



Toelichting Provinciaal Inpassingsplan N279

's-Hertogenbosch-Veghel

Provincie Noord-Brabant

26 april 2013

Vast te stellen

9W0870.E1

HASKONING NEDERLAND B.V.
RUIMTE & MOBILITEIT

George Hintzenweg 85
Postbus 8520
3009 AM Rotterdam
+31 10 443 36 66 Telefoon
Fax
info@rotterdam.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel Toelichting Provinciaal Inpassingsplan N279
's-Hertogenbosch-Veghel
Verkorte documenttitel PIP N279 Noord Toelichting
Status Vast te stellen
Datum 26 april 2013
Projectnaam Capaciteitsuitbreiding N279 Noord
's-Hertogenbosch-Veghel
Projectnummer 9W0870.E1
Opdrachtgever Provincie Noord-Brabant
Referentie 9W0870.E1/R001/402960/Rott

Auteur(s) Mr. Y. (Yarno) Muggen, Ing. M.M.H.M. (Mireille) Braun
Collegiale toets Mr. Ing. J. (Jerry) de Rijke
Datum/paraaf 26 april 2013
Vrijgegeven door Ir. H.E. (Hans) Büchi
Datum/paraaf 26 april 2013

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Projecthistorie	2
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	2
1.4	Vigerende plannen	3
1.5	Leeswijzer	4
2	HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN	7
2.1	Historie van het plangebied	7
2.2	Verkeer	9
2.2.1	De N279	9
2.2.2	Huidige omvang van het (auto) verkeer	9
2.2.3	Verwachting: toename van knelpunten	10
2.3	Ruimtelijke en functionele structuur	14
2.3.1	Gebiedsimpresie	14
2.3.2	Langzaam verkeer en openbaar vervoer	15
2.3.3	Natuur en landschap	15
2.3.4	Watersysteem	16
2.3.5	Overige functies	16
2.3.6	Nabije ontwikkelingen	16
3	BELEIDSKADER	18
3.1	Rijksbeleid	18
3.2	Provinciaal beleid	20
3.2.1	Structuurvisie ruimtelijke ordening	20
3.2.2	Verordening ruimte 2012	24
3.2.3	Provinciaal Waterplan 2010-2015	29
3.2.4	Provinciaal Verkeers- en vervoerbeleid	30
3.3	Regionaal beleid	30
3.3.1	Waterbeheerplan 2010-2015 (Aa en Maas)	30
3.4	Gemeentelijk beleid	31
3.4.1	's-Hertogenbosch	31
3.4.2	Bernheze	33
3.4.3	Sint-Michielsgestel	35
3.4.4	Veghel	35
3.5	Conclusie	36
4	PLANBESCHRIJVING	38
4.1	Doelstellingen en uitgangspunten	38
4.2	Ontstaan van het plan	39
4.2.1	Ontwikkelingen binnen plangebied	41
4.3	Bijdrage aan verhogen kwaliteit gebied	41
4.4	Landschappelijke inpassing	43
4.4.1	Algemeen	43
4.4.2	Borging beeldkwaliteitsplan N279	43

5	OMGEVINGSASPECTEN	46
5.1	Milieueffectrapportage	46
5.1.1	M.e.r. procedure	46
5.1.2	Doel en inhoud van het MER	47
5.2	Bodemkwaliteit	47
5.3	Archeologie en cultuurhistorie	49
5.3.1	Archeologie	49
5.3.2	Cultuurhistorie	51
5.4	Water	54
5.4.1	Waterparagraaf	54
5.4.2	Natte natuurplek en attentiegebieden	58
5.4.3	Effecten attentiegebieden EHS	59
5.5	Ecologie	59
5.5.1	Wettelijk kader	59
5.5.2	Gebiedsbeschrijving en aanwezige natuurwaarden	62
5.5.3	Conclusie	73
5.6	Luchtkwaliteit	74
5.6.1	Wettelijk kader	74
5.6.2	Onderzoek	75
5.6.3	Conclusie	75
5.7	Geluidhinder	75
5.7.1	Wettelijk kader	75
5.7.2	Onderzoek	76
5.7.3	Conclusie	76
5.8	Veiligheid	79
5.8.1	Verkeersveiligheid	79
5.8.2	Externe veiligheid	80
5.8.3	Niet gesprongen explosieven	81
6	JURIDISCHE PLANOPZET	82
6.1	Uitgangspunten	82
6.1.1	Inpassingsplan	82
6.1.2	Begrenzing plangebied	82
6.1.3	Uitsluitingstermijn	82
6.1.4	Handhaving	82
6.2	Algemeen	83
6.3	Plansystematiek	83
6.4	Indeling regels	84
7	UITVOERBAARHEID	88
7.1	Economische uitvoerbaarheid	88
7.1.1	Exploitatieplan	88
7.1.2	Financiering	88
7.1.3	Verwerving	89
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	89
7.2.1	Totstandkoming wegontwerp	89
7.2.2	Inspraak en overleg ex. artikel 3.1.1. Bro	89
7.2.3	Zienswijzen	90

BIJLAGEN

1. Definitief Inrichtingsplan
2. Beeldkwaliteitsplan
3. Milieueffectrapport
4. Waterparagraaf
5. Natuurcompensatieplan op hoofdlijnen
6. Akoestisch onderzoek
7. Nota van inspraak

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

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. De provincie heeft de ambitie om de capaciteit van de N279 te vergroten. Deze ambitie is reeds verwoord in het provinciaal verkeers- en vervoersplan 2006. In de provinciale structuurvisie (2011) is het belang van een goed functionerend netwerk als belangrijke voorwaarde aangegeven voor de ontwikkeling van Noord-Brabant. Ook hier sluit de ambitie om de capaciteit van de N279 Noord ('s-Hertogenbosch - Veghel) te vergroten nadrukkelijk op aan.

Op dit moment is de capaciteit van de N279 onvoldoende voor de hoeveelheid verkeer die van deze route gebruik wil maken. Hierdoor is er 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).

Een belangrijke opgave bij capaciteitsuitbreiding van de weg is de inpasbaarheid in de omgeving. Daarbij speelt natuur en landschap een belangrijke rol. Aan de zuidzijde van de weg ligt de Zuid-Willemsvaart, aan de noordzijde van de weg ligt een het beekdal van de Aa, met daartussen een parallelweg en incidenteel bebouwing.

Rijksbeleid

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 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Voor het traject 's-Hertogenbosch - Veghel van de N279 staat deze ambitie onder druk als gevolg van structurele files die ook in 2025 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.

Waarom een inpassingsplan?

De capaciteitsvergroting van de N279 past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen. Gezien het gemeentegrensoverschrijdende karakter van de provinciale weg is, in samenspraak met de betrokken overheden, ervoor gekozen een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) op te stellen. Dit is ook in de Structuurvisie ruimtelijke ordening van de provincie Noord-Brabant opgenomen. Een inpassingsplan is een provinciaal bestemmingsplan. 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.

Crisis- en herstelwet

Dit project is opgenomen in de Crisis- en herstelwet. Dit brengt enkele procedurele versnellingen met zich mee die betrekking hebben op onder andere de kring van beroepsgerechtigden en de termijn van uitspraak.

1.2 Projecthistorie

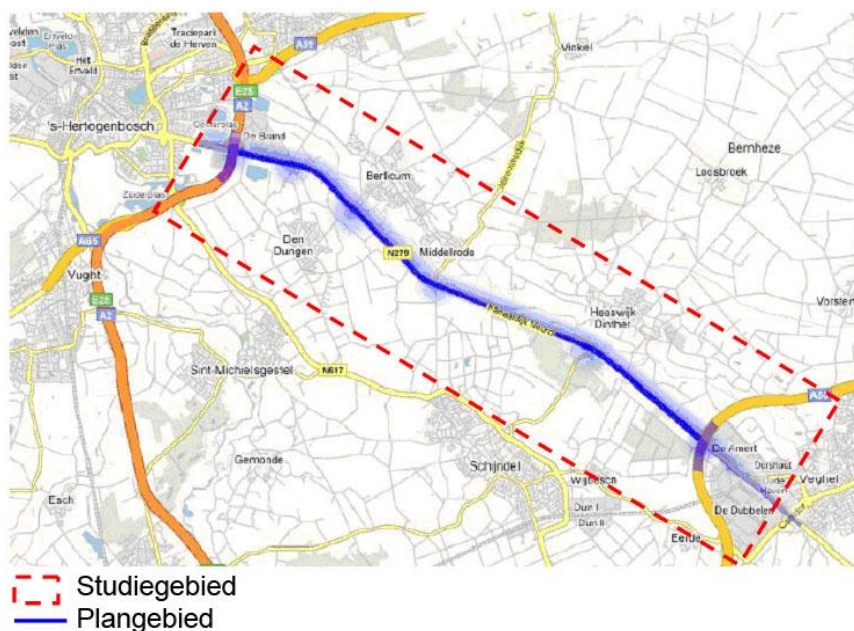
De N279 kent een lange projecthistorie. Op deze plaats wordt volstaan met een schematisch overzicht met belangrijkste studies en besluiten over de N279.

Periode	Studie/besluit
2006	Provinciaal verkeers- en vervoersplan
2007	Startnotitie MER
2007-2008	Richtlijnen MER
2012 (januari)	publicatie Voorontwerp PIP en concept MER
2012 (voorjaar)	Inspraak procedure voorontwerp PIP
2012 (juli)	Nota van inspraak en overleg voorontwerp PIP en concept MER
2012/2013 (winter)	Tervisielegging Ontwerp PIP en MER
2013 (voorjaar)	Toetsing MER door commissie m.e.r.
2013 (april)	Nota van zienswijzen

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 het PIP 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 zal worden gereconstrueerd. Op termijn willen de regionale partners de gehele N279 reconstrueren. Hiervoor zal te zijner tijd echter een aparte ruimtelijke procedure doorlopen worden.

In onderstaande afbeelding 1.1 is het plangebied (blauwe lijn) van dit inpassingsplan globaal weergegeven. Dit betreft enkel het gebied van 's-Hertogenbosch naar Veghel.



Afbeelding 1.1: Ligging plangebied (bron: MER)

Het traject van de huidige N279 ligt tussen Den Bosch en Veghel in het beekdal van de Aa. Hierbinnen grenst de weg aan, of ligt tussen delen van de Ecologische HoofdStructuur (hierna EHS). 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.

1.4 Vigerende plannen

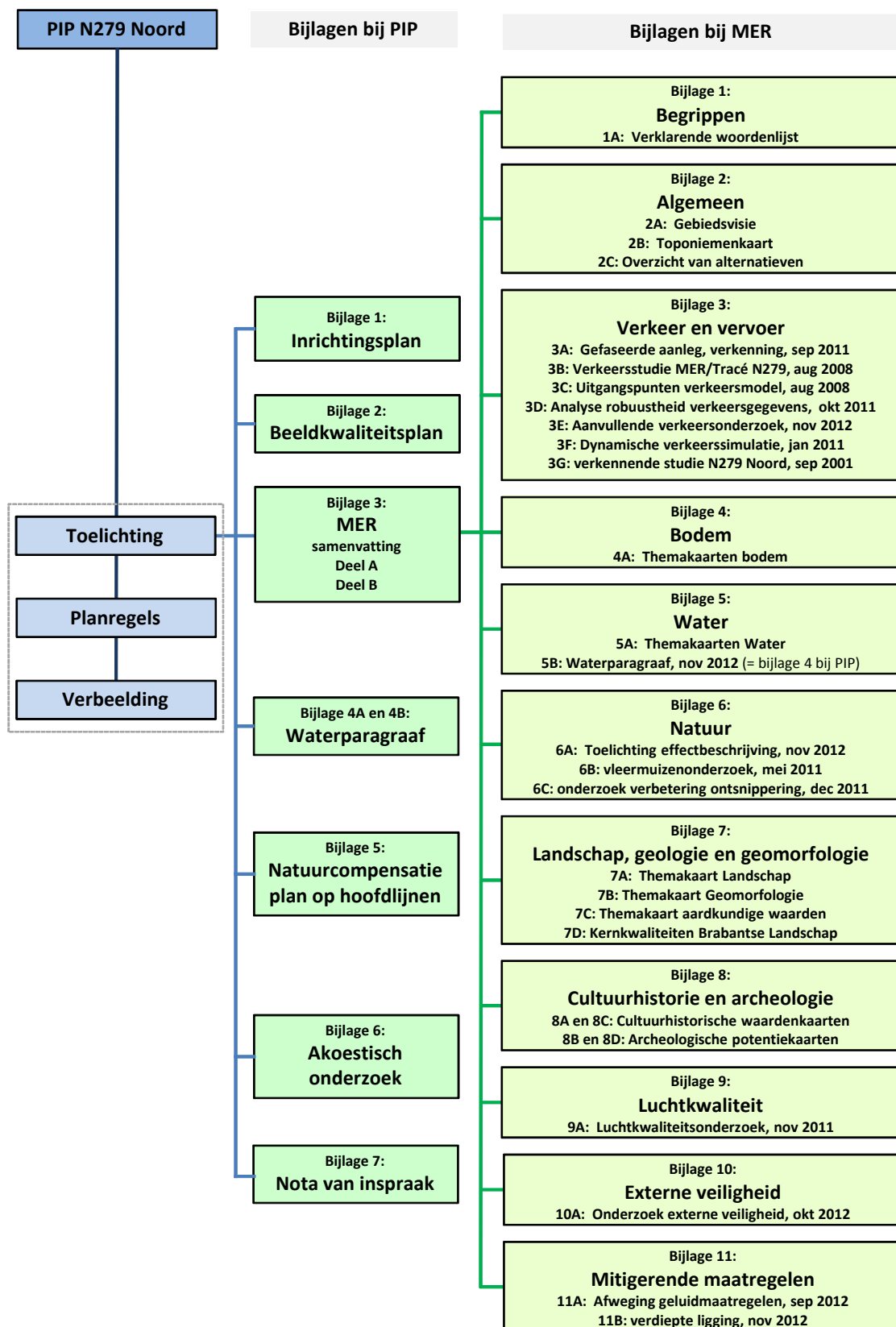
In het plangebied vigeren de volgende bestemmingsplannen:

Naam bestemmingsplan gemeente 's-Hertogenbosch	Gemeenteraad (Vastgesteld)	GS/KB/ABRvS (Onherroepelijk)
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
Gemeente Bernheze		
Buitengebied Bernheze	26 juni 2012	-
Gemeente Sint-Michielsgestel		
Buitengebied	16 december 2010	-
Gemeente Veghel		
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

1.5 Leeswijzer

Voor de beschrijving van het plangebied wordt verwezen naar hoofdstuk 2. Hier wordt een korte historie van het gebied geschetst. Ook de huidige verkeersstructuur en een gebiedsimpresie worden in dit hoofdstuk besproken. Het beleid wordt in hoofdstuk 3 besproken, zowel rijks, provinciaal als gemeentelijk beleid komt hier aan bod. De beschrijving van de voorgenomen werkzaamheden alsmede het doel van het plan wordt in hoofdstuk 4 besproken. Voor de milieuonderzoeken en de relatie met de MER wordt verwezen naar hoofdstuk 5. De uitleg van de regels middels de juridische toelichting komt in hoofdstuk 6 aan bod. Tot slot geeft hoofdstuk 7 een beschrijving van de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van dit plan. In de maatschappelijke uitvoerbaarheid wordt aangegeven op welke wijze de omgeving is betrokken bij het planproces en op welke tijden het bestemmingsplan ter inzage heeft gelegen.

In onderstaand overzicht is de relatie tussen het inpassingsplan, de MER en de milieuonderzoeken schematisch weergegeven.



2 HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELINGEN

2.1 Historie van het plangebied

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.

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 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 het weiden van schapen op de gronden die verder van de nederzettingen aflagen. Door overbegrazing en te intensief plaggen van de heide ontstonden op sommige plaatsen zandverstuivingen.

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.

Een grote ingreep in het landschap vond plaats toen in 1826 de Zuid-Willemsvaart werd gegraven, ten behoeve van de scheepvaart (transport over water). Landschappelijke structuren en patronen werden doorsneden door een nieuw element. Waar de Aa op veel plaatsen relatief makkelijk was over te steken, ontstond nu een barrière van een andere orde.

Naast een transportfunctie 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 in de loop der jaren routenetwerken voor wandelen en fietsen ontstaan.

Door de groei van agrarische bedrijfsbebouwing en de groei van de steden en dorpen is de versterking binnen het plangebied en de nabije omgeving toegenomen. Het gebied wordt gekarakteriseerd door veel kleine dorpen, met ieder hun eigen karakter en relatie met het landschap. Ook is een aantal plattelandsdorpen uitgroeid tot middelgrote steden of industriekernen, zoals Veghel en Schijndel.

De lange ontwikkeling resulteerde in een landschap, dat gekenmerkt wordt door een grote diversiteit. Uiteenlopende landschapstypen vormen als het ware een mozaïek; een gevarieerd 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.

Deze landschapstypen worden hieronder nader toegelicht.

Landschapstypen

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 Verkeer

2.2.1 De N279

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 vrijwel 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. De gemiddelde trajectsnelheid daalt daardoor tot onder het niveau dat bij een dergelijk type weg hoort en dat is voor een deel van de weggebruikers aanleiding voor andere routes te kiezen. Deze routes zijn daar echter niet voor bedoeld en ingericht waardoor ook daar problemen ontstaan.

In de bestaande situatie 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 (2006).

Door ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome groei van het autoverkeer zullen de verkeersintensiteiten op de N279 verder gaan toenemen. In de volgende paragraaf wordt nader ingegaan op de knelpunten die naar verwachting gaan ontstaan door de toename van het autoverkeer.

2.2.3 Verwachting: toename van knelpunten

In de Netwerkanalyse BrabantStad is de verkeersproblematiek in algemene zin als volgt beschreven:

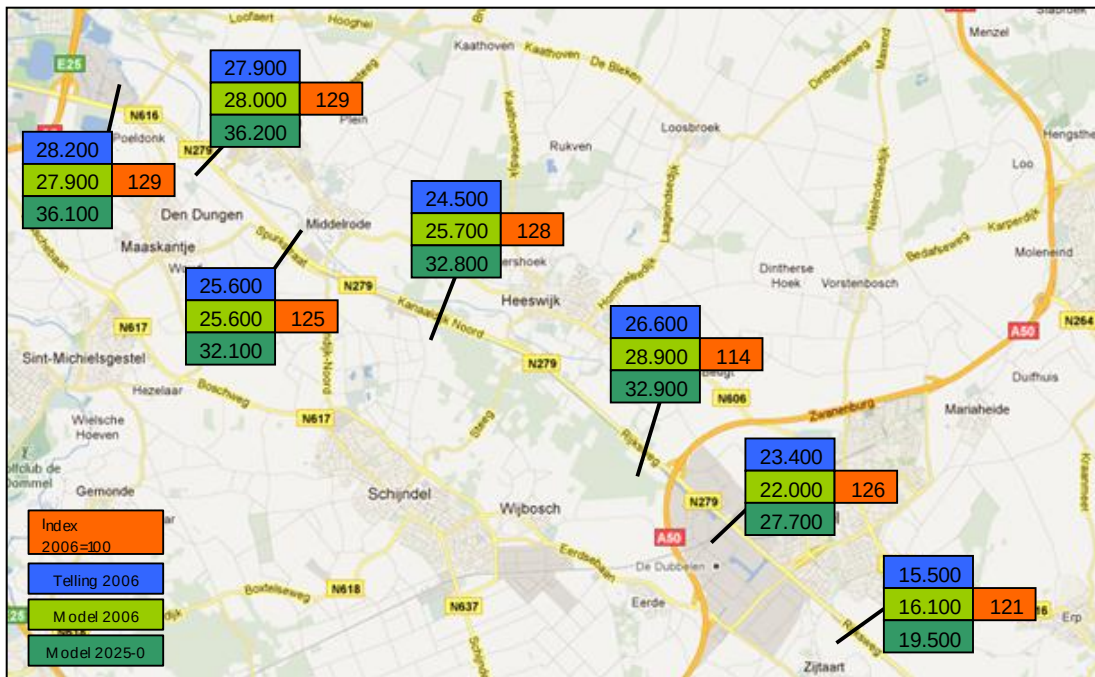
“De sterke toename van het personen- en goederenvervoer tot 2020 leidt tot een forse toename van het aantal voertuigverliesminuten voor het autoverkeer voor alle afstandsklassen. Reistijdverlies treedt daarbij voornamelijk op in en rondom de stedelijke regio's, op het onderliggende wegennet en op aansluitingen van het onderliggende wegennet op het hoofdwegennet. Dit leidt in 2020 tot een groot aantal knelrelaties (verplaatsingen van deur tot deur die niet binnen de acceptabele reistijden kunnen worden afgelegd in de ochtendspits). In toenemende mate is de bereikbaarheid van BrabantStad per (vracht)auto in het geding.”

De N279 Noord heeft een belangrijke verbindende functie in de regio en is ook voor bovenregionaal verkeer (ca. 20%) van betekenis. De weg kampt met doorstromingsproblemen veroorzaakt door een combinatie van omstandigheden. Deze problematiek is in verschillende fasen van de planstudie onderzocht en is uitvoerig beschreven in hoofdstuk 2 van het MER en hoofdstuk 2 van de aanvulling op het MER¹. In hoofdlijnen komt het er op neer dat op het traject is sprake van een autonome groei van de verkeersintensiteiten waardoor bij gelijkblijvende capaciteit de verkeersafwikkeling van matig naar slecht zal ontwikkelen. 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.

Daar komt bij dat de verzadigingsgraad van de geregelde kruispunten in het basisjaar (2006) al hoog zijn en er zonder maatregelen in 2025 bij alle kruisingen door oververzadiging structurele wachtrijen verwacht kunnen worden. Hierdoor zullen de gemiddelde trajectsnelheden in de ochtend- en avondspits te laag worden (30 tot 40 km/uur) zodat er geen sprake meer is van acceptabele en betrouwbare reistijden. Dit heeft tot gevolg een toename van sluipverkeer over wegen die daarvoor niet bedoeld zijn. Verdere groei van het verkeer zal daarom leiden tot een toenemende verslechtering van de verkeersafwikkeling, met consequenties voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de dorpen.

¹ Aanvulling MER N279 's-Hertogenbosch-Veghel, april 2013

Ontwikkeling verkeersintensiteiten

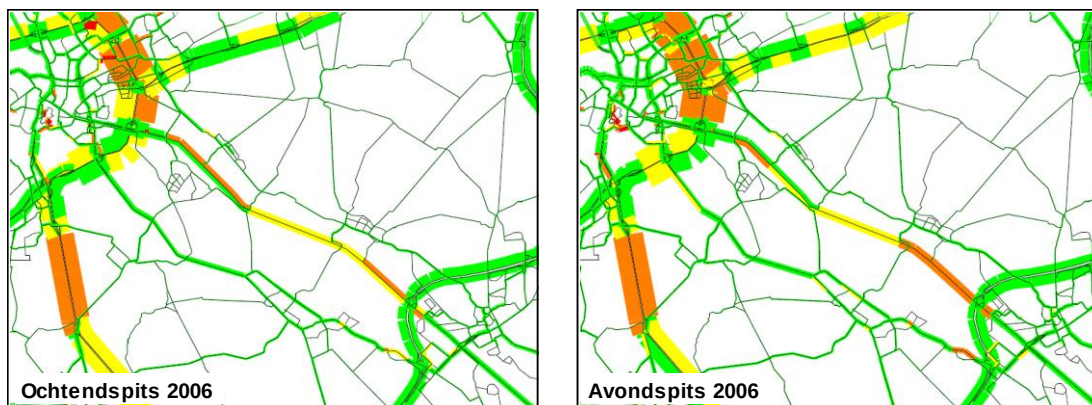


Afbeelding 2.1: Ontwikkeling verkeersintensiteiten N279 noord (etmaal 2006-2025-0)

In Afbeelding 2.1 is de verwachte ontwikkeling van de verkeersintensiteiten voor dit deel van de N279 in beeld gebracht. In de referentiesituatie 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 etmaalintensiteiten op de N279 verder gaan toenemen. Verwacht wordt een groei van rond de 15 à 20%. Echter op het gedeelte bij bedrijventerrein De Brand zal de toename hoger zijn (circa 40%). Dit wordt onder meer veroorzaakt door de ontwikkeling van een uitbreiding van het bedrijventerrein door de gemeente 's-Hertogenbosch. Een vergelijkbare toename van de verkeersintensiteiten wordt ook verwacht voor de spitsperiodes, echter in een iets afgezwakte vorm.

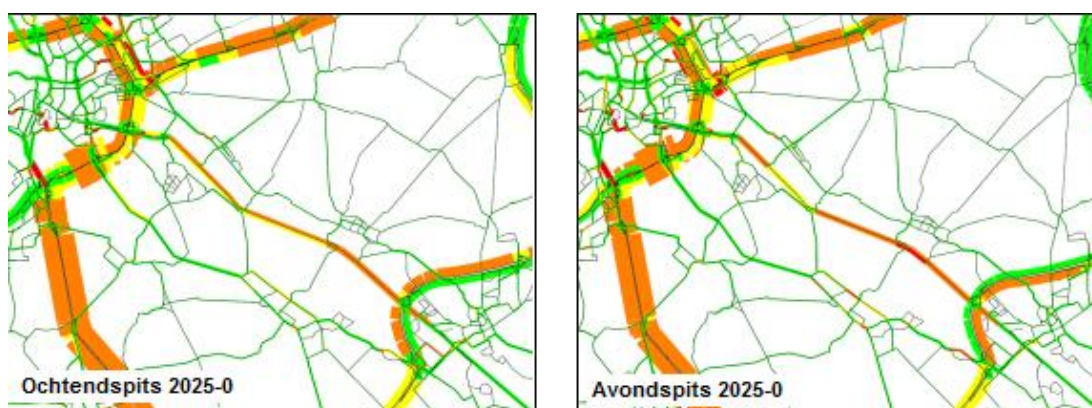
Ontwikkeling I/C verhoudingen in ochtend- en avondspits

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 volledig benut. Alle overige wegvakken hebben een I/C-verhouding van 0.8 of lager wat een acceptabele verkeersafwikkeling op wegvakniveau impliceert (zie Afbeelding: 2.2).



Afbeelding: 2.2: I/C verhouding maatgevend spitsuur in basisjaar (2006)

Groen <0.7; geel 0.7-0.8; oranje 0.8 – 1.0; rood: >1.0



Afbeelding 2.3: I/C verhouding maatgevend spitsuur in referentiesituatie (2025-0)

Groen <0.7; geel 0.7-0.8; oranje 0.8 – 1.0; rood: >1.0

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 (zie Afbeelding 2.3).

Verzadigingsgraden geregelde kruispunten

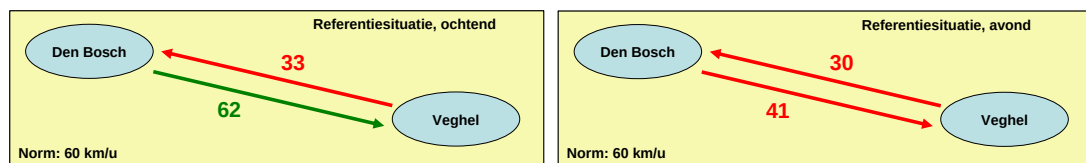
In de verkeersstudie uit 2008 (zie bijlage 3C) zijn voor in totaal negen geregelde kruispunten de verzadigingsgraden berekend voor de ochtend- en avondspits. Vier hiervan betreffen de kruispunten met de toe- en afritten met de A2 en A50. De mate van verzadiging op de kruispunten is sterk maatgevend voor de verkeersafwikkeling op het noordelijk deel van de N279.

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. Daardoor voldoet het verwachte

verkeersbeeld op de N279 niet meer aan de beleidsnormen voor acceptabele trajectsnelheden / reistijden zoals geformuleerd door de provincie Noord-Brabant en de vijf gemeenten die deel uit maken van BrabantStad (netwerkanalyse BrabantStad).

Acceptabele en betrouwbare trajectsnelheden (reistijden)

De ontwikkeling van de verkeersintensiteiten leidt tot een verlaging van de gemiddelde trajectsnelheid² tussen Veghel en 's-Hertogenbosch. Door de toename van het verkeer verslechtert de gemiddelde trajectsnelheid, zodanig dat zonder maatregelen in 2025 de norm zoals geformuleerd binnen BrabantStad niet meer wordt gehaald, zie afbeelding 2.4.



Afbeelding 2.4: Gemiddelde trajectsnelheid (km / uur) in de spits bij autonome ontwikkeling (2025-0)

Uit simulaties met een dynamisch verkeersmodel blijkt dat bij een verdere toename van het verkeer met 10% boven prognose de trajectsnelheden in ochtend- en avondspits in de richting 's-Hertogenbosch respectievelijk 22 en 23 km/uur gaan bedragen (zie MER, 8.2.4.). Er is zonder maatregelen geen zicht op acceptabele en betrouwbare reistijden op de N279 tussen Veghel en 's-Hertogenbosch.

Gebruik onderliggende wegennet

Het gebruik van het onderliggende wegennet is geanalyseerd aan de hand van de verwachte ontwikkeling in de verkeersbelastingen op de onderscheiden wegvakken. Voor een 20-tal punten is dit onderzocht, verdeeld naar parallel zuidwest (N617), parallel noordoost ("dorpenroute") en de steden Veghel en 's-Hertogenbosch.

Op de parallelle wegverbinding N617 / N622 ligt de verwachte toename van het verkeer vanaf het basisjaar tot 2025 ruim boven de 20% op etmaalbasis. De toekomstige etmaalintensiteit komt uit op circa 16.000 motorvoertuigen met een uitschieter naar bijna 23.000 motorvoertuigen op het gedeelte tussen Sint Michelsgestel en de aansluiting met de A2 (Pettelaar).

De verwachting is dat het extra verkeer door de N617 / N622 (nog) adequaat kan worden afgewikkeld. Wel kan op delen van de Structuurweg bij Schijndel het verkeer geconfronteerd worden met een matige verkeersafwikkeling tijdens de spits.

Op de "dorpenroute" fluctueert de verwachte toename van verkeeraanzenlijk, maar is in grote lijnen vergelijkbaar met de verwachte toenames op de N617/N622. Wel wordt er een sterke groei van het verkeer voorzien tussen Heeswijk en Veghel op de Laag-Beugt. Ook is de verwachte groei voor de spitsperiodes onderzocht. Nadere informatie hierover is opgenomen in hoofdstuk 6 van deel A van de MER.

² Het traject is gedefinieerd als de wegverbinding tussen de aansluitingen met de A2 en A50 inclusief het wegvak onder de viaducten.

2.3 Ruimtelijke en functionele structuur

2.3.1 Gebiedsimpressie

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.



Impressie Bedrijventerrein De Brand en Meerse plas.

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.



Impressie N279 langs Berlicum en Den Dungen

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



Impressie De Prekers en Heeswijk-Dinther

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



Impressie De Amert en De Dubbelen

2.3.2 Langzaam verkeer en openbaar vervoer

De N279 kent een parallelweg die gebruikt wordt voor de ontsluiting van langs de weg gelegen percelen, en voor landbouw- en langzaam verkeer. Deze route heeft op dit moment op een beperkt aantal plaatsen dwarsverbindingen over de provinciale weg en Zuid-Willemsvaart.

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

2.3.3 Natuur en landschap

Het wegtracé ligt in het beekdal van de Aa. Binnen dit beekdal zijn in de loop van de eeuwen natuurlijke habitats verdwenen en verschillende andere habitats gecreeerd door menselijk ingrijpen. Het riviertje de Aa is vrijwel overal genormaliseerd en het beekdal is gedraineerd. Bekading voorkomt op een aantal plaatsen inundaties. Daarnaast zijn er nog oude meanders en steilwanden in het gebied aanwezig.

2.3.4 Watersysteem

Over het gehele tracé loopt de Zuid-Willemsvaart aan de zuidzijde langs de N279. Het kanaal ligt nabij de sluizen verhoogd in het landschap, waardoor het wegtracé tussen de sluis bij Schijndel en de weg Laverdonk lager ligt dan het kanaalpeil. Lokaal heeft het kanaal een infiltrerende werking als gevolg van het hoge waterpeil. Het kanaal is hydrologisch geïsoleerd van het overige oppervlaktewatersysteem (de Aa met aangrenzende beken en zijwaterlopen).

Ten noorden van de N279 kronkelt de Aa op verschillende plaatsen langs het plangebied. De Aa loopt op wisselende afstand (tot maximaal circa 1250 meter) langs de noordzijde van de weg.

2.3.5 Overige functies

Langs de N279 bevinden zich ook enkele andere functies. In de nabijheid van de N279 bij Den Bosch bedrijventerrein de Brand en bij Veghel de bedrijventerreinen de Amert en de Dubbelen. Daarnaast is langs de N279 ook een tankstation met autogarage (handelsonderneming) aanwezig. Ook is langs de N279 ter hoogte van Heeswijk-Dinther een hotel/restaurant aanwezig.

2.3.6 Nabije ontwikkelingen

Naast de beoogde capaciteitsvergroting van de N279 spelen er enkele andere ontwikkelingen in de directe nabijheid van het plangebied. Deze ontwikkelingen zijn: het dynamisch beekdal voor de Aa en de omlegging, capaciteitsvergroting van de Zuid-Willemsvaart en de verbreding van de A2. Tussen deze projecten heeft gedurende het planproces regelmatig afstemming plaatsgevonden.

De ontwikkelingen worden hieronder kort toegelicht.

Zuid-Willemsvaart

Rijkswaterstaat legt een nieuw stuk kanaal aan van negen kilometer om de stad 's-Hertogenbosch. Deze aftakking van de huidige Zuid-Willemsvaart 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. Het startsein voor de uitvoer werd pas gegeven na een positieve uitspraak van de Raad van State over de omlegging van de Zuid-Willemsvaart op 24 maart 2010. In 2011 is in aanvulling op het reeds genomen Tracébesluit een Wijzigings Tracébesluit genomen.

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.

Verbreding 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.
- De oostelijke rijbaan tussen knooppunt Vught en de aansluiting Sint Michielsgestel wordt 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.

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

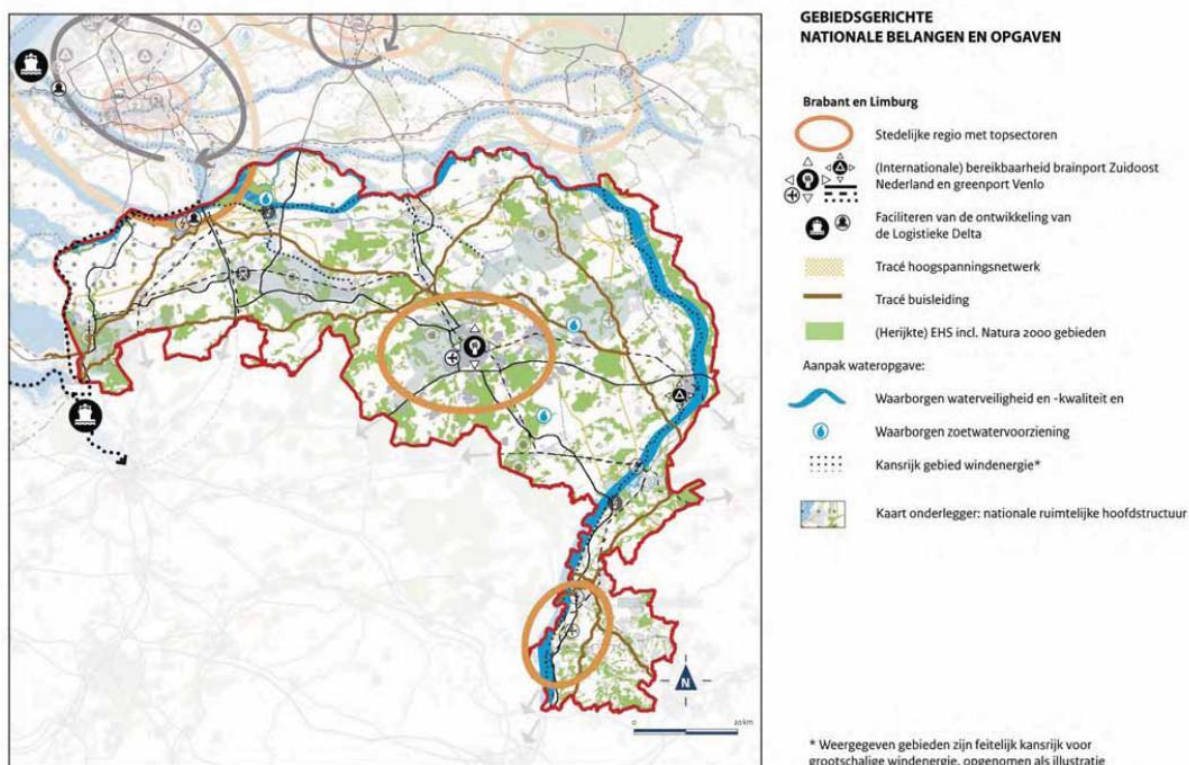
Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan plannen voor ruimte en mobiliteit. De SVIR vervangt verschillende nota's, 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.

Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

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.



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.

Het is de ambitie om, daar waar mogelijk, 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.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De doorwerking van het rijksbeleid verloopt via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (hierna: Barro). Hierin heeft het Rijk vastgelegd hoe andere overheden moeten omgaan met de nationale belangen zoals deze zijn geformuleerd in een aantal vigerende pkb's en in de bovengenoemde structuurvisie. Het betreft een beperkt aantal van de beslissingen van wezenlijk belang (en eventuele concrete beleidsbeslissingen)

uit de Nota Ruimte, alsmede uit de PKB Ruimte voor de Rivier, de PKB Derde Nota Waddenzee, de PKB Structuurschema Militaire Terreinen (SMT2) en de PKB Project Mainportontwikkeling Rotterdam (PMR). Deze belangen maken nog steeds deel uit van het geldende nationale ruimtelijke beleid, zoals beschreven in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

De inwerkingtreding van de AMvB heeft gefaseerd plaatsgevonden. Zowel in 2009 als medio 2011 is een ontwerpbesluit gepubliceerd. Daarnaast is in 2012 een nieuwe versie van het Barro in werking getreden. Hierin is het Barro aangevuld met onderwerpen op het gebied van hoofdinfrastructuur (reserveringen rond hoofdwegen en hoofdspoorwegen, vrijwaring rond rijksvaarwegen en hoofdbuisleidingen), de elektriciteitsvoorziening, het vereenvoudigde regime van de ecologische hoofdstructuur en waterveiligheid (bescherming van primaire waterkeringen en bouwbeperkingen in het IJsselmeergebied).

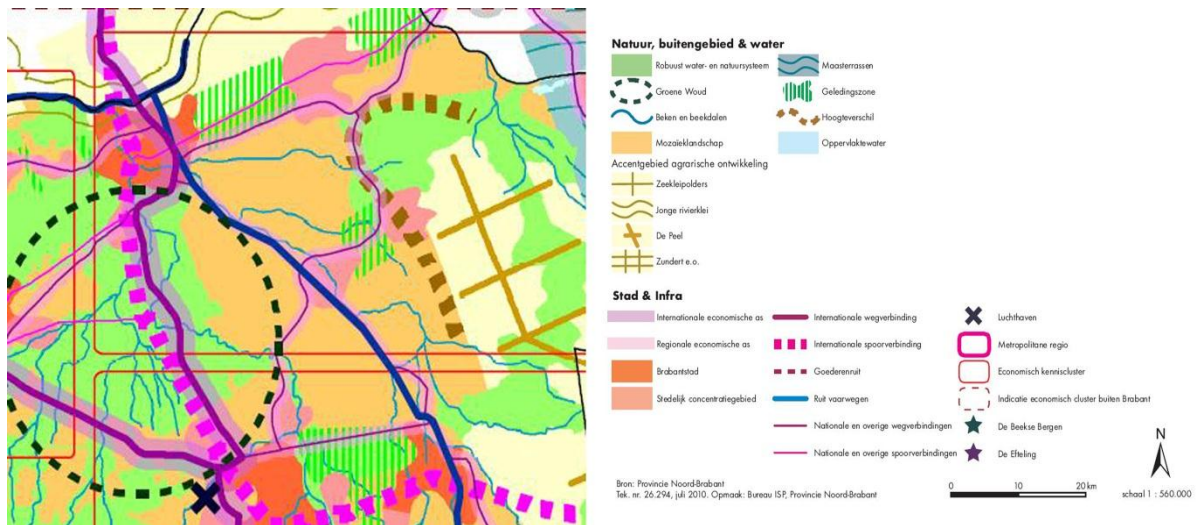
3.2 Provinciaal beleid

De provincie Noord-Brabant heeft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid tot 2025 vastgelegd in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening en de te beschermen provinciaal ruimtelijke belangen in de Verordening ruimte 2012.

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.

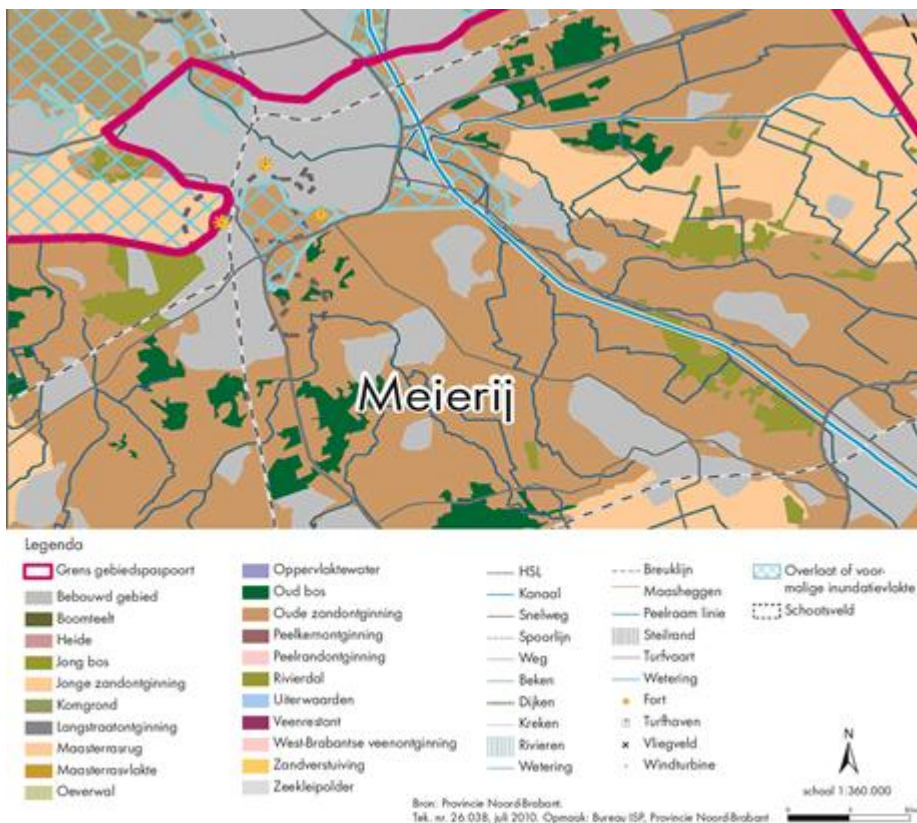
De kernkwaliteiten van Brabant komen in elk gebiedspaspoort terug. Zo wordt per laag de kenmerken zijn die de provincie belangrijk vindt. Die kenmerken zijn ook uitgangspunt en inspiratiebron bij toekomstige ontwikkelingen. De provincie vindt het van belang dat ruimtelijke ontwikkelingen een bijdrage 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 vervlakking van regionale verschillen.

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



Afbeelding 3.3: uitsnede kaart Gebiedspaspoorten kenmerken

Landschapkenmerken

Kenmerkend voor De 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. Bekken 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.

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. Gevolg hiervan is verdere verbreding en afstemming van de landbouw op natuur en landschap en een sterke gerichtheid op grondgebonden veehouderij en investeringen in natuur en landschap.

Ambitions

[illegible]

PIP N279 Noord Toelichting
Vast te stellen

Er wordt naar gestreefd het karakter van de Meierij als groen hart van Brabant te versterken. Dit kan onder meer door het versterken van de recreatieve verbindingen binnen de Meierij en tussen de Meierij en de omliggende steden. Dit is mogelijk door in te zetten op de ontwikkeling van robuuste beeksystemen van de Dommel, de Aa en de Essche stroom, waarin naast duurzame waterhuishouding ook de landschappelijke kwaliteit van het watersysteem versterkt wordt, zodat de ruimtelijke verschillen tussen de systemen van Aa en Dommel beter beleefbaar worden. Tevens kan dit worden bereikt door de hoofdinfrastructuur die de Meierij doorsnijdt vorm te geven als groene lanen tussen de hoogstedelijke gebieden. Een versterking van het contrast beleving stad-land is daarvoor benodigd en het respecteren en versterken van de verschillen tussen de hoofdroutes A2 "internationale route", N6 "Napoleonsroute", de Midden-Brabantweg en N279 "kanaalroute".

Het is de ambitie te sturen op het behouden of ontwikkelen van kenmerken van het landschap, waarbij kenmerkende plant- en diersoorten van poelen en kleine wateren, waterlopen, kleinschalige besloten landschap, open weide- en akkergebieden en het halfopen landschap met bomenrijen goede indicatoren zijn.

3.2.2 Verordening ruimte 2012

De te beschermen provinciaal ruimtelijke belangen zijn vastgelegd in de "Verordening ruimte 2012"(VR). Op 11 mei 2012 hebben Provinciale Staten de VR vastgesteld, welke op 1 juni 2012 in werking is getreden. De VR vormt het provinciaal toetsingskader voor ruimtelijke plannen. Daarnaast is er, in verband met het Natuurbeheerplan 2013, een wijziging van de VR in werking getreden op 9 oktober 2012. De wijziging van de VR heeft geen effect op dit plan. De onderdelen die hieronder besproken worden, zijn met de wijziging van de VR niet gewijzigd.

Waterbergingsgebied en reserveringsgebied waterberging (hoofdstuk 5 Verordening ruimte 2012)

Delen van het plangebied zijn aangeduid als 'regionaal waterbergingsgebied' en 'reserveringsgebied waterberging' (zie afbeelding 3.5).

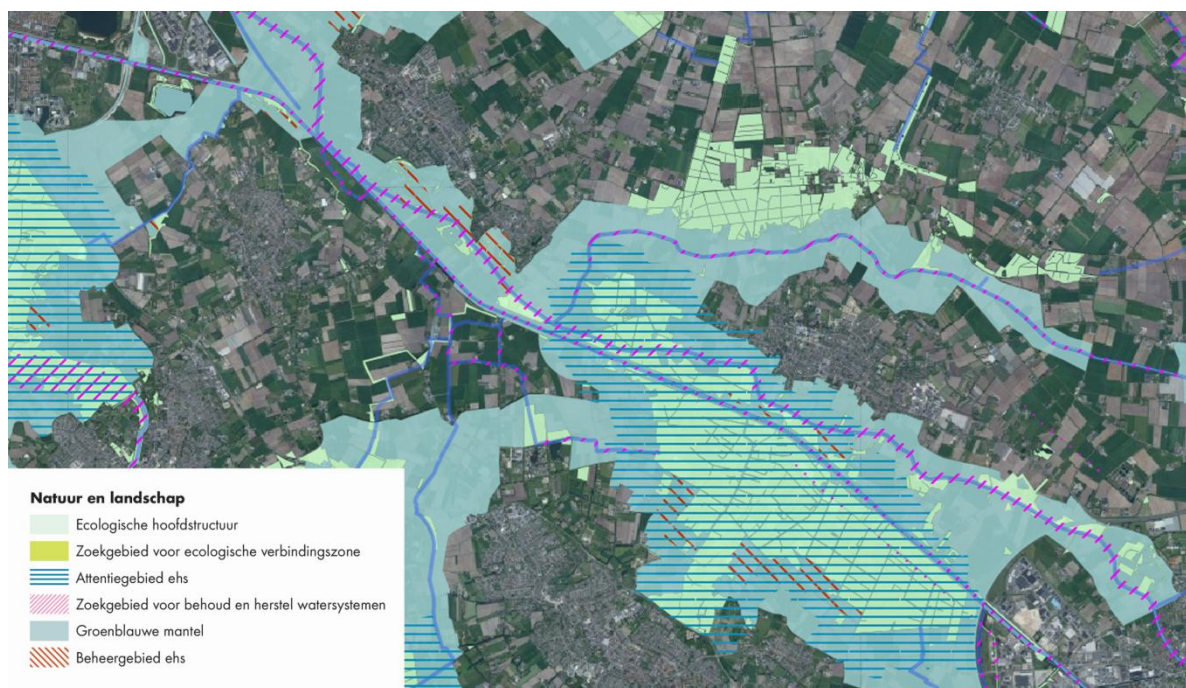


Afbeelding 3.5: uitsnede kaart water Verordening ruimte 2012

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 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 (hoofdstuk 4 Verordening ruimte 2012)

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



Afbeelding 3.6 uitsnede kaart natuur en landschap Verordening ruimte 2012

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 5.5 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.

Groenblauwe mantel (hoofdstuk 6 Verordening ruimte 2012)

Delen van het plangebied zijn aangewezen als Groenblauwe mantel (zie afbeelding 3.6). 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 verbindingzones 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 5.5 verder op ingegaan.

Cultuurhistorische vlakken (artikelen 7.3 en 7.4 Verordening ruimte 2012)

Delen van het plangebied zijn aangewezen als cultuurhistorisch vlak (zie afbeelding 3.7).



Afbeelding 3.7 uitsnede kaart cultuurhistorie Verordening ruimte 2012

Het betreft de gronden grenzend aan de N279 en de Zuid-Willemsvaart tussen Veghel en Middelrode en Middelrode en 's-Hertogenbosch.

Voor de cultuurhistorische vlakken geldt dat bestemmingsplannen waarin deze vlakken gelegen zijn mede strekken tot behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de cultuurhistorische waarden en kenmerken. Tevens stellen deze bestemmingsplannen regels ter bescherming van deze cultuurhistorische waarden en kenmerken.

In paragraaf 5.3.2 wordt nader ingegaan op de cultuurhistorische waarden en kenmerken in en in de omgeving van het plangebied. Cultuurhistorische waarden en kenmerken worden beschermd in de afwijkingsregels van de gebruiksregels behorende bij de betreffende bestemmingen.

Wegen buiten bestaand stedelijk gebied (artikel 11.13 Verordening ruimte 2012)

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.

Bevordering van ruimtelijke kwaliteit (hoofdstuk 2 Verordening ruimte 2012)

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.

Verder is sloop te beschouwen als een vorm van kwaliteitsverbetering. Dit is met name van toepassing bij voormalige agrarische bedrijven. 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.

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

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 natuurbeschermtbeleid en zwembadbeleid 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.

3.2.4 Provinciaal Verkeers- en vervoerbeleid

De provincie heeft de bereikbaarheid van Brabant hoog in het vaandel. Het dichtslibben van wegen remt de economische ontwikkeling en leidt tot overlast.

Het overkoepelende plan voor verkeer en vervoer in Brabant betreft het provinciale verkeers- en vervoersplan (PVVP). In het PVVP geeft de provincie haar visie op de mobiliteit richting 2020. Daarbij wordt uitgegaan van een zogenaamde deur-tot-deur benadering. Daarbij staat niet de infrastructuur, maar de reiziger centraal. De provincie wil burgers en bedrijven betrouwbare en acceptabele reistijden bieden.

Ook in de structuurvisie Noord-Brabant (herziening 2011) wordt veel aandacht besteed aan verkeer en vervoer, met name als het gaat om bereikbaarheid.

De provincie streeft naar een verbetering van de internationale bereikbaarheid van Brabantstad met omliggende stedelijke netwerken over de weg. Ook een goede regionale bereikbaarheid over de weg tussen en in de steden wordt van essentieel belang geacht. Daarom zet de provincie zelf in op de aanpak van knelpunten op het hoofdwegennet. Daaronder valt ook de N279 Noord.

Eén van de 'gebieden' die bijzondere aandacht krijgt is de vijf grote Brabantse steden (Eindhoven, Breda, 's-Hertogenbosch, Tilburg en Helmond). De samenwerking met deze steden en de provincie verloopt via Brabantstad en heeft ondermeer de Netwerkanalyse Brabantstad opgeleverd waarin afspraken zijn gemaakt over acceptabele en betrouwbare reistijden. Dit is doorvertaald in referentiesnelheden voor verschillende wegtypen.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Waterbeheerplan 2010-2015 (Aa en Maas)

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.

3.4 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 paraplunota 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 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:

- ontvlechten 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
- sternetroutes 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 ontvlechten 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. De nieuwe structuurvisie is 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. 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 landbouwontwikkelingsgebieden 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 erffunctie) 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.

3.5 Conclusie

De verbreding van de N279 Noord past binnen de gestelde beleidskaders. Reeds in de inleiding is aangegeven dat het Rijk de ambitie heeft om Nederland bereikbaarder te maken. Ook het provinciale beleid hecht groot belang aan een goede bereikbaarheid en geeft aan dat de bereikbaarheid verbeterd moet worden door in te zetten op acceptabele en betrouwbare reistijden van deur tot deur. In het gemeentelijk beleid wordt een goede bereikbaarheid als belangrijk doel beschreven.

4 PLANBESCHRIJVING

4.1 Doelstellingen en uitgangspunten

De verkeersafwikkeling van de provinciale weg N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel vertoont al geruime tijd knelpunten die de provincie Noord-Brabant graag wil oplossen. Dit om het doel van acceptabele en betrouwbare reistijden voor burgers en bedrijven die gebruik maken van deze weg, te realiseren. In het kader van 'Brabantse MIT 2007-2011', dat in 2006 werd gepresenteerd, is besloten een planstudie uit te voeren naar een structurele capaciteitsuitbreiding van de N279 Noord. Deze planstudie was erop gericht om via een aantal stappen te komen tot een besluit dat de uitvoering van de capaciteitsvergroting mogelijk maakt. Dat besluit betreft de vaststelling van een ruimtelijk plan, in dit geval het voorliggend provinciaal inpassingsplan.

Het doel van dit provinciaal inpassingsplan is een capaciteitsvergroting van de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel juridisch-planologisch mogelijk te maken. Deze capaciteitsvergroting wordt bereikt door het toevoegen van twee rijstroken en het aanleggen van vier ongelijkvloerse aansluitingen. Het betreft de aansluitingen bij Berlicum (Runweg); Middelrode; Heeswijk Dinther en een nieuwe aansluiting Heeswijk Dinther Zuid, ter vervanging van de huidige aansluiting Laverdonk.

De toevoeging van 2 rijstroken betekent dat er over het gehele tracé in beide rijrichtingen twee rijstroken beschikbaar zijn. Dat is een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie.

De capaciteitsvergroting is erop gericht de huidige, en naar verwachting toenemende, verkeersproblemen op de N279 Noord op te lossen. Dat wordt bereikt doordat de capaciteitsvergroting tot de volgende resultaten leidt:

- acceptabele trajectsnelheden waardoor aanvaardbare reistijden ontstaan;
- betere verkeersafwikkeling, met name in de spits;
- ontlasting van het onderliggende wegennet (minder sluipverkeer);
- een veiligere verbinding tussen 's-Hertogenbosch en Veghel en betere verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet;
- een robuuste basis voor betere bereikbaarheid van Brabantstad.

Naast de hierboven omschreven doelstellingen, die gericht zijn op het oplossen van de verkeersproblemen, streeft de provincie bij de aanleg of wijziging van wegen buiten bestaand stedelijk gebied naar een verbetering van de aanwezige of potentiële kwaliteiten van bodem, water, natuur, landschap of cultuurhistorie of van de extensieve recreatieve mogelijkheden van het gebied waar de ontwikkeling plaatsvindt. Gezien het feit dat de capaciteitsvergroting ook binnen de groenblauwe mantel speelt, streeft de provincie bovendien naar een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van onderkende ecologische en landschappelijke waarden.

Nabij de Runweg ter hoogte van de nieuw aan te leggen ovatonde zal de fietsverbinding vanuit Berlicum gehandhaafd blijven. De fietsverbinding zal vanuit de Runweg naar de ovatonde gaan, waarbij de Aa overgestoken wordt. Tussen de afrit van de ovatonde richting Den Bosch zal ruimte komen om de fietsverbinding door te trekken richting Den Bosch.

4.2 Ontstaan van het plan

Nadat het besluit van de provincie om een planstudie uit te voeren naar de capaciteitsvergroting van de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel zijn er verschillende mogelijkheden onderzocht om de beoogde doelen te bereiken. Het MER capaciteitsvergroting N279 's-Hertogenbosch-Veghel gaat hier uitgebreid op in en vormt een belangrijke basis voor hetgeen in dit inpassingsplan wordt mogelijk gemaakt. Ten behoeve van het MER zijn verschillende alternatieven ontwikkeld en onderzocht. Kansrijke alternatieven zijn verder uitgewerkt en nader onderzocht op hun (milieu)effecten en vervolgens met elkaar vergeleken. Op basis hiervan is een voorkeursalternatief tot stand gekomen. Dit voorkeursalternatief is via het voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan begin 2012 aan de omgeving gepresenteerd en is er gelegenheid geweest tot inspraak en overleg. Reacties hebben aanleiding gegeven tot verdere optimalisaties en verbeteringen.

Gedurende het proces waar dit project zich in bevindt, is het ontwerp verschillende keren onderzocht en aangepast aan onder andere de resultaten uit de MER. Hieruit is het volgende ontwerp met uitgangspunten naar voren gekomen. Vooraf is er gekeken naar de volgende onderdelen:

- de mogelijkheden van een verlaagde ligging van de hoofdrijbaan;
- de effecten van een snelheidsregime van 80 km/uur in plaats van 100 km/uur bij een wegontwerp van 2x2 deels ongelijkvloers;
- de mogelijkheden en effecten van het toepassen van aanvullende geluidwerende maatregelen;
- de uit de capaciteitsvergroting volgende wateropgave;
- het optimaliseren van de aansluitingen op de A2 en A50;
- het optimaliseren van de parallelstructuur.

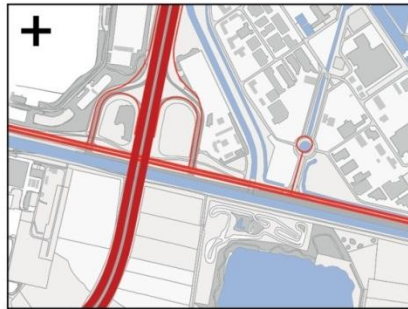
Op grond van deze aanvullende onderzoeken heeft de provincie besloten het ontwerp op een aantal punten te optimaliseren.

Het ontwerp kent de volgende eigenschappen:

- twee rijstroken per richting, met bij openstelling een maximum snelheid van 80 km/u, later te verhogen naar 100 km/uur tussen de aansluiting Den Dungen en de aansluiting Heeswijk-Dinther Zuid;
- de aansluitingen van de A2 en de aansluiting van De Brand (bij de Eenhoorn) blijven gelijkvloers, met een geoptimaliseerde kruispuntconfiguratie;
- de aansluiting voor Den Dungen is een ongelijkvloerse aansluiting zoals opgenomen is in het tracébesluit Zuid Willemsvaart (zie afbeelding 4.1 punt 2);
- de aansluiting met de Runweg richting Berlicum wordt verplaatst waarbij de hoofdrijbaan wordt verlaagd en de ongelijkvloerse aansluiting zo laag mogelijk wordt gehouden (zie afbeelding 4.1, punt 3);
- de aansluiting op de Kapelstraat richting Middelrode is ongelijkvloers, waarbij de huidige brug over de Zuid-Willemsvaart gehandhaafd blijft (zie afbeelding 4.1, 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 afbeelding 4.1, punt 5);
- een ongelijkvloerse aansluiting van de nieuwe weg Heeswijk-Dinther Zuid;
- de aansluitingen bij de A50 blijven gelijkvloers, met een geoptimaliseerde

- kruispuntconfiguratie;
- als mitigerende maatregel wordt een wegverharding toegepast met de akoestische eigenschappen van 2-laags ZOAB.

**Voorkeursalternatief /alternatief C
(VKA)**



1. Den Bosch



2. Den Dungen



3. Berlicum



4. Middelrode



5. Heeswijk Dinther



6. Heeswijk Dinther Zuid



7. Veghel

Afbeelding 4.1 overzicht ontsluitingen N279 (bron: MER N279)

4.2.1 Ontwikkelingen binnen plangebied

Benzinestation

Vanwege de capaciteitsvergroting van de N279 kan het benzineverkoop punt niet op deze locatie worden gehandhaafd. Er is reeds overleg tussen de exploitant van het benzineverkoop punt en de provincie voor het vinden van een passende oplossing. Een mogelijke locatie die in het voorontwerp was opgenomen is uit het plan gehaald omdat op dit moment nog onvoldoende zekerheid is over de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van het tankstation op deze locatie. Op dit moment is nog niet voldoende duidelijk welke passende oplossing bereikt gaat worden. Er is nog geen definitieve nieuwe locatie voor het benzineverkoop punt aan te wijzen. De provincie zal tot die tijd in overleg blijven met de exploitant om dit zo goed mogelijk vorm te geven.

Horecagelegenheid

Zoals in paragraaf 2.3.5 reeds is aangegeven is er langs de huidige N279 een hotel/restaurant gevestigd. Vanwege de verbreding van de weg zal ook deze functie niet op deze locatie gehandhaafd kunnen worden. De provincie is in overleg met de eigenaren van dit hotel/restaurant om een passende oplossing te vinden. Het is op dit moment nog niet bekend waar deze horecagelegenheid zich kan gaan vestigen en of dat in de directe nabijheid van de N279 zal zijn. De provincie blijft in overleg met de eigenaren om dit zo goed mogelijk op te lossen.

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. Op dit moment zijn er gesprekken gaande over verplaatsing van dit bedrijf.

Proefboerderij Laverdonk

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

4.3 Bijdrage aan verhogen kwaliteit gebied

De capaciteitsvergroting van de N279 Noord betreft een verbreding van een bestaande weg. In de uitwerking van het plan is op verschillende wijzen aandacht besteed aan en gestreefd naar het invulling geven aan de bepalingen van artikel 11.13 van de Verordening ruimte 2012. Belangrijke bouwstenen daarbij zijn het uitgewerkte inrichtingsplan N279 Noord (Bijlage 1) en het beeldkwaliteitsplan (Bijlage 2) en natuurlijk het MER. Beide eerst genoemde documenten geven richting aan een goede landschappelijke inpassing (zie verder 4.4.) waarbij gestreefd wordt naar versterking van de karakteristiek en kwaliteit van het landschap en een betere ruimtelijke relatie van de weg met de omgeving. Beide documenten zullen kaderstellend worden gehanteerd richting uitvoering.

In het MER is gezocht naar het best passende alternatief waarbij in de afweging alle aspecten waarvoor conform Verordening ruimte 2012 kwaliteitsverbetering wordt nagestreefd zijn meegewogen. Van uit het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) zijn verbetervoorstellen overgenomen in het voorkeursalternatief die tot een kwalitatief betere inpassing en oplossing hebben geleid. Bijvoorbeeld bij de Runweg heeft een verschuiving van de aansluiting in oostelijke richting ertoe geleid dat meer ruimte ontstaat voor het dynamisch beekdal die in combinatie met natuurontwikkeling kan leiden tot een versterking van de landschappelijke en natuurwaarden in en om het beekdal, als onderdeel van de groenblauwe mantel. Ook worden aanvullende voorzieningen getroffen om het fietsnetwerk te versterken hetgeen tevens de extensieve recreatieve kwaliteiten van het gebied vergroot. Met een ver uitgewerkte waterparagraaf wordt een bijdrage geleverd aan een betrouwbaar watersysteem.

4.4 Landschappelijke inpassing

4.4.1 Algemeen

Voor de aanpassing van de N279 is een beeldkwaliteitsplan (BKP) opgesteld waarin uitgangspunten zijn opgenomen voor de inpassing van de N279 in het landschap (opgenomen in Bijlage 2 van deze toelichting). 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. 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 uitwerking en landschappelijke inpassing van de N279 weergegeven.

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 bouwwerken en het al dan niet toestaan van bepaalde functies. Verankering van de kwalitatieve elementen is niet direct mogelijk in het inpassingsplan. Deze zullen echter wel als kaders worden meegegeven voor de uitvoering.

In het beeldkwaliteitsplan zijn de volgende drie ontwerpuitgangspunten geformuleerd:

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

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 Aa-dal" worden bepaald.

4.4.2 Borging beeldkwaliteitsplan N279

In het BKP (zie Bijlage 2) 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

Het inpassingsplan staat de inrichting van de in het BKP genoemde 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.

Ad. b. Aansluiting zuidzijde

Het behoud en versterken van het 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. In het inpassingsplan zijn deze aspecten echter niet expliciet vastgelegd.

Ad. d. Op- en afritten A2 en A50

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

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

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

De vormgeving van grondlichamen 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

In het inpassingsplan wordt door middel van functieaanduidingen geregeld dat er geluidsschermen geplaatst kunnen worden. Er is gekozen voor vier aanduidingen welke verschillende regels ten aanzien van de hoogte van de geluidsschermen hebben. De schermen zijn nodig om te voldoen aan de Wet geluidhinder.

Ad. i. Bermen

In het inpassingsplan is niet expliciet vastgelegd aan welke inrichtingseisen de bermen moeten voldoen.

Ad. j. Geleiderails

In het inpassingsplan is de plaatsing van geleiderails niet 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

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

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.

Naast de voorkeuren die in het beeldkwaliteitsplan zijn opgenomen, gelden er ook algemene regels in het kader van verkeersveiligheid.

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.

5 OMGEVINGSASPECTEN

Er hebben diverse studies plaatsgevonden naar de verschillende mogelijkheden om de verkeersproblemen op de N279 Noord op te lossen en de wijze waarop de capaciteitsvergroting het beste kan plaatsvinden. De resultaten van deze studie zijn vastgelegd in het milieueffectrapport Capaciteitsvergroting N279 's-Hertogenbosch-Veghel (november 2012). In het MER worden verschillende alternatieven onderzocht op hun effecten en vervolgens vergeleken. Op basis van deze resultaten is het voorkeursalternatief tot stand gekomen dat ten grondslag ligt aan dit inpassingsplan.

Dit MER was nodig omdat in het Besluit milieueffectrapportage (onderdeel C, categorie 1.5) is bepaald dat, gezien aard en omvang van de capaciteitsvergroting, de vaststelling van het provinciaal inpassingsplan een m.e.r.-plichtig besluit betreft. Concreet betekent dit dat het vaststellingsbesluit niet genomen kan worden voordat de m.e.r.-procedure is doorlopen en het MER is gepubliceerd.

Nader onderzoek

In het kader van het MER is al veel onderzoek gedaan naar gevolgen voor de omgeving. Daarbij is ook gekeken in hoeverre een alternatief aan wet- en regelgeving voldoet of met aanvullende maatregelen kan voldoen. Het onderzoek dat voor het MER wordt uitgevoerd is echter vooral bedoeld om alternatieven te kunnen vergelijken op hun effecten en te komen tot een voorkeursalternatief. Dat onderzoek is nog niet gericht op het bepalen van de aard en omvang van de te treffen maatregelen. Ten behoeve van het PIP is daartoe voor enkele aspecten nog nader onderzoek uitgevoerd.. Dit om aan te geven hoe de capaciteitsvergroting zal worden uitgevoerd in overeenstemming met geldende wet- en regelgeving en geldend beleid. Op de resultaten hiervan wordt nader ingegaan in de onderstaande paragrafen.

5.1 Milieueffectrapportage

5.1.1 M.e.r. procedure

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 (op de startnotitie) is door de Cie. m.e.r. het advies voor richtlijnen opgesteld. Door Provinciale Staten van Noord-Brabant zijn de definitieve richtlijnen vastgesteld op 11 september 2007. Provincie Noord-Brabant heeft de Adviesrichtlijnen van de Cie. m.e.r. overgenomen in de Richtlijnen voor het MER. 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 onderzocht.

Aan het MER is meerdere jaren gewerkt waardoor veranderende omstandigheden van invloed werden op de studie. Veranderingen in de economische situatie en wet- en regelgeving zijn daar voorbeelden van. Op verschillende momenten zijn daarom controles uitgevoerd of de gehanteerde uitgangspunten nog de juiste waren. Ook is in dat verband aan de commissie m.e.r. een tussentijds toetsingsadvies gevraagd over het concept-MER dat begin 2012 ter visie is gelegd. Bij het opstellen van het definitieve MER is dankbaar gebruik gemaakt van de adviezen van de commissie.

5.1.2 Doel en inhoud van het MER

De milieueffectrapportage heeft tot doel tot een integrale afweging te komen van alternatieven voor de capaciteitsvergroting van de N279 Noord waarin de milieueffecten in voldoende mate zijn meegenomen. In het MER zijn de mogelijke alternatieven zoals genoemd in de startnotitie nader verkend en uitgewerkt. In eerste instantie is nagegaan of de alternatieven de geconstateerde verkeersproblemen in voldoende mate oplossen. In dat proces is als gevolg van overleg met de omgeving ook gekeken naar nieuwe mogelijke oplossingen, naast de alternatieven uit de startnotitie. Na de eerste schifting op doelmatigheid zijn vier alternatieven nader onderzocht op hun effecten. Daarbij zijn alle relevante aspecten in beschouwing genomen.

In het MER worden de te verwachten effecten uitgebreid beschreven en vergeleken met de referentiesituatie. Dit is de situatie die ontstaat wanneer er geen capaciteitsvergroting zou plaatsvinden. Als prognosejaar is 2025 gehanteerd. Dit is naar verwachting ca. 10 jaar na aanleg. Nadat het onderzoek inzicht had geboden in de te verwachten milieueffecten zijn maatregelen bepaald die de ongunstige effecten zo veel mogelijk kunnen voorkomen of beperken. Met deze zogenaamde mitigerende maatregelen is een meest milieuvriendelijk alternatief ontwikkeld. Vervolgens is om te komen tot het voorkeursalternatief een afweging gemaakt waarbij ook de (financiële) haalbaarheid van mitigerende maatregelen is betrokken. In het MER is terug te lezen welke mitigerende maatregelen in het voorkeursalternatief zijn opgenomen.

In de eindbeoordeling van het MER is het voorkeursalternatief vergeleken met de referentiesituatie. Geconcludeerd wordt dat niet alle negatieve effecten van de capaciteitsvergroting van de N279 zijn te voorkomen, maar dat deze wel in alle gevallen zijn terug te brengen tot aanvaardbare proporties en binnen de kaders van op dit moment geldende wet- en regelgeving. In sommige situaties, zoals voor geluid, worden extra maatregelen genomen. Dit leidt ten opzichte van de referentiesituatie daardoor zelfs over het geheel genomen tot een verbetering.

5.2 Bodemkwaliteit

In het kader van het I(mpuls)I(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-gezzoneerde gebieden ('witte vlekken') binnen het projectgebied

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

Omdat er sprake is van niet-gezzoneerde 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	Heeswijkkerweg 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 het uitvoeren van de werkzaamheden gaat

starten. Er wordt vanuit gegaan dat de bodemkwaliteit voldoende is voor de aanleg van de weg. Indien er uit nader onderzoek naar voren komt dat delen van de grond gesaneerd dienen te worden, zal hier een budget voor gereserveerd worden. .

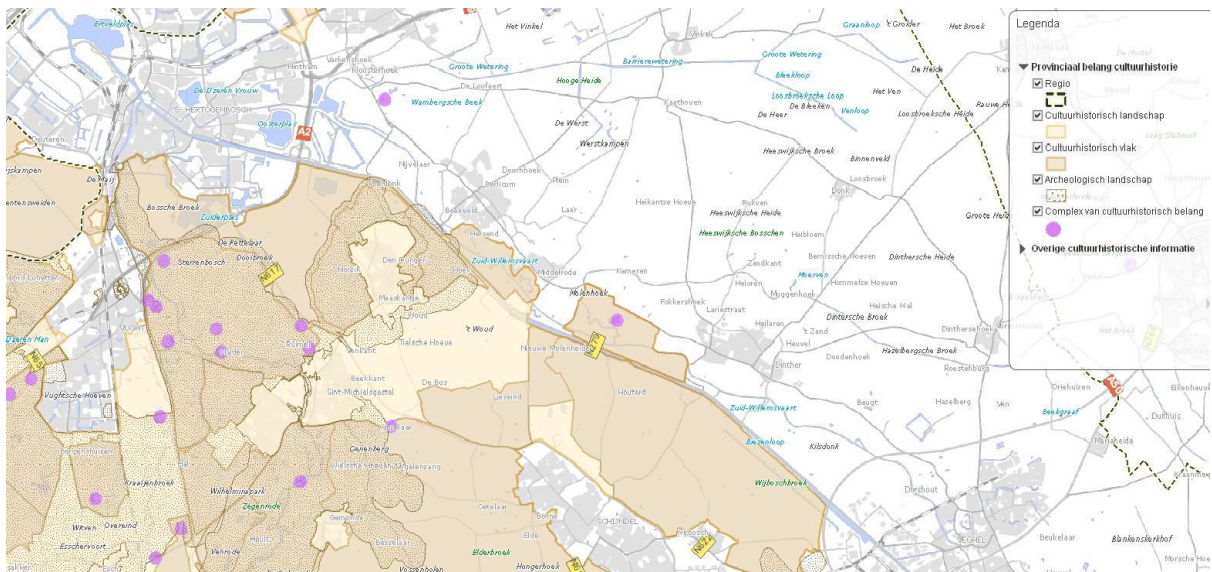
5.3 Archeologie en cultuurhistorie

5.3.1 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) trefkansen 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 beekkeerdgronden (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 votiefgiften, afvalkuilen en dergelijke. Zowel beekkeerd- 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.



Afbeelding 5.10: Uitsnede cultuurhistorische waardenkaart

Op basis van de Cultuurhistorische waardenkaart zijn een aantal Cultuurhistorische vlakken aangemerkt. Indien bodemversturende werkzaamheden plaatsvinden ter plaatsen van deze vlakken, 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 vlakken van de cultuurhistorisch waardenkaart) 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 de planregels en de verbeelding is ter plaatsen van de Cultuurhistorische vlakken van de cultuur historische waardenkaart een archeologische dubbelbestemming opgenomen. In de bestemming Waarde – Archeologie is opgenomen dat werkzaamheden die strekken over een oppervlakte van 100 m² of meer en dieper dan 30 cm beneden maaiveld omgevingsvergunningsplichtig zijn.

Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen indien uit archeologisch vooronderzoek blijkt dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn dan wel indien daardoor geen onevenredige aantasting plaats vindt van de aanwezige archeologische waarden.

5.3.2 Cultuurhistorie

De informatie over cultuurhistorie is overgenomen uit de cultuurhistorische waardenkaart van Noord-Brabant, versie 2010. In afbeelding 5.10 is een uitsnede van de cultuurhistorische waardenkaart te zien.

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.

5.4 Water

5.4.1 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 deel A in Bijlage 4 bij dit PIP.

Planvoornemen

De provincie is voornemens om de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel te verbreden om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Daarbij worden tevens de aansluitingen op het regionale wegennet en de rijkswegen verbeterd. De aansluitingen op het regionale wegennet worden ongelijkvloers, de aansluitingen op het rijkswegennet A2 en A50 blijven gelijkvloers met aanvullende maatregelen. De weg wordt ingericht voor een snelheid van 100 km/u.

De verbreding van de N279 heeft een relatie met de verlegging van het Zuid-Willemsvaart. De N279 zal de Zuid-Willemsvaart ter hoogte van knooppunt De Brand via een brug gaan kruisen. De brug en het knooppunt De Brand zijn door de bouwcombinatie Willemsunie uitgewerkt. De verbreding van de N279 is in opdracht van de provincie Noord-Brabant door Royal HaskoningDHV uitgewerkt tot een ontwerp. De watertoets van knooppunt De Brand en de brug over de Zuid-Willemsvaart is apart van de verbreding van de N279 doorlopen en de maatregelen zijn beschreven in het rapport van de Willemsunie (deel B van Bijlage 4). Dit rapport is voor advies aan het waterschap voorgelegd. Voor vaststelling van het provinciaal inpassingsplan zal hiervoor een positief wateradvies van het waterschap verkregen zijn.

Afspraken Willemsunie

De Willemsunie zamelt het afstromende wegwater in door middel van een rioleringsstelsel en leidt dit water naar grote infiltratievoorzieningen. De infiltratievoorzieningen zijn dusdanig ruim gedimensioneerd dat overloop naar het oppervlaktewater vrijwel niet voorkomt. In een enkel geval liggen de infiltratievoorzieningen geheel geïsoleerd. Daar waar het echt niet anders kan, zal wel direct naar het oppervlaktewater worden afgevoerd. Dit betreft echter maar een zeer beperkt oppervlak. Het hier beschreven principe komt overeen met hetgeen bij de verbreding van de N279 is gehanteerd.

Watertoets verbreding N279

In de rapportage (deel A van Bijlage 4) is de watertoets van de verbreding van de N279 beschreven. De watertoets richt zich vooral op de volgende onderdelen:

- Doorsnijding van het regionale waterbergingsgebied zoals vastgelegd in de Provinciale Verordening ruimte en bestaand inundatiegebied zoals aangewezen door het waterschap Aa & Maas;
- Het concept van 'hydrologisch neutraal ontwikkelen' zoals verwoord in het beleid van waterschap Aa & Maas (beheerder van het hoofdwaterlopenstelsel en regionale keringen) en Rijkswaterstaat (beheerder van de Zuid-Willemsvaart);

- Als gevolg van de wegverbreding moeten sloten, schouw- en leggerwatergangen gedempt worden. Daar waar nodig moeten nieuwe sloten en watergangen worden teruggelegd.

Daarnaast wordt getoetst op effecten op omliggende landbouw- en natuurgebieden, grond- en oppervlaktewaterkwaliteit, risico op wateroverlast en regionale veiligheid (keringen).

Regionaal waterbergingsgebied

De N279 wordt over het gehele traject 's-Hertogenbosch – Veghel verbreed van 2x1 rijbaan naar 2x2 rijbanen. Daarnaast nemen de ongelijkvloerse aansluiting op het regionale en rijkswegennet meer ruimte in. Hierdoor gaat circa 20 hectare van het regionale waterbergingsgebied tussen Rosmalen en Heeswijk verloren. De overlap met het bestaande inundatiegebied bedraagt 32 hectare. Provincie Noord-Brabant en waterschap Aa & Maas hebben een overeenkomst afgesloten over de compensatie van het verloren bergingsgebied. Deze bestaat uit een financiële vergoeding van de provincie aan het waterschap, waarmee het waterschap maatregelen kan treffen om knelpunten in het beekdal van de Aa op te lossen. Het waterschap maakt inzichtelijk hoe de gelden worden besteed en welk effect dit heeft op regionale wateroverlast en veiligheid.

Hydrologisch neutraal ontwikkelen

Het concept 'hydrologisch neutraal ontwikkelen' houdt in dat ontwikkelingen niet mogen leiden tot meer afvoer op het regionale watersysteem of een achteruitgang van de waterkwaliteit. In de huidige situatie voert de noordelijke rijbaan van de N279 via de berm af op de watergangen in het Aa-dal en de zuidelijke rijbaan grotendeels op de Zuid-Willemsvaart. De afwatering verloopt via de wegberm, zodat een deel van het regenwater in de bodem kan infiltreren. Door de verbreding van de N279 zal de directe afstroming van het wegdek toenemen. Een wegberm zoals in de huidige situatie kan deze hoeveelheid water niet verwerken. Daarom worden aan de beekdalzijde bergings-/infiltratiegreppels aangelegd waarin het afstromende regenwater wordt opgevangen en de tijd krijgt om in de bodem te infiltreren. Om te voorkomen dat in extreme neerslagsituaties de infiltratievoorzieningen alsnog overlopen, worden noodoverstorten naar het regionale oppervlaktewatersysteem aangelegd. De infiltratievoorzieningen zijn dusdanig ontworpen dat deze een bui met een herhalingsstijd van 10 jaar volledig kunnen bergen. Bij een bui met een herhalingsstijd van 100 jaar mag de afvoer via de noodoverstorten niet meer bedragen dan de landelijke afvoer (situatie zonder planontwikkeling).

Aan de zijde van de Zuid-Willemsvaart is geen ruimte voor infiltratievoorzieningen. Rijkswaterstaat heeft gesteld dat de afvoer op de Zuid-Willemsvaart niet mag toenemen. Daarom wordt het afstromende wegwater van de 2 zuidelijke rijbanen onder de weg door afgevoerd naar infiltratievoorzieningen aan de beekdalzijde. Bij de dimensionering van de voorzieningen is rekening gehouden dat ook de zuidelijke rijbanen hierop afvoeren.

Bij de aansluiting Runweg is niet voldoende ruimte voor infiltratievoorzieningen, omdat de Aa direct langs de weg loopt en de weg iets verdiept ligt. De afvoer van de weg zal daarom direct op de Zuid-Willemsvaart plaatsvinden. Aangezien verder de gehele

zuidelijke weghelft op de infiltratievoorzieningen wordt aangesloten zal er netto minder afvoer naar de Zuid-Willemsvaart plaatsvinden dan in de huidige situatie.

De infiltratievoorzieningen worden veelal aangelegd in de strook tussen de noordelijke rijbaan en de parallelweg. Doordat de voorziening in het wegcunet ligt en hoger dan de omgeving is infiltratie mogelijk. De infiltratiecapaciteit is conservatief ingeschat en dient in de constructieve fase nader bepaald te worden. Zo nodig moet de dimensionering van de infiltratievoorziening hierop worden aangepast. Bij de aansluitingen op het regionale wegennet wordt berging in de oksels van de toe- en afritten aangelegd. De potentiële bergingscapaciteit in de oksels is vele malen groter dan de bergingsopgave.

In totaal is circa 33.000 kuub berging nodig (tot aan de noodoverstorten op het oppervlaktewater) om aan de bergingsopgave van het 'hydrologisch neutraal ontwikkelen' te kunnen voldoen.

Maatregelen ten aanzien van het oppervlaktewatersysteem

Hieronder worden de belangrijkste aanpassingen van het oppervlaktewatersysteem besproken:

- De watergang die in de huidige situatie langs vrijwel de gehele parallelweg van de N279 ligt, moet worden gedempt om de verbreding mogelijk te maken. De watergang wordt vrijwel overal teruggelegd ten behoeve van de afvoer uit het aanliggende gebied. Ten oosten van de Kapelstraat wordt de watergang niet teruggelegd, omdat hier natuurontwikkeling in het kader van het dynamisch beekdal wordt nagestreefd;
- Bij de Runweg komt de Aa tegen de weg aan te liggen. Hierdoor moet een leggerwatergang worden gedempt. Deze leggerwatergang dient te worden teruggelegd ten noorden van de Aa tussen de Runweg en het knikpunt van de Aa benedenstrooms daarvan;
- Ten oosten van de Runweg dient een sifon onder de Aa te worden verplaatst die de wegsloot verbindt met de polder ten noorden van de Aa;

Grond- en oppervlaktewaterkwaliteit

Door de aanleg van infiltratievoorzieningen zullen verontreinigingen die worden meegevoerd met het afstromende wegwater in de bermen en de infiltratievoorzieningen achterblijven. Door de verkeersaantrekkende werking van een verbreedde N279 zal het aantal voertuigen en daarmee de belasting van verontreinigingen toenemen. Deze verontreinigingen blijven grotendeels achter in de bovenste bodemlaag.

Grondwaterstanden en grondwaterstromen

Door de aanleg van de infiltratievoorzieningen zal de grondwateraanvulling ongeveer gelijk blijven of mogelijk zelfs iets toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Deze kleine verandering heeft geen invloed op regionale grondwaterstanden of grondwaterstromingen.

Tijdens de aanlegfase van de weg wordt mogelijk op een aantal locaties bemaling toegepast, ook in de buurt van de natte natuurparel. Bemalingen kunnen een grondwaterstandsverlagend effect hebben in een beperkte omtrek. Met aanvullende maatregelen kan dit effect tot een minimum worden beperkt. Het effect op aanwezige natuurwaarden is beperkt en van tijdelijk aard.

Keringen

De N279 heeft over het trajecten brug Zuid-Willemsvaart-Westerbroek en Brugstraat – Kasteel Heeswijk de functie als kering voor hoogwater. Dit betekent dat het wegtalud stabiel moet blijven als daar gedurende een hoogwaterperiode water tegenaan staat. Dit dient bij het constructieve fase verder te worden uitgewerkt. Tevens dient dit meegenomen te worden in de verbeelding en de regels van het PIP.

Conclusies

- De verbreding van de N279 wordt uitgevoerd volgens het concept van 'hydrologisch neutraal ontwikkelen'. De benodigde berging wordt gerealiseerd in infiltratiegreppels tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg en zo mogelijk in de oksels van de ongelijkvloerse aansluitingen op het regionale wegennet;
- Compensatie doorsnijding regionaal waterbergingsgebied en bestaand inundatiegebied wordt geregeld in een financiële overeenkomst tussen de provincie en het waterschap;
- De huidige watergang langs de parallelweg wordt naar het noorden toe verlegd. Overige ingrijpende maatregelen in het watersysteem zijn de aanleg van een leggerwatergang bij de Runweg ten noorden van de Aa en de verplaatsing van een sifon onder Aa;
- Het talud van de nieuwe N279 heeft op twee gedeeltes een waterkerende functie bij hoog water van de Aa;
- Door de verkeersaantrekkende werking van de verbreding van de N279 neemt het aantal voertuigbewegingen toe en daarmee ook de uitstoot van verontreinigingen. De verontreinigingen die worden meegevoerd met het afstromende regenwater van het wegdek, blijven in de berm en de infiltratiegreppels achter en waardoor de uitspoeling naar grond- en oppervlaktewater beperkt blijft. Door de aanleg van de infiltratiegreppels kan de uitspoeling naar grond- en oppervlaktewater mogelijk zelfs minder worden dan in de huidige situatie;
- De grondwaterstand en grondwateraanvulling veranderen niet of nauwelijks. Door de infiltratiesystemen kan hier mogelijk zelfs een verbetering optreden. Tijdens aanlegfase kunnen door bemaling mogelijk wel tijdelijke effecten. Deze kunnen door aanvullende voorzieningen tot een minimum beperkt worden.

Proces

De watertoets is in nauw overleg met het waterschap en Rijkswaterstaat uitgevoerd. Waterschap en Rijkswaterstaat hebben in een aantal overleggen input geleverd ten aanzien van de waterparagraaf. Daarnaast hebben zij concept-waterparagrafen becommentarieerd en is het commentaar in de definitieve waterparagraaf verwerkt. De waterparagraaf legt in belangrijke mate de ruimtelijke structuur en principe-maatregelen van het toekomstige watersysteem vast. Het is echter van belang dat het waterschap en Rijkswaterstaat ook bij de uitwerking van het constructieve ontwerp betrokken worden. Uiteindelijk moeten de waterhuishoudkundige ingrepen in het systeem vergund worden door de waterbeheerder. Tijdens de ter visie legging van het ontwerp inpassingsplan hebben het waterschap en Rijkswaterstaat geen zienswijzen ingediend ten aanzien van de waterparagraaf. Hierdoor kan geconcludeerd worden dat zij een positief wateradvies hebben gegeven.

5.4.2 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 omgevingsvergunningenstelsel voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden in de gemeentelijke bestemmingsplannen (voorheen: aanlegvergunningenstelsel). 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 zodanig begrensd dat zo veel mogelijk rekening wordt gehouden 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 vergunningenstelsel 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 de omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden is opgenomen dat het waterschap betrokken wordt bij de beoordeling van de aanvraag van deze omgevingsvergunning.

5.4.3 Effecten attentiegebieden EHS

De N279 loopt van Middelrode tot aan Veghel door het attentiegebied EHS. Om te voorkomen dat de huidige hydrologische situatie van natte natuurplek 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 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 berminfiltratie 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.

5.5 Ecologie

5.5.1 Wettelijk kader

De bescherming van natuur is vastgelegd nationale wet- en regelgeving waarin de Europese wet- en regelgeving is geïmplementeerd. In Nederland wordt een onderscheid gemaakt tussen soortenbescherming en gebiedsbescherming. De soortenbescherming is geregeld in de Flora- en faunawet en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998 en planologisch via de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Soortenbescherming

De Flora- en faunawet beschermt de in het wild voorkomende inheemse planten en dieren met als doel behoud van de gunstige staat van instandhouding van deze soorten. Uitgangspunt hierbij is dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten

door doding, vangen of verontrusten of het vernielen van vaste verblijfplaatsen en/of leefgebied in principe verboden zijn en zoveel mogelijk voorkomen moeten worden. Wanneer plannen worden ontwikkeld voor ruimtelijke ingrepen of voornemens ontstaan om werkzaamheden uit te voeren, dient vooraf beoordeeld te worden of er verbodsbepalingen worden overtreden, of nadelige consequenties voor beschermde inheemse soorten te voorkomen zijn en/of er ontheffing benodigd is.

De wet biedt in artikel 75 de mogelijkheid om onder bepaalde voorwaarden van de minister van EL&I (inmiddels Economische Zaken) 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 verschillende beschermingsregimes toegepast. Voor soorten, anders dan vogels, is er sprake van een oplopend beschermingsregime conform plaatsing op tabel 1, 2 en 3. Voor de algemene soorten van tabel 1 is algehele vrijstelling van toepassing, voor tabel 2 is vrijstelling mogelijk indien gewerkt wordt op basis van goedgekeurde gedragscodes. In beginsel geldt ook voor niet wettelijk beschermde soorten de zorgplicht.

Bij strikt beschermde soorten van tabel 3 moet een zgn. uitgebreide toets gedaan worden. Indien ontheffing vereist is kan deze alleen worden verleend wanneer:

1. Er sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard;
2. Er geen alternatieven zijn;
3. 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 broedvogels een afwijkend beschermingsregime. Er is geen vrijstelling of ontheffing mogelijk voor het verstoren van broedende vogels, hun eieren of jongen. Daarnaast is een aantal vaste vogelnesten jaarrond beschermd. Voor het verstoren van deze vaste broedplaatsen buiten het broedseizoen dient een ontheffing te worden aangevraagd en dient een uitgebreide toets doorlopen te worden.

Gebiedsbescherming via de Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet 1998 (hierna Nbwet 1998) biedt de juridische basis voor het Natuurbeleidsplan, de aanwijzing van te beschermen gebieden, landschapsgezichten, vergunningverlening, schadevergoeding, toezicht en beroep. Met de wijziging op 1 oktober 2005 en aanpassing in februari 2009 zijn de bepalingen vanuit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in de Nbw 1998 verankerd.

De Nbwet 1998 kent drie typen gebieden:

1. Natura 2000-gebieden: deze omvat alle gebieden die zijn beschermd op grond van de volgende EU-richtlijnen: Vogelrichtlijn (1979) en Habitatrichtlijn (1992);
2. Beschermde Natuurmonumenten (BN);
3. Gebieden die de Minister van EL&I aanwijst ter uitvoering van verdragen of andere internationale verplichtingen (met uitzondering van verplichtingen op grond van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn), zoals Wetlands (Ramsar of wetlands convention).

Natura 2000

De Europese Unie heeft zich ten doel gesteld de achteruitgang van de biodiversiteit op haar grondgebied uiterlijk in 2010 te stoppen. Hiertoe is het Natura 2000 netwerk in het leven geroepen. Dit is een netwerk van belangrijke natuurgebieden, waarbinnen alle lidstaten maatregelen nemen om de gunstige staat van instandhouding van de soorten en habitattypen waarvoor die gebieden zijn aangewezen te garanderen. Nederland draagt met meer dan 160 gebieden bij aan dit netwerk (LNV, 2006a).

Voor elk Natura 2000-gebied zijn of worden (ontwerp) aanwijzingsbesluiten opgesteld, waarin is opgenomen voor welke soorten en/of habitattypen het betreffende gebied van belang is. Beschermde natuur- of staatsnatuurmonumenten en wetlands die binnen de EU-richtlijngebieden liggen worden tevens opgenomen in het Natura 2000-besluit. De doelstellingen ten aanzien van het behoud, herstel en de ontwikkeling van het natuurschoon of de natuurwetenschappelijke betekenis van deze monumenten worden opgenomen in de instandhoudingsdoelstelling van het Natura 2000-gebied (gedeelten waarop de aanwijzingen als natuurmonument betrekking had).

Per soort en/of habitatype zijn instandhoudingdoelen gedefinieerd, dat wil zeggen de doelen die nodig zijn om de natuurwaarden in een “gunstige staat van instandhouding” te brengen en/of te behouden. In het Natura 2000 beheerplan wordt aangegeven hoe deze doelen in ruimte en tijd gerealiseerd worden en wat de beoogde resultaten in samenhang met het bestaande gebruik zijn. Met de bevindingen uit het beheerplan kunnen de instandhoudingsdoelen in het ontwerpbesluit wijzigen. Totdat het aanwijzingsbesluit definitief is vastgesteld vormen de (ontwerp) instandhoudingsdoelstellingen het toetsingskader voor de toetsing aan de Natuurbeschermingswet (LNV, 2006a).

De Nbwet 1998 bepaalt conform artikel 19 dat projecten of plannen die de kwaliteit van habitats en leefgebieden van soorten verslechteren of die een significant verstorend effect kunnen hebben op soorten, niet mogen plaatsvinden zonder een vergunning. Zowel plannen als projecten dienen daartoe getoetst te worden of de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen worden aangetast. Meer specifiek moet zeker gesteld worden dat de omvang en kwaliteit van habitats en leefgebieden van soorten niet achteruitgaan ten opzichte van het moment van plaatsing van een gebied op de communautaire lijst of moment van aanwijzing. De vogelrichtlijngebieden zijn merendeels I in de periode 1986-2005 aangewezen. De habitatrichtlijngebieden zijn grotendeels bij besluit van 7 december 2004 op de lijst van communautair belang geplaatst.

Gebiedsbescherming via de Ecologische hoofdstructuur

Natuurgebieden, waaronder Natura 2000-gebieden en Nationale parken, worden planologisch beschermd via de zogenaamde Ecologische hoofdstructuur (EHS) welke op provinciaal niveau wordt uitgewerkt en vastgesteld. Het ruimtelijk beleid is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 2011, welke de Nota Ruimte vervangt. In de nieuwe structuurvisie is ten opzichte van de eerder nota's een herijking uitgevoerd waarbij de prioriteit bij internationale verplichtingen die voortvloeien uit de Natura 2000, de Kaderrichtlijn Water en de soortenbescherming is komen te liggen. De robuuste verbindingen worden geschrapt.

In de Ruimtelijke Verordening 2012 heeft de provincie Noord-Brabant is de begrenzing van de planologisch natuurgebieden vastgelegd. Inhoudelijk is de EHS door de provincie nader uitgewerkt in het Natuurbeheerplan Noord-Brabant met een beheertypenkaart en de ambitiekaart. De beheertypen kaart geeft de aanwezige natuurbeheertypen weer, de ambitiekaart geeft de gewenste eindsituatie. Deze kaarten geven de wezenlijke kenmerken en waarden weer die aanwezig zijn of potentieel ontwikkeld worden.

Bijzondere waterafhankelijke natuurwaarden binnen de EHS worden in Noord-Brabant aangeduid als natte natuurparels. Rondom deze gebieden geldt een attentiezone welke in de provinciale verordening ruimte is aangeduid als attentiezone EHS. Dit betekent dat binnen dit gebied geen negatieve effecten mogen zijn op de waterhuishouding met doorwerking in de natte natuurparel.

EHS-Compensatiebeginsel

Voor de EHS geldt op basis van het Rijksbeleid (Nota Ruimte en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening) de verplichting tot instandhouding van de wezenlijke kenmerken en waarden van het gebied. Hiertoe geldt het zogenaamde “nee, tenzij”-regime. Dit betekent dat ingrepen die significant de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS aantasten niet zijn toegestaan, tenzij:

1. er sprake is van redenen van groot openbaar belang;
2. er geen reële alternatieven zijn (bij individuele ingrepen);
3. of als een combinatie van plannen, projecten of handelingen per saldo tot een (kwantitatieve en kwalitatieve) versterking van de EHS leidt.

Conform de spelregels EHS Beleidskader voor compensatiebeginsel, EHS-saldobenadering en herbegrenzen EHS”, 20 augustus 2007 (2007) welke in de provinciale verordening is uitgewerkt dienen negatieve effecten ten eerste zoveel mogelijk voorkomen worden door mitigerende maatregelen. Overblijvende negatieve effecten moeten gecompenseerd worden zodat er netto geen verlies optreedt.

5.5.2 Gebiedsbeschrijving en aanwezige natuurwaarden

Het wegtracé van de N279 ligt parallel aan de Zuid-Willemsvaart in het beekdal van de Aa. Dit kanaal is ruim 200 jaar geleden in het beekdal gegraven waarbij diverse aanvoerende beeklopen van de Aa zijn doorsneden. Naast het kanaal is een weg gekomen, de huidige N279. Binnen het beekdal van de Aa 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, van oorsprong een langzaam stromende beek, waar onder meer beekprik, zeeprik, gaffellibel en drijvende waterweegbree, waterranonkels of teer vederkruid 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. Het Waterschap Aa en Maas is vanuit dynamisch beekdalherstel bezig om de beek en het beekdal deels natuurlijker te maken met ruimte voor waterberging. Binnen dit project (in uitvoering) vindt realisatie van EHS (beek) en ecologische verbindingszone (EVZ) langs de Aa plaats.

Het beekdal wordt aan de noordzijde begrensd door de beekflank met hierop de dorpskernen Heeswijk-Dinther, Middelrode en Berlicum. Het gebied van het beekdal tussen deze dorpskernen, de Zuid-Willemsvaart, de N279 en Veghel en 's-Hertogenbosch 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.

Ecologische hoofdstructuur

De N279 ligt in de omgeving van en grenst aan diverse gebieden die vallen onder de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De belangrijkste kerngebieden zijn het Wijboschbroek met vooral:

- bijzondere kwelgerelateerde plantensoorten en bosvogels,
- landgoed de Wamberg met markante oude bomen,
- stinzeplanten,
- vleermuizen en bosvogels,
- Kasteel Heeswijk met waardevol bos en beekdallandschap
- landgoed Seldensate met bos en tuin rond de ruïne en verspreide stukken loofbos,
- akkers en weilanden rond de Steeg, Laverdonk en Wilgenhof.

Vanwege de (grond)waterafhankelijke natuurwaarden zijn deze gebieden als natte natuurparel aangemerkt.

Het riviertje de Aa en de hierop aantakende gegraven Leijgraaf zijn beiden onderdeel van de EHS en spelen een rol als ecologische verbindingszone (EVZ). De Aa is van oorsprong een langzaam stromende beekloop maar door normalisering en drainage van het beekdal zijn de hieraan verbonden natuurwaarden verloren gegaan. Er liggen nog een paar oude meanders in het landschap. Bekading voorkomt aan de westzijde van oorsprong natuurlijke inundaties. Het Waterschap Aa en Maas is vanuit dynamisch beekdalherstel bezig om de beek en het beekdal mede vanuit de EHS-opgave deels natuurlijker te maken met ruimte voor waterberging en herstel van migratie van vissen en andere water- en oevergebonden soorten.

De Zuid-Willemsvaart, die circa 200 jaar geleden in het beekdal van de Aa is aangelegd, is eveneens aangemerkt als ecologische verbindingszone. Deze zone is, voor een deel aan de zuidwestzijde gerealiseerd, met natuurvriendelijke oevers en plasbermen waar onder meer de kamsalamander voorkomt en/of vissen kunnen paaïen. Bij de opwaardering van het kanaaltracé Den Dungen-Veghel (op korte termijn in uitvoering) worden eveneens zoveel mogelijk natuurvriendelijke oevers gerealiseerd. Gezien de beschikbare ruimte is dat hoofdzakelijk aan zuidwestzijde van het kanaal geprojecteerd.

De N279 en Zuid-Willemsvaart vormen een doorsnijding van de EHS. Door verbreding en intensivering van verkeer en scheepvaart is de infrastructuurbundel een steeds grotere barrière geworden voor veel landdieren maar ook voor veel vliegende dieren (vogels, insecten, vleermuizen). Uitwisseling tussen populaties aan beide zijden van de Zuid-Willemsvaart vindt reeds gedurende lange tijd niet of nauwelijks plaats. Vanuit de aanpak van ontsnippering van de EHS zijn fauna uittreedplaatsen (fup's) bij de steile damwanden gerealiseerd, zoals ter hoogte van het Wijboschbroek. Bij de huidige N279 zijn vanuit provinciaal ontsnipperingsbeleid eveneens ontsnipperingsmaatregelen voorzien (faunatunnels) die aansluiten op de maatregelen bij de Zuid-Willemsvaart.

Natura 2000 Vlijmens ven, Moerputten en Bossche broek

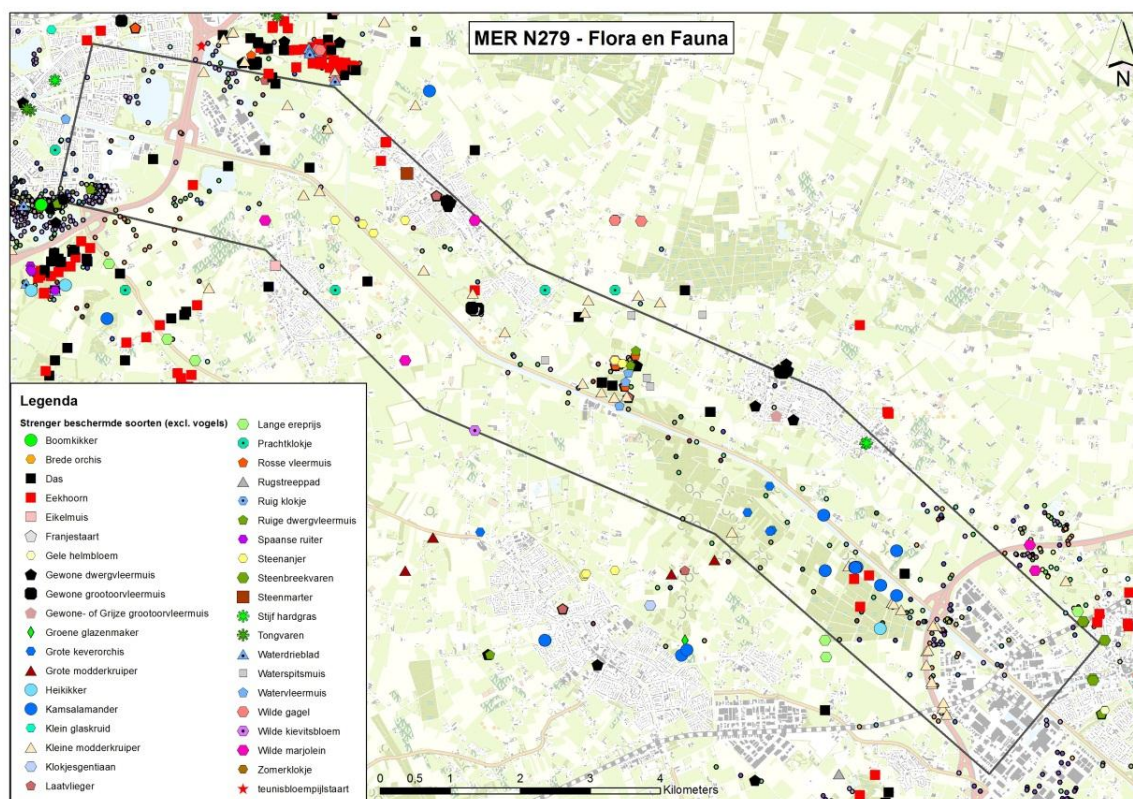
Op meer dan twee kilometer ten westen van het tracé van de N279 en noordelijk van de A2 bij 's-Hertogenbosch ligt het natuurgebied het Bossche broek. Dit deelgebied vormt samen met de deelgebieden Moerputten en het Vlijmens Ven het Natura 2000-gebied Vlijmens ven, Moerputten en Bossche broek. Het gebied is aangemeld als habitatrictlijngebied. Gezien de afstand ten opzichte van het tracé is er geen sprake van directe effecten. Wel is er mogelijk sprake van indirecte effecten als gevolg van verandering in verkeerafwikkeling op het aansluitend wegennet. De opwaardering van de N279 leidt tot een verandering in verkeerintensiteiten op de A2 en veroorzaakt mogelijk een wijziging in depositie van stikstof op het nabijgelegen Natura2000-gebied.

Beschermde soorten van de Flora- en faunawet

Ter hoogte van (en in de invloedsfeer van) het nieuwe wegtracé van de N279 komen diverse algemene soorten van tabel 1 en zwaarder beschermde soorten van tabel 2 en 3 voor. Een deel van deze soorten staat tevens op de Rode lijst. Het voorkomen van belangrijkste beschermde soorten wordt hier nader toegelicht. Meer informatie is opgenomen in hoofdstuk 7.5.2 van het MER Capaciteitsvergroting N279 's-Hertogenbosch-Veghel deel B.

Gebruikte informatie

De volgende bronnen over het voorkomen en verspreiding zijn geraadpleegd: Provincie Noord-Brabant (data broedvogels, herpetofauna, vissen en flora), Nationale databank Flora en Fauna (NDFF 2005-2012), www.waarneming.nl. en www.telmee.nl, veldonderzoek Arcadis (2008/2009 –zoogdieren/vleermuizen), Vleermuisonderzoek N279 2010/2011 Royal Haskoning (2011), Waterschap Aa en Maas (2012) en de Stichting dassenwerkgroep Brabant; Das & Boom (2012).



Afbeelding 5.11: Waarnemingen van zwaarder beschermde Flora- en faunasoorten tabel 2 en 3; exclusief vogels vanaf 2005 (bron: NDFF, 3 oktober 2012)

Vleermuizen

De omgeving van de N279 is leefgebied van zeven vleermuissoorten namelijk Gewone dwergvleermuis, Bruine grootoorvleermuis, Laafvlieger, Franjestaart, Rosse vleermuis, Ruige dwergvleermuis en Watervleermuis. Deze soorten zijn strikt beschermde soorten van tabel 3 en vallen eveneens onder de habitatrichtlijn. De meest algemene soort is verreweg de gewone dwergvleermuis. De meeste soorten gebruiken het plangebied (singels, bomenlanen en wateren) als onderdeel van hun foerageergebied. Bij een aantal gebouwen binnen de invloedzone van het tracé zijn vaste verblijfsplaatsen van de Gewone dwergvleermuis waargenomen. Deze locaties zijn naar verwachting in gebruik als paar-, winter-, zomer- en/of kraamverblijf. Het is niet uitgesloten dat eventueel ook andere vleermuissoorten in deze gebouwen verblijfplaatsen hebben.

Andere vleermuisverblijfplaatsen zijn op grotere afstand van het plangebied op landgoed Seldensate, bij kasteel Heeswijk en bij Laverdonk. Daarnaast komen in verschillende bosgebieden (Wamberg, Wijboschbroek, landgoed kasteel Heeswijk) oude bomen voor met holtes. Daar verblijven mogelijk boombewonende soorten.(bron: veldinventarisatie, 2011; NDFF, 2012).

De Zuid-Willemsvaart vormt een barrière voor noord-zuidverbindingen. De mate van barrièrevorming is voor de soorten verschillend afhankelijk van de vlieghoogte van de soort. Uit het veldonderzoek (Bijlage 6B bij Bijlage 3) bleken de bruggen en sluis over de vaart geen onderdeel te zijn van dagelijkse vliegroutes tussen rust- en foerageergebieden. Waarschijnlijk worden deze wel gebruikt voor incidentele uitwisseling tussen leefgebieden aan beide zijden van het kanaal.

De das

Rondom en in het plangebied van de N279 heeft de das belangrijke leefgebieden tussen Berlicum en 's-Hertogenbosch (vooral de Wamberg) en tussen Sint Michielsgestel en 's-Hertogenbosch (Haanwijk). Het gebied tussen deze twee leefgebieden is van belang voor de uitwisseling en in de afgelopen jaren is de populatie ook hier gegroeid. In de omgeving van de N279 zijn dassenburchten aanwezig. Een kleine dassenburcht nabij Den Bosch wordt in verband met de omlegging van de Zuid-Willemsvaart verplaatst naar de oostzijde van de vaart. Van de N279 zijn diverse verkeerslachtoffers van de das geregistreerd (Bron: Dassenwerkgroep Brabant, 2012). Bij de Zuid-Willemsvaart zijn faunauittreedplaatsen gerealiseerd maar in hoeverre deze effectief zijn is niet bekend.

Overige zoogdieren

De waterspitsmuis, een zwaar beschermde soort van tabel 3, komt voor bij Kasteel Heeswijk en omgeving (zie ook de grijze vierkantjes in afbeelding 5.11). Hier is geschikt leefgebied aanwezig met snel stromend tot stilstaand water met een behoorlijke ontwikkelde watervegetatie en ruig begroeide oevers. Binnen het plangebied ontbreekt een geschikte habitat en deze soort wordt hier niet verwacht. Verder komen in het plangebied algemene soorten voor zoals bunzing, vos, egel, haas en diverse muizensoorten (tabel 1). Daarnaast zijn in het beekdal op grotere afstand van de N279 tabel 2 soorten waargenomen, namelijk: de eekhoorn in bosgebied en de steenmarter in stedelijk gebied. (NDFF 2012, Waterschap Aa en Maas 2012 en Telmee.nl).

Broedvogels en jaarrond beschermde nesten

In en in de omgeving van het plangebied bevindt zich een geschikte broedbiotoop voor diverse vogelsoorten. Van de jaarrond beschermde vogelnesten zijn nabij de N279 elf exemplaren van de huismus (categorie 2) waargenomen. Deze zijn ter hoogte van een bomenlaan bij Kasteel Heeswijk en gebouwen waargenomen (Bron: NDFF, waarneming op 5 juni 2011). Het is vrijwel zeker dat deze vogels in de gebouwen broedterritoria hebben. De nesten van de huismussen vallen onder categorie 2 dat wil zeggen dat het nesten van koloniebroeders betreft die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing of biotoop.

De huismussen zijn als koloniebroeder afhankelijk van meerder nestlocaties met in de directe omgeving altijdgroene struiken en klimplanten die als vaste rust- en verblijfplaats in de winter worden gebruikt. Verder is binnen honderd meter van het tracé broedterritorium van de buizerd (categorie 4) vastgesteld in de bossen nabij de afrit van de A2 (nr 21 Veghel) (Arcadis, 2009). Nesten van categorie 4 betreft soorten met vast nestgebruik en kunnen zelf niet of nauwelijks zelf een nest bouwen.

Daarnaast zijn diverse vogelsoorten in en in de nabijheid van het plangebied te verwachten die onder categorie 5 vallen; dat willen zeggen dat deze nesten niet jaarrond beschermd zijn mits er voldoende uitwijkmogelijkheden bestaat (onder meer torenvalk, zwarte kraai, verschillende spechtsoorten). Op ruime afstand van het plangebied komen andere jaarrond beschermde nesten voor (steenuil, buizerd, havik en sperwer).

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, onder andere bij Laverdonk en Wilgenhof, zowel de kleine watersalamander als de zwaar beschermde kamsalamander waargenomen. Het betreft allemaal algemene soorten van tabel 1 met uitzondering van de kamsalamander. Dit is een zwaar beschermde soort van tabel 3. Beide salamandersoorten komen overigens ook voor aan de overkant van de Zuid-Willemsvaart, onder meer in plasbermen langs deze vaart. Het is echter onwaarschijnlijk dat er uitwisseling plaats kan vinden in de huidige situatie van de oevers van het kanaal en de N279. Overige zwaar beschermde soorten (rugstreeppad en boomkikker) komen gezien de verspreiding niet voor binnen het plangebied.

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 is de matig beschermde soort kleine modderkruiper (tabel 2) waargenomen (zie afbeelding 5.11), evenals de Rode-lijstsoort winde.

Planten

Binnen de 100 meter vanaf het tracé komen de volgende plantensoorten voor: desteezanjer (tabel 2 –soort) en Rode lijstsoorten bleke zege, kamgras, krabbenscheer, spits fonteinkruid en wondklaver. In de bredere omgeving komen nog vijf plantensoorten van Rode lijst voor. (bron: NDFF,2012; Arcadis, 2009).

Effectbeschrijving

De verbreding van de N279 heeft door de voorgestelde ontwikkeling mogelijk effecten op de natuur als gevolg van:

- Vernietiging of ruimtebeslag van beschermd natuurgebied of leefgebied van soorten: Dit effect treedt op indien (delen van) de weg worden verbreed of nieuw aangelegd binnen het leefgebied van planten- of diersoorten en/of natuurgebieden;
- Versnippering van leefgebieden: Dit treedt op als de verbreding of verandering van de weg ertoe leidt dat de bereikbaarheid van een deel van het leefgebied of het leefgebied van aangrenzende populaties wordt bemoeilijkt. Dit kan leiden tot een verminderde levensvatbaarheid van de populaties omdat ze meer energie moeten steken in het vergaren van voedsel, een deel van het foerageergebied niet meer kunnen gebruiken of de genetische uitwisseling tussen (deel-) populaties afneemt waardoor inteelt toe kan nemen.
- Kwaliteitsverlies habitats als gevolg van verstoring: Verstoring kan in dit gebied als gevolg van de N279 optreden door geluid, verlichting en menselijke activiteiten/beweging. Deze verstoringen treden vaak in combinatie op en kunnen elkaar ook versterken. Vooral zoogdieren en vogels zijn gevoelig voor verstoring door geluid en/of beweging, maar ook verlichting heeft effecten op fysiologische en fenologische activiteiten en processen.
- Kwaliteitsverlies habitats als gevolg van depositie van vermistenden en verzurende stoffen: Emissies van stoffen en vervolgens deposities daarvan in leefgebieden van soorten of natuurgebieden kunnen vermistening of verzuring tot gevolg hebben.

Das (tabel 3)

In vrijwel het hele Aa-dal komt de zwaar beschermde das voor. De verbreding van de N279 zal een klein en niet belangrijk deel van diens leefgebied aantasten. Er zullen geen burchten aangetast worden. Door de herinrichting als gevolg van het compensatieplan voor de verlegging van de Zuid-Willemsvaart en het Dynamisch beekdal, zal de kwaliteit van het resterende leefgebied veel beter worden. Verder zullen bij de N279 faunatunnels en rasters geplaatst worden die zorgen voor verzachten van de barrièrewerking en voorkomt eveneens nieuwe verkeersslachtoffers. Hierdoor zal er geen netto negatief effect op de dassenpopulatie optreden maar juist een positief effect. Het is daarnaast aannemelijk dat de kwaliteit van het leefgebied toe zal nemen door de verschillende projecten in het Aa-dal.

Vleermuizen (tabel 3)

Door de verbreding van de N279 wordt het feitelijke oppervlak foerageergebied kleiner voor de soorten die gebruik maken van het plangebied. 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. Hierdoor zijn er effecten mogelijk op het foerageergebied van de gewone dwergvleermuis, de ruige dwergvleermuis en de laatvlieger. Ook de rosse vleermuis komt incidenteel voor in het gebied, maar heeft doordat deze soort veelal hoger vliegt naar verwachting nauwelijks tot geen mogelijke effecten. Het aangetaste gebied is relatief klein en van beperkt belang. Vanwege divers natuurinrichtingsprojecten neemt de kwaliteit van overig gebied toe.

Er worden gebouwen gesloopt welke de afgelopen jaren als verblijfplaats hebben gediend en ook worden enkele oude bomen met holtes welke als verblijfplaats kunnen dienen gekapt. Bij alle alternatieven is sprake van directe effecten op verblijfplaatsen (winter, paar of balts) van de gewone dwergvleermuis. Effecten op andere soorten zijn mogelijk, maar niet af te leiden uit de beschikbare informatie. De bekende verblijfplaatsen van franjestaart, grootoorvleermuizen en watervleermuizen liggen op honderden meters van het plangebied en ondervinden zeker geen effecten. Er dienen maatregelen getroffen te worden om negatieve effecten op individuen en populatieniveau te voorkomen. Dit kan door realisatie van alternatieve vleermuisverblijfplaatsen (vleermuisopeningen en voorziening in spouwmuren, vleermuiskasten, vleermuisvelders). Het slopen van verblijfplaatsen dient buiten de kwetsbare periode uitgevoerd te worden.

Amfibieën – kamsalamander (tabel 3)

De voornaamste effecten betreffen de amfibieën omdat leefgebied en voortplantingswater van de zwaar beschermde kamsalamander (tabel 3) wordt aangetast. Er dienen maatregelen getroffen te worden om negatieve effecten op individuen en populatieniveau te voorkomen. Dit kan aanleg van nieuw leefgebied in nabije omgeving zijn en uitvoering van werkzaamheden buiten de kwetsbare periode.

Broedvogels en jaarrond beschermde nesten

Tijdens de aanleg van de weg zal rekening gehouden moeten worden met broedvogels. Zij maken gebruik van het gebied waar de weg verbreed wordt, en verstoring is verboden en ook geen ontheffing voor verleend kan worden. Door mitigerende

maatregelen moet voorkomen worden dat verstoring op zal treden. Door de planning van bepaalde werkzaamheden buiten het broedseizoen is dit goed mogelijk. Er worden gebouwen gesloopt en mogelijk groenblijvende beplanting weggehaald waar de huismus naar verwachting een vaste verblijfplaats heeft. Er dienen maatregelen getroffen te worden om negatieve effecten op individuen en populatieniveau te voorkomen. Dit kan door zoveel mogelijk geschikte erfbeplanting te sparen en de sloopwerkzaamheden buiten de kwetsbare periode uit te voeren (buiten broed- en winterseizoen). Verder kunnen bij resterende gebouwen en/of nieuwbouw voor deze soorten speciale voorzieningen aangebracht worden (vides bij dakpannen). Verder zijn er als gevolg van het project geen negatieve effecten op overige jaarrond beschermde soorten.

Overige soorten

Het gebied waar ruimtebeslag en/of verstoring optreedt, is verder niet van bijzonder belang voor andere beschermde planten of diersoorten. Dit betreft de steenanjer (tabel 2) en de kleine modderkruiper (tabel 2) en overige tabel 1-soorten. De steenanjer kan zich naar verwachting goed mogelijk op het talud vestigen. Dit kan gestimuleerd worden door de toplaag van te verwijderen, tijdelijk op te slaan en daarna weer in nieuwe berm aan te brengen. Dit vergroot de kansen voor rekolonisatie via het planten/of zaadmateriaal van deze soort als ook van andere plantensoorten van de Rode lijst. Verstoring van de kleine modderkruiper kan door goede planning van werkzaamheden voorkomen worden. Voor alle soorten geldt dat deze deel uitmaken van een grotere populatie en dat het plan de gunstige staat van instandhouding in gevaar brengt.

Ecologische hoofdstructuur

Het ruimtebeslag van het plan op de EHS-gebieden in de omgeving is in totaal bijna 11 ha. Het betreft vernietiging van met name vochtige bostypen (ca 5 ha) , kruiden- en faunagraslanden en vochtig hooiland en beek en bron (zie tabel 5.1). Het plan heeft (vrijwel) geen invloed op de ecologische verbinding langs de Zuid-Willemsvaart en de Aa. De evz langs de Zuid-Willemsvaart is maar beperkt functioneel en is aan de zuidzijde geprojecteerd verder van de invloedsfeer van de N279. Het verlies aan EHS waarden dient gemitigeerd en/of gecompenseerd te worden.

Tabel 5.1: Overzicht vernietigde natuur

Natuurbeheertype	Vernietiging (ha)
N03.01 beek en bron	1,41
N12.02 kruiden en faunarijke graslanden	2,76
N10.02 vochtig hooiland	0,49
N16.02 vochtig bos met productie	3,02
N14.01 rivier- en beekbegeleidend bos	1,34
N14.03 haagbeuken en essenbos	1,83
Totaal	10,85

Natuurcompensatie

Als gevolg van de capaciteitsvergroting van de N279 is er sprake van verlies aan natuur door vernietiging¹. Dit verlies aan natuur dient gecompenseerd te worden conform de provinciale Verordening ruimte 2012. De voorwaarden die in de Verordening aan natuurcompensatie worden gesteld zijn de volgende:

- m. compensatie vindt plaats aansluitend aan of nabij het aangetaste gebied, met dien verstande dat een duurzame situatie ontstaat;
- n. compensatie vindt plaats door realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden of fysieke compensatie op afstand van het gebied, indien fysieke compensatie aansluitend aan of nabij het gebied niet mogelijk is;
- o. compensatie kan plaatsvinden in de niet gerealiseerde delen van de ecologische hoofdstuctuur.

De wijze waarop de noodzakelijke natuurcompensatie zal plaatsvinden is verder uitgewerkt in een natuurcompensatie plan op hoofdlijnen (Bijlage 5). In dit plan is de compensatieopgave bepaald, is een concreet zoekgebied aangegeven waarbinnen de compensatie zal plaatsvinden en is een stappenplan opgenomen dat aangeeft hoe in de komende periode de concrete locaties waar de compensatie zal plaatsvinden zullen worden bepaald. Tevens is binnen de begroting van de capaciteitsvergroting N279 Noord budget gereserveerd voor de uitvoering van de compensatie.

Als gevolg van de capaciteitsvergroting is sprake van 10,85 ha vernietigde natuur. Rekening houdend met de toeslagfactor² betekent dit een compensatieopgave van 15,05 ha. Bij de bepaling van de locaties waar de compensatie plaatsvindt, heeft het provinciebestuur, naast het bepaalde in de Verordening ruimte 2012, prioriteit gegeven aan compensatie in niet gerealiseerde EHS. In de nabijheid van de N279 Noord is sprake van een grotere hoeveelheid niet gerealiseerde EHS dan voor de compensatieopgave nodig is. Omdat, gezien eigendomsverhoudingen en het feit dat deze gronden voor een belangrijk deel binnen de 45dB(A) zijn gelegen, echter onzeker is of de (gehele) compensatie op deze gronden mogelijk of wenselijk is, is ervoor gekozen een ruimer zoekgebied aan te houden. Dit ruimere zoekgebied omvat alle niet gerealiseerde EHS binnen de grenzen van de gemeenten waar de N279 Noord doorheen loopt, te weten 's-Hertogenbosch, Sint-Michielsgestel, Bernheze, Schijndel en Veghel. De totale hoeveelheid niet-gerealiseerde EHS in dit zoekgebied bedraagt ruim 600 ha. Daarmee bestaat, in combinatie met het gereserveerde budget, voldoende zekerheid dat de natuurcompensatie binnen dit zoekgebied gerealiseerd kan worden.

In het stappenplan is beschreven hoe binnen het zoekgebied locaties voor de compensatie geselecteerd zullen worden. In beginsel worden eerst locaties in de

nabijheid van de weg bekeken. Daarbij wordt gekeken naar natuurbeheertype, eigendom, aansluiting op gerealiseerde EHS. Bij de nadere bepaling van de compensatielocaties worden ook de gebiedspartners³ betrokken en afstemming gezocht met parallel lopende ontwikkelingen.

Gedurende de periode voorafgaand aan de vaststelling van het PIP door Provinciale Staten zal al aan de uitvoering van het compensatieplan op hoofdlijnen worden gewerkt.

Natura 2000 Vlijmens ven, Moerputten en Bossche broek

De capaciteitsvergroting van de N279 kan invloed hebben op de hoeveelheid verkeer op de A2 dat nabij het Natura 2000 gebied Vlijmens ven, Moerputten en Bossche broek ligt. Daardoor zal er mogelijk effect op de stikstofdepositie optreden. Dit effect is onderzocht in het MER(zie 8.6.2 van het MER Capaciteitsvergroting N279 's-Hertogenbosch-Veghel deel B) om inzicht te krijgen in de effecten en de alternatieven op dit aspect te vergelijken. In het MER is uit gegaan van de worst case-situatie. Uit het MER onderzoek en de aanvulling daarop (april 2013) blijkt dat een toename van de stikstof depositie in het Natura 2000-gebied niet op voorhand valt uit te sluiten. Echter omdat in het MER een worst casebenadering is gehanteerd leveren die onderzoeksresultaten geen exact beeld van de eventuele depositie van het voorkeursalternatief zolang het snelheidsregime van 80 km/uur wordt gehanteerd.

Daarom zijn in de genoemde aanvulling op het MER additionele berekeningen gemaakt om de realistische verwachting van de stikstofdepositie te bepalen voor 2016 en 2025. Op basis daarvan zijn de effecten op de natuurwaarden van Natura 200 gebied Vlijmens ven, Moerputten en Bossche broek nader bepaald.

Uit deze berekeningen blijkt dat het plan bij 80 km/uur alleen ter hoogte van het deelgebied Bossche Broek een zeer beperkte toename van 0,3 - 0,6 mol N/ha/j laat zien. Dit is maximaal 0,05% van de meest kritische depositiewaarde (blauwgraslanden 1100 mol N/ha/j). Ter hoogte van de deelgebieden Moerputten en Vlijmens Ven is er geen sprake van een depositietoename. (aanvulling MER, 5.2.2.)

Het plan leidt op het A2-traject langs het Bossche Broek (afslag 22-24) modelmatig tot een beperkte verkeerstoename (< 500 mvt/etmaal ; ordegrootte 0,25%), echter feitelijk gezien dient deze op 0 gesteld worden omdat de onnauwkeurigheid van het verkeersmodel een ordegrootte van 5% kent. Wanneer dit tracé niet meegenomen wordt in de depositieberekening liggen de resultaten voor het Bossche Broek met 0,1-0,2 mol N/ha/j lager.

De stikstofdepositie als gevolg van het VKA is ter hoogte van het Bossche Broek ongeveer de helft van de bijdrage van alternatief D met 100 km/uur (0,5 mol i.p.v. circa 1 mol N/ha/j). In het MER is reeds vermeld dat de achtergrondwaarden in het Natura 2000-gebied in 2010 tussen de 1500 en 2600 mol per hectare per jaar lag. Gemiddeld daalt de achtergronddepositie jaarlijks met circa 20 mol/ha /jaar. Het plan vermindert deze daling met maximaal 2,5%.

De huidige kwaliteit van de habitattypen in Natura2000 Vlijmens ven, Moerputten en Bossche broek is goed ondanks de te hoge achtergrondbelasting. De trend van blauwgraslanden in het deelgebied Bossche broek is neutraal. In het deelgebied Vlijmens ven en Honderd morgen is de trend voor blauwgraslanden positief. Hier vindt flinke areaaluitbreiding plaats mede geïnitieerd door Rijkswaterstaat. Om negatieve

effecten op blauwgraslanden als gevolg van de wegverbreding A2 's-Hertogenbosch – Eindhoven inclusief de forse autonome verkeersgroei te voorkomen heeft Rijkswaterstaat als mitigerende maatregel de benodigde kavelruil Heusden mogelijk gemaakt waardoor natuurinrichting voor blauwgraslanden kan worden uitgevoerd. Deze inrichting is eveneens gunstig voor Vossenstaart- en glanshaverhooilanden en Kranswierwateren. De stikstofdepositiebijdragen als gevolg van de capaciteitsuitbreiding is dermate gering dat deze geen ecologisch waarneembare effecten heeft en geen negatieve gevolgen heeft voor de instandhoudingsdoelstellingen.

Uit eerdere jurisprudentie zijn uitspraken bekend dat ondanks de overschrijding van de kritische depositiewaarden een toename van stikstofdepositie niet de natuurlijke kenmerken van het gebied aantast (o.a. N348 AbRvS, 19 januari 2011, nr. 201006773/1/R2 het inpassingsplan "Rondweg N348 Zutphen - Eefde"). In zaaknummer 201200294/1/A4 (uitspraak 27-12-2012) betreft het een toename van 3,3 Mol/ha/jaar op veenmosrietlanden in een overbelast situatie. Het habitatype komt ondanks de overschrijding in goed ontwikkelde vorm voor. De behoudoelstelling voor dit habitatype kan zonder meer worden gehaald bij de huidige en voorziene stikstofdepositie. Stikstofbeperkende maatregelen zijn derhalve niet noodzakelijk geacht. Deze situatie is ook van toepassing op het onderhavig plan.

Mitigerende en compenserende maatregelen

Op grond van beleid, wet- en regelgeving worden de volgende maatregelen getroffen om negatieve effecten op natuurwaarden te beperken of te voorkomen:

- De vernietiging van de EHS ruimtebeslag van bijna 11 ha dient gecompenseerd te worden met natuur van gelijke waarde. Omgerekend naar nieuwe natuur betreft dit 15 ha. In dit kader is een compensatieplan natuur (EHS) opgesteld.
- Vanuit de Flora- en faunawet zijn maatregelen nodig voor kamsalamander, vaste verblijfplaatsen van vleermuizen, huismus en broedvogels. De kamsalamander en vleermuizen liften mee met de compenserende maatregelen vanuit de EHS. Het omvat maatregelen die de kwaliteit van het leefgebied en de voortplantingswateren voor de kamsalamander en overige amfibieën toenemen. Ter vervanging van vernietiging van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen en huismus zullen alternatieve vleermuisverblijfplaatsen aangeboden moeten worden (bv vleermuiskasten, vides bij dakpannen). Verstoring van broedvogels tijdens broedseizoen is verboden; werkzaamheden die hierop van invloed zijn dienen buiten broedseizoen uitgevoerd te worden. Ten aanzien van de minder strikt beschermde soorten kan gewerkt worden conform een goedgekeurde gedragscode. Het opstellen van een werkprotocol is hierin verplicht en zal ecologische begeleiding van het project plaatsvinden.
- Het plan leidt ten opzichte van de huidige situatie van de N279 in beperkte mate tot een toename van versnippering van leefgebieden. Het plan maakt het mogelijk om nieuwe faunatunnels zoals vanuit provinciaal ontsnipperingsbeleid aan te leggen aansluitend op de fauna uittrekings plaatsen (FUP) en natuurvriendelijke oevers bij de Zuid-Willemsvaart. Plaatsing van rasters zorgt voor geleiding naar de tunnels en voorkomt aanrijdingen. Deze maatregelen verzacht de barrièrewerking voor dassen en overige soorten die van de tunnels gebruik gaan maken.

Ten aanzien van de omgang met geluidverstoring is op voorhand gekozen voor een

brongerichte maatregel; het toepassen van tweelaags ZOAB. Hierdoor wordt een dusdanige geluidreductie bereikt dat deze zelfs minder wordt dan de autonome situatie. Dit leidt ook tot een afname van de geluidsverstoring van EHS en leefgebied van geluidgevoelige diersoorten ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

Aanvulling Stikstofdepositie

Ondanks dat uit het onderzoek en uit jurisprudentie gebleken is dat mitigerende maatregelen in het kader van stikstofdepositie niet noodzakelijk zijn is er wel gekeken naar mogelijke maatregelen. Hieruit is naar voren gekomen dat het extra maaien en afvoeren van 150 m² aan groenvoorzieningen per jaar zal bijdragen aan een afname van de hoeveelheid stikstof in het gebied. De kosten voor dit maaien bedragen 32 euro per jaar, ofwel 320 euro per 10 jaar. Deze maatregel zal dan ook toegepast worden. Overige maatregelen bij de bron en/of overdracht zijn niet mogelijk of niet realistisch.

5.5.3 Conclusie

De realisatie van het plan leidt tot vernietiging van EHS en leefgebied van zwaarder beschermde soorten van de Flora- en faunawet en geringe toename van versnipperende werking van de N279. Door toepassing van faunatunnels en natuurcompensatie kan geconcludeerd worden dat er geen sprake is van significant negatieve effecten. In de toekomstige situatie sprake van minder geluidgestoord EHS-gebied dan in de autonome situatie vanwege de toepassing van 2-laags ZOAB.

Het plan heeft mogelijk effecten op het leefgebied van strikt beschermde soorten onder de Flora- en faunawet, namelijk de kamsalamander, vleermuizen en huismus. Het EHS compensatieplan biedt goede mogelijkheden voor nieuw leefgebied van deze en ook overige minder zwaar beschermde soorten.

Het vervangen leefgebied en/of verblijfplaats dient voor de vernietiging gerealiseerd te worden. Voor vernietiging van het voortplantingswater van de kamsalamander, vernietiging van vaste verblijfplaatsen van vleermuizen en huismussen is naar verwachting een ontheffing vereist. Gezien de mitigerende en compenserende maatregelen waarbij de gunstige staat van instandhouding van deze soorten wordt gegarandeerd wordt deze ontheffing naar verwachting verleend.

Het plan veroorzaakt vanwege verschuivingen in de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet stikstofdepositie in het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Bossche Broek. De bijdrage van stikstofdepositie als gevolg van de verbreding van de N279 is niet significant.

5.6 Luchtkwaliteit

5.6.1 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 luchtkwaliteit' (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), stikstofoxiden (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), stikstofoxiden (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 PM₁₀ 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 (PM₁₀), de 'zeezoutcorrectie'. Dit houdt in dat bij een overschrijding van de grenswaarden, de jaargemiddelde PM₁₀-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 PM₁₀ in onderhavig onderzoek betreffen ongecorrigeerde resultaten.

5.6.2 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 NO₂ en PM₁₀ dient inzicht gegeven te worden in de concentratieniveaus en eventuele overschrijdingen voor de verschillende varianten.

5.6.3 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, Bijlage 3) komt naar voren dat de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit niet overschreden worden. Zowel niet in de huidige situatie als in de toekomstige situatie.

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

5.7 Geluidhinder

5.7.1 Wettelijk kader

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd op grond van de Wet geluidhinder (Wgh). In deze paragraaf wordt het wettelijk kader ten aanzien van wegverkeerslawaaai 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 10 jaar na openstelling van de gewijzigde weg te vergelijken met de laagste waarde van:

- een reeds eerder verleende hogere waarde;

- de geluidbelasting in het 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".

5.7.2 Onderzoek

Het doel van het akoestisch onderzoek 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 de wijziging 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 huidige situatie en de toekomstige situatie. Het volledige onderzoek is opgenomen in Bijlage 6 van deze toelichting.

5.7.3 Conclusie

De volgende conclusies kunnen getrokken worden:

Sanering

Er is sprake van niet-afgehandelde sanering bij twee woningen (Kanaaldijk Noord 44A en Laverdonk 13). Voor deze woningen is gekeken of maatregelen doelmatig zijn. Indien dit niet het geval is, dienen hogere waarden vastgesteld te worden. Bij een woning zijn maatregelen in de vorm van een geluidscherm doelmatig. Voor de andere woning worden hogere waarden vastgesteld.

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. Er dienen bron- en overdrachtsmaatregelen 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 (Hooidonksedijk 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.

Naar aanleiding van de bestuurlijke notitie over de afweging van geluidmaatregelen heeft provincie Noord-Brabant besloten in plaats van enkellaags ZOAB, tweelaags ZOAB toe te passen. Uitgangspunt daarbij is geweest dat de schermen zoals die eerder met enkellaags ZOAB zijn gedimensioneerd, hetzelfde blijven. In onderstaande tabel zijn de maatregelen en het aantal vast te stellen hogere waarden van de eindvariant opgenomen.

Tabel 5.2 overzicht maatregelen

Cluster	Bronmaatregel	Schermmaatregel	Hogere waarden t.g.v. N279
1	tweelaagsZOAB	2m hoog, 1085m lang (is reeds gepland, maar dient absorberend te worden uitgevoerd)	Nee
2	tweelaagsZOAB	1m hoog, 300m lang + 1,5m hoog, 1100m lang (gedeelte t.o. cluster 1 absorberend)	Nee
3	tweelaagsZOAB	3m hoog, 300m lang (2m hoog, 190m lang was reeds gepland) Dit scherm sluit aan bij scherm cluster 2.	Nee
4	tweelaagsZOAB	-	Nee
5	tweelaagsZOAB	-	Nee
6	tweelaagsZOAB	-	Nee
7	tweelaagsZOAB	-	Nee
8	tweelaagsZOAB	-	Ja (3)
9	tweelaagsZOAB	-	Nee
10	tweelaagsZOAB	-	Nee
11	tweelaagsZOAB	-	Nee
12	tweelaagsZOAB	-	Nee
13	tweelaagsZOAB	-	Ja (2)
14	tweelaagsZOAB	-	Nee
15	tweelaagsZOAB	-	Nee
16	tweelaagsZOAB	2m hoog, 96m lang	Ja (1)

Bovenstaande maatregelen zijn financieel doelmatig.

Reconstructie Runweg, Molendijk, Heeswijkseweg, Steeg, Kapelstraat

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 en de Steeg is er sprake van reconstructie bij twee woningen (Assendelftseweg 1 en Heeswijkseweg 5). De maximale toename is 3 dB bij de woning Assendelftseweg 1 ten gevolge van de Kapelstraat. De maximale toename ten gevolge van de Steeg is 5 dB op het adres Heeswijkseweg 5. Bron- en overdrachtsmaatregelen worden als niet doelmatig beschouwd. Voor de woning Assendelftseweg 1 dient een hogere waarde te worden vastgesteld van 54 dB ten gevolge van de Kapelstraat. Voor de woning Heeswijkseweg 5 dient een hogere waarde te worden vastgesteld van 53 dB ten gevolge van de Steeg.

Overig onderliggend wegennet

Op veel wegen in de omgeving van de N279 die zelf niet fysiek wijzigen is een afname van de geluidbelasting te zien of een kleine toename (tot 1 dB). Op een paar locaties is de toename meer dan 1,5 dB. Op de Steeg is de toename 1,7 dB. Langs deze weg zijn enkele boerderijen gelegen. Bron- of overdrachtsmaatregelen zullen financieel niet doelmatig zijn door het beperkte aantal woningen en de verspreide ligging.

Verder is er nog een toename te zien ten zuidoosten van Heeswijk-Dinther. Dit is het gevolg van een nieuwe ontsluitingsweg en niet het gevolg van de wijziging aan de N279. Ten gevolge van de wijziging aan de N279 worden hier geen maatregelen geadviseerd.

Maatregelen Geluidluwe gevels

De woningen waar een hogere waarde wordt vastgesteld, dienen volgens het beleid van de provincie een geluidluwe gevel te bezitten. Dit is niet het geval bij vier woningen langs het tracé van de N279. In hoofdstuk 8 van het akoestisch onderzoek worden oplossingsrichtingen aangedragen om zoveel mogelijk te voldoen aan een geluidluwe gevel.

NoMo-woningen (Nota Mobiliteit 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 tweelaags ZOAB en schermen wordt de maximale geluidbelasting 61 dB. Aangezien de maximale geluidbelasting na maatregelen de 63 dB (incl. art 110g Wgh) niet overschrijdt, is er geen sprake van zogenoemde NoMo-woningen.

5.8 Veiligheid

5.8.1 Verkeersveiligheid

Op de N279 is de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in het verbeteren van de verkeersveiligheid, door middel van weginrichting en handhaving. In Tabel 5.3 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.

Tabel 5.3: risicocijfers 2005-2009

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

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 drieledig:

- 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.

Tabel 5.4: Geprognosticeerde toe/afname van aantal slachtoffers en score ten opzichte van referentiesituatie

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

5.8.2 Externe veiligheid

In het plangebied zijn enkele gasleidingen aanwezig. Deze leidingen hebben een diameter van respectievelijk 36 en 42 inch en beide leidingen hebben een druk van 66,2 Bar.

In het kader van de verbreding van de N279 hoeft er geen nader onderzoek naar het groepsrisico plaats te vinden. Het groepsrisico verandert namelijk niet door de verbreding van de weg. In groepsrisicoberekeningen worden verkeerscijfers niet meegenomen.

De plaatsgebonden risicocontour ligt binnen de beschermingszone van de leiding. Deze verandert niet door de verbreding van de N279.

Daarnaast is onderzocht wat de gevolgen zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op het groepsrisico. Door de wegverbreding en de aanpassing van diverse aansluitingen zal het groepsrisico in de toekomstige situatie af nemen. De veiligheid verbetert hierdoor. De plaatsgebonden risicocontour verandert niet. In de MER (zie Bijlage 3) wordt hier nader op ingegaan.

5.8.3 Niet gesprongen explosieven

De werkzaamheden voor de verbreding van de weg worden uitgevoerd in een zeer beperkt ruimtebeslag. Na de Tweede Wereldoorlog zijn al meerdere malen grondroerende werkzaamheden uitgevoerd op deze locatie waardoor het niet waarschijnlijk is dat er nog explosieven in de grond aanwezig zijn. Indien er bij de uitvoering van de werkzaamheden blijkt dat er verdenkingen zijn op niet gesprongen explosieven, zal conform geldende richtlijnen onderzoek uitgevoerd worden.

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 een provinciale belang. 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 zijn 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 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.

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 standaardisering en digitalisering van bestemmingsplannen 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.

6.3 Plansystematiek

De planregeling van dit PIP 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 burgemeester en wethouders van de betreffende te leggen.

6.4 Indeling regels

Het PIP 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 7) zijn de volgende:

1. Groen (Artikel 3);
2. Verkeer - 1 (Artikel 4);
3. Verkeer - 2 (Artikel 5);
4. Verkeer - 3 (Artikel 6);
5. Water (Artikel 7).

Bestemming Verkeer - 1, Verkeer - 2 en Verkeer - 3

De bestemming 'Verkeer - 1' is gegeven aan de gronden waar op de hoofdrijbaan twee rijstroken per richting zijn toegestaan. Naast deze rijstroken zijn ook parallelwegen, opstelstroken, opstelstroken, in- en uitvoegstroken en op- en afritten toegestaan. De bestemming 'Verkeer - 2' is gegeven aan wegen waar op de hoofdrijbaan 1 rijstrook per richting is toegestaan. Binnen de bestemmingen 'Verkeer - 1' en 'Verkeer - 2' is vanwege geluidschermen een aantal aanduidingen opgenomen. Enkel daar waar dit in de regels is bepaald en op de verbeelding is aangeduid, zijn geluidschermen toegestaan. Verschillende aanduidingen voor geluidscherm zijn gebruikt doordat de geluidschermen in het plangebied verschillen qua hoogte en daardoor geen generieke regeling kan worden opgenomen. Als peil wordt aangehouden de hoogte van de weg ter plaatse van het scherm.

Om te borgen dat de geluidschermen daadwerkelijk worden gerealiseerd, is een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Op grond van deze verplichting mogen de gronden met de bestemming 'Verkeer – 1' bedoeld voor de capaciteitsuitbreiding van de N279 niet eerder voor doorgaand verkeer in gebruik worden genomen, dan nadat de geluidbeperkende voorzieningen ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van verkeer – geluidscherm 1', 'specifieke vorm van verkeer – geluidscherm 2', 'specifieke vorm van verkeer – geluidscherm 3' en 'specifieke vorm van verkeer – geluidscherm 4' zijn gerealiseerd.

Daarnaast is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om de mitigerende en compenserende maatregelen planologisch te borgen. De mitigerende en compenserende maatregelen dienen gerealiseerd te zijn voordat de capaciteitsvergroting opengesteld mag worden voor verkeer.

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het PIP ten behoeve van de bouw en het gebruik van geluidwerende voorzieningen anders dan ter plaatse van de aanduiding. Van deze afwijking mag slechts gebruik worden gemaakt indien in ieder geval de wijzigingen geen zodanige veranderingen in de geluidssituatie brengen dat daardoor de vastgestelde hogere waarden worden overschreden of ten behoeve van nieuwe woningen hogere waarden moeten worden vastgesteld.

Voor kunstwerken is ook een aantal aanduidingen opgenomen. Hier geldt dat eveneens verschillende aanduidingen zijn gebruikt doordat de hoogte tussen de verschillende kunstwerken verschilt. In vergelijking tot andere bouwwerken wordt voor kunstwerken, waaronder bouwwerken ten behoeve van civieltechnische en/of infrastructurele doeleinden worden verstaan, voor wat betreft de peilbepaling uitgegaan van het NAP.

Naast de twee genoemde verkeersbestemmingen is ook nog een derde verkeersbestemming opgenomen. Dit betreft de bestemming 'Verkeer - 3'. Deze bestemming is gegeven aan de gronden die niet bedoeld zijn voor wegen, maar voor langzaamverkeersverbindingen, zoals voet, bromfiets- en rijwielpaden. Binnen deze bestemming zijn bruggen, viaducten en een ovatonde toegestaan daar waar dat is aangeduid. Het hiervoor bij de bestemmingen 'Verkeer - 1' en 'Verkeer - 2' gestelde over deze aanduidingen, is ook hier van toepassing. Binnen de bestemming 'Verkeer – 2' is nog de aanduiding 'parkeerterrein' opgenomen. Ter plaatse van die aanduiding is een parkeerterrein toegestaan.

Bestemming Groen

De gronden die bestemd zijn voor groenvoorzieningen hebben de bestemming 'Groen' gekregen. Binnen deze bestemming zijn daar waar dit is aangeduid, geluidschermen en kunstwerken toegestaan. Het hiervoor bij de bestemmingen 'Verkeer - 1' en 'Verkeer - 2' gestelde over deze aanduidingen, is ook hier van toepassing. Voor het geluidscherm dat is toegestaan binnen de bestemming 'Groen' geldt als peil ook de hoogte van de weg ter plaatse van het scherm.

Bestemming Water

De bestemming Water is gegeven aan een deel van de Aa en de Zuid-Willemsvaart en enkele kleinere waterlopen in het plangebied.

De dubbelbestemmingen (artikel 8 t/m 12) zijn de volgende:

1. Leiding - Gas (Artikel 8);

2. Leiding - Riool (Artikel 9);
3. Waarde - Archeologie (Artikel 10);
4. Waarde - Attentiegebieden ehs (Artikel 11);
5. Waterstaat - Waterkering (Artikel 12).

Deze dubbelbestemmingen gelden primair ten opzichte van de andere reguliere bestemmingen waarmee zij samenvallen.

Dubbelbestemming Leiding - Gas

Binnen het plangebied ligt een drietal aardgastransportleidingen van de Gasunie. Deze leidingen, van 36 en 42 inch en 66,2 bar, kruisen ter hoogte van de Molendijk de Zuid-Willemsvaart. Doordat dit planologisch relevante leidingen zijn, hebben deze de dubbelbestemming Leiding - Gas gekregen met een bijbehorend beschermingsregime. Aan weerszijden van de leidingen is ook een belemmeringenstrook opgenomen van 5 meter om een veilig en bedrijfszeker gastransport en beperken van gevaar voor goederen en personen in de directe omgeving te waarborgen.

Dubbelbestemming Leiding - Riool

Binnen het plangebied ligt ook een rioolpersleiding ter hoogte van Berlicum. Deze planologisch relevante leiding heeft de dubbelbestemming Leiding - Riool opgenomen met een bijbehorend beschermingsregime. Een vrijwaringszone van 3,5 meter aan weerszijden van de leiding is opgenomen.

Dubbelbestemming Waarde - Archeologie

De dubbelbestemming Waarde - Archeologie is opgenomen voor gronden met een zekere verwachtingswaarde. In hoofdstuk 5.3 van de toelichting is opgenomen welke verwachtingswaarde het betreft en in hoeverre planologische bescherming geboden is. Via onderliggende dubbelbestemming is een beschermende regeling opgenomen op voorstel van de provinciaal archeoloog, die erin voorziet dat voor ingrepen groter dan 100 m² en dieper dan 30 cm een omgevingsvergunning moet worden verleend en dat in dat kader nader archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd.

Dubbelbestemming Waarde - Attentiegebieden ehs

Het plangebied is gelegen in een gebied dat volgens de Verordening Ruimte Noord-Brabant 2011

als attentiegebied ehs is aangewezen. Om dit gebied te beschermen is een dubbelbestemming opgenomen.

Dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering

De Drongelse dijk bij Waalwijk is een primaire waterkering en vanwege die dijk is de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering opgenomen met bijbehorend beschermingsregime. Naast deze waterkering zijn er geen andere waterkeringen die planologisch bescherming behoeven.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

De algemene regels (artikel 13 t/m 17) bevatten regels, die voor alle in het plan opgenomen bestemmingen gelden. Het betreffen de volgende regels:

1. Anti-dubbeltelregel (Artikel 13);
2. Algemene afwijkingsregels (Artikel 14);
3. Algemene wijzigingsregels (Artikel 15);

4. Overige regels (Artikel 16).

Anti-dubbeltelregel (Artikel 13)

De anti-dubbeltelregel is bedoeld om te voorkomen dat een ongewenste cumulatie van bebouwing optreedt.

Algemene afwijkingsregels (Artikel 14)

In aanvulling op afwijkingsbepalingen in hoofdstuk 3 van de planregels is in dit artikel een aantal algemene afwijkingsmogelijkheden opgenomen. Afwijking mag in de genoemde gevallen niet plaatsvinden indien de bouw- en gebruiksmogelijkheden van nabijgelegen percelen in onevenredige mate worden beperkt en/of indien ter plaatse aanwezige waarden op onevenredige wijze worden of kunnen worden aangetast.

Algemene wijzigingsregels (Artikel 15)

In de algemene wijzigingsregels is bepaald dat het bevoegd gezag bevoegd is bij wijziging 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.

Overige regels (Artikel 16)

In dit artikel is onder meer geregeld dat voor zover in deze regels wordt verwezen naar andere regelgeving, de andere regelgeving geldt zoals die luidt dan wel van kracht is op het moment van tervisielegging van het ontwerp van het PIP. Daarnaast is een rangorderegeling opgenomen ingeval dubbelbestemmingen samenvallen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

De overgangs- en slotregels (Artikel 17 en Artikel 18) bevatten de wettelijk voorgeschreven overgangsregels en de citeertitel van de regels van het PIP.

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 tevens 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 Exploitatieplan

De plannen voor de N279 hebben uitsluitend 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. Een exploitatieplan is derhalve niet noodzakelijk.

7.1.2 Financiering

De basis voor het PIP is gelegen in de Structuurvisie ruimtelijke ordening van 1 januari 2011. De Structuurvisie geeft een ruimtelijke vertaling van de opgaven en doelen uit de Agenda van Brabant. De N279 maakt hiervan deel uit. In het kader van de Agenda van Brabant, hebben PS een “Spaar- en investeringsfonds wegeninfrastructuur” ingesteld (PS besluit 11 november 2010) waaruit dit project zal worden gefinancierd.

Vanuit het Spaar- en investeringsfonds en andere middelen is een bedrag van totaal € 206 miljoen beschikbaar. Dit bedrag is gebaseerd op een begroting van de projectkosten waarbij onder andere ook met de financiële consequenties van de natuurcompensatie (€ 1,2 miljoen) en –mitigatie, landschappelijke inpassing (€ 0,1 miljoen) en mogelijke planschade is rekening gehouden. Geconcludeerd is dat met het uit het spaar- en investeringsfonds beschikbare budget de scope van het project zoals dat in dit provinciaal inpassingsplan ruimtelijk is gedefinieerd kan worden uitgevoerd. Het budget biedt daarbij voldoende bandbreedte om via aanbesteding met daarop gerichte emvi-criteria (criteria op basis van economisch meest voordelige inschrijving) de beoogde kwaliteit tot stand te brengen.

Het onderhoud van de weg maakt onderdeel uit van het contract dat met de aannemer wordt gesloten. De onderhoudstermijn betreft 10 jaar. De kosten van het onderhoud worden betaald uit de onderhoudsbegroting. Na afloop van het contract blijft het onderhoud van de N279 opgenomen in de onderhoudsbegroting voor de provinciale wegen.

7.1.3 Verwerving

Er wordt getracht om de gronden die benodigd zijn voor de in 7.1.1 genoemde ontwikkelingen, voorzover dat nog niet het geval is, via minnelijke verwerving in eigendom te krijgen. Indien dit niet mogelijk is resteert de optie tot onteigening.

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 sluipverkeer 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. Verder is er 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 en overleg ex. artikel 3.1.1. Bro

Om belanghebbenden en belangstellenden gedurende het planproces te informeren over de stad van zaken heeft de provincie Noord-Brabant in Rosmalen, Kloosterstraat 4 een informatiecentrum voor (o.a.) de N279 Noord ingericht. Daarnaast worden regelmatig nieuwsbrieven verspreid waarmee de omgeving wordt geïnformeerd over de ontwikkelingen. Via de provinciale website kan nadere informatie worden verkregen en kunnen openbare stukken aangaande de N279 Noord worden ingezien en gedownload.

Provinciale Staten van Noord-Brabant hebben het voorontwerp PIP ter inzage gelegd van 24 februari tot 5 april 2012. Gedurende deze periode konden inspraakreacties worden ingediend en zijn de volgende informatieavonden georganiseerd:

- 27 februari: 1e informatieavond voor raadsleden betrokken gemeenten;
- 6 maart: 2e informatieavond voor raadsleden betrokken gemeenten;

- 7 maart: informatieavond direct betrokkenen (direct aanwonenden en grondeigenaren);
- 13 maart: 1e algemene informatieavond;
- 21 maart; 2e algemene informatieavond.

De informatieavonden voor de raadsleden van de betrokken gemeenten waren erop gericht de raadsleden van informatie te voorzien in het kader van het wettelijk verplicht raadplegen van betrokken gemeenteraden voor de vaststelling van een inpassingsplan. Naast deze informatieavonden is in verschillende gemeenteraadsvergaderingen ter plaatse een toelichting gegeven op voorontwerp PIP en concept MER. De raden van de betrokken gemeenten hebben allen een schriftelijke reactie gegeven.

Naast de betrokken gemeenten zijn ook het Waterschap Aa en Maas en relevante Rijksdiensten, de provinciale omgevingscommissie, Kamer van Koophandel en Gasunie in de gelegenheid gesteld op voorontwerp PIP en concept MER te reageren.

Naar aanleiding van de inspraak en het vooroverleg zijn in totaal 93 reacties ontvangen. De provincie heeft deze reacties bijeengebracht in een Nota van Inspraak (d.d. 3 juli 2012). In deze nota zijn de opmerkingen kort samengevat en van een reactie van GS voorzien. De nota vormt een bijlage bij dit PIP. Hier kan de beantwoording van alle reacties worden teruggevonden.

Voorts heeft de provincie Noord-Brabant in haar rol van bevoegd gezag op 7 maart 2012 de commissie voor de milieueffectrapportage om een tussentijds toetsingsadvies gevraagd over het concept MER. Dit advies hebben Provinciale Staten op 14 juni 2012 ontvangen (rapportnummer 1905-85). De adviezen van de commissie zijn verwerkt in het definitieve MER.

Verskillende reacties hebben GS aanleiding gegeven tot nadere afwegingen, aanvullend onderzoek en aanpassing van dit ontwerp PIP ten opzichte van het voorontwerp. Hierop is eerder in de toelichting ingegaan.

7.2.3 Zienswijzen

Het inpassingsplan heeft twee maal ter visie gelegen, namelijk van 19 december 2012 tot en met 13 februari 2013 en van 4 maart 2013 tot en met 17 april 2013. Ook in deze periode zijn informatieavonden gehouden voor burgers, direct betrokkenen en bestuurders, respectievelijk op 8, 10 en 24 januari 2013. Ingeziende zienswijzen zijn samengevat en van een reactie voorzien in de nota van zienswijzen.

8 EINDNOTEN

1. Uit het geluidonderzoek in het kader van MER en PIP is gebleken dat bij het voorkeursalternatief geen sprake is van verlies aan natuur door verstoring. Dit komt omdat in het voorkeursalternatief naast de wettelijk vereiste maatregelen extra stil asfalt (2-laags ZOAB) wordt toegepast. Hierdoor is geen sprake meer van een toename van het geluid ten opzichte van de autonome ontwikkeling.
2. Zie Verordening ruimte 2012, artikel 4.12 onder 3
3. De vijf betrokken gemeenten en, afhankelijk van de situering ook Waterschap Aa en Maas en/of Rijkswaterstaat.