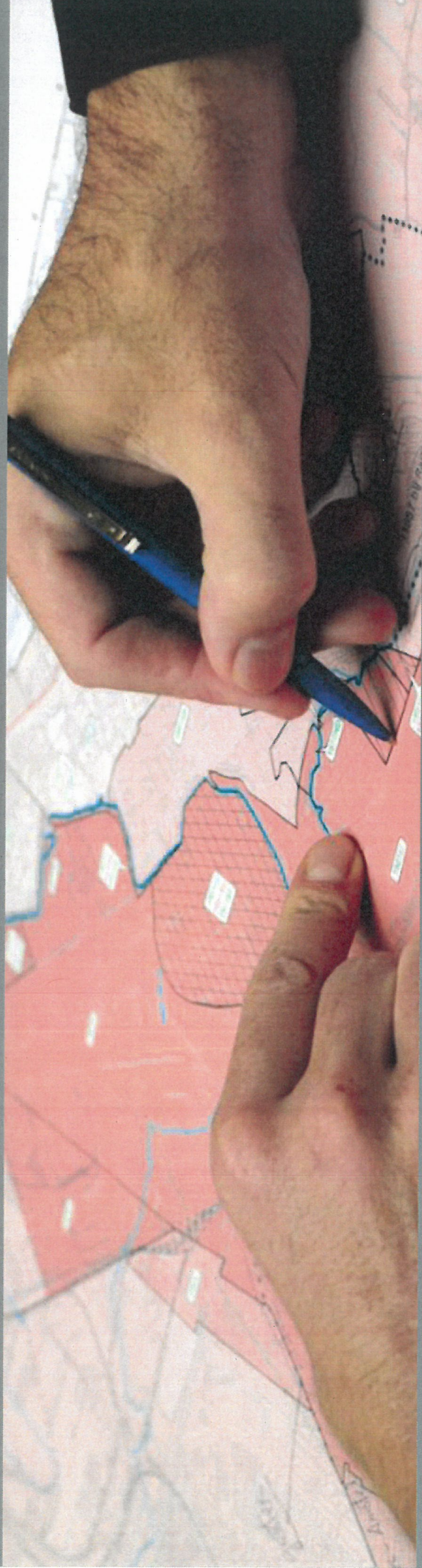


Kommaatregel Hoeven

Ruimtelijke onderbouwing

<Status>





titel rapport
Kommaatregel Hoeven

datum
23 juni 2021

projectnummer
P04333

opdrachtgever
provincie Brabant

BRO
Projectleider
 Projectteam


bron Kalf
BRO

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

BRO
Ruimte om in te leven



*“Als we anderen de ruimte niet gunnen zullen we zelf steeds
meer opgesloten raken.”*
Prof. Hans Galjaard

Inhoudsopgave

1 Inleiding		
1.1 Aanleiding	3	
1.2 Ligging en begrenzing plangebied	3	
1.3 Vigerend bestemmingsplan	3	
1.4 Leeswijzer	4	
2 Planbeschrijving	6	
2.1 Bestaande situatie	6	
2.2 Nieuwe situatie	7	
3 Beleidskader	8	
3.1 Rijksbeleid	8	
3.1.1 SVIR en Barro	8	
3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking	8	
3.2 Provinciaal beleid	8	
3.3 Gemeentelijk beleid	8	
4 Verantwoording omgevingsaspecten		
4.1 Verkeer en parkeren		9
4.2 Geluid		9
4.3 Bodem		9
4.4 Water		9
4.5 Luchtkwaliteit		9
4.6 Bedrijven en milieuzonering		9
4.7 Geur		9
4.8 Kabels en leidingen		9
4.9 Externe veiligheid		10
4.10 Ecologie		10
4.11 Archeologie en cultuurhistorie		10
4.12 M.e.r.-plicht		10
4.13 Belangen van derden, omgevingsdialog		10
5 Uitvoerbaarheid		12
5.1 Economische uitvoerbaarheid		12
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid		12

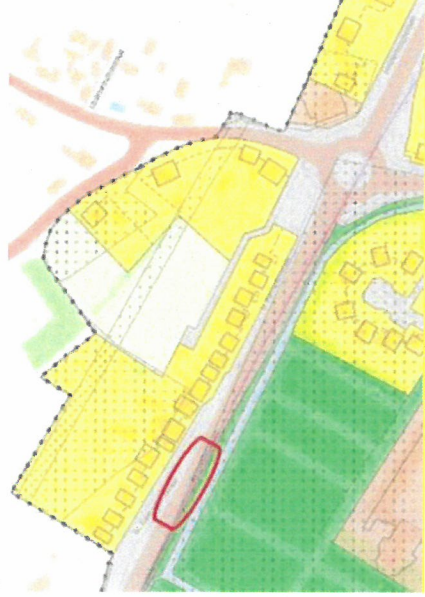
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Provincie Noord-Brabant gaat groot onderhoud uitvoeren aan de provinciale weg N640. Het onderhoud is nodig als gevolg van slijtage aan de asfalt laag. Doel is om bij deze uitvoering de verkeersveiligheid, leefbaarheid en verkeersdoorstroming te verbeteren middels kleine verkeermaatregelen. Het verbeteren van de groenontwikkeling valt ook binnen de onderhoudsplannen.

In de huidige situatie is ter plaatse van de woonkern Hoeven sprake van een onopvallende komgrens. Het autoverkeer rijdt vaak met een te hoge snelheid door de bebouwde kom, waardoor de verkeersveiligheid negatief wordt beïnvloed. Om het verkeer te helpen de snelheid te verlagen, wordt een kommaatregel aangebracht. Door een aanpassing in de weg wordt de weggebruiker geattendeerd op een verandering en gestimuleerd tot een verlaging van de rijsnelheid.

De kommaatregel wordt vormgegeven door een as-verspruing: deze zorgt ervoor dat automobilisten daadwerkelijk langzamer Hoeven in rijden. Doordat men eerder een lagere snelheid rijdt, verbetert de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in Hoeven.



Figuur 1: Ligging plangebied (binnen de rode begrenzing)

De locatie van deze kommaatregel is ter plaatse van de huidige komgrens niet mogelijk. Op de locatie van de huidige komgrens is een parallelweg gelegen, waardoor er onvoldoende ruimte is om een kommaatregel aan te brengen. De parallelweg dient gehandhaafd te blijven, omdat anders het aantal uitwegen op de N640 stijgt. Dit geeft meer risico's en heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid. Om deze reden is circa 90 meter ten westen van de huidige komgrens de locatie voor de kommaatregel gekozen. Op deze locatie is er voldoende ruimte om de maatregel te realiseren; de locatie heeft hier een logische ligging ten opzichte van de omliggende bebouwing. Bij de keuze van de locatie is er verder rekening mee gehouden dat er een zo beperkt mogelijk aantal bomen gekapt hoeft te worden en dat er geen ruimtebeslag op grond in eigendom van particulieren nodig is.



Figuur 2: Ligging bestaande komgrens

De beoogde locatie van de kommaatregel, valt deels binnen de bestemming 'Groen' van het bestemmingsplan 'Kom Hoeven' van de gemeente Halderberge. Met toepassing van de kruimelgevallenregeling kan een omgevingsvergunning voor het afwijken van de planologische regeling verkregen worden. Onderhavig document vormt de bij deze vergunning benodigde ruimtelijke onderbouwing.

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt aan de Sint Bernardusstraat in Hoeven. De kadastrale aanduiding van de percelen is Hoeven, sectie D, perceelnummers 3508, 3509. Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de groenstrook die is gelegen aan de bestaande Sint Bernardusstraat, dat thans is ingericht als groenstrook en straks ingericht gaat worden als onderdeel van de functie Verkeer.

Deze groenstrook maakt deel uit van de openbare ruimte en functioneert als open element binnen het verkeerssysteem; er is geen sprake van bijzondere inrichtingselementen. In de omgeving van de kommaatregel zijn waardevolle groenelementen aanwezig. De provincie Noord-Brabant stelt voor het

hele project van de N640 een apart groenstructuurplan op, waar de groenstructuur van het plangebied onder valt. Voor de realisatie van de kommaatregel moeten vijf bomen gekapt worden. De groenwaarden worden gecompenseerd in de nabije omgeving door het uitvoeren van het groenstructuurplan, dat ten behoeve van het groot onderhoud van dit wegvak wordt opgesteld.

De ligging van het plangebied in de omgeving is weergegeven in figuur 3, een luchtfoto van de omgeving met hierop afgebeeld de ligging van het plangebied te zien is.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

In het vigerende bestemmingsplan 'Kom Hoeven' vastgesteld door de gemeenteraad van de gemeente Halderberge d.d. 14 maart-2013 heeft de locatie de enkelbestemming 'Groen' en de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie historische bebouwing'. Een uitsnede van de kaart van dit bestemmingsplan is weergegeven in figuur 4.

Binnen de bestemming 'Groen' zijn de aangewezen gronden bestemd voor: Groenvoorzieningen, paden, speelvoorzieningen met bijbehorende verhardingen, beeldende kunstwerken, water, waterberging en waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, evenementen, parkeervoorzieningen en één en ander met de bijbehorende voorzieningen. De voor 'Waarde – Archeologie historische bebouwing' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van de ter plaatse aanwezige archeologische waarden.

Het realiseren van de kommaatregel past niet binnen de aangewezen bestemmingsomschrijving. Om het initiatief mogelijk te maken moet dan ook afgeweken worden van het bestemmingsplan. Het betreft een niet-ingrijpende herinrichting van

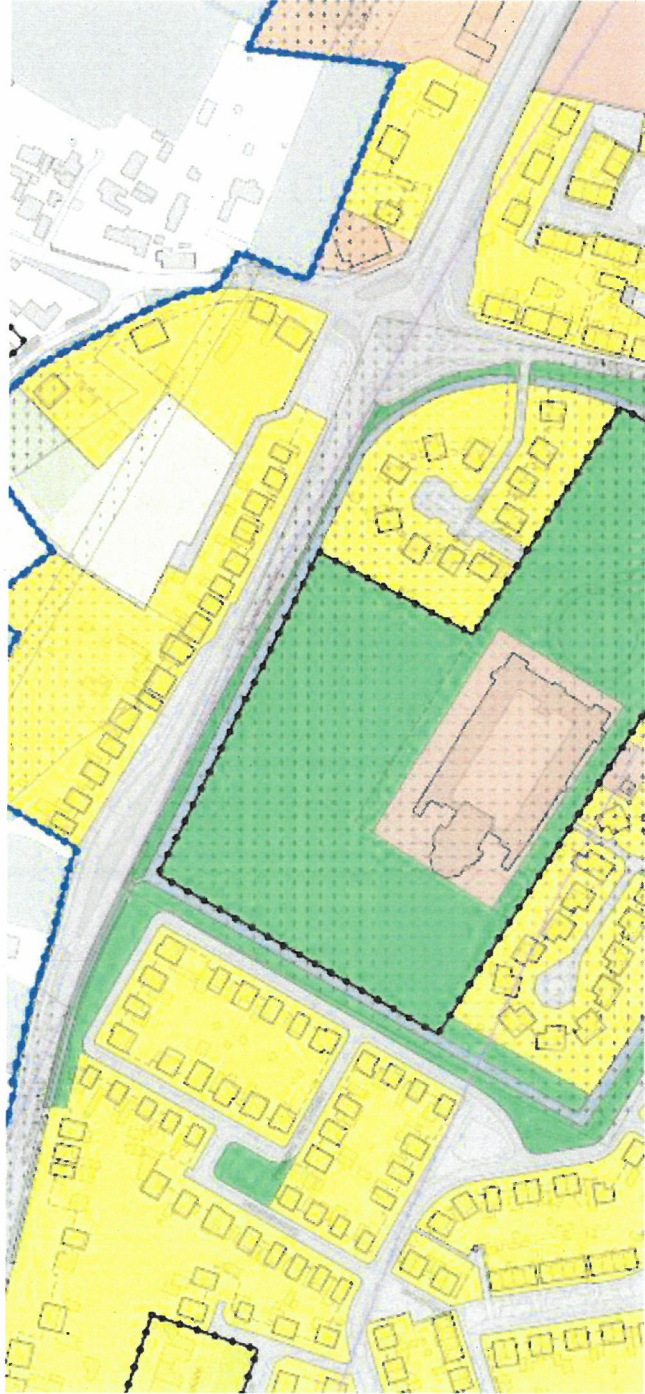


Figuur 3: Ligging plangebied in de omgeving

de openbare ruimte, die middels toepassing van de kruimelgevallenregeling, zodat op grond van een omgevingsvergunning (Wabo) deze afwijking van het bestemmingsplan procedureel geborgd kan worden. Onderhavige ruimtelijke motivering is onderdeel van de aanvraag om deze omgevingsvergunning.

1.4 Leeswijzer

De ruimtelijke onderbouwing beschrijft het plan en de motivering van het plan op verschillende aspecten. In hoofdstuk 2 is ingegaan op de bestaande en toekomstige situatie. De beleidsanalyse en –doorwerking wordt in hoofdstuk 3 weergegeven. In hoofdstuk 4 is een verantwoording van de relevante milieutechnische aspecten gegeven. In hoofdstuk 5 is de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid opgenomen.



Figuur 4: Uitsnede kaart vigerend bestemmingsplan (Kom Hoeven)

2 Planbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

Het plangebied betreft de openbare groenstrook aan de Sint Bernardus ongenummerd, kadastraal bekend als Hoeven, sectie D, perceelnummer 3508 en 3509, uitsluitend de strook parallel aan de Sint Bernardusstraat met een breedte van circa 14 meter.

Op het perceel zijn in de huidige situatie groenvoorzieningen aanwezig, die onderdeel uitmaken van de openbare ruimte. Er is sprake van enkele opgaande groene elementen en standplaats voor straatverlichting. De groenstrook is gelegen aan de Sint Bernardusstraat.

In figuren 5 en 6 zijn foto's van de groenstrook in de huidige situatie weergegeven. Figuur 7 visualiseert de oude en de nieuwe situatie. Opgemerkt wordt dat de wijze waarop de groenstructuur wordt gerealiseerd nog in voorbereiding is, waarbij voor de reconstructie van de weg over een grotere afstand een kwalitatieve impuls wordt gegeven aan de groenstructuur.



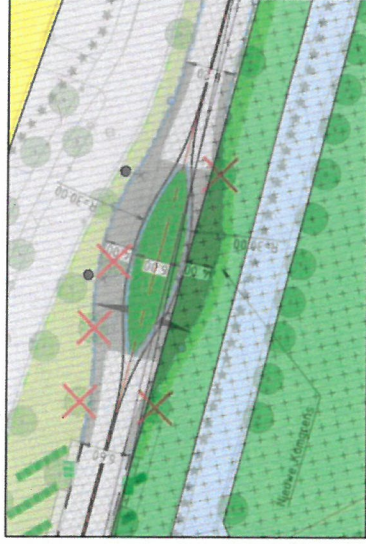
Figuur 5: Aanzicht vanuit N640 ter hoogte van nr24



Figuur 6: Aanzicht vanuit N640 andere richting ter hoogte van nr28



Bestaande situatie



Nieuwe situatie

Figuur 7: visualisatie

2.2 Nieuwe situatie

Om de leefbaarheid te bevorderen, wordt er bij het onderhoudsplan van de N640 een kommaatregel gerealiseerd, in de vorm van een as-verspringing. Door het aanbrengen van een as-verspringing in de weg op de locatie waar het verkeer de bebouwde kom inrijdt, worden weggebruikers geattendeerd op een verandering van de omgeving. De toepassing van deze as-verspringing helpt het verkeer de snelheid te verlagen wanneer men de kom van Hoeven in en uit rijdt. Deze maatregel zorgt ervoor dat automobilisten eerder langzamer rijden en de leefbaarheid in Hoeven wordt verbeterd. Om deze toepassing mogelijk te maken, moeten er enkele (vijf) bomen worden gekapt. Deze bomen vallen binnen het groenstructuurplan voor de N640 van de provincie Noord-Brabant.

Op de Sint Bernardusstraat wordt tussen de twee rijstroken voor het verkeer een haag aangeplant. Door deze haag maken de rijstroken een kromming, waardoor het verkeer sneller moet minderen. De rijstroken worden iets verlegd, waardoor deze in de vigerende bestemming 'Groen' komen te liggen. De kommaatregel past niet binnen de bestemming 'Groen' zoals die in het vigerende bestemmingsplan is opgenomen.

De groenstrook is in de huidige situatie onderdeel van de openbare ruimte en door de ligging langs de N640 heeft het geen zelfstandige of bepalende functie als groenstructuur. De wijziging van de situatie betreft het aanleggen van een as-verspringing, waardoor de rijstroken deels moeten uitwijken naar de plek van de groenstrook. Het is een niet ingrijpende herinrichting van openbaar gebied, zoals bedoeld in artikel 4 lid 8 van bijlage II van het Besluit Omgevingsrecht. Om deze reden is de zogenaamde kruimelgevallenregeling van toepassing en kan op basis van een goede ruimtelijke onderbouwing worden afgeweken van het bestemmingsplan.

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 SVIR en Barro

Met dit initiatief zijn geen nationale belangen gemeoid. Het Barro bevat geen kaderstellende uitspraken voor het plangebied. Ook de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte heeft, gezien de aard en de beperkte omvang van het project, geen specifieke betekenis voor onderhavige ontwikkeling.

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking heeft betrekking op nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Het plan bestaat uit de uitbreiding van het bestemmingsvlak Verkeer ter plaatse van de bestemming Groen, waardoor het realiseren van de verkeerskundige maatregel mogelijk wordt gemaakt. Dit betreft geen nieuwe stedelijke ontwikkeling waarop de Ladder van toepassing is.

3.2 Provinciaal beleid

De provincie heeft als wegbeheerder de taak en verantwoordelijkheid het provinciale wegennetwerk in technisch goede staat van onderhoud te houden, zorg te dragen voor voldoende capaciteit en de veiligheid voor de weggebruiker te bevorderen. Hierbij wordt rekening gehouden met een goede inpassing in de omgeving, door nadrukkelijk rekening te houden met de behoeften van omgevingspartners, omwonenden en andere belanghebbenden.

Voorliggende document omschrijft de wijze waarop met de ontwikkeling rekening is gehouden met de omgevingsbelangen, de wijze waarop de ontwikkeling bijdraagt aan een goede omgevingskwaliteit en een veilige en gezonde leefomgeving. De kommaatregel heeft tot doel de rijnsnelheid bij het

inrijden van de bebouwde kom te verlagen, wat de veiligheid en de leefbaarheid ten goede komt. De weggebruiker krijgt door de kommaatregel bij het uitrijden van de bebouwde kom ook de overgang naar het hogere snelheidsregime mee, zodat vanaf het passeren van de as-verspringing weer harder gereden kan worden.

3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Halderberge

De structuurvisie Halderberge 2025 is vastgesteld op 20 juni 2013 door de gemeenteraad van Halderberge. In de structuurvisie van Halderberge is een kaart opgenomen met de verschillende regio's van de gemeente en is er een toekomstbeeld gemaakt voor de verschillende dorpen binnen de gemeente. In ruimtelijk opzicht is Hoeven dan een helder begreemd dorp. De N640 is de noordelijke structuurlijn van Hoeven. Daarmee is het plangebied een verbindend netwerkelement voor Hoeven. In de visie is beschreven dat bij de inrichting van wegen, een duidelijke keuze wordt gemaakt tussen verkeers- en verblijfsgebieden.

Om de herkenbaarheid van de grens tussen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom te verbeteren, wordt de verkeerssituatie hierop ingericht. De kommaatregel is bedoeld om de weggebruiker bewust te maken van de overgang en de rijnsnelheid te beperken. Het plan is daarmee in lijn met de structuurvisie Halderberge.

Mobiliteitsvisie gemeente Halderberge 2019 - 2022

De mobiliteitsvisie van de gemeente Halderberge geeft een algemene visie op de verschillende vormen van mobiliteit in de gemeente Halderberge. Met de visie wordt ingezet op een goede balans tussen de drie elementen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Ingezet wordt op de verdere invoering van Duurzaam Veilig op het wegennet van Halder-

berge. Daarbij is van belang om zowel infrastructurele maatregelen te treffen als mensgerichte acties uit te voeren. Daarom wordt ook ingezet op instrumenten en communicatie om mensen bewust te maken van hun verkeersgedrag.

In de mobiliteitsvisie benoemd de gemeente dat, een duidelijke inrichting van de weg een positief effect heeft op de verkeersveiligheid. De weggebruiker weten wat van hem of haar wordt verwacht. Als wegbeheerder heeft de gemeente invloed op de inrichting van de weg en kan daarmee sturen op het gewenste gedrag.

Met de onderhavige ontwikkeling wordt voor de provinciale weg invulling gegeven aan de een goede balans tussen de drie elementen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. De voorgenomen herinrichting van de weg is bedoeld als maatregel om te komen tot een toekomstbestendige situatie, waarin de leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt bevorderd en de bereikbaarheid hetzelfde blijft.

De kommaatregel sluit aan op de doelstellingen van het gemeentelijke beleid.

4 Verantwoording omgevingsaspecten

4.1 Verkeer en parkeren

De kommaatregel is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid. De ontwikkeling heeft voor het overige geen effect op de verkeersdoorstroming, de verkeersaantallen of het parkeren.

4.2 Geluid

Door de kommaatregel zal de rijsnelheid van het verkeer lager zijn. Er is geen wijziging van de verkeersaantallen en er wordt geen akoestisch effect op de nabijgelegen woningen verwacht. Aanvullende geluidsmaatregelen zijn niet aan de orde.

4.3 Bodem

In het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6 lid 1 onder d) is bepaald dat voor de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden moet worden met de bodemgesteldheid in het plangebied.

Voor een verkeersfunctie worden geen specifieke eisen ten aanzien van de milieukundige kwaliteit van de bodem gesteld. Voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden wordt indien noodzakelijk een aanvullend onderzoek naar de mogelijke aanwezigheid van PFAS uitgevoerd. Dit vormt geen belemmering voor de voorgenomen functiewijziging, maar dient voor een verantwoorde uitvoering van de werkzaamheden. Een goed woon- en leefklimaat is voldoende gewaarborgd.

Binnen de werkzaamheden wordt vrijkomende grond zoveel mogelijk binnen het project hergebruikt, zodat afvoer van

grond niet noodzakelijk is. Indien tijdens de uitvoering blijkt dat het nodig is om grond af te voeren, dan wordt de kwaliteit bepaald en volgens de richtlijnen via een erkende verwerker afgevoerd.

4.4 Water

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet afgewogen worden of er voldoende ruimte is voor water en de waterhuishouding.

De locatie van de kommaatregel is niet gelegen in een waterwingebied, grondwaterbeschermingsgebied of boringsvrije zone. Ook zijn er geen keurbeschermingsgebieden gelegen. Het beheer van waterlopen wordt niet belemmerd door het initiatief.

Ten gevolge van het wijzigen van de ligging van wegverharding is er sprake van een zeer beperkte toename van het verhard oppervlakte. Immers, als onderdeel van de kommaatregel wordt in het middengedeelte van de weg groen toegevoegd en verharding verwijderd. In de omgeving is voldoende ruimte voor het afstromend hemelwater. Binnen het groenstructuurplan, dat parallel aan deze procedure wordt opgesteld, wordt voor de gehele reconstructie van de weg rekening gehouden met de benodigde ruimte voor de afwatering. De waterhuishouding ondervindt geen nadelige effecten door de kommaatregel.

4.5 Luchtkwaliteit

De in deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen ontwikkeling heeft geen verkeersantrekkende werking en zal niet leiden tot een wijziging van emissies naar de lucht. De onderhavige ontwikkeling is dan ook niet in betekende mate van invloed op de omgeving.

De beoogde bestemming Verkeer is geen gevoelige bestemming, zodat een nadere afweging over het aspect luchtkwaliteit niet aan de orde is.

4.6 Bedrijven en milieuzonering

Onder milieuzonering wordt verstaan het waar nodig zorgen voor een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds bedrijven of overige milieubelastende functies en anderzijds milieugevoelige functies zoals woningen. Bij de planontwikkeling dient rekening te worden gehouden met milieuzonering om de kwaliteit van het woon- en leefmilieu te handhaven en te bevorderen en daarnaast bedrijven voldoende zekerheid te bieden dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitvoeren.

Ten opzichte van een verkeersvoorziening / een weg zijn er geen richtafstanden opgenomen. Het aspect milieuzonering is voor de onderhavige ontwikkeling niet van toepassing.

4.7 Geur

De bestemming Verkeer is geen voor geuremissie gevoelige functie en is zelf ook geen bron voor geuremissie. Het aspect geur behoeft voor deze ontwikkeling geen afweging, omdat het niet relevant is.

4.8 Kabels en leidingen

Voor kabels en leidingen waar een gevaarlijke stof door getransporteerd wordt of die behoort tot de hoofdstructuur van het elektriciteitsnetwerk, kunnen in ruimtelijke plannen beschermingszones worden opgenomen. Binnen het plangebied zijn geen kabels of leidingen voor het transport van gevaarlijke stoffen gelegen. Ook is er geen raakvlak met andere beschermingszones voor kabels en leidingen aanwezig.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt rekening gehouden met binnen het werkgebied aanwezige kabels en leidingen. Daar waar nodig worden deze, in overleg met de betreffende beheerders, verlegd.

4.9 Externe veiligheid

De provinciale weg is een transportroute waar vervoer van gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden. Er is geen plaatsgebonden risicocontour die buiten de weg is gelegen. Ook is er geen aandachtsgebied vanuit het groepsrisico.

Door de kommaatregel wordt de rijsnelheid van het verkeer beperkt. Dit geldt ook voor de transporten van gevaarlijke stoffen. Met de maatregel wordt op deze wijze de verkeersveiligheid vergroot en de kans op ongevallen verminderd. De aantallen transportbewegingen worden niet beïnvloed.

4.10 Ecologie

De bescherming van de natuur is vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). De Wet natuurbescherming (Wnb) geeft het wettelijke kader voor de bescherming van natuurgebieden en voor soortenbescherming.

Gebiedsbescherming

De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden zijn IJlvenhoutse Bos, Hollands Diep en Brabantse Wal liggen op meer dan 20 kilometer van het plangebied. Onevenredig negatieve effecten van het plan op Natura 2000 is gezien de aard, omvang en ligging t.o.v. de Natura 2000-gebieden uit te sluiten.

Omdat er ten gevolge van de kommaatregel geen verkeersaantrekkende werking of andere wijziging in de verkeersdoorstroming optreedt, zijn er ook geen effecten van stikstofdepositie aan de orde. De aanlegfase wordt bepaald door

bouwverkeer, de inzet van graafmachines en ander materieel. De beperkte omvang van het project vergt een inzet van het materieel dat is beperkt tot enkele dagen. Daarmee kunnen op voorhand negatieve effecten op Natura 2000-gebieden vanwege stikstofdepositie uitgesloten worden. Binnen en rondom het plangebied ligt daarnaast geen beschermde natuur uit het Natuurnetwerk Nederland. Het onderdeel gebiedsbescherming is gezien genoemde redenen niet van belang voor dit initiatief.

Soortenbescherming

De projectlocatie en omgeving zijn vanwege de ligging en aanwezige kwaliteiten geen geschikt leefgebied voor soorten. Bij de uitvoering van de werkzaamheden dient bij het verwijderen van de begroeiing in de groenstrook korte tijd voorafgaand gecontroleerd te worden of er geen nestelende of broedende dieren in de begroeiing aanwezig zijn. Hiermee wordt voldaan aan de zorgplicht.

Een overtreding van de Wet natuurbescherming onderdeel soorten is daarmee op voorhand uitgesloten.

4.11 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

In het vigerende bestemmingsplan is voor de locatie een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 2' opgenomen.

Met dit plan zijn roeringen in de bodem beoogd/voorzien, namelijk om de realisatie van rijstroken/de kommaatregel mogelijk te maken. De oppervlakte van deze werkzaamheden is circa 50 m² en blijft daarmee ruim onder het oppervlaktecriterium van 500m² waarvoor archeologisch onderzoek vereist is. Bij het realiseren van de kommaatregel wordt tot een diepte van circa 60 centimeter gegraven.

Omdat de grond al eerder geroerd is, wordt verwacht dat de vondsten niet meer intact zullen zijn. Het uitvoeren van nader

onderzoek kan worden gecombineerd met de uitvoering van de graafwerkzaamheden ten behoeve van de werkzaamheden. Indien hierbij vondsten worden aangetroffen, kunnen deze veilig gesteld worden.

Cultuurhistorie

Binnen het plangebied of de nabije omgeving zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig. Dit aspect wordt niet beïnvloed en behoeft geen nadere afweging.

4.12 M.e.r.-plicht

Gezien de aard, de beperkte omvang en milieueffecten van het project, kan gesteld worden dat er geen sprake is van een project waarvoor een m.e.r.-plicht van toepassing is.

4.13 Belangen van derden, omgevingsdialoog

Het plan betreft de herinrichting van de provinciale weg, waar de kommaatregel een onderdeel van is. De herinrichting van de N640 is afgestemd met omwonenden en andere belanghebbenden. Als uitgangspunt van dit afstemmingsproces behoort de provincie (als wegbeheerder en initiatiefnemer) niet alleen het groot onderhoud aan de weg uit te voeren, maar ook een verbetering van de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Dit komt bijvoorbeeld tot uitdrukking in de afstemming over de gewenste groenkwaliteit en de maatregelen om de oversteekbaarheid van de weg te verbeteren.

Om tot een passende invulling van de het project te komen is met de omgeving een proces doorlopen, waarin middels gerichte vragen de eisen en wensen voor de herstructurering van de weg verzameld. Deze eisen en wensen zijn in het ontwerp vertaald, waarbij de eisen als harde randvoorwaarden en de wensen als een ambitie in het ontwerpproces een rol hebben gespeeld.

In oktober 2019 zijn de plannen in een informatiebijeenkomst gepresenteerd aan belangstellenden. Voor de presentaties en projectinformatie die in dit participatietraject zijn gedeeld met de omgeving, wordt verwezen naar <https://www.bra-bant.nl/onderwerpen/verkeer-en-vervoer/wegenprojecten-in-brabant/n640-oudenbosch-ettenleu>

Elke tweede dinsdag van de maand is er een inloopspreekuur waarbij de omgevingsmanager van de provincie beschikbaar is om vragen te beantwoorden. Ook per mail of telefonisch kunnen belanghebbenden en belangstellenden contact opnemen over het project, waarbij de inbreng in de verdere besluitvorming wordt meegenomen. Opgemerkt wordt dat deze ruimtelijke onderbouwing uitsluitend betrekking heeft op de kommaatregel. Deze ontwikkeling hangt samen met de herinrichting van de weg als geheel; echter, ter plaatse van de kommaatregel was het niet haalbaar en wenselijk om de herinrichting binnen de vigerende bestemming verkeer te realiseren.

5 Uitvoerbaarheid

Dit hoofdstuk gaat in op de uitvoerbaarheid, waarbij eerst de economische uitvoerbaarheid aan bod komt en vervolgens de maatschappelijke uitvoerbaarheid.

5.1 Economische uitvoerbaarheid

De kosten die gemaakt worden bij de uitvoering van de ontwikkeling zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De ontwikkeling heeft voor de gemeente geen negatieve financiële gevolgen. De kosten voor de reconstructie zijn door de provincie gefinancierd voor uitvoering in de periode 2021 – 2023. De ontwikkeling is hiermee financieel uitvoerbaar.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De aanvraag om de omgevingsvergunning heeft betrekking op het toestaan van een gebruik in afwijking van het geldend bestemmingsplan. Op de onderhavige aanvraag is (ex artikel 3.10 lid 1, onder a Wabo) de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing.

Het ontwerp is mede op basis van de wensen en eisen vanuit de omgeving tot stand gekomen.

Hoofdvesting Boxtel

Boscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400

Vestiging Amsterdam

Rhijnspoorplein 38
1018 TX Amsterdam
T +31 (0)20 506 19 99

Vestiging Venlo

Industriestraat 94
5931 PK Tegelen
T +31 (0)77 373 06 01

www.bro.nl | info@bro.nl