

Heusden

Gebiedsontwikkeling Vlijmen-Oost



BESTEMMINGSPLAN



Gebiedsontwikkeling Vlijmen-Oost

Heusden

bestemmingsplan

identificatie

identificatiecode:
NL.IMRO.0797.GOVlijmenoost-VO01

projectnummer:
0797.008745.00

opdrachtgever:
ing. J.A. van Broekhoven

planstatus

datum:
03-09-2013

status:
voorstudie
ontwerp
vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding bestemmingsplan Gebiedsontwikkeling Vlijmen-Oost	7
1.2	De ontwikkelingen in het plangebied	9
1.3	Het voorontwerpbestemmingsplan	11
1.4	Keuzeprocess Randweg Vlijmen-Oost	11
1.5	Huidige juridische status plangebied	13
1.6	Planvorm	13
1.7	Leeswijzer	14
Hoofdstuk 2	Planologische beleidskaders	15
2.1	Rijksbeleid	15
2.2	Provinciaal beleid	16
2.3	Gemeentelijk en regionaal beleid	21
2.4	Toetsing aan de beleidskaders	26
Hoofdstuk 3	Beschrijving plangebied	29
3.1	Inleiding	29
3.2	Ligging plangebied in de omgeving	29
3.3	Historische ontwikkeling	30
3.4	Beschrijving van het plangebied	31
3.5	Verkeersstructuur	32
Hoofdstuk 4	Ontwikkeling Randweg Vlijmen-Oost	35
4.1	Initiatief	35
4.2	Ruimtelijk beeld	36
4.3	Vertaling in het bestemmingsplan	39
Hoofdstuk 5	Klimaatbuffer Vlijmen - 's-Hertogenbosch	41
5.1	Initiatief	41
5.2	Ruimtelijk beeld	42
5.3	Vertaling in het bestemmingsplan	43
Hoofdstuk 6	HoWaBo Vlijmen	45
6.1	Initiatief	45
6.2	Ruimtelijk beeld	45
6.3	Vertaling in het bestemmingsplan	45
Hoofdstuk 7	Realiserings- en uitvoeringsaspecten	47
7.1	Algemeen	47
7.2	Mer-procedure in samenhang met ruimtelijke planvorming	47
7.3	Verkeer	49

7.4	Bodem	55
7.5	Natuur	55
7.6	Landschap	57
7.7	Water	58
7.8	Archeologie en cultuurhistorie	60
7.9	Geluid	60
7.10	Luchtkwaliteit	62
7.11	Externe veiligheid	66
7.12	Overige belemmeringen	67
Hoofdstuk 8	Toelichting op de regels	69
8.1	Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP)	69
8.2	Inleidende regels	69
8.3	Bestemmingsregels	69
8.4	Algemene regels	71
8.5	Overgangs- en slotregels	71
Hoofdstuk 9	Economische uitvoerbaarheid	73
Hoofdstuk 10	Resultaten inspraak- en overlegprocedure	75

Bijlagen toelichting: Zie separaat Bijlagenboek

Regels		77
Hoofdstuk 1	Inleidende regels	79
Artikel 1	Begrippen	79
Artikel 2	Wijze van meten	82
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	83
Artikel 3	Natuur	83
Artikel 4	Verkeer	85
Artikel 5	Water	86
Artikel 6	Leiding - Defensie	87
Hoofdstuk 3	Algemene regels	89
Artikel 7	Antidubbeltelregel	89
Artikel 8	Algemene afwijkingsregels	90
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	91
Artikel 9	Overgangsrecht	91
Artikel 10	Slotregel	92

toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding bestemmingsplan Gebiedsontwikkeling Vlijmen-Oost

Gebiedsontwikkeling Vlijmen Oost is onderdeel van de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL). Binnen de GOL werken twintig partijen samen om projecten op en rond de snelweg A59 op een slimme manier aan te pakken. Het gaat om projecten op het gebied van landschap & ecologie, hoogwaterbescherming, verkeer, landbouw en recreatie. GOL levert een betere leefomgeving op. De in regionaal verband tot stand gekomen GOL omvat een breed gedragen gebiedsvisie voor het gebied rondom de snelweg A59 in de regio 's-Hertogenbosch-Heusden-Waalwijk.

Door de gebiedsontwikkeling integraal aan te pakken kunnen knelpunten op en rond de A59 op korte en langere termijn opgelost worden. Over een afstand van zo'n 20 km tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch worden op en aan de snelweg A59 diverse projecten op het terrein van infrastructuur, natuur, water en recreatie uitgevoerd.

Zo worden:

- vier van de negen op-/afritten opgeheven;
- de parallelwegen langs de snelweg verbeterd zodat regionaal verkeer geen gebruik van de snelweg hoeft te maken;
- twee grote ecologische verbindingen in noord-zuidrichting gerealiseerd.

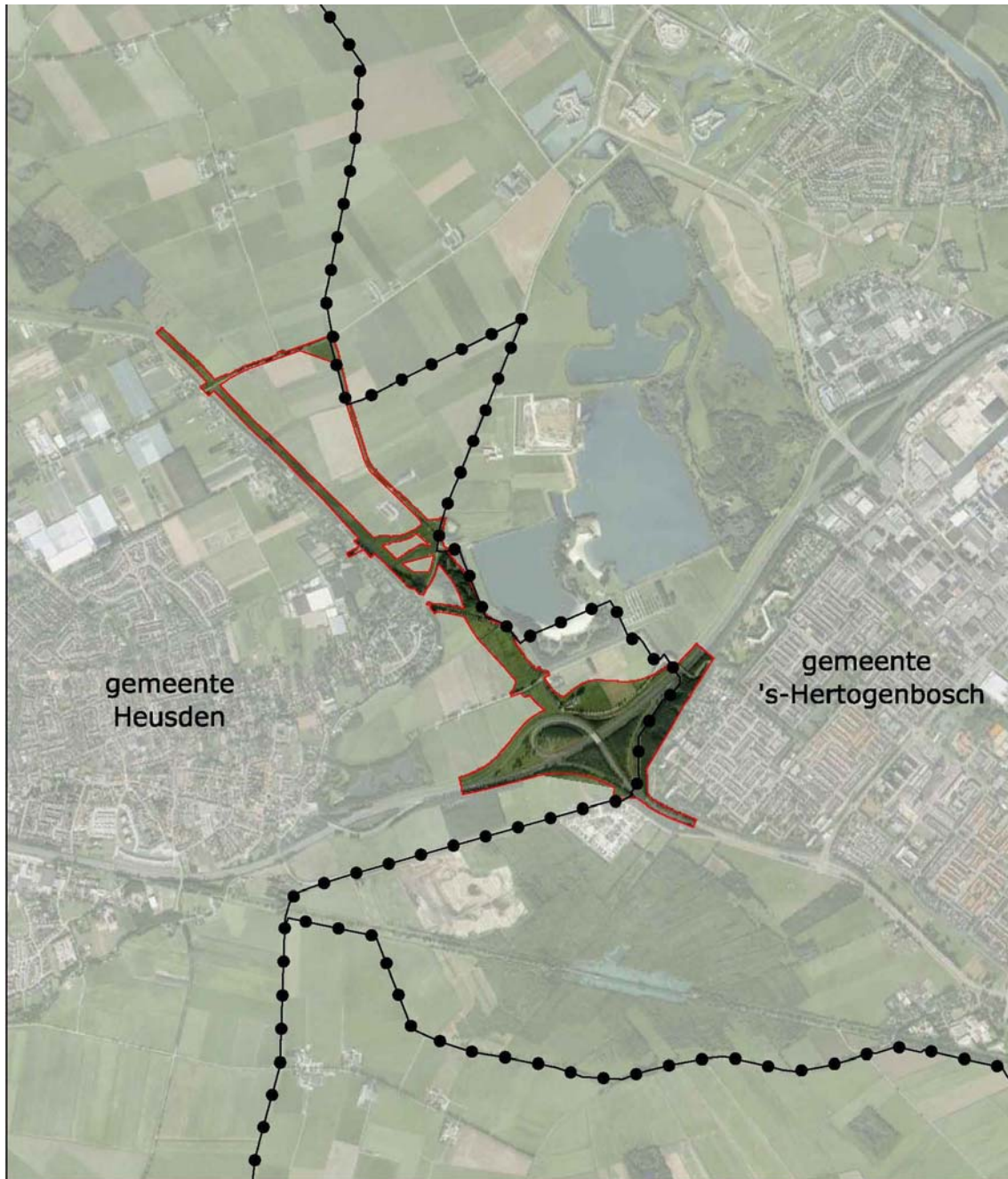
Het GOL is een project van 20 partners, waaronder de provincie Noord-Brabant, de gemeente Heusden en de gemeente 's-Hertogenbosch.

Tussen de kernen Vlijmen en 's-Hertogenbosch zijn verschillende projecten gepland. Het bestemmingsplan Gebiedsontwikkeling Vlijmen-Oost maakt de realisatie van de volgende projecten mogelijk:

1. het realiseren van een randweg aan de oostzijde van Vlijmen (buiten de kern, tussen Vlijmen en Engelermeer) inclusief de aanpassing van de aansluiting op de A59 (aansluiting 45);
2. het realiseren van een klimaatbuffer (ecologische zone) langs de Voordijk;
3. het realiseren van een kade en inlaat in het kader van het project HoWaBo (Hoogwateraanpak 's-Hertogenbosch).

Zoals op figuur 1.1 is te zien ligt het plangebied voor het grootste deel in de gemeente Heusden en voor een klein deel in de gemeente 's-Hertogenbosch. De gele stippellijn is de gemeentegrens tussen 's-Hertogenbosch en Heusden. Iedere gemeente is bevoegd gezag voor haar eigen grondgebied en stelt voor haar eigen deel het bestemmingsplan vast.

Aangezien het plangebied voor het grootste deel in de gemeente Heusden ligt brengt zij het voorontwerpbestemmingsplan voor dit deel in procedure. Gemeente 's-Hertogenbosch zal haar deel bij het ontwerp (dit is de start van de wettelijke procedure) in procedure brengen.



Figuur 1.1. Ligging Randweg en aansluiting op de A59

In paragraaf 1.2.1 tot en met 1.2.3 wordt per afzonderlijk project ingegaan op de aanleiding voor deze projecten.

1.2 De ontwikkelingen in het plangebied

1.2.1 Randweg Vlijmen-Oost

Aanleiding

Vlijmen: verkeersafwikkeling kern onder druk

In de kern Vlijmen zijn al geruime tijd knelpunten ten aanzien van verkeer. De huidige verdeling van de verkeersstromen in de kern leidt in de autonome situatie tot problemen met de doorstroming (file), leefbaarheid (geluidsoverlast en luchtkwaliteit) en de veiligheid (directe overgang snelweg in 30 km/h-gebied). Daarnaast spelen er diverse actuele ruimtelijke ontwikkelingen zoals het centrumplan en de woningbouwlocaties De Grassen en Geerpark. Deze ontwikkelingen oefenen extra druk uit op de verkeersafwikkeling in de kern Vlijmen.

A59: relatie met verkeersstructuur Vlijmen

De combinatie van de bestaande aansluitingen 44 en 45 met een kort weefvak leiden in de huidige situatie regelmatig tot congestie op de A59. Bij een verdere groei van het verkeer zal dit knelpunt toenemen, waardoor de bereikbaarheid van de kernen Vlijmen en 's-Hertogenbosch onder druk komt te staan.

Er wordt ten behoeve van de kern Vlijmen een nieuwe aansluiting gerealiseerd op de aansluiting 's-Hertogenbosch-West (aansluiting 45). Vanaf deze aansluiting zal aan de oostzijde van Vlijmen de oostelijke randweg worden gerealiseerd, die in het noorden aansluit op de Tuinbouwweg. De randweg zal ook nog een aansluiting op de Vijfhoevenlaan bevatten. Na aanpassing van aansluiting 45 komt aansluiting 44 Vlijmen-Oost volledig te vervallen (zie paragraaf 4.1). Voor de A59 betekent dit dat de halve aansluiting Vlijmen-Oost wordt opgeheven en de aansluiting 's-Hertogenbosch-west een volledige aansluiting wordt. Lokaal verkeer tussen Vlijmen en 's-Hertogenbosch hoeft daardoor niet meer de A59 te belasten.

Op de nieuwe oostelijke randweg komt een aparte aansluiting voor recreatiegebied Engelermeer. Hierdoor wordt het Engelermeer vanuit 's-Hertogenbosch via een directe route ontsloten. De huidige route loopt via de kern van Vlijmen of via de aansluiting Engelen.

Doel bestemmingsplan

De bestaande knelpunten in Vlijmen, de actuele ruimtelijke ontwikkelingen en de knelpunten op de A59 tezamen maken de aanleg van een oostelijke randweg van Vlijmen en een aanpassing van de aansluiting op de snelweg noodzakelijk. Doel van het voorliggende bestemmingsplan is het bieden van een toegesneden juridisch-planologisch kader, waarmee de randweg (inclusief aanpassingen van toeleidende wegen en aansluitingen) en de nieuwe aansluiting op de A59 kunnen worden gerealiseerd.

Voor de gemeente Heusden is de nieuwe ontsluitingsstructuur een garantie voor een goede verkeersafwikkeling rond Vlijmen, voor de gemeente 's-Hertogenbosch biedt de nieuwe structuur een optimale ontsluiting van het Engelermeer en een garantie dat de nieuwe aansluiting op de A59 de komende jaren een goede afwikkeling kent (bereikbaarheid van de stad) en voor RWS biedt het een verbetering van de doorstroming op de A59.

1.2.2 Klimaatbuffer

Aanleiding

Klimaatbuffers

Klimaatbuffers zijn gebieden waar ruimte wordt gemaakt om in te spelen op klimaatsverandering. Het doel van een klimaatbuffer is om de gevolgen van klimaatsverandering voor mens en dier te verzachten. In de klimaatbuffers worden verschillende functies gecombineerd:

- waterberging (veiligheid en veerkracht);
- natuurontwikkeling (aankpak verdroging/versnippering);

- ruimte voor landbouw (duurzaam, multifunctioneel);
- groen voor mensen (recreatie, koelte, rust, ruimte).

Op verschillende locaties in Nederland worden natuurlijke klimaatbuffers aangelegd met subsidie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu om Nederland klimaatbestendiger en aantrekkelijker te maken. Staatsbosbeheer en het Waterschap Aa en Maas willen een klimaatbuffer in het gebied tussen Vlijmen en 's-Hertogenbosch realiseren. Het project staat voor de inrichting van het overstromingsgebied met meerwaarde voor natuur en recreatie en met ruimte voor landbouw en waterbeheer.

Klimaatbuffer Vlijmen - 's-Hertogenbosch

Door de Dienst Landelijk Gebied van het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie is een definitief ontwerp opgesteld (versie juli 2011) voor de Klimaatbuffer Vlijmen - 's-Hertogenbosch. Dit ontwerp omvat twee delen:

- langs de Voordijk;
- in de Biessertpolder.

De klimaatbuffer in de Biessertpolder is reeds mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan Buitengebied. De klimaatbuffer langs de Voordijk is nog niet planologisch geregeld.

Doel

De waterbergingsbehoefte maakt de realisering van een klimaatbuffer met meerwaarde voor natuur en recreatie noodzakelijk. Het voorliggende bestemmingsplan biedt voor de ontwikkeling van de klimaatbuffer langs de Voordijk het juridisch-planologisch kader.

1.2.3 HoWaBo

Aanleiding

Beperking wateroverlast

De kans op overstromingen in Nederland neemt toe. In 1995 stonden delen van de A2 rond 's-Hertogenbosch en het Bossche Broek onder water. Dit kan opnieuw gebeuren. Bij hoge waterstanden op de Maas kunnen afvoerpieken van beken bij 's-Hertogenbosch niet goed worden verwerkt. De kans op wateroverlast is groot. Dit heeft geleid tot Hoogwateraanpak 's-Hertogenbosch, waarvan het Waterschap Aa & Maas de trekker is. In het Hoogwaterbeschermingsplan van Waterschap Aa & Maas wordt beekwater niet alleen door de stad afgevoerd maar ook ten westen ervan opgevangen in het waterbergingsgebied. De klimaatbuffer en de randweg maken deel uit van dit gebied. Een robuust waterbergingsgebied kan op een natuurlijkere wijze méér ruimte bieden voor een samengaan van veiligheid en veerkracht, recreatieve uitloop, biodiversiteit en agrarisch gebruik.

Doel

Om in de toekomst wateroverlast zoveel mogelijk te voorkomen, wordt een gebied van 750 ha geschikt gemaakt als waterbergingsgebied. HoWaBo is in het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Heusden en in het bestemmingsplan Hoogwater 's-Hertogenbosch van de gemeente 's-Hertogenbosch mogelijk gemaakt. Ten behoeve van het waterbergingsgebied moeten ook enkele fysieke maatregelen worden getroffen. Binnen het bestemmingsplangebied gaat het om de aanleg van een kade en inlaat onder de nieuwe randweg, ter hoogte van De Gemeint.

1.3 Het voorontwerpbestemmingsplan

De gemeente Heusden en de gemeente 's-Hertogenbosch hebben in samenspraak met de stuurgroep GOL ervoor gekozen het bestemmingsplanproces te starten met een voorontwerpbestemmingsplan. In dit voorontwerp worden burgers en overlegpartners geïnformeerd over de voorgenomen ontwikkelingen, de processen die tot nu toe hebben plaatsgevonden en de stappen die genomen worden om tot een ontwerpbestemmingsplan te komen.

In de komende maanden worden de ontwerpen van de randweg en de aansluiting op de A59 nog verder verfijnd. In dit voorontwerpbestemmingsplan zijn dan ook nog geen onderzoeksresultaten van de milieuonderzoeken opgenomen. De onderzoeken voor het bestemmingsplan kunnen namelijk pas plaatsvinden zodra de optimalisatie van het tracé en de aansluiting definitief is. In het ontwerpbestemmingsplan worden de onderzoeken voor het definitieve tracé opgenomen.

Eerder in dit proces zijn al wel onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn echter niet allemaal actueel genoeg (gebaseerd op gewijzigde uitgangspunten) voor het voorontwerpbestemmingsplan.

In het voorontwerpbestemmingsplan is volstaan met een beschrijving van het wettelijk kader, de huidige situatie en een beschrijving welk onderzoek wordt uitgevoerd. Het voorontwerpbestemmingsplan wordt alleen voor het deel van Heusden in procedure gebracht. In de toelichting wordt het deel van 's-Hertogenbosch ook beschreven, vanwege de samenhang van dit deel op het plangebied.

Uit onderzoek en overleg met Rijkswaterstaat blijkt dat tussen de aansluiting Engelen (46) en 's-Hertogenbosch-west (45) een weefvak moet worden gerealiseerd. Dit past binnen het geldende bestemmingsplan, maar hiervoor moet een Tracewetprocedure doorlopen worden. In deze fase van het voorontwerpbestemmingsplan is nog niet exact helder wanneer de procedure hiervoor wordt gestart. De komende tijd wordt dit nader uitgewerkt, zodat bij het ontwerpbestemmingsplan hier inzicht in wordt gegeven.

In het kader van het bestemmingsplan wordt tevens een planMER opgesteld. Waarom een planMER noodzakelijk is, is beschreven in paragraaf 7.2. Tegelijk met het voorontwerpbestemmingsplan wordt dan ook een Notitie Reikwijdte en Detailniveau gepubliceerd. In deze notitie wordt de onderzoekopgave voor het ontwerpbestemmingsplan nader geformuleerd.

1.4 Keuzeprocess Randweg Vlijmen-Oost

Voorafgaand aan het opstellen van het bestemmingsplan hebben de gemeenten Heusden, 's-Hertogenbosch en de provincie Noord-Brabant reeds uitgebreid alternatieven en varianten onderzocht voor de randweg (bijlage 1, 2, 3 en 4). Ook Rijkswaterstaat (vanwege de snelweg A59), Staatsbosbeheer (vanwege de raakvlakken met de klimaatbuffer) en het waterschap (vanwege HoWaBo) zijn in dit traject betrokken.

De besluitvorming heeft in twee stappen plaatsgevonden. Op 20 december 2011 heeft de gemeenteraad van Heusden ingestemd met de voorgestelde tracékeuze. Deze tracéstudie en tracékeuze zijn besproken met de gemeente 's-Hertogenbosch, waarna een nadere afweging is gemaakt over het gekozen tracé. Het tracé is op onderdelen verfijnd. Deze nadere afweging is bekrachtigd door de gemeenteraad van de gemeente Heusden op 30 oktober 2012 en heeft geleid tot een aanpassing van het noordelijk tracédeel. Voor dit noordelijk deel is tevens een nieuwe variantenstudie uitgevoerd.

Het college van 's-Hertogenbosch heeft op 4 september 2012 besloten om in te stemmen met de tracékeuze op het midden en zuidelijk gedeelte zoals de gemeenteraad van Heusden op 20 december 2011 heeft besloten. Daarnaast heeft ze gekozen voor het “nieuwe noordelijke tracé” (Voorste Zeedijk).

Ten tijde van het opstellen van de tracéstudie en tracékeuze was nog sprake van een tijdelijke aansluiting op de A59. Inmiddels is duidelijk dat direct de definitieve aansluiting zal worden aangelegd. Ten behoeve van de vormgeving van de aansluiting op de A59 en de haalbaarheid daarvan is een afzonderlijk onderzoek uitgevoerd. De provincie Noord-Brabant heeft deze haalbaarheidsstudie met varianten (bijlage 5, Arcadis, 3 april 2013) in 2013 in samenwerking met de gemeenten Heusden en 's-Hertogenbosch uitgevoerd. In de stuurgroep GOL is variant 2C als voorkeursvariant vastgesteld.

De uitkomsten van de tracékeuze en de variantenstudie zijn verwerkt in het voorliggende bestemmingsplan. Dat betekent dat het tracé van de randweg en de aansluiting op de A59 vastliggen. Voorafgaand aan het ontwerpbestemmingsplan worden de technische ontwerpen van de randweg en aansluiting nog verder geoptimaliseerd.

1.5 Huidige juridische status plangebied

Voor het gebied, waar de aanleg van de nieuwe randweg, de klimaatbuffer en de HoWaBo is voorzien, geldt nu het volgende juridisch-planologische regime.

bestemmingsplan	vastgesteld	onherroepelijk
Heusden Buitengebied	18-12-2012	-
Kom Vlijmen, inclusief de Vliedberg	21-09-2010	18-04-2012
Kruiskamp - Schutskamp	05-07-2011	04-04-2012
Hoogwater 's-Hertogenbosch	20-03-2012	26-06-2012
Buitengebied 's-Hertogenbosch	26-01-2010	20-07-2011

Bij de totstandkoming van dit voorliggende bestemmingsplan Gebiedsontwikkeling Vlijmen-Oost is van belang dat de voorgenomen ontwikkelingen niet strijdig zijn met de realisering van de herinrichting van de Biessertpolder of het creëren van waterberging ten behoeve van de HoWaBo.

De randweg, aanpassing van de aansluiting, de klimaatbuffer en kade en inlaat zijn juridisch-planologisch niet geregeld in het geldende regime. Het opstellen van een toegesneden regeling (plantoelichting, regels en verbeelding) zijn nodig om de ontwikkelingen te kunnen faciliteren. Het voorliggende bestemmingsplan Gebiedsontwikkeling Vlijmen-Oost voorziet hierin.

1.6 Planvorm

Het bestemmingsplan is ontwikkelingsgericht: uitgangspunt is de realisering van de oostelijke randweg van Vlijmen inclusief aansluiting op de A59, de klimaatbuffer en kade en inlaat. Dit bestemmingsplan Gebiedsontwikkeling Vlijmen-Oost is vervat in de:

- verbeelding;
- regels;
- toelichting.

Verbeelding

Op de verbeelding is het maximale ruimtebeslag van de randweg en de aansluiting op de A59 opgenomen. Van dit maximale ruimtebeslag maken de volgende onderdelen deel uit:

1. wegvakken en verkeerselementen;
2. landschappelijke inpassing;
3. watergangen;
4. secundaire waterkeringen (waaronder de kade).

In het ontwerpbestemmingsplan wordt het ruimtebeslag op basis van de aangepaste ontwerpen waar mogelijk beperkt. Op de verbeelding zijn nu slechts twee bestemmingen opgenomen ten behoeve van de randweg en de aansluiting, groen en verkeer. In het ontwerpbestemmingsplan worden de bestemmingen waar nodig (structureel groen, A-watergangen, waterkeringen en dergelijke) aangepast.

Voor de klimaatbuffer worden de bestemmingen Natuur en Water opgenomen.

Nieuwe bestemmingsplannen worden digitaal beschikbaar gesteld, zodat ze via internet te bekijken zijn. Dit is verplicht op grond van de Wet ruimtelijke ordening. Op de gemeentelijke website of www.ruimtelijkeplannen.nl kan het digitale bestemmingsplan (al dan niet in PDF) worden bekeken. Bij raadpleging van het digitale bestemmingsplan wordt de gebruiker bij het aanklikken van de percelen op een beeldscherm vanzelf naar de relevante delen van het bestemmingsplan 'doorverwezen'.

Regels

De regels bevatten de regeling inzake het gebruik en het bebouwen van de gronden die in het plan zijn begrepen.

Toelichting

In de toelichting wordt de opzet van het plan beschreven en zijn de aan het plan ten grondslag liggende beleidskaders vermeld. Tevens wordt er (te zijner tijd) verslag gedaan van de resultaten van het over het plan gevoerde overleg en de inspraak.

1.7 Leeswijzer

Het bestemmingsplan is als volgt opgebouwd.

- In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader geschetst.
- In hoofdstuk 3 wordt de huidige situatie van het plangebied en de omgeving beschreven.
- In hoofdstuk 4 is de beschrijving van het tracé van de randweg opgenomen. In hoofdstuk 5 is de aanleg van de klimaatbuffer beschreven. Hoofdstuk 6 gaat kort in op de ontwikkeling van de HoWaBo Vlijmen - 's-Hertogenbosch.
- Hoofdstuk 7 geeft een beschrijving van de realiserings- en uitvoeringsaspecten.
- In hoofdstuk 8 is een toelichting opgenomen op de juridische regeling.
- In hoofdstuk 9 volgt een beschrijving van de economische uitvoerbaarheid.
- Ten slotte is in hoofdstuk 10 ruimte gereserveerd voor de inspraak- en overlegreacties.

Hoofdstuk 2 Planologische beleidskaders

2.1 Rijksbeleid

2.1.1 Randweg

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren. En op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Provincies en gemeentes krijgen in de plannen meer bewegingsvrijheid op het gebied van ruimtelijke ordening.

Bestaande infrastructuur beter benutten

Het kabinet wil in de Randstad 2x4 rijstroken als standaard. Daarbuiten moeten op termijn alle hoofdverbindingen 2x3 worden. In deze kabinetsperiode wordt 800 km aan extra rijstroken aangelegd.

Conclusie

Er worden geen concrete uitspraken gedaan ten aanzien van de A59 of de aanleg van (lokale) infrastructuur. De doorstroming op snelwegen en de afslagen is belangrijk. De realisering van de randweg past wel in de algemene visie dat Nederland goed bereikbaar dient te zijn.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen en vormt de normstelling vanuit het Rijk.

Hoewel het plan een ontwikkeling betreft, zijn de nationale belangen zoals opgenomen in het Barro niet van toepassing op dit bestemmingsplan. Het plan voor de randweg heeft namelijk geen betrekking op grootschalige infrastructurele ontwikkelingen van nationaal belang en levert geen beperkingen op voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Ook conflicteert het plan niet met die belangen, omdat de gronden hiervoor niet zijn gereserveerd of aangewezen. Het bestemmingsplan is daarom niet in strijd met het Barro.

2.1.2 Klimaatbuffer

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

Klimaatadaptatie: de rijksoverheid stelt zich tot doel om Nederland klimaatbestendig te maken. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is dit als een van de rijksdoelen opgenomen. Het Deltaprogramma Werken aan de Delta staat voor een veilig en aantrekkelijk Nederland. Rijksoverheid, provincies, gemeenten en waterschappen werken daarin samen aan de bescherming van ons land tegen hoogwater.

In aansluiting op dit Deltaprogramma ondersteunt het Ministerie van Infrastructuur en Milieu het Programma Natuurlijke Klimaatbuffers. In een landelijke coalitie bundelen zes grote natuurorganisaties hun krachten om te komen tot de aanleg van deze Natuurlijke Klimaatbuffers. De realisatie van deze klimaatbuffer wordt mede mogelijk gemaakt door subsidie van het Ministerie van I&M.

Conclusie

De aanleg van de klimaatbuffer past binnen het rijksbeleid.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Barro heeft als doel om vanuit een concreet nationaal belang een goede ruimtelijke ordening te bevorderen en vormt de normstelling vanuit het Rijk.

Het voorliggende plan voorziet in een ontwikkeling, de nationale belangen zoals deze zijn opgenomen in het Barro zijn echter niet van toepassing. Het plan voor de klimaatbuffer raakt namelijk geen nationale belangen. Het bestemmingsplan is daarom niet in strijd met het Barro.

2.2 Provinciaal beleid

2.2.1 Randweg

Structuurvisie ruimtelijke ordening

Op 1 januari 2011 is de Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant in werking getreden. Provinciale Staten stelden deze op 1 oktober 2010 vast. De structuurvisie is opgebouwd uit twee delen (A en B) en een uitwerking.

- Deel A bevat de hoofdlijnen van het beleid. Hierin heeft de provincie haar belangen gedefinieerd en ruimtelijke keuzes gemaakt. Deze belangen en keuzes zijn gebaseerd op trends en ontwikkelingen. Ook beschrijft de provincie vanuit welke filosofie ze haar doelen wil bereiken. Die is: 'samenwerken aan kwaliteit'. De provincie realiseert haar doelen op vier manieren: door regionaal samen te werken, te ontwikkelen, te beschermen en te stimuleren.
- In deel B beschrijft de provincie vier ruimtelijke structuren: de groenblauwe structuur, het landelijk gebied, de stedelijke structuur en de infrastructuur. Voor iedere structuur formuleert de provincie ambities en beleid. Per beleidsdoel is aangegeven welke instrumenten de provincie inzet om haar doelen te bereiken.

Verkeer

In hoofdstuk 4 van de Structuurvisie is het beleid ten aanzien van verkeer en infrastructuur beschreven. De hoofddoelstellingen zijn de volgende:

1. betere verknoping van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen;
2. bevorderen bereikbaarheid.

Met name aspect 2 is voor de aanleg van de nieuwe randweg van belang. De provincie wil de bereikbaarheid tussen steden onderling, en tussen steden en omliggende regio's verbeteren. Daarbij wordt bestaande weginfrastructuur optimaal benut en infrastructuur uitgebouwd als dat noodzakelijk is. Nieuwe doorsnijdingen van het buitengebied door infrastructuur wil de provincie zoveel mogelijk voorkomen.

De provincie vindt het van groot belang dat bij de trajectkeuze en vormgeving van wegen een goede relatie gelegd wordt met de omliggende stedelijke gebieden en het landschap. Het doel is dat elke nieuwe ingreep bijdraagt aan het behoud of de versterking van de kenmerken van het gebied. Bij routeontwerp gaat het niet alleen om een zorgvuldige inpassing van infrastructuur in het landschap, maar ook om het herkenbaar en beleefbaar maken van het landschap en het accentueren van kwaliteiten. Daarbij is aandacht nodig voor:

- de wijze waarop de weg bijdraagt aan de herkenbaarheid van de landschaps- en ontginningsstructuur;
- de beleving van openheid versus beslotenheid zoals panorama's, zichtrelaties, bijzondere landschappen en/of dorps- en stadgezichten;
- de vormgeving van weg en directe omgeving (berm, bermsloot, kruisingen, afslagen, rotondes en dergelijke) in aansluiting op de gebiedskenmerken.

Conclusie

Mits de juiste aandacht wordt besteed aan de inpassing van nieuwe verkeersinfrastructuur, biedt de structuurvisie Ruimtelijke ordening voldoende aanknopingspunten voor de realisering van de randweg Vlijmen-Oost. Om te zorgen voor een goede landschappelijke inpassing van de randweg en aansluiting 45 wordt een landschapsplan opgesteld.

Verordening Ruimte

De Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant geldt sinds 1 juli 2012. In deze verordening zijn de relevante beleidskaders voor ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen. In de navolgende tabel is getoetst aan de Verordening Ruimte.

Artikel	Toetsing
Artikel 2.1 Zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit	
Een bestemmingsplan dat voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied draagt bij aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving, in het bijzonder aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. De toelichting bij dat plan bevat daaromtrent een verantwoording.	Het plangebied is gelegen buiten het bestaand stedelijk gebied. Verwezen wordt naar Hoofdstuk 4 Ontwikkeling Randweg Vlijmen-Oost en naar de paragraaf 7.6 landschappelijke inpassing waarin de invloed van het plan op de omgeving en de landschappelijke inpassing is beschreven.
Ingeval van vestiging van een ruimtelijke ontwikkeling is verzekerd dat gebruik wordt gemaakt van bestaande bebouwing, tenzij in deze verordening uitdrukkelijk anders is bepaald.	Op een groot deel van het geplande tracé is een weg aanwezig. Omliggende bestaande wegen binnen het bestaand stedelijk gebied bieden geen oplossing voor de verkeersproblemen.
uitbreiding van het op grond van het per 1 maart 2011 geldende bestemmingsplan toegestane ruimtebeslag is slechts toegestaan mits de financiële, juridische of feitelijke mogelijkheden ontbreken om de beoogde ruimtelijke ontwikkeling binnen dat toegestane ruimtebeslag te doen plaatsvinden.	Binnen de gemeente Heusden zijn geen gronden beschikbaar, waarin het tracé juridisch-planologisch al is bevestigd. Daarom is gekozen voor het opstellen van een nieuw bestemmingsplan, waarbij de agrarische gronden voor verkeer worden aangewezen.
Ten behoeve van het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit bevat de toelichting bij een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid een verantwoording waaruit blijkt dat: a. in het bestemmingsplan rekening is gehouden met de gevolgen van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling voor de in het plan begrepen gronden en de naaste omgeving, in het bijzonder wat betreft de bodemkwaliteit, de waterhuishouding, de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten, de cultuurhistorische waarden, de ecologische waarden, de aardkundige waarden en de landschappelijke waarden alsmede de op grond van deze verordening toegelaten ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden;	a. Voorafgaand aan de beoogde ontwikkeling is de locatie uitvoerig getoetst. De conclusies van deze toetsing zijn opgenomen in Hoofdstuk 7 Realiserings- en uitvoeringsaspecten. De rapportages zijn opgenomen in de bijlagen.

b. de omvang van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling, in het bijzonder wat betreft de omvang van de beoogde bebouwing, past in de omgeving; c. een op de beoogde ruimtelijke ontwikkeling afgestemde afwikkeling van het personen- en goederenvervoer, waaronder een goede aansluiting op de aanwezige infrastructuur van weg, water of spoor, waaronder openbaar vervoer, is verzekerd, een en ander onder onverminderd hetgeen in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening, hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en elders in deze verordening is bepaald.	b. Verwezen wordt naar hoofdstuk Hoofdstuk 4 Ontwikkeling Randweg Vlijmen-Oost en naar de paragraaf 7.6 landschappelijke inpassing waarin de invloed van het plan op de omgeving en de landschappelijke inpassing is beschreven. c. Er is sprake van de ontwikkeling van een ontsluitingsweg met als doel het verbeteren van de doorstroming voor zowel personen als goederenvervoer. Zie hiervoor ook Hoofdstuk 4 Ontwikkeling Randweg Vlijmen-Oost.
<i>Artikel 2.2 Kwaliteitsverbetering van het landschap</i>	
Een bestemmingsplan dat voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied, bevat een verantwoording van de wijze waarop financieel, juridisch en feitelijk is verzekerd dat de realisering van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een aantoonbare en uitvoerbare fysieke verbetering van de aanwezige of potentiële kwaliteiten van bodem, water, natuur, landschap of cultuurhistorie of van de extensieve recreatieve mogelijkheden van het gebied waarop de ontwikkeling haar werking heeft.	Er is sprake van een ontwikkeling die buiten het bestaand stedelijk gebied is gelegen. Het plan wordt juridisch-planologisch geborgd in het voorliggende bestemmingsplan. Door middel van een anterieure overeenkomst wordt de uitvoering van het project financieel geborgd (zie ook Hoofdstuk 9 Economische uitvoerbaarheid). In paragraaf 7.5 landschappelijke inpassing wordt in het ontwerpbestemmingsplan uitvoerig ingegaan op de aanwezige en potentiële kwaliteiten in het gebied. De randvoorwaarden en uitgangspunten zijn in dit bestemmingsplan geborgd en bevestigd. Zodoende is onder meer de (toekomstige) ruimtelijke kwaliteit van het gebied vastgelegd.
De bedoelde verbetering past binnen de hoofdlijnen van de door de gemeente voorgenomen ontwikkeling van het gebied waarop de ontwikkeling haar werking heeft en is onderwerp van regionale afstemming in het regionaal ruimtelijk overleg bedoeld in artikel 12.4.	De gemeente Heusden heeft overleg gehad met de provincie en omliggende gemeenten omtrent oplossingen voor de verkeersproblemen. Dit is ook besproken in het regionaal ruimtelijk overleg.
Indien een kwaliteitsverbetering als bedoeld niet is verzekerd, wordt het bestemmingsplan slechts vastgesteld indien een passende financiële bijdrage in een landschapsfonds is verzekerd en wordt over de werking van dat fonds regelmatig verslag gedaan in het regionaal ruimtelijk overleg.	De beoogde ontwikkeling wordt zodanig ingevuld dat landschappelijke kwaliteit is gewaarborgd binnen het bestemmingsplan, waardoor een fondsbijdrage niet noodzakelijk is.

Artikel 4.4 Attentiegebied EHS	
Voor activiteiten, die een negatief effect op de (grond)waterstand in een attentiegebied EHS moet een aanlegvergunning opgenomen worden voor aanpassing van de bodemopbouw en het grondverzet. Bij een activiteit wordt het waterschap betrokken.	In het bestemmingsplan wordt ter plaatse van het attentiegebied EHS een omgevingsvergunningplicht voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden opgenomen. Voor de realisatie van de Randweg en de aansluiting op de A59 zal in de planMER onderzocht worden hoe negatieve effecten op de grondwaterstand kunnen worden voorkomen.
Artikel 5.3 Bescherming reserveringsgebieden voor waterberging	
1. Een bestemmingsplan dat is gelegen in een reserveringsgebied voor waterberging strekt mede tot behoud van het waterbergend vermogen van dat gebied.	Een deel van het plangebied is aangewezen als reserveringsgebied voor waterberging. Een passende regeling is opgenomen.
2. De toelichting bij een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid bevat een verantwoording over de wijze waarop de geschiktheid van het gebied voor waterberging behouden blijft indien dat bestemmingsplan voorziet in een stedelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied.	Sprake is van een stedelijke ontwikkeling (deels) buiten bestaand stedelijk gebied. In paragraaf 7.7 is ingegaan op de functie als waterberging.
Artikel 6.3 Bescherming en ontwikkeling van de groenblauwe mantel en beheergebied ecologische hoofdstructuur	
Een bestemmingsplan dat ligt in de groenblauwe mantel: a. strekt tot behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van het watersysteem en de ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden; b. stelt regels ter bescherming van de ecologische, landschappelijke en hydrologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden. In de toelichting op een bestemmingsplan is een verantwoording opgenomen op de wijze waarop de aanwezige ecologische en landschappelijke waarden zijn vergaard.	Ter plaatse van de randweg en de aansluiting op de A59 zijn de gronden aangewezen voor groenblauwe mantel. In de planMER zal rekening worden gehouden met de ontwikkeling van het watersysteem, de ecologische en landschappelijke waarden. Dit zal in het ontwerpbestemmingsplan beschreven worden in hoofdstuk 7.

Conclusie

De voorgenen ontwikkeling past binnen de kaders van de verordening.

2.2.2 Klimaatbuffer

Structuurvisie Ruimtelijke Ordening

Het plangebied is in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening van de provincie Noord-Brabant als volgt aangeduid. Het gebied maakt deel uit van:

- het robuust water- en natuursysteem;
- een geleidingszone tussen steden;
- de groenblauwe mantel.

De opgaven zijn de volgende.

De structuur robuust en veerkrachtig maken

De groenblauwe structuur moet robuust en veerkrachtig zijn om de effecten van klimaatverandering en de veranderingen in behoeftes vanuit wonen, werken en recreëren op te kunnen vangen. Dit geldt zowel in het landelijke als in het stedelijke gebied. De gevolgen van de klimaatverandering zijn op het niveau van Noord-Brabant niet te keren, maar een robuuste groenblauwe structuur biedt goede mogelijkheden om 'mee te bewegen' met de veranderingen en zo de gevolgen van klimaatverandering voor de natuur en het waterbeheer te beperken. Daarom is vergroting van deze gebieden of meer aandacht voor natuur- en waterbeheer van belang. Daarbij is het zaak om in deze structuur de ontwikkeling van andere hiermee strijdige functies te voorkomen.

De overgang van zand naar klei

Op de overgang van het dekzandplateau naar de ten noorden daarvan gelegen kleigebieden is sprake van sterke kweldruk. In dit deel van Noord-Brabant is de groenblauwe structuur gekoppeld aan de aanwezigheid van kwel uit de ondergrond. Deze kwel geeft potenties voor de ontwikkeling van bijzondere, maar ook kwetsbare natuur. Deze overgangszone is ook van belang voor het verbinden van de natuur van het zand met de natuur van het rivier- en zeekleigebied. In deze venige zone liggen enkele geïsoleerde natuurgebieden die gevoelig zijn voor andere functies en voor klimaatverandering. Daarom is versterking van de samenhang tussen natuur en water hier nodig.

Groen blauwe mantel

Nieuwe ontwikkelingen binnen de groenblauwe mantel zijn mogelijk, als deze bestaande natuur-, bodem- en waterfuncties respecteren of bijdragen aan een kwaliteitsverbetering van deze functies of het (cultuurhistorisch waardevolle) landschap. De versterking van de binnen de groenblauwe mantel aanwezige leefgebieden voor plant- en diersoorten vraagt daarbij specifieke aandacht. Het beleid is er op gericht dat de belevingswaarde en de recreatieve waarde van het landschap toeneemt. Ontwikkelingen passen qua aard en schaal bij het ontwikkelingsperspectief voor de groenblauwe mantel en houden rekening met omliggende waarden.

Groene geleidingszones tussen steden

In het stedelijke kralensnoer op de overgang van zand naar klei (van Bergen op Zoom tot Oss) en in het verstedelijkte gebied van Tilburg, Eindhoven-Helmond en Uden-Veghel zet de provincie in op behoud en ontwikkeling van groene geleidingszones tussen de grote stedelijke kernen.

De geleidingszones hebben als doel de openheid tussen de stedelijke gebieden te garanderen. Dit wil de provincie bereiken door in te zetten op de verbetering van de groene en recreatieve kwaliteiten van deze gebieden. Dit draagt bij aan een gezond, schoon en aantrekkelijk vestigings- en leefklimaat van Noord-Brabant.

Tussen de grote steden van Noord-Brabant zet de provincie in op de ontwikkeling van Het Groene Woud, dat goed bereikbaar is vanuit de omliggende grote steden. De ontwikkeling van Het Groene Woud is gericht op een sterke natuurkern met daar omheen een aantrekkelijk landschap dooraderd met natuur, cultuurhistorische waarden en een verscheidenheid aan recreatieve mogelijkheden en agrarische functies.

Conclusie

Met de ecologische verbindingszone langs de Voordijk wordt op hoger schaalniveau een verbinding gelegd van het Groene Woud naar de Maas. Het bestemmingsplan draagt bij aan de doelen van de structuurvisie.

Verordening Ruimte

De Verordening Ruimte van de provincie Noord-Brabant geldt sinds 1 juli 2012. In deze verordening zijn de relevante beleidskaders voor ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen. In de navolgende tabel is getoetst aan de Verordening Ruimte.

Artikel	Toetsing
<i>Artikel 5.3 Bescherming reserveringsgebieden voor waterberging</i>	
1. Een bestemmingsplan dat is gelegen in een reserveringsgebied voor waterberging strekt mede tot behoud van het waterbergend vermogen van dat gebied.	Een deel van het plangebied is aangewezen als reserveringsgebied voor waterberging. Een passende regeling is opgenomen.
2. De toelichting bij een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid bevat een verantwoording over de wijze waarop de geschiktheid van het gebied voor waterberging behouden blijft indien dat bestemmingsplan voorziet in: a. een stedelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied;	Sprake is van een stedelijke ontwikkeling (deels) buiten bestaand stedelijk gebied. In paragraaf 7.7 is ingegaan op de functie als waterberging.
<i>Artikel 6.3 Bescherming en ontwikkeling van de groenblauwe mantel en beheergebied ecologische hoofdstructuur</i>	
Een bestemmingsplan dat ligt in de groenblauwe mantel: a. strekt tot behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van het watersysteem en de ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden; b. stelt regels ter bescherming van de ecologische, landschappelijke en hydrologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden. In de toelichting op een bestemmingsplan is een verantwoording opgenomen op de wijze waarop de aanwezige ecologische en landschappelijke waarden zijn vergaard.	Ter plaatse van de randweg en de aansluiting op de A59 zijn de gronden aangewezen voor groenblauwe mantel. In de planMER zal rekening worden gehouden met de ontwikkeling van het watersysteem, de ecologische en landschappelijke waarden. Dit zal in het ontwerpbestemmingsplan beschreven worden in hoofdstuk 7.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling past binnen de kaders van de verordening.

2.3 Gemeentelijk en regionaal beleid

2.3.1 Randweg

Het voornemen tot aanleg van de randweg staat niet op zichzelf. Door verschillende overheden en andere partijen is de noodzaak voor de randweg en de aanpak van de A59 onderkend. Hierna zijn de relevante documenten beschreven:

1. Intentieovereenkomst Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL).
2. Corridorstudie A59 gemeente Heusden.
3. Structuurvisie gemeente Heusden.
4. Structuurvisie gemeente 's-Hertogenbosch.
5. Koersnota hoofdinfrastructuur gemeente 's-Hertogenbosch.

Intentieovereenkomst Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL) en samenwerkingsovereenkomst

In december 2010 hebben de gemeente Heusden en 's-Hertogenbosch samen met 18 andere partijen, de gemeente Waalwijk, de provincie Noord-Brabant, het Waterschap Aa en Maas, maatschappelijke organisaties/belangenverenigingen en vertegenwoordigers van landschap, milieu en natuur een intentieovereenkomst ondertekend. Deze partijen (overheden, belangenorganisaties op vlak van landbouw, natuur & recreatie en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven) hebben ruim twintig afspraken gemaakt over ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied langs de A59 van Waalwijk tot 's-Hertogenbosch. Deze intentieovereenkomst heeft een vervolg gekregen met een samenwerkingsovereenkomst die is getekend op 12 december 2012.

Doel van de overeenkomst is het maken van afspraken voor een integrale aanpak en realisering van de zes thema's (verkeer & vervoer, hoogwaterbescherming, landbouw, ecologie & landschap, recreatie & toerisme en wonen, werken en welzijn) voor de gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat.

Voor de gemeente Heusden zijn ten aanzien van verkeer de belangrijkste punten:

- verbeteren van doorstroming op de A59, op basis van het huidige wegtracé;
- vereenvoudigen en verbeteren afslagenstructuur (realiseren nieuwe volwaardige aansluitingen en een randweg aan de oostzijde van Vlijmen);
- voorkomen van sluipverkeer;
- verbeteren oost-west fietsstructuur;
- realiseren van een aansluiting van de nieuwe woonwijk De Grassen op de randweg.

Voor de gemeente 's-Hertogenbosch zijn ten aanzien van verkeer de belangrijkste punten:

- verbeteren doorstroming op de A59;
- behoud/verbetering van de doorstroming op het knooppunt 45 en randweg 's-Hertogenbosch;
- verbetering auto-ontsluiting Engelermeer;
- versterking recreatief fietsgebruik.

De vijf overheidspartijen (provincie Noord-Brabant, Waterschap Aa en Maas en de gemeenten Waalwijk, Heusden en 's-Hertogenbosch) zijn voornemens in het najaar van 2013 een bestuursovereenkomst (BOK) te ondertekenen. In de bestuursovereenkomst worden nadere afspraken vastgelegd over de taken en verantwoordelijkheden van de partijen en de financiën, fasering en planning van de verschillende onderdelen van de Gebiedsontwikkeling oostelijke Langstraat (GOL).

Rijkswaterstaat heeft in dit planproces een adviserende rol vervuld.

Aanpassen hoofdwegenstructuur

Ten aanzien van het aanpassen van de hoofdwegenstructuur komen de volgende aansluitingen op de A59 te vervallen:

- Waalwijk - Centrum (afrit 38);
- Waalwijk - Oost (afrit 39);
- Drunen/Elshout (afrit 41);
- Vlijmen - Oost (afrit 44).

Het aanpassen van de aansluitingenstructuur leidt tot een meer homogeen wegbeeld. Hiervoor in de plaats worden enkele (ver)nieuw(d)e volwaardige aansluitingen gerealiseerd.

Water, natuur en ecologie

Ten aanzien van de aspecten water, natuur en ecologie zijn de volgende randvoorwaarden opgenomen:

- creëren HoWaBo. Water voor retentie stroomt vrij van zuid naar noord onder de A59;
- ecologische verbinding bekensystemen Dommel en Beerze en Maas (Vlijmensepolder - Moerputten), ook wel klimaatbuffer genoemd.

Corridorstudie A59 gemeente Heusden

In de regio is in samenwerking tussen een groot aantal organisaties een brede en integrale overkoepelende gebiedsvisie voor de toekomst van de A59 opgesteld. Aanleiding voor het opstellen van deze gebiedsvisie vormt de wens:

- te voorzien in een voldoende ruime waterberging in het gebied;
- een verbetering van het woon- en leefklimaat te bewerkstelligen;
- de verkeersontsluitingsstructuur en verkeersveiligheid te verbeteren.

Op basis van de gebiedsvisie A59 regio 's-Hertogenbosch-Heusden-Waalwijk 'de Maasroute stroomt door' wordt het volgende geconcludeerd:

- de A59 kan onder voorwaarden blijven bestaan uit 2 x 2 rijstroken;
- reconstructie en verbetering van de aansluitingen van het onderliggend wegennet op de A59 zijn cruciaal;
- verbetering van het onderliggend wegennet is noodzakelijk.

Structuurvisie gemeente Heusden

Door de gemeente Heusden is in 2009 de structuurvisie 'Ideeën voor een plek' vastgesteld, zie tevens figuur 2.1. Dit is een visie op het gehele gemeentelijke grondgebied zoals ook bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. De Structuurvisie vormt een onderlegger voor de actualisering van bestemmingsplannen en een afwegingskader bij projectprocedures om daarmee vorm te geven aan de ambities. Het document bevat uitgangspunten en ambities van de gemeente Heusden. Het betreft achtereenvolgens de regionale positionering, natuur en landschap, infrastructuur, wonen, werken en glastuinbouw.

In de structuurvisie zijn de volgende infrastructurele werken benoemd in verband met het verbeteren van de verkeerstructuur:

- realiseren van 4 volwaardige aansluitingen op de A59;
- opheffen van 2 aansluitingen op de A59;
- het realiseren van een goede parallelstructuur aan de hoofdwegen;
- het realiseren van een westelijke randweg bij Drunen en een oostelijke randweg bij Vlijmen.



Figuur 2.1. Uitsnede plankaart structuurvisie 'Ideeën voor een plek'.

Onderliggend wegennet

De verkeersstructuur van het onderliggend wegennet wordt herzien. De basis hiervoor is onder andere gelegd in de structuurvisie Heusden. Hiervoor zijn onder andere de volgende randvoorwaarden aangegeven:

- verlenging zuidelijke parallelweg Drunen-Vlijmen;
- volledige aansluiting 's-Hertogenbosch-West;
- aanleg randweg aan de oostzijde van Vlijmen;
- doorvoeren maatregelen op kernniveau Vlijmen.

De aanleg van een randweg aan de oostzijde van Vlijmen en het realiseren van een volledige aansluiting leidt ertoe dat verkeer uit de zuidoostelijke richting van en naar Vlijmen niet langer via het centrum van Vlijmen, of via de oude aansluiting Vlijmen-oost op de A59 komt. Hiermee wordt een belangrijke impuls gegeven de congestie op de A59 te verminderen. Voorts wordt het gemeentelijke hoofdwegennet van de gemeente Heusden doelmatiger gebruikt, waardoor ook congestie in het centrum van Vlijmen tot het verleden behoort.

Conclusie

Het project geeft invulling aan de afspraken uit de Corridorstudie, de GOL-overeenkomst en de structuurvisie gemeente Heusden.

Structuurvisie gemeente 's-Hertogenbosch 'Stad tussen stromen'

In 2003 heeft de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch de Ruimtelijke Structuurvisie (RSV 2003) 'Stad tussen stromen' vastgesteld. De structuurvisie heeft betrekking op het hele grondgebied van de gemeente. De structuurvisie bevat de belangrijkste punten van het ruimtelijk beleid in de komende jaren. Intussen is gestart met de actualisatie van de structuurvisie uit 2003. In de ontwerpstructuurvisie uit juni 2013 is het volgende opgenomen over de verkeersstructuur.

De totale mobiliteit zal in en rondom de stad nog verder toenemen. De A2 en A59 vormen, samen met de randweg, de belangrijke 'Ring' om de stad die van groot belang is voor de externe en interne bereikbaarheid van de stad. De congestie op het hoofdwegenet verplaatst zich waarschijnlijk naar de belangrijke toegangswegen van de stad.

Aan de westkant van de stad staat de bereikbaarheid onder druk vanwege de congestie op de A59. Onderdeel van de aanpak hiervan is het verminderen van het aantal afslagen. Dit project is onderdeel van het regionaal samenwerkingsproject GOL (Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat), een project voor de integrale aanpak van een zestal thema's, waaronder het verminderen van het aantal afslagen, hoogwaterberging en ecologische verbindingen. Het belang voor de bereikbaarheid van de stad komt met name voort uit het regionale belang van handhaving van het huidige niveau van doorstroming op de Randweg en de A59. De structuurvisie stelt de volgende eisen:

- de huidige bereikbaarheid van de westzijde van de stad dient kwalitatief gehandhaafd te blijven, evenals de doorstroming op de Ruit rond de stad;
- de huidige bereikbaarheid en doorstroming op de Randweg moeten minimaal gelijk blijven.

Koersnota Hoofdinfrastructuur gemeente 's-Hertogenbosch

De mobiliteit van mensen en goederenvervoer groeien sterk. De grootschalige ontwikkelingen in de stad versterken die groei nog verder. De bereikbaarheid – en daarmee ook leefbaarheid en verkeersveiligheid – van 's-Hertogenbosch vraagt aandacht.

De gemeenteraad heeft een koers uitgezet in de vorm van de 'Koersnota Hoofdinfrastructuur'. De voorloper van de Koersnota Hoofdinfrastructuur is de nota 's-Hertogenbosch Bereikbaar' uit 2000.

De insteek van de 'Koersnota Hoofdinfrastructuur', is als volgt:

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

Op grond van de 'Koersnota Hoofdinfrastructuur' zijn de hoofdstructuren voor auto, OV en fiets aangewezen.

2.3.2 Klimaatbuffer

GOL

Afspraak 20 heeft betrekking op de realisering van de klimaatbuffer langs de Voordijk.

Afspraak 20 onderdeel b:

'b. Situatie bij de Voordijk. Naast de strook vanaf de top van de dijk tot en met de oostelijke oever van de sloot (een breedte van naar schatting 40 m) lijkt een strook van 25 m ten oosten van de sloot voldoende om een volwaardige ecologische functie richting Somp en Zoislagen te realiseren. De ambitie is om hier een win-winsituatie te maken door uitruil van percelen.'

Corridorstudie gemeente Heusden

In de corridorstudie is als doel opgenomen een goede ecologische verbindingzone aan te leggen. Met het realiseren van de klimaatbuffer wordt invulling gegeven aan dit doel.

Structuurvisie Gemeente Heusden

Met dit project wordt invulling geven aan de groene zone uit de gemeentelijke structuurvisie. In de structuurvisie is de Voordijk aangeduid als groene dijk met cultuurhistorische waarden en landschapszone met potentie voor natuur en water.

De klimaatbuffer ligt in de gemeente Heusden. Het beleidskader van de gemeente 's-Hertogenbosch is niet van toepassing.

2.3.3 HoWaBo

Bestemmingsplan Buitengebied Heusden

In de stad 's-Hertogenbosch komen de beken Dommel en Aa samen. De stad ligt in feite in een waterdelta tussen de beken Dommel en Aa en de rivier de Maas. Bij hoogwater op de Maas is de afvoercapaciteit via de Dieze en het Drongelenkanaal beperkt. De waterafvoer van Dommel en Aa zijn dan niet of slechts gedeeltelijk mogelijk naar de Maas. Een enkele keer valt een hoge afvoer op de Maas samen met een extreme afvoer via de beken Dommel en de Aa. Bij het samenvallen van een piek de Maas en op de beide beken, kan dit grote wateroverlast in en nabij 's-Hertogenbosch opleveren. De stad kan dan onder water komen te staan.

De essentie van HoWaBo is het tijdelijk bergen van water rondom de stad 's-Hertogenbosch zodat overlast in de stad zelf wordt tegengegaan. Deze berging vindt onder andere plaats in het buitengebied van de gemeente Heusden en wordt in het voorliggende bestemmingsplan gecontinueerd.

Bestemmingsplan Hoogwater 's-Hertogenbosch

Het bestemmingsplan Hoogwater 's-Hertogenbosch heeft de HoWaBo voor 's-Hertogenbosch mogelijk gemaakt. Hiermee is de stad beschermd tegen overlast door hoogwater conform het gestelde beschermingsniveau (1:150 jaar). Het voorliggende bestemmingplan continueert deze bescherming.

2.4 Toetsing aan de beleidskaders

Opgaven en maatregelen

Op basis van het voorgaande zijn voor de gemeente Heusden de volgende opgaven en ambities te formuleren:

- verbeteren van de doorstroming op de A59, door het aanleggen van een randwegstructuur;
- het realiseren van een parallelstructuur aan de A59 en een rondweg om de beide grote kernen;
- verbeteren van de verkeersstructuur in de kern Vlijmen zodat sluipverkeer uit de kern wordt geweerd.

Daarnaast liggen er in het gebied ten oosten van Vlijmen nog twee opgaven: de aanleg van de klimaatbuffer en de realisatie van HoWaBo.

Voor de gemeente 's-Hertogenbosch is het van groot belang dat de doorstroming en verkeersveiligheid op de A59 verbeterd en op het knooppunt 45 en randweg 's-Hertogenbosch de doorstroming en verkeersveiligheid behouden blijft dan wel wordt versterkt.

In de diverse beleidsnota's zijn voor de kern Vlijmen reeds de volgende maatregelen aangekondigd.

- de sluiting van de (verouderde) aansluiting Vlijmen-Oost (44);
- de ontsluiting van nieuwe woonwijken via een randweg aan de oostzijde van Vlijmen op een nieuwe en volwaardige aansluiting ('s-Hertogenbosch-West);
- herinrichting van de Tuinbouwweg tot noordelijke randweg;
- het ontlasten van de verkeersdruk binnen het centrum door verschillende verkeersmaatregelen (onder andere voorkomen doorgaand verkeer centrum).

Als gevolg van deze verkeersmaatregelen worden de knelpunten voor lokale verkeersstromen op de A59, in de kern Vlijmen en aan de noordwestzijde van 's-Hertogenbosch voor een groot gedeelte opgelost.

Hoofdstuk 3 Beschrijving plangebied

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een algemene kenschets van het gebied gegeven. Er wordt niet afzonderlijk ingegaan op de verschillende projecten (randweg, klimaatbuffer en HoWaBo): deze worden immers in hetzelfde gebied gerealiseerd.

3.2 Ligging plangebied in de omgeving



Figuur 3.1. Luchtfoto globale ligging plangebied

Op de luchtfoto is te zien dat het centrale deel van het plangebied omsloten wordt door:

- de Bellaard aan de noordzijde;
- de kern van Vlijmen aan de westzijde;
- het recreatiegebied Engelermeer en de polder aan de oostzijde;
- en het knooppunt 45 van de A59 aan de zuidzijde.

Het verschil tussen het voormalige Eiland van Heusden en de oude overstromingsvlakten tussen 's-Hertogenbosch en het eiland is nog steeds goed zichtbaar, hoewel enige verdichting in de vorm van bosschages en wegbeplanting heeft plaatsgevonden.

De A59 ligt grotendeels op de plek waar vroeger de zogenoemde Aardappelendijk lag. Aan de oostzijde van het oude wiel Haverkampen is in de jaren '80 van de vorige eeuw een visvijver gegraven.

3.3 Historische ontwikkeling



Figuur 3.2. Historische kaart plangebied

De historie van het gebied wordt gekenmerkt door de volgende elementen:

- Het plangebied voor de deelprojecten van dit bestemmingsplan heeft eeuwenlang deel uitgemaakt van het systeem van het overlaten- en verdedigingssysteem rondom de stad 's-Hertogenbosch en het zogenoemde Eiland van Heusden. Er is een duidelijk onderscheid zichtbaar tussen binnen- en buitendijksgebied.
- De Aardappelendijk (gelegen onder het tracé van de A59) had een waterkerende functie en langs een deel van de dijk lag een weg die een van de weinige verbindingen (verhoogde acces) tussen Vlijmen en 's-Hertogenbosch vormde.
- Opvallend zijn tevens de verschillende wielen, zoals bij de Engelseweg en Haverkampen die zijn ontstaan door dijkdoorbraken.
- De gronden werden overwegend gebruikt als weide- en hooilanden: binnendijs voornamelijk tuinbouw (hopteelt), buitendijs grasland en eendenkooien.
- Het plangebied is onderdeel van de Langstraat die begint bij Geertruidenberg en eindigt bij Vlijmen. Op de kaart van 1900 zijn duidelijke verkavelingen te zien, vrijwel haaks op de dijk (Maasdijk/Voordijk). Dit verkavelingstype is zeer gebruikelijk in de regio Langstraat.
- Na 1950 worden in het buitendijs gebied boerderijen gebouwd nadat de overlaat buiten werking is gesteld.
- In de tweede helft van de 20^e eeuw vindt uitbreiding van Vlijmen en 's-Hertogenbosch plaats, de aanleg van de snelweg en de realisering van de zandwin en recreatieplas Engelermeer.

3.4 Beschrijving van het plangebied

De beschrijving van het gebied is ontleend aan de analyse die is opgesteld in het kader van de Tracéstudie oostelijke randweg Vlijmen (Bijlage 1) door Etrusk en Parklaan landschapsarchitecten van 20 juni 2011 en het ontwerp voor de klimaatbuffer Vlijmen - 's-Hertogenbosch, Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie (Definitief ontwerp juli 2011).

Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

- algemene ruimtelijke karakteristiek;
- algemene functionele opbouw;
- algemene beschrijving landschap.

Algemene ruimtelijke karakteristiek

De ruimtelijke opbouw van het gebied laat zich als volgt beschrijven:

- Eiland van Vlijmen begrensd door een dijk die deels is voorzien van beplanting;
- de Langstraat is nog steeds herkenbaar met beginpunt bij de Meliestraat;
- binnendijks landschap kleinschalig met dorpsbebouwing en (glas)tuinbouw en parallelle laanbepanting langs Tuinbouwweg, Vijfhoevenlaan en Hongerenburgweg;
- Polder van Bokhoven is grootschalig en open met incidentele wegbeplanting;
- kleinschalig besloten Biessertpolder begrensd door dijken en laanbepanting langs De Gemeint;
- kleinschalig groen recreatielandschap rond het Engelermeer dat deels nog in ontwikkeling is.

Algemene functionele opbouw

De functionele opbouw kenmerkt zich als volgt:

- binnendijks gemengd gebruik van wonen en werken;
- ten noorden van de dorpskern (glas)tuinbouw;
- ten oosten van het dorp een grootschalig agrarisch gebied;
- tussen de snelweg en het dorp een meer kleinschalig gebied met een extensiever karakter zonder grote stallen;
- op afstand van de het dorp liggen natte plassen en natuurgebieden (Zooislagen, Hedikhuizense Maas, Buitenwiel, De Zompen, Haarsteegsewiel, Meer van Engelen en de Moerputten);
- twee recreatieplassen Engelermeer en de Haverkampen.

Algemene beschrijving landschap

Bodem en geomorfologie

De bodem heeft de volgende opbouw:

- Vlijmen ligt op een dekzandrug omgeven door gebied dat onder invloed van een rivier is gevormd;
- bodem is overgang van zandgronden naar riviergronden;
- noordelijk klei op fijnzand (riviergronden);
- kruising Voordijk-Engelenseweg-De Gemeint moerige grond;
- langs de A59 ligt een (dek)zandrug.

Het gebied is algemeen te karakteriseren als een overstromingsvlakte, met uitzondering van de hogere dekzandrug tussen de Biessertweg en de Bossche Sloot.

Waterstructuur

De waterstructuur wordt gevormd door:

- de grote zandwinplassen van het Engelermeer ten oosten van het plangebied;
- de uitgestrekte moerassen van de Moerputten ten zuiden van het plangebied;
- de Bossche Sloot;
- een hoofdwaterloop die een verbinding vormt met de Buitendijkse Loop langs de Voordijk;
- nabij de Engelenseweg staat een stuw die de scheiding vormt tussen twee peilvakken;
- langs de Engelenseweg en Voordijk liggen enkele karakteristieke oude wielen, veelal nu door groen

omzoomd. In de Biessertpolder is naast het wiel Haverkampen in de jaren '80 van de vorige eeuw een visvijver gegraven;

- de Biessertpolder is voorzien van een interne ontwatering die in het noordoosten in de hoofdwaterloop uitstroomt.

Groenstructuur

De groenstructuur in en om het plangebied kenmerkt zich met name door:

- wegbeplantingen (slanke lanen);
- de rijke beplanting van en aan de Voordijk;
- de bosschages rond de waterplassen (Engelermeer en visvijver Haverkampen).

Van oudsher was het plangebied overwegend open als overstromingsvlakte. De A59 is grotendeels aangeplant met uitzondering van het deel grenzend aan de Biessertpolder.

3.5 Verkeersstructuur

De huidige verkeersstructuur laat zich algemeen beschrijven in:

- verkeersstructuur gemotoriseerd verkeer regionaal;
- verkeersstructuur gemotoriseerd verkeer lokaal;
- verkeersstructuur langzaam verkeer.

In de rapportage van Etrusk is het huidige profiel van de diverse wegen in het plangebied (bladzijde 11 tot en met 19 van de rapportage, zie bijlage 1) uitvoerig beschreven en in beeld gebracht. In deze toelichting is deze beschrijving niet herhaald.

Verkeersstructuur gemotoriseerd verkeer regionaal

Beschrijving

- De A59 vormt voor Vlijmen de belangrijke oost–westverbinding op landelijk niveau waarbij aangesloten wordt op de A2 in oostelijke richting en de A27 aan westzijde.
- De A2 vormt landelijk een van de belangrijkste noord–zuidverbindingen binnen het rijkswegennet.
- Recent is de westelijke randweg in 's-Hertogenbosch verder afgerond. Deze randweg verzorgt enerzijds op lokaal niveau de ontsluiting van 's-Hertogenbosch west en zuid. De route is de voorkeursroute naar het Paleiskwartier/Onderwijsboulevard en Willemspoort/Jeroen Bosch Ziekenhuis, via aansluiting 's-Hertogenbosch-west. Ook het verkeer vanuit A2 Noord (vanuit Utrecht) wordt via deze aansluiting, de Vlijmenseweg en de Randweg naar deze locaties gestuurd. Dit betekent dat een belangrijke stroom structureel gebruikmaakt van deze aansluiting. Daarnaast kan de verbinding belangrijk worden bij evenementen in de Brabanthallen.
- De N261 die de verbinding vormt richting Tilburg en in de toekomst bij de vervolmaking van de noordelijke en westelijke randwegstructuur bij Tilburg een kortsluiting vormt richting de A58.
- Op de korte termijn zal het wegvak van de N261 gelegen tussen Loon op Zand en Waalwijk worden opgewaardeerd tot autoweg en zal de aansluiting N261 op de A59 worden verbeterd.
- De N65 die diagonaal de verbinding vormt tussen de A58/A65 en de A2 ter hoogte van Vught.

Functie

Voor de kern Vlijmen vormt de A59 de belangrijke schakel en ontsluiting richting het landelijk wegennet.

- Via de westelijke randweg van 's-Hertogenbosch is voor verkeer met herkomst Vlijmen en een bestemming in zuidelijke richting een aantrekkelijke kortsluiting gerealiseerd richting de A2 en vice versa.

Aansluitingen

- In de huidige situatie heeft Vlijmen via de aansluiting Vlijmen-Oost (nr. 44) een rechtstreekse aansluiting op de A59 (halve aansluiting).
- Via de aansluiting Nieuwkuijk (nr. 43) heeft Vlijmen aan de westzijde een rechtstreekse aansluiting op de A59 (volledige aansluiting).
- De westelijke randweg in 's-Hertogenbosch (Vlijmenseweg) sluit via de aansluiting 's-Hertogenbosch-West (nr. 45) aan op de A59.

Verkeersstructuur gemotoriseerd verkeer lokaal

Vlijmen

In de kern Vlijmen vormen de volgende wegen en straten een belangrijke ontsluiting richting respectievelijk de knopen 43 (Nieuwkuijk) en 44 (Vlijmen-Oost) op de A59.

- Mommersteeg/Akkerstraat.
- Van Leeuwenhoeklaan/Groen van Prinstererlaan.
- Wolput/De Akker/Grote Kerk.
- Abt van Engelenlaan.
- Tunnelweg.

Nieuwkuijk/Vlijmen (Vliedberg)

De kern Nieuwkuijk wordt hoofdzakelijk ontsloten op de A59 via aansluiting 43. De onderstaande wegen/straten vormen daarbij de ontsluiting richting deze aansluiting.

- Jonkheer de la Courtstraat/Deken van Baarsstraat.
- Nassaulaan/Tunnelweg.
- Nieuwkuijksestraat/Onsenoortsestraat.
- Spoorlaan.

Verkeersstructuur langzaam verkeer

In het plangebied is een aantal wegen en straten aanwezig dat naast een functie voor het gemotoriseerd verkeer eveneens een recreatieve en/of utilitaire functie heeft voor het voetgangers- en fietsverkeer.

- Met name de wegen gelegen tussen Vlijmen en het Engelermeer worden veelvuldig door wandelaars en fietsers gebruikt om een rondje Vlijmen/ Engelermeer te maken.
- Daarnaast is er een aantal wegen dat naast een recreatieve functie eveneens een utilitaire functie voor het fietsverkeer heeft. Dit is van toepassing op:
 1. de Engelseweg;
 2. De Gemeint;
 3. de Biessertweg;
 4. het Kruiskamppad (ontsluiting Engelermeer en schoolroute Vlijmen naar 's-Hertogenbosch);
 5. de Bellaard (tussen Vlijmen en Engelen).

Hoofdstuk 4 Ontwikkeling Randweg Vlijmen-Oost

4.1 Initiatief

Inleiding

In Vlijmen veroorzaakt het verkeer dat vanaf afrit 44 rechtstreeks de kern in rijdt zowel qua leefbaarheid als verkeersveiligheid grote problemen. De intensiteiten op de Grote Kerk en de Akker zijn in de autonome situatie zeer hoog, bovendien moet het verkeer in korte tijd terug van een 120 km/h- naar 30 km/h-regime. Ook vormt het een favoriete sluiproute bij drukte op de A59. Daarnaast ontwikkelt de gemeente Heusden meerdere nieuwbouwprojecten, waaronder Geerpark (circa 800 woningen) de Grassen (circa 825 woningen) en het centrumplan Vlijmen.

Om de verkeersafwikkeling te verbeteren zal een nieuwe randweg (oostelijk) en aansluiting 45 's-Hertogenbosch-West worden gerealiseerd. Zodra de aangepaste aansluiting 45 gereed is, wordt afrit 44 afgesloten voor verkeer. Hiervoor is geen planologische procedure noodzakelijk, maar uitsluitend een verkeersbesluit van Rijkswaterstaat.

Met de aanleg van de randweg ontstaat een ringstructuur rond Vlijmen. Deze wordt gevormd door:

- de A59 en de ten zuiden gelegen en door te trekken Spoorlaan aan de zuidzijde;
- aan de oostzijde de Oostelijke Randweg;
- aan de noordzijde van de Tuinbouwweg;
- aan de westzijde de Abt van Engelenlaan.

Vanaf deze ringstructuur zijn de verschillende delen van Vlijmen goed bereikbaar.

Het huidige tracé van de randweg is te verdelen in noord, midden en zuid. Door de gemeente Heusden is een tracéstudie uitgevoerd (Motivering en afweging tracékeuze, RBOI, 7 oktober 2011, bijlage 2 en 3). Door de gemeenteraad Heusden is op 20 december 2011 ingestemd met de voorgestelde tracékeuze.

Deze tracéstudie en tracékeuze is besproken met de gemeente 's-Hertogenbosch. Waarna een nadere afweging is gemaakt over het gekozen tracé. Deze nadere afweging is bekrachtigd door de gemeenteraad van de gemeente Heusden op 30 oktober 2012 en heeft geleid tot een aanpassing van het noordelijk tracédeel. Voor dit noordelijk deel is tevens een nieuwe variantenstudie uitgevoerd (Bijlage 4). Ten tijde van het opstellen van de tracéstudie en tracékeuze was nog sprake van een tijdelijke aansluiting op de A59. Inmiddels is duidelijk dat direct de definitieve aansluiting zal worden aangelegd.

Dit heeft geleid tot het onderzoeken van verschillende aansluitingsvarianten van de A59 met de Vlijmenseweg en de nieuwe randweg, in Bijlage 5 zijn deze aansluitingsvarianten beschreven.

Algemene ontwerputgangspunten

De algemene uitgangspunten voor de randweg zijn:

- de randweg wordt aangesloten op aansluiting 45 van de rijksweg A59;
- in de vastgestelde studie is een aantal oplossingen voor de aansluiting van de oostelijke randweg op de A59 opgenomen voor de definitieve situatie;
- het onderzoeken van verschillende aansluitingsvarianten van de A59 met de Vlijmenseweg en de nieuwe Randweg;

- een veilige aansluiting met een goede doorstroming over de randweg naar de A59;
- uitgangspunt is dat Gemeint 1 kan blijven gehandhaafd.

4.2 Ruimtelijk beeld

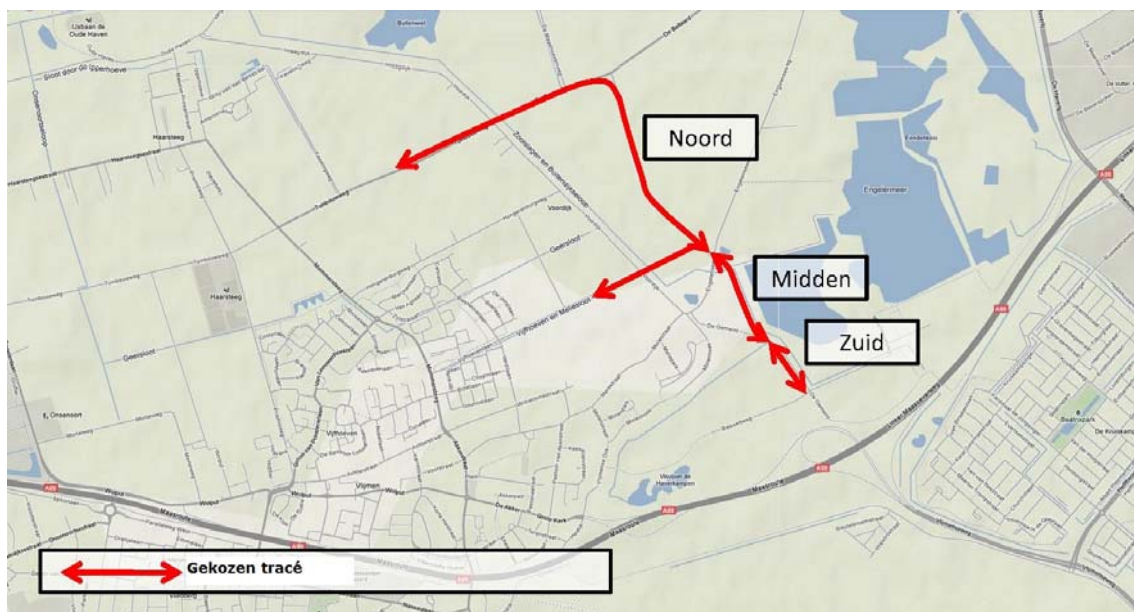
4.2.1 Tracé

Tracékeuze

Als resultaat van een integrale beoordeling van alle relevante aspecten is gekozen voor het volgende tracé (zie ook figuur 4.1):

- noord: Voorste Zeedijk;
- midden: Westzijde Bossche Sloot;
- zuid: Westzijde Gemeint.

Elk tracédeel is beoordeeld op de aspecten verkeer, milieu, landschap, financiën, water en ecologie. In het noordelijk deel waren de aspecten milieu en financiën doorslaggevend in de keuze. In het middendeel is gekozen voor de variant die zowel het bosgebied als het Engelermeer zo veel mogelijk spaart. In het zuidelijk deel is gekozen voor de westzijde van de Gemeint, waardoor zowel de Gemeint als de Bossche Sloot kunnen worden gehandhaafd. Voor de nadere motivering wordt verwezen naar het onderzoeksrapport in bijlage 2.



Figuur 4.1. Gekozen tracé

Noord: tracé via de Voorste Zeedijk

Het noordelijk deel van de randweg Vlijmen-oost loopt via de Voorste Zeedijk. Het landbouwverkeer wordt op de Voorste Zeedijk gehandhaafd.

De Voordijk blijft gehandhaafd voor bestemmingsverkeer en langzaam verkeer. De Tuinbouwweg en de oostelijke randweg worden rechtstreeks verbonden voor het verkeer richting de rijksweg A59. Het fietsverkeer op de Voordijk (ten noorden van de Tuinbouwweg) en de Bellaard worden verbonden met het fietspad langs de Tuinbouwweg en de Voordijk (ten zuiden van de Tuinbouwweg in de richting van de Engelseweg).

Midden: tracé aan de westzijde Bossche Sloot

De randweg wordt aan de westzijde van de Bossche Sloot geprojecteerd. De Bossche Sloot blijft gehandhaafd. Ter hoogte van de Vijfhoevenlaan wordt een rotonde gerealiseerd met aansluitingen op de Vijfhoevenlaan, Engelseweg in beide richtingen en de Voorste Zeedijk.

Zuid: tracé aan de westzijde van de Gemeint

Het tracé voor het zuidelijk deel van de randweg is geprojecteerd aan de westzijde van De Gemeint. De Gemeint blijft gehandhaafd voor bestemmingsverkeer en langzaam verkeer. Voor de aansluiting op de snelweg zal de zorgboerderij Gemeint 3 verplaatst moeten worden. Hierover vindt overleg plaats met de eigenaar.

De Gemeint wordt gedeeltelijk verlengd en loopt een deel parallel met de rondweg, vervolgens sluit deze aan op de Engelseweg.

4.2.2 Aansluiting Randweg - A59

Voor realisatie van de aansluiting van de randweg op de A59 zijn na diverse afwegingen twee varianten overgebleven. In de stuurgroep GOL is gekozen voor de variant 2C.

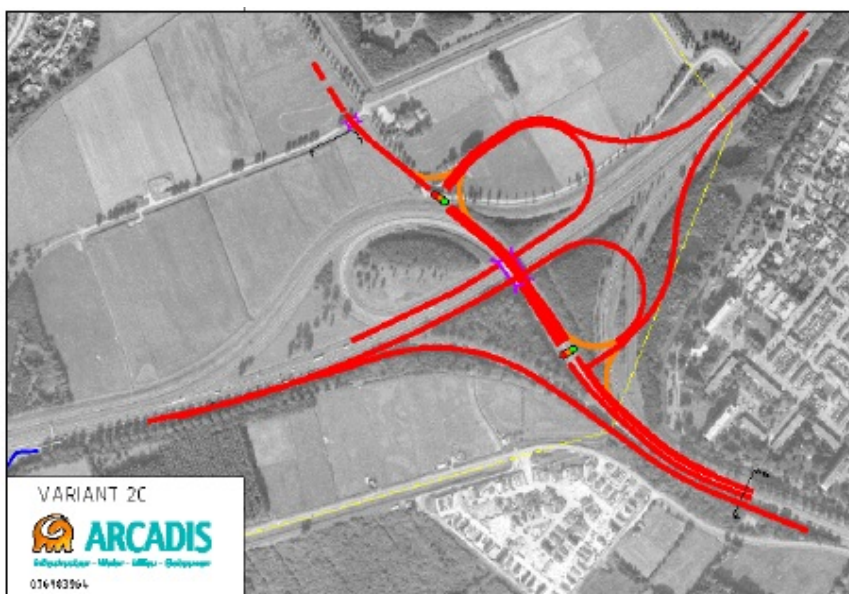
Variant 2C

In figuur 4.4 is een schematische weergave van Variant 2c opgenomen. De varianten zijn onderzocht in de haalbaarheidsstudie zoals opgenomen in bijlage 5.

Deze variant is een 'standaardoplossing' met twee verkeersregelininstallaties. Door de bypasses wordt alleen de verkeersstroom 's-Hertogenbosch-Vlijmen en vice versa tweemaal gehinderd door een verkeersregelininstallatie. De overige verkeersstromen maximaal één keer. Verkeer op de A59 en verkeer vanaf Waalwijk richting 's-Hertogenbosch-west ondervindt geen hinder.

De varianten zijn getoetst op de criteria afwikkeling, robuustheid en verkeersveiligheid:

- afwikkeling: de afwikkeling op de A59 is beter dan in de andere varianten, dit komt door de aanwezigheid van de verkeersregelininstallaties, deze zorgen namelijk voor een betere spreiding van het verkeer op de A59;
- robuustheid: de variant 2C scoort qua robuustheid bij calamiteiten en onderhoud het beste;
- verkeersveiligheid: is beoordeeld op de logica in het wegennet en de vormgevingsvarianten. Daarbij scoort variant 2C positief, aangezien dat een standaard oplossing is die de weggebruiker (her)kent.



Figuur 4.2. Variant 2C

4.2.3 Aansluiting Randweg - Vijfhoevenlaan

Keuzeproces aansluiting De Grassen

De nieuw aan te leggen randweg wordt op verschillende plaatsen verbonden met de bestaande verkeersstructuur van Vlijmen. Ten behoeve van de toekomstige woonwijk De Grassen is ook een nieuwe aansluiting nodig.

De ontwikkeling van de oostelijke randweg Vlijmen, de nieuwe aansluiting op de A59, het verdere verloop van de verschillende lokale wegen etc. heeft consequenties voor de opbouw en breedte van de nieuwe en bestaande infrastructuur. De nieuwe wegen moeten bijvoorbeeld een juiste breedte en opbouw hebben om het aantal motorvoertuigen te kunnen verwerken (conform de landelijke inrichtingseisen van Duurzaam Veilig). Daarnaast moet niet alleen naar het gemotoriseerde verkeer worden gekeken, maar ook naar het langzaam verkeer zoals de fietser en voetganger.

In het kader van de tracékeuze voor de randweg zijn de mogelijkheden voor de aansluiting op De Grassen opnieuw tegen het licht gehouden. De aansluiting is niet alleen essentieel voor ontwikkeling van De Grassen, maar speelt ook een belangrijke rol in het functioneren van de randweg als verlichting van de verkeersknelpunten in Vlijmen. Om te komen tot een optimale combinatie met het tracé van de randweg is dan ook breder gezocht naar mogelijkheden. Drie aansluitvarianten zijn beschouwd:

- de Hongerenburgweg;
- het Middengebied;
- de Vijfhoevenlaan.

Elk van die varianten is beoordeeld op alle aspecten waar ook het tracé van de randweg is beoordeeld. Geconcludeerd is dat de beste locatie voor de kruising van de Voordijk ter hoogte van de Vijfhoevenlaan is gelegen.

Vijfhoevenlaan

Voor de keuze Vijfhoevenlaan gelden de volgende nadere uitwerkingsmogelijkheden.

- Realisering van een aansluiting zonder fietspad en/of voetpad is goed mogelijk binnen de bestaande gemeentelijke eigendommen (breedte 21 m). Ook kan dan het bestaande groen worden gehandhaafd.
- Indien echter de groenstructuren in verband met de aanwezige hoofdgroenstructuur behouden moet blijven dan is alleen een verbinding voor gemotoriseerd verkeer mogelijk. De voetganger kan te zijner tijd gebruikmaken van het fietspad dat iets zuidelijker een verbinding krijgt met de Voordijk. Een vrijliggend fietspad/voetpad kan worden gerealiseerd ter hoogte van het perceel 1032, tussen Voordijk 3 en 7, dat eigendom is van de gemeente Heusden. Dit fietspad sluit dan goed aan op het lokale en regionale fietspadennetwerk.

De precieze uitwerking van de aansluiting Vijfhoevenlaan - Randweg is nog onderwerp van studie. In overleg met de bewoners zal het ontwerp van de weg (inclusief onderwerpen zoals bermen, geluidswerende voorzieningen en voorkomen sluipverkeer) verder worden uitgewerkt.

4.2.4 Randweg - Tuinbouwweg

De verkeersintensiteit op de Tuinbouwweg neemt toe van 1.000 - 4.500 naar 6.500 - 9.800 mvt/etmaal (zie ook bijlage 3). De bestaande weginrichting wordt hierop aangepast.

Uitgangspunt is dat de bestaande perceelsontsluitingen worden gehandhaafd, maar bij voorkeur zoveel mogelijk worden gecombineerd, zodat een rustig verkeersbeeld ontstaat.

De inrichting van de weg is nog onderwerp van nadere studie. Eventuele fietsvoorzieningen worden in deze studie meegenomen. Omwonenden zullen hierbij worden betrokken.

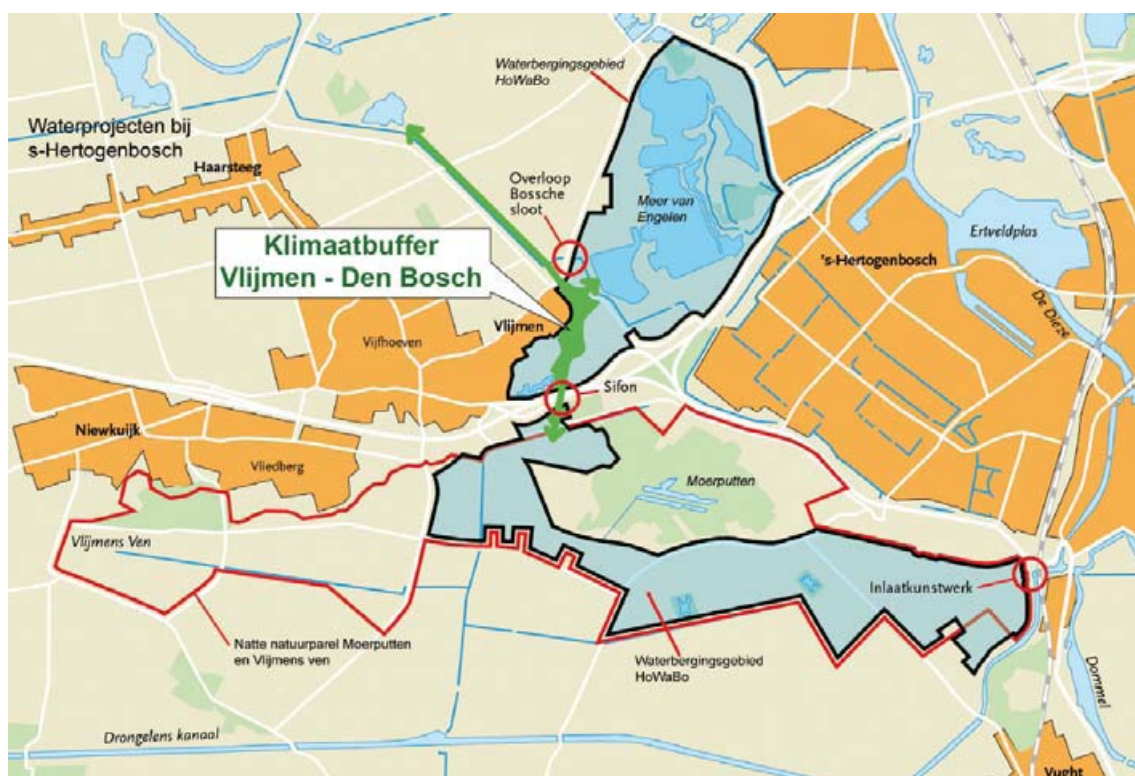
4.3 Vertaling in het bestemmingsplan

De aanleg van de randweg, de aansluitingen en infrastructurele maatregelen worden globaal opgenomen in het bestemmingsplan en geregeld met de bestemming Verkeer. Zoals aangekondigd, is op diverse onderdelen nadere uitwerking van het tracé en de aansluitingen vereist. Dit resulteert in een detaillering van de opgenomen bestemmingsvlakken Verkeer. In het ontwerpbestemmingsplan wordt deze verdere uitwerking in bijvoorbeeld groenvoorzieningen, langzaam verkeer en geluidswerende maatregelen, verwerkt.

Hoofdstuk 5 Klimaatbuffer Vlijmen - 's-Hertogenbosch

5.1 Initiatief

In december 2010 hebben twintig partijen hun handtekening gezet onder de Intentieovereenkomst Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat. Deze partijen (overheden, belangenorganisaties op vlak van landbouw, natuur & recreatie en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven) hebben ruim twintig afspraken gemaakt over ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied langs de A59 van Waalwijk tot 's-Hertogenbosch. Eén van deze ruimtelijke ontwikkelingen is de aanleg van een Natuurlijke Klimaatbuffer aan de oostkant van Vlijmen door Staatsbosbeheer en het Waterschap Aa en Maas. De realisering van de klimaatbuffer is beoogd in een circa 25 m brede strook aan de oostzijde van de sloot langs de Voordijk. Deze strook maakt onderdeel uit van de plannen voor de Klimaatbuffer Vlijmen - 's-Hertogenbosch. Op zijn beurt is deze Klimaatbuffer weer onderdeel van het hoogwaterbergingsgebied HoWaBo van het Waterschap Aa & Maas. De onderlinge verhouding tussen de klimaatbuffer en HoWaBo is in het kaartbeeld van figuur 5.1 verduidelijkt.



Figuur 5.1. Verhouding klimaatbuffer - HoWaBo. (bron: Staatsbosbeheer)

Voor de realisering van de klimaatbuffer zijn op korte termijn twee uitvoeringsprojecten voorzien.

- De aanleg van een klimaatbuffer langs de Voordijk.
 1. Het noordelijk deel van de klimaatbuffer wordt gerealiseerd door Staatsbosbeheer (globaal ten noorden van De Bellaard). Voor dit deel van de klimaatbuffer is in verband met afspraken reeds een omgevingsvergunning verleend.
 2. Het zuidelijk deel van de klimaatbuffer (globaal tussen De Bellaard en de Engelseweg) wordt door het Waterschap Aa & Maas uitgevoerd en is in dit bestemmingsplan planologisch mogelijk gemaakt.
- De herinrichting van agrarische gronden ten behoeve van agrarisch natuurbeheer in de Biessertpolder.

5.2 Ruimtelijk beeld

Algemeen

De natuuroever tussen de Engelseweg en het natuurgebied Sompen&Zooislagen is onderdeel van de te realiseren klimaatbuffer tussen Moerputten en Sompen&Zooislagen en bestaat uit een natuurvriendelijke oever en op regelmatige afstand (300-400 m) enkele poelen. De beoogde breedte van de klimaatbuffer bedraagt (exclusief de bestaande waterloop, inclusief de poelen) circa 25 m.

Klimaatbuffer

Huidige situatie

De Buitendijkse Loop, parallel aan de Voordijk heeft een agrarisch peilbeheer: 's winters laag en 's zomers hoog. Voor natuurlijke oevervegetatie is dit een stressfactor, waardoor alleen ruige of soortenarme vegetaties ontstaan.

De gronden zijn momenteel agrarisch in gebruik. De sloot draagt zorg voor de ontwatering van het gebied.

Beoogde situatie

Natuurvriendelijke oever

Beoogd is een gevarieerde oever te realiseren door een gevarieerd flauw talud aan te leggen (helling variëren tussen 1:3 en 1:8).

- Op enkele delen wordt een moerasachtige zone gecreëerd, direct aan de watergang met een banket met een maaiveld dat 1 à 2 decimeter lager is dan het winterpeil NAP +1,05 m. De breedte van dit banket is maximaal 5 m zodat onderhoud met een kraan-maaiorf mogelijk is.
- Vervolgens loopt het maaiveld in talud van minimaal 1:3 op naar een vochtig grasland dat circa 50 cm hoger dan het zomerpeil ligt.
- Over de gehele lengte van de zone komt een 'onderhoudsstrook' op het huidige maaiveld van 5 m breed. Ook tussen de poelen en de watergang wordt een onderhoudsstrook gerealiseerd.

De klimaatbuffer biedt door verschraling van de voedselrijke toplaag mogelijkheden voor soortenrijke vegetaties.

Poelen

In de klimaatbuffer langs de Buitendijkse loop parallel aan de Voordijk worden drie poelen gerealiseerd, op een afstand van circa 300 tot 400 m van elkaar. De poelen hebben elk een omvang van circa 500 m². Het diepste deel van de poel ligt bij voorkeur circa 50 cm dieper dan de Gemiddelde Laagste Grondwaterstand (GLG) en ondiepere delen enkele decimeters onder Gemiddelde Voorjaars Grondwaterstand (GVG).

Herinrichting Biessertpolder

Om het lokale water zo lang mogelijk vast te houden en te benutten wordt de afvoer door de bestaande hoofdwatgang vanuit de bestaande visvijver beperkt. Het water dat boven het gewenste peil van de visvijver uit zal komen vindt zijn weg door een nieuw aan te leggen systeem van slagensloten.

De nieuwe sloten worden in de lengte (noord-zuid) optimaal geprofileerd ten opzichte van de bezonning. Dit betekent aan de west- en zuidzijde een steiler talud van 1:2,5 en op de beschreven noord- en oostzijde een flauw talud van 1:7,5. Hiermee ontstaan landschappelijk en ecologisch interessante omstandigheden.

De nieuwe sloten worden in oost-westrichting met elkaar verbonden door smallere sloten die tevens als drempel fungeren. Hierdoor zullen de noord-zuidsloten verschillende waterdiepte krijgen en ontstaat variatie. De verbindingssloten worden geprofileerd met taluds van 1:2,5. Ingezet wordt op circa drie drempels voor de 8 sloten.

De pijpleiding van Defensie (die wordt gehandhaafd) maakt onder meer dat de afwatering in de huidige situatie tweezijdig geschiedt, verdeeld in een oostelijk en een westelijk deel. De perceelsafwatering van omliggende percelen wordt gehandhaafd en waar nodig wordt voorzien in specifieke maatregelen in verband met de defensieleiding.

5.3 Vertaling in het bestemmingsplan

De aanleg van de klimaatbuffer wordt geregeld door middel van de bestemmingen Natuur en Water.

Dit voorliggende bestemmingsplan heeft alleen betrekking op de strook langs de Voordijk (natuurvriendelijke oever klimaatbuffer). De herinrichting van de agrarische gronden ten behoeve van agrarisch natuurbeheer in de Biessertpolder is al mogelijk op basis van het bestemmingsplan Buitengebied Heusden.

Hoofdstuk 6 HoWaBo Vlijmen

6.1 Initiatief

Het plangebied maakt onderdeel uit van de Hoogwateraanpak 's-Hertogenbosch (HoWaBo). Er ligt een forse opgave voor waterberging rondom 's-Hertogenbosch. Deze waterberging zorgt voor extra tijdelijke berging als er sprake is van hoogwater in de Maas en in de beken die in de stad 's-Hertogenbosch uitmonden. De HoWaBo verlaagt het risico op het overstromen van delen van het bebouwd gebied.

6.2 Ruimtelijk beeld

Er is een keuze gemaakt om deze waterberging vorm te geven als een groene rivier, een bypass ten westen van 's-Hertogenbosch en ten oosten van Vlijmen. Gemiddeld zal de extra waterberging een keer in de 100 tot 150 jaar noodzakelijk zijn. Dit betekent dat de aangewezen gronden dan tijdelijk onder water worden gezet om andere (bebouwde) gebieden te ontlasten. In totaal gaat het om een gebied van circa 750 ha.

6.3 Vertaling in het bestemmingsplan

De extra waterberging wordt geregeld in het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Heusden. In het voorliggende plan 'Gebiedsontwikkeling Vlijmen-Oost' worden vooralsnog alleen de Randweg en de klimaatbuffer geregeld. Indien nodig wordt extra ruimte voor de waterberging opgenomen.

In de hiervoor benodigde bestemmingen zijn water en waterhuishoudkundige voorzieningen toegestaan. Er is derhalve geen noodzaak voor een specifieke regeling.

Hoofdstuk 7 Realiserings- en uitvoeringsaspecten

7.1 Algemeen

Allereerst wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de vraag waarom sprake is van een mer-procedure (paragraaf 7.2). Daarna is een beschrijving opgenomen, per aspect, van de beschikbare onderzoeken. In het ontwerpbestemmingsplan zal ingegaan worden op de uitkomsten van de planMER en zijn de onderzoeken dan ook volledig uitgevoerd. In dit hoofdstuk zal aandacht worden besteed aan de volgende aspecten:

- verkeer (7.3);
- bodem (7.4);
- natuur (7.5);
- landschap (7.6);
- water (7.7);
- archeologie en cultuurhistorie (7.8);
- geluid (7.9);
- luchtkwaliteit (7.10);
- externe veiligheid (7.11);
- overige milieuaspecten (7.12).

7.2 Mer-procedure in samenhang met ruimtelijke planvorming

Wet milieubeheer/Besluit milieueffectrapportage

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage is een mer-procedure verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

Voor bepaalde, in het Besluit mer aangegeven, activiteiten, moet een mer-procedure worden doorlopen (mer-plicht). Dit moet leiden tot een milieueffectrapport (MER) waarin informatie wordt gegeven over de te verwachten effecten van de voorgenomen activiteit en mogelijke alternatieven op het fysieke milieu, natuurlijke elementen en relaties en op landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Voor een aantal besluiten geldt enkel de verplichting om te beoordelen of een MER moet worden opgesteld (zogenaamde mer-beoordeling).

PlanMER en projectMER

De wet en het Besluit mer maken onderscheid tussen:

- een planMER voor plannen;
- een projectMER voor besluiten.

Voor ruimtelijke plannen kunnen beide vormen van mer-plicht aan de orde zijn. Tussen een planMER en een projectMER bestaat echter geen wezenlijk verschil. De inhoudsvereisten zijn vastgelegd in artikel 7.7 Wet milieubeheer (Wm) voor mer-plichtige plannen en artikel 7.23 Wm voor mer-plichtige besluiten. Van belang daarbij is dat een planMER in het algemeen globaler van aard is dan een projectMER, het projectMER dient ter onderbouwing van het concrete geval. Dit stelt daarom in het algemeen hogere eisen aan de uit te voeren onderzoeken in het kader van dit MER.

De Wm kent voorts in artikel 7.2a de verplichting een planMER op te stellen voor plannen die een kader bieden voor activiteiten waarvoor vanwege mogelijk significant negatieve effecten een passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 moet plaatsvinden.

Mer-beoordeling

Voor een aantal besluiten geldt enkel de verplichting om te beoordelen of een MER moet worden opgesteld (de zogenaamde mer-beoordeling). Veelal gaat het om activiteiten die pas boven een bepaalde omvang (drempelwaarde) relevante milieueffecten (kunnen) hebben. Het bevoegd gezag neemt daarbij een besluit op basis van een beoordelingsnotitie (beknopt onderzoek). Uitgangspunt is daarbij het principe 'nee, tenzij', dat wil zeggen dat een volwaardige mer-procedure alleen nodig is indien blijkt dat belangrijke negatieve milieueffecten kunnen optreden.

Vormvrije mer-beoordeling

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van bijvoorbeeld een bestemmingsplan planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

Dit wordt ook wel vormvrije mer-beoordeling genoemd (voortoets).

Mer-verplichtingen voor oostelijke randweg Vlijmen?

Mer-plicht aanleg autoweg

De aanleg van een autoweg, onafhankelijk van de lengte van het weggedeelte is mer-plichtig (categorie C1.2 Bijlage Besluit m.e.r.). De definitie van autoweg in het Besluit m.e.r. luidt als volgt:

'een voor autoverkeer bestemde weg, die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen en te parkeren, of een weg als bedoeld in artikel 1, onder d, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (bord 'autoweg' G3 RVV 1990).'

In onderstaande tabel wordt het initiatief voor de randweg getoetst aan deze definitie.

element definitie autoweg	toetsing aan initiatief	conclusie
Een autoweg is een weg:		
bestemd voor autoverkeer	de oostelijke randweg is uitsluitend bestemd voor autoverkeer	voldoet aan definitie autoweg
alleen toegankelijk via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten (ook rotondes)	De weg is niet alleen toegankelijk via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten; in het ontwerp wordt rekening gehouden met een aantal aansluitingen (ter hoogte van de Vijfhoevenlaan, aansluiting de Grassen) op de randweg via een voorrangskruising	voldoet niet aan definitie autoweg
waarop het verboden is te stoppen en te parkeren	er geldt voor de randweg geen verbod om te stoppen	voldoet niet aan definitie autoweg

Uit de tabel is op te maken dat de oostelijke randweg van Vlijmen niet voldoet aan de definitie van een autoweg, zoals die is opgenomen in het Besluit m.e.r.. Categorie C1.2 is daarom niet van toepassing. Ook categorie D1 (de wijziging of uitbreiding van een autoweg) is dan niet van toepassing (mer-beoordelingsplicht). Er is derhalve geen sprake van een mer-plicht.

Mer-beoordeling aanleg, wijziging of uitbreiding weg met 4 rijstroken

De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit 4 of meer rijstroken, of verlegging/verbreding van bestaande wegen van 2 rijstroken of minder tot wegen met 4 of meer rijstroken, niet zijnde een autosnelweg of autoweg, is eveneens mer-plichtig (categorie C1.3 Bijlage Besluit m.e.r.). Dit geldt in het geval dat de activiteit betrekking heeft op een tracélengte van meer dan 10 km. Voor mer-beoordeling geldt dit als de activiteit betrekking heeft op een tracélengte van 5 km of meer (categorie D2 Bijlage Besluit m.e.r.).

De nieuw aan te leggen oostelijke randweg van Vlijmen heeft slechts 2 rijstroken. Daarmee vervalt de mer-(beoordelings)plicht vanwege de categorieën C1.3 en D2. Deze categorieën zijn niet van toepassing voor de randweg.

Vormvrije mer-beoordeling

De te realiseren randweg valt niet onder de activiteiten die genoemd zijn in onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Het uitvoeren van een vormvrije mer-beoordeling is daarom ook niet verplicht.

Voortoets natuurbeschermingswet

Voor de GOL (inclusief GoVo) is een voortoets in het kader van de Nb-wet uitgevoerd (zie Bijlage 6). Uit deze voortoets blijkt dat er kans is op significante negatieve effecten op het Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek. Deze mogelijke significante negatieve effecten moeten onderzocht en beoordeeld worden in een passende beoordeling. Omdat een passende beoordeling noodzakelijk is, is (op grond van artikel 7.2a van de Wet milieubeheer) sprake van planmer-plicht.

Mer-plicht aanleg klimaatbuffer

In het Besluit m.e.r.. Categorie D9 is opgenomen dat er sprake is van een mer-beoordelingsplicht als er sprake is van een landinrichtingsproject waarbij een functiewijziging plaatsvindt van een oppervlakte van 125 ha of meer. De klimaatbuffer blijft met een oppervlakte van circa 5 ha ruimschoots onder de drempel van 125 ha, er bestaat dan ook geen mer-beoordelingsplicht.

Conclusie

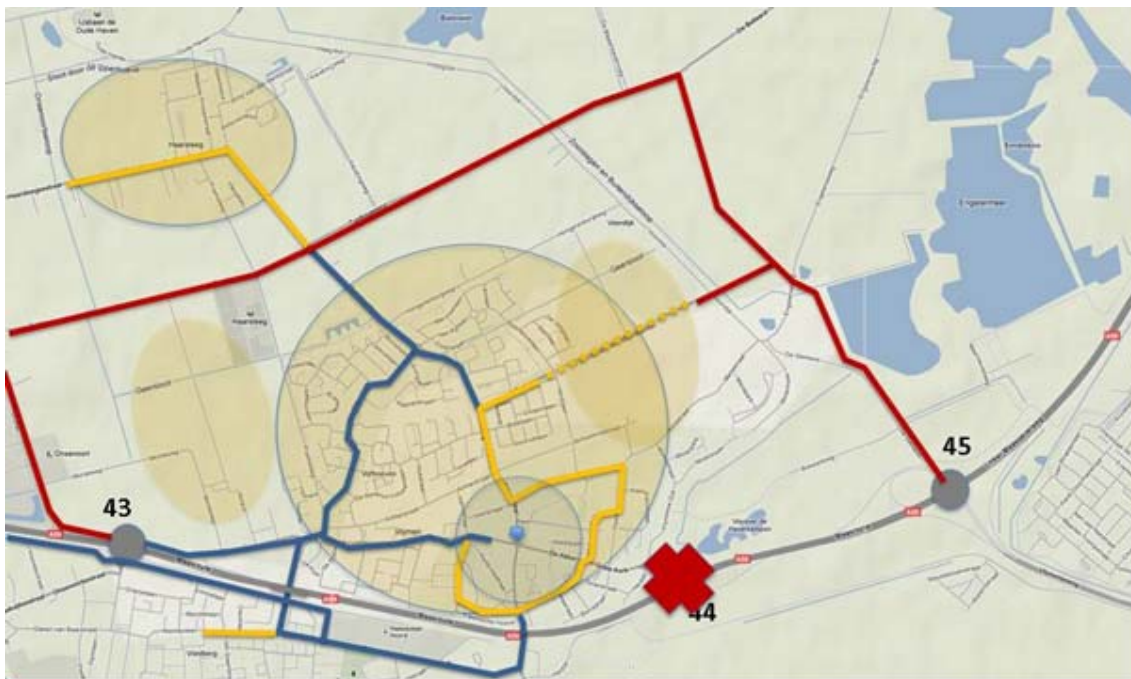
Voor de realisatie van de randweg wordt een planMER opgesteld samen met een passende beoordeling. Tegelijk met het ter inzage leggen van het voorontwerpbestemmingsplan wordt tevens een notitie Reikwijdte en detailniveau ter inzage gelegd. Op basis van reacties op de notitie en het advies van de Commissie voor de m.e.r. wordt het ontwerpbestemmingsplan en de planMER opgesteld.

7.3 Verkeer

7.3.1 Gemeentelijk Verkeer - en Vervoerplan (GVVP)

In het in 2012 door de gemeenteraad vastgestelde Gemeentelijk Verkeer - en Vervoerplan (GVVP) is de nieuwe verkeerstructuur opgenomen. De gemeenteraad heeft in 2012 daarnaast een tracé gekozen voor een oostelijke randweg, die gaat aansluiten op de A59 bij aansluiting 45 's-Hertogenbosch-West'.

Figuur 7.1 geeft schematisch weer op welke wijze de autostructuur zoals deze in het GVVP is opgenomen er uit ziet. De nieuwe oostelijke randweg vormt samen met de Tuinbouwweg, de Abt van Engelenlaan en de rijksweg A59 een ringstructuur om Vlijmen heen. Via diverse inpridders kan de kern Vlijmen worden bereikt c.q. verlaten. Aan de zuidzijde is in grijs Rijksweg A59 weergegeven en in rood (buiten de bebouwde kom) en blauw (binnen de kom) zijn de gebiedsontsluitingswegen afgebeeld. Alle overige wegen zijn wegen met een verblijfsfunctie die allen binnen een 30 km/h-zone vallen.



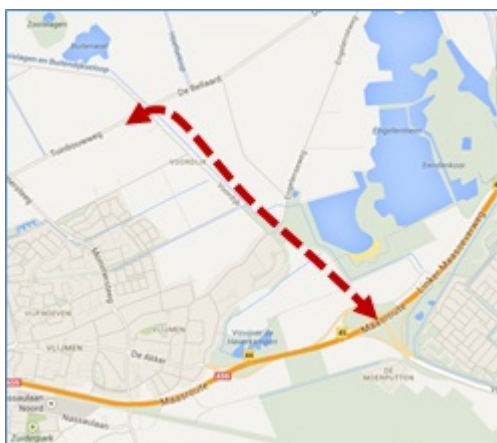
Figuur 7.1. Toekomstige hoofdstructuur gemotoriseerd verkeer

7.3.2 Inleiding

De huidige aansluiting A59 - 's-Hertogenbosch-west (aansluiting 45) wordt ingericht als volwaardige aansluiting en aangesloten op de nieuwe randweg Vlijmen. Aansluiting 44 Vlijmen en de weefvakken tussen aansluiting 44 en 45 worden opgeheven. De nieuwe randweg Vlijmen wordt aan de noordzijde op de aansluiting 45 aangesloten en maakt een verbinding tussen de Tuinbouwweg/De Bellaard en de aansluiting. Daarbij komen op de randweg aansluitingen ten behoeve van het Engelermeer en de kern van Vlijmen (ter hoogte van de Vijfhoevenlaan. Ook komt er op de randweg een aansluiting op de Engelseweg naar de kern Engelen/Haverlij.

Deze ingreep moet zorgen voor een verbetering van de verkeerssituatie in het centrum van Vlijmen en leidt ook tot een verbetering van de doorstroming en veiligheid op de A59. Door het opheffen van de aansluiting 44 neemt de verkeersdruk op de Grote Kerk, De Akker/Wolput en het Plein af. Verkeer vanuit Vlijmen kan niet meer via die route naar de A59 rijden. De intensiteiten in het centrum dalen hierdoor, waardoor ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum beter mogelijk worden en de leefbaarheid toeneemt. Verkeer van en naar de kern Vlijmen wordt via de nieuwe randweg oostelijk om de kern heengeleid met inpridders bij de Vijfhoevenlaan en Tuinbouwweg/Mommersteeg.

Door het opheffen van de aansluiting 44 en de weefvakken tussen aansluiting 44 en 45 ontstaat ook een rustiger wegbeeld op de A59. Dit komt door aansluiting minder en het opheffen van weefbewegingen. Verkeer tussen 's-Hertogenbosch en Vlijmen rijdt in de huidige situatie over de weefvakken van de A59. In de nieuwe situatie komt dit verkeer niet meer op de A59, wat ook leidt tot een rustiger verkeersbeeld op de A59.



Een groter kader

Dit project is onderdeel van de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat. Dit is een van de negen gebiedsontwikkelingen die de Provincie Noord-Brabant heeft geïnitieerd.

De Oostelijke Langstraat is het gebied aan weerszijden van de A59 tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk. De Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat is een project van 20 partners. Zij komen tot 2020 met een integrale aanpak voor een substantiële verbetering van de Oostelijke Langstraat. Over een afstand van zo'n 20 km tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch worden op en aan de snelweg A59 diverse deelprojecten op het terrein van infrastructuur, natuur, water en recreatie uitgevoerd. Zo worden:

- vier van de negen op-/afritten opgeheven;
- de parallelwegen langs de snelweg verbeterd zodat regionaal verkeer geen gebruik van de snelweg hoeft te maken;
- twee grote ecologische verbindingen in noord-zuidrichting gerealiseerd.

HoWaBo-project

Tussen de aansluitingen 44 en 45 wordt ook een ander project voorbereid. Dit is een eco-passage in combinatie met een hoog wateropvang rond 's-Hertogenbosch.

7.3.3 Verkeersstructuren

7.3.3.1 Gemotoriseerd verkeer

Voor het gemotoriseerde verkeer ontstaat een heldere verkeersstructuur, waarbij de A59 (weg met stroomfunctie) via aansluiting 's-Hertogenbosch-west aansluit op het onderliggende wegennet. Het onderliggende wegennet bestaat uit de nieuwe randweg Vlijmen en de Vlijmenseweg richting 's-Hertogenbosch, beide als gebiedsontsluitingswegen gecategoriseerd (80 km/uur).

De Vlijmenseweg is vormgegeven met 2x2 rijstroken en 70 km/uur (bibeko). Hier verandert in principe niets. De Randweg Vlijmen wordt vormgegeven als 2x1 rijstrook (80 km/uur). Tezamen met de Tuinbouwweg en de Abt van Engelenlaan ontstaat een duidelijke ringstructuur van wegen rond Vlijmen. Op de enkelstrooksrotonde ter hoogte van de Vijfhoevenlaan wordt fietsverkeer uit de voorrang afgewikkeld, conform richtlijnen voor een rotonde buiten de bebouwde kom. De verlengde Meliestraat is alleen toegankelijk voor landbouw- en eventueel busverkeer en fietsverkeer en wordt niet aangesloten op de rotonde maar op de verlengde Vijfhoevenlaan.

Kruisingen op het noordelijke deel van de randweg worden uitgevoerd als voorrangskruisingen.

7.3.3.2 Fietsverkeer

Er liggen twee regionale fietsroutes in het gebied van de aansluiting en de randweg (zie figuur 7.2).

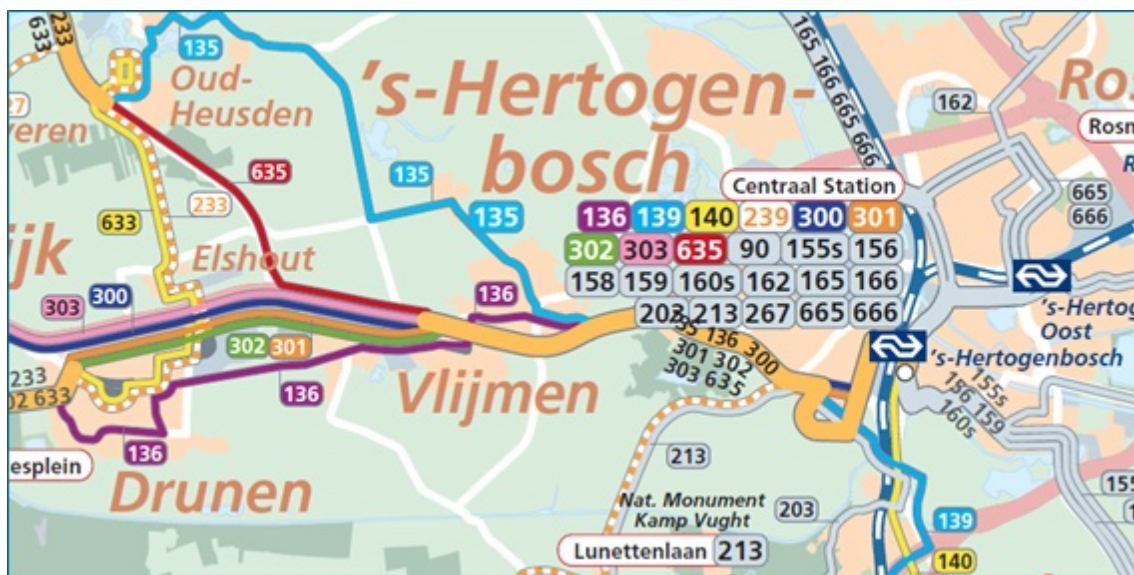


Figuur 7.2. Ligging fietsroutes

Ten opzichte van het huidige fietsnetwerk wordt de fietsroute langs de noordzijde van de A59 doorsneden door de realisatie van randweg Vlijmen. Er komt een fietstunnel ter hoogte van de Meerheuvelweg/Biessertweg. De route over De Gemeint verdwijnt, echter deze wordt vervangen door de fietsstraat ten oosten van de randweg, naar de rotonde, waar de verlengde Vijfhoevenlaan, de Voorste Zeedijk, de randweg, de fietsstraat en de Engelseweg bij elkaar komen. Daarmee wordt de fietsstructuur in de nieuwe situatie weer volledig naar alle zijden op een veilige manier mogelijk gemaakt.

7.3.3.3 Openbaar vervoer

In figuur 7.3. zijn de huidige busroutes door het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Vlijmen weergegeven.



Figuur 7.3. Ligging busroutes

In figuur 7.3. is te zien dat bussen 135 en 136 nu gebruikmaken van afrit 44 om Vlijmen in te rijden. In de nieuwe situatie kan dat niet meer. In overleg met Provincie Noord-Brabant, de gemeenten en de vervoermaatschappij zal worden bepaald wat de nieuwe busroute moet gaan worden. De mogelijk nieuwe route is via de randweg Vlijmen en de Meliestraat naar het centrum van Vlijmen. Langs deze wegen zullen dan nieuwe halteplaatsen moeten worden bepaald.

7.3.4 Intensiteiten

7.3.4.1 Verkeersintensiteiten

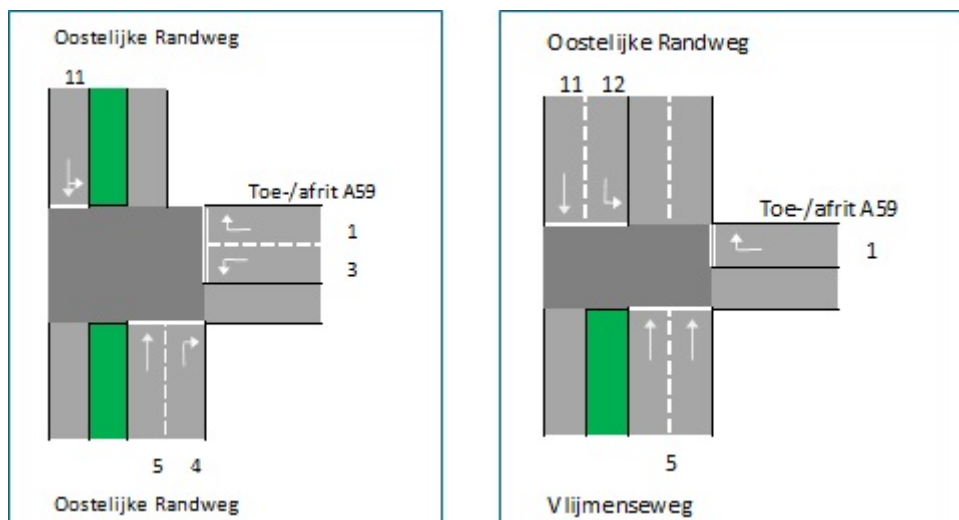
De effecten van de oplossing zijn doorgerekend met een statisch en een dynamisch verkeersmodel. Daarbij is als basis gebruikgemaakt van het GGA-verkeersmodel van de regio 's-Hertogenbosch. Het GGA-verkeersmodel heeft als basisjaar 2007. Binnen het statische verkeersmodel is de oplossing ingebracht en doorgerekend. Kruispunten zijn in COCON berekend op basis van de cijfers uit het, aangepaste, GGA-verkeersmodel. Ten behoeve van de dynamische modellering is uit het statische model een uitsnede gemaakt en in het dynamische verkeersmodel Paramics geïmporteerd. Voor zowel het statische als het dynamische verkeersmodel is gerekend met het prognosejaar 2020.



Figuur 7.4. Verkeersintensiteiten ochtend en avondperiode 2020

7.3.4.2 Kruispuntoplossing

Bij de aansluiting is sprake van twee VRI-geregelde kruispunten, ten noorden en ten zuiden van de A59. Het noordelijke kruispunt en het zuidelijke kruispunt zijn weergegeven in figuur 7.5. Voor het noordelijke kruispunt is de benodigde cyclustijd 61 seconden, met een gemiddelde verliestijd van 10 tot 30 seconden. Voor het zuidelijke kruispunt is de benodigde cyclustijd 56 seconden, met een gemiddelde verliestijd van 10 tot 25 seconden.



Figuur 7.5. Vormgeving kruispunten

Bij deze variant is de benodigde opstelcapaciteit het grootst, namelijk 72 m voor de gecombineerde richting 11/12 voor het noordelijke kruispunt, en 72 m voor richting 5 op het zuidelijke kruispunt. Bij deze laatste is een punt van aandacht dat de opstelstrook niet in de knel komt met de invoeger naar de A59. Voor beide situaties zijn echter VRI-optimalisaties mogelijk die deze knelpunten opheffen dan wel beheersen.

7.3.5 Overige aspecten

7.3.5.1 Recreatieplas Engelermeer

Op de randweg Vlijmen komt een aparte aansluiting voor het recreatiegebied Engelermeer. Verkeer komend vanuit de richting 's-Hertogenbosch kan via de aansluiting 's-Hertogenbosch-west direct de randweg Vlijmen op rijden en daar rechtsafslaan richting de recreatieplas. De extra aansluiting verkort de route die gepland was via de rotonde bij de Engelseweg. Ten opzichte van de huidige situatie, waarin het verkeer via de kern van Vlijmen moet rijden naar de Vijfhoevenlaan, is dit een forse inkorting van de rijtijd/afstand.

De aansluiting wordt vormgegeven als een voorrangskruispunt, waarbij op de randweg Vlijmen, komend vanuit de noordzijde een linksafvak wordt gerealiseerd. Op de randweg aan de zuidzijde komt in de rijbaan een middengeleider te liggen.

7.3.5.2 Bereikbaarheid hulpdiensten

Bij de nieuwe verkeersstructuur is ook gekeken naar de robuustheid van de oplossing in relatie tot de bereikbaarheid voor hulpdiensten en bij calamiteiten.

Calamiteiten op de A59

De nieuwe aansluiting is een volledige aansluiting waar het verkeer alle richtingen op kan. Dit is een voordeel ten opzichte van de huidige situatie waar bij Vlijmen-oost en 's-Hertogenbosch-west een halve aansluiting aanwezig is. De aansluiting kan bij een calamiteit op de A59 als omleidingsroute fungeren. Door de VRI-installatie op de aansluiting aan te passen op de veranderende verkeersstroom en bepaalde verkeersstromen extra te prioriteren is het mogelijk de verkeersafwikkeling beheersbaar te houden. Bij een calamiteit op de aansluiting heeft het ontwerp het voordeel dat de wegen meerdere rijstroken kennen, zodat het mogelijk is verkeer via een andere rijstrook af te wikkelen. De toe en afritten worden uitgevoerd met vluchtstrook.

Calamiteiten op de randweg Vlijmen

Bij calamiteiten op de randweg Vlijmen neemt de bereikbaarheid van Vlijmen af. Dan is Vlijmen echter via de aansluiting Nieuwkuijk (aansluiting 43) en de aansluiting Engelen (aansluiting 46) nog steeds bereikbaar.

7.3.6 Robuustheid

De robuustheid van de aansluiting is op verschillende manieren bekeken. Er is daarbij onderscheid gemaakt in twee aspecten:

- robuustheid in de capaciteit;
- robuustheid bij onderhoud.

Robuustheid in de capaciteit

Wat betreft robuustheid in de capaciteit hebben is er gekeken naar de kruispuntoplossingen en de mate van verzadiging van de VRI-geregelde kruispunten. Bij de cyclustijden is sprake van voldoende restcapaciteit. Daarbij zijn nog optimalisaties mogelijk door het aantal opstelstroken te verdubbelen op enkele wegen en regeltechnisch te zorgen voor een optimale regelvolgorde.

Robuustheid bij onderhoud

In het kader van het plegen van onderhoud aan de wegen op de aansluiting is het wenselijk dat zo min mogelijk van de verkeersstromen worden verstoord. Als er sprake is van afsluitingen van wegen voor onderhoud zullen de kosten altijd hoger zijn in verband met omleidingsroutes. Door de dubbele rijstroken op het viaduct is hier ruimte om te werken zonder dat de hele weg moet worden afgesloten. Door de verkeerslichten kan bij omleidingsroutes goed worden ingespeeld op gewijzigde verkeersstromen.

7.4 Bodem

Toetsingskader

Vanwege artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening wordt in verband met de uitvoerbaarheid van het plan onderzoek uitgevoerd naar de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde nieuwe functie. De bodemkwaliteit moet geschikt zijn voor de beoogde functie.

Onderzoek

In het kader van de planvorming voor de randweg is een globale inventarisatie gedaan van de beschikbare gegevens met betrekking tot de milieuhygiënische bodemkwaliteit binnen het plangebied. Op basis van de huidige gegevens van het vooronderzoek blijkt dat er op diverse percelen mogelijk sprake is van bodemverontreiniging. De bermen van de wegen binnen het plangebied zijn vanwege het gebruik als weg ook verdacht op het voorkomen van bodemverontreiniging. Het grootste gedeelte van het plangebied is echter niet verdacht op het voorkomen van bodemverontreiniging.

Conclusie

Op dit moment wordt verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ten behoeve van het tracé van de randweg. In het ontwerpbestemmingsplannen zal de onderzoeksresultaten worden opgenomen.

7.5 Natuur

Toetsingskader

Gebiedsbescherming: Natuurbeschermingswet 1998

Voor de gebiedsbescherming vormt de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) het juridisch kader. Onderzocht moet worden of de ontwikkeling negatieve effecten kan hebben op beschermde gebieden (binnen en buiten plangebied).

Gebiedsbescherming: Ecologische hoofdstructuur

De Nota Ruimte geeft het beleidskader voor de duurzame ontwikkeling en een verantwoord toekomstig grondgebruik in de vorm van onder andere de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones. De EHS is op provinciaal niveau uitgewerkt in de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Aantasting van de kwaliteiten van de EHS is in principe niet toegestaan.

Soortbescherming Flora- en faunawet

Voor de soortenbescherming is de Flora- en faunawet (Ffw) van toepassing. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Ffw bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen.

Onderzoek

Voortoets natuurbeschermingswet

In het kader van het GOL, waar de randweg onderdeel van is, is een voortoets inzake de Natuurbeschermingswet 1998 uitgevoerd. Uit deze voortoets blijkt dat er kans is op significante negatieve effecten als gevolg van de realisatie van de randweg. Deze mogelijke significante negatieve effecten moeten beoordeeld worden in een Passende Beoordeling. Doordat een Passende Beoordeling noodzakelijk is, is er sprake van planMER-plicht.

Flora en fauna

Voor de randweg is een quick scan uitgevoerd door Econsultancy (Quickscan flora en fauna oostelijke randweg Vlijmen, 4 juli 2011). Hieruit bleek dat de natuurwaarden over het algemeen laag zijn in het plangebied. Wel werd aanbevolen om nader onderzoek uit te voeren op enkele locaties in het plangebied. In 2012 is onderzoek naar vleermuizen en broedvogels met vaste nesten uitgevoerd (Econsultancy, Aanvullend ecologisch veldonderzoek oostelijke randweg, 23 oktober 2012).

Op basis van de huidige bevindingen van het steenuilenonderzoek in het vroege voorjaar van 2012, maakt het gebied ten oosten van De Gemeint, rondom de twee boerderijen De Gemeint 1 en 3 (subgebied 1) deel uit van een steenuilterritorium. De bebouwing van De Gemeint 1 en 3 is in gebruik als nestlocatie door circa 20 paar huismussen.

De bebouwing van De Gemeint 1 is in gebruik als vaste rust- en verblijfplaats door gewone dwergvleermuizen en gewone grootoorvleermuis. Het woonhuis ter plaatse heeft een functie als kraamverblijf voor circa 40 gewone dwergvleermuizen. Daarnaast heeft het woonhuis mogelijk een functie als winterverblijfplaats voor gewone dwergvleermuizen. Verder heeft de aanwezige bebouwing een functie als paarverblijf voor een enkele gewone dwergvleermuis (vermoedelijk eveneens het woonhuis) en een functie als zomerverblijfplaats voor een enkele gewone grootoorvleermuis (exacte locatie onbekend). De Bellaard, Tuinbouwweg, Voordijk, Engelseweg en De Gemeint vormen vliegroutes en het Engelermeer en visvijver de Haverkampen zijn foerageergebied.

De werkzaamheden kunnen leiden tot negatieve effecten op deze aangetroffen soorten. In een zogenaamd Activiteitenplan worden de komende maanden maatregelen uitgewerkt om overtreding van de Ffw te voorkomen en wordt een ontheffing aangevraagd.

Tevens vindt nog aanvullend onderzoek plaats naar beschermde vissen en wordt ter plaatse van de aansluiting in ieder geval een quickscan uitgevoerd. De resultaten worden verwerkt in het planMER en indien nodig worden ook hier maatregelen getroffen.

EHS

De randweg loopt niet door EHS-gebied. Buiten het plangebied liggen wel EHS-gebieden. Het gaat hierbij om enkele bosjes ten zuiden van het Engelenmeer, de visvijver De Haverkampen en het natuurgebied Zooislagen/Buitenwiel. Ter plaatse van de aansluiting is sprake van EHS-attentiegebied.

Vanuit de Verordening Ruimte is er sprake van toeslag op de externe werking. EHS-gebieden die binnen de 45 dB-geluidscontour van de randweg komen te liggen moeten voor 33% in oppervlakte worden gecompenseerd.

De afstand van de randweg tot Zooislagen/Buitenwiel is 300 m en lijkt voldoende om geen verstoring te veroorzaken. Op grond van nadere gegevens moet worden bepaald of geluidshinder, lichthinder, luchtverontreiniging en dergelijke toch aan de orde kan zijn. Vooral nog wordt verwacht dat dit niet aan de orde is, gezien de afstand tot de Zooislagen. De bosjes ten zuiden van het Engelenmeer, langs de weg De Gemeint (tracé Midden) komen wel op zeer korte afstand van de weg te liggen.

In het planMER wordt onderzocht of negatieve effecten op de EHS en het EHS-attentiegebied optreden en welke maatregelen moeten worden genomen.

Conclusie

Geconcludeerd wordt dat er ten aanzien van beschermde soorten en gebieden nader onderzoek nodig is dat wordt uitgevoerd in het kader van het planMER. Bij de uitwerking van de ontwerpen, zullen alle benodigde maatregelen getroffen worden om te komen tot een uitvoerbaar plan. Het aspect ecologie vormt naar verwachting dan ook geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan. De resultaten van het planMER worden toegevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan.

7.6 Landschap

Landschap

Om de randweg en de aansluiting 45 op de A59 landschappelijk in te passen wordt een landschapsplan opgesteld. De basis voor dit landschapsplan is de Tracéstudie oostelijke randweg Vlijmen (zie Bijlage 1).

Bomenbeleidsplan 's-Hertogenbosch

Op 26 januari 2010 heeft de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch het Bomenbeleidsplan vastgesteld. Met het Bomenbeleidsplan wil de gemeente haar eigen bomenbestand en dat van derden duurzaam ontwikkelen. In het Bomenbeleidsplan is een belangrijke rol weggelegd voor het structurerende groen: waardevol groen dat op stadsniveau functioneert. Gemeente 's-Hertogenbosch wil deze structuren behouden, ontwikkelen en nieuw aanleggen. Het functioneel groen is het groen van de wijken, kantorenparken en bedrijventerreinen. Dit groen is in elke wijk weer anders van opzet. Gemeente 's-Hertogenbosch ziet die differentiatie als een pluspunt en speelt per plek in op de aanwezige kwaliteiten.

De gemeente 's-Hertogenbosch streeft naar een evenwichtige leeftijdsopbouw in haar bomenbestand waarbij kwaliteit belangrijker is dan kwantiteit. Ze onderscheidt bomen in drie categorieën:

- monumentale bomen: monumentale bomen zijn de meest bijzondere bomen van de stad die daarom zo lang mogelijk moeten worden behouden. Voor monumentale bomen geldt een strikt kapverbod, tenzij aantoonbaar sprake is van een ernstige bedreiging van de openbare veiligheid of een zwaarwegend maatschappelijk belang;
- boomstructuren: de verzameling van groene elementen die een bovenlokale bijdrage leveren aan de identiteit én de groene kwaliteit van de stad of een wijk vormen tezamen de bomenstructuur. Er is een kapvergunning nodig voor alle bomen in een boomstructuur;
- sfeerbomen: alle bomen die niet behoren tot monumentale bomen of structuren zijn sfeerbomen. Gemeentelijke en particuliere sfeerbomen zijn kapvergunningplichtig vanaf een omtrek van meer dan 100 cm.

Om bomen goede groeiomstandigheden te bieden, wordt uitgegaan van een drietrapsraket:

1. handhaven/inpassen;
2. verplanten;
3. kappen.

Bij het ontwerpbestemmingsplan zal een analyse plaatsvinden van de eventuele waarde van de te amoveren bomen.

7.7 Water

Toetsingskader

Het Waterschap hanteert bij ruimtelijke ontwikkelingen een aantal beleidsuitgangsprincipes ten aanzien van het duurzaam omgaan met water, die van belang zijn als vertrekpunt van het overleg tussen initiatiefnemer en waterbeheerder.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient de initiatiefnemer hier invulling aan te geven.

1. Bij de locatiekeuze voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient rekening te worden gehouden met de norm uit het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW). In eerste instantie zal bij de locatiekeuze van een ontwikkeling gezocht moeten worden naar een plek 'die hoog en droog genoeg is'. Mocht dit echter niet mogelijk of wenselijk zijn, dan zal in de compenserende of mitigerende sfeer gezocht moeten worden naar maatregelen die het gewenste beschermingsniveau tegen wateroverlast helpen realiseren. Liever nog dan mitigeren of compenseren, wordt bij voorkeur gebouwd op locaties die als gevolg van hun ligging nú al voldoen aan de NBW-norm voor de toekomstige functie.
2. Gescheiden houden van vuil water en schoon hemelwater. Het streefbeeld is het afvoeren van het vuile water via de riolering en het binnen het plangebied verwerken van het schone hemelwater.
3. Doorlopen van de afwegingsstappen: 'hergebruik - infiltratie - buffering - afvoer'. In aansluiting op het landelijke beleid (NW4, WB21) hanteert het waterschap het beleid dat bij nieuwe plannen altijd onderzocht dient te worden hoe omgegaan kan worden met het schone hemelwater. Hierbij worden de afwegingsstappen 'hergebruik - infiltratie - buffering - afvoer' (afgeleid van de trits 'vasthouden - bergen - afvoeren') doorlopen.
4. Hydrologisch neutraal bouwen. Uitgangspunt is dat nieuwe ontwikkelingen voldoen aan het principe van hydrologisch neutraal bouwen, waarbij de hydrologische situatie minimaal gelijk moet blijven aan de uitgangssituatie. Hierbij mag de natuurlijke GHG (Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand) niet verlaagd worden en mag bijvoorbeeld bij transformatie van landelijk naar bebouwd gebied de oorspronkelijke landelijke afvoer in de normale situatie niet overschreden worden.
5. Water als kans. 'Water' wordt door stedenbouwkundigen bij inrichtingsvraagstukken vaak benaderd als een probleem ('er moet ook ruimte voor water gecreëerd worden, en m² zijn duur'). Dat is erg jammer, want 'water' kan ook een meerwaarde geven aan het plan, bijvoorbeeld door gebruik te maken van de belevingswaarde van water. Zo is 'wonen aan het water' erg gewild, een mooie waterpartij met bijbehorend groen wordt door vele inwoners gewaardeerd etc.
6. Meervoudig ruimtegebruik. 'Er moet ruimte voor water gecreëerd worden, en ruimte is duur'. Maar door bij de inrichting van een plangebied ruimte voor twee of meer doeleinden te gebruiken, is het 'verlies' van m² als gevolg van de toegenomen ruimtevraag vanuit water te beperken. Zo is het in bepaalde gevallen mogelijk om het flauwe talud ook te gebruiken als onderhoudsstrook. Flauwe taluds geven veel ruimte voor buffering van water, maar zijn ook te gebruiken voor recreatieve doeleinden (zoals een fietspad dat af en toe niet te gebruiken is).

7. Voorkomen van vervuiling. Bij de inrichting, het bouwen en het beheer van gebieden wordt het milieu belast. Vanuit zijn wettelijke taak ten aanzien van het waterkwaliteitsbeheer streeft het waterschap ernaar om nieuwe bronnen van verontreiniging zoveel mogelijk te voorkomen. Deze bronaanpak is ook verwoord in het Emissiebeheersplan. Het waterschap besteedt hier reeds aandacht aan in de fase van de watertoets, zodat dit aspect als randvoorwaarde kan worden meegenomen in het verdere ontwerpproces.
8. Er zijn 'waterschapsbelangen' met een ruimtelijke component. Dit betreft het volgende:
 - a. ruimteclaims voor waterberging;
 - b. ruimteclaims voor de aanleg van natte klimaatbuffers en beekherstel;
 - c. aanwezigheid en ligging watersysteem;
 - d. aanwezigheid en ligging waterkeringen;
 - e. aanwezigheid en ligging van infrastructuur en ruimteclaims ten behoeve van de afvalwaterketen in beheer van het Waterschap.

Indien deze belangen een rol spelen in het ruimtelijke plan dan zou hieraan in de toelichting, de voorschriften en de plankaart aandacht besteed moeten worden.

Onderzoek

Belangrijk voor het aspect waterhuishouding bij het realiseren van de oostelijke randweg van Vlijmen is dat in dit gebied tegelijkertijd ook het project Natuurlijke Klimaatbuffer, als onderdeel van de Hoogwateraanpak 's-Hertogenbosch en omgeving (HoWaBo) van het Waterschap Aa & Maas wordt gerealiseerd.

De HoWaBo verlaagt het risico op het overstromen van delen van Den Bosch, door te zorgen voor tijdelijke berging als er sprake is van hoogwater in de Maas en in de beken die in de stad uitmonden. Er is een keuze gemaakt om deze waterberging vorm te geven als een groene rivier, een bypass ten westen van 's-Hertogenbosch en ten oosten van Vlijmen. Gemiddeld zal de extra waterberging een keer in de 100 tot 150 jaar noodzakelijk zijn. Dit betekent dat de aangewezen gronden dan tijdelijk onder water worden gezet om andere (bebouwde) gebieden te ontlasten. In totaal gaat het om een gebied van circa 750 ha.

Er is de wens te komen tot de aanleg van een Natuurlijke Klimaatbuffer aan de oostkant van Vlijmen. De realisering van de klimaatbuffer is beoogd in een circa 25 m brede strook aan de oostzijde van de sloot langs de Voordijk.

De ontwikkelingen die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt zijn tot stand gekomen in overleg met het Waterschap. Specifiek ten behoeve van het bestemmingsplan dient een watertoets te worden uitgevoerd. Hiervoor is nader overleg met het waterschap noodzakelijk in het kader van de technische uitwerking van het tracé van de randweg. De resultaten daarvan worden in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

Aandachtspunten voor de uitwerking van de watertoets zijn:

- voldoende waterberging (in berm sloten) ter voorkoming van water op weg;
- afstemming op projecten Klimaatbuffer en HoWaBo;
- opvang van afstromend hemelwater van de weg in voorziening vanwege mogelijke verontreinigingen.

Conclusie

Het watersysteem wordt nog verder uitgewerkt in het kader van de technische uitwerking. De watertoets wordt in het ontwerpbestemmingsplan toegevoegd.

7.8 Archeologie en cultuurhistorie

7.8.1 Archeologie

Onderzoek

In opdracht van gemeente Heusden is een archeologisch vooronderzoek verricht naar de aanwezige archeologische waarden in het plangebied. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde heeft. Ter plaatse van de aansluiting 45 zijn aan de noordwestkant in de bodem restanten van een fort (stelling 1629) aanwezig. Ook aan de zuidoostkant, op het grondgebied van 's-Hertogenbosch is op basis van de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart sprake van hoge archeologische verwachtingswaarden. In het gebied is onder andere een hoge verwachting voor het aantreffen van resten van een klooster, kasteel of molen. In verband met de detaillering van het tracé en de aansluiting vindt nog nader veldonderzoek plaats. Het plangebied ligt niet in een aardkundig waardevol gebied.

Conclusie

In het kader van het ontwerpbestemmingsplan wordt nader archeologisch onderzoek uitgevoerd.

7.8.2 Cultuurhistorie

In het plangebied is geen sprake van vastgestelde monumenten. De boerderij aan De Gemeint 3 is opgenomen in de lijst van de Monumenten Inventarisatie Project (MIP). De MIP-inventarisatie is enkele jaren geleden afgerond en heeft er niet toe geleid dat de boerderij is aangewezen als beschermd monument. Het heeft geen beschermde status.

Verder is in het gebied geen sprake van cultuurhistorische waarden. De ontstaansgeschiedenis van het gebied is beschreven in paragraaf 3.3.

7.9 Geluid

Wettelijk kader/achtergrond

Bij aanpassing of aanleg van een weg kent de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) twee situaties:

1. reconstructie van een bestaande weg;
2. de aanleg van een nieuwe weg.

De wettelijke normen en grenswaarden zijn voor deze twee situaties verschillend. Deze situaties en normen zullen in de akoestische rapportage ter onderbouwing van het bestemmingsplan nader worden toegelicht. Streven vanuit de Wgh is altijd om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. En daar enkel gemotiveerd van af te wijken.

Belangrijk uitgangspunt van de toetsing aan de Wgh is dat per geluidsbron moet worden onderzocht of deze leidt tot een toename van de geluidshinder en of deze hinder door effectieve maatregelen kan worden teruggebracht. In dit onderzoek is er sprake van twee belangrijke bronnen:

1. de Randweg Vlijmen;
2. de aangepaste Rijksweg (A) 59.

Voor de Rijksweg geldt toetsing aan de geluidproductieplafonds voor de rijksinfrastructuur (Swung-1) zoals die per 1 juli 2012 in werking is getreden en vastgelegd is in een nieuw hoofdstuk 11 Geluid in de Wet milieubeheer. De aanpassingen/aanleg van de Randweg zullen worden getoetst aan de Wgh, hoofdstuk 6.

In een akoestisch onderzoek is de vergelijking gemaakt tussen de (huidige) situatie voor aanvang van de werkzaamheden en de situatie 10 jaar na het afronden van werkzaamheden. Door deze werkwijze wordt zeker gesteld dat niet alleen direct na oplevering maar ook naar de toekomst voldaan wordt aan de wettelijke normen.

Toetsing in het kader van besluit door bevoegd gezag

Voordat een positief besluit vanuit het bevoegd gezag mogelijk is, is een toetsing van het volledige initiatief aan de Wet milieubeheer en de Wgh noodzakelijk. Vanuit akoestisch oogpunt betreft het hier een complexe situatie. Complex omdat de wet verschillende manieren van toetsing voorschrijft voor de verschillende ingrepen, zoals hierboven beschreven.

Afweging van maatregelen en hogere waarden.

De wet schrijft voor dat altijd onderzocht moet worden of de gevonden toenames als gevolg van de aanleg van een weg beperkt of weggenomen kunnen worden door maatregelen. Hierbij zal altijd de afweging worden gemaakt tussen de kosten van de maatregelen en de opbrengsten (terug brengen van de geluidbelasting). In deze afweging wordt ook gekeken naar stedenbouwkundige, landschappelijke en verkeerskundige aspecten. Samen met de financiële afweging volgen hieruit de doelmatige maatregelen. Mochten er toch toenames van de geluidbelasting zijn na het toepassen van deze doelmatige maatregelen, dan rest het vast stellen van een hogere grenswaarde voor een woning. Elke gemeente mag zelf bepalen of een hogere waarde alleen in uitzonderlijke gevallen óf altijd verleend kan worden. Het verlenen van een hogere waarde moet wel altijd goed worden gemotiveerd.

Hogere waarden beleid gemeente Heusden

De gemeente Heusden kiest ervoor om in principe altijd hogere waarden te verlenen. Het verzoek daartoe dient wel altijd te zijn voorzien van een deugdelijke onderbouwing op basis van de Wgh; dit betekent dat het moet ingaan op de (on)mogelijkheid tot het treffen van maatregelen (nota: 'beleid hogere waarden Wet geluidhinder gemeente Heusden', vastgesteld op 30-10-2012).

De motivering om in principe altijd hogere waarden te verlenen is gelegen in de volgende argumenten:

- in de meeste gevallen blijkt dat het treffen van maatregelen niet voldoende doeltreffend is om de geluidsbelasting terug te brengen naar de voorkeursgrenswaarde en/of overwegende bezwaren ontmoet;
- de geluidsbelasting is niet het enige of belangrijkste aspect bij nieuwe ontwikkelingen;
- er geen alternatieve locaties voorhanden zijn;
- bij nieuwbouw van geluidsgevoelige bestemmingen garandeert het Bouwbesluit een maximum geluidsniveau (het wettelijk binnenniveau), ongeacht de hoogte van de geluidsbelasting op de gevel;
- bij het verlenen van een hogere waarde beschikt de bestemming over minstens één geluidsluwe gevel; een gevel waar de geluidsbelasting wel voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Hogere waardenbeleid gemeente 's-Hertogenbosch

De Nota hogere grenswaarde (augustus 2010) is van toepassing wanneer door een geluidsbron (wegverkeer, railverkeer en/of industrie) een gevoelige bestemming (zoals een woning) een geluidsbelasting ondervindt boven de voorkeurswaarde (van 48 dB) uit de Wet geluidhinder. Het doel van de nota is om goede geluidskwaliteit te behouden en waar mogelijk te verbeteren. Er wordt gewerkt met een gebiedsgerichte aanpak waarbij de ambities afhankelijk zijn van de lokale situatie. Zo wordt gestreefd naar een geluidskwaliteit passend bij het gebied. Een hogere waarde kan worden verleend wanneer maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied onvoldoende doeltreffend zijn of hier overwegende bezwaren tegen zijn van stedenbouwkundige, verkeers- of vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Naarmate de geluidsbelasting verder toeneemt, gelden er meer criteria voor het toekennen van een hogere grenswaarde.

Inschatting conclusie/uitkomsten akoestisch onderzoek

Aansluiting met de A59

In nauwe samenwerking met Rijkswaterstaat zal worden nagegaan wat het initiatief betekent voor de bestaande geluidsproductie plafonds. Vanwege de fysieke aanpassing van de aansluiting zullen een aantal punten verplaatst moeten worden. In een akoestisch onderzoek dient onderbouwd te worden

dat deze aanpassing geen negatieve gevolgen zal hebben voor de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen achter deze punten. (Uitkomsten van dit onderzoek zijn nog niet beschikbaar. Dit onderzoek zal in nauwe samenwerking tussen ARCADIS, RWS Noord-Brabant en de gemeenten Heusden en 's-Hertogenbosch dienen te worden uitgevoerd).

Aanleg van de nieuwe randweg

Voor de nieuwe randweg wordt akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaaï uitgevoerd. Indien sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dan worden voor deze locaties maatregelen overwogen. Waar deze maatregelen doelmatig zijn worden deze ook opgenomen in het bestemmingsplan. Indien maatregelen niet doelmatig blijken te zijn dan dient voor deze geluidsgevoelige bestemmingen een hogere grenswaarde te worden vastgesteld.

Bij een aantal woningen valt op voorhand al te verwachten dat sprake is van een verhoogde geluidsbelasting op de gevel. Met de eigenaren van deze woningen zal in overleg worden getreden.

Reconstructie van bestaande weg, ten bate aanleg van de nieuwe randweg

Indien er sprake is van fysieke wijzigingen zijn op of aan een bestaande weg en waarbij als gevolg van deze veranderingen de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt (waarbij opvulling tot 48 dB is toegestaan), dan is sprake van een reconstructiesituatie. Het dient hierbij te gaan om een wijziging in fysieke zin, bijvoorbeeld:

- wijziging van profiel, wegbreedte, hoogteligging of wegdek;
- wijziging van het aantal rijstroken;
- aanleg van kruispunten;
- aanleg van aansluitingen;
- verwijdering, plaatsing of wijziging van verkeerstekens.

Als voorkeursgrenswaarde bij reconstructie dient de geluidsbelasting te worden aangehouden van de situatie één jaar voor reconstructie. Indien deze geluidsbelasting lager is dan 48 dB, bedraagt de voorkeursgrenswaarde 48 dB. Wanneer een hogere waarde is vastgesteld, geldt de laagste van de volgende waarden als voorkeursgrenswaarde:

- de heersende geluidsbelasting;
- de eerder vastgestelde hogere waarde.

In eerste instantie geldt bij de beoordeling van de optredende geluidsbelasting, dat gestreefd wordt naar een 'status quo'-situatie waarbij de geluidsbelasting toeneemt met niet meer dan 1 dB ten opzichte van de voorkeursgrenswaarde. In dat geval is er geen sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wgh. Indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden met 2 dB of meer, is sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wgh en dienen maatregelen te worden onderzocht om de geluidstoename te beperken tot 1 dB of minder. Hebben geluidsreducerende maatregelen onvoldoende effect of zijn deze ongewenst, dan kan door het bevoegd gezag onder bepaalde voorwaarden een hogere waarde worden vastgesteld met een toename van 2 tot 5 dB, met dien verstande dat deze de uiterste vast te stellen grenswaarde niet te boven mag gaan.

Conclusie

Het akoestisch onderzoek zal uitgevoerd worden ten tijde van het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan.

7.10 Luchtkwaliteit

Beleid en normstelling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (ook wel Wet luchtkwaliteit genoemd, Wlk). Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in de volgende tabel 7.1. weergegeven.

Tabel 7.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	2010 tot en met 2014
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 2015
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

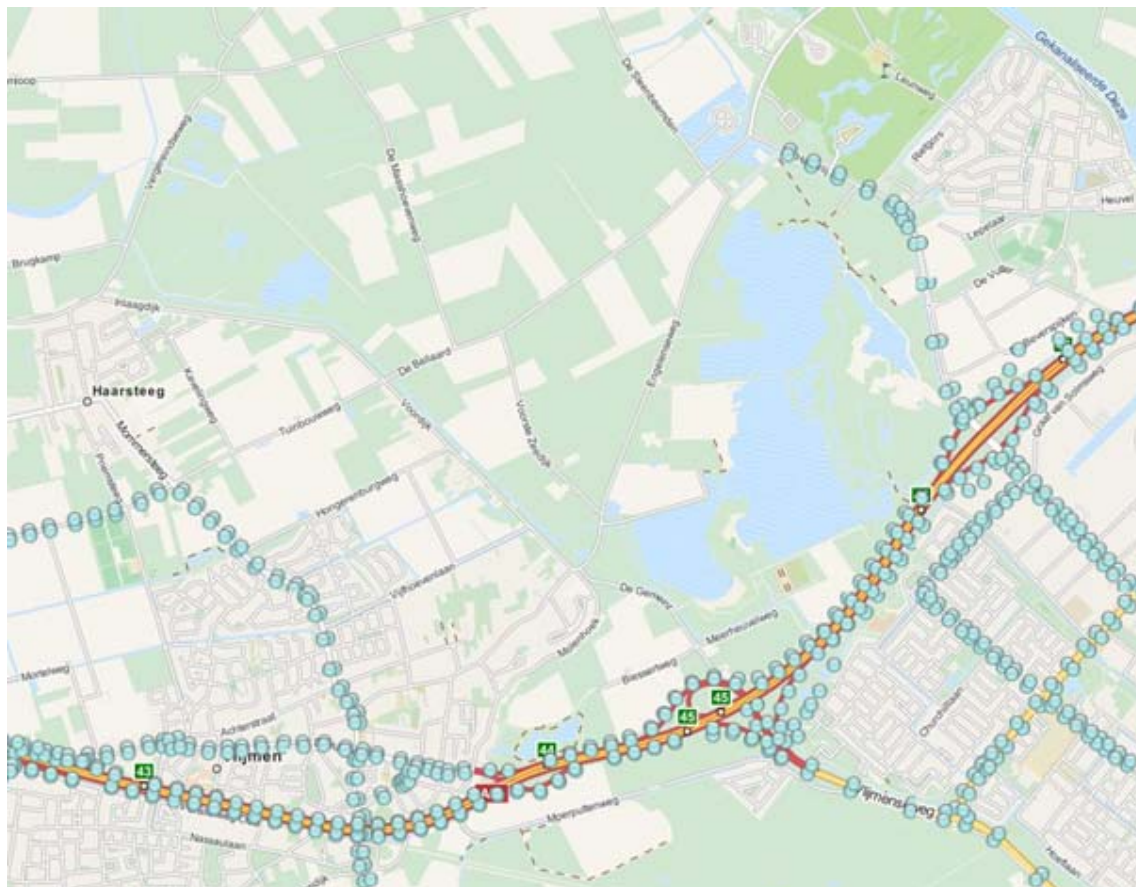
Besluit niet in betekenende mate (nibm)

In dit Besluit is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀ (= 1,2 µg/m³);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen.

Huidige situatie

De monitoringstool die onderdeel is van het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) geeft inzicht in de concentraties luchtverontreinigende stoffen (stikstofdioxide en fijn stof) langs wegen. Figuur 7.1 geeft een overzicht van de concentraties stikstofdioxide (in 2015) en figuur 7.2. van fijn stof (in 2011) langs het hoofdwegennet rondom het plangebied. In de omgeving van het plangebied zijn de concentraties luchtverontreinigende stoffen het hoogst op korte afstand van de A59. Uit de onderstaande figuren blijkt dat de concentraties stikstofdioxide en fijn stof in alle gevallen onder de 35 µg/m³ zijn gelegen. Hiermee wordt in de huidige situatie voldaan aan de geldende grenswaarde voor stikstof (60 µg/m³) en fijn stof (40 µg/m³).



Figuur 7.2. Concentraties fijn stof (2011), monitoringstool NSL

Uit de achterliggende gegevens in het kader van het NSL blijkt dat de concentraties stikstofdioxide langs de A59 in 2015 22,4-31,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedragen en de concentraties fijn stof 22,6-23,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. In 2020 liggen de concentraties nog aanzienlijk lager dan in 2015. Op grotere afstand van het hoofdwegennet zijn de concentraties vrijwel gelijk aan de achtergrondconcentraties. Tabel 7.2 geeft een overzicht van de achtergrondconcentratie ter plaatse van het plangebied.

Tabel 7.2 Achtergrondconcentraties luchtkwaliteit gemeente Houten

	fijn stof	stikstofdioxide
2015	22-23 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	22-23 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
2020	21-22 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	17-18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

De achtergrondconcentraties en de concentraties luchtverontreinigende stoffen zijn dermate laag dat er relatief veel milieugebruiksruimte is voor de realisatie van de Randweg Vlijmen. Door middel van nader onderzoek zal worden bepaald wat de bijdrage van de realisatie van de Randweg Vlijmen is aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen.

Conclusie

In het kader van het ontwerpbestemmingsplan wordt onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit ter plaatse van de voorgenomen ontwikkeling.

7.11 Externe veiligheid

Toetsingskader

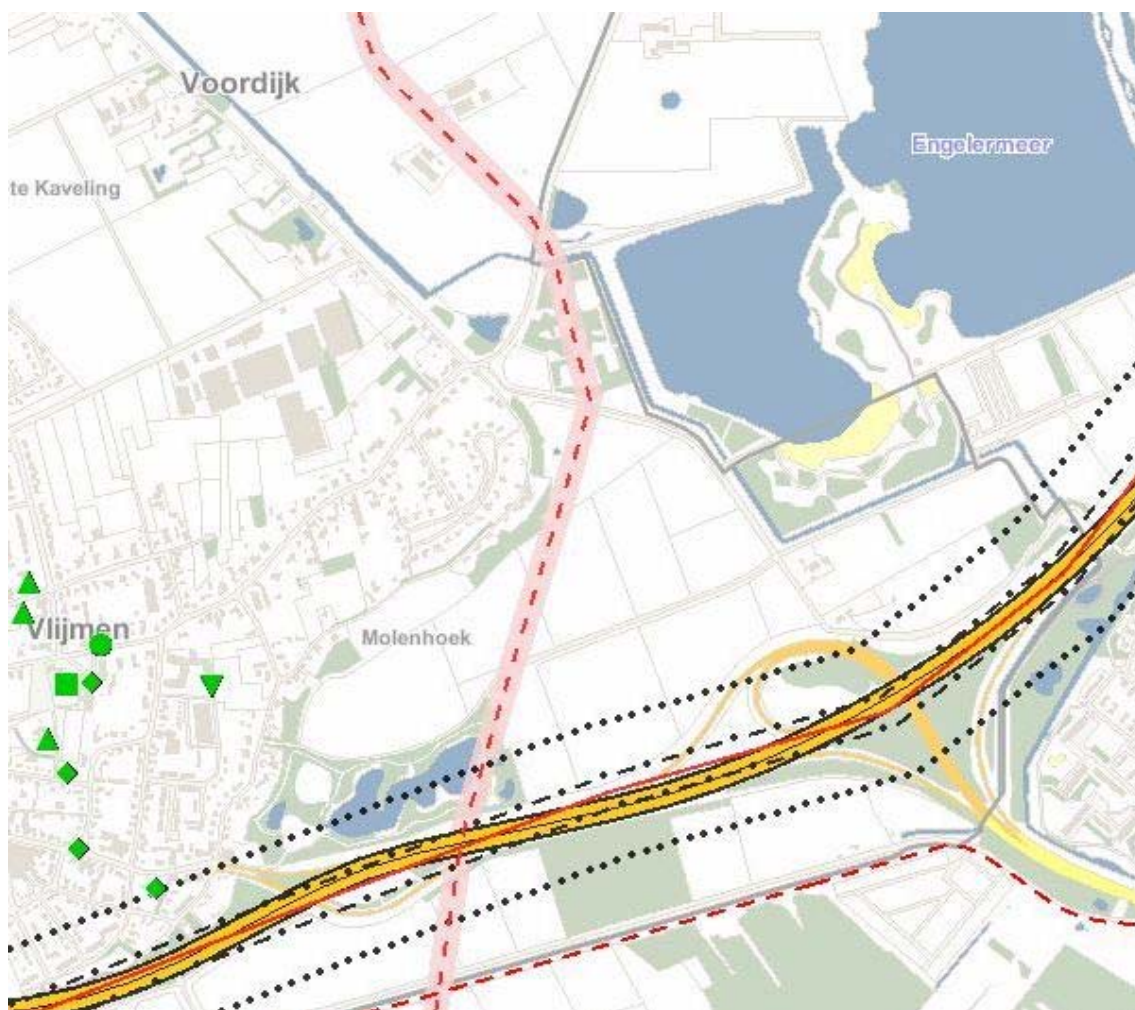
Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid aan verschillende aspecten aandacht te worden besteed.

- Bedrijven in of in de directe omgeving van het plangebied, waar opslag, gebruik en/of productie van gevaarlijke stoffen plaatsvindt of waar zich installaties bevinden waaraan risico's zijn verbonden waardoor effecten van ongevallen buiten het terrein van de inrichting merkbaar zijn.
- Vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door leidingen.

Beleidskader gemeente 's-Hertogenbosch

De beleidsnota Externe veiligheid - Uitvoeringskader externe veiligheid (2010) beschrijft de externe veiligheid van bedrijfsmatige activiteiten in 's-Hertogenbosch en over de veiligheidsaspecten van het gebruik van wegen, vaarwegen en spoorwegen in en rond de stad. Het geeft een beeld van de stand van zaken van de externe veiligheid in 's-Hertogenbosch. Vastgelegd is dat binnen plaatsgebonden risicocontouren (PR) niet mag worden gebouwd. Voor wat betreft het groepsrisico (GR) dient nut en noodzaak afgewogen te worden wanneer het groepsrisico de helft nadert van de oriënterende waarde. In principe geldt de oriënterende waarde als maximum. Bij overschrijding dient een apart besluitvormingstraject via het bestuur te worden doorlopen.

Onderzoek



Figuur 7.3. Uitsnede risicokaart ter plaatse van het plangebied

Uit informatie van de risicokaart (www.risicokaart.nl) blijkt dat in de omgeving van het tracé voor de beoogde randweg, op de leiding van Defensie na, geen risicovolle activiteiten plaatsvinden die gevolgen kunnen hebben voor de beoogde ontwikkeling.

Pijpleiding

Het belang van DPO (Defensie Pijpleiding Organisatie) is dat de pijpleiding (kerosine, 6 inch) ongestoord kan blijven liggen en dat ze er bij kunnen voor reparatie als dat nodig is. Dit vertaalt zich naar een zone van 5 m aan weerszijden van de leiding. Deze zone moet begaanbaar zijn voor graafmachines en op deze zone mogen geen bouwwerken, bomen en diepwortelende planten staan. Bij verharding van deze zone moet er rekening gehouden worden dat die verharding weggehaald gaat worden op het moment dat de pijp opgegraven gaat worden voor onderhoud/reparatie.

Bij de technische uitwerking dient nader overleg met DPO plaats te vinden over de te treffen maatregelen bij de realisering van de weg.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg

A59

Over de A59 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De aanpassing van aansluiting 45 hebben geen effect op het plaatsgebonden risico van de snelweg.

Randweg

De beoogde randweg wordt, conform gemeentelijk beleid, niet aangewezen als transportroute voor gevaarlijke stoffen. Dit betekent niet dat er geen gevaarlijke stoffen over zullen worden vervoerd, maar de aantallen van dit transport zullen dermate laag zijn, dat er geen PR zal optreden.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor voorliggend bestemmingsplan. Nadere afstemming is nodig in het kader van de technische uitwerking in verband met de pijpleiding van DPO.

7.12 Overige belemmeringen

7.12.1 Kabels en leidingen

Toetsingskader

Planologisch relevante leidingen dienen in het bestemmingsplan te worden bestemd. Tevens dienen relevante zones te worden aangegeven, waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. Planologisch relevante leidingen zijn hoofdtransportleidingen waarin de navolgende producten worden vervoerd:

- gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen/goederen;
- defensiebrandstoffen;
- warmte en afvalwater, ruwwater of halffabricaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter of gelijk aan 18 inch.

In het plangebied ligt één planologisch relevante leiding, te weten de kerosine-leiding van DPO (zie hiervoor ook paragraaf 7.10). Daarnaast liggen er in het plangebied ook nog diverse niet-planologisch relevante leidingen (rioolleidingen, leidingen nutsvoorzieningen, drainageleidingen). Deze kabels en leidingen zijn veelal gelegd langs/in combinatie met aanwezige infrastructuur.

Conclusie

Leidingen (andere dan beschreven in paragraaf 7.11) en telecommunicatieverbindingen vormen geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 8 Toelichting op de regels

8.1 Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP)

De voorgenomen ontwikkelingen, het realiseren van de Randweg Vlijmen-Oost, de klimaatbuffer en de HoWaBo, is juridisch vertaald in de regels en de bijbehorende verbeelding.

De basis voor de plankaart, de tekening, is een recente kadastrale ondergrond met topografische gegevens. Op de plankaart is de grens van het bestemmingsplangebied aangegeven. Binnen die grens zijn de verschillende bestemmingen met verschillende kleuren en letteraanduidingen weergegeven.

Uitgangspunt voor de regels is de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Daarnaast is voor de regels ook aansluiting gezocht bij de op 1 juli 2008 in werking getreden Wet ruimtelijke ordening, onder meer met betrekking tot de antidubbeltelbepaling en het overgangsrecht.

8.2 Inleidende regels

In Artikel 1 Begrippen van de regels zijn de begrippen verklaard die gebruikt worden in de regels. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen.

Daarnaast is het Artikel 2 Wijze van meten opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

8.3 Bestemmingsregels

De toekenning van bestemmingen aan percelen is gebaseerd op:

- de tracé keuze notities;
- het ontwerp van de weg, de klimaatbuffer en de HoWaBo.

Uitgangspunt voor de verbeelding van het voorontwerpbestemmingsplan is een globale regeling te presenteren. Uitwerking en detaillering van de bestemming Verkeer in de bestemmingen Groen en Water en mogelijke nadere begrenzingen van het gebruik door functieaanduidingen wordt in het ontwerp van het bestemmingsplan voorgestaan.

De bestemming Verkeer wordt in ieder geval verder uitgewerkt op de volgende onderdelen.

- Langs de Tuinbouwweg wordt een fietspad gerealiseerd. In overleg met omwonenden wordt het fietspad aan de noordzijde of de zuidzijde van de weg geprojecteerd.
- De aansluiting op de Vijfhoevenlaan en Tuinbouwweg wordt eveneens verder uitgewerkt.
- De Voordijk blijft een doorgaande fietsroute en daarnaast is de Voordijk alleen nog maar voor bestemmingsverkeer/aanwonenden per auto bereikbaar. Dit laatste zal gerealiseerd worden door op het gedeelte Meliestraat/Vijfhoevenlaan en op het gedeelte Vijfhoevenlaan/Tuinbouwweg een knip voor het autoverkeer aan te brengen. Dit wordt nog nader uitgewerkt waarbij tevens aandacht is voor de ligging en dimensionering van mogelijke geluidswerende voorzieningen ter hoogte van de Vijfhoevenlaan.

In deze paragraaf zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bebouwingsregels er gelden. Tevens zijn in enkele gevallen flexibiliteitsbepalingen opgenomen.

8.3.1 Natuur

Langs oostzijde van de sloot aan de voet van de Voordijk is een ecologische verbindingszone (klimaatbuffer) geprojecteerd. De gronden waarop de aanleg van deze klimaatbuffer is beoogd zijn voorzien van de bestemming **Natuur (Artikel 3)**.

Met deze bestemming wordt het volgende gebruik toegestaan:

- behoud, herstel en/of ontwikkeling van de natuur/landschapselementen/bos en de bijbehorende groeiplaats;
- verharde en onverharde paden;
- water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- extensief recreatief medegebruik;
- behoud, herstel en/of ontwikkeling van de landschaps- en natuurwaarden.

Binnen de bestemming zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen toegestaan. Ondergronds bouwen is uitgesloten.

Ter verdere bescherming van de natuurwaarden is voorzien in een Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden. Regulier onderhoud, de aanleg en werken en werkzaamheden waarvoor reeds omgevingsvergunning is verleend zijn uitgezonderd van de omgevingsvergunningplicht.

Voor het overige wordt een omgevingsvergunning alleen verleend indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de in de bestemmingsomschrijving van het artikel genoemde waarden.

8.3.2 Verkeer

Met de bestemming **Verkeer (Artikel 4)** is het tracé van de nieuwe randweg Vlijmen Oost en de aansluiting ervan op de A59, de Vijfhoevenlaan en Tuinbouwweg geregeld. Ook de maatregelen voor de onderliggende infrastructuur (o.a. Engelseweg) wordt gefaciliteerd. Primair zijn toegestaan gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Daarnaast zijn toegestaan:

- fiets- en voetpaden;
- parkeervoorzieningen;
- groenvoorzieningen;
- geluidswerende voorzieningen;
- nutsvoorzieningen;
- straatmeubilair;
- water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

Zoals vermeld wordt deze bestemming in het ontwerpbestemmingsplan nader gedetailleerd.

Toegestaan zijn uitsluitend gebouwen voor nutsvoorziening en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, (lantaarnpalen, kunstwerken en dergelijke).

8.3.3 Water

De bestemming **Water (Artikel 5)** is opgenomen voor de bestaande watergang. In het ontwerpbestemmingsplan worden alle A-watergangen binnen het plangebied krijgen de bestemming Water.

Om te voorkomen dat de A-watergangen gedempt worden, is tevens voorzien in een Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden. Onder voorwaarde van een omgevingsvergunning zijn na advies van de waterbeheerder werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden anders dan regulier onderhoud mogelijk.

Daarnaast is voor het aanpassen van A-watergangen een waterwetvergunning bij het Waterschap nodig.

8.3.4 Leiding - Defensie

In het plangebied is een leiding van defensie aanwezig. Om het belang van de leiding veilig te stellen is voorzien in een dubbelbestemming **Leiding - Defensie (Artikel 6)**.

8.4 Algemene regels

In deze paragraaf worden, in aanvulling op de bestemmingsregels, aanvullende regels gesteld.

8.4.1 Antidubbeltelregel

Het artikel 'Antidubbeltelregel' bevat regels om te voorkomen dat met het bestemmingsplan strijdige situaties ontstaan of worden vergroot. De bepaling met deze formulering is verplicht gesteld in het Bro (Besluit ruimtelijke ordening).

8.4.2 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel zijn in aanvulling op het afwijken van de bouwregels in de verschillende bestemmingen nog een aantal algemene regels om af te wijken van het bestemmingsplan opgenomen. Het betreft hier een standaardregeling die het mogelijk maakt om bij de uitvoering van bouwplannen beperkte afwijkingen van het plan mogelijk te maken.

8.5 Overgangs- en slotregels

8.5.1 Overgangsrecht

In de overgangs- en slotregels is een regeling opgenomen voor bebouwing en gebruik dat al bestond bij het opstellen van het plan, maar dat strijdig is met de opgenomen regeling. Onder bepaalde voorwaarden mag deze strijdige bebouwing en/of het strijdig gebruik worden voortgezet of gewijzigd. Deze bepalingen met deze formulering zijn verplicht gesteld in het Bro (Besluit ruimtelijke ordening).

8.5.2 Slotregel

In de slotregel is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam 'Gebiedsontwikkeling Vlijmen-Oost' kan het bestemmingsplan aangehaald worden.

Hoofdstuk 9 Economische uitvoerbaarheid

Grondexploitatie

In de Wro is in afdeling 6.4 de regelgeving rondom grondexploitatie (Grexwet) opgenomen. Centrale doelstelling van de Grexwet is om in de situatie van particuliere grondexploitatie te komen tot een verbetering van het gemeentelijk kostenverhaal en de versterking van de gemeentelijke regie bij locatieontwikkeling.

- In artikel 6.12 van de Wro is bepaald dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen.
- In artikel 6.2.1 Bro is vastgelegd wat onder een bouwplan wordt verstaan. De aanleg van natuur, waterberging en wegen worden in het betreffende artikel van het Bro niet aangemerkt als een bouwplan.

Van kostenverhaal is derhalve geen sprake. Het opstellen van een exploitatieplan (6.13 Wro) is niet nodig.

Onderzoek economische uitvoerbaarheid

Conform artikel 3.1.6 f van het Besluit ruimtelijke ordening heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de economische uitvoerbaarheid van het plan.

De aanleg van de randweg Vlijmen-Oost en de aansluiting op de A59 zijn onderdeel van de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL). Het totaalpakket van projecten binnen de Gebiedsontwikkeling is onderverdeeld in 2 fasen. De deelnemende partijen dragen met z'n allen voor de eerste fase, waarin de randweg Vlijmen-Oost is opgenomen, € 75 mln. bij.

Op 29 september 2010 hebben 20 partijen de Intentieovereenkomst Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat ondertekend. In de Intentieovereenkomst hebben deze partijen op hoofdlijnen schriftelijk consensus bereikt omtrent de ruimtelijke invulling van de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat. Op 12 december 2012 hebben de deelnemende partijen een samenwerkingsovereenkomst gesloten waarin een integraal pakket is opgenomen met afspraken die zorgen voor verbeteringen op en langs de A59 op het gebied van ruimte, economie, verkeer, waterveiligheid, natuur en landbouw en recreatie. Hiermee werd de basis gelegd om de komende decennia in deze omgeving prettig te kunnen wonen, werken en recreëren. Twintig partijen werken slim samen, creëren meerwaarde door krachten en belangen te bundelen, om zo in een kort tijdsbestek een groot aantal op elkaar afgestemde verbeteringen door te voeren. Deze overeenkomst is in 2013 verder uitgewerkt in een bestuursovereenkomst waarin de concrete projectenlijst en de beschikbare middelen op elkaar zijn afgestemd.

In september 2013 wordt naar verwachting de Bestuursovereenkomst (BOK) tussen de 5, bij de GOL betrokken overheidspartijen getekend.

In de BOK is het totaalpakket van projecten binnen de GOL onderverdeeld in 2 fasen. Fase 1 betreft onderdelen waarvoor een resultaatsverplichting geldt en de financiële dekking geregeld is. Het zuidelijke plandeel van de randweg Vlijmen Oost met aansluiting op de A59 en de versoberde variant voor het noordelijke plandeel van de randweg Vlijmen-Oost zijn onderdeel van fase 1. Ook financiële afspraken maken deel uit van de BOK.

De gemeente Heusden draagt € 13,6 mln. bij aan de projecten fase 1. De prioriteit voor de gemeente Heusden liggen bij de projecten het 'Ei van Drunen' en de randweg Vlijmen-Oost. De aanleg van het Ei van Drunen is gereed.

In de gemeentelijke meerjarenbegroting van Heusden is in de jaren 2013-2016 € 8.865.000 opgenomen. Het restant wordt na 2016 opgenomen. Tot en met 2012 is reeds € 3,6 mln. uitgegeven met name voor het Ei van Drunen en voorbereidingskosten voor de randweg Vlijmen-Oost.

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft op dit moment nog geen concrete bijdrage toegezegd aan de GOL maar zal niet-risicodragend participeren naar rato van belang.

Per deelproject worden steeds de mogelijkheden voor subsidies onderzocht.

Conclusie

Op basis van de beschikbaar gestelde budgetten kan geconcludeerd worden dat de aanleg van natuur-, waterberging- en wegenprojecten zoals opgenomen in fase 1 van de bestuursovereenkomst gerealiseerd kunnen worden.

Hoofdstuk 10 Resultaten inspraak- en overlegprocedure

Het bestemmingsplan wordt conform de gemeentelijke inspraakverordening van de gemeente Heusden voor 4 weken ter inzage gelegd. Tevens wordt het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van het bestuurlijk overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening toegezonden aan de overleginstanties, waaronder, Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Brabant en het Waterschap.

Te zijner tijd worden de mogelijke inspraak- en overleg reacties door de gemeente voorzien van een beantwoording. Deze beantwoording wordt opgenomen in een (separate) bijlage.

regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan

het bestemmingsplan Gebiedsontwikkeling Vlijmen-Oost als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0797.GOVlijmenoost-VO01 van de gemeente Heusden.

1.2 bestemmingsplan

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen.

1.3 aanduiding

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 bebouwing

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

1.6 bestaande situatie

- a. ten aanzien van bebouwing:
bebouwing, zoals aanwezig op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan, dan wel mag worden gebouwd krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde vergunning;
- b. ten aanzien van gebruik:
het gebruik van grond en opstallen, zoals aanwezig op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

1.7 bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak.

1.8 bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.9 bouwen

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats.

1.10 bouwgrens

de grens van een bouwvlak.

1.11 bouwperceel

een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.12 bouwperceelgrens

de grens van een bouwperceel.

1.13 bouwvlak

een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten.

1.14 bouwwerk

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.15 erftoegangsweg

een weg met gemengd langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer, zonder rijrichtingscheiding en meestal zonder gescheiden fietspaden.

1.16 extensief recreatief medegebruik

een vorm van recreatief medegebruik die in hoofdzaak is gericht op natuur- en landschapsbeleving en die nauwelijks of geen invloed heeft op de in de bestemmingsomschrijving van de bestemmingen gegeven bestemmingsomschrijving.

1.17 functie

doeleinden ten behoeve waarvan gebruik van gebouwen en/of gronden of aangewezen delen daarvan is toegestaan.

1.18 gebiedsontsluitingsweg

een weg bestaande uit twee rijstroken met gelijkvloerse kruisingen met gescheiden afwikkeling van langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer die is bedoeld om landelijk en/of stedelijk gebied te ontsluiten.

1.19 gebouw

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.20 hoofdfunctie

een functie waarvoor het hoofdgebouw als zodanig mag worden gebruikt.

1.21 ondergeschikte bouwdelen

ondergeschikte delen aan een gebouw zoals, trappen, bordessen, funderingen, kelderingangen, overstekende daken, goten, luifels, balkons, balkonhekken, schoorstenen, antennes, liftopbouwen en andere ondergeschikte (dak)opbouwen, en naar aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

1.22 overkapping

bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met één dakvlak en maximaal één gesloten wand, eventueel gedeeltelijk omsloten door wanden die niet tot de constructie behoren.

1.23 perceelsgrens

de grens van een perceel.

1.24 standplaats

het vanaf een vaste plaats op een openbare en in de openlucht gelegen plaats te koop aanbieden, verkopen of afleveren van goederen dan wel diensten aan te bieden, gebruikmakend van fysieke middelen, zoals een kraam, een wagen of een tafel.

1.25 waterhuishoudkundige voorzieningen

voorzieningen, die het waterhuishoudkundige belang dienen, waaronder voorzieningen voor waterberging, -aanvoer, -infiltratie en -afvoer, zoals watergangen, waterlopen en waterpartijen, kunstwerken, onderhoudsstroken ten behoeve van het beheer en onderhoud van een watergang of waterloop.

1.26 werk

een constructie, geen gebouw of bouwwerk zijnde.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij de toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 afstand tot de zijdelingse perceelsgrens

de kortste afstand van het verticale vlak in de zijdelingse perceelsgrens tot enig punt van het op dat bouwperceel voorkomende bouwwerk.

2.2 bebouwd oppervlak van een bouwperceel

de oppervlakte van alle op een bouwperceel aanwezige bouwwerken tezamen.

2.3 bebouwingspercentage

het oppervlak dat met bouwwerken is bebouwd, uitgedrukt in procenten van de oppervlakte van het bouwperceel, voor zover dat is gelegen binnen de bestemming, of binnen een in de planregels nader aan te duiden gedeelte van die bestemming.

2.4 bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.5 breedte, diepte c.q. lengte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse hoofdgevelvlakken en/of de harten van gemeenschappelijke scheidingsmuren.

2.6 dakhelling

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.7 goothoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeiboord, of een daarmee gelijk te stellen constructiedeel.

2.8 inhoud van een bouwwerk

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.9 oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.10 peil

- a. voor bouwwerken, waarvan de hoofdtoegang onmiddellijk aan de weg grenst: de hoogte van die weg ter plaatse van de hoofdtoegang;
- b. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende maaiveld of het afgewerkte bouwterrein.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Natuur

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. behoud, herstel en/of ontwikkeling van de natuur/landschapselementen/bos en de bijbehorende groeiplaats;
- b. verharde en onverharde paden;
- c. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- d. extensief recreatief medegebruik;
- e. behoud, herstel en/of ontwikkeling van de landschaps- en natuurwaarden.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Algemeen

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 3 m.

3.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

3.3.1 Vergunningsplicht

Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:

- a. het verzetten of vergraven van grond waarbij het maaiveld over meer dan 100 m² per perceel of met meer dan 0,4 m boven over onder het maaiveld wordt gewijzigd of waarbij de maaiveldniveaus van een steilrand worden gewijzigd;
- b. het omzetten van grond of uitvoeren van bodemingrepen dieper dan 0,4 m onder maaiveld;
- c. het uitvoeren van heiwerken of het anderszins indringen van voorwerpen in de bodem;
- d. het graven, dempen, dan wel verdiepen, vergroten, of anderszins herprofiëren van waterlopen, sloten en greppels;
- e. het verlagen van de waterstand anders dan door sloten/greppels of drainage met uitzondering van grondwateronttrekkingen;
- f. het vellen of rooien van bos en/of het verwijderen van houtopstanden;
- g. het verwijderen van natuur- en landschapselementen die ten tijde van het van kracht worden van het plan aanwezig waren;
- h. het verwijderen van perceelsindelingen, paden en onverharde wegen;
- i. het aanleggen en/of verharren van wegen of paden, dan wel aanbrengen van andere niet omkeerbare oppervlakteverhardingen groter dan 100 m² per perceel.

3.3.2 Uitzonderingen

Het in lid 3.3.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden, die:

- a. het normale onderhoud en/of gebruik betreffen;
- b. de aanleg van de bestemming betreffen;

- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit bestemmingsplan.

3.3.3 Toelaatbaarheid

De in lid 3.3.1 genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de in de bestemmingsomschrijving genoemde waarden.

Artikel 4 Verkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebiedsontsluitingswegen;
- b. erftoegangswegen;
- c. fiets- en voetpaden;
- d. parkeervoorzieningen;
- e. groenvoorzieningen, waaronder mitigerende voorzieningen zoals wildkerende rasters, wildtunnels en dergelijke;
- f. geluidswerende voorzieningen;
- g. nutsvoorzieningen;
- h. straatmeubilair;
- i. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- j. waterstaatkundige en verkeerskundige werken, zoals op- en afritten, viaducten, geleiderails, duikers, taluds, bruggen, tunnels, rotonden;
- k. beeldende kunstwerken;
- l. voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen

Op of in deze gronden mogen gebouwen worden gebouwd, uitsluitend ten behoeve van nutsvoorzieningen. Voor deze gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. de oppervlakte van een gebouw mag niet meer bedragen dan 20 m²;
- b. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 4 m.

4.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

- a. de bouwhoogte van palen, masten en portalen voor geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mag niet meer bedragen dan 12 m;
- b. de bouwhoogte van objecten voor beeldende kunst mag niet meer bedragen dan 12 m;
- c. de bouwhoogte voor geluidswerende voorzieningen mag niet meer bedragen dan 11 m;
- d. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 4 m.

Artikel 5 Water

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. water en waterhuishoudkundige voorzieningen, waaronder voorzieningen voor waterberging, -aanvoer en -afvoer, zoals watergangen, waterlopen en waterpartijen;
- b. groenvoorzieningen;
- c. behoud, herstel en/of ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden;
- d. voorzieningen voor verkeer en verblijf, waaronder bruggen, duikers en gelijksoortige voorzieningen.

5.2 Bouwregels

Op of in deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 3 m.

5.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

5.3.1 Vergunningplicht

Het is verboden op de gronden met de bestemming Water zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:

- a. het ophogen, verlagen, afgraven of egaliseren van de bodem;
- b. het aanleggen of verharderen van wegen, paden of parkeergelegenheden en het aanbrengen van oppervlakte verhardingen;
- c. werken of werkzaamheden, die wijziging van de waterhuishouding beogen of ten gevolge hebben conform de Keur van het beherende waterschap.

5.3.2 Uitzonderingen

Het in lid 5.3.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden, die:

- a. het normale onderhoud en/of gebruik betreffen;
- b. de aanleg van de bestemming betreffen;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit bestemmingsplan.

5.3.3 Toelaatbaarheid

De in lid 5.3.1 genoemde omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en van werkzaamheden kan slechts worden verleend:

- a. indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waterstaatkundige doeleinden;
- b. nadat advies is ingewonnen bij de beheerder van de waterloop c.q. waterhuishoudkundige voorziening.

Artikel 6 Leiding - Defensie

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Defensie' aangewezen gronden zijn, naast de overige daaraan gegeven bestemmingen, primair bestemd voor:

- a. de aanleg, instandhouding en/of bescherming van ondergrondse brandstofleidingen van defensie;
- b. groenvoorzieningen.

6.2 Bouwregels

In afwijking van hetgeen elders in deze planregels is bepaald ten aanzien van het bouwen krachtens de overige bestemmingen van deze gronden, mogen op of in deze bestemming begrepen grond uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 3 m ten behoeve van de aanleg en instandhouding van de ondergrondse brandstofleidingen.

6.3 Afwijken van de bouwregels

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van de het bepaalde in lid 6.2 voor het bouwen ten behoeve van de overige bestemmingen van deze gronden, met dien verstande dat:

- a. het behoud van een veilige ligging en de continuïteit van de energievoorziening dient te zijn gewaarborgd;
- b. het bevoegd gezag schriftelijk advies dient te hebben ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

6.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.4.1 Vergunningplicht

Het is verboden op de gronden met de bestemming 'Leiding - Defensie' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:

- a. het aanleggen van wegen of paden en/of andere oppervlakteverhardingen;
- b. het uitvoeren van graafwerkzaamheden;
- c. het uitvoeren van heiverken of het anderszins indrijven van voorwerpen in de bodem;
- d. het aanbrengen van diepwortelende beplanting en/of bomen;
- e. het ophogen, verlagen, afgraven of egaliseren van de bodem, of anderszins wijzigen in maaiveld- of weghoogte.

6.4.2 Uitzonderingen

Het in 6.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden, die:

- a. het normale onderhoud en/of gebruik betreffen;
- b. de aanleg van de bestemming betreffen;
- c. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit bestemmingsplan.

6.4.3 Toelaatbaarheid

De in 6.4.1 genoemde omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en van werkzaamheden kan slechts worden verleend:

- a. indien het behoud van een veilige ligging en de continuïteit van de leiding zijn gewaarborgd;
- b. nadat advies is ingewonnen bij de beheerder van de leiding.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 7 Antidubbelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 8 Algemene afwijkingsregels

Bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in de regels ten aanzien van het bouwen van openbare nutsgebouwtjes, wachthuisjes ten behoeve van het openbaar vervoer, telefooncellen, gebouwtjes ten behoeve van de bediening van kunstwerken, toiletgebouwtjes, en naar aard daarmee gelijk te stellen gebouwtjes, met dien verstande dat:

- a. de inhoud per gebouwtje niet meer dan 50 m³ mag bedragen;
- b. de bouwhoogte niet meer dan 3,5 m mag bedragen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 9 Overgangsrecht

9.1 Overgangsrecht bouwwerken

Voor bouwwerken luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
 - 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - 2. na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan;
- b. het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking lid 9.1 onder a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 9.1 onder a met maximaal 10%;
- c. het in lid 9.1 onder a bepaalde is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

9.2 Overgangsrecht gebruik

Voor gebruik luidt het overgangsrecht als volgt:

- a. het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet;
- b. het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 9.2 onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind;
- c. indien het gebruik, bedoeld in lid 9.2 onder a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

Het in lid 9.2 onder a bepaalde is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 10 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: 'Regels van het bestemmingsplan Gebiedsontwikkeling Vlijmen-Oost'.

kaart(en)



Plangebied

Enkelbestemmingen

- N Natuur
- V Verkeer
- WA Water

Dubbelbestemmingen

- L-DEF Leiding - Defensie

Overig

- topografische en kadastrale gegevens

Plankaart

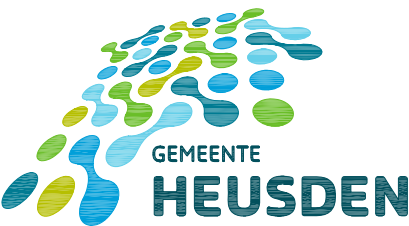
Aan deze analoge verbeelding kunnen geen rechten worden ontleend.

Gemeente Heusden -
Gebiedsontwikkeling Vlijmen-Oost

VOORONTWERP: 03-09-2013
ONTWERP:
VASTGESTELD:
ONHERROEPELIJK:

FORMAAT: A1
BLAD: 1/1
PROJ. NR.:

DATUM: 03-09-2013
SCHAAL: 1 : 5000



Bezoekadressen
Julianastraat 34
Vlijmen
Raadhuisplein 16
Drunen

Postadres
Postbus 41
5250 AA Vlijmen

