “ingesneden” in het landschap. Hierdoor is de beekloop in het oostelijk deel minder goed herkenbaar.

Oude zandontginningen

Het gebied kenmerkt zich door verspreid staande boerderijen. Oorspronkelijk had iedere boer zijn eigen bouw- en grasland in de buurt. Het bouwland ligt op de hoge plekken. Om het bouwland lagen singels van bomen en struiken, die als afrastering voor het vee dienden en als houtvoorziening. Het grasland ligt in de lagere vochtigere delen langs de Aa. Het gebied is kleinschalig en bevat veel bossen en beplantingen (lanen, singels en houtwallen)

Dorps woonmilieu en linten

De dorpslinten op de hogere delen aan de noordkant van het beekdal zijn nog duidelijk herkenbaar in het landschap en vormen een karakteristiek binnen het plangebied. De kernen worden van elkaar gescheiden door niet verstedelijkte groene ruimte.

De dorpsrand op de overgang van dorp naar beekdal is organisch gegroeid, rafelig en groen van karakter. De geleidelijke overgang van landschap naar bebouwde omgeving is karakterbepalend. De dorpen zelf zijn kleinschalig van karakter. Op basis van deze kenmerken kunnen de kleinere kernen ten noorden van de N279 worden aangemerkt als landelijk woonmilieu. Vanaf de N279 bestaat een zichtrelatie op de kerktorens van Heeswijk, Dinther en Middelrode.



2.2 Ruimtelijke structuur

2.2.1 Wegenstructuur

De provinciale wegverbinding N279 noord tussen 's-Hertogenbosch en Veghel vervult een belangrijke functie voor het regionale verkeer en heeft als belangrijkste doel het verkeer adequaat te faciliteren van en naar het autosnelwegennet. Daarnaast heeft dit deel van de N279 een ontsluitingsfunctie voor het lokale verkeer tussen de aanwezige dorpen aan weerszijden van de weg. De N279 noord is momenteel vormgegeven als een wegverbinding met 1 rijstrook per richting (1x2) met een maximum snelheid van 80 km per uur. Ter hoogte van de aansluitingen A2 en De Brand is de huidige weg uitgevoerd in 2x2 rijstroken. De kruispunten met de lokale wegen vanuit de dorpen zijn gelijkvloers en bijna allemaal met verkeerslichten geregeld. Aan de oostzijde van de N279 ligt voor het langzame verkeer een parallelweg of fietspad. De wegen door de dorpen, parallel lopend aan de N279, zijn grotendeels duurzaam veilig ingericht, busverkeer maakt gebruik van de wegen door de dorpen.

2.2.2 Huidige omvang van het (auto) verkeer

In de bestaande situatie wordt het noordelijk deel van de N279 geconfronteerd met dagelijkse congestie tijdens de spits. In de spitsen is een aantal kruispunten overbelast waardoor filevorming ontstaat met gevolgen voor de verkeersafwikkeling op het gehele traject Veghel - 's-Hertogenbosch. Verdere groei van het verkeer zal daarom leiden tot een toenemende verslechtering van de verkeersafwikkeling, met mogelijke consequenties voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de dorpen.

In de bestaande situatie anno 2006 kent de N279 al betrekkelijk hoge wegvakbelastingen. Tussen Veghel en 's-Hertogenbosch ligt de etmaalbelasting op het 1x2 gedeelte tussen de 25.000 en 28.000 motorvoertuigen. Door ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome groei van het autoverkeer zullen de verkeersintensiteiten op de N279 verder gaan toenemen. Verwacht wordt een groei van rond de 15 à 20%. Echter, op het gedeelte bij de Brand zal de toename hoger zijn (circa 40%). Dit wordt ondermeer veroorzaakt door de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein op deze locatie in de gemeente 's-Hertogenbosch.

Doordat in de spitsperioden de N279 Noord vrijwel volledig is benut, kan een groei van het verkeer niet of nauwelijks meer worden verwerkt. Dit verklaart de matige groei in de spits. In de onderstaande tabel (tabel 2.1) zijn de verkeersintensiteiten in de ochtend- en avondspits weergegeven.

		De Brand/A2	Den Dungen	Berlicum	Middelrode	Heeswijk Dinther	Veghel/A50	Veghel/ NCB-laan
		Den Dungen	Berlicum	Middelrode	Heeswijk Dinther	Veghel/A50	Veghel/ NCB-laan	Kelkdonk
2006	ochtend-spits	2700	2640	2460	2280	2580	1920	1440
	avond-spits	2760	2700	2460	2460	2760	2040	1560

Tabel 2.1: verkeersintensiteiten

2.2.3 Huidige samenstelling van het (auto) verkeer

Op een aantal punten op de N279 is bepaald hoe de verkeerssamenstelling is. Er is bepaald hoe de verhoudingen zijn tussen personenverkeer, middelzwaar en zwaar verkeer. In de onderstaande tabel zijn de verhoudingen zowel in aantallen als in procenten weergegeven. Er is hierbij uitgegaan van de situatie in 2006.



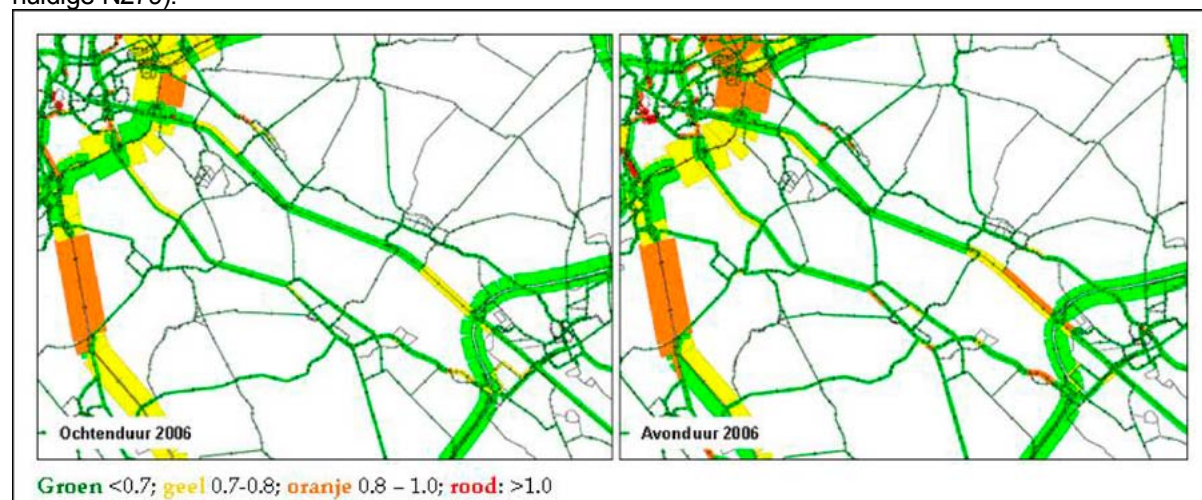
Afbeelding 2.1: locaties verkeerssamenstelling

Locatie	2006 Basis			
	Personen	Middelzwaar	Zwaar	Totaal
1	28200	2500	3600	34300
2	21600	2500	3600	27700
3	19100	2400	3500	25000
4	20300	2400	3500	26200
5	23400	2500	3600	29500
6	12200	1600	2500	16300
7	9000	1400	2100	12500

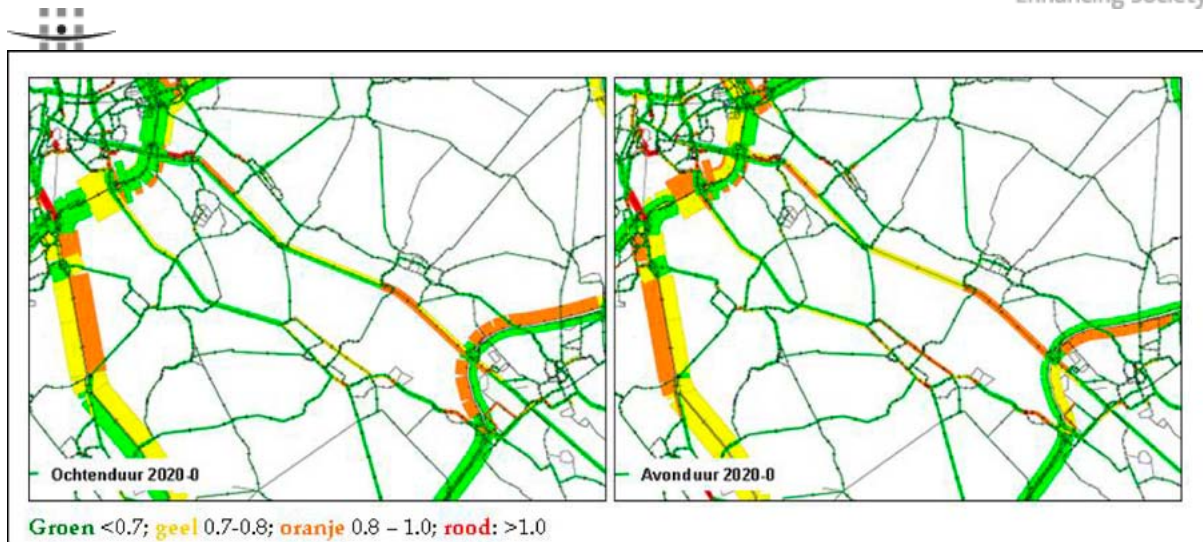
Tabel 2.2: verkeerssamenstelling

2.2.4 Knelpunten

Op de onderstaande afbeeldingen is het verschil te zien tussen de Intensiteit/capaciteitsverhoudingen (I/C verhouding) van 2006 (huidige situatie) en 2020 (toekomstige situatie zonder aanpassingen van de huidige N279).



Afbeelding 2.3: I/C verhouding maatgevend spitsuur 2006



Afbeelding 2.4: I/C verhouding maatgevend spitsuur 2020 (autonome situatie)

Op de bovenstaande afbeelding is te zien dat de intensiteiten toenemen tussen 2006 en 2020. Daar waar het verkeer in 2006 nog goed doorstroomt is te zien dat er in 2020 minder doorstroom mogelijk is door de groei van het autoverkeer.

De verwachte ontwikkeling van de verkeersintensiteiten heeft (uiteraard) invloed op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling, zowel op wegvakken als kruispunten. In de bestaande situatie 2006 bestaan er enkele afwikkelingsproblemen op wegvakniveau tijdens de spitsen, echter de problematiek is vooral geconcentreerd rondom de geregelde kruispunten. Alleen op het wegvak Veghel - Heeswijk-Dinther wordt de capaciteit van het wegvak volledig benut. Alle overige wegvakken hebben een I/C-verhouding van 0,8 of lager wat een acceptabele verkeersafwikkeling op wegvakniveau impliceert.

De toename van de verkeersintensiteiten resulteert naar de toekomst toe in hogere wegvakbelastingen. Op een aantal wegvakken leiden de hogere belastingen tot langzaam rijden en stagnatie tijdens de spits. Het betreft de wegvakken tussen Berlicum en 's-Hertogenbosch en Heeswijk-Dinther - Veghel (de oranje wegvakken). Op deze wegvakken is de verkeersafwikkeling matig tot slecht (I/C verhouding van 0,8 tot 1,0) in vooral de spitsrichting, in de ochtend richting de steden Veghel en 's-Hertogenbosch, in de avond vanuit deze steden.

De invloed van kruispuntcapaciteiten op de doorstroming is niet zichtbaar in de bovenstaande afbeeldingen. Deze zijn apart bestudeerd en hieronder weergegeven.

Verzadigingsgraden geregelde kruispunten (kruispunten met verkeerslichten)

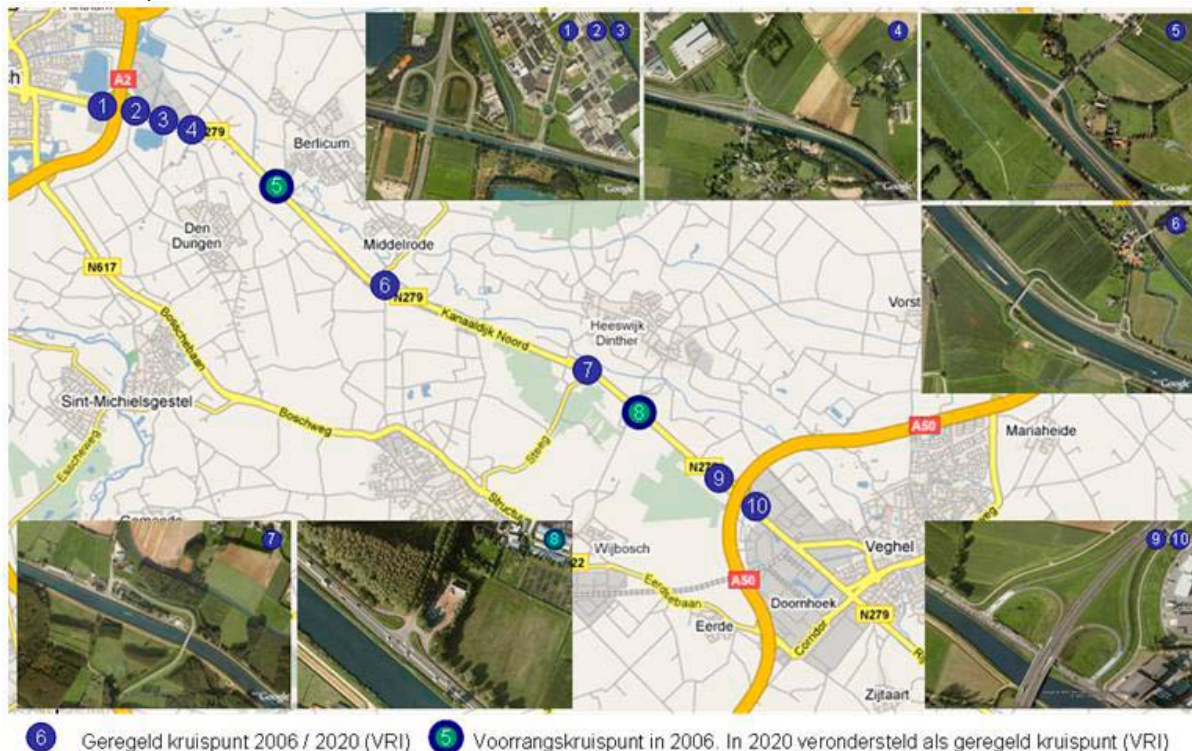
Voor in totaal negen geregelde kruispunten zijn de verzadigingsgraden berekend voor de ochtend- en avondspits. Vier hiervan betreffen de kruispunten met de toe- en afritten met de A2 en A50. De mate van verzadiging op de kruispunten is sterk maatgevend voor de verkeersafwikkeling op het noordelijk deel van de N279. In de bestaande situatie zitten vrijwel alle geregelde kruispunten aan hun capaciteit tijdens de spits. Ruimte voor het afwikkelen van extra verkeer is op de kruispunten vrijwel niet meer aanwezig. Uit de onderstaande afbeelding en tabel kan afgeleid worden dat er nog maar beperkt ruimte is voor verkeersgroei. De meeste kruisingen zitten in 2006 al tegen de maximumcapaciteit. Gezien de verwachte verzadigingsgraden op de geregelde kruispunten in 2020 moet geconcludeerd worden dat alleen de autonome groei van het autoverkeer al aanleiding geeft om op de kruispunten in de nabije toekomst capaciteitsverruimingen door te voeren.

Verzadigingsgraden geregelde kruispunten							
Nr	kruispunt	2006		2020-0		Index 2006=100	
		ochtend	avond	ochtend	avond	ochtend	avond
1	A2 toe- / afrit west	85	85	85	98	100	115
2	A2 toe- / afrit oost	85	85	85	85	100	100
3	N279 - De Brand	85	72	In 2020 ongelijkvloerse aansluiting (zie hoofdstuk 3)		--	--
4	N279 – Den Dungen	85	85			--	--
5	N279 - Berlicum	In 2006 een voorrangskruispunt		99	99	--	--
6	N279 - Middelrode	88	85	90	90	102	106
7	N279 – Heeswijk-Dinther	90	87	91	91	101	105
8	N279 - Laverdonk	In 2006 een voorrangskruispunt		104	97	--	--
9	A50 toe-/afrit west	85	85	85	85	100	100
10	A50 toe-/afrit oost	85	85	85	85	100	100

Groen <0,8 = goed; **oranje** 0,8 – 0,9 = kruispunt aan zijn capaciteit; **rood**: >0,9 (over)verzadigd, structurele wachtrijen.

Tabel 2.3: Verzadigingsgraden geregelde kruispunten 2006 en 2020 autonoom (2020-0)

De verwachte toekomstige verkeersbelastingen op de N279 noord leiden dan ook tot een oververzadiging van veel aanwezige kruispunten, behoudens de toe- en afrit met de A50. Dit betekent dat de bestaande filevorming door terugslag en oponthoud bij de kruispunten zal worden versterkt, met een verdergaande verslechtering van de verkeersafwikkeling op het gehele traject als resultaat (zie afbeelding 2.5). Daardoor voldoet het verwachte verkeersbeeld op de N279 niet meer aan de beleidsnormen voor acceptabele trajectsnelheden/reistijden zoals geformuleerd door de provincie Noord-Brabant (norm BrabantStad).



Afbeelding 2.5: Bestaande geregelde kruispunten

Uit bovenstaande tekst blijkt dat de wegvakcapaciteit en de kruispuntcapaciteit tegen hun maximum capaciteit zitten. Dit geeft aanleiding om de structuur van de N279 te verruimen.



2.2.5 Ruimtelijke en functionele karakteristiek

Het plangebied kenmerkt zich door de route die grotendeels door groen en agrarisch gebied loopt. De gehele N279 loopt langs de Zuid-Willemsvaart. In 's-Hertogenbosch begint het plangebied met aan de noordzijde het bedrijventerrein De Brand. Aan de zuidzijde van de N279 ligt op dezelfde hoogte de Meerse plas, deze ligt in Sint Michielsgestel.



Vervolgens loopt het traject verder in zuidoostelijke richting en worden aan de noordzijde de kern Berlicum van de gemeente Bernheze gepasseerd en aan de zuidzijde Den Dungen van de gemeente Sint Michielsgestel. Bijna aan Berlicum grenst Middelrode.



Verderop loopt het tracé langs Heeswijk-Dinther aan de noordzijde en ligt aan de zuidzijde groengebied De Prekers. Verderop ligt ook het groengebied Wijboschbroek.



Het plangebied eindigt in Veghel nabij bedrijventerrein De Amert en De Dubbelen.



2.2.6 Langzaam verkeer en openbaar vervoer

Parallel aan de N279 loopt een fietsroute. Deze route heeft op een aantal punten dwarsverbindingen over de provinciale weg. Bij de Runweg wordt een fietsbrug aangelegd over de Zuid-Willemsvaart met een fietsverbinding richting Den Dungen. Ook zal er in de toekomst een fietsverbinding aangelegd worden tussen Berlicum en bedrijventerrein De Brand.

Op de N279 rijdt Arriva met een streekbus (lijn 156) tussen de Maastrichtseweg en de Dungense Brug.

2.2.7 Groenstructuur

Langs de gehele route van de N279 ligt een groene strook. Op een aantal punten staan bomen langs de weg. Maar voor het grootste gedeelte is er vanaf de N279 uitkijk over het landschap mogelijk.

2.2.8 Waterstructuur

Over het gehele tracé loopt de Zuid-Willemsvaart aan de zuidzijde langs de N279. Ten noorden van de N279 kronkelt de Aa op verschillende plaatsen langs het plangebied.



Hoofdstuk 3 Beleidskader

In dit hoofdstuk wordt het voor dit inpassingsplan relevante beleid uiteengezet. Daarbij wordt chronologisch ingegaan op de belangrijkste beleidsnota's op rijks-, provinciaal- en regionaal niveau. Tevens komt het gemeentelijk beleid van de gemeenten 's-Hertogenbosch, Bernheze, Sint-Michielsgestel en Veghel.

3.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

De Eerste en Tweede kamer hebben op respectievelijk 17 januari 2006 en 17 mei 2005 de Nota Ruimte vastgesteld. Met de bekendmaking op 27 februari 2006 in onder andere de Staatscourant is de Nota Ruimte formeel in werking getreden. De Nota Ruimte is destijds vastgesteld als deel 4 van een Planologische Kernbeslissing (Pkb). De Nota Ruimte geldt nu als structuurvisie volgens de huidige Wet ruimtelijke ordening.

De Nota Ruimte heeft als titel 'Ruimte voor ontwikkeling' en tracht in vergelijking met haar voorgangers als de Vinex en de niet-vastgestelde Vijfde Nota meer mogelijkheden te bieden aan gebiedsspecifieke ruimtelijke ontwikkelingen. Hiermee samenhangend stelt de Nota Ruimte minder regels en wordt meer verantwoordelijkheid gelegd bij lagere overheden. De Nota Ruimte heeft dan ook als motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet.' De Nota Ruimte legt hierbij de randvoorwaarden van het ruimtelijk beleid vast. Voor de periode tot en met 2020 worden de hoofdlijnen vastgelegd. In sommige gevallen wordt een doorkijk gegeven naar 2030.

De Nota Ruimte richt zich op de volgende vier doelen:

- het versterken van de nationale concurrentiepositie;
- het bevorderen van krachtiger steden en een vitaal platteland;
- het borgen en ontwikkelen van belangrijke (inter-)nationale ruimtelijke waarden;
- het borgen van de veiligheid.

Voor verstedelijking, infrastructuur en vestiging van bedrijven en economische activiteiten geldt een zogenaamd bundelingsbeleid: nieuwe woongebieden en bedrijvigheid moeten zoveel mogelijk worden aangesloten op bestaande bebouwing en infrastructuur. Hierbij moet bovendien rekening worden gehouden met (bestaande) recreatieve voorzieningen, groen en water (watertoets).

De Nota Ruimte ondersteunt de gebiedsgerichte, integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen participeren. 'Ruimte voor ontwikkeling' betekent dat het rijk voor ruimtelijke waarden van nationaal belang waarborgen creëert om die te kunnen behouden en ontwikkelen. Voor heel Nederland wordt een beperkt aantal generieke regels gehanteerd onder de noemer 'basiskwaliteit'. Dit zorgt voor een heldere ondergrens op het gebied van bijvoorbeeld veiligheid, milieu, verstedelijking, groen en water. Een aantal ruimtelijke structuren en netwerken dat in belangrijke mate ruimtelijk structurerend is voor Nederland als geheel, vormt samen de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur.

In de Nota Ruimte wordt gesproken over het stedelijk netwerk. Brabantstad, waar dit plangebied onderdeel van uit maakt, is onderdeel van de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. De focus ligt hier onder andere op een goede afstemming met het verkeers- en vervoerssysteem. Er wordt in deze nota niet dieper ingegaan op de infrastructuur anders dan rijkswegen.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan plannen voor ruimte en mobiliteit. De SVIR zal verschillende nota's gaan vervangen, waaronder de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit, schetst de doelen, belangen en opgaven van het Rijk tot 2028 en de ambities tot 2040. Uitgangspunt is de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk over te laten aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'), minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving. De nationale belangen die worden benoemd betreffen de internationale concurrentiepositie, het gebruik van de ondergrond, het

behouden en versterken van vervoer- en transportsystemen, de milieukwaliteit, de waterveiligheid en zoetwatervoorziening en behoud en versterken van natuur en cultuurhistorische waarden. Vaststelling van de SVIR geschied naar verwachting begin 2012.

De MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport)-regio Brabant en Limburg omvat de provincies Noord-Brabant en Limburg met daarin de Brainport Zuidoost Nederland. Opgaven van nationaal belang in dit gebied zijn:

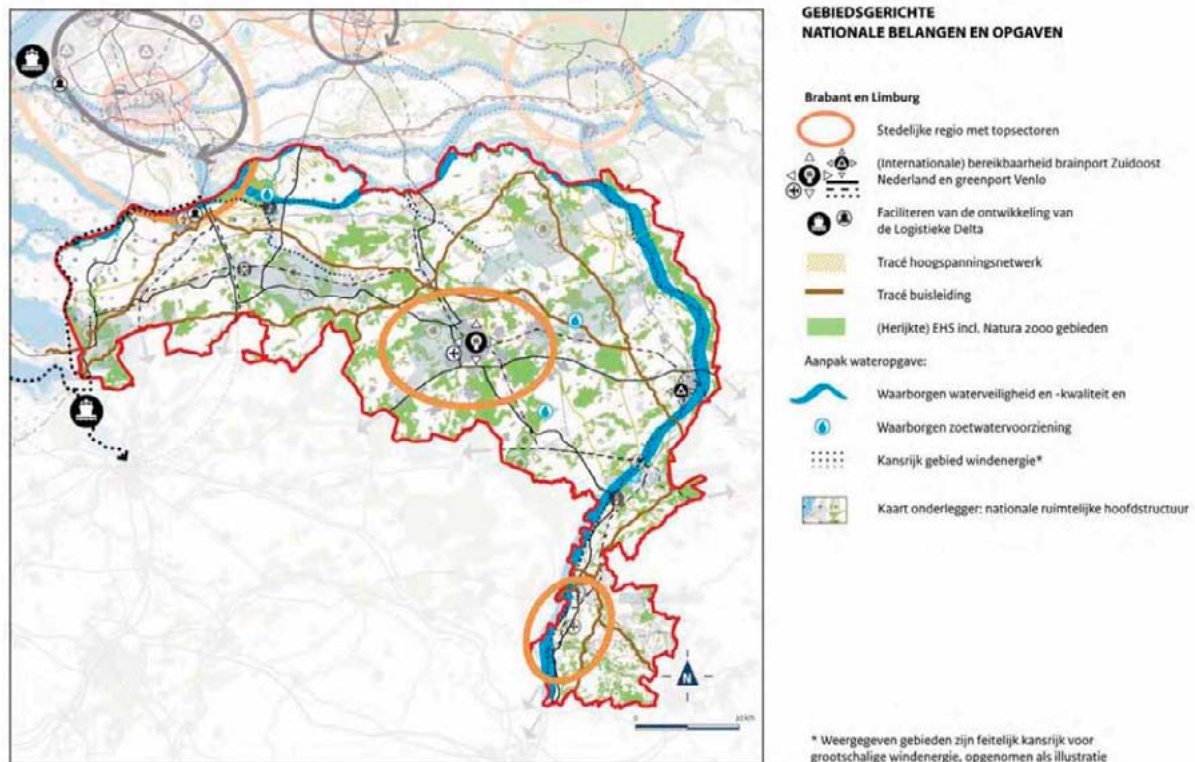
- Het verbeteren van het vestigingsklimaat van de Brainport Zuidoost Nederland (waaronder Brainport Avenue) en Greenport Venlo door het optimaal benutten en waar nodig verbeteren van de (internationale) bereikbaarheid van deze gebieden via weg, water, spoor en lucht (o.a. verdere ontwikkeling Eindhoven Airport);
- Het borgen van de waterveiligheid en -kwaliteit en zoetwatervoorziening voor de korte termijn (zoals Maaswerken en uitvoering hoogwaterbeschermingsprogramma) en de lange termijn. Binnen het Deltaprogramma wordt deze opgave opgepakt;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden;
- Het ruimtelijk mogelijk maken van het (internationaal) buisleidingnetwerk vanuit Rotterdam en Antwerpen naar Chemelot en het Roergebied;
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenrgienetwerk (380 kV) over de grens;
- Het aanwijzen van voorkeursgebieden voor grootschalige windenergie in het westelijk deel van Noord Brabant.

Nota mobiliteit

De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan voor de periode tot 2020. Het is eind 2005 vastgesteld en stelt doelen en kaders voor de middellange en lange termijn op het gebied van verkeer en vervoer. In de nota wordt mobiliteit gezien als een noodzakelijke voorwaarde voor economische en sociale ontwikkeling. Binnen de kaders van verkeersveiligheid en leefomgeving wordt de groei in mobiliteit in principe niet beperkt. Het streven is om de bereikbaarheid te verbeteren. Hierbij moeten de snelheid, betrouwbaarheid en veiligheid van een reis toenemen.

In de Nota Mobiliteit en in de Mobiliteitsaanpak (2008) wordt ingezet op de volgende punten:

- een betere samenhang tussen ruimte, economie en verkeer en vervoer;
- een sterke economie door de bereikbaarheid te verbeteren;
- het mogelijk maken (faciliteren) van de groei van het verkeer en vervoer;
- betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur;
- een samenhangend robuust wegennetwerk;
- het inzetten van N-wegen in een robuust wegensysteem om zo meer alternatieve routes te creëren bij incidenten en calamiteiten;
- prioriteit bij onder meer Brainport Zuidoost Brabant, Greenport Venlo en de regionale wegenstructuur rond Eindhoven.



Afbeelding 3.1: Kaart Brabant en Limburg SVIR

In de nota wordt de ambitie uitgesproken om een betrouwbare en acceptabele reistijd te verzorgen. Een betere bereikbaarheid van de economische kerngebieden in Nederland is van groot belang voor de versterking van de economie. Daarnaast is het van belang om niet alleen het hoofdwegennet te verbeteren, maar ook te werken aan de robuustheid van het onderliggende netwerk. Als er goede alternatieve routes beschikbaar zijn, is het wegennet minder gevoelig voor verstoringen.

Ook is het de ambitie is om, daar waar dat mogelijk is, verkeersstromen te scheiden. Het hoofdwegennet is beschikbaar voor zowel regionaal verkeer als doorgaand verkeer. Het kan kosteneffectief zijn om alternatieven te bieden aan het regionaal verkeer, bijvoorbeeld door het onderliggende wegennet op te waarderen.

Tot slot wordt er gekeken naar gebiedsgerichte aanpakken. Vanuit het besef dat het hoofdwegennet en onderliggend wegennet een samenhangend netwerk vormt, werken de overheden samen bij de aanpak van knelpunten. Het rijk neemt het initiatief bij knelpunten op het hoofdwegennet. In stedelijke netwerken ligt het voortouw bij de decentrale overheden, in dit geval de provincie Noord-Brabant.

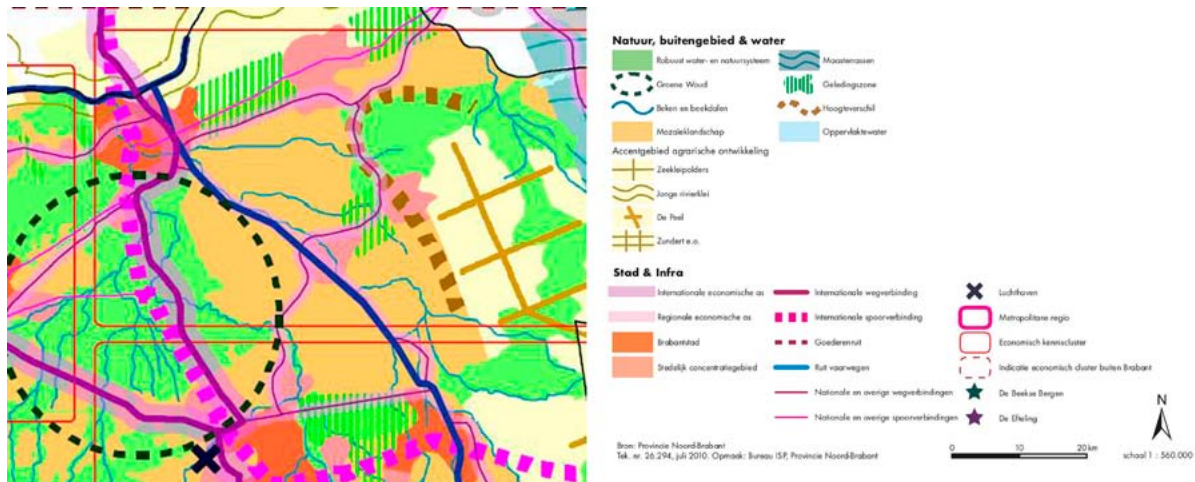
3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening

De structuurvisie ruimtelijke ordening is op 1 oktober 2010 vastgesteld door Provinciale Staten. Vervolgens is de structuurvisie op 1 januari 2011 in werking getreden. Aangezien de komende periode de druk op het infrastructuurnetwerk sterk zal toenemen is infrastructuur een belangrijke peiler in de structuurvisie. Er wordt verwacht dat de mobiliteit tot 2030 met ongeveer 40% zal groeien. Het kan, als de huidige trend zich doorzet, in deze periode verdubbelen. Dit betekent dat sterk ingezet zal worden op de verbetering van de bereikbaarheid.

De ligging van de stedelijke concentratiegebieden aan internationale assen en de verbinding tussen de verschillende stedelijke concentratiegebieden (door regionale assen) zijn cruciaal voor het economisch functioneren van Brabant. Het creëren van van een betere verknoping van infrastructuur en ruimtelijke

ontwikkeling en bevordering van de bereikbaarheid zijn essentieel. Het landschap dient meer aandacht te krijgen bij de uitbreiding en aanleg van infrastructuur, omdat een goede afstemming van de vormgeving van wegen met de omgeving bijdraagt aan de kwaliteit van Brabant. De bereikbaarheid tussen steden, en tussen steden en omliggende regio's dient te worden verbeterd. Daarbij wordt bestaande weginfrastructuur optimaal benut en infrastructuur uitgebouwd als dat noodzakelijk is. Nieuwe doorsnijdingen van het buitengebied door infrastructuur worden zoveel mogelijk voorkomen.



Afbeelding 3.2: Uitsnede structuurvisie ruimtelijke ordening

Uit de beschrijving van het wegennet blijkt dat de N279 (en de A2) tot de belangrijkste noord-zuidassen behoren van Brabant. In de beschrijving wordt ook aangegeven dat de provincie verantwoordelijk is voor de reconstructie van de N279 van 's-Hertogenbosch naar Veghel en daarvoor dit inpassingsplan opstelt.

Gebiedspaspoorten

De structuurvisie bevat geen aparte ruimtelijke visie op het landschap, maar heeft deze onder andere vorm gegeven in de 'uitwerking gebiedspaspoorten'. In de gebiedspaspoorten wordt aangegeven welke landschapskenmerken op regionaal schaalniveau bepalend zijn voor de kwaliteit van een gebied of van een landschapstype. De structuurvisie geeft ook de ambities weer voor de ontwikkeling van de landschapskwaliteit in die gebieden.

1. Landschapskenmerken

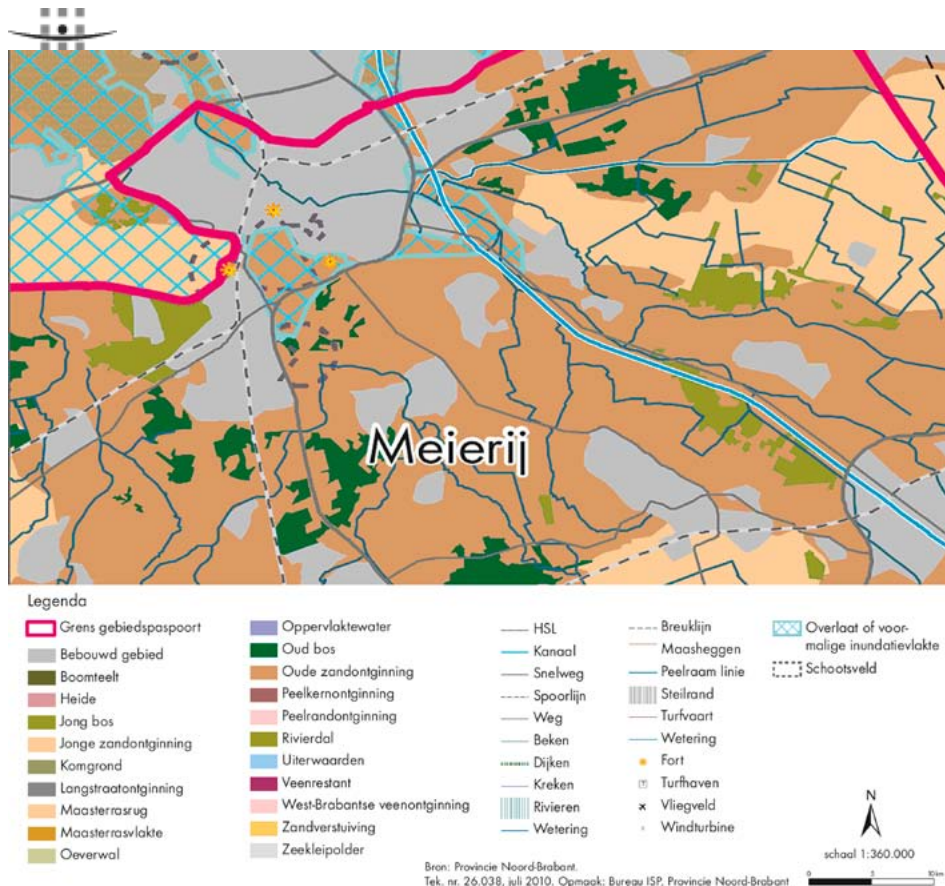
De kernkwaliteiten van Brabant komen in elk gebiedspaspoort terug. Zo wordt per laag de kenmerken zijn die de provincie belangrijk vindt. Die kenmerken zijn ook uitgangspunt en inspiratiebron bij toekomstige ontwikkelingen. De provincie vindt het van belang dat ruimtelijke ontwikkelingen een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit van een gebied of een landschapstype. In de gebiedspaspoorten beschrijft de provincie de kenmerken van een landschapstype vanuit drie lagen van de cultuurgeschiedenis van het landschap. Een nieuwe ontwikkeling voegt kwaliteit toe, wanneer het een relatie aangaat met de kenmerken uit deze lagen:

Laag 1. De natuurlijke basis: de geomorfologische structuren, grondsoort en watersysteem zijn bepalend voor de wijze waarop de mens het land in gebruik heeft genomen en ontgonnen.

Laag 2. Het ontginningslandschap: de ontginningen hebben geleid tot een rijk palet aan cultuurlandschappen, bebouwingspatronen en natuurgebieden. Ook de militaire geschiedenis en kerkelijke geschiedenis hebben bijgedragen aan de vorming van Brabant.

Laag 3. Het moderne landschap: in de tweede helft van de vorige eeuw heeft de ontwikkeling van stad en land zich losser gemaakt van de natuurlijke basis en van het aanwezige cultuurlandschap. Het infrastructuurnetwerk en de ligging ten opzichte van stedelijke netwerken is in grote mate sturend voor ontwikkelingen. Dit heeft geleid tot moderne cultuurlandschappen, een robuust infrastructuurnetwerk, nieuwe natuurgebieden en nieuwe stedelijke concepten, maar ook tot verlakking van regionale verschillen.

Op het plangebied is gebiedspaspoort Meierij van toepassing (zie afbeelding 3.3).



Afbeelding 3.3: uitsnede kaart Gebiedspaspoorten kenmerken

Kenmerkend voor Meierij is een kleinschalig mozaïek aan de benedenloop van beken, rijk aan populieren. De Meierij maakt onderdeel uit van het dekzandplateau en bestaat uit verschillende dekzandruggen, afgewisseld door dekzandvlaktes. Over grote oppervlakten ligt Brabants leem in de ondergrond. Aan de noordkant wordt het gebied begrensd door de grote en brede oost-west lopende dekzandrug tussen Oss en Waalwijk. In het centrale lage deel van het gebied (omgeving Oisterwijk) zijn in het verleden laagten ontstaan waar water op de lemige ondergrond stagneerde en vennen zich vormden die volgroeide met veen. De ontwatering was hier een probleem. Beken stroomden vanuit zuid naar het noordoosten richting de laagten van het huidige Dommeldal. In het oosten ligt het dal van de rivier de Aa. Deze beek werd gevoed vanuit het Peelhorstgebied en de daar aanwezige veenmoerassen.

Op de hogere gronden langs beken zoals de Dommel en de Aa met hun zijlopen is bebouwing ontstaan in de vorm van linten, dorpen en gehuchten. Vanuit deze bebouwing is de ontginning van de omliggende gronden min of meer organisch gegroeid. In de Meierij zijn verschillende kastelen, abdijen en kloosters gebouwd en later ook landgoederen en buitenplaatsen met uitgestrekte bebossingen. Belangrijke identiteitsdragers van het agrarische cultuurlandschap van de Meierij zijn de akkercomplexen met aanliggende buurtschappen en groenstructuren, de langgevelboerderijen, de landgoederen, de plantages met populieren en kloostercomplexen.

Het groene en afwisselende landschap van de Meierij heeft een belangrijke recreatieve functie gekregen voor de stedelijke gebieden van Tilburg, 's-Hertogenbosch en Eindhoven. De landbouw is meegegroeid met de ontwikkeling van een primaire productie naar een menging van activiteiten op het gebied van recreatie, zorg, landschapsbeheer, streekproducten en educatie. Gevolge hiervan is verdere verbreding en afstemming van de landbouw op natuur en landschap, een sterke gerichtheid op grondgebonden veehouderij en investeringen in natuur en landschap.

Verspreid in de Meierij zijn routenetwerken voor wandelen en fietsen ontstaan. De grote stedelijke gebieden van Den Bosch, Eindhoven en Tilburg zijn met elkaar verbonden door een netwerk van snelwegen (A2, A50, N65, A59), provinciale wegen, kanalen en spoorlijnen. Dit patroon is verbonden met een dicht netwerk van lokale wegen.

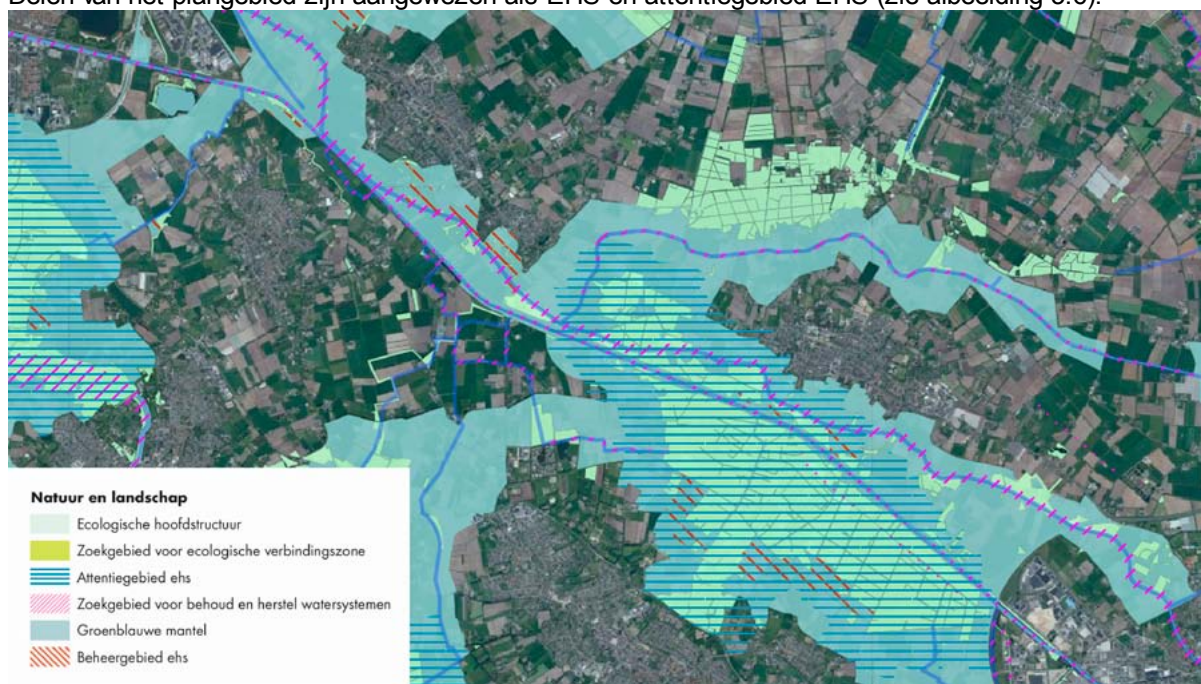


Afbeelding 3.5: uitsnede water Verordening Ruimte Noord-Brabant 2011

Het betreft daar de gronden tussen Rosmalen en Heeswijk welke zijn aangewezen als waterbergingsgebied, en de gronden tussen Heeswijk en Veghel als reserveringsgebied waterberging. In de verordening is geregeld dat gebieden die zijn aangewezen voor waterberging mede strekken tot behoud van het waterbergend vermogen. Indien bebouwing, anders dan ten dienste van waterberging, wordt toegestaan, dient de toelichting bij het inpassingsplan een verantwoording te bevatten over de wijze waarop het behoud van het waterbergend vermogen van het gebied is verzekerd. In de regels van het PIP hebben de gronden die zijn aangewezen voor regionaal waterbergingsgebied een dubbelbestemming gekregen en de gronden die zijn aangewezen voor reserveringsgebied waterberging een aanduiding met bijbehorende regels. In hoofdstuk 5 zal nader aan bod komen op welke wijze het waterbergend vermogen in het gebied zal worden behouden. Indien er watercompensatie nodig is, zal dit gecompenseerd worden in overleg met het Waterschap.

Ecologische hoofdstructuur (EHS) en attentiegebied EHS

Delen van het plangebied zijn aangewezen als EHS en attentiegebied EHS (zie afbeelding 3.6).



Afbeelding 3.6 uitsnede natuur en landschap Verordening Ruimte Noord-Brabant 2011
Het betreft daar de gronden tussen Middelrode en Veghel, welke zijn aangewezen als beheergebied EHS dan wel attentiegebied EHS.

Voor de EHS geldt dat de ecologische waarden en kenmerken van de te onderscheiden gebieden beschermd moeten worden. Indien bij de uitvoering van een project de EHS wordt aangetast, dient het verlies van ecologische waarden gecompenseerd te worden en dient de EHS herbegrensd te worden.

In paragraaf 5.8 wordt nader ingegaan op de wijze waarop binnen het PIP de kwaliteiten van de EHS worden geborgd en waar gebieden gecompenseerd worden.

Voor de attentiegebieden EHS geldt dat een inpassingsplan dat is gelegen in een attentiegebied geen bestemmingen aanwijst of regels vaststelt die fysieke ingrepen mogelijk maken die een negatief effect hebben op de waterhuishouding van de hierbinnen gelegen ecologische hoofdstructuur. In de regels van het PIP hebben de gronden die zijn aangewezen als attentiegebied EHS een dubbelbestemming gekregen met bijbehorende regels.

Op deze wijze kunnen negatieve effecten voorkomen worden.

Groenblauwe mantel

Delen van het plangebied zijn aangewezen als Groenblauwe mantel (zie afbeelding 3.5). Het betreft daar de gronden tussen Rosmalen en Middelrode.

De provincie kiest in de Structuurvisie ruimtelijke ordening voor een vitaal en mooi landelijk gebied in Brabant. Deze inzet wordt uitgewerkt in twee robuuste structuren; de structuur 'landelijk gebied' en de 'groenblauwe structuur'. In het landelijk gebied is de ontwikkeling van de landbouw van belang en daarnaast de ontwikkeling van andere vormen van bedrijvigheid, en van natuur, landschap, recreatie en wonen. De provincie stimuleert hier een bepaalde menging van functies die leidt tot een sterke plattelandseconomie.

Daarnaast zet de provincie in op een groenblauwe structuur, gekoppeld aan het water- en natuursysteem van Brabant. Hierbij wordt onder andere de ecologische hoofdstructuur versterkt door deze sterker te koppelen aan het watersysteem. Met een meer samenhangende aanpak in water en natuur wordt de landschappelijke en recreatieve kwaliteit van Brabant versterkt. Hiermee is ook beter mee te bewegen met de gevolgen van klimaatveranderingen voor de natuur en het watersysteem. Ook tussen grote stedelijke kernen streeft de provincie naar behoud en ontwikkeling van gebieden met waarden op het vlak van natuur en water. Ook hier is het recreatieve medegebruik en de landschappelijke kwaliteit van groot belang. Het beleid in de groenblauwe structuur is gericht op behoud en ontwikkeling van natuurwaarden in en buiten natuurgebieden. Daarnaast is de ontwikkeling van een natuurlijk en robuust watersysteem van belang. Dit kan door ontwikkelingsmogelijkheden voor functies te bieden die daaraan bijdragen. Hiermee wil de provincie een positieve ontwikkeling bereiken in het functioneren van het watersysteem en in de biodiversiteit en daarmee ook de landschappelijke contrasten in Brabant versterken.

De groenblauwe structuur bestaat uit drie perspectieven:

- het kerngebied groenblauw;
- de groenblauwe mantel;
- de gebieden voor waterberging.

Het kerngebied groenblauw bestaat uit de ecologische hoofdstructuur inclusief de ecologische verbindingszones en de gebieden voor behoud en herstel van watersystemen en voor waterberging.

Er is in dit PIP niet gekozen voor het opnemen van een aanduiding ten behoeve van de groenblauwe mantel. De reden hiervoor is dat er in dit inpassingsplan bijna alleen een weg wordt bestemd. De kwaliteitswinst die de groenblauwe mantel dient te brengen, moet gezocht worden in de nabije omgeving



van het inpassingsplan. Er zal in het kader van de wegaanleg gezorgd worden voor natuurcompensatie. Hier wordt in paragraaf 5.8 verder op ingegaan.

Bevordering van ruimtelijke kwaliteit (hoofdstuk 2 Verordening ruimte Noord-Brabant 2011)

De provincie wil de ruimtelijke kwaliteit van Brabant bevorderen. Dit betekent dat nieuwe ontwikkelingen een bijdrage leveren aan de kernkwaliteiten van Brabant. Gebiedskenmerken zijn de spil van de ruimtelijke kwaliteit: het gaat daarbij om het verbinden van de opgave met de plek. Door combinatie van 'waarden' en 'belangen' ontstaan aandachtsvelden voor ruimtelijke kwaliteit. Kwalitatieve waardering en maatschappelijke weging worden aan elkaar gekoppeld. In de uitwerking Gebiedspaspoorten van de structuurvisie geeft de provincie aan welke landschapskenmerken zij op regionaal schaalniveau van belang vindt voor de kwaliteit van een gebied of landschapstype.

De provincie vraagt gemeenten om bij ruimtelijke afwegingen het principe van zorgvuldig ruimtelijk gebruik toe te passen. Dat betekent dat eerst gekeken wordt naar mogelijkheden voor intensivering of hergebruik op of binnen bestaand bebouwd gebied. Er is voldoende ruimte voor hergebruik op bestaande, vrijkomende locaties, bijvoorbeeld door herstructurering van stedelijk gebied. Maar ook in het buitengebied is ruimte voor hergebruik, als gevolg van de verwachting dat een aanzienlijk deel van de agrarische bedrijven in de nabije toekomst hun bedrijfsvoering beëindigen. Bij ontwikkelingen buiten bestaand stedelijk gebied wil de provincie voorts dat de initiatiefnemer zorgt voor een investering in het landschap om daarmee het verlies aan omgevingskwaliteit te beperken.

Onder een kwaliteitsverbetering worden begrepen alle projecten die zijn gericht op een aantoonbare en uitvoerbare verbetering van structuren of waarden op het vlak van natuur, water, landschap of cultuurhistorie. Ook verbeteringen van de extensieve recreatieve mogelijkheden van die omgeving behoren hiertoe. Investerings in het landschap betreffen nieuw te ontwikkelen structuren en elementen en/of het herstel van bestaande structuren en elementen. Ook kan een koppeling worden gelegd met de realisering van de ecologische hoofdstructuur en ecologische verbindingzones.

Ook is sloop een vorm van kwaliteitsverbetering. Dit is met name van toepassing bij voormalige agrarische bedrijven. De overige bedrijfsgebouwen die gesloopt worden zijn een vorm van kwaliteitsverbetering.

In principe gaat de provincie uit van de realisering van een fysieke prestatie op de projectlocatie en/of de directe projectomgeving. Indien dat niet mogelijk is, is de vorming van gemeentelijk of regionaal landschapsfonds een optie.

Wegen buiten bestaand stedelijk gebied (artikel 11.14 Verordening ruimte Noord-Brabant 2011)

Dit artikel bevat enkele algemeen geformuleerde regels waaraan een bestemmingsplan, dat voorziet in de aanleg of wijziging van een gemeentelijke of provinciale weg buiten bestaand stedelijk gebied, moet voldoen. Deze regels zijn in hoofdzaak gericht op een goede onderbouwing van de ruimtelijke ontwikkeling. Onderdelen van deze regels zijn ontleend aan (de wijziging van) de Tracéwet.

Naast het provinciaal beleid is er voor deze ontwikkeling ook een beeldkwaliteitsplan gemaakt. Een inrichtingsplan is in ontwikkeling.

3.2.3 Provinciaal Waterplan 2010-2015

Het Provinciaal Waterplan 'Waar water werkt en leeft' beschrijft het provinciale waterbeleid voor de periode 2010 tot 2015. Het waterplan bestaat uit een strategisch deel en een operationeel deel. Het Provinciaal Waterplan vertaalt de beleidskaders op Europees en Rijksniveau naar het waterbeleid van de provincie. Op Europees niveau is in dat verband de Kaderrichtlijn Water belangrijk. Daarin is aangegeven hoe met waterkwaliteit en ecologische waterdoelstellingen moeten worden omgegaan. Ook het Europese natuurbeleid en zwemwaterbeleid zijn van invloed op het waterplan. Op Rijksniveau speelt vooral de Waterwet een rol, omdat die wet de verantwoordelijkheden regelt in het waterbeheer en de hoofdrichting bepaalt van het waterbeleid. Op provinciaal niveau geeft de Interimstructuurvisie (2008) de kaders voor het ruimtelijke beleid, zoals bijvoorbeeld voor de Ecologische of de Agrarische Hoofdstructuur.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Waterbeheerplan 2010-2015

In het waterbeheersplan 2010-2015 "Werken met water voor nu en voor later" beschrijft het waterschap haar activiteiten voor het op orde houden van het watersysteem en de afvalwaterketen en de investeringen om maatschappelijke ambities voor water waar te maken. Het waterschap heeft hierbij de volgende thema's benoemd:

- veilig en bewoonbaar beheergebied,
- voldoende water,
- schoon water en,
- natuurlijk en recreatief water.

Het Waterbeheerplan is afgestemd met het Provinciaal waterplan, het Nationaal Waterplan en het stroomgebiedbeheerplan voor de Maas dat naar aanleiding van de KRW is opgesteld.

Het waterschap zet in op het uitbreiden van haar regierol voor het regionale watersysteem, zo ook in het project Dynamisch Beekdal. Het Dynamisch Beekdal heeft als doel om het water in het Aa-dal tussen Heeswijk-Dinther en 's-Hertogenbosch meer ruimte te geven. Hierdoor ontstaat een natuurlijke dynamiek van de Aa en worden overstromingsproblemen stroomafwaarts richting 's-Hertogenbosch voorkomen.

Om dit te realiseren werkt het waterschap samen met de gemeenten Sint-Michielsgestel en Bernheze en de provincie Noord-Brabant. Het project is gestart in 2002 en de uitvoering van maatregelen loopt tot 2010.

3.3.2 Reconstructie Maas en Meierij

De N279 valt onder het reconstructiegebied Maas en Meierij. De reconstructie in Noord-Brabant is gestart na de veeziektes van de jaren negentig en begin 2000 en gericht op een betere indeling van de functies op het platteland. De vernieuwing van het platteland is meer dan het verplaatsen van intensieve veehouderijbedrijven dat wel een belangrijk onderdeel is.

Beekdal Leijgraaf/Aa - De beekdalen van de Leijgraaf en de Aa hebben belangrijke landschappelijke en natuurwaarden. De reconstructiecommissie geeft hoge prioriteit aan de bescherming van deze waarden en ondersteunt initiatieven voor agrarisch natuur- en landschapsbeheer en biologische landbouw. Daarnaast worden voor de beekdalen projecten gestart om de melkveehouderij te extensiveren. Het gebied is grotendeels gezoned als extensiveringsgebied voor de intensieve veehouderij. Tussen Heeswijk-Dinther en Middelrode en ten oosten van de Brand zijn twee verwevingsgebieden begrensd. Het oostelijk deel van het beekdal van de Leijgraaf valt binnen het landbouwontwikkelingsgebied Hazelbergsche Broek.

Voor het totale beekdal van de Aa wordt verbrede landbouw, kleinschalige vormen van recreatie, nieuwe economische functies (passend binnen het karakter en de schaal van het beekdal) en beheer en ontwikkeling van natuur en landschap gestimuleerd. Met behulp van een landschapvisie wordt het landschap van het beekdal van de Aa versterkt en wordt een goede landschappelijke inpassing van nieuwe ontwikkelingen gegarandeerd. De ecologische hoofdstructuur rondom kasteel Heeswijk is kwetsbare, natte natuur. In samenhang met verdrogingsbestrijding van Wijboschbroek wordt vóór 2008 ook de verdroging rond kasteel Heeswijk aangepakt. Dit gebied heeft ook prioriteit voor realisatie van de gewenste waterkwaliteit. Het westen van het deelgebied maakt deel uit van de groenblauwe ring rondom 's-Hertogenbosch.

Heeswijk-Dinther en omgeving - Ten noorden van de dorpenroute is rond de rioolwaterzuiveringsinstallatie een landbouwontwikkelingsgebied voor de intensieve veehouderij begrensd: Hazelbergsche Broek. De ontwikkeling van de intensieve veehouderij is hier richtinggevend. Voor 2016 vindt beekherstel plaats voor de verbinding Leijgraaf - rioolwaterzuiveringsinstallatie, in combinatie met de aanleg van een ecologische verbindingzone langs de Leijgraaf.



3.3.3 Reconstructie Peel en Maas

Eind 2004 hebben de gemeente Veghel en waterschap Aa en Maas een visie opgesteld voor de inrichting van het dal van de Aa: het Masterplan Aa-Veghel. Het project heeft tot doel om de oude rivier te hertellen den waterberging te realiseren, zodat de bewoners bij hoog water de voeten droog houden. Daarnaast worden ecologische verbindingzones aangelegd en worden de mogelijkheden voor recreatie vergroot. Ten slotte moet het project agrariërs in staat stellen om ook in de toekomst te blijven boeren. Sinds mei 2007 is meer dan acht kilometer ecologische verbindingzone, ruim twaalf hectare natte natuur, twintig hectare waterbergingsgebied, circa zesendertig kilometer wandel-, fiets en ruitersporen, een landbouwweg, een fietsbrug en een cascade met vistrap gerealiseerd. Allemaal zichtbare veranderingen die het buitengebied en het stadsgezicht van de gemeente Veghel goed doen en het beekdal mooier en beter maken.

De uitwerking van het plan gebeurt in fasen:

Fase 1: Verschillende maatregelen van de Aa Broeken tot de kern van Erp

Fase 2: Maatregelen op grondgebied van gemeente Veghel

Fase 2 omvat 3 belangrijke onderwerpen:

1. Waterberging

Om de kern van Veghel te beschermen tegen hoog water richt het waterschap circa 62 hectare in als waterbergingsgebied langs de Aa. Dit natuurlijk laaggelegen gebied kan tijdens natte perioden veel water vasthouden. Het waterschap deelt het gebied in twee compartimenten. Zo kan, op een goed beheersbare manier, voldoende water worden vastgehouden in het gebied. Verder brengt het waterschap kades aan. Deze kunnen tot een bepaald peil het water keren. Daarmee voldoet het waterschap aan de wettelijke eis.

2. Vismigratie Aa Veghel

In het plangebied bevinden zich vijf stuwen. Vissen kunnen daar nu niet langs. Dat gaat in de toekomst veranderen. Per stuw neemt het waterschap maatregelen. Zo zal er bijvoorbeeld een vistrap worden aangelegd bij een van de stuwen. De treden van deze trap zijn tussen de 5 en 8 centimeter hoog. Dat is de maximale hoogte die verschillende vissoorten kunnen overbruggen.

3. Ecologische verbindingzone's Aa Veghel (EVZ)

Het waterschap gaat twee ecologische verbindingzones (natuurstroken) aanleggen:

- Een van circa 0,75 km lang (EVZ Leijgraaf-Veghel)
- Een van circa 1,75 km lang (EVZ vanaf de Aa tot aan 't Hurkske);

Door deze stroken kunnen flora en fauna beter tot ontwikkeling komen. Het waterschap kijkt op dit moment alle kansen voor grondaankoop. Pas als de grond is aangekocht, kan het waterschap met inrichten beginnen. Alleen door een goede samenwerking tussen het waterschap en de gemeente Veghel kunnen de verschillende doelen gerealiseerd worden.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 's-Hertogenbosch

Ruimtelijke structuurvisie "Stad tussen stromen" 2003

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft zijn ambities voor de komende jaren in beeld gebracht in de vorm van een Ruimtelijke Structuurvisie. Deze Ruimtelijke Structuurvisie is een raamwerk en een gids voor de ruimtelijke activiteiten en investeringen van burgers, bedrijven, instellingen en overheid in de komende jaren. De visie bestrijkt de periode tot 2010 en geeft een doorkijk naar 2020.

In de Ruimtelijke Structuurvisie is de lagenbenadering van het streekplan nader uitgewerkt. Nieuwe ontwikkelingen zullen worden afgestemd en getoetst op de specifieke onderlagen van een gebied en de laag van infrastructuur. De Ruimtelijke Structuurvisie is bedoeld om richting te geven aan de eigen

stedelijke ambities, voor zover ruimtelijk relevant. Daarmee is het een paraplu-nota en een integratiekader voor de ruimtelijke gevolgen van deze ambities van de verschillende sectorale nota's. De Ruimtelijke Structuurvisie is ook toetsingskader en leidraad voor ruimtelijke plannen van de gemeente, zoals structuurvisies en bestemmingsplannen.

De belangrijkste aandachtspunten/onderdelen uit de structuurvisie zijn:

- een kwaliteitsslag voor de bestaande ruimte door middel van een actief voorraadbeheer in wijken en buurten, herstructurering en herinrichting en meer menging van functies;
- de kwaliteit van het leefmilieu kan worden verbeterd door de realisering van een duurzaam landschappelijk raamwerk waarin het water een prominente rol speelt. Hierdoor wordt de afwisseling tussen stad en land contrastrijker en de ligging van de stad in een delta herkenbaarder. De stad gaat door met een duurzame stedenbouwkundige ontwikkeling van nieuwe gebieden en van bestaande buurten en wijken;
- ruimte wordt geboden aan een grotere variatie van woon- en werkmilieus, gebaseerd op diverse leefstijlen en inkomens, segmentering van bedrijven, menging van functies en een goede spreiding van voorzieningen.

Gemeente 's-Hertogenbosch werkt aan een nieuwe structuurvisie waarin zij het provinciaal beleid integreert.

Koersnota hoofdinfrastructuur 's Hertogenbosch 2008

De mobiliteit van mensen en goederenvervoer groeien sterk. De grootschalige ontwikkelingen in de stad versterken die groei nog verder. De bereikbaarheid - en daarmee ook leefbaarheid en verkeersveiligheid - van 's-Hertogenbosch vragen aandacht. De gemeenteraad van 's Hertogenbosch heeft een koers uitgezet in de vorm van de Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch. In 2008 is het Uitwerkingsplan Koersnota Hoofdinfrastructuur vastgesteld.

De kern van de Koersnota Hoofdinfrastructuur is de geformuleerde ambitie. Wanneer wordt gekeken naar naar alle verplaatsingen, is het doel om het aandeel van de auto terug te brengen van 70% naar 60%. Deze omslag komt ten gunste van het aandeel OV en fiets in de verplaatsingen, die respectievelijk van 7% naar 10% en van 23% naar 30% toenemen in 2015. De insteek van de Koersnota Hoofdinfrastructuur, is als volgt:

- ontmechten van hoofdinfrastructuur voor auto en openbaar vervoer/ fiets;
- bundelen van verkeer op doorstroommassen met daartussen verkeersluwe verblijfsgebieden;
- het optimaal benutten van de ruit van 's-Hertogenbosch;
- verkeer zonder herkomst of bestemming in de binnenstad ontmoedigen op de binnenstadsring;
- het versterken van het verblijfsklimaat in de kom Rosmalen.

Op grond van de Koersnota Hoofdinfrastructuur zijn de volgende hoofdstructuren voor auto, OV en fiets aangewezen. Deze assen vormen het geraamte van de stad in verkeerskundig opzicht.

- doorstroommassen gemotoriseerd verkeer
- doorstroommassen openbaar vervoer
- stemetroutes en hoofdfietsroutes

Naast deze doorstroommassen voor het gemotoriseerd verkeer zijn er een aantal andere wegen aangewezen die ook een gebiedsontsluitende functie hebben. Alle gebiedsontsluitende wegen staan in de categoriseringskaart. Alle overige wegen zijn de verblijfsgebieden; de gemeente probeert die verblijfsgebieden verkeersluw te houden.

Uitwerkingsplan Koersnota 2008

Dit plan bevat een aantal concrete uitwerkingen van de Ontwerp Koersnota. Op 21 mei 2008 heeft de gemeenteraad in de vorm van een aantal moties ter bevordering van de bereikbaarheid van stad, wijken en regio de volgende ambities en wensen uitgesproken:

1. reductie van het aandeel van de auto in de modal split (vervoermiddelkeuze) met 10%, te bereiken in 2015. Dat betekent onder andere een te realiseren groei van het aandeel fiets van 33% naar 44% in de stad en van het openbaar vervoer van 4% naar 6% (beide intern de stad);



2. het "doorstroommassenmodel" uit de Ontwerp Koersnota hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch te hanteren als basis voor verdere uitwerking;
3. het aanvullend op dit model laten functioneren van een autoluwe binnenstadsring;
4. het voorkomen van barrièrewerking van de doorstroommassen door aanleg van ongelijkvloerse kruisingen met het fietsverkeer op maaiveldniveau;
5. het ten aanzien van parkeren inzetten op een autoluwe binnenstad ten gunste van een aanzienlijke "uitbouw" van transferia en het uitbreiden en gratis maken van bewaakte stallingen;
6. het hanteren van het uitgangspunt "compacte stad" in de ruimtelijke ordening ter beperking van de behoefte aan automobilititeit;
7. het ontmechten van hoofdstructuur voor de fiets en openbaar vervoer met de auto door het zoveel mogelijk opheffen van barrière werking en het bieden van ruimte aan innovatieve concepten voor individueel persoonlijk vervoer;
8. het ontwikkelen van een breed netwerk van vrije busbanen;
9. het monitoren van de voortgang ten aanzien van het waarmaken van de ambities.

Ten aanzien van 4 en 8 is er een kleine nuancering aangebracht.

Ad.4: Het ondersteunen van de wens om te komen tot ongelijkvloerse kruisingen tussen doorstroommassen en hoofdstructuren van de fiets zonder de garantie dat dit voor de fiets op maaiveldniveau gebeurt. Per situatie zullen de mogelijkheden bekeken worden.

Ad.8: Daar waar de doorstroming van het openbaar vervoer in het gedrang komt als gevolg van autoverkeer (niet de doorstroommassen) zullen maatregelen ten faveure van het openbaar vervoer genomen worden. De vorm waarin dit gebeurt zal afhankelijk zijn van de ruimtelijke mogelijkheden.

3.4.2 Bernheze

Structuurvisie Bernheze

In december 2003 heeft de gemeenteraad van Bernheze de Structuurvisie Plus 'Bernheze op koers' vastgesteld. Mede naar aanleiding van de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening in juli 2008, waardoor gemeente verplicht zijn om te beschikken over een gemeentelijke structuurvisie, is besloten om een nieuwe structuurvisie voor het hele gemeentelijke grondgebied op te stellen. Enerzijds vormt de nieuwe structuurvisie een herijking van de bestaande StructuurvisiePlus. De grote lijnen die in deze structuurvisie zijn uitgezet, zijn tegen het licht gehouden en al dan niet overgenomen in de nieuwe Structuurvisie Bernheze. Doordat beleidsvoornemens en ontwikkelingen die in de StructuurvisiePlus waren voorzien, in de tussenliggende periode tot uitvoering gekomen of gewijzigd, waardoor een integrale actualisatie van het ruimtelijk beleid noodzakelijk was. Anderzijds is de structuurvisie aangepast aan de eisen en mogelijkheden die in de Wro zijn opgenomen. Daarnaast verplicht de Wro, met daarin de Grondexploitatiewet, die op 1 juli 2008 in werking is getreden, dat iedere gemeente dient te beschikken over een grondgebieddekkende structuurvisie. De Structuurvisie Bernheze is vastgesteld op 11 februari 2010 en bestaat uit een ruimtelijk deel en een uitvoeringsprogramma.

De Structuurvisie moet helderheid verschaffen in het ruimtelijke beleid van de gemeente Bernheze en de wijze waarop zij deze tot uitvoering wil brengen. Deze helderheid is gewenst voor inwoners en ondernemers, als ook voor andere (semi-) overheden en maatschappelijke partners. De gemeente Bernheze beoogt met de actualisatie van de Structuurvisie meerdere doelen te bereiken:

- Integrale visievorming voor de lange termijn;
- Bijeenbrengen en afwegen van belangen (inhoudelijk en procesmatig);
- Toetsings- en inspiratiekader voor ruimtelijke beslissingen;
- 'Bottom up' voor regionale en provinciale planvorming;
- 'Top down' voor ruimtelijke initiatieven;
- Basis voor uitwerking in juridisch-planologische kaders (zoals bestemmingsplannen);
- Basis voor uitvoering: stellen van locatie-eisen, verhalen bovenplanse kosten en vestigen voorkeursrecht.

Om zo goed mogelijk bij bovenstaande doelstellingen aan te sluiten, worden deze in de Structuurvisie Bernheze onderscheiden in twee delen die qua globaliteit, flexibiliteit en planperiode sterk van elkaar verschillen.

Deel A, Ruimtelijk Casco: In deel A wordt vanuit een bondige analyse een visie geformuleerd op het plangebied. Het Ruimtelijk Casco beoogt de samenhangende structuren naar boven te halen en hieraan logische strategieën te koppelen, waarmee het een casco vormt voor concrete projecten en plannen. Het is een afwegingskader, maar tegelijkertijd ook een inspiratiekader voor ruimtelijke ontwikkeling. Het Ruimtelijk Casco geeft richting zonder te spreken over een programma. Het geeft de mogelijkheden weer en is flexibel wat betreft de exacte invulling op de korte termijn.

Deel B, Uitvoeringsprogramma: In deel B worden de ruimtelijke opgaven voor de korte en middellange termijn benoemd en de meest geschikte locaties hiervoor aangewezen. Daarnaast formuleert de gemeente welke concrete projecten en plannen op korte termijn richting uitvoering worden gebracht en hoe deze gerealiseerd gaan worden. Het uitvoeringsprogramma zal periodiek worden geactualiseerd (formeel en volledig een maal per 4 jaar; tussentijds - via eventueel aan te brengen wijzigingen - 1 maal per jaar) en zal voor de nieuwe structuurvisie gelden voor de periode 2010-2014 (de nieuwe raadsperiode).

De structuurvisie is voor het Deel A een actualisatieslag. Er worden in Deel A geen grote koerswijzigingen voorzien. Voor de omschrijving van de kernen is het veilig om aan te sluiten bij de oude structuurvisie 'Bernheze op koers'.

De visie: In de visiefase wordt de ruimtelijke koers op hoofdlijnen uitgezet, welke er voor zorgt dat de geanalyseerde ontwikkelingspotenties benut worden, maar tegelijkertijd voorkomt dat conflicten ontstaan tussen het ruimtegebruik en de duurzame gebiedskwaliteiten. Deze koers vormt het inspiratiekader en afwegingskader voor ruimtelijk ontwikkelingen in de gemeente Bernheze.

Verkeersstructuurplan Bernheze Verkeer op hoofdlijnen 2007-2020

Een goede verkeersstructuur verruimt de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Eenzijdige ontwikkeling van auto-infrastructuur (en te weinig aandacht voor andere vervoerwijzen) houdt echter een risico in. Daarom moet gezocht worden naar een rol voor de voor andere vervoerwijzen (te voet, per fiets of openbaar vervoer) op relaties waar dit in Bernheze realistisch is.

Kansen voor verkeer en vervoer benutten

De gemeente Bernheze is met name extern georiënteerd ('s- Hertogenbosch, Oss, Uden en Veghel) en heeft grotendeels een landelijk karakter met een agrarische en recreatieve functie. Dit betekent:

- voor het gemotoriseerd verkeer: vanuit de woonkernen, bedrijventerreinen en landbouwonwikkelingsgebieden duidelijke routes naar omliggende hoofdinfrastructuur; Doorgaand verkeer of extern verkeer door het landelijk middengebied wordt zo min mogelijk gefaciliteerd;
- voor het openbaar vervoer: aansluiten en meeliften op knooppunten in de omgeving en zoveel mogelijk handhaven van het huidige aanbod;
- voor de fiets: optimale bereikbaarheid van recreatieve landelijk gebied; directe routes tussen de verschillende kernen op fietsafstand en binnen de verschillende kernen;
- voor de voetganger: grote verblijfsgebieden (30 km/uur of erf functie) binnen de kernen.

De hoofdwegenstructuur rond de gemeente (A59, A50 en N279) wordt zoveel mogelijk benut, waarbij autoverplaatsingen door het landelijk/recreatieve middengebied van de gemeente zoveel mogelijk worden voorkomen (minder logisch maken). Dit kan worden gerealiseerd door enerzijds daar meer prioriteit te geven aan recreatief en landbouwverkeer en anderzijds door goede verbindingen met de hoofdwegenstructuur (stimuleren van omrijden via hoofdwegenstructuur) te realiseren. Omrijden via de hoofdwegenstructuur, voor voornamelijk verplaatsingen over langere afstanden, is voor inwoners en bezoekers van Bernheze acceptabel om zo de landelijke en recreatieve kwaliteit van het middengebied te handhaven. Het omrijden is echter geen verplichting, dus verkeer tussen de kernen binnen de gemeente blijft mogelijk.

Een heldere verkeersstructuur is voorwaarde voor een grotere verkeersveiligheid. Bij nieuwe aanleg, reconstructie of onderhoud van infrastructuur worden de Duurzaam Veilig richtlijnen direct toegepast. Hiervoor geldt dat binnen de Duurzaam Veilig wegcategorisering de functie, vorm en gebruik van de weg op elkaar zijn afgestemd. In de Duurzaam Veilig wegcategorisering wordt rekening gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingen binnen en buiten de gemeentegrens. Daarnaast hebben de volgende



ontwikkelingen een positieve invloed op de verkeersveiligheid binnen de gemeente Bernheze:

- Het omleiden van het autoverkeer over de hoofdwegenstructuur zorgt voor een verkeersluwer binnengebied. Hierdoor ontstaat een verkeersveiliger middengebied voor de 'zwakkere verkeersdeelnemers' als de voetgangers en de fietsers.
- De aanleg van fietsvoorzieningen (minimaal suggestiestroken) op gecombineerde routes naar landbouwonwikkelingsgebieden en fietsroutes zorgen voor een veiligere positie van de fietser op deze routes.
- Door de aanleg van 'langzame straten' in dorpskernen of centrumgebieden krijgt de voetganger een hogere prioriteit in deze gebieden ten opzichte van de auto. De auto moet zich te gast voelen in deze gebieden.

3.4.3 Sint-Michielsgestel

Structuurvisie Sint-Michielsgestel 2025

Op 13 oktober heeft de gemeenteraad van Sint-Michielsgestel besloten tot vaststelling van de 'Structuurvisie Sint-Michielsgestel 2025'. De structuurvisie is op 16 december 2011 in werking getreden.

De structuurvisie bevat de hoofdlijnen van de ruimtelijke ontwikkeling en de hoofdzaken van het ruimtelijke beleid voor de gemeente tot 2025. Het doel van de structuurvisie is om de wensen op een hoog abstractieniveau weer te geven. Het is een strategisch document en het biedt een ruimtelijk afwegingskader voor toekomstige plannen. In de structuurvisie komen thema's aan de orde zoals: wonen, werken, recreatie, groene kwaliteit, bereikbaarheid en leefbaarheid in de kernen en duurzame ontwikkeling.

3.4.4 Veghel

Landschapsbeleidsplan Veghel 2002

Het landschapsbeleidsplan, bestaande uit een landschapsvisie en een uitvoeringsgedeelte:

- verwoordt de visie van de gemeente op het behoud, herstel en ontwikkeling van natuur en landschap;
- geeft een kader voor het beheer en onderhoud van bestaande landschapselementen in gemeentelijk eigendom;
- is een plan voor de aanleg van nieuwe landschapselementen, gekoppeld aan uitvoeringsinstrumenten;
- legt een verbinding tussen sectoraal natuur- en landschapsbeleid en ruimtelijke ordeningsbeleid, met de nadruk op het bestemmingsplan buitengebied;
- geeft de relatie aan tussen het gemeentelijk landschapsbeleid en diverse actuele ruimtelijke ontwikkelingen zoals de realisatie van de Ecologische Hoofdstructuur en de natuurcompensatie in verband met de aanleg van de A50.

Nota hoofdwegenstructuur

De nota geeft inzicht in de voorkeuren voor de gewenste verkeersstructuur in de gemeente Veghel in het jaar 2020. Wil Veghel bereikbaar en leefbaar blijven, dan moet de infrastructuur meegroeien met de ruimtelijke ontwikkelingen.

Structuurvisie 2030 "Smaakmakend Veghel"

Met de Structuurvisie 2030 "Smaakmakend Veghel" wil de gemeente Veghel ruimte creëren om het onderliggende beleid verder te ontwikkelen en een intergraal ruimtelijk kader vast te stellen. De concretisering van de toekomstvisie op "Smaakmakend Veghel" in een zestal wensbeelden zal recht moeten doen aan de volgende randvoorwaarden:

1. Duurzame ontwikkeling
2. Bescheiden toename van de bevolking (40.000 à 45.000)
3. Aansluiten bij initiatieven van bedrijven en (regionale) ketenpartners
4. Respecteren interbestuurlijke afspraken
5. Borgen financiële zekerheid gemeente
6. Gemeente moet het aan kunnen
7. Sturen op variatie en flexibiliteit



Om een beeld en gevoel bij de toekomst van Veghel te krijgen zijn de volgende zes wensbeelden geformuleerd:

1. Vitaal Veghel: een veerkrachtige en gevarieerde gemeenschap
2. Verbonden Veghel: op gevarieerde, vaak innovatieve manieren bereikbaar
3. Bedrijven Veghel: een gemeente met veelzijdige bedrijvigheid
4. Breed palet aan Veghelse sociaal-culturele voorzieningen
5. Ontspannen Veghel: een gemeente waar het na hard werken goed toeven is
6. Samenwerkend Veghel: het bestuur als initiërende partner in lokale, regionale, provinciale en (inter)nationale netwerken

Deze wensbeelden zijn geen voorspellingen van de toekomst. Het zijn uitspraken die richting geven aan de ontwikkelstrategie wat gaan we nu werkelijk doen om bijvoorbeeld een veerkrachtige en gevarieerde gemeenschap te blijven.



Hoofdstuk 4 Planbeschrijving

4.1 Doelstellingen en uitgangspunten

Uit de regionale verkeersstudie N279 komen de volgende twee hoofddoelstellingen naar voren:

1. Op (sub)regionaal niveau moet de N279 functioneren. De ontwikkelingen in de regio hebben een sterke relatie met het noordelijke deel van de N279 en andersom. Genoemd worden ontwikkelingen op de A2, ruimtelijke ontwikkelingen bij 's-Hertogenbosch en Veghel als ontwikkelingen in de dorpen langs de N279.
2. Op (boven)regionaal niveau moeten de fysieke maatregelen op het noordelijke deel van de N279 eveneens voldoende zijn voor de (verre) toekomst. Zo moet het noordelijk deel verkeerskundig nog voldoen als ook het zuidelijke deel van de N279 zou worden aangepast in het kader van de totale bereikbaarheidsproblematiek Zuidoost- en Midden-Brabantstad.

De voorgenomen activiteit, te weten aanpassing van de N279 op het traject 's-Hertogenbosch - Veghel, heeft als hoofddoelstelling de capaciteit van de N279 structureel te vergroten en daarmee onder meer het onderliggende lokale wegennet te ontlasten. Gevolg is dat daarmee het onderliggende lokale netwerk wordt ontlast.

De volgende selectiecriteria dienen als toetsbare doelstellingen:

Acceptabele trajectsnellheden en daarmee reistijden realiseren

Binnen de Nota Mobiliteit en de Netwerkanalyse Brabantstad zijn normen opgenomen voor de trajectsnellheid. Wanneer de reistijden op de N279 niet voldoen aan de gestelde normen, is het oplossende vermogen te gering.

Het onderliggende wegennet ontlasten

Wanneer het ontwerp niet leidt tot een duidelijke verlaging van de wegvakbelastingen (uitgedrukt in intensiteiten) in de dorpen en het onderliggende wegennet, dan heeft het ontwerp te weinig oplossend vermogen voor de leefbaarheid van de regio.

Betere verkeersafwikkeling op de N279 noord

In de referentiesituatie is de verhouding tussen de verkeersintensiteiten (I) op de N279 en de capaciteit van de weg (C) ongunstig tijdens de spits. De I/C verhouding is een maat voor de verkeersafwikkeling, waarbij een verhouding onder de 0,80 een acceptabele verkeersafwikkeling impliceert. Wanneer op grote delen van de N279 noord de I/C verhoudingen tijdens de spitsperiodes hoger of gelijk aan 0,8 is, voldoet de verkeersafwikkeling op de N279 niet aan de norm. Een I/C verhouding van 0,7 of kleiner zijn acceptabel voor de verkeersafwikkeling. Op een aantal wegvakken van de N279 is sprake van langzaam rijden en stagnatie tijdens de spits. Het betreft de wegvakken tussen Berlicum en 's-Hertogenbosch en Heeswijk - Dinther - Veghel. Daarnaast is een oververzadiging van veel kruispunten te verwachten, behoudens de toe- en afrit met de A50.

Robuustheid van de oplossing

Bij de robuustheid van de oplossing draait het om twee aspecten, namelijk:

- in hoeverre is de oplossing duurzaam naar de toekomst. Is er nog voldoende restcapaciteit aanwezig waarmee eventuele toekomstige ontwikkelingen (zoals het investeringsprogramma Zuidoost Brabant) opgevangen kunnen worden.
- in hoeverre wordt de N279 noord gezien als alternatieve route voor de A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven.

Ruimtebeslag

Op een kwalitatieve manier wordt op basis van schetsontwerpen onderzocht wat het mogelijke ruimtebeslag van nieuwe infrastructuur zal zijn van de ontwerpen. Het aspect ruimtelijke inpassing komt in de MER aan bod. Hier wordt tevens in paragraaf 4.3 op ingegaan.

Duurzaam Veilig

Duurzaam Veilig categoriseert wegen naar verblijven, ontsluiten en stromen (erfontsluitingsweg, gebiedsontsluitingsweg en stroomweg). Onderzocht is of het ontwerp past binnen de principes van duurzaam veilig.

4.2 Ontwikkelingen

4.2.1 Ontwikkelingen binnen plangebied

Benzinestation

Het benzineverkoopspunt is momenteel geprojecteerd op grond dat in eigendom is van verschillende eigenaren, te weten het Brabants Landschap, de Rijksoverheid en twee particulieren. Het nieuwe benzineverkoopspunt zal gesitueerd worden langs De Steeg, bij knooppunt Heeswijk.

Horecagelegenheid

In de oksel aan de noordoostzijde bij knooppunt Heeswijk, is ruimte bestemd voor de vestiging van een tankstation.

Handelsonderneming (autobedrijf) Vorstenbosch

Ter hoogte van de kruising van de N279 met de Baron van den Bogaerdenlaan (toegangsweg naar Heeswijk) ligt handelsonderneming Vorstenbosch. Door de verandering van de N279 zal het autobedrijf niet gehandhaafd kunnen blijven.

Proefboerderij Laverdonk

De N279 is zodanig gesitueerd dat deze deels over het perceel van de proefboerderij loopt. In het inpassingsplan is ruimte gereserveerd voor de verplaatsing van parkeerplaatsen en het fietspad.

Carpoolplaats

In het plangebied wordt aan de zuidzijde van de aansluiting bij Veghel voorzien worden in een carpoolplaats.

4.2.2 Nabije ontwikkelingen

Zoals al opgemerkt zijn er ook nog overige ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied.

Zuid-Willemsvaart

Rijkswaterstaat legt een nieuw stuk kanaal aan van negen kilometer om de stad 's-Hertogenbosch. Het is een aftakking van de huidige Zuid-Willemsvaart en loopt van Den Dungen naar de Maas. Voor de aanleg van het nieuwe stuk kanaal is het Tracébesluit Zuid-Willemsvaart Maas-Den Dungen 2009 vastgesteld. De vaststelling van het Tracébesluit betekende nog niet dat ook kon worden begonnen met de omlegging. Het startsein werd pas gegeven na een positieve uitspraak van de Raad van State over de omlegging van de Zuid-Willemsvaart op 24 maart 2010.

Daarnaast wordt de huidige Zuid-Willemsvaart, van Veghel tot Den Dungen, verbeterd. Het doel is de totale Zuid-Willemsvaart geschikt te maken voor grotere schepen. Belangrijke economische gebieden als de Rotterdamse en Antwerpse haven, evenals het Ruhrgebied, zijn in de toekomst met grotere, klasse IV-schepen bereikbaar via de Zuid-Willemsvaart.

De aanleg en verbreding van de Zuid-Willemsvaart heeft gevolgen voor de (spoor-) wegen die over het kanaal gaan. Dit is ook het geval voor de N279.

Verlegging van de Aa

Het project Dynamisch Beekdal heeft als doel het water in het beekdal van de Aa tussen Heeswijk-Dinther en 's-Hertogenbosch meer ruimte te geven. Hierdoor ontstaat een natuurlijke dynamiek van de Aa en worden overstromingsproblemen stroomafwaarts richting 's-Hertogenbosch voorkomen. Om dit te realiseren werkt het waterschap Aa en Maas samen met de gemeenten Sint-Michielsgestel en Bernheze en de provincie Noord-Brabant. Doordat het dal van de Aa op een aantal plaatsen dicht



tegen de N279 aanligt, zullen de plannen van de provincie Noord-Brabant en het waterschap goed op elkaar worden afgestemd. Daarbij wordt getracht te komen tot gebiedsintegrale oplossingen.

Verbreiding A2 's-Hertogenbosch - Eindhoven

Het Tracébesluit inzake de verbreding van de A2 nabij 's-Hertogenbosch is reeds genomen. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft op maandag 6 juni 2011 het Tracébesluit getekend. De wijzigingen die voorzien zijn bestaan uit de volgende aanpassingen. Beide rijbanen van de Rijksweg A2 worden tussen knooppunt Vught en knooppunt Ekkerweijer uitgebreid met één extra rijstrook, waardoor de capaciteit van de Rijksweg A2 op het genoemde traject toeneemt.

De rijbanen van de A2 worden van twee reguliere rijstroken gewijzigd in drie reguliere rijstroken. Om de afwikkeling van in- en uitvoegend verkeer te bevorderen, worden er tussen Veghel en Vught weefvakken gerealiseerd. Tevens wordt de oostelijke rijbaan tussen knooppunt Vught en de aansluiting Sint Michielsgestel uitgebreid met 2 extra rijstroken en wordt tussen Sint Michielsgestel en Veghel de rijbaan gesplitst in twee keer twee rijstroken, waarbij alleen de buitenste twee rijstroken toegang bieden tot de afrit Veghel. Op deze wijze wordt de verkeersafwikkeling bevorderd.

4.2.3 Verkeersaspecten

Ten aanzien van de verkeersaspecten is een vergelijking gemaakt van de samenstelling van het verkeer. In de onderstaande tabellen is weergegeven hoe de verhouding tussen personenvervoer en zwaar vervoer liggen. Dit tabellen zijn de prognoses voor het jaar 2020, zowel zonder (referentiesituatie) als met (100 km/u alternatief) planrealisatie.



Afbeelding 4.1: locaties verkeerssamenstelling

Locatie	2025 Referentiesituatie				2025 - 100 km/uur alternatief			
	Personen	Middelzwaar	Zwaar	Totaal	Personen	Middelzwaar	Zwaar	Totaal
1	36416	2824	4031	43271	52738	4464	5966	63168
2	29608	2737	3902	36247	80579	4436	5957	90972
3	25628	2676	3842	32146	44868	4363	5888	55119
4	26248	2695	3874	32817	48100	4466	5984	58550
5	27323	2375	3234	32932	48710	4759	6258	59727
6	14878	1867	2738	19483	17421	2043	2988	22452
7	11526	1018	1533	14077	12910	1122	1674	15706

Locatie	2025 Referentiesituatie				2025 - 100 km/uur alternatief			
	Personen	Middelzwaar	Zwaar	Totaal	Personen	Middelzwaar	Zwaar	Totaal
1	84%	7%	9%	100%	83%	7%	9%	100%
2	82%	8%	11%	100%	89%	5%	7%	100%
3	80%	8%	12%	100%	81%	8%	11%	100%
4	80%	8%	12%	100%	82%	8%	10%	100%
5	83%	7%	10%	100%	82%	8%	10%	100%
6	76%	10%	14%	100%	78%	9%	13%	100%
7	82%	7%	11%	100%	82%	7%	11%	100%

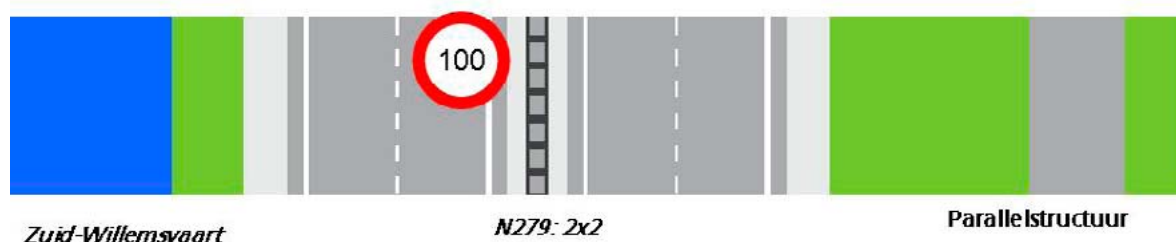
Tabel 4.1: verkeerssamenstelling

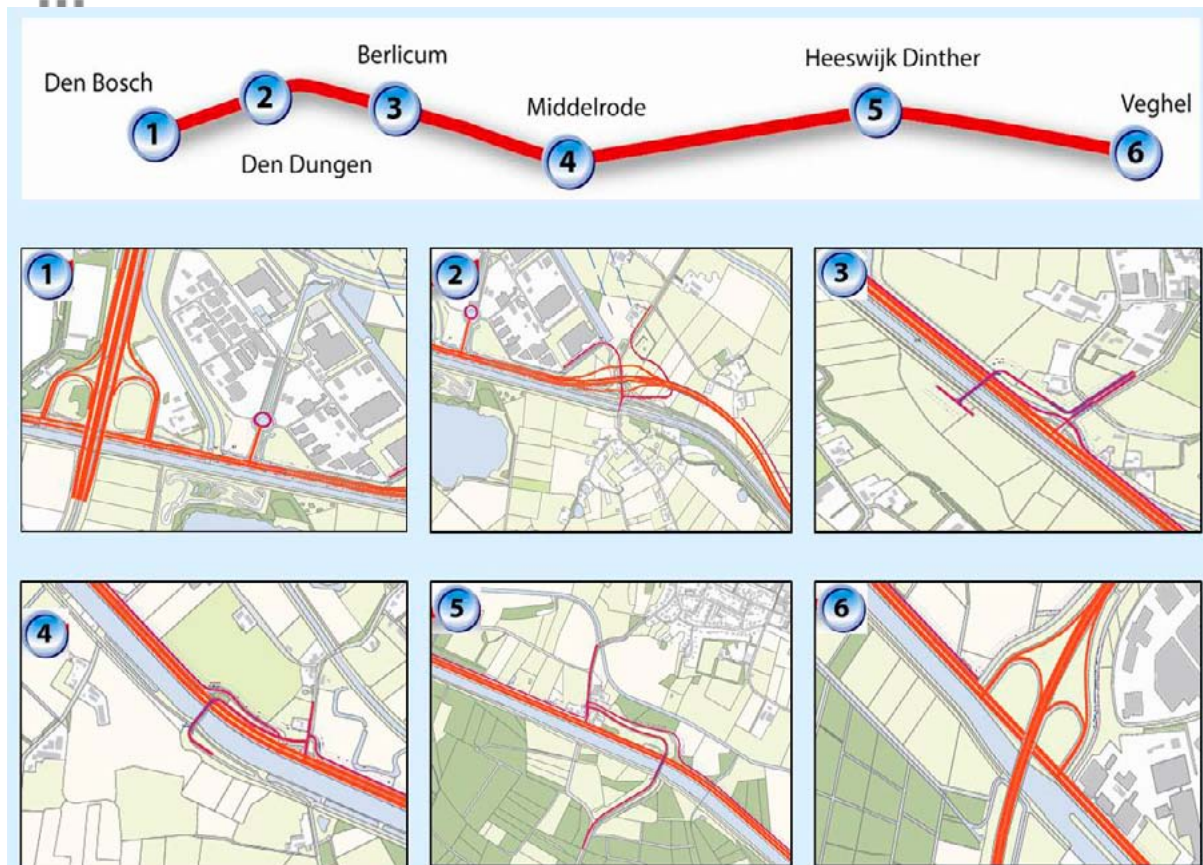
Aan de hand van bovenstaande gegevens kan er geconcludeerd worden dat de samenstelling van het verkeer op enkele wegvakken beperkt wijzigt. In totaal zijn er geen wijzigingen in de verkeerssamenstelling.

Wegeigenschappen

Het gekozen alternatief 100 km/u min kent de volgende eigenschappen:

- twee rijstroken per richting, met een snelheid van 100 km/u tussen de aansluiting Den Dungen en de aansluiting Heeswijk-Dinther Zuid;
- de aansluitingen van de A2 en de aansluitingen van Den Brand (bij de Eenhoorn) blijven gelijkvloers, met dezelfde kruispuntconfiguratie als in alternatief 80+;
- de aansluiting voor Den Dungen is een ongelijkvloerse aansluiting volgens TB Zuid Willemsvaart (zie figuur 4.2 punt 2);
- de aansluiting met de Runweg richting Berlicum is ongelijkvloers (zie figuur 4.2 punt 3);
- de aansluiting op de Kapelstraat richting Middelrode is ongelijkvloers, waarbij de huidige brug over de Zuid-Willemsvaart gehandhaafd blijft (zie figuur 4.2 punt 4);
- er is een ongelijkvloerse aansluiting bij Heeswijk-Dinther, iets ten noordwesten van de huidige aansluiting en met behoud van de aansluiting op de Steeg (zie figuur 4.2 punt 5);
- een ongelijkvloerse aansluiting van de nieuwe weg Heeswijk-Dinther Zuid;
- de aansluitingen bij de A50 blijven gelijkvloers, met dezelfde kruispuntconfiguratie als in alternatief 80+.





Afbeelding 4.2: 100km/u min 2x2 deels ongelijkvloers

4.3 Landschappelijke inpassing

4.3.1 Algemeen

Voor de aanpassing van de N279 is een beeldkwaliteitsplan (BKP) opgesteld waarin uitgangspunten zijn weergegeven voor de inpassing van de N279 in het landschap. Het plan doet uitspraken over de gewenste landschappelijke en architectonische vorm en structuur van het gebied en de visuele kwaliteiten van de openbare ruimte en architectuur. Daarbij is behoud of het bereiken van samenhang tussen architectuur en openbare ruimte essentieel. Doel van het BKP voor de N279 is aan te geven op welke wijze de beeldkwaliteit van de weg en haar directe omgeving vergroot kan worden. Daartoe wordt een aantal randvoorwaarden voor de verdere architectonische en technische uitwerking en landschappelijke inpassing van de N279 weergegeven.

Samen met het PIP wordt getracht te komen tot een goede inpassing van de N279 in de omgeving. Niet alle elementen uit het BKP kunnen worden verankerd in het inpassingsplan. Het betreft enkel elementen die ruimtelijk relevant zijn. Daarbij kan onder meer worden gedacht aan de situering van bouwwerken, de goot- en bouwhoogten van gebouwen en het al dan niet toestaan van bepaalde functies. Verankering van de kwalitatieve elementen is niet direct mogelijk in het inpassingsplan. Wel hebben deze elementen als leidraad gediend bij de opstelling van de verbeelding en de regels.

In het beeldkwaliteitsplan zijn de volgende drie ontwerputgangspunten geformuleerd:

- Versterken lokale gebiedskenmerken;
- Versterking gebiedskarakteristieken;
- N279 en Zuid-Willemskanaal als autonoom infrastructureel kunstwerk.

Ad. a. Versterken lokale gebiedskenmerken

Een afslag, waarbij de N279 aantakt op het lokale netwerk vormt een markante ontmoeting tussen twee

ontsluitingstypen. Ieder afslag is uniek, wat de oriëntatie van de weggebruiker bevordert. De randvoorwaarde voor de landschappelijke inpassing is dat de vormgeving van de afslag in zijn karakter aansluit op de omgeving van de weg. Dit zorgt voor vergroting van de herkenbaarheid van de route zelf en voor grotere herkenbaarheid van het omliggende landschap. Op deze wijze worden de afslagen onderdeel van hun directe omgeving.

Ad. b. Versterking gebiedskarakteristieken

Op hoofdlijnen kan worden gesproken over een ruimtelijke tweedeling in een meer open en een gesloten gebied. Het open gebied ligt tussen het bedrijventerrein De Brand en Kasteel Heeswijk. Het meer gesloten gebied (bos- en coulisselandschap) ligt tussen Kasteel Heeswijk en de opritten naar de A50. Deze contrasten tussen open en gesloten landschappen hebben een meerwaarde voor de beleving van het gebied, en zijn tevens belangrijk voor de identiteit van plekken langs het traject van de N279. Als randvoorwaarde voor de landschappelijke inpassing geldt dan ook dat deze ruimtelijke diversiteit behouden moet worden. Hierbij wordt de landschappelijke karakteristiek van het aanwezige mozaïeklandschap met zijn afwisseling in gebruik en ruimtelijke opbouw zoveel mogelijk gevolgd.

Ad. c. N279 en Zuid-Willemskanaal als autonoom infrastructureel kunstwerk

De opwaardering van de N279 wordt aangegrepen om deze zone als een zelfstandig element in het landschap vorm te geven. Niet alleen als een functioneel “noodzakelijk” infrastructureel object, maar vooral ook als een verbindende zone die haar eigen waarde en vormgeving kent.

Als uitgangspunt voor deze eigen vormgeving van de weg en wegelementen geldt dat de vormgeving van de N279 niet die van het omliggende landschap overstijgt. De N279 vormt een ingetogen, functionele en autonome koppeling tussen de A2 en de A50. Binnen deze ingetogen vormgeving zijn continuïteit en samenhang de centrale thema's. Dit betekent dat elementen die deel uitmaken van de weg overal hetzelfde worden vormgegeven. Dit zijn onderdelen zoals: geluidsschermen, verlichting, middenberm, enz.

De vaststelling van de beeldkwaliteit van de N279 heeft niet alleen consequenties voor de weg zelf maar ook voor haar naaste omgeving. Kijkend naar de opgave kan gesteld worden dat de mogelijkheid van beïnvloeding van de beeldkwaliteit op het omliggende landschap weliswaar groot is, maar dat mogelijke maatregelen beperkt blijven tot de directe omgeving van de weg. Binnen de opgave van het beeldkwaliteitsplan vallen dus hoofdzakelijk de civieltechnische inrichtingselementen en de naaste omgeving.

De vormgeving van deze inrichtingselementen speelt een belangrijke rol in de beeldkwaliteit van de weg zelf. De elementen ondersteunen het autonome karakter van de weg. Daarnaast speelt de vormgeving van de inrichtingselementen een belangrijke rol in het uiteindelijke beeld van het totale landschap. Door een juiste vormgeving en inpassing van de inrichtingselementen kan het beeld: “De N279 als zelfstandig element dat tevens voorziet in een nieuwe grens voor het Aadal” worden bepaald.

4.3.2 Borging beeldkwaliteitsplan N279

In het BKP zijn de volgende onderdelen van het wegontwerp beschreven:

- a. Aansluiting landschap noordzijde
- b. Aansluiting landschap zuidzijde
- c. Cultuurhistorische lijnen
- d. Op- en afrit A2 en A50
- e. Afslagen N279
- f. Viaducten
- g. Grondlichamen
- h. Geluidsschermen
- i. Bermen
- j. Geleiderails
- k. Bewegwijzering en bebording
- l. Verlichting

Hieronder komt aan bod op welke wijze borging van deze elementen in het inpassingsplan heeft plaatsgevonden.



Ad. a. Aansluiting landschap noordzijde

De aansluiting van de N279 op het landschap ten noorden ervan is van groot belang. De ruimte om de inpassing te realiseren varieert in breedte. De breedte van de berm en de mogelijkheden voor inpassing nemen vooral toe ter hoogte van de afslagen en knooppunten. De inrichting van de berm sluit aan en versterkt het mozaïeklandschap en de beleving daarvan. In deze zone zijn langs het tracé vier verschillende landschappelijke karakteristieken te onderscheiden. Van west naar oost zijn dit:

- Stedelijk karakter
- Landelijk open karakter
- Landelijk besloten karakter
- Coulisselandschap

Het inpassingsplan staat de inrichting van bovenstaande karakteristieken niet in de weg. Doordat binnen alle bestemmingen de functie groen is toegestaan, is het mogelijk aan de noordzijde van de N279 een duidelijke begrenzing te realiseren via een bomenrij. Geluidschermen kunnen, behoudens binnen de bestemming Natuur, binnen vrijwel alle bestemmingen gerealiseerd worden. In het inpassingsplan kan niet worden geregeld dat de schermen met inheemse beplanting bekleed moeten worden, en in de nabijheid van de weg uit te voeren met een transparante variant. Dit is een aspect dat bij de uitvoering van de aanpassing N279 moet worden meegenomen. Hetzelfde geldt voor de beperking van en keuze voor eenduidige toepassing van het aantal verkeersborden.

De plaatsing van geluidschermen kan specifiek in het inpassingsplan worden geregeld via bijvoorbeeld functieaanduidingen. Daar is voorsnog niet voor gekozen. Plaatsing hangt onder meer af van de uitkomsten van het akoestisch onderzoek. Op grond van dat onderzoek is duidelijker waar geluidschermen gewenst zijn, en vervolgens kan worden gezien of tegemoet kan worden gekomen aan het uitgangspunt om geluidswerende maatregelen nabij kwetsbare objecten uit te voeren.

Ad. b. Aansluiting zuidzijde

De aansluiting van de N279 op de Zuid-Willemsvaart maakt deel uit van het autonome karakter van de N279 en de Zuid-Willemsvaart als infrastructurele bundel. De zone maakt hiermee integraal deel uit van de landschappelijke inpassingsopgave. De zone is op te delen in twee deelgebieden:

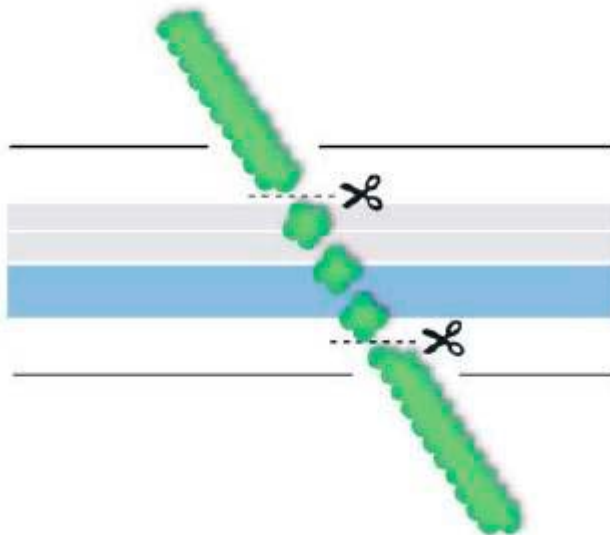
- Deelgebied 1: het westelijk deel, vanaf de A2 tot aan het sluizencomplex, deze zone bestaat uit een berm aansluitend op de hoogteligging van de N279 bestaande uit gras met bloemen.
- Deelgebied 2: het oostelijk deel, vanaf het sluizencomplex tot aan de A50, bestaat uit een dijklichaam. De dijk ontnemt het zicht zowel op het water van het kanaal als op het achterliggende landschap.

Het zicht op het kanaal sluit aan bij het open karakter van het landschap ten westen van het sluizencomplex. Het ontbreken van het zicht op het kanaal en het achterliggende landschap, door de dijk, sluit aan bij het meer besloten karakter van het oostelijke deel van het tracé.

Het behoud en versterken van dit contrast tussen het westelijk en oostelijk deel staat centraal in deze zone. De realisatie van de landschappelijke inpassingsopgave aan de zuidzijde niet expliciet vastgelegd in het inpassingsplan. Bij de uitvoering van de aanpassing N279 kan invulling worden gegeven aan de opgaven uit het BKP door op dat moment het zicht of beperkte zicht op het water te behouden en te versterken, geleiderails uniform toe te passen en de zone eenduidig via gras met bloemen uit te voeren.

Ad. c. Cultuurhistorische lijnen

Waar een cultuurhistorische lijn de N279 overlapt wordt de cultuurhistorische lijn letterlijk door het kanaal en de N279 doorsneden. Door de onderbreking wordt deze lijn ondergeschikt aan de N279. Deze ondergeschiktheid versterkt het autonome karakter van de N279. De locatie waar een cultuurhistorische lijn de N279 "raakt" zijn bijzondere punten in het tracé en maken de historie van het gebied inzichtelijk en afleesbaar. Het accentueren van deze doorsnijding staat centraal. Bij de uitvoering van de aanpassing N279 wordt invulling gegeven aan deze opgave (zie onderstaande afbeelding). In het inpassingsplan zijn deze aspecten niet expliciet vastgelegd.



Afbeelding 4.3: uitsnede beeldkwaliteitsplan

Ad. d. Op- en afritten A2 en A50

De afslagen A2 / N279 en A50 / N279 vormen de koppeling tussen het nationale- en het provinciale wegennet. De hoofdrijbanen inclusief de op- en afritten maken deel uit van het nationale snelwegenlandschap. Ze overstijgen de lokale kenmerken. Ze zijn autonoom en worden als zodanig los van het lokale landschap vormgegeven. De A2 sluit aan op de vormtaal van het nationaal snelwegennetwerk en is een zelfstandig lijnelement met een geheel eigen karakter dat onafhankelijk van het lokale landschap is vormgegeven. Het autonome karakter van de afslag ten opzichte van haar directe omgeving is dan ook belangrijk voor de landschappelijke inpassing. Het beeld wordt gedomineerd door civieltechnische bouwwerken en wegen.

De A50 vormt de fysieke en functionele begrenzing tussen het geïndustrialiseerde Veghel aan de oostzijde en het kleinschalige agrarisch landschap aan de westzijde. De beleefbaarheid van dit sterke landschappelijke contrast wordt bepaald door de zichtbaarheid van het industriegebied aan de oostzijde en de ervaarbaarheid van het kleinschalige agrarische landschap aan de westzijde. De A50 is een zelfstandig lijnelement dat onafhankelijk van het lokale landschap is vormgegeven. De A50 vormt nu en in de toekomst de scheidslijn tussen de twee bovengenoemde werelden. Behoud van het landschappelijk contrast staat centraal. De aspecten omtrent beplanting, behandeling grondvlak en vormtaal en kleur van de aanwezige geluidswerende maatregelen welke in het BKP staan vermeld bij de vormgeving van beide op- en afritten zijn niet expliciet geregeld in het inpassingsplan. Bij de uitvoering van de aanpassing N279 wordt hier invulling aan gegeven.

Ad. e. Afslagen

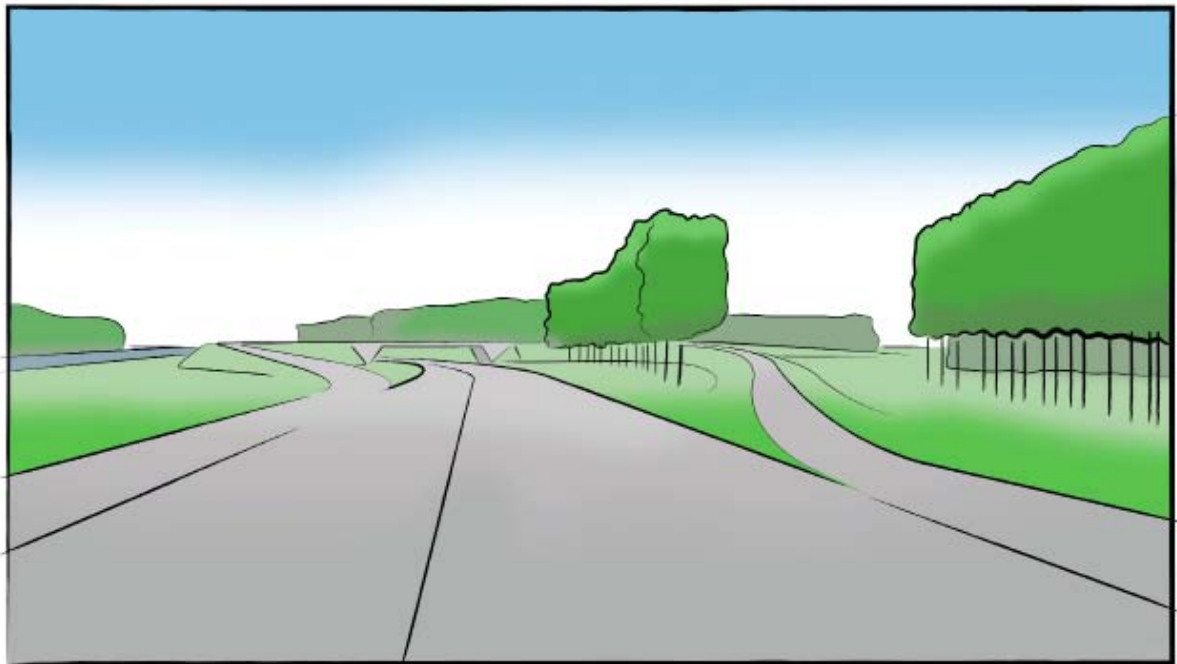
Een afslag, waarbij de N279 aantakt op het lokale netwerk vormt een markante ontmoeting tussen twee ontsluitingstypen. Iedere afslag is uniek, hetgeen de oriëntatie van de weggebruiker bevordert. Als uitgangspunt voor de vormgeving geldt dat het karakter van de landschappelijke inpassing bij de afslag aansluit op het omliggende landschap. Dit vergroot de herkenbaarheid van de route van het knooppunt en van het omliggende landschap. De afslagen worden hierdoor één met hun directe omgeving. De verschillende landschappen vragen om specifieke inpassing van de kunstwerken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen een tweetal hoofdgroepen: het open en lager gelegen beekdal en het besloten en hoger gelegen coulisselandschap.

De afslag Runweg ligt als een verheven grondlichaam in een open ruimte. Dit contrast tussen het gebiedsvreemde opgetilde grondlichaam in de weidse, relatief laaggelegen omgeving wordt zoveel mogelijk versterkt. Het grondlichaam dient als civieltechnisch object zo veel als mogelijk herkenbaar te zijn. De open ruimte rondom de afslag wordt verder zoveel mogelijk intact en open gelaten. Bij het opstellen van de verbeelding van het inpassingsplan is bij het toedelen van bestemmingen aangesloten bij de uitgangspunten van het BKP. De gronden die in het BKP als groen zijn aangewezen zijn ook in het inpassingsplan als zodanig bestemd.

De afslag Middelrode maakt deel uit van de aanwezige landschapselementen zoals laan- en dijkstructuren en wordt hierdoor opgenomen in de omgeving. Het wegvallen van de grondvolumes in de omgeving door het gebruik van locatiegebonden landschapselementen staat hier centraal. Ook hier is bij het opstellen van de verbeelding van het inpassingsplan bij het toedelen van bestemmingen aangesloten bij de uitgangspunten van het BKP. De gronden die in het BKP als groen zijn aangewezen zijn ook in het inpassingsplan als zodanig bestemd. Hierdoor staat het inpassingsplan het behoud en de versterking van bestaande laanstructuren ten noorden van de afslag niet in de weg. Ook kan de verkeersoksel als onderdeel van het Dynamisch Beekdal worden ingericht.

De afslag Heeswijk maakt deel uit van het kleinschalige coulisselandschap. De inpassing van de geplande verzorgingsplaats in de beide verkeersoksels reageert op deze omgeving. De wijze van inrichting legt een visuele verbinding tussen de wereld van de automobilist en die van de omgeving van de weg. Voor het beeld betekent dit dat de inrichting van de verkeersoksels hoofdzakelijk zal bestaan uit bos. Het bos in de verkeersoksels en de grondlichamen maken deel uit van het coulisselandschap en versterken deze. De grondlichamen worden in het landschap opgenomen door het op de achtergrond aanwezige bos of de laanbeplanting. De grondlichamen sluiten aan op de vormtaal van de N279. Ze zijn functioneel, herkenbaar en alleen begroeid met gras en bloemen. Ook hier is bij het opstellen van de verbeelding van het inpassingsplan bij het toedelen van bestemmingen aangesloten bij de uitgangspunten van het BKP. De gronden die in het BKP als groen zijn aangewezen zijn ook in het inpassingsplan als zodanig bestemd. Tevens is het mogelijk bos in de verkeersoksels aan te planten. Naast de bestemming groen, is ook binnen de verkeersbestemming groen mogelijk. Het benzinstation en de horecagelegenheid hebben in het inpassingsplan een bedrijfs- en horecabestemming gekregen. In het inpassingsplan is niet geregeld dat beide functies een ingetogen karakter moeten hebben en aan moeten sluiten op het boskarakter. Bij de uitvoering van de aanpassing N279 wordt hier invulling aan gegeven. Wel is het architectonisch ontwerp van beide functies leidraad geweest bij het opstellen van de bouwregels binnen de bestemmingen Bedrijf en Horeca.

Tenslotte afslag Heeswijk-Dinther zuid. Net als de afslag Heeswijk maakt de afslag Heeswijk-Dinther zuid ook onderdeel uit van het kleinschalige coulisselandschap. Het integreren van de afslag in het coulisselandschap staat centraal.



Afbeelding 4.4: visualisatie afslag Heeswijk-Dinther zuid

Kwalitatieve elementen, welke in het BKP bij elke afslag worden vermeld, zoals het tegengaan van hoogopgaande beplanting en de accentuering van grondlichamen door eenduidige afwerking van de

taluds zijn niet geborgd in het inpassingsplan. Bij de uitvoering van de aanpassing N279 wordt hier invulling aan gegeven.

Ad. f Viaducten

Zover als mogelijk vormen de bestaande en nieuwe viaducten in de toekomst één vormfamilie. De geplande aanpassing van de bestaande viaducten geeft hier de mogelijkheid toe. De viaducten hebben een aantal overeenkomsten zoals: kleur/ materiaal, talud, landhoofd, leuning/vangrail en brugrand. Binnen deze familie zijn twee typen te onderscheiden:

- In het westelijke deel van het tracé (Knooppunt Runweg en Middelrode) symboliseren de viaducten de openheid van het gebied en loopt de tunnelruimte naar boven wijder uit;
- In het oostelijk deel symboliseren de viaducten de beslotenheid van het gebied. In dit besloten gebied wordt de tunnelruimte naar boven toe juist iets smaller.

In het inpassingsplan hebben de wegen de bestemming Verkeer - 1 of Verkeer - 2 gekregen. Binnen deze bestemmingen zijn kunstwerken, zoals viaducten toegestaan. Het gebruik van kleur en materiaal van viaducten is niet nader gereguleerd in het inpassingsplan. Bij de uitvoering van de aanpassing N279 wordt hieraan invulling gegeven.

Ad. g. Grondlichamen

Voor een verdere versterking van de N279 als autonoom element worden de grondlichamen helder, eenvoudig, functioneel en eenduidig vormgegeven. Voor de versterking van de grondlichamen als autonoom element in het landschap wijkt de beplanting op de grondlichamen af van de beplanting in haar directe omgeving. De beplanting bestaat bij alle grondlichamen uit gras met bloemen. Hierdoor onderscheidt de civieltechnische ingreep zich van haar directe omgeving en versterkt dit de leesbaarheid van de N279 als autonoom element in het landschap. De vormgeving is niet expliciet vastgelegd in het inpassingsplan. Wel is bij het toedelen van de bestemmingen Groen, Verkeer - 1 en Verkeer - 2 ervoor gezorgd dat de grondlichamen geplaatst kunnen worden zoals in het BKP staat verwoord. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp wordt rekening gehouden met de kwalitatieve uitgangspunten van het BKP, zodat hier bij de uitvoering van de aanpassing N279 invulling aan kan worden gegeven.

Ad. h Geluidsschermen

De toepassing van de geluidsschermen is onderverdeeld in twee categorieën:

- Categorie 1 sluit aan bij het nationaal snelwegennetwerk en omvat de knooppunten N279/A2 en A50. De geluidsschermen maken deel uit van het snelwegpanorama, zijn duidelijk aanwezig en sluiten aan op de reeds toegepaste geluidsschermen langs de A2 en A50.
- Categorie 2 omvat de geluidsbeperkende maatregelen langs de N279. De geluidsschermen worden vormgegeven als een samenhangende vormfamilie. Voor het scherm geldt een standaard constructie en paneelgrootte. Als uitgangspunt geldt dat de geluidsschermen niet of nauwelijks waarneembaar zijn vanaf de N279. Ze worden, waar mogelijk op enige afstand, geïntegreerd met lokale landschappelijk karakteristieke beplanting. In de meer open gebieden wordt gekozen voor een transparant geluidsscherm.

In het inpassingsplan wordt binnen de bestemmingen geregeld dat er geluidsschermen geplaatst kunnen worden. Er is niet via een functieaanduiding vastgelegd op welke plek de geluidsschermen geplaatst kunnen worden. Dit hangt, zoals ook in het BKP naar voren komt, ook af van de vraag of er ruimte beschikbaar is voor de landschappelijke inpassing van geluidsschermen. De maximale hoogte van geluidsschermen is nader geregeld in de planregels van het inpassingsplan.

Ad. i. Bermen

De berm vormt een belangrijk onderdeel van het wegtracé en bepaalt mede de herkenbaarheid en het autonome karakter van de weg. De bermen sluiten aan op de toegepaste beplanting van de grondlichamen. Beplanting bestaat bij voorkeur uit gras met bloemen. Bij de uitvoering van de aanpassing N279 wordt invulling gegeven aan deze opgaven. In het inpassingsplan zijn deze aspecten niet expliciet vastgelegd.

Ad. j. Geleiderails

De geleiderails vormen een continue lijn langs het gehele tracé. Ze geven de functionele en ruimtelijke begrenzing aan van de rijbanen. De geleiderail bepaalt mede het zicht vanaf de weg op de omgeving en



het beeld van de weg vanuit de omgeving. Voor de vormgeving staan de continuïteit en het autonome karakter van de N279 in het landschap centraal. In het inpassingsplan is niet de plaatsing van geleiderails expliciet geregeld. Bij de uitvoering van de aanpassing N279 wordt rekening gehouden met de aspecten die zijn genoemd in het BKP.

Ad. k. Bewegwijzering en bebording

Voor de vormgeving staan samenhang en herkenbaarheid centraal.

- De samenhang wordt door een tweetal aspecten bepaald:
- De plaatsing van de bebording ten opzichte van het wegprofiel;
- Een eenduidig gebruik in bebordingstypologie, dit is geregeld in het RVV.

Voor het bereiken van een continu en eenduidig wegbeeld is het van belang dat de benodigde bebording langs het gehele tracé op gelijke afstand, ten opzichte van de rijweg, wordt geplaatst. Onder eenduidige bebordingstypologie wordt verstaan: dat over de gehele lengte van het tracé voor dezelfde verkeersaanduidingen dezelfde typen bebording worden toegepast. In het inpassingsplan zijn geen nadere regeling ten behoeve van bewegwijzering en bebording opgenomen. Dit zijn aspecten waar bij de uitvoering van de aanpassing N279 rekening mee wordt gehouden.

Ad. l. Verlichting

Om de beleving van het tracé tussen de A2 en de A50 tot een samenhangend geheel te maken wordt voor het gehele tracé gebruik gemaakt van dezelfde verlichtingsmasten. Door eenduidige toepassing van sobere verlichtingsmasten trekken deze zo min mogelijk de aandacht van de weggebruiker. De aandacht dient zo veel als mogelijk op het omliggende landschap gelegd te worden. Bij voorkeur wordt de verlichting alleen aangebracht in de middenberm van de hoofdrijbaan bij de op- en afritten. Deze toepassing kan doorgang vinden mits deze voldoet aan de daarvoor opgestelde technische eisen en voorschriften.

Het inpassingsplan regelt wat de maximum hoogte mag zijn van verlichtingsmasten. De mate van verlichting is niet vastgelegd. Bij de uitvoering van de aanpassing N279 kan dit worden meegenomen. Tenslotte is naast bovengenoemde elementen in het inpassingsplan ook ruimte gegeven voor andere vervoersmogelijkheden dan alleen de auto. De parallelle fietsstructuur, welke in het BKP is vermeld, kan gerealiseerd worden bij de uitvoering van de aanpassing N279. Binnen de verschillende verkeersbestemmingen zijn rijwielpaden toegestaan. Realisering van de fietsverbindingen over de Zuid-Willemsvaart staat dit inpassingsplan niet in de weg. Doordat deze verbindingen buiten het plangebied van het inpassingsplan liggen, zijn deze niet op de verbeelding nader aangeduid.



Hoofdstuk 5 Omgevingsaspecten

5.1 Milieueffectbeoordeling

5.1.1 Historie MER

De m.e.r.-procedure is officieel van start gegaan met de publicatie van de Startnotitie op 13 april 2007. Op basis van de gegevens uit de Startnotitie en de inspraakreacties is door de Cie. m.e.r. het advies voor richtlijnen opgesteld. Door Provincie Noord-Brabant zijn de definitieve richtlijnen vastgesteld op 11 september 2007. De richtlijnen bevatten aanwijzingen ten aanzien van de informatie die het MER moet bevatten en de onderwerpen en aspecten die in het MER moeten worden uitgewerkt. Provincie Noord-Brabant heeft de Adviesrichtlijnen van de Cie. m.e.r. overgenomen in de Richtlijnen voor het MER.

In 2009 is het MER in concept gereed gekomen. Op basis van dit concept-MER en op basis van andere studies heeft de Stuurgroep van de N279 de keuze gemaakt om het alternatief 100 km/uur met ongelijkvloerse aansluitingen verder uit te werken.

5.1.2 Toetsingsadvies commissie m.e.r.

Deze paragraaf wordt na de beoordeling van het MER ingevuld.

5.2 Verkeersveiligheid

Op de N279 is de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in het verbeteren van de verkeersveiligheid, door middel van weginrichting en handhaving. In Tabel 2.1 zijn de risicocijfers van de N279 afgezet tegen de risicocijfers van een gemiddelde Brabantse provinciale weg. De risicocijfers zijn gebaseerd op ongevalcijfers uit BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland). Uit de tabel is op te maken dat de N279 in vergelijking met overige Brabantse provinciale wegen over de periode 2005-2009 relatief veilig was.

	Gemiddelde provinciale weg in Provincie Noord-Brabant	N279 Veghel - 's Hertogenbosch
<i>Risicocijfers periode 2005-2009</i>		
Ongevallen / miljoen vtgkm	0,364	0,108
Letselongevallen / miljoen vtgkm	0,100	0,039
Slachtoffers / miljoen vtgkm	0,139	0,069
Ernstige slachtoffers / miljoen vtgkm	0,073	0,034

Tabel 5.1: risicocijfers 2005-2009

Verkeersveiligheid is geoperationaliseerd door het aantal slachtoffers in zowel de referentie als de plansituatie te prognosticeren. Op wegvakniveau is dit uitgevoerd met behulp van risicocijfers. Voor de kruispunten, specifiek op de N279 is een kwalitatieve inschatting gemaakt van het te reduceren aantal slachtoffers. Als basis van de berekening dienen de ongevalcijfers uit BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland) als basis.

De inschatting van het te verwachten aantal slachtoffers leidt voor de plansituatie tot een positieve beoordeling in vergelijking met de referentiesituatie. De oorzaak hiervoor is driedelig:

- Op de eerste plaats scoort alternatief 100 beter dan de referentiesituatie omdat de rijbaan veiliger wordt ingericht. De inrichting van een regionale stroomweg 2x2 100 km/uur heeft een veiliger risico dan een 2x2 gebiedsontsluitingsweg zoals in de referentiesituatie. Een ombouw naar een 2x2 100 km/uur regionale Stroomweg zal derhalve een grotere (slachtoffer) besparing opleveren ten opzichte

van de referentiesituatie.

- Op de tweede plaats is gebleken dat alternatief 100 een grotere aantrekkende werking heeft op verkeer op het onderliggend wegennet dan de referentiesituatie, waardoor de intensiteiten op het onderliggend wegennet sterker zullen afnemen. Dit zorgt ervoor dat het aantal slachtoffers in alternatief 100 op het onderliggend wegennet lager is dan in de referentiesituatie. Dit verschil is echter klein.
- Het grootste verschil in het aantal slachtoffers wordt bereikt doordat in alternatief 100 alle kruispunten ongelijkvloers of in de vorm van een knooppunt wordt gerealiseerd. Dit resulteert in een verschil van 2,8 slachtoffers per jaar met de referentiesituatie.

	Referentiesituatie	Regionale stroomweg (2x2, 100km/uur, ongvl)
Toe-/afname aantal slachtoffers invloedsgebied en rijbaan N 279	0	-6,7
Toe-/afname aantal slachtoffers op kruispunten N 279	0	-2,8

Tabel 5.2: Geprognosticeerde toe/afname van aantal slachtoffers en score ten opzichte van referentiesituatie

5.3 Luchtkwaliteit

5.3.1 Wettelijk kader

Wet luchtkwaliteit

Het wettelijke stelsel voor luchtkwaliteitseisen wordt weergegeven in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit wettelijk stelsel is van kracht sinds november 2007 en wordt ook wel de 'Wet lucht-kwaliteit' (verder Wlk) genoemd. In algemene zin kan worden gesteld dat de Wlk bestaat uit in Europees verband vastgestelde normen van maximumconcentraties voor een aantal componenten. Hierbij gaat het om componenten als zwaveldioxide (SO₂), stikstofdioxiden (NO_x als NO₂), fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}), koolmonoxide (CO), lood, benzeen, ozon, arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen. Voor wat betreft de componenten zwaveldioxide (SO₂), stikstofdioxiden (NO_x als NO₂), fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}), koolmonoxide (CO), lood en benzeen wordt in de Wlk aangegeven op welke termijn aan de normen voldaan dient te worden en welke bestuursorganen verantwoordelijkheden hebben bij het realiseren van de normen. De normen zijn gebaseerd op recente inzichten van de WHO (World Health Organisation) in de mogelijke effecten van luchtverontreinigingen op de gezondheid van de mens. Voor bovengenoemde componenten zijn grenswaarden geformuleerd. Voor de componenten ozon, arseen, cadmium, nikkel en benzo(a)pyreen zijn aanvullend richtwaarden opgenomen.

In Nederland kunnen 2 componenten van de eerder genoemde componenten problemen opleveren met betrekking tot een eventuele overschrijding van de grenswaarden. Het betreft hierbij NO₂ en fijn stof (PM₁₀). NO₂ wordt voornamelijk beïnvloed door het wagenpark (verkeersbewegingen). Fijn stof (PM₁₀) wordt beïnvloed door grote industriële bronnen (met name uit het buitenland), diffuse bronnen zoals het totale wagenpark, natuurlijke bronnen en in mindere mate door lokale bronnen. Aangezien emissies van deze componenten problemen kunnen opleveren met betrekking tot overschrijdingen van de grenswaarden worden enkel deze componenten in onderhavig onderzoek in beschouwing genomen.

Verder kan worden opgemerkt dat voor de component PM_{2,5} geldt dat vanaf het jaar 2015 een jaargemiddelde grenswaarde van 25 µg/m³ van kracht wordt. De component PM_{2,5} heeft een directe relatie met PM₁₀. Uit onderzoek van het RIVM komt naar voren dat er in het algemeen een vaste concentratieverhouding bestaat tussen PM₁₀ en PM_{2,5}. Dit maakt dat wanneer aan de grenswaarden



voor PM_{10} wordt voldaan tegelijkertijd ook aan de grenswaarde voor $PM_{2,5}$ zal worden voldaan. Op basis van dit gegeven wordt de component $PM_{2,5}$ in onderhavig onderzoek buiten beschouwing gelaten. Van nature bevinden zich zwevende deeltjes (fijn stof) in de lucht. Deze zijn voor zover bekend niet schadelijk voor de gezondheid van de mens. Om deze reden mag in sommige gevallen een correctie worden toegepast op de berekende resultaten voor fijn stof (PM_{10}), de 'zeezoutcorrectie'. Dit houdt in dat bij een overschrijding van de grenswaarden, de jaargemiddelde PM_{10} -concentratie en het aantal overschrijdingen van de 24-uursgemiddelde grenswaarde gecorrigeerd mogen worden voor de bijdrage van natuurlijke bronnen. Alle gepresenteerde resultaten voor de component PM_{10} in onderhavig onderzoek betreffen ongecorrigeerde resultaten.

5.3.2 Onderzoek

In het kader van de MER zijn berekeningen uitgevoerd naar het effect van de gereconstrueerde N279 op de luchtkwaliteit in de omgeving. De berekeningen zijn uitgevoerd met het rekenmodel Pluim Snelweg (versie 1.6) dat gebaseerd is op Standaard Rekenmethode 2.

Op basis van de berekende concentraties is bepaald welke luchteffecten er voor de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en de alternatieven plaatsvinden. Het maatgevend peiljaar is het jaar van realisatie van N279, naar verwachting 2016. Voor NO_2 en PM_{10} dient inzicht gegeven te worden in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen voor de verschillende varianten.

5.3.3 Conclusie

In het luchtkwaliteitsonderzoek ten behoeve van de MER zijn de volledige berekeningen weergegeven. Deze berekeningen zijn uitgevoerd met verkeersintensiteiten voor het jaar 2016. De resultaten voor het m.e.r.-onderzoek worden toepasbaar geacht voor de MER en het inpassingsplan.

Uit het onderzoek (zie MER) kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- In de referentiesituatie in 2016 zijn er geen overschrijdingen van de grenswaarden voor NO_2 en PM_{10} berekend.
- Voor de 100- km/u variant (voorkeursvariant) worden in 2016 geen overschrijdingen van de grenswaarden voor NO_2 en PM_{10} berekend.

Concluderend kan er gesteld worden dat op basis van de uitkomsten van de uitgevoerde verspreidingsberekeningen het aspect luchtkwaliteit binnen de toegestane normen valt.

5.4 Geluidhinder

5.4.1 Wettelijk kader

Het akoestisch onderzoek (zie MER) is uitgevoerd op grond van de Wet geluidhinder (Wgh). Sinds januari 2007 is deze wet aangepast aan de Europese richtlijnen voor geluidhinder. In deze paragraaf wordt het wettelijk kader ten aanzien van wegverkeerslawaaï beschreven.

Reconstructie

Bij de aanleg of wijziging van een weg dienen volgens de Wet geluidhinder (Wgh) de akoestische gevolgen voor geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone getoetst te worden aan de geldende grenswaarden.

In het kader van de Wet geluidhinder is er sprake van een reconstructie van een weg, als er één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg plaatsvinden waardoor de geluidbelasting op gevels van nabij gelegen geluidgevoelige bestemmingen toeneemt met tenminste 2 dB ten gevolge van het verkeer op die weg.

De toename wordt bepaald door de geluidbelasting in het jaar '10 jaar na openstelling van de gewijzigde weg' te vergelijken met de laagste waarde van:

- een reeds eerder verleende hogere waarde dan wel Maximaal Toegestane Grenswaarde (dit is niet

aan de orde in dit onderzoek);

- de geluidbelasting in het jaar 'één jaar voor wijziging van de weg' met een minimum van 48 dB.

Indien er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh moet onderzocht worden of er maatregelen getroffen kunnen worden om de toename van de geluidbelasting ongedaan te maken. Mochten maatregelen op onoverkomelijke bezwaren stuiten dan kan een hogere waarde procedure worden gevolgd.

Krachtens artikel 100a Wgh mag de geluidbelasting niet met meer dan 5 dB toenemen, tenzij aan speciale voorwaarden wordt voldaan.

Indien een hogere grenswaarde wordt aangevraagd dient men rekening te houden met de maximaal toelaatbare binnenwaarde voor geluidgevoelige bestemmingen. Deze waarde bedraagt voor bestaande woningen in de zone van een te reconstrueren weg over het algemeen 33 dB (art 112).

Sanering

Een saneringssituatie is volgens de Wet geluidhinder een geluidgevoelige bestemming waarvan de geluidbelasting (als etmaalwaarde) in 1986 al hoger was dan 60 dB(A). Hiervoor moet eenmalig een programma van maatregelen worden vastgesteld. Als dit nog niet gebeurd is, moet de sanering alsnog in het geluidplan worden meegenomen. In dat geval wordt in dit rapport gesproken van "nog niet afgehandelde sanering".

5.4.2 Onderzoek

Het doel van het akoestisch onderzoek (zie MER) is te bepalen of er, door de wijzigingen aan de N279, sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder (Wgh) en er maatregelen te treffen zijn waarmee een eventuele toename in geluidbelasting als gevolg van een reconstructie kan worden opgeheven.

Voor de geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone van de N279 tussen de A2 en de A50 zijn de geluidbelastingen in beeld gebracht voor de situatie 1986, de huidige en toekomstige situatie.

5.4.3 Conclusie

De volgende conclusies kunnen getrokken worden:

Sanering

Er is sprake van niet-afgehandelde sanering bij twee woningen (Kanaaldijk Noord 44A en Laverdonk 13).

Reconstructie N279

Ten gevolge van de wijzigingen aan de N279 tussen de A2 en de A50 is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (toename $\geq 1,5$ dB). De maximale toename is 7 dB.

De geluidstoename is het gevolg van de toename in de verkeersintensiteiten en (lokaal) de verschuiving van de weg en in mindere mate het gevolg van de snelheidsverhoging van 80 naar 100 km/uur.

Bron- en overdrachtmaatregelen dienen te worden onderzocht.

Uit het doelmatigheidscriterium volgt dat bronmaatregelen in de vorm van enkellaags ZOAB doelmatig zijn voor alle clusters. Na het toepassen van deze maatregel wordt de geluidstoename nog niet op alle woningen teruggebracht tot de geluidbelasting van de huidige situatie (of een eerder vastgestelde hogere waarde).

Aanvullende schermmaatregelen om de geluidbelasting verder te reduceren tot aan het geluidniveau van de huidige situatie, zijn voor cluster 2 doelmatig. Voor de saneringswoning (Laverdonk 13) is eveneens een scherm doelmatig. Voor de overige clusters niet. In deze clusters dienen hogere waarden te worden vastgesteld.

Echter, bij cluster 3 (Hooionksedijk 11, 13 en 15) dient het geplande scherm te worden opgehoogd aangezien de maximale ontheffingswaarde wordt overschreden.

Om te voorkomen dat de weg een lappendeken aan wegdektypes wordt, wordt geadviseerd de gehele N279 tussen de A2 en A50 te voorzien van enkellaags ZOAB.



Cluster	Bronmaatregel	Schermaatregel	Hogere waarden t.g.v. H279
1	ZOAB	2m hoog, 1085m lang (is reeds gepland, maar dient absorberend te worden uitgevoerd)	Ja (1)
2	ZOAB	1m hoog, 300m lang + 1,5m hoog, 1100m lang (gedeelte t.o. cluster 1 absorberend)	Nee
3	ZOAB	3m hoog, 300m lang (2m hoog, 190m lang was reeds gepland) Dit scherm sluit aan bij scherm cluster 2.	Nee
4	ZOAB	-	Ja (3)
5	ZOAB	-	Ja (4)
6	ZOAB	-	Nee
7	ZOAB	-	Ja (1)
8	ZOAB	-	Ja (17)
9	ZOAB	-	Nee
10	ZOAB	-	Nee
11	ZOAB	-	Nee
12	ZOAB	-	Ja (1)
13	ZOAB	-	Ja (2)
14	ZOAB	-	Nee
15	ZOAB	-	Nee
16	ZOAB	2m hoog, 96m lang	Ja (4)

Bovenstaande maatregelen zijn financieel doelmatig. De eindvariant is opgenomen in bijlage 3.

Reconstructie onderliggend wegennet

Geconcludeerd kan worden dat er bij de Runweg, Molendijk en Heeswijkseweg geen sprake is van reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder. Bij de Kapelstraat is er sprake van reconstructie bij één woning (Assen Delftseweg 1). De maximale toename is 3 dB. Maatregelen worden als niet doelmatig beschouwd. Voor deze woning dient een hogere waarde te worden vastgesteld ten gevolge van de Kapelstraat van 54 dB.

NoMo-woningen

De maximale geluidbelasting in de huidige situatie is 64 dB, de maximale geluidbelasting in de toekomstige situatie zonder maatregelen zou 68 dB zijn. Met enkellaags ZOAB wordt de maximale geluidbelasting 63 dB. Aangezien de maximale geluidbelasting de 63 dB (incl. art 110g Wgh) na maatregelen niet overschrijdt, is er geen sprake van zogenoemde NoMo-woningen.

5.5 Externe veiligheid

Ten aanzien van externe veiligheid wordt in het kader van de MER onderzocht of er risico's aanwezig zijn als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N279. Daarnaast zal er nog onderzoek uitgevoerd gaan worden in het kader van het nieuw te realiseren LPG tankstation.

5.6 Bodemkwaliteit

In het kader van het I(m puls)J(okaal)B(odembeheer)-project en de regionale duurzaamheidsagenda 2010-2014 hebben de Noordoostbrabantse gemeenten Bernheze, Boxmeer, Boxtel, Landerd, Maasdonk, Mill&Sint Hubert, Schijndel, Sint Anthonis, Sint Michielsgestel, Uden en Veghel een gezamenlijke Nota bodembeleid opgesteld met bijbehorende regionale bodemkwaliteitskaart).

Bodemkwaliteitskaart

De volgende gebieden binnen het projectgebied vallen buiten de bodemkwaliteitskaart:

- Bermen langs provincie-, rijks- en spoorwegen: te weinig gegevens voorhanden voor betrouwbare bepaling kwaliteit
- Overige waterbodems (sloten, kanalen, vijvers, beken etc.)

Uit de kaart blijkt dat de grond die vrijkomt buiten de hierboven beschreven gebieden (niet gezoneerde gebieden) uit zowel de boven- als de ondergrond, voldoet aan de eisen voor schone grond. Uitzondering vormen: de wegbermen (bovengrond) van de doorgaande gemeentelijke wegen in het buitengebied. Deze valt in de kwaliteitsklasse 'industrie'.

Op de bodemfunctieklassenkaart is het projectgebied op basis van het huidige en bekende toekomstige grondgebruik ingedeeld in de klassen:

Niet-gezoneerde gebieden ('witte vlekken') binnen het projectgebied

- Industrie (bermen langs provinciale N297)
- Overige waterbodems (sloten, kanalen, vijvers, beken etc.)

Omdat er sprake is van niet-gezoneerde gebieden ('witte vlekken') mag bodemkwaliteitskaart niet worden gebruikt. In dat geval dient de milieuhygiënische kwaliteit op een andere wijze te worden aangetoond. Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van één van de andere toegestane wettelijke bewijsmiddelen.

Overig deel projectgebied

- Landbouw/natuur

Vooronderzoek (Bodemtoets)

Uit de bestaande bodeminformatie blijkt dat de lokaties zoals beschreven in de onderstaande tabel ontoereikend is om met voldoende zekerheid te zeggen of sprake is van een verdachte locatie (met een mogelijk geval van ernstige verontreiniging). Er wordt sterk aanbevolen om op de lokaties bodemonderzoek uit voeren indien er werkzaamheden worden uitgevoerd.



Lokatie (zie tekening)	Locatiennaam	Gemeente	Verdacht/ onverdacht	Vervolg onderzoekJa/nee
2	Beekveld Berlicum	St-Michielsgestel	Verdacht	Ja
3	Overbeek 14 Berlicum	St-Michielsgestel	verdacht	Ja
4	Z-Willemsvaart	alle	verdacht	Ja
9	Z-Willemsvaart (centr.deel)	Veghel	verdacht	Ja
10	Heeswijk (nabij A)	Bernheze	verdacht	Ja
13	Heeswijkerweg 7 Heeswijk Dinther	Bernheze	verdacht	Ja
14	Aa-Brugstraat Heeswijk Dinther	Bernheze	verdacht	Ja
15	Zuidwillemsvaart Veghel	Veghel	verdacht	Ja
18	Kanaaldijk noord 46 Heeswijk Dinther	Bernheze	verdacht	Ja
23	Rijksweg 2 veghel / de Amert 606 (CHV)	Veghel	verdacht	ja
24	Rijksweg 4 Veghel	Veghel	verdacht	ja
25	Kanaaldijk noord 2 Heeswijk Dinther	Bernheze	verdacht	ja

Als het bevoegd gezag geen vrijstelling voor onderzoeksverplichting verleent, moeten in het kader van de vergunningaanvragen actuele (niet ouder dan 5 jaar) bodemonderzoeken overlegd worden. Het onderzoek moet volgens de NEN 5740 uitgevoerd zijn. Indien de initiatiefnemer beschikt over een bodemonderzoek van meer dan 5 jaar maar maximaal 10 jaar oud, kan mogelijk worden volstaan met een beperkt aanvullend bodemonderzoek. Dit dient vooraf overlegd te worden met het bevoegd gezag (gemeente).

Het aanvullende onderzoek hoeft niet in het kader van dit PIP uitgevoerd te worden, maar kan uitgevoerd worden alvorens dan wel tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden.

5.7 Water

5.7.1 Waterparagraaf

In het kader van het Besluit ruimtelijke ordening moet bij de voorbereiding van een inpassingsplan overleg worden gepleegd met het besturen van de betrokken waterbeheerders. In de waterparagraaf van het inpassingsplan wordt vervolgens vastgelegd op welke wijze rekening is gehouden met de belangen van het waterbeheer. De waterparagraaf heeft vooral betrekking op ruimtelijke aspecten van water. De hele waterparagraaf is inclusief tekeningen opgenomen als bijlage bij dit PIP (zie bijlagenlijst).

In december 2010 heeft overleg plaatsgevonden met het waterschap. Hierin zijn de volgende uitgangspunten voor het ontwerp vastgelegd:

- De verbreding van de N279 moet volgens het principe van “hydrologisch neutraal bouwen” worden uitgevoerd;
- Het afstromende regenwater van de weg moet omwille van de waterkwaliteit via berminfiltratie worden afgevoerd;
- Het talud van de parallelweg heeft op een aantal locaties een waterkerende functie. Deze dienen in het inpassingsplan opgenomen te worden.

Daarnaast is door de provincie vastgesteld dat voor de doorsnijding van het regionale waterbergingsgebied

In januari en november 2011 heeft overleg plaatsgevonden met Rijkswaterstaat, beheerder van de

Zuid-Willemsvaart. In de huidige situatie watert de zuidelijke weghelft van de N279 via de wegberm af op de Zuid-Willemsvaart. Alleen een kort tracé langs het sluiscomplex watert via een hemelwaterstelsel af, omdat hier een kade langs de Zuid-Willemsvaart loopt. Door de verbreding van de N279 naar 2x2 banen zal de tweede rijbaan ook richting de Zuid-Willemsvaart gaan afvoeren. Rijkswaterstaat sluit aan bij het principe van waterneutraal bouwen en hanteert hierbij de trits vasthouden – bergen – afvoeren. Dit houdt in dat het afstromende water zoveel mogelijk via bodempassage moet worden afgevoerd. Indien dit vanwege ruimtegebrek niet mogelijk is, dient de wateropgave elders te worden gerealiseerd. Hiertoe dient de wateropgave te worden gekwantificeerd, Effecten van veranderingen ten aanzien van de afvoer op de Zuid-Willemsvaart dienen inzichtelijk gemaakt te worden voor neerslagsituaties van T= 50, 100 en 150 jaar. Rijkswaterstaat heeft in een waterakkoord met het waterschap afspraken gemaakt over de afvoer op de Zuid-Willemsvaart.

5.7.2 Natte natuurparels en attentiegebieden

In de VR worden de natte natuurparels niet apart onderscheiden, omdat de natte natuurparels onderdeel uitmaken van de EHS en in die zin al een bepaalde mate van bescherming genieten. De in deze verordening opgenomen attentiegebieden ehs omvatten zowel de EHS (natte natuurparels) als een zone daaromheen. Natte natuurparels zijn, volgens de definitie in het Provinciaal Waterplan 2010-2015 waterafhankelijke delen van de Groene Hoofdstructuur die behoren tot een samenhangend complex van natuurgebieden en sterk afhankelijk zijn van hoge grondwaterstanden of kwel. Deze gebieden worden sterk beïnvloed door de inrichting en het beheer van de omgeving en daarom is het beleid erop gericht om de waterhuishouding, waterkwaliteit en inrichting af te stemmen op de ecologische doelstellingen. Om te voorkomen dat de huidige hydrologische situatie van natte natuurparels verslechtert wordt een beschermingsbeleid gevoerd, waarbij wordt uitgegaan van een hydrologische standstill. In de Waterverordening Noord-Brabant (en de voorganger daarvan, de Verordening Waterhuishouding Noord-Brabant 2005) wordt het hydrologisch standstill-beginsel geëffectueerd voor wat betreft de grondwateronttrekkingen waarvoor de provincie bevoegd gezag is. De waterschappen effectueren via de keuren het standstill-beginsel met betrekking tot het oppervlaktewaterbeheer en de grondwateronttrekkingen waarvoor de waterschappen bevoegd gezag zijn. Keuren bevatten daartoe bepalingen ten aanzien van het onttrekken en lozen van water en ten aanzien van grondwateronttrekkingen. Activiteiten die geen directe link hebben met het peil van oppervlakte- of grondwater of met het onderhoud van oppervlaktewateren kunnen echter niet in de Waterverordening Noord-Brabant of keur van het waterschap gereguleerd worden. Hiervoor is aanvullende regelgeving in het ruimtelijke spoor noodzakelijk. Daarom zijn in de Verordening ruimte instructieregels opgenomen. Deze bepalingen zijn een ongewijzigde voortzetting van hetgeen was opgenomen in (de correctieve herziening van) de reconstructieplannen. De bescherming in het ruimtelijke spoor dient plaats te vinden door middel van het opnemen van een omgevingsvergunningstelsel voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden in de gemeentelijke bestemmingsplannen (voorheen: aanlegvergunningstelsel). Dit vergunningstelsel is gekoppeld aan de legenda-eenheid 'attentiegebieden ehs'. Er gelden in deze gebieden, behalve de beperkingen die voortvloeien uit de bepalingen over de ecologische hoofdstructuur, geen beperkingen ten aanzien van normaal landbouwkundig gebruik en ten aanzien van bouwen/bouwwerken.

Attentiegebieden ehs zijn zones die de hydrologisch afhankelijke delen van de EHS (natte natuurparels) bedekken en tevens een zone van gemiddeld 500 meter breed rondom een natte natuurparel omvatten. Deze zone is handmatig begrensd om zo veel mogelijk rekening te houden met in het veld voorkomende 'harde' en 'logische' grenzen, zoals perceelsgrenzen en wegen. Activiteiten, die een negatief effect op de (grond)waterstand in een natte natuurparel kunnen hebben, dienen aan een vergunningstelsel te worden onderworpen. Ten aanzien van grondverzet of diepploegen geldt dat door het veranderen van de bodemopbouw of het doorboren van lagen stromingen in het grondwatersysteem kunnen veranderen. In het derde lid is opgenomen dat het waterschap betrokken wordt bij de beoordeling van de aanvraag om een omgevingsvergunning.



5.7.3 Effecten attentiegebieden EHS

De N279 loopt van Middelrode tot aan Veghel door attentiegebied EHS. Attentiegebieden EHS zijn zones die de hydrologisch afhankelijke delen van de EHS (natte natuurparels) bedekken en tevens een zone van gemiddeld 500 meter breed rondom een natte natuurparel omvatten. Om te voorkomen dat de huidige hydrologische situatie van natte natuurparels verslechtert wordt een beschermingsbeleid gevoerd, waarbij wordt uitgegaan van een hydrologische standstill. In de Waterverordening Noord-Brabant wordt het hydrologisch standstill-beginsel geëffectueerd voor wat betreft de grondwateronttrekkingen waarvoor de provincie bevoegd gezag is. Het waterschap effectueert via de keur het standstill-beginsel met betrekking tot het oppervlaktewaterbeheer en de grondwateronttrekkingen waarvoor het waterschap bevoegd gezag is.

In het kader van de MER en de watertoets zijn de effecten op grondwater in beeld gebracht. Hierin wordt geconcludeerd dat er geen effect optreedt op de grondwaterstanden en grondwaterstromen in de EHS. Het extra oppervlak dat op direct op de Zuid-Willemsvaart afstroomt heeft geen effect op de grondwateraanvulling in het beekdal van de Aa. De grondwateraanvulling kan zelfs toenemen door de aanleg van infiltratiegreppels. Alleen bij de aanleg van de weg kan de grondwaterstand lokaal beïnvloed worden. Door aanvullende maatregelen te nemen, bijvoorbeeld retourbemaling, en door in de natte seizoenen te bemalen kunnen effecten worden gemitigeerd.

De verbreding van de N279 heeft een toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg. Hierdoor zal de kwaliteit van het afstromende regenwater verslechteren. Door het toepassen van bermfiltratie en infiltratiegreppels kan de vervuiling grotendeels worden afgevangen voordat het regenwater het grond- en oppervlaktewater bereikt. De vervuiling blijft dan geconcentreerd in de berm en infiltratiegreppels. Bij het schonen van de greppels kan de verontreinigde bovenlaag worden verwijderd en afgevoerd.

5.8 Ecologie

5.8.1 Wettelijk kader

De bescherming van natuur in Nederland is vastgelegd in Europese en nationale wet- en regelgeving, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. De soortenbescherming is in Nederland geregeld in de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet.

Soortenbescherming

In Nederland is de vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn vereiste bescherming van soorten overgenomen in de Flora- en faunawet. De Flora- en faunawet regelt de bescherming van in het wild voorkomende inheemse planten en dieren. In deze wet is onder meer bepaald dat beschermde dieren niet zonder ontheffing gedood, gevangen of verontrust mogen worden en planten niet geplukt, uitgestoken of verzameld mogen worden. Bovendien dient iedereen voldoende zorg in acht te nemen voor in het wild levende planten en dieren. Daarnaast is het niet toegestaan om zonder ontheffing hun directe leefomgeving, waaronder nesten en holen, te beschadigen, te vernielen of te verstoren. De Flora- en faunawet heeft dan ook belangrijke consequenties voor ruimtelijke plannen.

Wanneer plannen worden ontwikkeld voor ruimtelijke ingrepen of voornemens ontstaan om werkzaamheden uit te voeren, dient vooraf goed te worden beoordeeld of er mogelijke nadelige consequenties voor beschermde inheemse soorten zijn. In beginsel is daarvoor de initiatiefnemer zelf verantwoordelijk.

Sinds februari 2005 is de AMvB artikel 75 van de Flora- en faunawet in werking getreden. Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk van de minister van LNV vrijstelling of ontheffing van de algemene verbodsbepalingen te krijgen voor activiteiten op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Ten aanzien van de criteria die voor vrijstellingen en ontheffingen gelden, worden de volgende groepen

soorten onderscheiden:

Groep 1: Algemene soorten (Tabel 1 AMvB).

Voor schadelijke effecten door werkzaamheden bij (individuen van) algemeen voorkomende soorten geldt een algemene vrijstelling van de verboden uit de artikelen 8 tot en met 12. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld.

Groep 2: Overige soorten (Tabel 2 AMvB).

Voor plannen en projecten die leiden tot overtreding van verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet bij soorten uit tabel 2 moet ontheffing worden aangevraagd (tenzij de initiatiefnemer volgens een goedgekeurde gedragscode werkt).

Voor de ontheffingsaanvraag moet een zogenaamde lichte toets doorlopen worden, waarin getoetst wordt of de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in het geding is.

Groep 3: Soorten bijlage IV Habitatrichtlijn/ bijlage 1 AMvB (Tabel 3 AMvB)

Voor deze soorten met het zwaarste beschermingsregime geldt dat er bij overtreding van verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet ontheffing vereist is. Bij de ontheffingsaanvraag moet een zgn. uitgebreide toets gedaan worden. Een ontheffing kan alleen worden verleend wanneer:

- Er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard.
- Er geen alternatieven zijn.
- Er geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Vanwege de bepalingen in de Vogelrichtlijn, die overgenomen zijn in de nationale regelgeving, geldt er voor vogels een afwijkend beschermingsregime. Er is geen vrijstelling of ontheffing mogelijk voor het verstoren van broedende vogels, hun eieren of jongen. Voor het verstoren van vaste broedplaatsen van vogels buiten het broedseizoen dient een ontheffing te worden aangevraagd. Hiervoor dient de uitgebreide toets doorlopen te worden (zie groep 3).

De wet biedt in artikel 75 de mogelijkheid om ontheffing aan te vragen van overtreding van de verboden uit de artikelen 8 tot en met 18. Ontheffingen worden uitsluitend verleend door de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.

Algemene zorgplicht

Naast bovengenoemde bepalingen is er in alle gevallen en bij alle (ook de algemene) soorten sprake van de algemene zorgplicht (artikel 2). Hierin staat beschreven dat iedereen voldoende zorg in acht neemt voor dieren, planten en hun leefomgeving. Dit houdt onder andere in dat, voor zover redelijk, handelingen nagelaten of juist genomen worden om negatieve invloeden op soorten te voorkomen, beperken of tegen te gaan.

Gebiedsbescherming

De Natuurbeschermingswet 1968 is het oude wettelijke kader voor bescherming van natuur in Nederland. Deze wet regelde zowel de bescherming van natuurgebieden als de bescherming van soorten. Dit laatste onderdeel is inmiddels overgenomen in de Flora- en faunawet. Voor de gebiedsbescherming, waarin het Europese Natura 2000 een belangrijke rol speelt, is een aanzienlijke aanpassing van de wet nodig geweest. Hiervoor is de Natuurbeschermingswet 1998 tot stand gekomen. Het afwegingskader volgens artikel 6 van de Habitatrichtlijn, inclusief compenserende maatregelen, is in de Natuurbeschermingswet 1998 overgenomen. In oktober 2005 is de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 in werking getreden.

Op basis van de Natuurbeschermingswet 1998 kan een terrein of water, dat van belang is om zijn natuurschoon of natuurwetenschappelijke betekenis, worden aangewezen als beschermd natuurmonument. Bepaalde schadelijke handelingen in natuurmonumenten zijn verboden, tenzij een vergunning is verleend. Dit betreft handelingen die de wezenlijke kenmerken van een beschermd natuurmonument aantasten of er schade aan toe brengen. Ook speciale beschermingszones volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn worden met de Natuurbeschermingswet 1998 beschermd. Dit betreffen de Natura 2000-gebieden.



5.8.2 Gebiedsbeschrijving

Het wegtracé ligt in het beekdal van de Aa. Binnen dit beekdal zijn in de loop van de eeuwen verschillende habitats gecreëerd door menselijk ingrijpen. Een groot deel bestaat uit intensief gebruikt landbouwgebied. Het riviertje de Aa is vrijwel overal genormaliseerd en het beekdal is gedraineerd. Bekading voorkomt aan de westzijde inundaties. Er liggen nog een paar oude meanders in het landschap en het Waterschap is bezig om de beek en het beekdal deels natuurlijker te maken. Ten noorden van het tracé ligt Kasteel Heeswijk met daaromheen bossen en lanen. Aansluitend hierop aan de zuidoost kant ligt landgoed Seldensate. Het beekdal wordt al ruim 200 jaar doorsneden door de Zuid-Willemsvaart. Langs de Zuid-Willemsvaart ligt ook al vrijwel 200 jaar een weg, de huidige N279. Deze doorsnijding zorgt dus al twee eeuwen voor een grote barrière voor veel landdieren maar ook voor veel vliegende dieren (vogels, insecten, vleermuizen). In de loop van de jaren is zowel het kanaal als de weg een steeds grotere barrière geworden door vergrotingen en drukker wordend verkeer.

Het beekdal wordt aan de noordzijde begrensd door de beekflank. Hierop liggen de nog steeds uitbreidende kernen Heeswijk-Dinther, Middelrode en Berlicum. Het gebied van het beekdal tussen deze kernen, de Zuid-Willemsvaart en de N279 en Veghel en Den Bosch is ongeveer 11 km lang en 0,4 tot 0,7 kilometer breed. Op een paar plaatsen strekt dit beekdal zich ook uit aan de zuidzijde van de Zuid-Willemsvaart. De natuurwaarden in deze 600 à 700 hectaren zullen de voornaamste effecten ondergaan van de wegverbreding. De natuurwaarden in het beekdal hangen samen met omringende gebieden waardoor ze onderdeel zijn van een groter geheel en flora en fauna deel uitmaken van regionale populaties. Belangrijkste natuurbekernen zijn het Wijboschbroek ten zuid-oosten (met vooral bijzondere kwelgerelateerde plantensoorten en bosvogels) en landgoed de Wamberg ten noordwesten met markante oude bomen, stinzeplanten, vleermuizen en bosvogels. Via de zuidwestzijde sluit het Aa-dal aan op de moeraszone rondom Den Bosch richting het Dommeldal en het Bossche Broek, Gement en Moerputten.

5.8.3 Soorten

Huidige situatie en referentiesituatie

Op en in de omgeving van het wegtracé van de N279 komen diverse algemene (Flora en Faunawet lijst 1) en zwaarder beschermde (Flora en Faunawet lijst 2 en 3) soorten voor. Een deel hiervan staat tevens op een Rode lijst. In de achtergrondrapportages van het veldonderzoek, zijn verspreidingskaarten opgenomen van de beschermde en Rode lijstsoorten op en rond het wegtracé. De kaarten, die de huidige situatie van de verspreiding van soorten op en rond het wegtracé weergeven, zijn als referentiesituatie gehanteerd. Alle verspreidingsgegevens betreffen feitelijke waarnemingen, wat ook geldt voor broedvogels. De verspreidingsgegevens van broedvogels, herpetofauna, vissen en flora zijn afkomstig van de Provincie Noord-Brabant en in 2011 aangevuld met informatie van www.waarneming.nl en www.telmee.nl. De verspreidingsgegevens van zoogdieren (inclusief vleermuizen en overige zoogdieren) zijn verzameld tijdens de veldonderzoeken van Arcadis (2008/9) en Royal Haskoning (2010/2011).

In bijlage 9 van de MER is aangegeven welke soorten voorkomen binnen een zone van 1 km aan beide zijden van het wegtracé. Daarbij is onderscheid gemaakt in een zone van 0 tot 100 meter van de bestaande weg (t.b.v. bepalen effecten ruimtebeslag), en een zone van 100 m tot 1 km van de weg (met name t.b.v. bepalen effecten verstoring). Daarnaast zijn de beschermingsstatus, de habitateisen per soort en de functie(s) van het gebied voor de soorten aangegeven.

Vleermuizen

In de omgeving van de weg zijn de volgende zeven soorten vleermuizen waargenomen:

- Gewone dwergvleermuis
- Grootoor-soort (onbepaald)
- Laatvlieger
- Myotis soort (onbepaald)
- Rosse vleermuis
- Ruige dwergvleermuis

- **Watermeermuis**

De meeste vleermuizen zijn foeragerend of op een vliegroute waargenomen rond singels, bomenlanen en wateren zoals de rivier de Aa en de vijver bij de Wilgenhof. Vrijwel het gehele beekdal én de flanken zijn geschikt als leefgebied voor de verschillende soorten vleermuizen. Alleen de meest open delen, zoals tussen Nijvelaar en Berlicum zijn waarschijnlijk ongeschikt als foerageergebied voor de meeste soorten. In de verschillende oude bosgebieden (Wamberg, Wijboschbroek, landgoed kasteel Heeswijk) zijn oude bomen met holtes aanwezig. Daar verblijven de boombewonende soorten, terwijl de gebouwbewonende soorten zowel in stedelijk gebied als in agrarische bebouwing onderkomens hebben. Er kan daarom vanuit worden gegaan dat de vleermuispopulaties onderdeel zijn van grotere regionale populaties. De Zuid-Willemsvaart is hierbij een barrière voor noord-zuidverbindingen. De mate van barrièrevorming is voor de soorten verschillend. Voor een hoogvliegende soort als de Laatvlieger zal het kanaal nauwelijks een barrière vormen, terwijl voor de veel voorkomende Gewone dwergvleermuis op verschillende plaatsen (Laverdonk, Runweg) de N279/Zuid-Willemsvaart de grens blijkt te zijn van een foerageergebied.

Ter hoogte van bruggen en de sluis zijn geschikte plekken voor vliegroutes om de Zuid-Willemsvaart te kruisen. Hier is in mei 2011 onderzoek naar gedaan. De bruggen bleken geen onderdelen van dagelijkse vliegroutes tussen rust- en foerageergebieden. Het is waarschijnlijk dat ze wel gebruikt kunnen worden voor incidentele uitwisseling tussen leefgebieden. Binnen de invloedssfeer van het tracé zijn een aantal verblijfsplaatsen aangetroffen. Er dient vanuit gegaan te worden dat meerdere gebouwen binnen het plangebied gebruikt worden als paar-, winter of kraamverblijf.

Samenvattend is het plangebied een relatief normaal leefgebied voor meerdere vleermuissoorten. Sommige delen zijn vrijwel ongeschikt, terwijl lokaal ook goede habitats zijn. Over het algemeen wijkt het plangebied daarmee niet af van de ruime omgeving. Er zijn geen speciale locaties van bijzonder of bovenlokaal belang, zoals een winterverblijfplaats.

Door de verbreding van de weg wordt het feitelijke oppervlak foerageergebied kleiner, en door de kap van bomen en struiken, welke dienen voor oriëntatie worden vooral vliegroutes langs en haaks op de N279 aangetast. Deze routes worden gebruikt om langs te foerageren of om naar foerageergebieden te vliegen. Er worden gebouwen gesloopt welke als verblijfplaats dienen en ook worden enkele oude bomen met holtes welke als verblijfplaats kunnen dienen gekapt. Alle varianten, dus tevens het voorkeursalternatief 100 km/u min, leiden tot aantasting van foerageergebieden, vliegroutes en (mogelijke) verblijfplaatsen van de volgende vleermuissoorten: Gewone dwergvleermuis, Grootoor spec, Laatvlieger, Myotis spec, Rosse vleermuis en Watermeermuis.

In de praktijk blijken vleermuizen ook dicht bij drukke wegen te foerageren of daar verblijfplaatsen te zoeken. Tijdens de veldbezoeken zijn foeragerende gewone dwergvleermuizen en laatvliegers binnen enkele meters van de weg en binnen de geluidscontour van 52 dB aangetroffen. Gezien de aangetroffen aantallen is er geen reden te veronderstellen dat ze de nabijheid van de weg mijden. De kwaliteit van de inrichting en het landschap en de beschikbaarheid van voedsel is kennelijk van groter belang dan verstoring door de weg. Verstoring door licht, geluid of beweging speelt daardoor aantoonbaar een beperkte rol. Een toename of verschuiving van de geluidscontouren hebben daardoor nauwelijks effect. Daar komt bij dat de berekende contouren gemiddelde waarden zijn. In de schemer- en donkerperiode zijn deze waarden vaak lager dan hier genoemd.

In de autonome situatie vindt reeds verstoring plaats van vleermuizen, die zowel gebonden zijn aan open landschap als aan bos. In de autonome ontwikkeling 2025 is het geluidsniveau binnen een zone van gemiddeld 150 meter vanaf de weg, waar nu veel vleermuizen foerageren, groter 52 dB(A). Bij het 100 km/u min alternatief breidt deze zone zich naar verwachting uit tot gemiddeld 265 meter vanaf de weg. Gerelateerd aan de zware beschermingsstatus van vleermuizen leidt dit tot een, waarschijnlijk beperkt, negatief effect. Van een groot effect zou pas sprake zijn als blijkt dat door geluidverstoring vleermuizen een gebied gaan mijden. Daarvoor zijn in dit gebied geen indicaties gevonden. Effecten van de wegverbreding op mogelijke vliegroutes, met name welke ook de Zuid-Willemsvaart kruisen, kunnen optreden. In de huidige omstandigheden is de N279 in combinatie met de Zuid-Willemsvaart op de meeste plaatsen al een barrière voor veel vleermuissoorten. De plaatsen waar deze bundel van infrastructuur gekruist kan worden zijn vooral de bestaande bruggen en de sluis. De verbreding van de weg en de verdere verbreding van de Zuid-Willemsvaart maakt de bestaande barrière alleen maar groter, en dus wordt het belang van de bestaande vliegroutes ook groter. Het betreft geen vliegroutes die



onderdeel zijn van de leef- en foerageergebieden, maar het gaat om incidentele routes tussen leefgebieden. Bij voorkeursalternatief 100 km/u min varianten blijft het mogelijk om bij de bruggen (Middelrode, De Steeg en de nieuwe Dungense brug) zowel de N279 als de Zuid-Willemsvaart te kruisen. De dimensies zullen weliswaar anders zijn, maar bij afdoende aansluiting op vliegroutes in het achterland en beperking van de verlichting zal de functionaliteit vergelijkbaar zijn met de huidige situatie. Door gericht de omringende vliegroutes te verbeteren valt er mogelijk zelfs winst te behalen.

Das

Na bijna te zijn uitgeroeid in Noord-Brabant is de das bezig met een geslaagd herstel van de populatie. Rondom en in het plangebied van de N279 heeft de das belangrijke leefgebieden tussen Berlicum en Den Bosch (vooral de Wamberg) en tussen Sint Michielsgestel en Den Bosch (Haanwijk). Het gebied tussen deze twee leefgebieden is van belang voor de uitwisseling en in de afgelopen jaren is de populatie ook hier gegroeid. Aan de oostzijde van bedrijventerrein De Brand, bij aansluiting Den Dungen, is in 2008 een kleine dassenburcht aangetroffen met verse dassenprenten van waarschijnlijk een jonge das. Rond de burcht zijn enkele dassenwissels waargenomen. De burcht ligt in een klein groen hoekje tussen de N279/Zuid-Willemsvaart, het bedrijventerrein De Brand en het toekomstige tracé voor de omgelegde Zuid-Willemsvaart. Door de aanleg van de Zuid-Willemsvaart zal dit gebied geïsoleerd komen te liggen van vrijwel het gehele overige foerageer- en leefgebied.

De verbreding en vooral de verplaatsing van de weg als gevolg van de nieuwe Zuid-Willemsvaart zal, zowel in de autonome ontwikkeling als bij voorkeursalternatief 100 km/u min voor een aantasting zorgen door verkleining van het resterende leefgebied en versnippering en verstoring van de rest. De dassenburcht gaat in zowel de referentiesituatie als bij het voorkeursalternatief verloren. Het is ongewenst te proberen de burcht op de huidige locatie te handhaven, omdat de versnippering en verstoring daarvoor te groot zijn. Daar komt bij dat de burcht ook zonder de wegverbreding op deze locatie is afgesneden van leefgebied door de Zuid-Willemsvaart in het zuiden en in de toekomst naar het oosten door de nieuwe omlegging van de Zuid-Willemsvaart. Die foerageergebieden blijven overigens grotendeels wel bestaan. De ligging van de huidige burcht, tussen de bestaande populaties ten noorden en zuiden, is vanuit de regionale populatiestructuur van belang. Om deze functie te kunnen vervullen is het wenselijk dat er langs de flank van de beek, maar wel aan de oostzijde van de nieuwe Zuid-Willemsvaart, één of meer nieuwe burchten zullen ontstaan. Dit uitgangspunt is ook toegepast voor de Natuurcompensatie Omlegging Zuid-Willemsvaart.

Door de verbreding van de weg gaat een strook potentieel foerageergebied langs de huidige N279 verloren bij alle alternatieven. De kwaliteit hiervan is gezien het huidige gebruik zeer laag. Om de kansrijkheid van een of meer nieuwe burchten langs de oostzijde van de nieuwe Zuid-Willemsvaart te vergroten, is het niet zozeer nodig in te steken op behoud van het gehele areaal aan bestaande (feitelijke of potentiële) foerageergebieden, maar in het behouden van die functie. Dat kan ook door het verbeteren van een deel van het huidige areaal. Hierdoor zal de draagkracht van het gebied als foerageergebied gelijk blijven of groter worden. Dit is voorzien in het project Dynamisch beekdal van Waterschap Aa en Maas in combinatie met de voorgestelde natuurcompensatie voor de Zuid-Willemsvaart.

Het is niet mogelijk de wegverbreding van de N279 los te zien van de ontwikkelingen rond de Zuid-Willemsvaart en het Dynamisch beekdal. De combinatie hiervan zorgt ervoor dat het leefgebied van de das, bij de al voorgestelde ontwikkelingen, aanzienlijk verbetert. De marginale effecten van de N279 op het oppervlak van het leefgebied langs de rand van het foerageergebied spelen hierbij geen rol. In de referentiesituatie wordt dus een verbetering van de huidige situatie voorzien. Feitelijk heeft de wegverbreding daardoor geen aanvullend effect meer.

De burchtlocatie van de das ten oosten van bedrijventerrein de Brand heeft in de autonome ontwikkeling al een geluidsbelasting van circa 58-59 dB(A). In het 100 km/u min voorkeursalternatief komt het geluidsniveau op deze locatie op 67 dB(A). Het geluidsniveau in de autonome ontwikkeling is reeds dermate hoog dat de locatie, mede door het ruimtebeslag, als definitief ongeschikt beschouwd wordt. Zelfs bij de autonome ontwikkeling. Het extra effect van de verbreding is daarom nihil.

Overige zoogdieren

In het gebied zijn volgens www.waarneming.nl en Natuurloket relatief weinig waarnemingen van overige zoogdieren. Het betreft hier Ree, Konijn, Vos, Mol, Egel, Haas en Eekhoorn. Ook is een Muntjak en Damhert waargenomen. Beide zijn geïntroduceerde soorten en hebben geen beschermingsstatus. Het grootste deel van het gebied is door het intensief en eentonig agrarisch gebruik weinig geschikt voor de meeste zoogdieren en ze zullen daar niet of alleen incidenteel komen. De waarnemingen van de meeste soorten zijn dan ook gerelateerd aan de landschappelijk en ecologisch interessante delen rond Kasteel Heeswijk. Het grootste deel van het leefgebied blijft in stand en de effecten of het populatieniveau zullen gering zijn.

Broedvogels

Het gehele gebied is min of meer geschikt voor broedvogels. Het open agrarisch gebied was ooit van belang voor weidevogels. De tendens is echter al jaren negatief en zelfs algemene soorten als Kieviten worden steeds minder waargenomen. In het gebied zijn van negen soorten jaarrond beschermde nesten (roofvogels, uilen en spechten) gevonden en vijftien soorten broedvogels zijn opgenomen op de Rode lijst. In bijlage 9 van de MER is de complete lijst van deze soorten opgenomen. Rondom het beekdal van de Aa zijn vele honderden hectare vergelijkbare gebieden aanwezig, waarvan de meeste met een lagere gebruiksdruk. Voor de soorten van dit type landschap is de directe omgeving van het plangebied dus zeker niet van bijzonder belang. Met name de oudere bossen zijn relatief schaars. Voor vogels van oude bossen is vooral de omgeving van kasteel Heeswijk relatief belangrijk. De in dit gebied aangetroffen broedvogels komen ook in een veel ruimere omgeving voor. Met name voor soorten van oudere bossen heeft met name het Wijboschbroek – Kasteel Heeswijk een regionaal belang.

In het gehele beekdal zijn broedvogels aanwezig. Het grootste aantal is te vinden in bosgebieden zoals bij Kasteel Heeswijk en Seldensate. Ook waar huizen en boerderijen staan, vaak met grote tuinen, zijn meer broedvogels dan in het open en intensief gebruikte agrarische gebied. De jaarrond beschermde nesten zijn vrijwel alleen in bossen en grotere bomen te vinden. In de verspreidingskaarten van broedvogels is geen directe of duidelijke relatie te zien met de N279 en de daardoor veroorzaakte geluidsdruk of verstoring door licht en beweging. De aan- of afwezigheid van landschapselementen en landgebruik lijkt veel meer bepalend. Omdat het gehele gebied al geluidverstoord is maken naar verwachting vooral verstoringsongevoelige soorten en individuen van dit gebied gebruik. Dat neemt niet weg dat een aanvullende verstoring vrijwel zeker zal leiden in een afwaartse beweging vanaf de weg. Het is daarom belangrijk dat er geschikte gebieden zijn of komen op rustigere plekken om deze uitwijkers op te vangen.

Van zowel gewone broedvogels als van Rode lijstsoorten en van de soorten met jaarrond beschermde nesten ondervinden de nesten op een groter gebied een toename van de geluidsdruk door de weg in verband met het grotere ruimtebeslag van de weg zelf, met name bij de kruisingen, de verhoogde ligging van de kruisingen en de hogere snelheid

Omdat er geen eenduidige manier is om gevolgen van geluidsbelasting exact te kwantificeren heeft de provincie Noord-Brabant gedefinieerd dat verstoring plaatsvindt vanaf 52 dB(A) en dat deze oppervlakte als opgave voor de verstoring door geluid als uitgangspunt genomen moet worden. Deze toeslag mag ook eventueel in nog niet gerealiseerde EHS uitgevoerd worden. Hoewel niet vastgelegd in de Verordening, is er voor dit compensatieplan vanuit gegaan dat deze compensatie vooral plaats zal vinden buiten geluidverstoord gebied. Het zou immers niet logisch zijn geluidverstoord te compenseren in een ander, ook geluidverstoord gebied. In de praktijk verschuiven de bestaande contouren van enkele meters tot bijna 150 meter van de huidige weg af. Met andere woorden; het huidige verstoringniveau schuift bijna overal op van de weg af.

Als gevolg van de aanleg van voorkeursalternatief 100 km/u min zal het geluidsniveau toenemen aan beide zijden van de weg en tot aan de overzijden van de Zuid-Willemsvaart. Aan weerszijden van de weg zal de 42dB(A)-contour gemiddeld 100-150 meter verder opschuiven in geval van 100 km/u. Hierdoor komt het geluid evenredig dieper het Wijboschbroek en de bossen bij Kasteel Heeswijk in. Daardoor zal ook de verstoring voor gevoelige broedvogels in deze bosgebieden toenemen. Voor bossoorten, waaronder met name de soorten waarvan de nesten jaarrond zijn beschermd, zal een kleinere oppervlakte bos overblijven met lagere geluidsbelastingen. Aangezien er weinig bos in de directe omgeving is om naar uit te kijken zal er weinig onverstoord broedgebied overblijven. Soorten van open



landschap hebben meer uitwijkmogelijkheden in de omgeving dan aan bos gebonden soorten. Zij zullen echter eveneens verstoord worden door de toename van het geluidsniveau.

Reptielen

Er zijn geen reptielen aangetroffen in het plangebied.

Amfibieën

In het beekdal van de Aa zijn meerdere algemene soorten aangetroffen. Vooral de bruine kikker en het groene kikkercomplex zijn op veel plaatsen waargenomen. De gewone pad is vooral op wat droge plekken langs de beekflanken gevonden. Vlak langs de N279 zijn aan de oostzijde, oa bij Laverdonk en Wilgenhof, zowel de kleine watersalamander als de zwaar beschermde kamsalamander waargenomen. Beide salamandersoorten komen overigens ook voor aan de overkant van de Zuid-Willemsvaart. Het is echter onwaarschijnlijk dat er uitwisseling plaats kan vinden tussen deze beide populaties door de aanwezigheid van het kanaal en de N279. Voor het grootste deel is het plangebied matig belangrijk voor amfibieën en de meeste hier voorkomende soorten komen overal in de ruime omgeving ook voor. De kleine populatie kamsalamanders verdient speciale aandacht, hoewel ook van die soort op veel plaatsen vergelijkbare of grotere populaties voorkomen.

Door de verbreding van de weg worden leefgebieden van meerdere soorten algemene amfibieën verkleind. Van de matig en zwaar beschermde amfibieën wordt het leefgebied van de kamsalamander aangetast bij Wilgenhof aan de oostkant bij Veghel door de verbreding van de weg dan wel het nieuwe tracé. Deze soort is zwaar beschermd in de Flora- en faunawet (tabel 3). Hierbij wordt alleen landhabitat van de soort aangetast en blijven voortplantingswateren gespaard. Bij de 100 min km/u voorkeursvariant worden de huidige vindplaatsen aangetast.

Vissen

In de rivier de Aa komen verschillende vissoorten voor. Er bevinden zich stuwen in de Aa, waardoor de vispasseerbaarheid vooralsnog een probleem is. Op diverse plaatsen zijn de matig beschermde soorten bierpje en kleine modderkruiper waargenomen, evenals de Rode-lijstsoort winde. Over het algemeen is het gebied daarmee van bepekt belang voor vissen. Het voornaamste belang op termijn is dat de Aa de verbinding vormt tussen de Maas en de bovenstroomse paaigebieden voor minder algemene beekvissen als winde en serpeling.

Vanuit de bestaande plannen voor de Aa en het beekdal vanuit zowel natuurontwikkeling als waterberging zijn reeds delen heringericht en worden de komende jaren veel ingrepen in het watersysteem voorzien. In de referentiesituatie zal dus sprake zijn van een tijdelijke aantasting van het leefgebied van vissen. Dit zal per deelgebied gebeuren en als resultaat zal de kwaliteit van het leefgebied voor vissen en andere watergebonden organismen toenemen. Ter hoogte van de kruising van de rivier de Aa bij de Runweg wordt als gevolg van de wegverbreding in beide alternatieven een klein deel van het leefgebied van de beschermde vissoort kleine modderkruiper en rode lijstsoort winde aangetast.

Planten

Als gevolg van de diverse vormen van landgebruik komen vele verschillende plantensoorten voor. De meest bijzondere zijn te vinden in natte bossen, vochtige graslanden en schrale dijkvegetaties. Tot vrij recent waren delen van het Aadal van belang voor bijzondere vegetaties en plantensoorten. In totaal zijn tijdens de inventarisaties in 2008 nog maar 10 plantensoorten van de Rode-lijst en één matig beschermde plantensoort waargenomen op diverse plaatsen rond het tracé. Naar het zich laat aanzien is het gebied dus maar van beperkt belang voor bijzondere plantensoorten.

5.8.4 Mitigerende en compenserende maatregelen

Algemeen

- Laanbomen, bosstroken en overige gebieden die als foerageergebied, viegroute of leefgebied fungeren indien mogelijk laten staan. Vaak kunnen door zorgvuldig inpassen en detailontwerp en daarnaast door 'uitvoering met zorg' bomen en struiken gespaard blijven.
- Indien voor planten of dieren verstoring of aantasting dreigt, kunnen deze negatieve effecten zoveel mogelijk worden voorkomen door uit te gaan van maatregelen uit goedgekeurde gedragscodes.

- Opstellen van een ecologisch werkprotocol vóór aanvang van de werkzaamheden en daarin keuzes over omgang met verstoringen onderbouwen en maatregelen uitwerken, begeleiden en monitoren.
- Ecologische begeleiding van het project waarbij incidentele knelpunten worden opgelost en maatregelen worden uitgewerkt, begeleid en gemonitord.
- Een groot deel van de mitigatie en compensatie is proportioneel. Dus bij een groter effect (zoals vooral bij de 100 km-variant) wordt meer mitigatie en compensatie toegepast. Daardoor zijn de netto effecten vaak van de zelfde orde grootte.

Vleermuizen

- Indien behouden van laanbomen, bosstroken en overige gebieden die fungeren als foerageergebied, vliegroute of verblijfplaats niet mogelijk is, liggen de volgende opties voor:
 1. Foerageergebied compenseren. Dit kan door op zich geschikte gebieden bereikbaar te maken voor vleermuizen door de aanleg van beplantingen of als vliegroutes of door het opheffen van onderbrekingen in bestaande landschapelementen. Vliegroutes kunnen aangelegd worden als singels, lijnvormig struweel of een verschil in terreinhoogte (kade, greppel). Ook kunnen bereikbare gebieden beter geschikt gemaakt worden door het grondgebruik aan te passen waardoor er meer of 'betere' insecten leven welke als voedsel kunnen dienen.
 2. Een aangetaste vliegroute a.h.w. verplaatsen of compenseren door de aanleg van singels of andere vormen van geleiding tussen leef- en foeragegebieden.
 3. Het compenseren van verblijfplaatsen in bomen gebeurt bij voorkeur door het bereikbaar of geschikt maken van nieuwe bomen. Aanplant van nieuwe bomen is alleen op lange termijn functioneel. Omdat met name oude bomen met holtes in aanmerking komen als verblijfplaats is dit vaak pas na vele jaren beschikbaar. In bestaande dikke bomen kunnen holtes geboord worden, maar ook dat leidt pas na enige jaren naar mogelijke geschikte verblijfplaatsen. Ook kunnen tijdelijke of permanente vleermuiskasten geïnstalleerd worden in de directe omgeving van waar de verblijfplaatsen verdwijnen.

Overige zoogdieren

De meeste aangetroffen zoogdiersoorten staan op lijst 1 van de Flora- en Faunawet en het betreft dan algemene soorten welke onderdeel zijn van relatief grote regionale populaties. Dit neemt niet weg dat ook deze al jaren onder druk staan door voortgaande versnippering en intensivering en degradatie van het landelijke gebied. Van soorten als de Egel en Eekhoorn is duidelijk dat de populaties landelijk een negatieve trend hebben. Dit project kan en zal daar op zich niet op significante manier aan bijdragen. Daarvoor is dit gebied te onbelangrijk, maar enig negatief effect is niet uit te sluiten. Door echter ruimteverlies te mitigeren voor de zwaarder beschermde soorten, zullen vooral ook deze soorten hiervan kunnen profiteren. Door bij de verplichte mitigerende maatregelen voor ruimteverlies EHS, vleermuizen etc, ook rekening te houden met deze algemene soorten zijn negatieve effecten op populatieniveau te compenseren en is zelfs een positief effect denkbaar.

Ten aanzien van de eekhoorn is extra aandacht gewenst. Deze soort komt naar verwachting alleen voor in de bossen bij Kasteel Heeswijk en heeft daar een kleine en daardoor kwetsbare populatie. Speciale mitigerende maatregelen voor deze soort zijn daarom gewenst. Mogelijkheden hiervoor zijn er vooral door de aanplant van Hazelaars en versterken van verbindingzones tussen verschillende boskernen (met bijzondere aandacht voor het kruisen van de Aa)

Broedvogels

- Ten aanzien van de algemene broedvogels is het niet toegestaan te verstoren tijdens het broeden. Een ontheffing voor het verstoren is niet mogelijk. De werkzaamheden dienen daarom dusdanig uitgevoerd te worden dat verstoringen voorkomen worden. Dit kan door:
 1. Verwijderen van opgaande begroeiingen in het werkgebied voordat het broedseizoen begint. Daarna kan ook in het broedseizoen gewerkt worden. Dit is vooral geschikt voor locaties waar de vegetatie toch al verwijderd zal moeten worden.
 2. Werkzaamheden aan de weg buiten het broedseizoen uitvoeren (globaal buiten de periode maart tot augustus). Per locatie kan dit afwijken. Met name in bosgebieden kan het broedseizoen eerder beginnen, maar ook eerder afgelopen zijn.
 3. Werkzaamheden vóór aanvang van het broedseizoen beginnen en vervolgens doorwerken. Door de continue verstoring zullen zich geen verstoringsevoelige soorten vestigen.
 4. In alle gevallen is ecologische begeleiding noodzakelijk, maar is er geen wettelijke reden tot



ruimtecompensatie.

- Toepassen geluidschermen en geluidscontouren.
- Een onderbouwde ontheffing Flora- en Faunawet is nodig voor het ruimtebeslag van plaatsen waar jaar rond beschermde nesten aanwezig zijn. Per situatie zal moeten worden ingeschat wat het effect is op de betreffende soort en zullen compenserende maatregelen nodig kunnen zijn. Mogelijke compenserende maatregelen zijn:
 1. Aanbrengen nestkasten of kunstnesten op voor deze soorten geschikte locaties
 2. Bestaande nest verplaatsen (wordt nauwelijks toegepast)
 3. Herinrichten geschikte leefgebieden en broedlocaties. Dit kan prima in combinatie met maatregelen vanuit andere soorten en natuurontwikkeling

Amfibieën

- Ingrepen in het leefgebied van de Kamsalamander kunnen dusdanig in de tijd gepland worden dat deze soort hiervan nauwelijks effecten ondervindt. Dus voortplantingsplaatsen niet vergraven in de voortplantingsperiode (maart-september).
- Indien aantasting van voortplantingswater van de kamsalamander plaatsvindt, dienen voorafgaand hieraan binnen het bestaande leefgebied nieuwe voortplantingswateren te worden gecreëerd.
- Voor overige amfibieën geldt dat door een goede planning in tijd en ruimte effecten voor een groot deel kunnen worden beperkt.
- Aanleggen van nieuwe leefgebieden en versterken van bestaande leefgebieden.
- Ecologische verbindingzones en ecopassages kunnen bijdragen aan het versterken van de populaties en het mitigeren van eventuele effecten.

Vissen

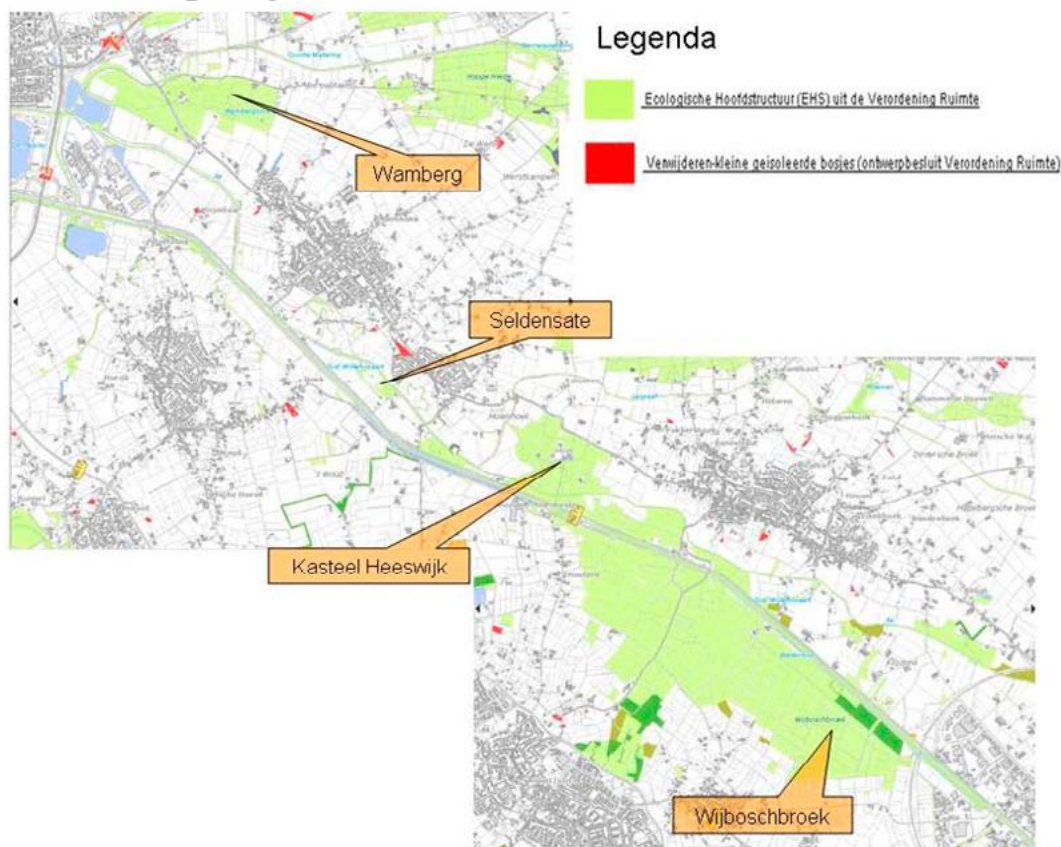
- Werkzaamheden in paai- en opgroeigebieden van vissen uitvoeren buiten het voortplantingsseizoen van de vissen (buiten de periode maart tot juli).
- De periode van aantasting zo kort mogelijk houden waardoor vissen en waterhabitats zich snel aan de nieuwe situatie kunnen aanpassen.
- Indien sloten of wateren drooggelegd worden werken volgens een goedgekeurde Gedragscode.
- Ervoor zorgen dat de heringerichte gebieden gelijk of beter geschikt zijn als het huidige oppervlaktewater.

Flora

- werkzaamheden bij voorkeur uitvoeren buiten het groeiseizoen van planten (buiten periode begin maart - eind oktober).
- Voor beschermde planten afwegen of uitgraven en verplaatsen, dan wel zaad verzamelen en elders uitzaaien een optie is.
- Op plaatsen met waardevolle vegetatie de bodem in lagen verwijderen, zorgvuldig opslaan en de lagen in dezelfde volgorde weer terugplaatsen, zodat de bodemopbouw en de zaadbank behouden blijft.
- Aanleg en inrichten nieuwe natuurgebieden of versterken bestaande leefgebieden bijzondere flora.

5.8.5 Beschermde gebieden

De N279 ligt in de omgeving van en grenst aan diverse gebieden die vallen onder de Ecologische Hoofdstructuur en Ecologische verbindingzones. In afbeelding 5.8 is een overzicht gegeven van beschermde gebieden in de omgeving van het tracé N279 tussen 's Hertogenbosch en Veghel. De gegevens op deze kaarten zijn afkomstig van de Provincie Noord-Brabant.



Afbeelding 5.8: Beschermd gebieden

In de omgeving van het tracé zijn 5 EHS-gebieden gelegen die zijn aangewezen als Natte natuurparel. Het betreffen aan de noordzijde van het tracé het bos en de tuin rond ruïne Seldensate, het beekdallandschap en de bossen rond kasteel Heeswijk en verspreide stukken loofbos, akkers en weilanden rond de Steeg, Laverdonk en Wilgenhof. Aan de zuidzijde van het tracé betreffen dit het loofbos, graslanden en poelen bij Poeldonk en het Wijboschbroek. Voor deze gebieden zijn natuurdoeltypen geformuleerd. Sinds 2010 zijn deze opgenomen in natuurbeheertypen. Een deel hiervan is gerealiseerd.

Naast de Natte natuurparels zijn er verschillende ecologische verbindingzones (EVZ) voorgesteld dan wel ingericht zoals langs de rivier de Aa, de Zuid-Willemsvaart en de Leigraaf. Hierlangs worden of zijn voor specifieke doelsoorten maatregelen getroffen om de migratie tussen leefgebieden te faciliteren.

Verder zijn er verschillende gebieden aangewezen als natuurontwikkelingsgebied, binnen de categorie GHS-landbouw. In een aantal gebieden is de natuurontwikkeling al in uitvoering dan wel uitgevoerd, waaronder een aantal graslanden langs de rivier de Aa. Door verbreding van de N279 treedt ruimtebeslag en verstoring op EHS gebieden op. Voor de EHS-gebieden geldt het Nee, tenzij... beleid. Er is een compensatieplan opgesteld (zie bijlagenlijst) dat ervan uitgaat dat het voorgestelde plan voldoet aan de voorwaarden van het Nee, tenzij... beleid en de verbreding van de N279 doorgang kan vinden. Vanuit de verordening Ruimte is duidelijk dat ruimtebeslag en verstoring op EHS gebieden gecompenseerd dient te worden. In voornoemd compensatieplan is een visie gegeven over natuurcompensatie. Een visie opstellen betekend dat er keuzes gemaakt moeten worden in de omgang met de eisen en wensen. Deze keuzes zijn:

1. Alle compensatie vindt plaats in het beekdal van de Aa tussen Veghel en Den Bosch. Hierdoor kan worden bijgedragen aan veel van bovengenoemde wensen. De begrenzing van het beekdal omvat ook het Wijbroekbosch en een stukje beekdal ten zuiden van de Zuid-Willemsvaart bij Den Dungen. Hierdoor wordt de hele compensatieopgaven daadwerkelijk in de nabijheid van het project zullen worden gerealiseerd.
2. Alle compensatie sluit aan op bestaande EHS of bestaande landschapselementen met een functie voor natuur (zoals een vliegroute voor vleermuizen). Hierdoor wordt versnippering voorkomen en is a



priori duidelijk welke natuurdoelen met welk onderdeel gediend zijn. Voor elk compensatie-element zal daarom onderbouwd moeten worden in hoeverre deze aansluit bij bestaande natuurwaarden of daar een versterking van betekend.

3. Minimaal de helft van de compensatie-opgave vindt plaats in gebieden met een geluidbelasting in 2025 van minder dan 52 dB. Deze keuze is voor het behouden dan wel verkrijgen van voldoende oppervlakte natuur met een lage geluidbelasting ten behoeve van dieren en mensen.
4. De compensatie-opgave vindt bij voorkeur plaats in nog niet gerealiseerde EHS. Dit is een beleidsmatige keuze welke maatschappelijk terdege uitgelegd zal moeten worden. Belangrijkste argument is dat de thans begrensde EHS de grootste potentie heeft voor natuurwaarden maar dat het onzeker is dat de hele begrensde EHS gerealiseerd zal worden. Het is daarom beter een gebied met een hoge potentie zeker te stellen door daar de compensatie uit te voeren dan deze in een gebied met een lagere potentie uitvoeren terwijl het gebied met een hoge potentie mogelijk niet gerealiseerd zal worden.
5. Het leefgebied van de kamsalamander wordt versterkt door aanvullende leefgebieden in te richten direct aansluitend op het huidige leefgebied. Deze keuze komt voort uit de gesignaleerde kwetsbaarheid van deze populatie, de mogelijke negatieve effecten van de N279 en de kans die dit project biedt deze populatie te versterken. Daar komt bij dat naast de kamsalamander vele andere soorten planten en dieren hier voordeel van hebben en zelfs de kansen vergroot dat de relatie met het Wijboschbroek op termijn hersteld kan worden.
6. Minimaal een kwart van de compensatie-opgave wordt gebruikt om bij te dragen aan het versterken van landschap en de inpassing van de N279. Deze keuze komt uit de wens van de gemeentes en de omgeving in het algemeen om te investeren in de kwaliteit van het landschap in samenhang met de natuurwaarden. Het is nadrukkelijk de bedoeling dat deze gronden ook ingezet kunnen worden voor beheersovereenkomsten voor bijvoorbeeld singels en hagen.
7. Compensatie wordt bij voorkeur ingezet in het Dynamisch beekdal of de Natte Natuurparel Wijbosch Broek – Kasteel Heeswijk. Dit komt uit de wens van de maatschappij en de initiatiefnemers van deze projecten om door samen te werken de beschikbare middelen efficiënt in te zetten en gezamenlijk meer te bereiken dan ieder voor zich. Dit doel vergt uiteraard ook een goede afstemming waardoor bijvoorbeeld grondverwerving gezamenlijk kan worden opgepakt. Ook dat is een duidelijke wens vanuit de omgeving.
8. Voor de das wordt aangesloten bij de plannen van Rijkswaterstaat voor de compensatie en herinrichting van het westelijke deel van het Aa-dal en de FUPs langs de Zuid-Willemsvaart. Vanuit dit project zijn geen aanvullende maatregelen nodig. Deze keuze is gemaakt omdat de problemen die de das in dit gebied heeft niet opgelost kunnen worden met grond. De das heeft namelijk vooral behoefte aan ontsnipperingsmaatregelen. Voor zover deze genomen worden zal daar bij de uitwerking van de compensatie natuurlijk wel zo veel mogelijk door inrichtingsmaatregelen op aangesloten worden. Veel van de voorziene maatregelen zullen overigens positief uitpakken voor de das, omdat ze de kwaliteit van diens leefgebied verbeteren.

Doordat het nog niet mogelijk is om de compensatie opgave al geheel vast te leggen, zijn zoekgebieden aangegeven. Opname van compensatiegebieden in de planregels en de verbeelding zal plaatsvinden op het moment dat duidelijk is op welke gebieden natuurcompensatie gaat plaatsvinden. Dat zoekgebied is met meer dan 110 hectares veel ruimer dan de opgave van ruim 28 hectares. Hierdoor is er volop ruimte voor onderhandelingen, afstemming met overige projecten en wensen en inpassing.

Op afbeelding 5.9 is aangegeven waar de zoekgebieden liggen en is globaal aangegeven om welke oppervlakte het gaat. Die oppervlakte is opgesplitst in wel of niet geluidgestoord. Er is 37 hectare aangegeven met een geluidbelasting van minder dan 52 dB. Hiervan zal minimaal 14 hectares ingezet moeten worden voor compensatie. De gebieden met andere kleuren dan groen, zijn in eigendom van overheden (gemeente, waterschap, rijk, provincie).



Deelgebied 1

Dit gebied ligt naast de huidige Aa in een geheel open en gecultiveerde omgeving. Het heeft vooral potenties om de oeverzones van de Aa te versterken. Het zal dus echt om riviergerelateerde natuur gaan. Nu ligt de Aa hier opgesloten tussen kades. Herinrichting hier is een versterking van het Dynamisch beekdal. Door aan dit gebied ook hoger opgaande vegetatie toe te voegen kan de toegankelijkheid voor vleermuizen verhoogd worden terwijl het zicht op de N279 beperkt wordt. Door de openheid van het landschap kan hierbij gedacht worden aan wilgenstruweel of elzenbosjes.

In dit deel van het beekdal ligt een oude meander. Deze wordt in het kader van het project Dynamisch beekdal mogelijk aangesloten op de Aa, en zal zeker deel uitmaken van herinrichting. Niet alle gronden zijn hier verworven, en sommige percelen liggen mogelijk net buiten de invloedssfeer van het Dynamisch beekdal. Door deze gronden ook te verwerven kan een samenhangende inrichting plaatsvinden van het gehele gebied tot aan de Westakkers. De feitelijk beschikbare hoeveelheid hectares voor compensatie is nog niet bekend. Dit gebied leent zich zeer goed voor kleinschalige landschapselementen met zowel waarde voor natuur als voor beleving. Thans heeft dit gebied al waarde voor ondermeer amfibieën, vogels en vleermuizen. Door verdere inrichting zal deze waarde versterkt worden.

Dit gebied omvat deels ook terreinen voor het Dynamisch beekdal en een oude meander. Naar het noorden zijn er ook hogere en drogere gronden. Door ook dit gebied toe te voegen aan de herinrichting van het Dynamisch beekdal kunnen overgangen van nat naar droog hersteld worden. Ook hier zijn volop kansen voor kleinschalige landschapselementen met een toegevoegde waarde voor beleving. In dit deelgebied zijn ook potenties indien niet gehele percelen verworven worden maar slechts smalle stroken waarop singels en hagen aangelegd kunnen worden. Zelfs verwerven is niet per sé nodig indien beheersovereenkomsten afgesloten kunnen worden met hetzelfde resultaat.

Langs de Aa zelf zijn wel kansen voor natte natuur waarbij ook grotere percelen geheel



heringericht/beheerd kunnen worden.

Deelgebied 4

Ook dit deelgebied geeft mogelijkheden gronden die wat verder van de Aa afliggen bij het Dynamisch beekdal te betrekken. Daarnaast sluit dit deelgebied aan op de grotendeels al gerealiseerde herinrichting ten behoeve van de natuurwaarden bij Kasteel Heeswijk. Het is daarmee een belangrijke verbinding richting de natuurontwikkelingen verder naar het westen. Op dit moment is het landschap hier relatief open en zijn er waarschijnlijk knelpunten in de verspreiding van dieren die door herinrichting en toepassing van landschapelementen opgelost zouden kunnen worden.

Deelgebied 5

Ook dit deelgebied is grotendeels onderdeel van Dynamisch beekdal. Thans is dit gebied erg open en is de ecologische kwaliteit van de oeverzones van de rivier laag. Aansluiten bij bestaande natuur is daarom niet eenvoudig, maar vooral aan de zuidzijde zijn daarvoor wel goede mogelijkheden. Aansluiten bij overige natuurontwikkelingen zoals vanuit Dynamisch beekdal, wordt overigens ook gezien als aansluiten bij bestaande natuurwaarden.

Deelgebied 6

Dit betreft vooral de aanleg van kleinschalige landschapelementen langs een gedempte meander waardoor de verbinding tussen bosjes verbeterd wordt. Ontwikkelingen in dit deelgebied zijn daarom vooral van belang voor vleermuizen en voor de versterking van het landschap.

Deelgebied 7

In dit gebied bevindt zich een populatie kamsalamanders, andere soorten amfibieën en zijn rust- en foerageergebieden van vleermuissoorten. Er is sprake van enige versnippering en versterking van de samenhang en vergroten van het leefgebied is gewenst. Het is ook wenselijk één of meerdere poelen aan te leggen. Hoewel dit gebied last heeft van een flinke geluidsbelasting zijn er goede kansen voor een fraai stukje natuur. Daar komt bij dat een dergelijk stukje natuur zich kan ontwikkelen tot een stapsteen van waaruit verbinding met het Wijboschbroek mogelijk gemaakt kan worden.

Deelgebied 8

Verspreid in het Wijboschbroek liggen vele agrarische percelen. Hierdoor is de verdere ontwikkeling en bijvoorbeeld hydrologisch herstel slechts beperkt mogelijk. Verwerving van dergelijke percelen schept kansen voor een groter gebied. Hier zijn de grootste kansen om bij te dragen aan de regionaal meest waardevolle natuur. Een groot deel van het gebied heeft ook een geluidbelasting van minder dan 52 dB.

Natura 2000

Het dichtstbijzijnde Natura 2000 gebied is het Bossche broek als onderdeel van het Vlijmens Ven. Moerputten en Bossche Broek. Dit gebied ligt op meer dan 2 kilometer afstand van het tracé van de N279 en directe effecten zijn niet te verwachten. Omdat de N279 effecten heeft op het verkeersaanbod op ondermeer de A2 vlak naast dit Natura2000-gebied is wel aandacht gegeven aan indirecte effecten met name van stikstofdepositie (er wordt momenteel nog nader onderzoek naar depositie gedaan).

5.8.6 Conclusie

Naar aanleiding van bovenstaande bevindingen kunnen de volgende conclusies getrokken worden.

Door mitigatie en compensatie zullen de effecten op beschermde soorten uiteindelijk gelijk of wellicht wel beter zijn dan in de huidige en referentiesituatie.

Deze conclusie geldt ook voor beschermde gebieden zoals de EHS gebieden. Door deze conform de provinciale richtlijnen te compenseren zal er uiteindelijk meer natuur mogelijk gemaakt worden dan er nu al is.

5.9 Archeologie en cultuurhistorie

5.9.1 Archeologie

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de provincie Noord-Brabant (CWK) ligt het traject van de N279 overwegend in een zone met een lage trefkans. In de breedte liggen de uiteinden van het plangebied deels in zones met een middelhoge tot hoge trefkans. Eerder onderzoek in deze delen heeft echter uitgewezen dat met verstoringen (hetzij door natuurlijke erosie, hetzij door verploeging) te rekenen is. Bovendien kunnen aanzienlijke delen op en langs het plantraject geëgaliseerd zijn. Grote delen van het traject grenzen aan zones met een middelhoge of hoge trefkans. De middel(hoge) trefkans zijn onder andere gerelateerd aan de aanwezigheid van esdekken. De verspreiding van archeologische waarden (waarnemingen en AMK-terreinen) komt tamelijk goed overeen met de trefkans op de CWK: in delen met een (middel)hoge kans op het aantreffen van archeologische waarden komen significant meer waarnemingen voor. Binnen het deel van het onderzoeksgebied in de zone met een lage trefkans zijn echter wel diverse waarnemingen bekend. Het gaat daarbij voornamelijk om waarden uit de prehistorie (paleolithicum tot en met de ijzertijd) en protohistorie (Romeinse tijd). Deze komen vooral voor in de nabijheid van de (voormalige) beekloop in de relatief hoger gelegen delen in het landschap. Met name voor wat betreft de aanwezigheid van vindplaatsen uit het mesolithicum is de combinatie van de nabijheid van water, een verhoging in het landschap (op te sporen via het AHN) en bodemtypen bij eerder archeologisch onderzoek elders op de Nederlandse zandgronden een goede indicator gebleken. De beschikbare bodemkaart is niet bijzonder gedetailleerd, maar volstaat voor dit onderzoek aangezien de bodem in het plangebied overwegend uit beekerdgronden (noord) en podzolgronden (zuid) bestaat. De geomorfologische kaart biedt daarnaast aanvullende informatie, bijvoorbeeld waar het de aanwezigheid van dekzandopduikingen betreft.

Waarnemingen uit de vroege middeleeuwen zijn, overigens net als elders in de Nederlandse zandgronden, tamelijk schaars. Waarnemingen uit de (late) middeleeuwen en nieuwe tijd komen vooral voor in en nabij de huidige bewoningskernen. Ook deze zijn overwegend op de hogere delen van het landschap aangetroffen. Van veel waarnemingen is geen complextype bekend: het kan gaan om archeologische waarden uit een nederzettingcontext, maar veel van de archeologische waarden nabij het (voormalige) beekstelsel kunnen uit een ander complextype komen. Te denken valt daarbij aan votiegiften, afvalkuilen en dergelijke. Zowel beekerd- als podzolgronden zijn onder de juiste omstandigheden geschikt voor menselijke bewoning. Deze omstandigheden hangen in dit gebied vooral samen met veengroei en – daarmee verbonden – de afwateringssituatie.

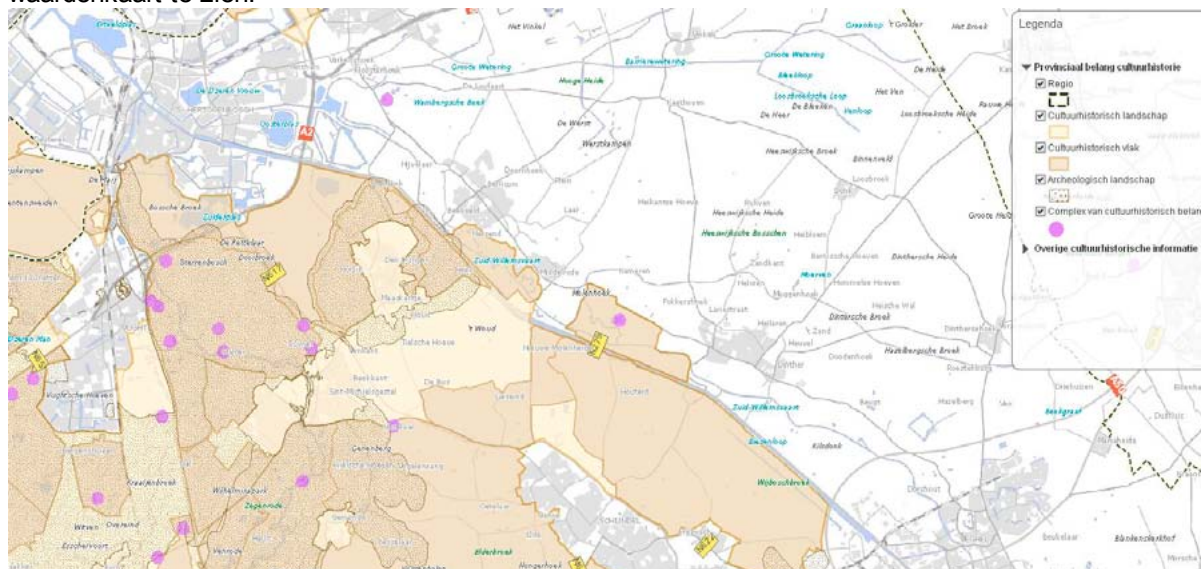
Op basis van de gecombineerde gegevens is een aantal zones op de archeologische potentiekaart aangemerkt. Indien bodemversturende werkzaamheden plaatsvinden in deze potentiezones, wordt aanbevolen een verkennend booronderzoek (IVO-O) uit te voeren. Dit onderzoek richt zich primair op het vaststellen van de mate waarin het bodemprofiel intact is. Secundair kunnen archeologische indicatoren worden opgeboord. In zoverre bodemversturende werkzaamheden plaatsvinden in zones (buiten de aangegeven zones van de archeologische potentiekaart) waarbinnen door eerder booronderzoek reeds aanzienlijke bodemverstoringen zijn vastgesteld, wordt een extensieve vorm van booronderzoek geadviseerd, als aanvulling op de reeds bestaande onderzoeksresultaten.

Mogelijk vinden bodemversturende werkzaamheden plaats in het beekdal van de (voormalige loop van de) Aa, waar depotgiften en dergelijke kunnen voorkomen. Dergelijke waarden kunnen niet met een standaard booronderzoek opgespoord worden. Aanbevolen wordt eventuele bodemversturende werkzaamheden in of in de onmiddellijke nabijheid van de Aa onder archeologische begeleiding uit te voeren.

In het kader van het inpassingsplan is het niet nodig aanvullend onderzoek uit te voeren. Wel dient een aanvullend booronderzoek uitgevoerd te zijn voordat de grondwerkzaamheden gaan beginnen.

5.9.2 Cultuurhistorie

De informatie over cultuurhistorie is overgenomen uit de cultuurhistorische waardenkaart van Noord-Brabant, versie 2010. Op onderstaande afbeelding is een uitsnede van de cultuurhistorische waardenkaart te zien.



Afbeelding 5.10: Uitsnede cultuurhistorische waardenkaart

In en in de nabijheid van het plangebied zijn verschillende cultuurhistorische waarden aanwezig. Om te beginnen ligt het plangebied in de Meierij. De bewoningsgeschiedenis en de inrichting van dit gebied zijn in hoge mate bepaald door de natuurlijke terreingesteldheid. De indeling in agrarische gebruikseenheden (akkers, graslanden en woeste gronden) is op veel plaatsen nog goed herkenbaar. In combinatie met de dorpen en buurtschappen en de plaatselijk aanwezige kleinschaligheid verleent dit het gebied een grote landschappelijke en cultuurhistorische waarde. Twee andere aspecten die het landschap van de Meierij kenmerken zijn de landgoederen en buitenplaatsen en de populierenteelt. De dragende structuren van de Meierij zijn als volgt te bepalen:

- De oude agrarische cultuurlandschappen met akkercomplexen, beemden, broekgebieden;
- De dorpen en buurtschappen met langgevelboerderijen;
- De woeste gronden met heidevelden, vennen en zandverstuivingen;
- De kastelen, kloosters, landgoederen en buitenplaatsen;
- De populieren;
- De Zuid-Willemsvaart.

Het Groene Woud is onderdeel van de Meierij. Het is aangewezen als Nationaal Landschap. Kenmerkend is de opbouw van het gebied in beekdalen en dekzandplateaus en de inrichting die nauw gerelateerd is aan de terreingesteldheid. Kleinschalige middeleeuwse ontginningslandschappen worden afgewisseld met uitgestrekte bossen, heidevelden, zandverstuivingen en jonge ontginningen. Specifieke elementen zijn laanstructuren, kastelen en buitenplaatsen en watermolens.

In het Groene Woud bevindt zich ook het Bossche Broek. Dit onderdeel van het Groene Woud ligt ten zuiden van de Zuid-Willemsvaart, maar wel dicht op het plangebied van de N279. Het Bossche Broek is een laaggelegen gebied ten zuiden van 's Hertogenbosch. Het westelijke deel heeft zijn oorspronkelijke karakter als onbebouwd graslandgebied goed behouden, net als de zichtrelatie met de stad. Het oostelijke deel is na de Tweede Wereldoorlog opnieuw ingericht voor landbouw. Het Bossche Broek was onderdeel van het militaire landschap van 's-Hertogenbosch. Het kon onder water gezet worden als de stad verdedigd moest worden.

Ook het Wijboschbroek is onderdeel van het Groene Woud. Het is een uitgestrekt broekgebied dat in de 18e en 19e eeuw is ontgonnen. Het gebied bestaat uit landbouwgrond, boomgaarden en verschillende vormen van loofbos. Het patroon van wegen en dijken en de percelering weerspiegelen de verschillende

momenten van ontginning. Het Wijboschbroek is van oorsprong een nat gebied, doorsneden door verschillende beekjes die water van de hogere gronden afvoerden naar de Aa. Grote delen hebben een kleinschalige strookvormige percelering; in het oostelijke deel komen grotere bospercelen voor en is de percelering rationeler. Het gebied laat een afwisseling zien van akkers, grasland, boomgaarden, broekbosjes, populierenbossen en hakhout.

Naast de bovengenoemde landschappen bevinden zich in de nabijheid van het plangebied ook twee landgoederen, namelijk Landgoed Seldensate en Landgoed kasteel Heeswijk.

Landgoed Seldensate bestaat uit de volgende waardevolle elementen:

- De ruïne van kasteel Seldensate;
- Het poortgebouw van Seldensate;
- Het poortgebouw van Assendelft;
- De oprijlaan naar het kasteel;
- De dijkrestanten;
- De afgesneden meanders;
- De percelering;
- De broekbosjes;
- De Zuid-Willemsvaart.



Seldensate is een fraai landschap met kasteelruïne, waarin de historische gelaagdheid goed afleesbaar is. Op het landgoed stonden vroeger een hoeve, een kasteeltje, een poortgebouw met duiventoren, een bierbrouwerij en een speelhuis genaamd Seldensate. Momenteel bestaan alleen het poortgebouw met oprijlaan, de duiventoren en een gedeelte van de brouwerij nog. De hoeve bestaat niet meer en van het kasteeltje rest slechts een ruïne omgeven door een gracht. Het ligt in het dal van de vroeger sterk meanderende Aa.

Landgoed kasteel Heeswijk bestaat uit de volgende waardevolle elementen:

- De historische gebouwen: kasteel, dienstwoningen, orangerie annex koetshuis, moestuin met kas;
- De pachtboerderijen;
- De laanstructuur;
- De hakhoutbosjes;
- De oude meander van de Aa;
- De parkaanleg.



Heeswijk is een middeleeuws kasteel dat in de 19e eeuw een geheel nieuw aanzien heeft gekregen, waarbij ook de aanleg van het park is gewijzigd. In de vernieuwde aanleg zijn oudere elementen opgenomen. De sobere inrichting is veranderd in een landschappelijke aanleg. De grachten werden vergraven tot vijvers, er kwam een nieuwe oprijlaan en de structuur van het park werd gewijzigd, waarbij oude lanen en zichtlijnen behouden bleven.

Monumenten

In het plangebied komen geen monumenten voor. In de nabijheid van het plangebied liggen verschillende gemeentelijke- en rijksmonumenten.

5.10 Explosieven

Gezien het feit dat het plangebied in de Tweede Wereldoorlog niet of nauwelijks is gebombardeerd is het niet noodzakelijk een explosievenonderzoek uit te voeren. Tevens is na de Tweede Wereldoorlog al meerdere malen in de grond geroerd waardoor het niet waarschijnlijk is dat er nog explosieven in de grond aanwezig zijn.



Hoofdstuk 6 Juridische planopzet

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het instrument inpassingsplan en op welke wijze de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied hierin juridisch is vertaald.

6.1 Uitgangspunten

6.1.1 Inpassingsplan

Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 heeft de wetgever onder andere aan de provincies de bevoegdheid toegekend om een provinciaal bestemmingsplan op te stellen. In de terminologie van de wet, een inpassingsplan genaamd. Hierbij geldt wel als vereiste dat sprake moet zijn van provinciale belangen. Bovendien kunnen Provinciale Staten ingevolge artikel 3.26 Wro pas tot vaststelling van een inpassingsplan overgaan, nadat de betrokken gemeenteraden zijn gehoord. De manier waarop dit geschiedt, is vormvrij. In verband daarmee worden in de gemeenten hoorzittingen gehouden.

6.1.2 Begrenzing plangebied

Het vereiste provinciale belang heeft consequenties voor de begrenzing van het plangebied. Het plangebied van het PIP is dan enerzijds beperkt tot de gronden die nodig zijn voor de uitbreiding van de N279, inclusief de daarvoor benodigde bouwwerken, zoals damwanden, bruggen, geluidsschermen e.d., de herinrichting van aansluitende wegvakken en de ontsluiting van aangrenzende percelen. Anderzijds is in het kader van deze ontwikkeling ook een deel van de A2 nabij 's-Hertogenbosch meegenomen, een benzineverkoopplaats, autobedrijf Vorstenbosch en (mogelijk) een wegrestaurant.

6.1.3 Uitsluitingstermijn

Na vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten, is de gemeenteraad niet meer bevoegd om voor de in dat plan opgenomen gronden een bestemmingsplan vast te stellen. Deze uitsluiting geldt voor een maximale periode van tien jaar. Op grond van artikel 3.26 lid 5 Wro dienen Provinciale Staten in het vaststellingsbesluit door middel van een termijn aan te geven tot welk tijdstip de uitsluiting van de bevoegdheid van de betrokken gemeenteraad voortduurt.

Gelet op de tijd die benodigd is voor de uitbreiding van de N279 en de verwerving van de benodigde percelen is het einde van deze uitsluitingstermijn vooralsnog bepaald op 10 jaar. Deze termijn zal worden vastgelegd in het vaststellingsbesluit.

6.1.4 Handhaving

Het inpassingsplan wordt na inwerkingtreding geacht deel uit te maken van het geldend bestemmingsplan of van de geldende bestemmingsplannen waarop dat inpassingsplan betrekking heeft. Dit betekent dat aanvragen om omgevingsvergunningen, voor bijvoorbeeld de activiteit bouwen, daaraan worden getoetst. Handhaving van het inpassingsplan kan geschieden via het instrumentarium van de Wabo.

6.2 Algemeen

Op de inhoud van het inpassingsplan zijn onverkort de regels die de Wro geeft ten aanzien van gemeentelijke bestemmingsplannen van toepassing. Het inpassingsplan is een ruimtelijk besluit, waarin de regels voor het gebruik en het bebouwen van gronden worden vastgelegd. In een inpassingsplan wordt door middel van bestemmingen en aanvullende aanduidingen aangegeven op welke gronden welke functies toegestaan zijn en hoe deze gronden bebouwd mogen worden. Het inpassingsplan is opgebouwd uit drie onderdelen: plantoelichting, geometrische plaatsbepaling (hierna: verbeelding) en planregels.

De toelichting verwoordt welke beleidskeuzes hebben geleid tot het vastleggen van de bestemmingen met bijbehorende regels. In de regels staan per bestemming de specifieke regels met betrekking tot

bouwen en gebruik van de gronden. De geometrische plaatsbepaling geeft weer aan welke gronden welke bestemming is toegekend.

Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in 2008 heeft de standaardisering en digitalisering van bestemmingsplannen zijn intrede gedaan. Hiermee wordt beoogd de raadpleegbaarheid en uitwisselbaarheid van ruimtelijke plannen te vergroten. Met de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2008 zijn de bepalingen voor de standaardisering en digitalisering vastgelegd. Een inpassingsplan opgesteld volgens deze bepalingen is een digitaal bestand in GML-formaat, waarin geometrisch bepaalde planobjecten zijn vastgelegd. Technisch gezien is een inpassingsplan zodoende een verzameling objecten (zoals bestemmingsvlakken), waaraan informatie (zoals ligging en naam) is gekoppeld.

Het inpassingsplan kan geraadpleegd worden door middel van computersoftware, bijvoorbeeld via de internetpagina www.ruimtelijkeplannen.nl. Met de software kunnen verschillende verbeeldingen van het inpassingsplan opgeroepen worden. Er zijn zodoende meerdere verbeeldingen van één plan mogelijk. Door interactie met de verbeelding worden de regels van de betreffende bestemmingen weergegeven. Ook kan de toelichting worden opgeroepen. De toelichting is juridisch gezien echter niet bindend.

6.3 Plansystematiek

De planregeling van dit inpassingsplan is gebaseerd op de figuur van een gedetailleerd eindplan. Dit houdt in dat aan de binnen het plangebied aanwezige gronden in hoofdzaak specifieke bestemmingen zijn toegekend, die niet nader worden uitgewerkt. In een aantal gevallen geldt daarnaast een dubbelbestemming. Deze bestemming zorgt voor aanvullende eisen in verband met de bescherming van in het plangebied aanwezige waarden en belangen. Voorts zijn in de planregels enkele flexibiliteitsbepalingen opgenomen.

Bij toepassing van bevoegdheden is van belang dat op grond van artikel 3.26 lid 2 Wro Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten in de plaats treden van respectievelijk de gemeenteraad en burgemeester en wethouders. Deze indeplaatsstelling kent evenwel een aantal uitzonderingen welke genoemd zijn in artikel 3.26 lid 4 Wro. Zo blijft de gemeente in principe bevoegd om een omgevingsvergunning voor de binnenplanse afwijking van het inpassingsplan te verlenen. Provinciale Staten kunnen echter een besluit nemen waarin is bepaald dat ook voor die bevoegdheden Gedeputeerde Staten bevoegd is. In het onderhavige PIP is ervoor gekozen het bevoegd gezag voor wat betreft de bevoegdheden genoemd in artikel 3.26 lid 4 Wro bij Gedeputeerde Staten te leggen.

6.4 Indeling regels

Het inpassingsplan is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008). Hierin zijn regels opgenomen over onder andere de indeling van de planregels en de naamgeving van bestemmingen. De planregels kennen standaard vier hoofdstukken.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In de inleidende regels is een aantal begrippen verklaard die genoemd worden in de planregels. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Tevens is bepaald op welke wijze de in het plan aangegeven maten gemeten moeten worden. Evenals de begripsbepalingen voorkomen de bepalingen inzake de wijze van meten interpretatieverschillen bij de toepassing van de planregels.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

De bestemmingsregels zijn onderverdeeld in reguliere bestemmingen en dubbelbestemmingen. De reguliere bestemmingen (artikel 3 t/m 8) omvatten in dit plan een achttal bestemmingen: Bedrijf, Groen, Horeca, Verkeer - 1, Verkeer - 2 en Water. Dit betreffen de gronden van het nieuwe wegtracé (Verkeer - 1), aansluitende/aangrenzende parallelwegen (Verkeer - 2) en bijbehorende percelen voor groen (Groen) en water (Water). De bestemming Bedrijf is toegekend aan de gronden waar het nieuwe tankstation is gesitueerd. De bestemming Horeca is toegekend aan de gronden voor een nieuwe horecagelegenheid.



Een aantal aspecten wordt door middel van aanduidingen specifiek geregeld. Zo is de aanduiding met de aanduiding 'verkoop punt motorbrandstoffen met lpg' de plaats van het nieuwe tankstation aangegeven. Met aanduiding 'veiligheidszone-lpg' is aangegeven waar geen nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan als bedoeld in de Regeling externe veiligheid inrichtingen en het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Het bevoegd gezag kan bij omgevingsvergunning hiervan afwijken indien dit op grond van een verantwoording van het groepsrisico verantwoord is.

Er is ook een vijftal dubbelbestemmingen opgenomen, te weten Leiding - Leidingstrook, Waarde - Archeologie, Waarde - Attentiegebieden ehs, Waterstaat - Waterbergingsgebied en Waterstaat - Waterkering. Deze dubbelbestemmingen gelden primair ten opzichte van de andere reguliere bestemmingen waarmee zij samenvallen. Zo prevaleert bijvoorbeeld het belang van de waterkering ten opzichte van de reguliere bestemmingen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

De algemene regels (artikel 14 t/m 20) bevatten regels, die voor alle in het plan opgenomen bestemmingen gelden. Het betreft enerzijds aanvullende regels voor het gebruik en de bebouwing van gronden, zoals de anti-dubbeltelregel en algemene regels om af te wijken van het PIP. Verder zijn ook wijzigingsregels opgenomen. Zo is het bevoegd gezag bevoegd de bestemmingsgrenzen van de bestemmingen 'Verkeer - 1' en 'Verkeer - 2' te wijzigen, voor zover zulks van belang is voor een technisch betere realisering van de bestemmingen of bouwwerken. Voor de wijzigingsbevoegdheid gelden wel enkele voorwaarden. De bestemmingsgrens mag met niet meer dan 1 meter aan weerszijden worden gewijzigd en er dient te zijn aangetoond dat de wettelijke toegestane grenswaarde van de gevelbelasting van omliggende functies als bedoeld in de Wet geluidhinder niet wordt overschreden. Verder dient voor het overige voldaan te zijn aan de vereisten in titel 5.2 van de Wet milieubeheer.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

De overgangs- en slotregels (artikel 21 en 22) bevatten de wettelijk voorgeschreven overgangsregels en de citeertitel van de regels van het PIP.



Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Gelet op het bepaalde in artikel 3.1 van de Wro dient in het kader van een inpassingsplan onder andere inzicht te worden verschaft in de economische uitvoerbaarheid van het plan. In dit verband dient onderzocht te zijn of op grond van artikel 6.12 lid 1 Wro de verplichting bestaat om een exploitatieplan op te stellen. Daarbij is in de eerste plaats van belang wat voor type bouwplan wordt gerealiseerd. Indien het een bouwplan betreft dat behoort tot een categorie die is genoemd in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro), bestaat in beginsel de plicht een exploitatieplan op te stellen. Deze verplichting vervalt indien het kostenverhaal anderszins verzekerd is. Bij besluit tot vaststelling van het PIP dient dan wel beslist te worden geen exploitatieplan vast te stellen.

7.1.1 Financiering

De plannen voor de N279 hebben hoofdzakelijk betrekking op infrastructurele werken, kunstwerken, inclusief landschappelijke inrichting. De daarmee samenhangende bouwwerken vallen niet onder de categorie bouwplannen die is genoemd in artikel 6.2.1 Bro.

De provincie voorziet in financiering van het project door enerzijds middelen via het Rijk te verkrijgen, en anderzijds zelf middelen vrij te maken. Indien financiële middelen op de korte termijn ontbreken om de financiering van het project volledig mogelijk te maken, dan is voorfinanciering een alternatief. Een PPS-constructie, waarbij voorfinanciering via marktpartijen plaatsvindt, is daarom een mogelijke optie. Dit zal nader worden verkend. Een financiële bijdrage c.q. medefinanciering van met name de gemeente(n) is aan de orde bij aanvullende wensen door de gemeente(n) en bij de mogelijkheid van gebiedsontwikkeling.

7.1.2 Verwerving

Er wordt getracht om de gronden die benodigd zijn voor de in 7.1.1 genoemde ontwikkelingen, voor zover dat nog niet het geval is, via minnelijke verwerving in eigendom te krijgen.

7.1.3 Exploitatieplan

De ontwikkeling van het benzineverkooppunt en de horecagelegenheid zijn beide in beginsel exploitatieplanplichtig. Deze plannen behoren tot de bouwplannen die zijn genoemd in artikel 6.2.1 Bro. Er wordt vooralsnog vanuit gegaan dat een exploitatieplan niet noodzakelijk is, aangezien er ingezet wordt op anterieure overeenkomsten.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Totstandkoming wegontwerp

Bij de voorbereiding van het inpassingsplan worden de gemeenteraden gehoord wier grondgebied betrokken is bij de capaciteitsuitbreiding van de weg. Dit betreffen de gemeenteraden van de gemeenten 's-Hertogenbosch, St. Michielsgestel, Bernheze, Schijndel en Veghel. De gemeenteraad van de gemeente Schijndel zal ook worden gehoord, hoewel het plangebied niet is gelegen op het grondgebied van de gemeente Schijndel. Doordat het sluisverkeer door deze gemeente vanwege de aanpassing van de N279 wel wordt aangepakt, is het wel van belang de gemeente bij het ruimtelijk proces te betrekken. Tijdens de hoorzitting zullen het wegontwerp, de scope van het inpassingsplan en de uitgangspunten voor de inpassing van de weg worden gepresenteerd. De gemeenteraden kunnen vervolgens hun opvattingen meegeven aan de provincie.

Naast het horen van de gemeenteraden zijn bovengenoemde gemeenten ook op andere wijzen betrokken bij de voorbereiding van het PIP. Zo zijn de gemeenten op ambtelijk niveau vertegenwoordigd in de projectgroep en werkgroepen en op bestuurlijk niveau zit de portefeuillehouder in de stuurgroep.



Leden van de stuurgroep zijn de gemeenten St. Michielsgestel, Bernheze, Schijndel, Veghel, 's-Hertogenbosch, waterschap Aa en Maas, Rijkswaterstaat en de Provincie Noord-Brabant. Ook worden overige belanghebbenden betrokken bij het proces. Zo is er een viertal bijeenkomsten georganiseerd voor de raadpleeggroep. Dit is een groep bestaande uit verschillende organisaties. Verder is er ook overleg geweest met de Stichting Omwonenden N279, waarin een aantal omwonenden zijn georganiseerd. Deze Stichting is ook vertegenwoordigd, maar op verzoek van de Stichting heeft ook een tweetal keer aanvullend overleg plaatsgevonden.

7.2.2 Inspraak

Provinciale Staten van Noord-Brabant zullen het voorontwerp PIP gedurende zes weken ter inzage leggen. Gedurende deze periode kunnen inspraakreacties worden ingediend. Inspraakreacties kunnen gezonden worden aan:

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
Bureau CPM, t.a.v. Simone Lathouwers
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Tevens zal een informatieavond worden georganiseerd.

7.2.3 Vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro zal het voorontwerp inpassingsplan worden toegezonden aan:

1. Gemeente 's-Hertogenbosch
2. Gemeente St. Michielsgestel
3. Gemeente Bernheze
4. Gemeente Schijndel
5. Gemeente Veghel
6. Waterschap Aa & Maas
7. Rijksdiensten die betrokken zijn bij de zorg van de ruimtelijke ordening of belast met behartiging van belangen welke in het plan van geding zijn.



Bijlage 1 Bijlagenlijst

Bijlagen behorende bij toelichting Provinciaal Inpassingsplan N279

1. Definitief eindconcept MER N279 's-Hertogenbosch – Veghel, 15 december 2011, Royal Haskoning, inclusief alle bijbehorende onderzoeken;
2. Beeldkwaliteitsplan N279, definitief november 2011, Royal Haskoning, referentie: 9W0870.F1_Definitief BKP_R006_902177_nov 11;
3. Inpassingsplan N279, Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai, Definitief eindconcept rapport 16 december 2011, Royal Haskoning, referentie: 9W0870.D1/R0001/Nijm;
4. Ontwerptekening inrichtingsplan, 6 december 2011, Royal Haskoning, referentie: 9W0870_11D_tekening_100-_inrichtingsplan_902177_kaal;
5. Ontwerptekening inrichtingsplan, 6 december 2011, Royal Haskoning, referentie: 9W0870_11D_tekening_100-basis inrichtingsplan_6-12-11;
6. Visie Natuurcompensatie N279, 14 december 2011, referentie: /R/501672/DenB.
7. Waterparagraaf N279, 19 december 2011, referentie: 9W0870/R/900420/DenB, met inbegrip van tekeningen 1.1 t/m 1.8 en 2.1.