

Gemeente Oss
Bestemmingsplan N329

projectnr. 1907-159457
revisie 03
oktober 2008

	datum	nummer besluit	resultaat
• voorontwerp			terinzagelegging
o ontwerp			tervisielegging
o besluit gemeenteraad			(gewijzigd) vastgesteld
o besluit gedeputeerde staten			besluit raad <niet/volledig> goedgekeurd
o besluit afdeling bestuursrechtspraak			besluit gs <niet/volledig> in stand gelaten
o in werking			de regel ...geldt niet; de plankaart geldt niet voor

Opdrachtgever

Gemeente Oss
Postbus 5
5340 BA OSS

datum vrijgave

8 oktober 2008

beschrijving revisie

voorontwerp

goedkeuring

mr. M.E.C. Mutsaers

vrijgave

ing. M. Winkel-Bootsma

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Gebiedsbeschrijving	1
1.3	Huidige juridische status plangebied	2
1.4	Planvorm	2
1.5	Leeswijzer	3
2	Planologische beleidskaders	5
2.1	Europees- en rijksbeleid	5
2.1.1	Nota Ruimte	5
2.1.2	Nota Belvédère	5
2.1.3	Verdrag van Valletta (Malta)	5
2.1.4	Vogel- en habitatrichtlijn	6
2.1.5	Europese Kaderrichtlijn water	6
2.1.6	Vierde Nota Waterhuishouding	7
2.1.7	De Wet luchtkwaliteit	8
2.2	Provinciaal en regionaal beleid	8
2.2.1	Streekplan Brabant in Balans	8
2.2.2	Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant 'Verplaatsen naar Brabant'	10
2.3	Gemeentelijke beleid	10
2.3.1	Structuurvisie Oss	10
2.3.2	Groenbeleidsplan Oss	11
2.3.3	Natuur- en landschapsvisie Oss	11
2.3.4	Nota landschapsbeleid	11
2.3.5	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan	11
2.3.6	Fietsnota Oss	12
2.3.7	Visie op de detailhandelsstructuur 2007-2015	12
3	Realiserings- en uitvoeringsaspecten	13
3.1	Inleiding	13
3.2	Archeologisch onderzoek	13
3.3	Watertoets	14
3.4	Quick-scan natuur	16
3.5	Bodemonderzoek	19
3.6	Akoestisch onderzoek	20
3.7	Luchtkwaliteitsonderzoek	21
3.8	Externe veiligheid	22
3.9	Leidingen	23
4	Reconstructie en inpassing	25
4.1	De ontwikkeling	25
4.2	Landschapsplan	25
4.3	Milieueffectrapportage N329	29
5	Toelichting op de planregels	35
5.1	Algemeen	35
5.2	Artikelsgewijze toelichting	35
6	Uitvoerbaarheid	39
6.1	Economische uitvoerbaarheid	39

6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	39
6.2.1	Inspraak ingevolge de inspraakverordening	39
6.2.2	Overleg ingevolge artikel 3.1.1 Bro	39

Separate bijlagen:

1. rapportage "Archeologisch Rapport 2007/95; Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek ten behoeve van de MER N329 te Oss"
2. rapportage "Waterdeel voor de Mer, N329 Oss"
3. rapportage "Historisch onderzoek verbreding N329 te Oss"
4. rapportage " Akoestisch onderzoek Wijziging N329 te Oss"
5. rapportage " Luchtkwaliteitonderzoek Oss, Reconstructie N329"
6. rapportage "Landschapsplan, Reconstructie provinciale weg N329 te Oss"
7. Milieueffectrapport Reconstructie N329 Oss

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De N329 is voor zowel de gemeente Oss, als voor de regio ten noorden van de A59/A50, één van de belangrijkste toegangswegen vanaf het rijkswegennet naar de stad. Daarnaast is de N329 van groot belang voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen aan de oost- en westzijde van de N329 en heeft de weg een belangrijke regionale functie als verbinding tussen de haven van Oss en het achterland.

De huidige inrichting van de N329 leidt, in samenhang met een hoog verkeersaanbod op deze weg en het relatief hoge percentage vrachtverkeer, in toenemende mate tot vertragingen en tot een toename van de verkeersonveiligheid. Deze problemen zullen in de toekomst alleen maar verder toenemen. Dat is zeer onwenselijk en dient te worden voorkomen.

De gemeente Oss en de provincie Noord-Brabant hebben een concreet besluit genomen over de oplossing van de problematiek op de N329. Het betreft een reconstructie van de N329. De reconstructie heeft als doel om een toekomstvast, verkeersveilige oplossing voor de huidige en toekomstige bereikbaarheidsproblemen op de N329 te creëren. Onlangs is bekend geworden dat de N329 een "weg van de toekomst" wordt. De maatregelen die daar voor wenselijk zijn worden bij het ontwerp beschreven.

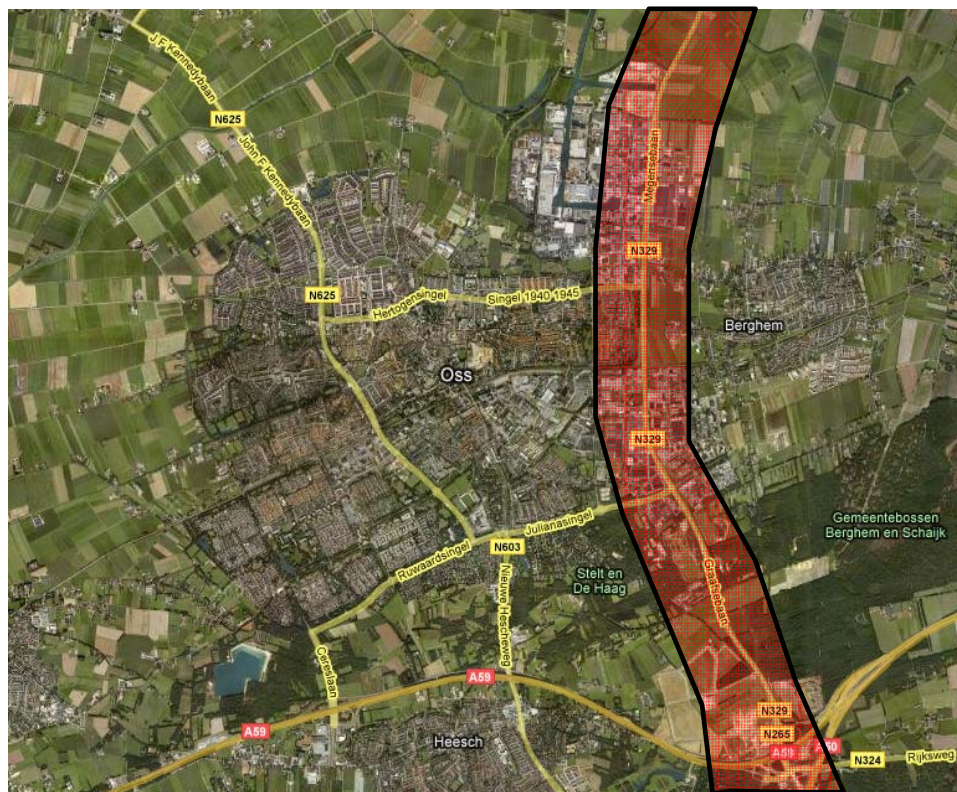
De vigerende bestemmingsplannen bieden maar gedeeltelijk de mogelijkheid de reconstructie te realiseren. Er wordt daarom een nieuw bestemmingsplan opgesteld voor de N329 (Paalgraaf tot en met kruispunt Merwedestraat). Het doel van dit bestemmingsplan is om de reconstructie en maatregelen die horen bij de "weg van de toekomst" mogelijk te maken.

1.2 Gebiedsbeschrijving

De N329 ligt tussen de rijksweg A50 en de Maas. Een deel van dit tracé valt in onderstaand bestemmingsplan. Het betreft het deel van de Rijksweg A50 tot de Dorpenweg. Het wegprofiel van de N329 bestaat uit één rijbaan met twee rijstroken (één rijstrook per rijrichting). Op het deel van de weg langs de kern van Oss bevinden zich veel door verkeerslichten geregelde kruispunten. Ook kruist de weg op dat deel de spoorweg, Den Bosch-Nijmegen die door Oss loopt.

Het zuidelijke deel van de weg wordt aan de oostkant begrensd door een gebied dat deel uit maakt van de Groene Hoofdstructuur. Aan de westkant ligt het nog te ontwikkelen bedrijventerrein Vorstengrafdonk. Meer naar het noorden liggen zowel aan de west- als aan de oostkant bedrijventerreinen (Moleneind, Landweer en Danenhoef). Nog verder noordelijk ligt aan de westzijde de bebouwde kom van Oss en aan de oostzijde een relatief open gebied met op enige afstand de bebouwde kom van Berghem. Het meest noordelijke deel wordt aan weerszijden begrensd door bedrijventerreinen (Elzenburg en de Geer).

Op de volgende pagina is een afbeelding van het plangebied weergegeven.



Afbeelding 1: projectgebied

1.3 Huidige juridische status plangebied

Binnen het plangebied zijn tot het onherroepelijk worden van het onderhavige bestemmingsplan de volgende bestemmingsplannen van kracht:

8. Bestemmingsplan Uitbouw A50
9. Bestemmingsplan Bedrijventerrein Vorstengrafdonk,
10. Bestemmingsplan Buitengebied (integrale herziening)
11. Bestemmingsplan Bosgebieden/Bosgebieden herziening
12. Bestemmingsplan Buitengebied Zuid, 5^e partiele herziening
13. Bestemmingsplan Danenhoef 1987
14. Bestemmingsplan Schadewijk Oost
15. Bestemmingsplan Doortrekking S-30
16. Bestemmingsplan Elzenburg Zuid II
17. Bestemmingsplan De Geer en Zuid
18. Bestemmingsplan De Geer
19. Bestemmingsplan Elzenburg Noord

1.4 Planvorm

Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan bestaat uit het toekomstige tracé van de reconstructie van de N329 en het aanliggend gebied. Er wordt gebruik gemaakt van een zestal bestemmingen. Onder een deel van het tracé liggen leidingen waarvoor een aanvullende bestemming is opgenomen.

Het bestemmingsplan is vervat in een plankaart en regels en gaat vergezeld van een toelichting.

Plankaart

Op de plankaart, bestaande uit drie bladen met tekeningnummer 159457-CO-0 zijn onder meer de bestemmingen van de in het plan begrepen gronden aangegeven met bijbehorende verklaring, het zogenaamde renvooi. De verklaring legt een verbinding tussen de bestemming die op de kaart is aangegeven en de regels. De kaart is getekend op schaal 1:2000.

Regels

De regels bevatten de regeling inzake het gebruik van de gronden die in het plan zijn begrepen. De regels zijn ingedeeld in vier hoofdstukken: de inleidende bepalingen, de bestemmingsregels en dubbelbestemmingen, de algemene regels en de overgangs- en slotregels. Het eerste hoofdstuk bevat onder andere definities van de gebruikte begrippen en regels omtrent de wijze van meten. Het tweede hoofdstuk bevat bestemmingsregels en regels voor de dubbelbestemming leidingen. Hoofdstuk drie bevat onder meer regels met betrekking tot de algemene ontheffingsbevoegdheid en het vierde hoofdstuk bevat de overgangs- en slotregels.

Toelichting

In de toelichting wordt de opzet van het plan beschreven en zijn de aan het plan ten grondslag liggende gedachten vermeld. Tevens wordt verslag gedaan van de resultaten van over het plan gevoerde inspraak en overleg.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 1 bevat een beschrijving van de aanleiding voor het bestemmingsplan, de huidige (juridische) situatie van het plangebied en de planvorm. In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader geschetst, bestaande uit Europees- en rijksbeleid, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 3 volgen aspecten die van invloed zijn op het gebied. Een omschrijving van het project (de weg van de toekomst), een samenvatting van het MER die uitgevoerd is ten behoeve van de omleiding staan en het landschapsplan is weergegeven in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 wordt een toelichting op de planregels gegeven. Hoofdstuk 6 bevat de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het gevoerde vooroverleg en de inspraak).

2 Planologische beleidskaders

In dit hoofdstuk wordt in het kort en voor zover relevant het beleidskader toegelicht, waarbinnen onderhavig bestemmingsplan moet passen.

2.1 Europees- en rijksbeleid

2.1.1 Nota Ruimte

In de Nota Ruimte (2006) worden de uitgangspunten voor de ruimtelijke inrichting van Nederland vastgelegd, waarbij het gaat om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol speelt.

De nota bevat daarmee niet alleen de ruimtelijke uitspraken zoals die eerder in het ontwerp van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening waren opgenomen, maar ook die uit het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR2) en uit het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP), voor zover het kabinet daaraan vasthoudt. Daarnaast worden in de Nota Ruimte ook de Gebiedsgerichte Economische Perspectieven opgenomen.

De kern van het beleid ligt in het toepassen van efficiënte manieren om met de ruimte om te gaan. Uitgangspunt van het beleid is dat de ruimtebehoefte zoveel mogelijk wordt gehonoreerd en dat er gezocht wordt naar mogelijkheden om tegelijkertijd ruimtelijke kwaliteit te waarborgen. De focus ligt op vier algemene doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid.

In de Nota Ruimte zijn alleen uitspraken opgenomen die een specifiek nationaal ruimtelijk belang dienen of die zorgen voor een gegarandeerde basiskwaliteit voor alle bewoners van Nederland. Rode contouren komen daarom in de nota niet meer voor; een goede waarborging en ontwikkeling van de kwaliteit van specifieke natuurgebieden en landschappen wel.

2.1.2 Nota Belvédère

In de Nota Belvédère (1999) wordt een relatie gelegd tussen cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting. Centraal in de nota staat de instandhouding, versterking en verdere ontwikkeling van cultuurhistorische identiteit door een betere benutting van cultuurhistorische kwaliteiten bij ruimtelijke aanpassingen. In de nota zijn de – in cultuurhistorisch opzicht – meest waardevolle gebieden en steden van Nederland geselecteerd.

Het gebied waarin de gemeente Oss is gelegen, is niet aangewezen als Belvédèregebied. De nota heeft derhalve geen consequenties voor het bestemmingsplan.

2.1.3 Verdrag van Valletta (Malta)

Het Europese Verdrag van Valletta, ook wel het Verdrag van Malta genoemd, beoogt het cultureel erfgoed dat zich in de bodem bevindt beter te beschermen. Het gaat bijvoorbeeld om grafvelden, gebruiksvoorwerpen en resten van bewoning. Op iedere plaats in de bodem kan dit soort erfgoed zich bevinden. Vaak werden archeologen laat bij de ontwikkeling van plannen betrokken. Hierdoor werd de aanwezigheid van archeologische waarden vaak pas ontdekt als projecten, zoals de aanleg van wegen of stadsvernieuwing, al in volle gang waren.

Om het bodemarchief beter te beschermen en om onzekerheden tijdens de bouw van bijvoorbeeld nieuwe wijken te beperken, is het vanaf 1 januari 2005 verplicht vooraf onderzoek te laten doen naar de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op deze manier kan daar bij de ontwikkeling van de plannen zoveel mogelijk rekening mee worden gehouden. Op 16 april 1992 werd de verdragstekst door de leden van de Europese ministerraad in Valletta ondertekend. Daarmee is het verdrag de opvolger van een eerder Europees verdrag uit 1969 waarin vooral de bescherming van archeologische monumenten werd geregeld. Uitgangspunt van het nieuwe verdrag is dat het archeologische erfgoed al voordat het tot monument is verklaard, integrale bescherming nodig heeft en krijgt. In paragraaf 3.6 is aangegeven wat de consequenties voor het plangebied zijn.

2.1.4 Vogel- en habitatrichtlijn

Door de Europese Unie zijn richtlijnen uitgevaardigd ter bescherming van bedreigde plant- en diersoorten en leefgebieden in Europa. De richtlijnen moeten door de lidstaten worden vertaald naar concrete aanwijzing van gebieden die op grond van deze criteria wettelijke bescherming krijgen. Als concrete richtlijnen worden genoemd de Europese Vogelrichtlijn en de Europese Habitatrichtlijn. De uitwerking van de Europese richtlijnen is voor de Nederlandse situatie ingebed in de Natuurbeschermingswet. Het achterliggende beleid is verwerkt in het Natuurbeleidsplan en het Structuurschema Groene Ruimte.

De Vogelrichtlijn (EU-richtlijn 79/409/EEG, gewijzigd bij richtlijn 86/122/EEG) bevat naast bepalingen over de instandhouding van in het wild levende vogelsoorten, ook plichten die op de bescherming van de leefgebieden van in het wild levende vogels zijn gericht.

De meest geschikte habitats voor bijzonder waardevolle soorten en veel voorkomende trekvogels moeten als speciale beschermingszone worden aangewezen. Anders dan bij de Habitatrichtlijn worden de speciale beschermingszones direct – dus zonder toetsing van de EU – door de lidstaten aangewezen. De Vogelrichtlijn is in de nationale regelgeving onder andere omgezet in de Vogelwet, die reeds is vervangen door de Flora- en faunawet. Tussen de Vogelrichtlijn en de hieronder beschreven Habitatrichtlijn bestaat een belangrijke koppeling. Voor de speciale beschermingszones volgens de Vogelrichtlijn is het afwegingskader van de Habitatrichtlijn van toepassing.

De aanwijzing van gebieden tot beschermd natuurgebied in het kader van de Vogelrichtlijn of Habitatrichtlijn vindt plaats aan de hand van soortenlijsten van zeldzame of bedreigde plant- en diersoorten. Wanneer in een gebied bepaalde soorten voorkomen, of een bepaald percentage van de Europese populatie herbergt, dan komt dit gebied in aanmerking voor plaatsing onder de betreffende richtlijn. Het plangebied valt in zijn geheel niet binnen of in de directe nabijheid van de aangewezen Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijngebieden.

2.1.5 Europese Kaderrichtlijn water

In het jaar 2000 is de nieuwe Europese Kaderrichtlijn water in werking getreden. Het doel van deze richtlijn is de vaststelling van een kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater in de Europese Gemeenschap, waarmee:

- aquatische ecosystemen en de hiervan afhankelijke wetlands en terrestrische ecosystemen voor verdere achteruitgang worden behoed en beschermd en verbeterd;
- duurzaam gebruik van water wordt bevorderd, op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn;
- er wordt bijgedragen aan afzwakking van de gevolgen van overstromingen en perioden van droogte.

Verskillende doelstellingen uit de Kaderrichtlijn zijn ook opgenomen in ander waterbeleid. Aspecten betreffende duurzaam gebruik vormen bijvoorbeeld een belangrijk onderdeel van de nota Waterbeleid in de 21e eeuw (WB21). Ook in de Vierde nota Waterhuishouding (NW4) zijn al vergaande doelstellingen ten aanzien van de waterkwaliteit opgenomen.

Voor het onderhavige plangebied zijn daardoor vanuit de Kaderrichtlijn geen gevolgen te verwachten, die niet ook vanuit andere wet- en regelgeving voortkomen.

2.1.6 Vierde Nota Waterhuishouding

In de 'Vierde Nota Waterhuishouding' (NW4), is het rijksbeleid inzake de waterhuishouding geformuleerd. De hoofddoelstelling hiervan luidt:

"Het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het in stand houden en versterken van gezonde, veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd."

De belangrijkste speerpunten van het beleid zijn:

- Vergroten van samenhang en betrokkenheid.
Hierbij verschuift het accent van het repareren van schade naar het scheppen van ruimte voor nieuwe ontwikkelingen.
- Het vergroten van de veerkracht.
Dit wil zeggen dat gebieden zelfvoorzienend en systemen zelfregulerend worden gemaakt.
- Gebiedsgericht beleid.
Problemen worden zoveel mogelijk in samenwerking met betrokkenen en daarmee lokaal en regionaal opgelost en er wordt ruimte geboden voor gebiedsgericht beleid. Bij aanleg van infrastructuur en grootschalige stadsuitbreidingen (welke aantasting van het waterhuishoudkundig systeem betekenen) wordt gestreefd naar mitigatie of (indien onvoldoende) compensatie van deze systemen.
- Anders omgaan met normen.
De normen uit het NW3 zijn aangepast, zodat er een eenduidige beoordeling van water- en waterbodemkwaliteit mogelijk is en dat er rekening kan worden gehouden met de lokale natuurlijke achtergrond.
- Herstel van watersystemen.
Er vindt een combinatie plaats van fysieke herstelmaatregelen, aanpak van de diffuse verontreinigingen en het saneren van vervuilde waterbodems. Het motto is: herstel waar nodig, ontwikkelen waar mogelijk.

Directe aanleiding voor het kabinetsstandpunt 'Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21e eeuw' (WB21), is de zorg over het toenemend hoogwater in de rivieren, wateroverlast en de versnelde stijging van de zeespiegel. Het kabinet vindt dat er een aanscherping moet komen in het denken over water. Er zal meer rekening moeten worden gehouden met eisen die het water stelt. Dat betekent het water meer ruimte geven.

Het kabinet heeft voor het waterbeleid in de 21e eeuw de volgende drie uitgangspunten opgesteld:

- anticiperen in plaats van reageren;
- niet afwentelen van waterproblemen op het volgende stroomgebied, maar handelen volgens de drietrapsstrategie van 'vasthouden-bergen-afvoeren';
- meer ruimtelijke maatregelen naast technische ingrepen.

In de Nota Ruimte worden ruimtelijke consequenties van het waterbeleid, zoals deze in de NW4 zijn beschreven, meegenomen. Water en ruimtelijke ordening worden in deze nota zeer nadrukkelijk aan elkaar gekoppeld.

De watertoets vormt een waarborg voor de inbreng van water in de ruimtelijke ordening. De watertoets wordt sinds 2001 toegepast op plannen die gevolgen voor de waterhuishouding kunnen hebben en is onlangs vastgelegd in het Besluit op de ruimtelijke ordening. De watertoets heeft een integraal karakter: alle relevante 'wateraspecten' worden meegenomen. Er wordt gekeken naar veiligheid, wateroverlast, waterkwaliteit en verdroging.

De watertoets wordt toegepast door in een vroegtijdig stadium de waterbeheerders te betrekken bij plannen die invloed kunnen hebben op de waterhuishouding. Het onderhavige bestemmingsplan is een ontwikkelingsplan waarin de reconstructie van de N329 mogelijk wordt gemaakt. De gevolgen voor de waterhuishouding staan beschreven in paragraaf 3.3.

2.1.7 De Wet luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit van kracht geworden. De hoofdlijnen van de nieuwe regelgeving zijn ondergebracht in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De regelgeving is uitgewerkt in onderliggende Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en Ministeriële Regelingen. Daarmee zijn het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005), de Regeling saldering luchtkwaliteit, het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit 2005 en de Meetregeling luchtkwaliteit vervallen.

De aanleiding daartoe is de maatschappelijke discussie die ontstond als gevolg van de directe koppeling tussen ruimtelijke ordeningsprojecten en luchtkwaliteit. De directe koppeling had tot gevolg dat veel geplande (en als noodzakelijk of gewenst ervaren) projecten geen doorgang konden vinden in overschrijdingsgebieden. Bovendien moest voor ieder klein project met betrekking tot luchtkwaliteit een uitgebreide toets gedaan worden. Met de nieuwe 'Wet luchtkwaliteit' en bijbehorende bepalingen en hulpmiddelen wil de overheid zowel de verbetering van de luchtkwaliteit bewerkstelligen als ook de gewenste ontwikkelingen in ruimtelijke ordening doorgang laten vinden.

De grenswaarden voor verschillende stoffen zoals voorgeschreven in de richtlijn 1999/30 EG van de Raad van de Europese Unie zijn niet gewijzigd ten opzichte van het Besluit luchtkwaliteit 2005. Maar de wet maakt nu wel onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. In het nieuwe Besluit NIBM (Niet in betekenende mate) met onderliggende regelingen is vastgelegd onder welke omstandigheden ruimtelijke ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit en als zodanig niet getoetst hoeven te worden aan de vigerende normen voor NO₂ en PM₁₀.

Een project is klein als het slechts in geringe mate (ofwel niet in betekenende mate) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een verslechtering van maximaal 3% van de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ of NO₂ (maximaal 1% tot inwerkingtreding NSL). Dit komt neer op een maximale bijdrage van 0,4 µg/m³ van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. Grotere projecten daarentegen kunnen opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door de maatregelen van het NSL.

In paragraaf 3.8 is aangegeven wat de consequenties voor het plangebied zijn.

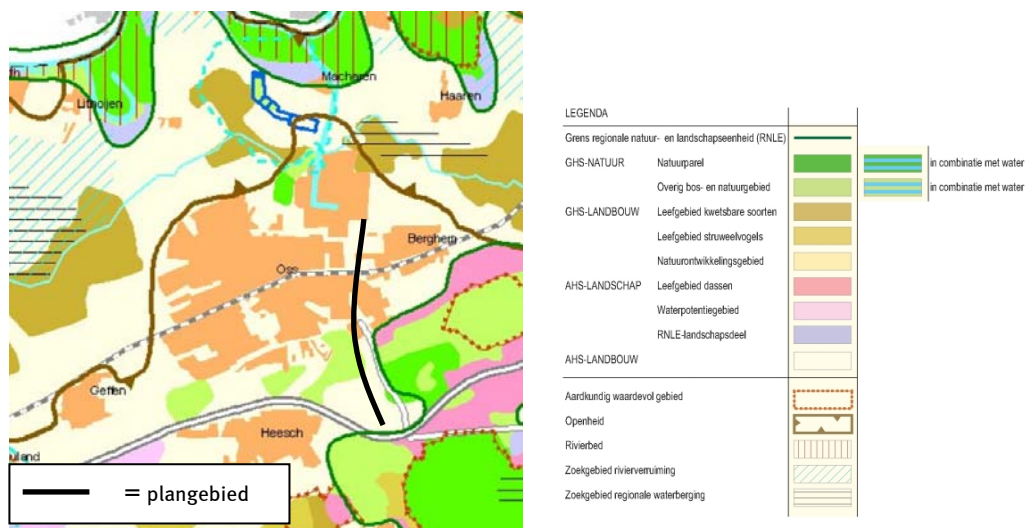
2.2 Provinciaal en regionaal beleid

2.2.1 Streekplan Brabant in Balans

In het streekplan Brabant in Balans zijn de hoofdlijnen van de ruimtelijke ontwikkeling voor de provincie Noord-Brabant op lange termijn (tot 2020) weergegeven.

Ten oosten van het zuidelijk deel van het traject van de N329 is het gebied op de streekplankaart aangeduid als Groene hoofdstructuur (GHS) natuur. Een deel ervan is aangewezen als natuurparel en een deel als overig bos- en natuurgebied. Een klein deel is leefgebied voor dassen. Voor de natuurparel geldt het 'nee-principe'. Uitbreiding van stedelijk ruimtebeslag is hier uitgesloten, afgezien van de aanleg en de (fysieke) aanpassing van niet-recreatieve infrastructuur, waarvoor het 'nee, tenzij-principe' geldt. Voor de overige onderdelen van de GHS geldt het 'nee, tenzij-principe'. Dit houdt in dat er alleen ontwikkelingen mogelijk zijn mits er sprake is van groot maatschappelijk belang.

In het geval van een dergelijke onontkoombaarheid moet verzekerd zijn dat de aantasting van de natuurwaarden en de daarmee samenhangende landschapswaarden tot het minimum worden beperkt en wordt gecompenseerd. De compensatie van natuur- en landschapswaarden, die bij aantasting van de GHS of de Agrarische Hoofdstructuur (AHS)-landschap verloren gaan, moet voldoen aan een aantal vereisten. Deze zijn in het streekplan opgenomen. De compenserende maatregelen moeten worden zeker gesteld voorafgaand aan de instemming van de ingreep door de provincie, zowel op het punt van de planologische regeling als op het punt van de feitelijke uitvoering.



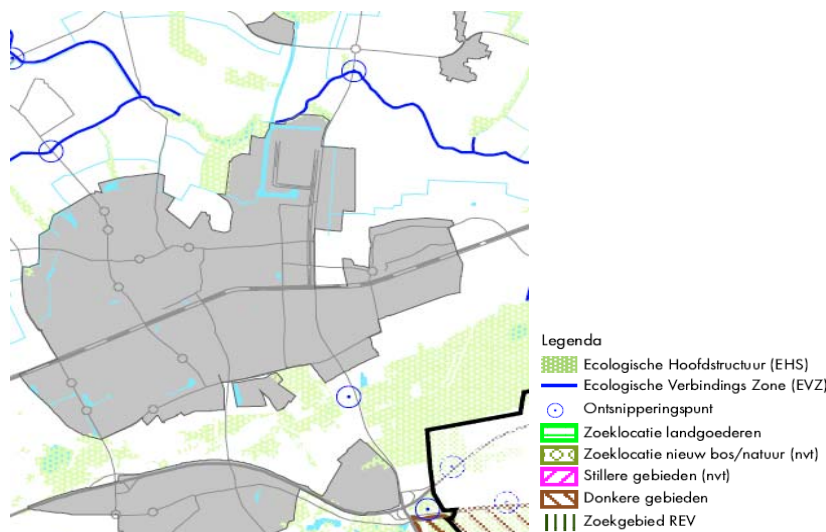
Afbeelding 2: uitsnede uit streekplankaart

Reconstructieplan Maas & Meierij

In het reconstructieplan heeft de provincie Noord-Brabant haar beleid uit het streekplan verder uitgewerkt. Het zuidelijk deel van het tracé is hierin aangeduid als 'ontsnipperingspunt' voor natuur.

In het reconstructieplan geeft de provincie hierbij aan dat ze bij het realiseren van nieuwe infrastructurele projecten nadrukkelijk aandacht vraagt voor het voorkomen van verdere versnippering van natuurgebieden met behulp van bijvoorbeeld een ecoduct of wildtunnel.

Het gebied rondom de Hertogswetering die de N329 op het noordelijk tracé kruist is aangegeven als voorlopig reserveringsgebied 2050 in het kader van regionale waterberging.



Afbeelding 3: Uitsnede Reconstructieplan Maas Meierij, specificatie natuur

Uitwerkingsplan Waalbosch

Oss maakt deel uit van de stedelijke regio Waalbosch. Hierin is de N329 aangeduid als te ontwikkelen / in studie zijnde infrastructuur.

2.2.2 Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant 'Verplaatsen naar Brabant'

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan bevat de visie op mobiliteit in Noord-Brabant van 2006 tot 2020. Waar eerder de infrastructuur centraal stond, staat in dit beleid de mobiliteitsbehoefte van de reiziger (burger en bedrijf) van deur tot deur centraal. Met voldoende actuele informatie en acceptabele, betrouwbare reistijden wil de Provincie reizigers keuzes bieden. Een regionale aanpak en gebiedsgerichte oplossingen zijn onderscheidend voor Noord-Brabant. Een vergaande regionale samenwerking met gemeenten is essentieel. Naast het bieden van acceptabele alternatieven, behoren het wegnemen van knelpunten en het beter geleiden van mobiliteit tot de doelen. De bereikbaarheid van steden, bedrijventerreinen en het platteland dient duurzaam te zijn voor een vitale economie, in balans met ecologische en sociale waarden. De doelen vragen om een integrale aanpak, waarbij de verschillende vervoerswijzen en de weg-, spoor- en waternetwerken in samenhang worden beschouwd.

2.3 Gemeentelijke beleid

2.3.1 Structuurvisie Oss

De Structuurvisie Oss 2020 is vastgesteld door de gemeenteraad op 1 maart 2006 en beschrijft de lange termijnambities van de gemeente. Kernpunten in de visie zijn het versterken van de positie van de stad Oss in de regio, een leefbaar buitengebied en meer kwaliteit en differentiatie bij de ruimtelijke inrichting. Oss wil in de toekomst een vitale, economisch sterke gemeente zijn, met veel aandacht voor de mensen die er wonen, werken en op bezoek komen, voor natuur en landschap, en voor de kwaliteit van leven in stad en dorp. Centraal hierbij staat het streven naar een duurzame ontwikkeling. De structuurvisie is enerzijds een integraal ruimtelijk afwegingskader en geeft richting aan sectorale uitwerkingen, wijk- en dorpsplannen en bestemmingsplannen. Anderzijds bevat de structuurvisie een meerjaren uitvoeringsprogramma.

Het hart van de structuurvisie wordt gevormd door negen kerndoelen voor Oss op lange termijn:

1. Behouden en versterken van de regionale positie van Oss;
Op het gebied van de bedrijvigheid zet Oss hierbij in op intensieve regionale samenwerking. Wat betreft uitbreiding en diversiteit gaat het vooral om verticale differentiatie: versterken waar Oss goed in is en uitbreiding zoeken in aanvullende en aangrenzende sectoren. Dit betekent een blijvende inzet voor ruimte voor de voedings- en genotmiddelenindustrie, de farmaceutische industrie en de logistiek. Vernieuwing wordt gevonden in de ontwikkeling van o.a. life science en kennisontwikkeling.
2. Versterken van de ruimtelijke identiteit van Oss (een vitale stad en levende dorpenclusters, gelegen in en groots en aantrekkelijk landschap);
3. Kwaliteiten van Oss als woonstad;
4. Toekomstrichting voor de kernen;
5. Uitloopgebieden nabij de stad;
6. Versterken van de bedrijvigheid;
Het voorzien in ruimte voor ontwikkeling van de bedrijvigheid door revitalisering, herstructurering en intensivering van de bestaande terreinen en het verder benutten van de omgeving van de N329 als bedrijvensas voor het regionale bedrijfsleven in de vorm van uitbreiding aan deze as. De zone van bedrijventerreinen langs de N329 heeft bovendien potentie om de verschuiving op te vangen, die naar verwachting in de komende decennia gaat optreden als gevolg van een meer aan de productiestructuur gelieerde dienstverlening. Om hierop in te spelen zal bij herstructurering de aandacht gericht zijn op ruimtelijke inpassing en beeldkwaliteit. Uit oogpunt van duurzaam ruimtegebruik streeft de gemeente Oss naar betere benutting van de bestaande bedrijventerreinen door revitalisering, herstructurering en intensief ruimtegebruik. Dat is de eerste optie bij zoeken naar meer ruimte voor bedrijvigheid.

7. Bereikbaar Oss;
Een uitbouw van de bestaande stadswegenstructuur met een opwaardering van de bestaande kamstructuur aan wegen binnen het grid aan stadswegen. Opwaardering van de N329 in relatie tot de ontwikkeling van bedrijvigheid.
8. Aandacht voor het landelijk gebied;
9. Duurzame ontwikkelingsstrategie.

Door de reconstructie wordt de bedrijvigheid versterkt en wordt de bereikbaarheid van Oss verbeterd, hetgeen ook weer bijdraagt aan de versterking van de bedrijvigheid.

2.3.2 Groenbeleidsplan Oss

Met betrekking tot het groenbeleid streeft Oss naar een groenstructuur met allure en uitstraling, waarin zowel plant, dier als mens zich thuis voelt. Daarnaast heeft de gemeente Oss zich uitgesproken voor ecologisch groenbeheer in met name de hoofdgroenstructuur. Deze bestaat voornamelijk uit de brede wegbermen van doorgaande wegen, de spoor- en hoogspanningszone, de waterpartijen en de stadsranden.

2.3.3 Natuur- en landschapsvisie Oss

In de Natuur- en Landschapsvisie Oss wordt ingegaan op de ontsluiting van het huidige motorcrossterrein dat juist ten noordoosten van de aansluiting van de N329 op de A50 ligt:

'Bij de toekomstige herinrichting van de N329 is het van belang om de ontsluiting van het crossterrein via de Zevenbergseweg daarin te bezien. Deze gaat op dit moment door het Herperduin en de Rijsvennen. Dit is vanuit de (toekomstige) natuurfunctie en het recreatieve medegebruik ongewenst'.

Verder heeft de gemeente Oss haar natuurbeleid verwoord in een aantal concrete speerpunten. In haar visie dient een landschapszone Witte Ruijsheuvel te worden gerealiseerd die de te ontwikkelen geleidingszone ten zuiden van Oss verbindt met het verder te ontwikkelen natuurgebied Herperduin [Gemeente Oss, januari 2005].

2.3.4 Nota landschapsbeleid

Het uitgangspunt dat is verwoordt in de nota landschapsbeleid is het creëren van een kwalitatief hoogwaardig, mooi en vitaal Oss' landschap, waarbij landschappelijke identiteit, verscheidenheid, beleving en duurzaamheid centraal staan. Het vervagen van landschappelijke kenmerken en structuren moet worden tegengegaan.

De nota landschapsbeleid is gericht op het versterken van de karakteristiek van elk landschapstype met als doel het landschap herkenbaarder en leesbaarder te maken. Daar waar in een gebied niet of nauwelijks sprake is van landschappelijke kwaliteit, zal een extra investering gedaan moeten worden om tot nieuwe kwaliteit te komen.

In paragraaf 4.2 wordt specifiek ingegaan op dit beleid en de consequentie voor de N329.

2.3.5 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan

Het Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan (GVVP), vastgesteld in oktober 2002, kent twee hoofddoelstellingen: het garanderen van de bereikbaarheid (centrum, bedrijventerreinen en woongebieden) en het veiligstellen van de leefbaarheid in Oss. Hiertoe onderscheidt het GVVP drie typen wegen: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. De functies van deze wegen dienen, in het kader van Duurzaam Veilig, herkenbaar te zijn voor weggebruikers. Als principe geldt een open verharding bij erftoegangswegen en een asfaltverharding bij gebiedsontsluitingswegen. Om tot een Duurzaam Veilig wegsysteem te komen staan in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan bijbehorende inrichtingskenmerken per functie en daaraan gekoppelde maatregelen beschreven.

Bij bedrijventerreinen staat de bereikbaarheid per auto en vrachtwagen centraal. Bedrijventerreinen dienen directe verbindingen te hebben met het stedelijke hoofdwegennet en met de A50 en A59. Voor het woon-werkverkeer is het uitgangspunt om niet-noodzakelijk autoverkeer te ontmoedigen door aandacht voor carpoolen en vervoersmanagement (bedrijfsvervoer, fietsgebruik, kleinschalig collectief vervoer). Uit oogpunt van verkeersveiligheid worden de fietsroutes intern gebundeld langs de hoofdontsluitingen. Specifieke punten voor het plangebied zijn de studie naar de verbetering van de N329 en de maatregelen aan de Kantsingel. Ook staat de herprofilering van de Gasstraat op de rol (verbreding, asfaltering en fietsvoorzieningen).



In het structuurplan heeft de N329 de volgende functies:

- stroomfunctie voor het zuidelijk deel (tot aan de Julianasingel);
- hoogste categorie gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom voor het middengedeelte (tussen de Julianasingel en Nieuwe Waterweg);
- laagste categorie gebiedsontsluitingsweg buiten bebouwde kom voor het noordelijke deel (vanaf Nieuwe Waterweg).

De uitgangspunten zijn meegenomen bij het ontwerp van de N329.

2.3.6 Fietsnota Oss

Op 15 december 2005 heeft de gemeenteraad van Oss de Fietsnota vastgesteld. In de Fietsnota staan ambities, beleidsrichtlijnen en maatregelen geschreven voor de fiets, het fietsverkeer en de fietser in Oss. Doelstelling van de nota is het stimuleren van het fietsgebruik en het verbeteren van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Hiertoe is het nodig om de fietsinfrastructuur te verbeteren door:

- het realiseren van directe en samenhangende routes;
- verhogen van verkeersveiligheid voor fietsers;
- realiseren van comfortabele en aantrekkelijke routes.

Bij het ontwerp is rekening gehouden met deze doelstellingen.

2.3.7 Visie op de detailhandelsstructuur 2007-2015

Op 14 februari 2008 heeft de gemeente Oss de visie op de detailhandelsstructuur vastgesteld. De visie bevat een ontwikkelingsrichting voor de detailhandelsstructuur in de gemeente. Met betrekking tot het plangebied is het beleid ten aanzien van tankstations van belang. In de visie is daarover gesteld dat binnen de gemeente Oss de tankstationshops maximaal 75 m² per shops mogen bedragen. Met deze maat hebben tankstations geen verstorend effect op de detailhandelsstructuur in de gemeente.

3 Realiserings- en uitvoeringsaspecten

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staat een aantal deelonderzoeken beschreven, welke uitgevoerd zijn om de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan te kunnen tonen. Voor ieder deelonderzoek is een korte inleiding beschreven, gevolgd door de conclusies welke naar aanleiding van het uitgevoerde onderzoek getrokken kunnen worden. In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens de volgende aspecten aan bod:

- archeologisch onderzoek;
- watertoets;
- quick-scan natuur;
- bodemonderzoek;
- akoestisch onderzoek;
- luchtkwaliteitsonderzoek;
- externe veiligheid;
- leidingen.

De rapportages die ten grondslag liggen aan de onderstaande beschrijvingen zijn als losse bijlagen bij het bestemmingsplan in te zien.

3.2 Archeologisch onderzoek

De N329 ligt in een gebied waar op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) van de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten (RACM), zones liggen met een hoge, middelhoge en lage kans op het aantreffen van archeologische waarden. Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van Brabant (CHW Brabant), die op de IKAW is gebaseerd zijn de hoge en middelhoge verwachtingswaarden samengevoegd.

Ten behoeve van het bestemmingsplan is in januari 2008 door Oranjewoud B.V. een archeologisch bureauonderzoek en een veldonderzoek uitgevoerd. Het veldonderzoek bestond uit een verkennend booronderzoek. In deze paragraaf is een samenvatting van deze rapportage opgenomen. Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar de rapportage "Archeologisch Rapport 2007/95. Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek ten behoeve van de MER N329 te Oss".

Het doel van het uitvoeren van een archeologisch bureauonderzoek is het opstellen van een gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied. Waar kunnen we wat verwachten? Voor het opstellen van een dergelijke verwachting wordt gebruik gemaakt van reeds bekende archeologische waarnemingen, historische kaarten, geologische kaarten, bodemkaarten, luchtfoto's, relevante literatuur en internetsites.

Naast het bureauonderzoek is een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. Doel hiervan is het toetsen van de archeologische verwachting op basis van het uitgevoerde bureauonderzoek en het vaststellen van de bodemkwaliteit (gaafheid) teneinde te bepalen waar de bodem nog zodanig intact is dat er werkelijk nog intacte of deels intacte archeologische resten aanwezig kunnen zijn. Tenslotte dient het veldonderzoek om te bepalen in hoeverre archeologische resten aan- of afwezig zijn. Het gaat hierbij om een verkennend booronderzoek.

Het gekozen booronderzoek is een methode om de mate van antropogene verstoring en/of bodemerosie van het te onderzoeken gebied te kunnen bepalen. Verder kunnen hiermee met name nederzettingsterreinen worden opgespoord. Omdat er binnen het plangebied (veelal) sprake is van een ophogingslaag alsmede begroeiing in de vorm van gras, bleek het niet mogelijk een veld- of oppervlaktekartering uit te voeren (de vondstzichtbaarheid was zeer laag).

Afbakening

Het bureauonderzoek beslaat de N329, tussen het kruispunt Dorpenweg-Beatrixweg ter hoogte van Macharen en het knooppunt Paalgraven in het zuiden, waar de N329 aansluit op de A50. Het veldonderzoek is alleen uitgevoerd in de trajectdelen waar als gevolg van de realisatie van de weg versterking van archeologische vindplaatsen kan optreden (zie tabel in paragraaf 1.1.3). Het betreft met name trajectdeel 1 (zuidelijk gedeelte tracé tussen de aansluiting A50 en het kruispunt Julianasingel - Hartog Hartogsingel) en trajectdeel 2 (kruispunt Julianasingel - Hartog Hartogsingel - Singel '40-'45). In het overige gedeelte van het wegtracé beperkt het veldonderzoek zich tot de aansluiting met de overige wegen (zie afbeelding 1).

Conclusie

Op basis van het bureau- en veldonderzoek kan worden geconcludeerd dat de kans op de aanwezigheid van intacte archeologische waarden (resten en/of sporen) binnen het onderzochte plangebied laag kan worden ingeschat (het gebied is door eerdere grondwerkzaamheden ernstig verstoord). Analyse van de bodemopbouw, bodemverstoring, de afwezigheid van archeologische indicatoren en de afwezigheid van bekende archeologische waarden en AMK-terreinen in de directe omgeving van het plangebied en de locaties met een deels intact, maar beperkt podzolprofiel liggen hieraan ten grondslag. Dientengevolge wordt geen vervolgonderzoek (proefsleuvenonderzoek) aanbevolen. Geconcludeerd kan worden dat in de trajectdelen 1 en 2 geen aantasting van eventuele archeologische vindplaatsen kan optreden daar deze als gevolg van bodemingrepen in het recente verleden reeds sterk verstoord zullen zijn. Verder onderzoek wordt derhalve niet nodig geacht.

Slechts wanneer voor de verbreding van de N329 meer dan 50 meter oostwaarts bodemverstoringen worden voorzien, zou nader bodemonderzoek moeten plaatsvinden (in eerste instantie aanvullend booronderzoek), aangezien in het aangrenzende bos- en natuurgebied nog wel intacte bodems voorkomen en eventuele archeologische resten bewaard kunnen zijn in de bodem en ondergrond. Indien hier het bodemprofiel wél intact is en/of archeologische indicatoren worden aangetroffen zal vermoedelijk wél nader archeologisch (proefsleuven)onderzoek moeten plaatsvinden.

3.3 Watertoets

In januari 2008 is door Oranjewoud B.V. een watertoets uitgevoerd. In deze paragraaf is een samenvatting van deze rapportage opgenomen. Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar de rapportage "Waterdeel voor de Mer, N329 Oss".

Het doel van de watertoets is om water een plaats te geven binnen de ruimtelijke ontwikkelingen. Door de waterbeheerders in een vroegtijdig stadium bij de planvorming te betrekken, kunnen problemen met de waterbeheersing/waterhuishouding worden voorkomen.

Randvoorwaarden van waterschap

Ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen worden door waterschap Aa en Maas eisen en randvoorwaarden gesteld aan de manier waarop wordt omgegaan met water. Om deze randvoorwaarden in beeld te brengen heeft telefonisch overleg plaatsgevonden met twee medewerkers van het waterschap ten aanzien van zowel de beleidsmatige als praktische invalshoek. Met betrekking tot de ontwikkeling worden onderstaande aspecten als aandachtspunt genoemd:

- Hydrologisch neutraal ontwikkelen;
- Afvoer van wegwater;
- Inrichting watersysteem;
- EVZ Hertogswetering.

Randvoorwaarden van gemeente

Naast Waterschap Aa en Maas worden door de gemeente Oss eveneens ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen eisen en randvoorwaarden gesteld aan de manier waarop wordt omgegaan met water. Om deze randvoorwaarden in beeld te brengen heeft mondeling overleg plaatsgevonden met een van de medewerkers van de gemeente en is het waterplan geraadpleegd.

De gemeente Oss streeft naar een waterbenadering waarbij watersysteem en waterketen integraal worden beschouwd en optimaal op elkaar zijn afgestemd. Hiervoor gelden enkele algemene uitgangspunten (zie waterplan). Deze algemene uitgangspunten zijn uitgewerkt aan de hand van een viertal thema's die belangrijk zijn voor de situatie in Oss met betrekking tot water en waterbeheer, namelijk:

- beleving van water;
- water als ordenend principe;
- waterkwaliteit;
- waterketen.

Met betrekking tot deze ontwikkeling speelt het thema "water als ordenend principe" een belangrijke rol. Onderstaande beleidsdoelen zijn daarbij relevant:

- water vormt een belangrijk ordenend principe bij planologische ontwikkelingen, zoals de locatiekeuze voor nieuwe projecten en de inrichting van in- en uitbreidingen. Het grondgebruik wordt afgestemd op de mogelijkheden en beperkingen van het watersysteem;
- de gemeente Oss onderschrijft het principe van hydrologisch neutraal bouwen. Water krijgt de ruimte die het nodig heeft. Er wordt aangesloten bij de werknormen in het kader van de stedelijke wateropgave;
- de trits water vasthouden - bergen - afvoeren wordt gevolgd bij de inrichting van het watersysteem;
- de trits schoonhouden - scheiden - zuiveren dient eveneens in ogenschouw te worden genomen.

Wateraspecten

De reconstructie van de N329 zal naar verwachting geen grote invloed hebben op de waterkwantiteit en de waterkwaliteit, uitgaande van een maaiveldligging van de weg. De vormgeving van kruispunten speelt ten aanzien van het water geen rol. De grootste gevolgen kunnen ontstaan bij een verdiepte aanleg van de weg.

Waterkwaliteit

Ten aanzien van de waterkwaliteit is in de huidige situatie al voorzien in een bodemfilter alvorens het wegwater op het oppervlaktewater terecht kan komen. Wanneer in de nieuwe situatie op deze wijze invulling wordt gegeven aan de omgang met het wegwater is daarmee de waterkwaliteit voldoende gewaarborgd.

Grondwater

Verdieping heeft in beginsel invloed op de grondwaterstromen. Aangezien de grondwaterstroming zuid - noord is georiënteerd zal een verdiepte ligging van de N329 niet als een barrière functioneren. Bovendien is er sprake van een relatief dik 1^e watervoerend pakket dat bestaat uit grove zanden. Daarnaast speelt afhankelijk van de gekozen variant de toename van de verharding een rol.

Het verharde oppervlak zal toenemen door een verdubbeling van een groot deel van het tracé (1x2 naar 2x2 rijbanen). Op basis van de grondwaterstanden van de meetpunten ten noorden en ter hoogte van Oss wordt gesteld dat wateroverlast als gevolg van extreme neerslag - en dus run-off van wegwater - niet zal optreden. Uit de constante meetreeks (figuur 1.5) is op te maken dat de grondwaterstand gestuurd wordt door het oppervlaktewater.

Met betrekking tot de grondwaterstanden ten zuiden van Oss is de afwezigheid van een deklaag en de directe toegang tot het 1^e watervoerend pakket een voordeel voor wat betreft infiltratie. Echter gezien de gemiddeld hogere grondwaterstanden in dit deel van het gebied en de reeds heersende grondwateroverlast bij het knooppunt paalgraven is wateroverlast niet uit te sluiten. Voor dit gebied is een aanvullend onderzoek uitgevoerd.

Oppervlaktewater

De consequenties ten aanzien van het oppervlaktewatersysteem zijn niet ingrijpend. Ten behoeve van de nieuwe aanleg van de N329 is het wellicht noodzakelijk om huidige waterlopen te verleggen, het patroon en daarmee het functioneren van het oppervlaktewatersysteem veranderd er niet door. Eventuele migratieroutes voor flora en fauna (EVZ Hertogswetering) dienen in stand gehouden, of hersteld te worden.

Conclusies

In de rapportage is duidelijk geworden dat de reconstructie van de N329 ten aanzien van water geen grote invloed zal hebben, dit geldt zowel voor de waterkwaliteit als -kwantiteit. De vormgeving van kruispunten speelt ten aanzien van het water geen rol. De grootste gevolgen kunnen ontstaan bij een verdiepte aanleg van de weg.

De belangrijkste punten zijn hieronder weergegeven.

- Ten aanzien van de waterkwaliteit is gebleken dat de wijze waarop in de huidige situatie wordt omgegaan met het wegwater reeds voldoende is. Het spreekt voor zich dat continuering hiervan leidt tot voldoende waarborging.
- Met betrekking tot grondwater is geconcludeerd dat een eventuele verdiepte ligging van de N329 niet als barrière zal functioneren, dit als gevolg van de oriëntering van de grondwaterstroming (zuid-noord).
- Op basis van de grondwaterstanden van de meetpunten ten noorden en ter hoogte van Oss wordt gesteld dat wateroverlast als gevolg van extreme neerslag - en dus run-off van wegwater - niet zal optreden.
- Gezien de gemiddeld hoger grondwaterstanden ten zuiden van Oss en de reeds heersende grondwateroverlast bij het knooppunt paalgraven is wateroverlast niet uit te sluiten. Verdiepte aanleg van de N329 is voornamelijk voorzien in dit gedeelte van het gebied.
- Ten behoeve van de nieuwe aanleg van de N329 is het wellicht noodzakelijk om huidige waterlopen te verleggen, het patroon en daarmee het functioneren van het oppervlaktewatersysteem veranderd er niet door.
- De tunnel komt voor een groot gedeelte in het grondwater, hierdoor is het mogelijk dat grondwateroverlast kan optreden als gevolg van de verstoring van grondwaterstroming.

Tot slot heeft de studie - die gericht was op de wateroverlast bij het knooppunt Paalgraven - geleid tot de conclusie dat de minimale eisen die door het waterschap worden gesteld aan het graven van een nieuwe waterloop langs de N329 voldoende zijn om verdere wateroverlast te voorkomen. Ten aanzien van het oplossen van de huidige grondwateroverlast zijn in de rapportage oplossingsrichtingen aangedragen.

Aanbevelingen

Aangezien de verdiepte aanleg van de N329 voornamelijk is voorzien in het gedeelte van het gebied met hogere grondwaterstanden en de reeds heersende grondwateroverlast bij het knooppunt Paalgraven is afstemming met het waterschap over praktische inpassing van de N329 in het watersysteem noodzakelijk.

3.4 Quick-scan natuur

In januari 2006 is door Arcadis een onderzoek Natuur uitgevoerd. Op basis hiervan heeft een beoordeling plaatsgevonden van de effecten op beschermde natuurwaarden. Onderdeel van deze beoordeling vormt de analyse van de noodzaak van ontsnipperende maatregelen voor natuurdoeleinden en indien noodzakelijk de invulling daarvan naar aard en locatie. In deze paragraaf is een samenvatting van deze analyse opgenomen. Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar de notitie "Ecologie N329".

De effecten van de reconstructie van de N329 hangen samen met ruimtebeslag, verstoring en versnippering.

Ruimtebeslag

Het ruimtebeslag is van belang voor de bepaling van de aantasting van de Groene Hoofdstructuur (GHS). Deze staat in het streekplan aangegeven tot aan de grens van de weg. Compensatie vanwege ruimtebeslag in de GHS is in eerste instantie niet aan de orde. Wel zal de toename van geluidsverstoring in de GHS worden beschouwd als kwaliteitsvermindering van de GHS. Bij het aspect 'verstoring' wordt hier nader op ingegaan.

Verstoring

De aanleg en ingebruikname van de nieuwe rijbaan leidt tot een toename van geluidsverstoring in het aangrenzende, oostelijk van de weg gelegen, bosgebied. Deze toename is in eerste instantie het gevolg van de verdeling van de geluidsbron van aanvankelijk alleen de westelijke rijbaan, naar de westelijke en oostelijke rijbaan. Als er een absolute toename van verkeer optreedt, draagt deze toename eveneens bij aan toename van de verstoring door geluid in het bosgebied. De nieuw verstoorte oppervlakte dient te worden gecompenseerd. De berekening van de verstoorte oppervlakte heeft plaatsgevonden aan de hand van geluidscontouren vóór en ná aanleg van de weg. De berekende oppervlakte met meer geluidsverstoring leidt tot een berekening van de compensatieplicht op basis van een nader vast te stellen normering. Er bestaat een normering voor geluidsverstoring van vogels in bosgebieden (Reijnen en Foppen, 1992).

De keuze van de methodiek die voor berekening van de compensatie wordt toegepast, sluit aan bij de provinciale Beleidsregel natuurcompensatie.

Compensatie

In het kader van het Voorkeursalternatief van het MER is een akoestisch onderzoek uitgevoerd met als doel de effecten ten gevolge van de reconstructie op het GHS-gebied vast te stellen. Compensatie van GHS-gebieden is noodzakelijk indien er sprake is ruimtebeslag, verstoring of versnippering. Aangezien de voorgenomen uitbreidingslocatie in het vigerende bestemmingsplan reeds de bestemming verkeersdoeleinden heeft, is er geen sprake van ruimtebeslag op de GHS.

Uit het onderzoek is gebleken dat door de verbreding van de N329 geen extra verstoring plaatsvindt in het GHS-gebied. Compensatie door het realiseren van een aantal ha natuur is derhalve niet nodig.

Versnippering

De aanleg van een tweede rijbaan leidt tot verbreding van het wegprofiel. Dat betekent dat het voor dieren moeilijker wordt de weg veilig over te steken, met andere woorden dat de versnippering toeneemt.

In 1998 is door de provincie Noord-Brabant in de nota 'Ontsnippering Noord-Brabant' (BTL, 1998) aangegeven dat de huidige weg, met profiel 1x2 rijstroken, reeds een knelpunt vormt voor ecologie. Doelsoorten voor ontsnipperingsmaatregelen zijn reeën, kleine en middelgrote zoogdieren en kleine marterachtigen. Het rapport adviseert de aanleg van een kleinwildtunnel en het plaatsen van wildspiegels.

Door aanleg van de nieuwe rijbaan wordt de ecologische wens van ontsnippering van de weg verder onderstreept. Er bestaat echter een scala aan mogelijkheden om deze ontsnippering vorm en inhoud te geven.

Onderstaand wordt een korte analyse gemaakt van de mogelijkheden voor ontsnippering van de N329 op het deeltraject A50 - Julianasingel.

Uitgangspunten ontsnippering

- een ontsnipperende maatregel is nodig om enerzijds verkeersslachtoffers te voorkómen, en anderzijds uitwisseling tussen de deelgebieden westelijk en oostelijk van de N329 mogelijk te maken;
- ontsnipperende maatregelen (faunapassages) worden in de meeste gevallen genomen in combinatie met het plaatsen van rasters langs de weg.

Doelsoorten faunapassage

Een faunapassage maakt een ecologische verbinding mogelijk tussen de west- en oostzijde van de N329. Daarbij geldt dat het gebied westelijk van de weg behalve enkele bosgebieden voor een belangrijk deel wordt gekenmerkt door bewoning en een vrij intensieve wegenstructuur. Daarnaast wordt de zuidoostelijke segment tussen de A50 en de N329 ingericht als bedrijventerrein. Het deel oostelijk van de weg bestaat uit een betrekkelijk groot aaneengesloten bosgebied (Achterste Heide), met enkele agrarische percelen en deels doorsneden door wegen.



De te verbinden deelgebieden zijn niet gelijk in omvang en kwaliteit. De doelsoorten zijn zodoende ook niet gelijk. Het ligt voor de hand dat een faunapassage aansluit bij soorten / soortgroepen die in beide deelgebieden geschikt en volwaardig leefgebied hebben en die grote kans lopen verkeersslachtoffer te worden zonder passagemogelijkheid.

Opties voor invulling van de ontsnipperingsmaatregelen.

Optie 1 Aanleg ecoduct

De aanleg van een ecoduct biedt mogelijkheden aan grote zoogdieren om de weg veilig te kruisen. Gezien de aard van het gebied is het ree de soort die het ambitieniveau zou bepalen. Een ecoduct voor reeën dient een breedte van tenminste 15 meter te hebben in de smalste deel. Een ecoduct dat wordt ontworpen voor reeën kan tevens dienst doen als verbinding voor alle andere (kleinere) diergroepen. Alleen amfibieën hebben, zonder specifiek maatwerk, wellicht moeite om de droge oversteek te maken.

Gezien de suboptimale kwaliteit van het leefgebied westelijk van de N329 blijft de meerwaarde van het ecoduct voor reeën beperkt tot uitwisseling van individuele dieren. Het ecoduct zal naar verwachting niet leiden tot uitwisseling op niveau van populaties of deelpopulaties van deze soort. Hetzelfde kan worden gezegd voor de das.

Optie 2 Aanleg kleinwildtunnel

De aanleg van een kleinwildtunnel biedt mogelijkheden aan kleine zoogdieren en amfibieën om de weg te passeren. Ervaringen met het functioneren van kleinwildtunnels hebben uitgewezen dat een afmeting van 1,00 x 0,70 m gebruikt wordt door kleine zoogdieren, dassen en amfibieën. Voorwaarde is dat de tunnel watervrij is en aan de binnenzijde is bedekt met grond. De in- en uitlopen dienen watervrij te worden aangelegd onder een talud van niet steiler dan 1:4.

Optie 3 Aanleg dassentunnel(s)

De aanleg van een dassentunnel biedt gericht passagemogelijkheid aan dassen. Aangezien het smalle en doorgaans naar verhouding lange tunnels zijn, maken slechts weinig andere diersoorten gebruik van deze voorzieningen. De tunnels moeten watervrij worden aangelegd.



Optie 4 Geen passagemogelijkheid, uitsluitend plaatsing van rasters

Wanneer de weg volledig wordt uitgerasterd worden daarmee verkeersslachtoffers voorkomen. Aangezien het gebied westelijk van de N329 weliswaar suboptimaal, maar niet volledig ongeschikt leefgebied vormt voor veel diersoorten, is het volledig afsluiten van het westelijk deel geen logische oplossing. Het zou leiden tot isolatie van populaties in dit deel van het gebied.

Conclusies en aanbevelingen

1. De aanleg van een tweede rijbaan langs de N329 in Oss leidt niet tot een toename van verstoring in de aangrenzende Groene Hoofdstructuur (GHS). Derhalve is geen sprake van kwaliteitsvermindering van het bos- en natuurgebied. Compensatie is daarom niet nodig.
2. De aanleg van een tweede rijbaan leidt tot een versterking van de doorsnijding van het landschap door verbreding van de barrière. Deze toename van versnippering heeft een negatief effect op de ecologische verbinding tussen de gebieden westelijk en oostelijk van de weg. De barrièrewerking treft in hoofdzaak algemene diersoorten.
3. De wens van aanleg van ontsnipperende maatregelen aan de N329 (bestaande en nieuwe rijbaan) wordt gemotiveerd vanuit het algemene principe van het tegengaan van verkeersslachtoffers (dieren) en verbinden van leefgebieden. Het creëren van een ecologische verbinding tussen de gebieden westelijk en oostelijk van de N329 tussen de A50 en de Julianasingel heeft voor soorten als das en ree weinig meerwaarde vanwege het suboptimale leefgebied ten westen van de N329.
4. Geadviseerd wordt om de N329 na aanleg van de tweede rijbaan uit te rasteren voor dieren en onder de weg door een voorziening te treffen waarmee de weg passeerbaar wordt voor met name kleine zoogdieren en amfibieën (faunatunnels). Overwogen kan worden om aan de wegzijde van de rasters fauna-uittreedvoorzieningen aan te brengen voor kleine zoogdieren en reeën.

3.5 Bodemonderzoek

In januari 2008 is door Oranjewoud B.V. een bodemonderzoek uitgevoerd. In deze paragraaf is een samenvatting van deze rapportage opgenomen. Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar de rapportage "Historisch onderzoek verbreding N329 te Oss"

Het doel van het historisch onderzoek is het beoordelen of op de onderzoekslocatie verdachte deellocaties ten aanzien van het voorkomen van bodemverontreiniging aanwezig zijn. Het historisch onderzoek dient als basis voor het opstellen van het onderzoeksprogramma voor het verkennend bodemonderzoek.

Het vooronderzoek is gebaseerd op de richtlijnen uit de NVN 5725; Leidraad bij het uitvoeren van vooronderzoek bij verkennend, oriënterend en nader onderzoek, NNI, oktober 1999). Met betrekking tot de kwaliteitsaspecten en toegepaste methoden van het onderzoek wordt verwezen naar de rapportage.

Conclusie

Uit het historisch onderzoek blijkt dat op de onderzoekslocatie geen voor bodemverontreiniging verdachte deellocaties te onderscheiden zijn. Wellicht zal de aanwezige spoorlijn een bron van verontreiniging kunnen zijn. De grond ter plaatse van spoorlijnen zijn regelmatig verontreinigd met PAK en zware metalen. Er wordt niet verwacht dat de activiteiten op belendende percelen een negatieve invloed hebben op de bodemkwaliteit van de onderzoekslocatie.

Wel dient rekening te worden gehouden met licht verhoogde gehalten/concentraties aan zware metalen in de bovengrond en in het grondwater. Deze worden beschouwd als verhoogde achtergrondconcentraties.

De gegevens uit het onderzoek vormen de basis voor het opstellen van een onderzoeksprogramma. Geadviseerd wordt een dergelijk onderzoek uit te laten voeren om in het kader van de voorgenomen herontwikkeling van het terrein de gebruiksmogelijkheden te bepalen.

3.6 Akoestisch onderzoek

In opdracht van de gemeente Oss heeft Oranjewoud een akoestisch onderzoek uitgevoerd in het kader van de wijziging van de provinciale weg N329 te Oss. In deze paragraaf is een samenvatting van deze rapportage opgenomen. Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar de rapportage "Akoestisch onderzoek Wijziging N329 te Oss". Het doel van het onderzoek is om de akoestische effecten van de aanpassingen aan de N329 te berekenen. Het onderzoek richt zich op het bepalen van de geluidbelasting op de woningen langs de N329. Als gevolg van de reconstructie. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder bij een wijziging op of aan een aanwezige weg waarbij de toename van de geluidsbelasting 2dB (afgerond 1.5 dB) of meer bedraagt.

De berekeningsresultaten zijn getoetst aan de volgens de Wet geluidhinder (Wgh) geldende grenswaarden. Wanneer de in de Wgh gestelde grenswaarden worden overschreden, dient beoordeeld te worden of er maatregelen ter beperking van het geluid mogelijk zijn en/of er een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld door het college van Burgemeester en Wethouders.

De Wet geluidhinder (Wgh) is alleen van toepassing binnen de wettelijke vastgestelde zone van de weg. De breedte van de geluidzone langs wegen is geregeld in artikel 74 Wgh en is gerelateerd aan het aantal rijstroken van de weg en het type weg (stedelijk of buitenstedelijk). De ruimte boven en onder de weg behoort eveneens tot zone van de weg.

In de onderhavige situatie is er sprake van een te wijzigen weg met 4 rijstroken. Voor deze weg betreft het in de zin van de Wet geluidhinder een buitenstedelijke situatie met een zonebreedte van 400 meter.

In het kader van het onderhavige onderzoek zijn voor de effectbeschrijving van de N329 akoestische berekeningen uitgevoerd.

Voor het bepalen van het geluidniveau vanwege het verkeer op een weg zijn twee wettelijk vastgestelde rekenmethodes voorhanden: de Standaardrekenmethode I en de Standaardrekenmethode II uit het 'Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006' ex artikel 110d van de Wet geluidhinder, kortweg aangeduid als SRM I respectievelijk SRM II.

De SRM II is een rekenmethode waarbij rekening kan worden gehouden met afscherming van objecten, hetgeen met de SRM I niet mogelijk is. De berekeningen voor het onderzoek zijn dan ook uitgevoerd conform SRM II. De berekeningen zijn uitgevoerd met één reflectie en een sectorhoek van 2 graden.

In het onderhavige onderzoek zijn de relevante wegen en de directe omgeving ingevoerd in een grafisch computermodel dat rekent volgens de Standaardrekenmethode II uit het 'Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006'. Daarbij is gebruik gemaakt van het programma Geonoise 5.41.

In het onderzoek zijn de vier varianten doorgerekend alsmede het MMA, en het VKA en de autonome ontwikkeling.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de N329 zal afnemen op veel punten afhankelijk van de variant maar dat lokaal de geluidbelasting zal toenemen met ten hoogste in de onderstaande tabel weergegeven waarden.

Maximale toename van de geluidbelasting ten gevolge van de verschillende varianten.

	Maximale toename variant - huidig in dB
Autonoom	1,92
Variant 1	2,73
Variant 2	2,37
Variant 3	2,86
Variant 4	2,58
VKA	2,38
MMA	1,00

Conclusie

Bij varianten 1 en 4 wordt een verslechtering van de situatie geconstateerd ten opzichte van de huidige situatie en de varianten blijven ongeveer gelijk aan de autonome situatie.

Bij de variant 2 en 3 blijkt dat de geluidbelasting over het algemeen afneemt door de verlaagde ligging van de weg, maar dat op enkele punten in het zuidelijke deel van het Tracé waar de weg niet verlaagd wordt gerealiseerd is alsnog lokaal een toename te zien.

Bij het MMA is te zien dat bij toepassing van Dunne Deklaag type 1 en een geluidscherm in het trajectdeel 2 ter hoogte van de woonwijken de geluidbelasting op vrijwel alle punten zal afnemen.

Bij het VKA is te zien dat bij toepassing van Dunne Deklaag type 1 in het trajectdeel 2 ter hoogte van de woonwijken de geluidbelasting op alle punten afneemt behalve op de meer verspreid gelegen punten in het zuiden van het traject van de N329. Voor deze woningen kunnen hogere grenswaarden worden aangevraagd bij het college van Burgemeester en Wethouders, daar het toepassen van geluidreducerende maatregelen voor verspreid gelegen woningen niet doelmatig lijkt.

3.7 Luchtkwaliteitsonderzoek

In opdracht van de gemeente Oss heeft Oranjewoud een gedetailleerd luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd in het kader van de wijziging van de provinciale weg N329 te Oss. In deze paragraaf is een samenvatting van deze rapportage opgenomen. Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar de rapportage "Luchtkwaliteitonderzoek Oss, Reconstructie N329".

In de MER is een viertal varianten beschreven van hoe de reconstructie eruit kan komen te zien. Hier is onder andere een oriënterend luchtkwaliteitsonderzoek opgenomen waarin de gevolgen van de verschillende varianten op de luchtkwaliteit kwalitatief in beeld worden gebracht. Na beschouwing van alle relevante milieuaspecten is variant 4 als voorkeursalternatief aangemerkt.

Het doel van dit onderzoek is om de gevolgen van voorkeursvariant 4 op de luchtkwaliteit nauwkeurig en kwantitatief in beeld te brengen.

Voor het berekenen van de luchtkwaliteit op de relevante wegen is gerekend met het softwarepakket Pluim Snelweg 1.2 (2007). Dit programma is door het ministerie van VROM geaccrediteerd als standaardrekenmethode 2 (SRM 2).

Met dit verspreidingsmodel is het mogelijk een prognose te maken van luchtverontreinigende stoffen op/langs wegen. Pluim Snelweg geeft een prognose voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

Pluim Snelweg 1.3 berekent de immissieconcentraties voor de aangegeven stoffen voor een geheel grid aan punten of een aantal vooraf gedefinieerde punten. In dit onderzoek is het onderzoek uitgevoerd op basis van een grid. Dit resulteert in een grafische weergave van de berekende concentraties rond de doorgerekende wegvakken.

Voor de te onderscheiden componenten bevatten de modellen een standaard achtergrondconcentratie, die is gebaseerd op statistische gegevens (op basis van meetgegevens) en aannames voor de toekomstige situatie. Bij de toekomstige situatie wordt uitgegaan van een geleidelijke verbetering van de luchtkwaliteit, onder meer als gevolg van het schoner worden van auto's.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor (delen van) onderstaande wegen:

- N329;
- Dorpenweg;
- Singel 1940 1945;
- Julianasingel;
- A50 ter hoogte van knooppunt Paalgraven;
- A59 ter hoogte van knooppunt Paalgraven;
- Op- en afritten A50 en A59 ter hoogte van knooppunt Paalgraven.

Resultaten

NO₂

De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ uit Bijlage 2 van de Wet milieubeheer wordt in geen van de scenario's overschreden. Ook de grenswaarde voor het maximaal toegestane aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie NO₂ wordt in de berekende scenario's nergens overschreden.

PM₁₀

De grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie voor PM₁₀ uit Bijlage 2 van de Wet milieubeheer wordt in geen van de scenario's overschreden. Ook de grenswaarde voor de 24-uurgemiddelde concentratie van PM₁₀ wordt in geen van de scenario's vaker dan 35 maal per jaar overschreden.

Conclusie

De voorgenomen reconstructie van de N329 bij Oss heeft geen overschrijding van de grenswaarden, zoals gesteld in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer, tot gevolg. Er wordt voldaan aan de eisen zoals gesteld in Titel 5.2 Luchtkwaliteitseisen. De luchtkwaliteit vormt derhalve geen belemmering voor de reconstructie van de N329 bij Oss.

3.8 Externe veiligheid

De regionale milieudienst heeft tellingen uitgevoerd naar het aantal voertuigbewegingen met vervoer gevaarlijke stoffen in Oss. Op basis van deze aantallen en de vuistregels uit de Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen (VNG 1998) blijkt dat de N329 bij uitstek de route is waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd binnen de gemeente Oss. Er wordt bij deze tellingen door de regionale milieudienst geconcludeerd wordt dat er geen plaatsgebonden risico (PR) (10-5 of 10-6) aanwezig zal zijn als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N329. Daar de invloedsgebieden van de verschillende getransporteerde gevaarlijke stoffen ruim buiten de N329 reiken is het noodzakelijk het groepsrisico te beschouwen. Dit blijkt tevens uit het wetgevende kader dat door de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' wordt gegeven: *"Bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico, moeten beslissingsbevoegde overheden het groepsrisico betrekken bij de vaststelling van het vervoersbesluit of omgevingsbesluit"*. Op dit moment wordt voor het bestemmingsplan Moleneind, Landweer en Danenhoef een kwantitatieve risicoanalyse om het groepsrisico als gevolg van de N329 te bepalen.

Het aantal tankauto's met gevaarlijke stoffen verandert niet door de verbreding van de N329. Echter het ontwerp heeft wel invloed op de mogelijke kans dat een ongeval kan plaatsvinden. Een ontwerp met ongelijkvloerse kruisingen of met kruisingen waar geen uitwisseling kan optreden, of alleen bij lage snelheid (zoals een rotonde) zijn qua externe veiligheid de beste keuze. Als er sprake is van hogere snelheden (zoals bij een gelijkvloerse kruising) is niet alleen de kans op een botsing groter, maar ook de kans dat bij die botsing de tankwagen lek raakt of explodeert.

In het huidige ontwerp is een aantal gelijkvloerse kruisingen aanwezig waarbij uitwisseling kan optreden. Het vervangen van VRI's door rotondes zou een verbetering in de veiligheidssituatie brengen ten opzichte van de autonome situatie.

Aangezien in de nabijheid van het plangebied tevens een aantal hogedruk aardgasleidingen aanwezig zijn is het noodzakelijk hiervan de externe veiligheidssituatie te beschouwen. Thans is de vigerende wet- en regelgevend kader voor hogedruk aardgasleidingen de circulaire betreffende hogedruk aardgasleidingen uit 1984. Echter momenteel is de centrale overheid bezig met een nieuwe AMvB Buisleidingen waarin onder andere hogedruk aardgasleidingen dezelfde systematiek krijgen als het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Dit betekent dat het plaatsgebonden risico, groepsrisico en verantwoordingsplicht aspecten zijn die beschouwd dienen te worden bij planvorming.

De Gasunie NV kan berekeningen uitvoeren om de 10^{-6} /jaar plaatsgebonden risicocontour en het groepsrisico te bepalen. Daarna dient de verantwoordingsplicht van het groepsrisico doorlopen worden. Deze handelingen zijn niet verplicht, echter worden door de Gasunie NV en het ministerie van VROM sterk aanbevolen.

3.9 Leidingen

In het plangebied ligt één hoogspanningsleiding en diverse gas- en (afval)waterleidingen. In het bestemmingsplan zijn alleen de ruimtelijk en planologisch relevante leidingen opgenomen. Dat betekent dat gas en waterleidingen met een kleinere doorsnede dan 18 inch (ca 145 mm) niet in het plan zijn weergegeven. Leidingen die een variërende doorsnede kennen, zijn om deze reden dan ook deels weergegeven.

Langs en op een groot deel van het tracé ligt een hoofdwaterleiding van BrabantWater. Deze leiding heeft een doorsnede van 500 mm. Verder kruisen op diverse plekken rioolpersleidingen het tracé. Deze leidingen hebben doorgaans een doorsnede van 150 mm. Van de gasunie zijn in het gebied 4 leidingen gelegen:

- 48 inch; 66,2 bar (2x);
- 42 inch; 66,2 bar;
- 36 inch; 66,2 bar.

Daarnaast kruist een bovengrondse hoogspanningsleiding het tracé ter hoogte van de Gasstraat en de Gasstraat Oost.

De leidingen zijn opgenomen op de plankaart, waarbij de zakelijkrecht stroken in acht zijn genomen. Deze bedragen:

- gasleiding: 5 meter;
- (afval) waterleiding: 6 meter;
- hoogspanningsleiding: 25 meter.

Op deze gronden mag niet gebouwd worden. Daar waar leidingen zijn gelegen op gronden waar kunstwerken voorzien zijn, wordt bekeken of het verleggen van de leiding nodig en mogelijk is.

4 Reconstructie en inpassing

4.1 De ontwikkeling

De N329 wordt gereconstrueerd. Dat is nodig uit het oogpunt van verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling/capaciteit. In de huidige situatie is de N329 grotendeels uitgevoerd als 2x1 rijstrook of 1x2. Verbreding van, met name het gedeelte door verstedelijkt gebied is noodzakelijk.

De reconstructie van de N329 is er opgericht om de weg vanaf de A50 tot aan de Merwedeweg te verbreden naar een weg met 2x2 rijstroken. Hiervoor is een ontwerp opgesteld dat momenteel nog wordt verfijnd.

Deze verfijning vloeit onder andere voort uit de intentieovereenkomst die de gemeente Oss en de provincie Noord-Brabant op 13 juni 2008 hebben getekend. Hierin verklaren de provincie en de gemeente Oss dat zij samen bereid zijn om van de N329 een weg van de toekomst te maken.

Om een weg van de toekomst te kunnen zijn/realiseren, krijgt de N329 verkeersveilige, milieuvriendelijke en vernieuwde toepassingen. Zo kan worden gedacht aan de opvang van fijnstof door beplanting langs de weg, het aanbrengen van wildspiegels, faunapassages of geluidsschermen die elektriciteit op kunnen wekken.

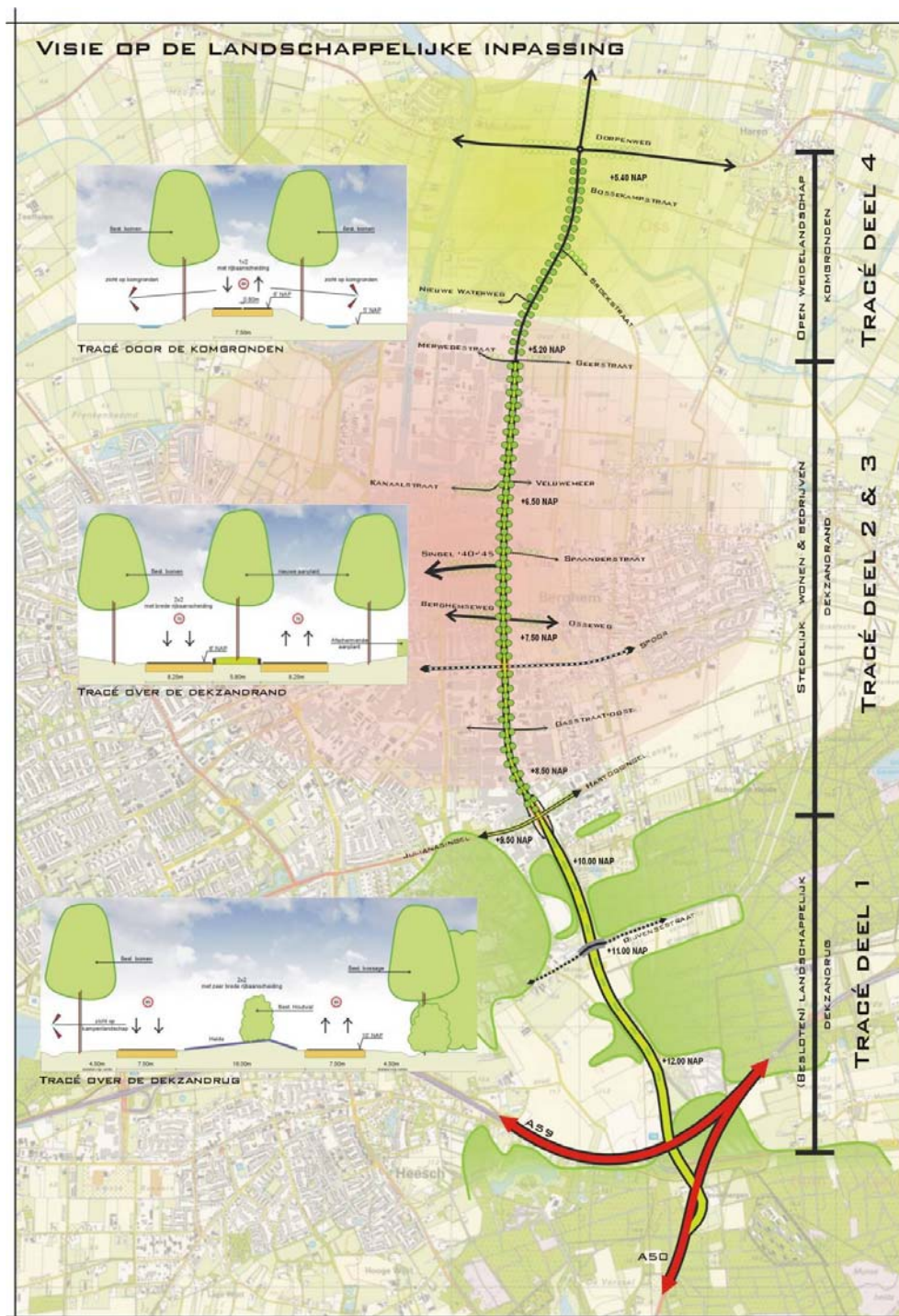
Om hieraan uitvoering te geven is de spoortunnel en de kruising met de Julianaweg verdiept, hierdoor wordt voor een betere doorstroming en grotere veiligheid gezorgd. Daarnaast wordt vegetatieontwikkeling in de bermen overwogen. Op deze manier blijven dieren op een veilige afstand tot de weg. Waar nodig kan worden voorzien in faunatunnels om kleine diersoorten veilig de weg te laten passeren. Verder uitwerking moet nog plaatsvinden.

De gronden die benodigd zijn voor de reconstructie, zijn grotendeels in het verleden al gereserveerd. Dat betekent dat er qua ruimtebeslag niet veel veranderd. Echter de beleving van de weg wordt veel intensiever. Om er zorg voor te dragen dat landschap en milieu het uitgangspunt zouden vormen bij het opstellen van het wegontwerp is een MER en een landschapsplan opgesteld. Beide plannen hebben input geleverd bij de vormgeving van de N329. De plannen worden in de volgende paragrafen besproken.

4.2 Landschapsplan

Naast de oplossing van de problematiek op de N329 doormiddel van het uitwerken van het voorkeursalternatief dient het gekozen tracé ook landschappelijk te worden ingepast. Hiervoor heeft Oranjewoud een landschapsplan ontwikkeld. Hierin zijn de ruimtelijke en landschappelijke componenten voor het gekozen tracé onderzocht en geanalyseerd. Het doel van dit landschapsplan is een ruimtelijk kader te bieden dat richting geeft aan de ontwikkelingen van de provinciale weg N329.

Centrale begrippen daarbij zijn duurzaamheid en identiteit. Bij duurzaamheid gaat het vooral om de ecologische- economisch-functionele kwaliteit van de weg en de omgeving. Identiteit gaat vooral over de esthetische kwaliteit. Voor een uitgebreide beschrijving wordt verwezen naar de rapportage "Landschapsplan, Reconstructie provinciale weg N329 te Oss".



Afbeelding 4: Visie op de landschappelijke inpassing

Landschappelijke inpassing

Naast de functionaliteit van de weg is het streven de weg als hoofdstructuur element een optimaal groen karakter te geven. Daarnaast bestaat de kwaliteit uit de aanwezigheid van grote contrasten tussen de verschillende landschappelijke eenheden op korte afstand. De weg ontleent zijn identiteit aan de landschapstypologie waar het tracé van de weg haaks op staat. Door structuur aan te brengen in het profiel en de inrichting van de provinciale weg krijgt de weg haar eigen herkenbare karakter als ontsluitende weg van Oss. Dit karakter, de identiteit van de weg is van invloed op het landschap. Door de weg eigenheid te geven wordt de weg als structurelement in het landschap ingepast en als zodanig ook herkent.

Dit heeft geleid tot de volgende visievorming op de toekomstige groenstructuur voor de N329.

Deeltracé 1, Rijksweg A59 - Julianasingel / Hartogsingel

Het beeld aan de oostzijde van de weg wordt bepaald door het bos Herperduinen met enkele open plekken. De westzijde is een beleving van het half open kampenlandschap met de ontwikkeling van het bedrijvenpark Vorstengrafdonk en groenrijke geleidingszone ten zuiden van Oss.

Voorgesteld wordt om het profiel van de weg zoveel mogelijk te laten aansluiten op beide fraaie landschapstypen en de beleving daarvan te optimaliseren. Dit wordt gerealiseerd door aan de buitenranden geen veranderingen voor te stellen. De wegbermen bestaan uit een schrale berm met een droge ontwateringsgreppel. De veilige obstakelvrije ruimte van vier en een halve meter is hierin verwerkt. Aan de buitenzijde van de bermstroken wordt voorgesteld om wilddrasters aan te brengen. Een integratie met aanwezige beplanting is hierbij wenselijk.

Door de verdubbeling van de rijbaan ontstaat een middenberm. Het wegtracé biedt ruimte om een brede middenberm aan te leggen. Deze mogelijkheid versterkt het gevoel van een rijbaan door de natuur en geeft zicht op aanwezige hoogteverschillen in het landschap. De middenberm wordt ingericht als schraal heide landschap waarbinnen de houtwallen een centrale plaats innemen. Voorgesteld wordt om de houtwallen in een meer losse vorm te laten uitgroeien. Aanvullend is ruimte voor de ontwikkeling van gebiedseigen heesters als brem en jeneverbes.

De ontmoeting van de provinciale weg met de Julianasingel is een versmelting van twee groene karakters. De aansluiting op de Julianasingel wordt ingericht als een entree van Oss. De overgang van een landschappelijke losse boomstructuur naar een meer lineaire boomstructuur wordt bij het begin van de tunnelbak ingezet. De zeer brede middenberm gaat geleidelijk over naar een smallere middengeleider. Deze overgangszone is de plek om extra accenten toe te voegen die de entree van Oss verder verbijzonderen. In de middenberm worden glooiingen aangebracht die gebiedseigen zijn aan de dekzandrug. Op het stuk naar de ondertunneling kan op bijzondere wijze de overgang naar de dekzandrand in beeld worden gebracht door te spelen met minieme hoogteverschillen. Deze komen tot uitdrukking in de middenberm waar ze als glooiingen duidelijker waarneembaar zijn.

Deeltracé 2, Julianasingel / Hartogsingel - Kanaalstraat / Veluwemeer

Dit deelgebied heeft zijn aanvang vanaf of vanonder de Julianasingel. Afwisselend is het tracé gelegen in een bedrijfsgebied, stedelijke woonomgeving en dan weer overgaand naar een bedrijvencomplex. De randen worden in de bedrijfsomgeving gekenmerkt door een zeer divers beeld. Er is een onderverdeling gehanteerd van bedrijfsgebouwen met een frontzijde gericht op de provinciale weg, loodsachtige gebouwen en bedrijven met opslagruimte grenzend aan het wegtracé.

Voor het gehele traject door het verstedelijkte gebied van de dekzandrand is een krachtig verbindend groenelement noodzakelijk om de landschappelijke eenheid te versterken. Het voorstel bestaat hieruit dat een drie rijen brede, lineaire boomstructuur wordt aangeplant. Zowel links als rechts van de provinciale weg worden op een regelmatige afstand (ca 12m) eiken aangeplant (of mogelijk ver/herplant). Om de derde bomenrij in de middenberm te kunnen aanplanten wordt deze verbreed naar een kleine zes meter. Om de invloedssfeer van het stedelijke te benadrukken wordt gekozen om de middengeleider te accentueren door de toepassing van bredere opsluitbanden. De middelste bomenrij wordt verspringend ten opzichte van de buitenste rijen aangeplant.

Om de doorsnijding van de provinciale weg door de dekzandrand te visualiseren is het voorstel om de weg over de volle lengte verlaagd ogend aan te leggen door de wegkanten naar buiten te verhogen. Relatief kleine hoogteverschillen in dit brede profiel hebben een versterkte ruimtelijke en groene beleving. Het invoegende goederenspoor wordt opgenomen in de westrand van het profiel.

Voor de diverse functionele verschijningsvormen in de randen van dit gebied is gekozen voor verschillende randoplossingen. Afhankelijk van de aanwezige breedte en bedrijfsuitstraling worden beplantingsvormen toegepast om zicht te ontnemen of juist te accentueren. De toepassing van hagen, geschoren houtwallen, of aanvullende bomenrijen geven de mogelijkheid om een passende inrichting te realiseren. Ook de aanplant van elzensingels sluit goed aan bij het oorspronkelijke landschapsbeeld. De inrichting grijpt terug op het historische slagenlandschap door de beplanting evenwijdig aan de weg aan te leggen. Het eenduidige beeld van de weggebruiker wordt niet verstoord omdat is gekozen voor brede bloemrijke grasbermen.

De aansluiting met de beide bedrijfsterreinen Danenhoef en Landweer wordt geïntegreerd in de inrichtingsstructuur van deelgebied twee. De middengeleiding met laanstructuur wordt zo consequent mogelijk doorgevoerd tot aan het kruisingsvlak. Dit geldt voor alle kruisingen met de N329 tenzij hier in het landschapsplan afwijkend over wordt voorgesteld. Evenwijdig aan de Gasstraat is aan de zuidzijde een tweerichtingen fietspad opgenomen. Deze wordt onder de provinciale weg doorgeleid middels een tunnelconstructie. De kruising van de provinciale weg met het spoortracé wordt ongelijk vloers uitgevoerd. Omdat er geen uitwisseling bestaat met dit tracé en het karakter totaal verschilt met dat van de provinciale weg is het idee het tracé van de N329 als gebiedseigen eenheid zoveel mogelijk los te koppelen van het spoortracé. Dit is realiseerbaar door het gekozen inrichtingsprofiel zo consequent mogelijk onder het spoor door te leiden. Door de tunnelconstructie zo rank als mogelijk uit te voeren wordt het spoortracé als minder storend ervaren.

De parkachtige strook tussen Oss en Berghem is een ontmoeting van het tracé met het toekomstige stadspark. De randen van de provinciale weg reageren door de bloemrijke grasbermen te integreren in de ecologische randen van het stadspark. Ook over dit deelgebied wordt het principe profiel toegepast. Aan de oostzijde van de weg maakt een watergang onderdeel uit van het wegprofiel. De eikenbomen aan de westzijde van het tracé wordt voorgesteld om deze ruimer buiten de rijbaan te plaatsen. Mogelijk zijn de bomen gezien hun leeftijd te verplaatsen. De kruising met de Osseweg/Berghemseweg wordt door een onderbreking van de lineaire boomstructuur van de provinciale weg opgewaardeerd tot entree voor Berghem. Mede door met inrichtingsgroen de entree te accentueren wordt deze entreefunctie versterkt. Door de bomen nabij de aansluiting met de N329 te verwijderen wordt de entreefunctie geaccentueerd. In het ontwerp is rekening gehouden met een ondertunneling voor het langzaam verkeer van en naar Berghem.

De kruising met de Singel 1940-1945 wordt als belangrijke toegangsweg voor Oss bijzonder vormgegeven. De brede stadsallee met zeer groene uitstraling moet ingrijpen in het tracé van de N329. Door de bomenrijen op de provinciale weg aan de west- en middenzijde te onderbreken ontstaat de mogelijkheid om te reageren op de stadsallee. Het karakter en de sfeer van de Singel worden doorgevoerd tot op de kruising. De uitwerking hiervan is een ontwerpogave. De langzaamverkeerroute wordt gelijkvloers met de provinciale weg gekruisd en sluit aan op de recreatieve verbindingsroute Spaandersstraat.

Na de kruising met de Singel 1940-1945 gaat het tracé over in een weg door bedrijventerreinen. De entrees hiervan liggen op de kruising Kanaalstrastraat / Veluwemeer. De randen met de bedrijventerreinen worden op een zelfde wijze ingericht als over het meer zuidelijke deel van dit tracé.

Deeltracé 3, Kanaalstraat / Veluwemeer - Nieuwe Waterweg

Tracé deel drie heeft zijn begin op de kruising Kanaalstraat / Veluwemeer, entreegebied voor de beide bedrijventerreinen. De westzijde blijft in zijn huidige vorm en groene uitstraling gehandhaafd. De oostzijde kent een meer modern, open en strak karakter, mede door het ontbreken van opgaand groen. De ruimte rondom de entree wordt met accentgroen verbijzonderd. Voorstel is om vanuit het strakke karakter te spelen met ruimtelijke groenmassa's uitgevoerd in gras. De waterstructuur is hierin geïntegreerd.

Het doorgaande wegtracé wordt volgens het principe van deelgebied twee voorgezet. Zo worden de populieren vervangen door eiken. De volwassen populieren moeten deels wijken voor de nieuwe wegaanleg. Vandaar het advies om de overige bomen direct mee te nemen in het vervangingsvoorstel. Ook de randen worden volgens de verschillende keuzevarianten zoals besproken in deelgebied 2, vormgegeven. De aan de oostzijde gelegen watergang is mede beeldbepalend in relatie tot de strakke loodsen van het bedrijventerrein. Vandaar dat hier wordt voorgesteld om tussen de watergang en de parallelweg een aanvullende bomenrij te planten.

De kruising Merwedestraat is een toegang tot het achterliggende industrieterrein. De groene laanstructuur van eiken sluit naadloos aan op de voorgestelde inrichtingsstructuur van de provinciale weg. Het landschappelijk karakter van de Geerstraat blijft vanaf de provinciale weg optimaal waarneembaar.

Vanaf deze kruising gaat het wegtracé over in een volgend inrichtingsprofiel. Het stedelijk profiel wordt verlaten en gaat over in het profiel van de komgronden; gelijk aan het huidige profiel. Een één keer tweebaans rijbaan op een verhoogd wegprofiel. De begeleidende es bomen blijven behouden, evenals de naast het profiel gelegen watergangen. Een recreatief fietspad aan de westzijde naast de watergang behoeft een begeleiding bij ontwikkeling van het naastgelegen industrieterrein.

deeltracé 4, Nieuwe Waterweg - Dorpenweg

Het tracé door de komgronden is het tracé deel vier. Aan de westzijde is het waterrijke struweel dat de beëindiging vormt van het industrieterrein Elzenburg de opening naar de komgronden. Links en rechts van de weg zijn de uitgestrekt weilanden met strak slotenpatroon waarneembaar.

Voorstel is om dit principe van de polderweg te handhaven of indien noodzakelijk te continueren/herstellen. Om het karakter en uitstraling van de weg te versterken en in een samenhangende overgang te brengen met het stedelijke profiel is het voorstel de middenstrook middels een "print in asfalt" te verbijzonderen.

Om het natte karakter van de komgronden vanaf de weg meer waarneembaar te maken is een verbreding van de watergangen te overwegen.

4.3 Milieueffectrapportage N329

Probleemstelling: Bereikbaarheid, Veerkracht en Barrièrewerking

De N329 loopt vanaf de rijksweg A50 tot aan de Maas en vormt een belangrijke verbinding in het lokale hoofdwegennet. De weg heeft drie belangrijke functies:

- Voor de gemeente Oss is deze weg één van de belangrijkste toegangswegen tot de stad;
- Verder is de N329 van groot belang voor de ontsluiting van de bedrijventerreinen aan de oost- en westzijde van de N329.
- Tot slot heeft de weg een belangrijke regionale multimodale functie als verbinding tussen de haven van Oss en het achterland.

In de voorstudie 'Optimaliseringsstudie N329' [Goudappel Coffeng, september 2003] is uitvoerig ingegaan op deze drie verschillende functies. Uit de studie blijkt dat de vele verkeerslichten op het traject, het grote verkeersaanbod op piekmomenten van de dag en een hoog percentage vrachtverkeer leiden tot problemen in de verkeersafwikkeling:

- Vertragingen met name in de doorstroming op de kruisingen;
- Verslechtering van de bereikbaarheid van de stad;
 - Verslechtering van de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen langs de N329;
- Verslechtering van de verkeersveiligheid.

Het wegprofiel van de N329 bestaat in de huidige situatie uit één rijbaan met twee rijstroken (één rijstrook per rijrichting). Op het deel van de weg langs de kern van Oss bevinden zich relatief veel door verkeerslichten geregelde kruispunten kort op elkaar. Ook kruist de weg op dat deel de spoorlijn ('s-Hertogenbosch-Nijmegen) die door Oss loopt.

Samen met het grote verkeersaanbod op bepaalde uren van de dag en het relatief hoge percentage vrachtverkeer leidt dit in toenemende mate tot (potentiële) verkeersconflicten, gevaarlijke verkeerssituaties en daarmee tot een afname van de verkeersveiligheid. Dit speelt niet alleen voor het gemotoriseerde verkeer maar vooral ook voor het langzame verkeer, fietsers en (overstekende) voetgangers.

Door een aantal ontwikkelingen zullen deze problemen in de toekomst worden vergroot. Allereerst is er de autonome ontwikkeling van het verkeer. De prognoses voor de N329 geven aan dat het verkeer op de N329 tot 2020 sterk zal toenemen.

Naast de reguliere autonome groei, die gekoppeld is aan bijvoorbeeld een toenemende welvaart, spelen ook de volgende factoren een rol:

1. het Burgemeester Delenkanaal is aangewezen als hoofdvaarweg, waardoor zowel de haven van Oss als het kanaal zelf hoog op de prioriteitenlijst staan van te herstructureren (infrastructurele) voorzieningen, met inbegrip van de aan- en afvoerwegen over land. Ten gevolge hiervan zal er een toename ontstaan van het gecombineerde weg-waterverkeer en daardoor van het vrachtverkeer op de N329;
2. het beleid van de gemeente is erop gericht de bedrijventerreinen aan de N329 te intensiveren (Elzenburg, Moleneind, Landweer en Danenhoef) en uit te breiden (Vorstengrafdonk noord en de Geer noord en oost). Ook hierdoor zal de hoeveelheid verkeer op de N329 toenemen;
3. de ontwikkeling van woonwijk De Piekenhoef, gelegen aan de rand van Oss, Berghem en Herperduin, waar ongeveer 1100 woningen de komende jaren zullen worden gerealiseerd;
4. de ontwikkeling van de woonwijken Horzak Noord en Mettegeupel-Oost, gelegen in het noorden van Oss, waar ongeveer 425 respectievelijk 180 woningen worden gerealiseerd;
5. de ontwikkeling en herstructurering van woongebieden in het centrum van Oss (inclusief het Bergoss-terrein), waar ongeveer 500 woningen worden gerealiseerd;
6. de ontwikkeling en herstructurering van woonwijken rond het centrum van Oss, zoals Schadewijk, ongeveer 200 woningen en Brabantstraat, ongeveer 135 woningen;
7. de ontwikkeling van de woonwijk 't Reut ten westen van Berghem, waar ongeveer 270 woningen worden gerealiseerd;
8. de realisatie van woningen in de plaatsen Megen, Haren en Macharen (ongeveer 150) en Berghem (ongeveer 125).

Doelstelling

De samengevatte probleem- / doelstelling van de m.e.r.-procedure, is het binnen de randvoorwaarden van het milieubeleid reconstrueren van de N329. Die reconstructie is nodig om de huidige functies van de weg te versterken en zo de bereikbaarheid van Oss en de verschillende bedrijventerreinen ook in de toekomst op een duurzaam veilige wijze te garanderen. Tot slot is er de doelstelling de versnippering van de natuur (door de N329) al of niet gedeeltelijk op te heffen.

Varianten

In het MER zijn op basis van de verkeersdoelstellingen van de reconstructie (bereikbaarheid, verkeersveiligheid en barrièrewerking) en de milieueffecten 4 varianten beoordeeld en toegerekend.

Variant 1 is in grote lijnen het handhaven van de bestaande N329 met uitzondering van het zuidelijke deel waarvoor een baanverdubbeling en een ongelijkvloerse kruising met de Julianasingel wordt voorgesteld.

De varianten 2 en 3 voorzien in een verdiepte aanleg van een dubbele baan, waarbij alle kruisingen (inclusief spoorweg) ongelijkvloers worden uitgevoerd. In variant 2 heeft een aantal kruispunten geen uitwisseling meer met de N329. In variant 3 hebben alle kruisingen een uitwisseling met de N329.

Variant 4 voorziet in de aanleg van een dubbele baan, waarbij alleen de Julianasingel een ongelijkvloerse kruising krijgt, alle andere aansluitingen gehandhaafd blijven, gelijkvloers blijven en van een rotonde of VRI worden voorzien.

Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Naast de vier varianten is een Meest Milieuvriendelijk Alternatief geformuleerd. In de vier varianten zijn in principe alle mogelijkheden voor de inrichting van de trajectdelen en kruisingen opgenomen. Een aparte variant voor het MMA is daarom niet te benoemen. Wel zijn op onderdelen maatregelen voor het MMA benoemd. Deze zijn meegenomen in de keuze van het Voorkeursalternatief (VKA).

Voorkeursalternatief (VKA)

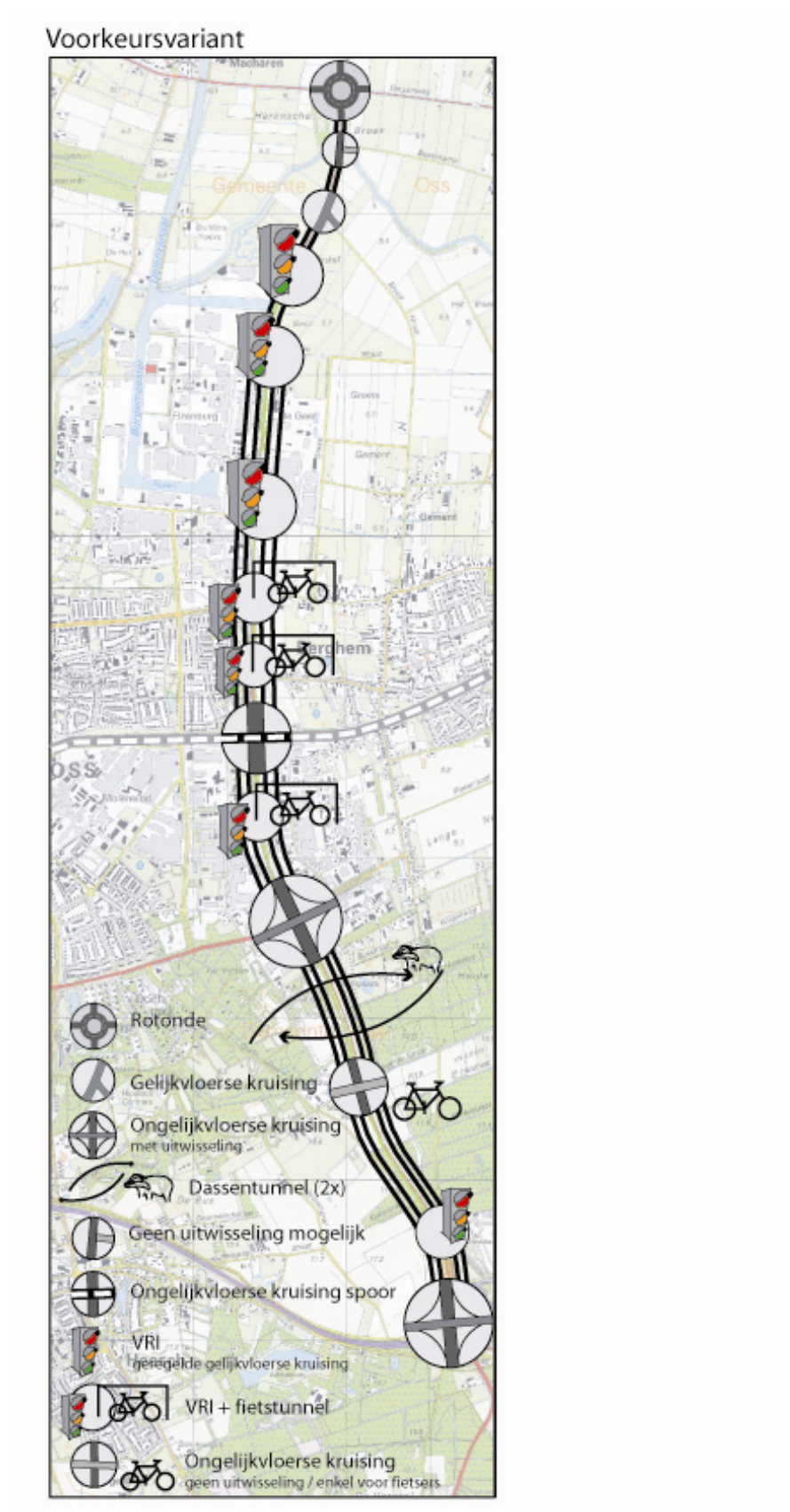
De gemeente en de provincie hebben op basis van de resultaten van de milieuonderzoeken, de globale kostenraming en overleg met derden het voorkeursalternatief geformuleerd. Het voorkeursalternatief is variant 4 met enkele aanvullingen. Deze aanvullingen zijn mede gebaseerd op maatregelen die als onderdeel van het MMA zijn geformuleerd. In afbeelding 5 is het voorkeursalternatief schematisch weergegeven.

Alle vier voorgestelde varianten scoren over het algemeen positief op de milieueffecten en dragen bij aan de geformuleerde doelstellingen. De effecten van de verschillende varianten voor het milieu zijn weinig onderscheidend. De grootste verschillen in effecten treden op als gevolg van een al dan niet verdiepte ligging van (een deel van) het tracé en/of de mogelijkheid tot uitwisseling van verkeer tussen de N329 en aanliggende wegen. De verdiepte ligging leidt tot betere resultaten ten aanzien van de geluidbelasting op de omgeving. Doordat in variant 2 in tracédeel 2 weinig mogelijkheden worden geboden voor uitwisseling van verkeer tussen de N329 en aanliggende wegen treden effecten op om omliggende wegen die niet gewenst zijn en waarmee het beoogde doel, de N329 als belangrijkste ontsluitingsroute van Oss, minder goed wordt gerealiseerd. Gemiddeld genomen scoren varianten 2 en 3 beter op de milieueffecten dan varianten 1 en 4.

De gemeente en provincie zijn echter van mening dat de relatief hoge kosten van variant 2 en 3 niet opwegen tegen de positievere scores die deze varianten hebben. Temeer, omdat ook variant 1 en 4 voldoen aan de doelstellingen.

Vanuit verkeerskundig oogpunt is gekozen voor variant 4, waarbij tracédeel 2 bestaat uit 2 x 2 rijbanen. Voor de kruispunten is in ieder geval 2 x 2 noodzakelijk. Uit de effectenstudie van verkeer is gebleken dat vanuit doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid (consistentheid van het wegbeeld en het voorkomen van weefconflicten, zeker gezien het hoge percentage vrachtverkeer) 2 x 2 over tracédeel 2 te motiveren is. In overleg met het bedrijfsleven is ervoor gekozen, gezien de voorgestane ontwikkelingen van de haven van Oss om de 2 x 2 configuratie door te laten lopen tot het kruispunt met de Merwedestraat.

Voor de uitwerking van de gelijkvloerse kruispunten is gekozen voor VRI's. Door een goede afstemming van de VRI's kan een continu doorstroom van (vracht)verkeer worden geregeld. Bij rotondes dient vrachtverkeer continu af te remmen en op te trekken.



Afbeelding 5: Schematische weergave voorkeursalternatief

Spoorkruising N329

De spoorwegovergang in de N329 vormt op basis van het 'beleidskader verbetering veiligheid op overwegen' een knelpunt. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (en namens deze Prorail) wil niet meewerken aan het aanpassen van de bestaande spoorwegovergang. In geval van een verdubbeling van de configuratie van de N329 naar 2 x 2 dient de spoorwegovergang ongelijkvloers te worden gerealiseerd.

Landschapsplan

Ten behoeve van de uitwerking van het VKA is een landschapsplan opgesteld. Op hoofdlijnen omvat dit landschapsplan het volgende. Het beeld van trajectdeel 1 wordt bepaald door aan de oostzijde van de weg het bos Herperduin met enkele open plekken. De westzijde is een beleving van het half open kampenlandschap met de ontwikkeling van het bedrijvenpark Vorstengrafdonk en groenrijke geleidingszone ten zuiden van Oss. Voorgesteld wordt om het profiel van de weg zoveel mogelijk te laten aansluiten op beide landschapstypen en de beleving daarvan te optimaliseren. Dit kan worden gerealiseerd door o.a. aan de buitenrand geen veranderingen toe te passen en een brede middenberm aan te leggen. De aansluiting op de Julianasingel wordt ingericht als de entree van Oss. De zeer brede middenberm gaat richting kruispunt geleidelijk over naar een smallere middengeleider.

Trajectdeel 2 is afwisselend gelegen in een bedrijfsgebied, stedelijke woonomgeving en dan weer overgaand naar een bedrijvencomplex. Voor het gehele tracé door het verstedelijkte gebied van de dekzandrand is een krachtig verbindend groenelement noodzakelijk om de landschappelijk eenheid te versterken. Het voorstel bestaat uit een drie rijen brede, lineaire boomstructuur, verdeeld over linkerzijde, middenberm en rechterzijde van de weg. De middenberm wordt hiertoe verbreed tot zes meter.

Trajectdeel 3 heeft aan de westzijde een groene uitstraling. Dit blijft gehandhaafd. De oostzijde kent meer modern, open en strak karakter, mede door het ontbreken van opgaand groen. Het doorgaande wegtracé wordt volgens het principe van trajectdeel 2 voortgezet. Vanaf de kruising Merwedestraat gaat het wegtracé over in een volgend inrichtingsprofiel, het profiel van de komgronden. Dit profiel is gelijk aan het huidige profiel, een 1x2-baans rijbaan op een verhoogd wegprofiel.

Het tracé door de komgronden is trajectdeel 4. Links en rechts van de weg zijn de uitgestrekte weilanden met strak slotenpatroon waarneembaar. Voorstel is om dit principe van de polderweg te handhaven of indien noodzakelijk te continueren/herstellen.

Wegdektype

Het akoestisch onderzoek wijst uit dat toepassing van wegdektype 'Dunne Deklaag type 1', zoals voorgesteld in het MMA, leidt tot een sterke reductie van de geluidbelasting op alle punten ter hoogte van de woonwijk Schadewijk. Wanneer de uitgangspunten zoals geformuleerd bij het MMA worden toegepast op variant 4 (het gehele traject is voorzien van Dunne Deklaag type 1 en in het trajectdeel 2 ter hoogte van de woonwijken is nog een geluidscherm geplaatst ter reductie van de geluidbelasting) neemt de geluidbelasting op vrijwel alle punten af.

Op basis van een kosten-baten analyse is voor het VKA uitgangspunt dat in trajectdeel 2, ter hoogte van de woonwijk het wegdektype 'Dunne Deklaag type 1' wordt toegepast. Voor de rest van het tracé van de N329 wordt wegdektype 'Dicht Asfalt Beton' voorgesteld. Op de meer verspreid gelegen punten in het zuiden van het traject van de N329 wordt hiermee niet voldaan aan de voorkeursgrenswaarden voor geluid. Voor deze woningen kunnen en moeten hogere grenswaarden worden aangevraagd bij het college van Burgemeester en Wethouders, daar het toepassen van geluidreducerende maatregelen voor verspreid gelegen woningen niet doelmatig is.

Fietsverbindingen

Eén van de geformuleerde doelstellingen voor de reconstructie van de N329 is bereikbaarheid. Dit geldt voor zowel auto- en vrachtverkeer, maar ook voor langzaam verkeer. Mede vanuit verkeersveiligheid is daarom gekozen voor het opnemen van een drietal, als MMA-maatregel geformuleerde, ongelijkvloerse fietsverbindingen in trajectdeel 2 van de N329. Het gaat om een fietsverbinding in de kruisingen met Gasstraat Oost, de Berghemseweg en de Singel 40-45. Bij

de uitwerking van het ontwerp dient specifiek rekening te worden gehouden met de gevolgen voor sociale veiligheid.

Faunavoorzieningen

Uit het milieuonderzoek is gebleken dat in trajectdeel 1 maatregelen noodzakelijk zijn voor Fauna. Gezien de suboptimale kwaliteit van het leefgebied westelijk van de N329 blijft de meerwaarde van het ecoduct voor reeën, als MMA-maatregel geformuleerd, beperkt tot uitwisseling van individuele dieren. Gezien de bijbehorende investering van enkele miljoenen euro's hiermee niet in verhouding staat is hiervoor niet gekozen. Wel is gekozen voor de aanleg van een tweetal dassentunnels ter compensatie van de verbreding van de weg en de hieraan gekoppelde barrièrewerking. Gekoppeld aan de tunnels wordt een kleinwildraaster aangelegd langs de weg. Voor de aanleg van het VKA is geen fysieke compensatie, in de vorm van aanleg van nieuwe natuur, nodig.

Motorsportcircuit en tweede ontsluiting Vorstengrafdonk

Een eventuele rechtstreekse ontsluiting van het motorsportcircuit is op dit moment niet aan de orde. Te zijner tijd zal in samenhang met een eventueel gewenste tweede ontsluiting van bedrijventerrein Vorstengrafdonk bekeken worden of en hoe hieraan invulling kan worden gegeven.

5 Toelichting op de planregels

5.1 Algemeen

Overeenkomstig het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) worden door middel van de op de kaart aangegeven bestemmingen en daarop betrekking hebbende regels de in het plan begrepen gronden voor bepaalde doeleinden aangewezen. Daarbij worden regels gegeven voor het bouwen van bouwwerken en voor het gebruik van de bouwwerken en onbebouwde gronden.

De gemeente Oss hanteert een eigen handboek "Digitale bestemmingsplannen Oss" als uitgangspunt voor het opstellen van plankaart, regels en toelichting. In de volgende paragraaf worden de gebruikte bestemmingen nader toegelicht. Hieronder wordt een toelichting gegeven op welke wijze een en ander in de regels is vastgelegd. De regels zijn als volgt ingedeeld:

Hoofdstuk 1: Inleidende regels

Dit hoofdstuk bevat een tweetal artikelen. In het eerste artikel zijn de noodzakelijke begripsomschrijvingen opgenomen welke worden gebruikt in de regels. Het tweede artikel regelt hoe gemeten wordt.

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

Dit hoofdstuk bestaat uit een beschrijving van de in het plangebied aanwezige bestemmingen. Per bestemmingsregel worden de doeleinden(functie) ten aanzien van de specifieke bestemming met eventuele ondergeschikte doeleinden beschreven, is er een bebouwingsregeling opgenomen en daarnaast worden eventuele nadere eisen, vrijstellingsbevoegdheden en wijzigingsbevoegdheden weergegeven.

Hoofdstuk 3: Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat bepalingen die op het hele plangebied betrekking hebben en regelt de volgende onderwerpen:

- anti-dubbeltelregel
- algemene gebruiksregel
- algemene ontheffingsregels
- algemene wijzigingsregels

Hoofdstuk 4: Overgangs- en Slotregels

Dit hoofdstuk bevat bepalingen die op het hele plangebied betrekking hebben en regelt de overgangsregeling en de slotbepaling.

5.2 Artikelsgewijze toelichting

Hoofdstuk 1: Inleidende regels

In artikel 1 is een aantal noodzakelijke begripsbepalingen opgenomen welke worden gebruikt in de regels.

Artikel 2 regelt de wijze van meten.

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

In artikel 3 zijn de regels opgenomen ten behoeve van de bestemming 'Bedrijf'. Binnen deze bestemming wordt de verkoop van motorbrandstoffen mogelijk gemaakt, alsmede beperkte detailhandel. Er mag bebouwing worden opgericht tot 75 m².

In artikel 4 zijn de regels opgenomen ten behoeve van de bestemming 'Groen'. Binnen deze bestemming worden voorzieningen voor groen, water, waterhuishoudkunde en

langzaamverkeer mogelijk gemaakt, inclusief bermen en beplanting. Daarnaast is het mogelijk om binnen deze bestemming kunstobjecten op te richten.

Binnen deze bestemming is eveneens de mogelijkheid opgenomen om een faunatunnel aan te leggen. Het gaat om tunnel met een beperkte omvang ten behoeve van het klein en eventueel middelgroot wild.

In artikel 5 zijn de regels opgenomen ten behoeve van de bestemming 'Verkeer'. Hierin wordt het toekomstige tracé van de N329, inclusief een aantal ondergeschikte voorzieningen mogelijk gemaakt. Er wordt gestreefd naar een inrichting hoofdzakelijk gericht op de afwikkeling van het doorgaande verkeer. Het bouwen van gebouwen wordt niet toegestaan, slechts het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt mogelijk gemaakt. Daarbij is ten aanzien van de maximale bouwhoogte onderscheid gemaakt naar bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, signalerings- en telecommunicatiemasten, kunstobjecten en overige bouwwerken. In deze bestemming is eveneens een aanduiding 'ontsluiting' (os) opgenomen. Binnen de gronden die hiervoor is de noodontsluiting voor de aangrenzende bedrijven voorzien. De exacte locatie daarvan is niet duidelijk, derhalve is een ruim gebied aangewezen waar de ontsluiting is toegestaan.

Tevens wordt in dit artikel een gebruiksregel gegeven. Deze verwijst naar de wegprofielen die op de plankaart zijn opgenomen. Ter plaatse van de aanduiding op de plankaart dient de weg uitgevoerd te worden overeenkomstig het bijbehorende profiel.

Ook in deze bestemming is de faunatunnel voor klein- en middelgroot wild mogelijk gemaakt.

In artikel 6 zijn de regels opgenomen ten behoeve van de bestemming 'Verkeer-Railverkeer'. Binnen deze bestemming worden onder andere spoorweginfrastructuur en (on)gelijkvloerse kruisingen ten behoeve van wegen, en straten mogelijk gemaakt. Ook hier is het bouwen van gebouwen niet toegestaan. De aanduiding 'ontsluiting', zoals bij de vorige bestemming toegelicht, is ook binnen deze bestemming opgenomen.

In artikel 7 zijn de regels opgenomen ten behoeve van de bestemming 'Water'. Binnen deze bestemming zijn voorzieningen ten behoeve van water en waterhuishoudkunde, groen, verkeer en verblijf mogelijk. Daarnaast wordt binnen deze bestemming een ecologische verbindingzone mogelijk gemaakt.

Ook binnen deze bestemming is het niet mogelijk om gebouwen op te richten.

In artikel 8 zijn de regels opgenomen ten behoeve van de (dubbel)bestemming 'Leidingen'. Met dit artikel kunnen leidingen in het plangebied worden aangelegd, in stand worden gehouden en beschermd. Het betreft in dit gebied gasleidingen, een waterleiding en een bovengrondse hoogspanningsleiding. Ten behoeve van de bescherming is een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Hoofdstuk 3: Algemene regels

In artikel 9 is de anti-dubbeltelregel opgenomen. Deze bepaling beoogt misbruik van de regels door middel van (privaatrechtelijke) wijzigingen in de eigendomsverhoudingen van gronden te voorkomen.

In artikel 10 is de algemene gebruiksregel opgenomen. Deze bepaling regelt waarvoor de gronden niet gebruikt mogen worden. Indien een strikte toepassing van dit gebruiksverbod leidt tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, dan is ontheffing hiervan mogelijk.

In artikel 11 is een algemene ontheffingsregel opgenomen. Hierin is geregeld welke ontheffingsbevoegdheden burgemeester en wethouders hebben ten aanzien van de maatvoering, het aanpassen van het beloop van het profiel en het toestaan van kleine openbare nutsgebouwen.

In artikel 12 is een algemene wijzigingsregel opgenomen. Hierin is geregeld welke wijzigingsbevoegdheden burgemeester en wethouders hebben ten aanzien van het verschuiven van de bestemmingsgrenzen en andere grenslijnen en aanduidingen.

Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotberegels

In artikel 13 zijn de overgangsregels beschreven. De overgangsregels zijn sinds 1 juli 2008 voorgeschreven in de Bro. Deze bepalingen zijn evenzo overgenomen in dit bestemmingsplan. De overgangsregels voorzien in de overgangsrechtelijk situatie van legale bouwwerken of gebruik. Er is dus geen sprake van legalisering van (voorheen) illegale bouwwerken of gebruik. In de overgangsregels worden verschillende onderwerpen behandeld. Ten eerste overgangsregels ten aanzien van bouwwerken: bouwwerken welke op het moment van tervisielegging van het plan legaal aanwezig zijn, mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels. Verder overgangsregels ten aanzien van het gebruik: het gebruik van grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd blijven.

In de slotbepaling (artikel 14) wordt aangegeven onder welke titel de regels van het bestemmingsplan worden aangehaald.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Ten behoeve van de verbreding van de N329 hebben gemeente en provincie een intentieovereenkomst gesloten waarin de financiering is geregeld. Onderdeel van deze overeenkomst is de mogelijkheid van subsidie vanwege de TOPPER-regeling. De gemeente heeft in haar begroting rekening gehouden met de financiering van de N329 conform de intentieovereenkomst. De economische haalbaarheid is daarmee gegarandeerd.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt getoetst met het opsturen van het voorontwerp naar de verschillende overlegpartners. Naast de overlegpartners zijn ook alle mogelijke betrokkenen in de gelegenheid gesteld het plan te beoordelen.

Onderstaand is aangegeven op welke manier de maatschappelijke uitvoerbaarheid precies getoetst is en op welke wijze dit heeft geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

6.2.1 Inspraak ingevolge de inspraakverordening

Ingevolge de inspraakverordening is het voorontwerpbestemmingsplan N329 voor de inwoners van de gemeente Oss en voor de in de gemeente een belang hebbende natuurlijke- en rechtspersonen ter inzage gelegd van **** tot en met ****. Gedurende deze periode konden zowel mondeling als schriftelijk inspraakreacties ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan naar voren worden gebracht. Tevens is het voorontwerp bestemmingsplan ***** op ***** tijdens een inspraakavond toegelicht.

In bijlage ** is een samenvattend overzicht van de reacties/vragen opgenomen, die tijdens de inspraakavond mondeling en gedurende de periode van terinzagelegging schriftelijk zijn ingebracht, alsmede de beantwoording daarvan door burgemeester en wethouders van Oss.

Moet nog plaatsvinden.
pm

6.2.2 Overleg ingevolge artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerpbestemmingsplan N329 voorgelegd aan de volgende instanties:

pm

Hieronder volgt een samenvattend overzicht van de reacties/vragen die in het kader van het artikel 3.1.1 Bro-overleg zijn ingebracht, alsmede de beantwoording daarvan door burgemeester en wethouders van Oss. In bijlage ** zijn de brieven van de instanties opgenomen.

Moet nog plaatsvinden.
pm