



# Inpassingsplan Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost

Provincie Noord-Brabant





## **Inpassingsplan**

Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat  
Oost

30 oktober 2017

Dit inpassingsplan is opgesteld in opdracht van de Provincie Noord-Brabant in samenwerking met de gemeenten Heusden, Waalwijk, 's-Hertogenbosch en het waterschap Aa en Maas

Rapportnummer: 212x01097 / Ontwerp

IMRO-ident.nummer: NL.IMRO.9930.ipgoloost-on01

Datum: 30 oktober 2017

Contactpersoon opdrachtgever: Provincie Noord-Brabant, Peggy van 't Veer

Projectleider NBIC: Wim de Ruiter

Opgesteld door: Joost van der Aa, Eveline Kramer, Noud van der Heijden

Controle door: Corianne Verberne

Vrijgegeven door: Wim de Ruiter





# Inpassingsplan Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat

Provincie Noord-Brabant





## Inhoudsopgave

### Toelichting

|                    |                                                              |           |
|--------------------|--------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Hoofdstuk 1</b> | <b>Inleiding</b>                                             | <b>4</b>  |
| 1.1                | Aanleiding                                                   | 4         |
| 1.2                | Gebruikte afkortingen                                        | 6         |
| 1.3                | Achtergrond                                                  | 8         |
| 1.4                | Historie GOL                                                 | 11        |
| 1.5                | Waarom pakt de provincie de regie?                           | 15        |
| 1.6                | Waar staan we nu?                                            | 17        |
| 1.7                | Coördinatie van uitvoeringsbesluiten met het PIP             | 17        |
| 1.8                | Ligging en begrenzing plangebied                             | 18        |
| 1.9                | Vigerende bestemmingsplannen GOL West                        | 21        |
| 1.10               | Vigerende bestemmingsplannen GOL Oost                        | 22        |
| 1.11               | Leeswijzer                                                   | 22        |
| <b>Hoofdstuk 2</b> | <b>Huidige situatie</b>                                      | <b>25</b> |
| 2.1                | Inleiding                                                    | 25        |
| 2.2                | Historische ontwikkeling Oostelijke Langstraat               | 25        |
| 2.3                | Knelpunten en ambities Oostelijke Langstraat                 | 29        |
| <b>Hoofdstuk 3</b> | <b>Planbeschrijving</b>                                      | <b>34</b> |
| 3.1                | Inleiding                                                    | 34        |
| 3.2                | Totaalbeeld                                                  | 35        |
| 3.3                | Ruimtelijke maatregelen PIP GOL West                         | 37        |
| 3.4                | Ruimtelijke maatregelen PIP GOL Oost                         | 50        |
| <b>Hoofdstuk 4</b> | <b>Ruimtelijk Kwaliteitsplan en Ruimtelijk Ontwerp</b>       | <b>61</b> |
| 4.1                | Inleiding                                                    | 61        |
| 4.2                | Ruimtelijk Kwaliteitsplan                                    | 61        |
| 4.3                | Ruimtelijk Ontwerp                                           | 62        |
| 4.4                | Juridische borging RKP en RO's                               | 63        |
| <b>Hoofdstuk 5</b> | <b>Milieueffectrapportage</b>                                | <b>70</b> |
| 5.1                | Inleiding en procedure                                       | 70        |
| 5.2                | Notitie Reikwijdte en Detailniveau en het trechteringsproces | 71        |
| 5.3                | Het MER                                                      | 71        |
| 5.4                | Ingebrachte zienswijzen op het MER                           | 79        |
| 5.5                | Toetsingsadvies en aanbevelingen Commissie m.e.r.            | 79        |
| <b>Hoofdstuk 6</b> | <b>Beleidskader</b>                                          | <b>80</b> |
| 6.1                | Inleiding                                                    | 80        |



|                     |                                                    |            |
|---------------------|----------------------------------------------------|------------|
| 6.2                 | Nationaal beleid                                   | 80         |
| 6.3                 | Provinciaal beleid                                 | 84         |
| 6.4                 | Regionaal beleid                                   | 105        |
| 6.5                 | Gemeentelijk beleid Waalwijk                       | 109        |
| 6.6                 | Gemeentelijk beleid Heusden                        | 114        |
| 6.7                 | Gemeentelijk beleid 's-Hertogenbosch               | 120        |
| <b>Hoofdstuk 7</b>  | <b>Planologische en milieuhygiënische aspecten</b> | <b>124</b> |
| 7.1                 | Inleiding                                          | 124        |
| 7.2                 | Verkeer                                            | 124        |
| 7.3                 | Geluid                                             | 127        |
| 7.4                 | Luchtkwaliteit                                     | 147        |
| 7.5                 | Externe veiligheid                                 | 150        |
| 7.6                 | Gezondheid                                         | 156        |
| 7.7                 | Natuur                                             | 157        |
| 7.8                 | Cultuurhistorische waarden                         | 172        |
| 7.9                 | Archeologische waarden                             | 176        |
| 7.10                | Water                                              | 184        |
| 7.11                | Bodem                                              | 188        |
| 7.12                | Explosieven                                        | 190        |
| <b>Hoofdstuk 8</b>  | <b>Juridische planopzet</b>                        | <b>192</b> |
| 8.1                 | Uitgangspunten                                     | 192        |
| 8.2                 | Algemeen                                           | 193        |
| 8.3                 | Plansystematiek                                    | 193        |
| 8.4                 | Toelichting op de regels                           | 194        |
| <b>Hoofdstuk 9</b>  | <b>Economische uitvoerbaarheid</b>                 | <b>206</b> |
| 9.1                 | Inleiding                                          | 206        |
| 9.2                 | Exploitatieplan                                    | 206        |
| 9.3                 | Financiële uitvoerbaarheid                         | 207        |
| 9.4                 | Verwerving                                         | 207        |
| <b>Hoofdstuk 10</b> | <b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>            | <b>208</b> |
| 10.1                | Inleiding                                          | 208        |
| 10.2                | Betrekken omgeving in voorbereidingsfase           | 208        |
| 10.3                | Reacties vooroverleg                               | 209        |
| 10.4                | Vervolg                                            | 209        |

## **Bijlagen bij toelichting**

Bijlage 1 Lijst met afkortingen

Bijlage 2 Overzichtskaart GOL-maatregelen, NBIC, november 2016

Bijlage 3 Samenvatting MER voor GOL Oost en GOL West, Definitief, Versie 2.3, oktober 2017 en Milieueffectrapport voor GOL Oost en GOL West, Hoofdrapport, Definitief, Versie 3.0, 17 oktober 2017

Bijlage 4 Ruimtelijk Kwaliteitsplan, Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, NBIC, oktober 2017

Bijlage 5 Ruimtelijke ontwerpen, Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, NBIC, oktober 2017

Bijlage 6 Achtergrondrapport Luchtkwaliteit, Definitief, Versie 7.0, 22 maart 2017

Bijlage 7 Achtergrondrapport Externe veiligheid, Definitief, Versie 8.0, 6 september 2017

Bijlage 8 Achtergrondrapport Gezondheid, Definitief, Versie 7.0, 22 maart 2017

Bijlage 9 Achtergrondrapport Cultuurhistorie, Definitief, Versie 7.0, 22 maart 2017

Bijlage 10 Achtergrondrapport Archeologie, Definitief, Versie 7.0, 22 maart 2017

Bijlage 11 Watertoets PIP-Oost en PIP-West, Definitief, Versie 4.0, 28 september 2017

Bijlage 12 Achtergrondrapport Bodemkwaliteit, Definitief, Versie 8.0, 31 augustus 2017

Bijlage 13 Aanvullend onderzoek Conventionele Explosieven Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost, gemeente Heusden, Bombs Away, Definitief, 21 november 2014

Bijlage 14 Vooronderzoek Conventionele Explosieven Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (A59) West, Bombs Away, Definitief, 27 november 2014

Bijlage 15 Achtergrondrapport Landschap, Recreatie en Landbouw, Definitief, Versie 7.0, 22 maart 2017

Bijlage 16 Achtergrondrapport Natuur, Definitief, Versie 10.0, 13 oktober 2017 en Aanvulling achtergrondrapport natuur; optische verstoring, Definitief, Versie 2.0, 31 augustus 2017

Bijlage 17 Passende beoordeling, Definitief, Versie 6.0, 19 oktober 2017 en Aanvulling Passende beoordeling; effecten aanlegfase, Definitief, Versie 2.0, 31 augustus 2017

Bijlage 18 Achtergrondrapport Verkeer-GOL Oost, Definitief, Versie 7.0, 22 maart 2017

Bijlage 19 Achtergrondrapport Verkeer-GOL West, Definitief, Versie 7.0, 22 maart 2017

Bijlage 20 Akoestisch onderzoek PIP GOL Oost, Definitief, Versie 4.0, 5 oktober 2017 en Akoestisch onderzoek PIP GOL West, Definitief, Versie 4.0, 5 oktober 2017 en Achtergrondrapport Geluid ten gevolge van de rijksweg A59, Definitief, Versie 1.0, 18 oktober 2017 en Achtergrondrapport Geluid ten gevolge van de rijksweg A59, Deelrapport algemeen, Versie 1.0, 18 oktober 2017

Bijlage 21 Nota vooroverleg GOL Oost en West, 18 oktober 2017

Bijlage 22 Projectplan bij ontheffingsaanvraag, Definitief, Versie 4.0, 19 juli 2017



## Hoofdstuk 1      Inleiding

### 1.1      Aanleiding

De Langstraat, het gebied met haar kenmerkende slagenlandschap dat zich uitstrekt tussen Geertruidenberg en 's-Hertogenbosch, is gedurende de tijd steeds verder met bebouwing verdicht geraakt. Met name in de 20<sup>e</sup> eeuw heeft verdichting in grote mate plaatsgevonden en werd het grondgebruik eveneens sterk geïntensiveerd in de vorm van de vestiging van bedrijvigheid (het gebied was befaamd om de schoenproductie) en tuinbouw (kassen). Tegelijkertijd werd de oorspronkelijke oost-west verbindingssas Langstraat stapsgewijs opgewaardeerd naar een volwaardige snelweg, de A59.

Deze combinatie van ontwikkelingen heeft geresulteerd in de huidige situatie, waarin sprake is van een dichtbevolkt en intensief gebruikt gebied aan weerszijden van de drukke en belangrijke verkeersader A59. Dit zorgt ervoor dat de leefbaarheid van het gebied onder druk komt te staan. Er ontstaan knelpunten in de verkeersafwikkeling en toekomstige geplande ontwikkelingen zorgen ervoor dat deze knelpunten alleen nog maar verder gaan toenemen. Deze problemen spelen met name in het gebied tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch, ofwel de Oostelijke Langstraat.

De A59 zelf vormt tevens een grote barrière tussen de gebieden ten noorden en zuiden van de snelweg. Op ecologisch gebied ontbreken er schakels in het gewenste Natuur Netwerk Brabant (NNB), aangezien er op dit moment geen verbindingen bestaan tussen het rivierengebied van de Maas aan de noordzijde en het Nationaal Park de Loonse en Drunense Duinen en Vlijmens Ven/Moerputten aan de zuidzijde. Daarnaast belemmert de snelweg de uitvoering van het project Hoogwateraanpak 's-Hertogenbosch (HoWaBo). Dit project gaat uit van een aanzienlijke verkleining van de kans op wateroverlast in de stad, maar daarvoor is een open verbinding tussen de stad en de Maas essentieel.

De betrokken gemeenten Waalwijk, Heusden en 's-Hertogenbosch beseffen dat er maatregelen noodzakelijk zijn om de situatie te verbeteren. Zij hebben daarom de handen ineengeslagen en krijgen daarbij steun van de provincie Noord-Brabant, waterschappen en maatschappelijke organisaties, die de problemen in het gebied onderschrijven. Gezamenlijk is het programma 'Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat' tot stand gekomen, kortweg GOL genoemd. GOL heeft tot doel een betere kwaliteit van de leefomgeving en een veilige en bereikbare regio te realiseren.

Er is een hoog maatschappelijk belang om de leefbaarheid in de dorpen te verhogen. Mede hierom heeft de provincie de gebiedsontwikkeling 'Oostelijke Langstraat' als één van haar 6 sleutelprojecten opgenomen in de provinciale Structuurvisie ruimtelijke ordening. Een provinciale gebiedsontwikkeling heeft provinciale betekenis en uitstraling. De provincie heeft een vanzelfsprekende rol in de realisatie van de opgave.

Met GOL wordt niet alleen beoogd de doorstroming over de wegen te bevorderen en doorgaand verkeer om de kernen heen te leiden, maar ook een alternatief voor de auto te bieden: een snelfietsroute tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch. Met het treffen van de maatregelen moet tevens de economische vitaliteit van het gebied versterkt kunnen worden.

Daarnaast biedt de gezamenlijke aanpak in de GOL de kans om op regionaal niveau de ontbrekende schakels in het NNB te realiseren. Door het opheffen van de barrière van de A59 kan een verbinding tussen de gebieden tot stand komen, waardoor het leefgebied van soorten wordt vergroot en de biodiversiteit in stand wordt gehouden. Tevens biedt het realiseren van de ecologische verbindingszone bij Vlijmen Oost de mogelijkheid om project HoWaBo te vervolmaken, wat de kans op wateroverlast in de stad 's-Hertogenbosch aanzienlijk verkleint.

Bij de uitvoering van de GOL is veel aandacht voor een vergroting van de beleving van het gebied. Ook dit draagt immers bij aan een betere leefbaarheid. Ruimtelijke kwaliteit vormt daarom in de GOL een belangrijk uitgangspunt, waarbij nadrukkelijk wordt gekeken naar het versterken van de huidige kenmerken en kwaliteiten van het gebied, onder meer de cultuurhistorische waarden. Door deze insteek van het proces wordt ook de kans geboden om de samenhang tussen de aanwezige kwaliteiten - en daarmee de eigenheid van het gebied - te herstellen en verder vorm te geven of te versterken.

GOL is onvermijdelijk om de Oostelijke Langstraat een aantrekkelijk en leefbaar gebied te houden. Zonder het treffen van maatregelen komt de leefbaarheid op een onacceptabel niveau en raken de wegen meer en meer verstopt. Door de knelpunten nu gezamenlijk aan te pakken en tegelijkertijd kansen aan te grijpen op het gebied van ecologie, water en recreatie, ontstaat een win-win-situatie waar de bewoners en gebruikers van het gebied optimaal van kunnen profiteren!

GOL bestaat uit een pakket maatregelen waarbij op verschillende plaatsen in het gebied ruimtelijke ingrepen zijn voorzien. Deze zijn niet allemaal te realiseren op grond van de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. Vandaar dat een nieuw juridisch-planologisch kader noodzakelijk is om de maatregelen uit te kunnen voeren. In dit geval betreft het een bestemmingsplan dat vanwege het provinciale belang van GOL wordt voorbereid en vastgesteld door de provincie Noord-Brabant, ofwel een provinciaal inpassingsplan (PIP). Na vaststelling van het PIP is het benodigd juridisch-planologisch kader aanwezig om de noodzakelijke omgevingsvergunningen voor de uitvoering van de werkzaamheden te kunnen verlenen.





Gebied Oostelijke Langstraat met de globale ligging van knooppunten 40, 43 en 45.



De Oostelijke Langstraat tussen Den Bosch en Waalwijk

## 1.2 Gebruikte afkortingen

In deze toelichting worden veel afkortingen gebruikt. Deze worden hieronder verklaard. Ook is de lijst als bijlage 1 bij deze toelichting gevoegd.

|      |                                            |
|------|--------------------------------------------|
| ABG  | Ambtelijke begeleidingsgroep               |
| AmvB | Algemene maatregel van Bestuur             |
| Awb  | Algemene wet bestuursrecht                 |
| Bevi | Besluit externe veiligheid inrichtingen    |
| Bevt | Besluit externe veiligheid transportroutes |
| BOK  | Bestuursovereenkomst, 26-09-2013           |
| Bro  | Besluit ruimtelijke ordening               |
| CE   | Conventionele explosieven                  |
| CHW  | Cultuurhistorische Waardenkaart            |
| dB   | decibel                                    |
| EHS  | Ecologische hoofdstructuur                 |
| EV   | Externe Veiligheid                         |

|        |                                            |
|--------|--------------------------------------------|
| EVZ    | Ecologische verbindingszone                |
| GES    | Gezondheideffectscreening                  |
| GOL    | Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat  |
| GPP    | Geluidproductieplafond                     |
| GR     | Groepsrisico                               |
| GVVP   | Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan       |
| HoWaBo | Hoogwaterbergingsgebied 's-Hertogenbosch   |
| IenM   | Infrastructuur en Milieu                   |
| MER    | Milieu Effect Rapportage                   |
| NRD    | Notitie Reikwijdte en Detailniveau         |
| PIP    | Provinciaal Inpassingsplan                 |
| PMV    | Provinciale Milieu Verordening             |
| PVVP   | Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan        |
| PR     | Plaatsgebonden risico                      |
| RO     | Ruimtelijk Ontwerp                         |
| RKP    | Ruimtelijk Kwaliteitsplan                  |
| RWS    | Rijkswaterstaat                            |
| SOK    | Samenwerkingsovereenkomst, 12-12-2012      |
| SVBP   | Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen |
| TLN    | Transport en Logistiek Nederland           |
| VO     | Voorlopig Ontwerp                          |
| Wbb    | Wet bodembescherming                       |
| Wgh    | Wet geluidhinder                           |
| Wm     | Wet milieubeheer                           |
| Wro    | Wet ruimtelijke ordening                   |
| Wvgs   | Wet vervoer gevaarlijke stoffen            |

### 1.3 Achtergrond

GOL speelt al sinds 2007. In dat jaar ondertekenden diverse belanghebbende partijen in de regio een Corridorstudie en gaven daarmee het startsein tot een gezamenlijke verdere planuitwerking. Via diverse fases van besluitvorming en overlegmomenten is uiteindelijk het voorstel voor de GOL tot stand gekomen zoals dat nu voorligt. Een uitgebreide beschrijving van de historie is opgenomen in paragraaf 1.4.

#### **Ruimtelijke opgaven in de Oostelijke Langstraat**

Er gaat relatief veel doorgaand verkeer door de kernen van Waalwijk, Drunen, Nieuwkuijk en Vlijmen. Hierdoor staat daar de leefomgevingskwaliteit onder druk. Verder zijn er in de huidige situatie knelpunten met betrekking tot de bereikbaarheid van bestaande woon-, werk- en recreatiegebieden. Daarnaast is de capaciteit van het huidige wegennet onvoldoende om de ambities op het gebied van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Het gaat hierbij onder meer om de nog te realiseren woonkern De Grassen en de nieuwe bedrijventerreinen Haven Acht en de oostelijke insteekhaven. Ook is er sprake van onvolledige- en onveilige aansluitingen op de A59 en zijn er knelpunten als het gaat om de doorstroming van het verkeer.

Verder belemmert de huidige fietsinfrastructuur het (woon-werk) fietsverkeer. Er is geen volledige fietsverbinding voor het woon-werkverkeer tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch (west-oost) en tussen Haarsteeg en Nieuwkuijk (noord-zuid).

In ecologische zin vormt het gebied rond de A59 een schakel tussen het rivierengebied van de Maas aan de noordzijde en het Nationaal Park de Loonse en Drunense Duinen en Vlijmens Ven/Moerputten aan de zuidzijde. Deze natuurgebieden zijn momenteel niet met elkaar verbonden. De A59 vormt een barrière voor de migratie van planten en dieren.



Tenslotte vormt de A59 een barrière ten oosten van Vlijmen in het kader van het project Hoogwateraanpak 's-Hertogenbosch (HoWaBo). De gebieden van waterberging ten noorden en zuiden van de A59 zijn hierdoor niet met elkaar verbonden, waardoor de compartimentering van het waterbergingsgebied niet volledig is.

### **Integrale aanpak**

Een aantal overheden en maatschappelijke organisaties heeft samen een programma ontwikkeld gericht op een integrale aanpak van al deze problemen en een substantiële verbetering van de Oostelijke Langstraat. Het gaat om de Provincie Noord-Brabant, Waterschap Aa en Maas, de gemeenten Heusden, Waalwijk en 's-Hertogenbosch, ZLTO afdeling Oostelijke Langstraat, Staatsbosbeheer, Vereniging Natuurmonumenten, Brabants Landschap, Brabantse Milieufederatie, MKB Heusden, Waalwijks Bedrijven Platform, Kamer van Koophandel Brabant, Recron Brabant, EVO, Transport en Logistiek Nederland (TLN), Brabants Particulier Grondbezit, Fietzersbond de Langstraat, Heusdens Bedrijvenplatform en Brabants -Zeeuwse Werkgeversvereniging.

### **Programma Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat**

Het programma heeft de naam 'Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat' gekregen (in het vervolg de GOL genoemd) en verbetert de economische vitaliteit van het gebied én de leefkwaliteit van de bewoners en gebruikers. Over een afstand van zo'n 20 kilometer tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch worden op en aan de snelweg A59 diverse deelprojecten uitgevoerd. De veiligheid op de A59 wordt vergroot doordat 4 van de 9 gevaarlijke op- en afritten verdwijnen. Door de aanleg van (parallel-)wegen verbetert de doorstroming van het verkeer van en naar de A59. De bereikbaarheid van (bestaande en nieuwe) woonwijken en bedrijventerreinen wordt verbeterd. Daarnaast verhoogt het programma GOL ook de ecologische en recreatieve kwaliteit van het gebied en draagt bij aan meer bescherming voor het milieu en is het sluitstuk in de realisatie van het project Hoogwateraanpak 's-Hertogenbosch (HoWaBo). Er worden twee ecopassages gemaakt onder de A59 door waardoor de waardevolle groene gebieden ten noorden en ten zuiden van de A59 met elkaar verbonden worden. Tenslotte wordt het woon-werkverkeer gestimuleerd door het realiseren van een snelfietsroute tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch met een noordelijke verbinding van Nieuwkuijk naar Haarsteeg.

### **Concrete maatregelen**

De GOL kent de volgende concrete maatregelen (van west naar oost):

1. Realisatie van een volledige aansluiting 40 Drunen-West, die de onvolledige aansluitingen 38 Waalwijk-Centrum, 39 Waalwijk-Oost en 40 Drunen-West vervangt.
2. Vervolmaking van de parallelstructuur langs de A59 rondom aansluiting 40. Hiertoe worden een Noordelijke Parallelstructuur in Waalwijk en een Westelijke Randweg in Drunen gerealiseerd en wordt de Spoorlaan in Drunen doorgetrokken.
3. Verlenging van de brug van de A59 over het Drongelens Kanaal (inmiddels gerealiseerd).
4. Realisering van een ecologische verbindingszone (EVZ) aan de oostzijde van het Drongelens Kanaal en realisering van een ecologische verbinding tussen het Drongelens Kanaal en de Elshoutse Zeedijk.
5. Ei van Drunen in combinatie met afsluiten van afrit 41 Drunen -Elshout en aanleg parallelweg (inmiddels gerealiseerd).
6. Aanpassing van aansluiting 43 Nieuwkuijk en realisatie van de zuidelijke parallelweg Vlijmen.

7. Realisatie van een Ecotunnel van 20 meter breed onder de A59 tussen Vlijmen en 's-Hertogenbosch.
8. Vervolmaking van de HoWaBo.
9. Realisatie van een volledige aansluiting 45 's-Hertogenbosch-West, waarbij aansluiting 44 Vlijmen vervalt en de Randweg Vlijmen wordt aangelegd.
10. Realisatie van een EVZ langs de Voordijk.
11. Realisatie van een snelfietsroute (SFR) oost-west (Waalwijk - 's-Hertogenbosch) en een snelle fietsverbinding noord-zuid (Nieuwkuijk - Haarsteeg).
12. Landbouwstructuurversterking door herverkaveling en het uitruilen van gronden voor natuur en infrastructuurmaatregelen.

De GOL strekt zich uit over meerdere gemeenten: Waalwijk, Heusden en 's-Hertogenbosch. De binnen deze gemeenten geldende bestemmingsplannen laten de realisatie van de GOL niet toe. Het volgen van een juridisch planologische procedure is noodzakelijk om de realisatie mogelijk te maken.

## 1.4 Historie GOL

### **Corridorstudie en Gebiedsvisie**

Het denken over het gebied langs de A59 tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch kende een officieel beginpunt met de ondertekening van de intentieverklaring "Corridorstudie A59: de Maasroute stroomt door" door de gemeente Heusden, de provincie Noord-Brabant, de gemeenten 's-Hertogenbosch en Waalwijk, het Waterschap Aa en Maas, Staatsbosbeheer en Vereniging Natuurmonumenten op 17 oktober 2007. De corridorstudie heeft geresulteerd in de "Gebiedsvisie A59 regio 's-Hertogenbosch - Heusden - Waalwijk 'de Maasroute stroomt door" uit 2008. Hierin is beschreven welke projecten de komende jaren de knelpunten kunnen oplossen en de kwaliteit van het gebied kunnen verbeteren. Kern van de visie is dat een slimme aanpak van de verkeersknelpunten op de A59 kansen oplevert voor de ontwikkeling van het gebied op andere fronten, waaronder natuur en recreatie.

### **Samenwerkingsovereenkomst (SOK)**

In 2009 heeft de provincie de regie van de gemeente Heusden over de Corridorstudie overgenomen. Op 18 september 2009 is er een startovereenkomst 'Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat' getekend door de samenwerkende partijen, die in september 2010 geleid heeft tot een Intentieovereenkomst 'Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat'. Vervolgens zijn de plannen binnen de GOL opgenomen in de provinciale structuurvisie (1 oktober 2010) en in het landelijke Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) (Prinsjesdag 2010). Ook zijn de plannen nader uitgewerkt in een maatregelenpakket.

Op 12 december 2012 hebben de twintig partijen met de ondertekening van de Samenwerkingsovereenkomst Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat (SOK) de gebiedsafspraken voor de GOL bekrachtigd en zich verbonden aan de realisatie van de gezamenlijke ambities.

### **Bestuursovereenkomst (BOK)**

Na de samenwerkingsovereenkomst is een integrale gebiedsontwikkeling uitgewerkt in de verkenning 'Businesscase Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat'. In deze verkenning is een inventieve koppeling van de verschillende gewenste ruimtelijke ontwikkelingen gemaakt waarmee het projectgebied een kwaliteitssprong kan maken.



Na afronding van deze verkenning is de SOK geconcretiseerd in een Bestuursovereenkomst (BOK - GOL). De BOK is op 26 september 2013 door de colleges van de 5 overheidspartijen, de gemeenten 's-Hertogenbosch, Waalwijk en Heusden, de provincie Noord-Brabant en Waterschap Aa en Maas, ondertekend. In de BOK zijn afspraken vastgelegd over de planuitwerkings- en realisatiefase van (deel)projecten uit de GOL. In september 2013 is er een start gemaakt met de planologische procedures voor de aanleg van de Oostelijke Randweg Vlijmen inclusief de benodigde aanpassing van A59 aansluiting 45 's- Hertogenbosch-West. Het voorontwerp-bestemmingsplan Gebiedsontwikkeling Vlijmen-Oost (GoVo) is in procedure gebracht, evenals de Notitie Reikwijdte en Detailniveau: het startdocument, deel uitmakend van de te doorlopen milieueffectrapportage (m.e.r.) procedure. Deze (gemeentelijke) procedure is door de gemeente Heusden in overleg met de stuurgroep GOL 'stopgezet'. Besloten is om een provinciaal inpassingsplan (in het vervolg PIP, zie paragraaf 1.5) op te starten voor zowel de oostelijke als voor de westelijke plandelen van de GOL: een PIP GOL Oost en een PIP GOL West. Tevens is besloten om één m.e.r.-procedure voor de gehele GOL op te starten.

Op grond van de BOK is eind 2013 een aanbestedingsprocedure gestart ten behoeve van de planuitwerkingsfase.

### **Planuitwerkingsfase**

Vanaf begin 2014 zijn de maatregelen van de GOL nader uitgewerkt in de planuitwerkingsfase, waarbij de doelstelling om met de GOL de ruimtelijke kwaliteit in de regio te verbeteren en te versterken een belangrijk uitgangspunt is geweest.

Zo is er gewerkt aan een Ruimtelijk Kwaliteitsplan (RKP) en een Ruimtelijk Ontwerp (RO). Het RKP en het RO hebben input geleverd voor het alternatief, dat beschreven is in de Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) (begin 2015) ten behoeve van de m.e.r.-procedure, het zogenaamde NRD-alternatief.

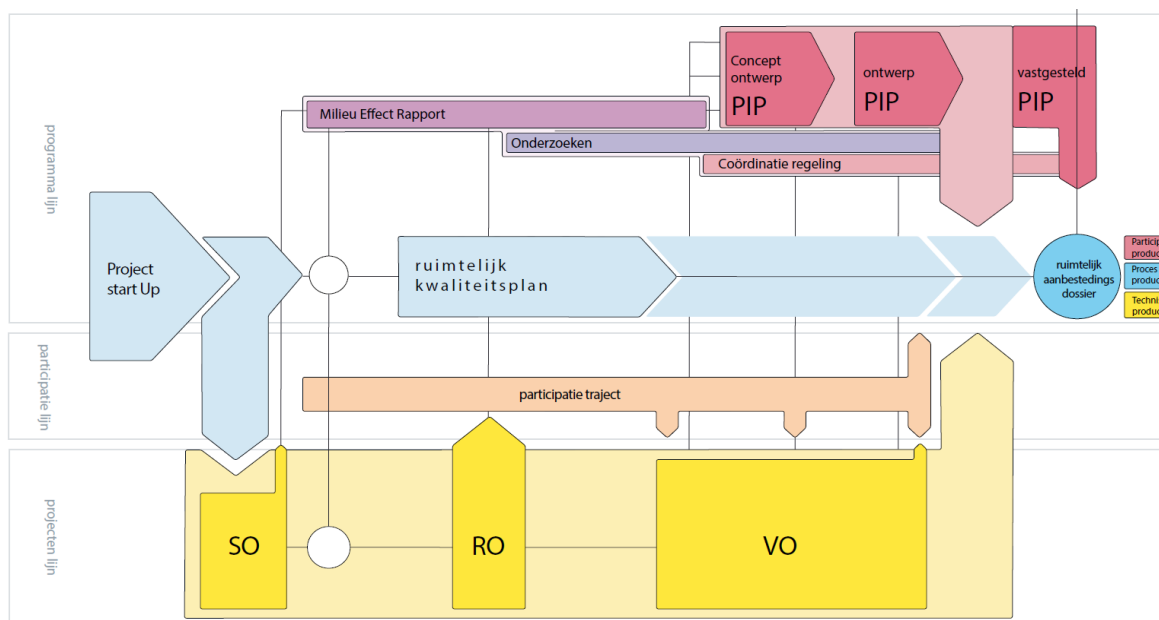
De NRD heeft als onderdeel van de m.e.r.-procedure in het voorjaar van 2015 ter inzage gelegen. De inspraakreacties gingen met name over het NRD-alternatief. Meerdere varianten werden naar voren gebracht. De binnengekomen reacties/ideeën zijn beoordeeld in een uniform trechteringsproces. Uiteindelijk kwamen na verder onderzoek twee deelvarianten boven drijven, waarvan besloten is, om deze naast het NRD -alternatief in het Milieueffectrapport (MER) te onderzoeken. Vervolgens is het MER opgesteld met alle bijbehorende achtergrondrapporten, waarin dus het NRD-alternatief met 2 extra varianten is onderzocht. Het MER met alle achtergrondrapporten zijn eind 2016 afgerond.

Een belangrijk onderdeel van de GOL is (naast o.a. het creëren van nieuwe verbindingen voor natuur, goede nieuwe (snel)fietsverbindingen) het opheffen van enkele aansluitingen op de A59, het maken van nieuwe op- en afritten en het aanleggen van nieuwe (parallel) wegen ter ontsluiting van Vlijmen, Nieuwkuijk, Drunen en Waalwijk. Hiertoe is het NRD-alternatief nader uitgewerkt in een referentieontwerp, ook wel het VO (Voorontwerp) genoemd.

Benadrukt wordt dat het opstellen van RKP, RO, het MER (met bijbehorende achtergrondrapporten) en het VO gelijktijdig plaatsvonden. Er is een constante uitwisseling geweest van resultaten en uitkomsten van concepten van deze producten, omdat 'alles met alles' te maken heeft. De inhoud van deze producten heeft zich tijdens de planuitwerkingsfase dan ook steeds weer ontwikkeld. Niet alleen in het MER zijn twee extra deelvarianten onderzocht. Ook is het RO uitgebreid met de twee deelvarianten en is een wegontwerp gemaakt voor de 2 deelvarianten.

De planuitwerkingsfase heeft geresulteerd in een RKP, RO (met het NRD-alternatief met 2 deelvarianten) en een MER (met het NRD-alternatief en 2 deelvarianten).

Een en ander is schematisch weergegeven in onderstaand processchema:



Op basis van deze stukken heeft de stuurgroep GOL een beslissing genomen op 9 december 2016 op de uiteindelijke inhoud en vormgeving van de maatregelen uit de GOL: het zogenaamde Voorkeursalternatief (VKA).

De stuurgroep GOL heeft tijdens het gehele traject een belangrijke besluitvormende rol. De stuurgroep neemt bestuurlijke besluiten en bestaat uit de portefeuillehouders van de provincie Noord-Brabant, de gemeenten Waalwijk, Heusden en 's-Hertogenbosch en het Waterschap Aa en Maas.

Tijdens het hele planproces heeft de adviesgroep GOL ook een belangrijke rol gehad. Deze adviesgroep bestaat uit overheden, ondernemers en maatschappelijke organisaties en omvat de 20 partijen, die de Samenwerkingsovereenkomst 'Gebiedsversteviging Oostelijke Langstraat' (SOK) hebben ondertekend. Rol van de adviesgroep GOL is het behouden van draagvlak bij hun achterban en bewaken van de afspraken uit SOK.

Het VKA is begin 2017 verwerkt in een Voorlopig Ontwerp (VO) en het bijbehorende concept-ontwerpinpassingsplan 'Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost/West'.

Dit plan is in het kader van het wettelijk vooroverleg op 6 april 2017 verstuurd aan de besturen van de betrokken gemeenten Heusden en Waalwijk, de waterschappen Aa en Maas en Brabantse Delta en Rijkswaterstaat.

### Overzicht projecthistorie

In onderstaande tabel is de lange projecthistorie samengevat in een schematisch overzicht met de belangrijkste studies en besluiten over de GOL.

| Periode | Studie/Besluit                                                                                                                                                                                                    |
|---------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2007    | Intentieverklaring "Corridorstudie A59: de Maasroute stroomt door"                                                                                                                                                |
| 2008    | Gebiedsvisie A59 regio 's-Hertogenbosch - Heusden - Waalwijk 'De Maasroute stroomt door'                                                                                                                          |
| 2009    | Startovereenkomst 'Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat'                                                                                                                                                      |
| 2010    | Intentieovereenkomst 'Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat'                                                                                                                                                   |
| 2010    | de GOL opgenomen in Provinciale Structuurvisie en in het landelijke Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)                                                                                 |
| 2012    | Samenwerkingsovereenkomst 'Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat' (SOK)                                                                                                                                        |
| 2013    | Bestuursovereenkomst (BOK)                                                                                                                                                                                        |
| 2013    | Voorontwerp bestemmingsplan 'Gebiedsontwikkeling Vlijmen-Oost' met Notitie Reikwijdte en Detailniveau (door de gemeente Heusden in procedure gebracht)                                                            |
| 2014    | Procedure van het bestemmingsplan 'Gebiedsontwikkeling Vlijmen-Oost' stopzetten. Voor dit gebied een PIP in procedure te brengen (PIP GOL Oost) naast een PIP voor de GOL nabij Waalwijk en Drunen (PIP GOL West) |
| 2014    | Eén m.e.r.-procedure voor de gehele GOL opstarten                                                                                                                                                                 |
| 2015    | Ter visie legging van Notitie Reikwijdte en Detailniveau                                                                                                                                                          |
| 2016    | Vaststellen uiteindelijke inhoud en vormgeving van de maatregelen uit de GOL                                                                                                                                      |
| 2017    | Concept-ontwerpinpassingsplan in het kader van wettelijk vooroverleg verstuurd                                                                                                                                    |

Belangrijk is nog te melden, dat er voor en tijdens de planuitwerkingsfase veel overleg is geweest met omwonenden, bedrijven en andere belanghebbenden. Er zijn tal van bewonersoverleggen, schetssessies, en keukentafelgesprekken geweest.

## 1.5 Waarom pakt de provincie de regie?

De voorgestelde maatregelen in de GOL overstijgen het bestuurlijk gebied van de drie betrokken gemeenten. Bovendien zijn naast de gemeenten diverse belangenorganisaties (in totaal circa 20 partijen) betrokken bij de planvorming en realisatie van de maatregelen. Dit vraagt om een strakke afstemming. De provincie Noord-Brabant is in staat op dit gebiedsniveau ruimtelijk beleid te voeren en daarover besluiten te nemen. Vandaar dat de diverse partijen gezamenlijk besloten hebben de regierol over te laten aan de provincie. Bovendien heeft de provincie in haar eigen ruimtelijk beleid de gebiedsontwikkeling 'Oostelijke Langstraat' als één van de belangrijkste projecten binnen de provincie benoemd, zodat het provinciaal bestuur hier ook actief uitvoering aan wil geven.

### **Uitvoering provinciaal beleid**

In de Agenda van Brabant (AvB) heeft de provincie toekomstambities geformuleerd. Noord-Brabant moet dit decennium uitgroeien tot sterkste kennis- en innovatieregio van Nederland en Europa. Daarom heeft zij de kwaliteit van het vestigings- en leefklimaat tot speerpunt van beleid uitgeroepen. Om het Brabantse vestigings- en leefklimaat te behouden en te versterken, zet de provincie in op het verbeteren en versterken van ruimtelijke kwaliteit, maar ook op het samen werken aan ruimtelijke kwaliteit. Met het project 'Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat' wordt getracht om in de regio 's-Hertogenbosch - Waalwijk invulling te geven aan deze ambities. Er is een hoog maatschappelijk belang om de leefbaarheid in de dorpen te verhogen in nauwe samenwerking met betrokken gemeenten en andere partijen.

De GOL is dan ook als majeur project, te weten één van de zes gebiedsontwikkelingen, opgenomen in de Structuurvisie ruimtelijke ordening van de provincie en in de provinciale gebiedsagenda. Het provinciaal belang wordt gevormd door de realisatie van een tweetal groene verbindingen (noord-zuid), het oplossen van het hoogwatervraagstuk bij 's-Hertogenbosch, het vergroten van de bereikbaarheid van grote recreatieve voorzieningen, het leveren van een bijdrage aan de verbetering van de regionale bereikbaarheid en een bijdrage aan de totstandkoming van een sterk stedelijk netwerk Brabant. Mede gelet op deze provinciale belangen is gekozen voor een PIP.

De voorgestelde maatregelen in de GOL overstijgen het bestuurlijk gebied van de drie betrokken gemeenten. Bovendien zijn naast de gemeenten diverse belangenorganisaties (in totaal circa 20 partijen) betrokken bij de planvorming en realisatie van de maatregelen. Dit vraagt om een strakke afstemming. De provincie Noord-Brabant is in staat op dit gebiedsniveau ruimtelijk beleid te voeren en daarover besluiten te nemen. Vandaar dat de diverse partijen gezamenlijk besloten hebben de regierol over te laten aan de provincie. Bovendien heeft de provincie in haar eigen ruimtelijk beleid de gebiedsontwikkeling 'Oostelijke Langstraat' als één van de belangrijkste projecten binnen de provincie benoemd, zodat het provinciaal bestuur hier ook actief uitvoering aan wil geven.



### **Uitvoering provinciaal beleid**

In de Agenda van Brabant (AvB) heeft de provincie toekomstambities geformuleerd. Noord-Brabant moet dit decennium uitgroeien tot sterkste kennis- en innovatieregio van Nederland en Europa. Daarom heeft zij de kwaliteit van het vestigings- en leefklimaat tot speerpunt van beleid uitgeroepen. Om het Brabantse vestigings- en leefklimaat te behouden en te versterken, zet de provincie in op het verbeteren en versterken van ruimtelijke kwaliteit, maar ook op het samen werken aan ruimtelijke kwaliteit. Met het project 'Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat' wordt getracht om in de regio 's-Hertogenbosch - Waalwijk invulling te geven aan deze ambities. Er is een hoog maatschappelijk belang om de leefbaarheid in de dorpen te verhogen in nauwe samenwerking met betrokken gemeenten en andere partijen.

De GOL is dan ook als majeur project, te weten één van de zes gebiedsontwikkelingen, opgenomen in de Structuurvisie ruimtelijke ordening van de provincie en in de provinciale gebiedsagenda. Het provinciaal belang wordt gevormd door de realisatie van een tweetal groene verbindingen (noord-zuid), het oplossen van het hoogwatervraagstuk bij 's-Hertogenbosch, het vergroten van de bereikbaarheid van grote recreatieve voorzieningen, het leveren van een bijdrage aan de verbetering van de regionale bereikbaarheid en een bijdrage aan de totstandkoming van een sterk stedelijk netwerk Brabant. Mede gelet op deze provinciale belangen is gekozen voor een PIP.

### **Regierol**

In de regierol van de provincie ligt de focus op het bovenlokale schaalniveau en de inzet op regionaal samenwerken. De provincie draagt zorg voor de afstemming tussen de 20 betrokken partijen en is daarmee de regisseur voor het programma. Zij coördineert alle projecten en werkzaamheden en is het aanspreekpunt voor iedereen met vragen. Gelet op deze regierol is een PIP ook een logische keuze.

### **Provinciaal inpassingsplan**

De beoogde ontwikkelingen kunnen mogelijk worden gemaakt door een herziening van meerdere geldende (gemeentelijke) bestemmingsplannen. In plaats van een bestemmingsplan per gemeente in procedure te brengen, biedt de Wet ruimtelijke ordening (Wro) ook de mogelijkheid om een Provinciaal Inpassingsplan (in het vervolg PIP genoemd) vast te stellen. Zoals een bestemmingsplan door elke gemeente apart wordt voorbereid en vastgesteld, wordt een PIP voorbereid door de provincie en door Provinciale Staten vastgesteld. Uitgangspunt is dat er sprake is van provinciale belangen: de provincie heeft dan het recht om voor een bepaald grondgebied binnen de provincie een inpassingsplan op te stellen.

In goed overleg met de betrokken gemeenten is gekozen voor de optie van een PIP. Provinciale Staten hebben dat ook als zodanig aangekondigd in een publicatie in maart 2015.

In het voorbereidingstraject heeft er tussen provincie, gemeenten en andere belanghebbende partijen veel communicatie en afstemming plaatsgevonden, waarop verder wordt ingegaan in paragraaf 10.2.

Het plangebied van de GOL is opgedeeld in een oostelijk en een westelijk deel, waarvoor elk een apart PIP in procedure wordt gebracht. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 1.8.

## 1.6 Waar staan we nu?

Het proces gaat nu de vaststellingsfase in. Dat wil zeggen dat ambtelijke opmerkingen en vooroverlegreacties zijn verwerkt in onderhavig ontwerp PIP. Dit ontwerp gaat tezamen met het MER ter inzage (artikel 3:11, lid 1 Awb). Een ieder krijgt de gelegenheid zienswijzen in te dienen over het ontwerp PIP (artikel 3.8, lid 1 onder d Wro) met MER.

Een uitgebreide beschrijving van de procedure van dit PIP is te vinden in Hoofdstuk 10.

## 1.7 Coördinatie van uitvoeringsbesluiten met het PIP

Voor realisatie van het project Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat zijn naast een provinciaal inpassingsplan, ook diverse vergunningen (zogenaamde uitvoeringsbesluiten) nodig van gemeenten en waterschappen. Daarom wordt gebruik gemaakt van de coördinatieregeling uit de Wet ruimtelijke ordening. De coördinatieregeling voorziet in het stroomlijnen van de procedures voor de uitvoeringsbesluiten waardoor verschillende vergunningen, gelijktijdig en gebundeld met het PIP in procedure gaan. Hiermee ontstaat een voor inwoners eenvoudige en transparantere procedure met een kortere doorlooptijd. De gecoördineerde uitvoeringsbesluiten volgen dezelfde procedure als het PIP met inspraak op de ontwerpbesluiten en daarna beroep tegen de definitieve besluiten bij de Raad van State. Zowel de besluitprocedure als de beroepsprocedure verlopen dus gecoördineerd.

De bevoegdheid de uitvoeringsbesluiten vast te stellen blijft bij de wettelijk bevoegde bestuursorganen berusten. En toepassing van de coördinatieregeling laat de inhoudelijke toetsingskaders voor de uitvoeringsbesluiten in beginsel onverlet. Deze besluiten moeten dus aan dezelfde inhoudelijke eisen voldoen als wanneer de coördinatieregeling niet wordt toegepast.

De volgende vergunningen (uitvoeringsbesluiten) zullen worden gecoördineerd bij het ontwerp PIP:

1. Vrijstelling Wet natuurbescherming;
2. Ontheffing Wet natuurbescherming;
3. Besluit Hogere grenswaarde Geluid;
4. Ontheffing op grond van de Wegenwet (Koninklijk Besluit onttrekken op- en afritten rijksweg);
5. Partiele herziening projectplannen HOWABO en Moerputten/Vlijmense Ven.

Mogelijk zullen in een latere tranche nog de volgende vergunningen nog worden gecoördineerd:

6. Besluit wijziging geluidproductieplafond;
7. Vrijstelling Wet natuurbescherming (voor vleermuizen);
8. Monumentenvergunning.

De besluiten van de waterschappen, ten aanzien van te verlenen watervergunningen, worden niet gecoördineerd en zullen dus afzonderlijk plaatsvinden.

## **1.8 Ligging en begrenzing plangebied**

### **GOL opgedeeld in twee inpassingsplannen**

GOL is gelegen op het grondgebied van de gemeenten Waalwijk, Heusden en 's-Hertogenbosch. Binnen de GOL zijn twee concentraties van ontwikkelingen te onderscheiden:

- Eén aan de noord- en oostzijde van Waalwijk en aan de westzijde van Drunen.
- Eén aan de oostzijde van Vlijmen en westzijde van Den Bosch en in Vlijmen/Nieuwkuijk zelf.

Tussen beide concentraties ligt een gebied, waar afgezien van de snelfietsroute Waalwijk-Den Bosch, geen geplande ontwikkelingen behorende bij het project GOL zijn gelegen.

Besloten is om beide concentraties in twee inpassingsplannen te gieten: een PIP GOL Oost en een PIP GOL West. Voor u ligt het PIP "Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost".

### **Begrenzing plangebied**

De begrenzing van het plangebied is gebaseerd op de ruimtelijke ingrepen die in de GOL zijn voorzien. Ongeacht of de ingrepen op enkele locaties mogelijk al uitgevoerd zouden kunnen worden op basis van de geldende bestemmingsplannen, is ervoor gekozen om alle ruimtelijke ingrepen op te nemen in het plangebied. Dit vanuit het oogpunt van eenduidigheid en leesbaarheid, maar ook om het toetsen van toekomstige aanvragen omgevingsvergunningen die voor GOL nodig zijn te vergemakkelijken.

Het wegprofiel van de snelweg A59 zelf is grotendeels buiten het plangebied gehouden. Over het algemeen zijn hier geen ingrepen voorzien. Uitzondering hierop zijn de af te sluiten en nieuw aan te leggen op- en afritten en enkele delen van de A59 waar nieuwe verbindingen onder de snelweg zijn gepland ten behoeve van ecologie en water HoWaBo. Deze onderdelen zijn daarom wel opgenomen in het plangebied.

Op onderstaande afbeeldingen is globaal de begrenzing van het plangebied gelegen. De exacte begrenzing van het plangebied is te zien op de verbeeldingen behorende bij dit PIP.



*Plangebied PIP GOL-West, aansluiting 40*



*Plangebied PIP GOL Oost, deelgebied aansluiting 43*





Plangebied PIP GOL Oost, deelgebied aansluiting 45

### 1.9 Vigerende bestemmingsplannen GOL West

Het plangebied van PIP "Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat - West" is gelegen op het grondgebied van de gemeente Waalwijk en Heusden. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de vigerende bestemmingsplannen en beheersverordeningen binnen de plangrenzen.

#### Gemeente Waalwijk

| Titel                                                       | Vaststellingsdatum | Datum onherroepelijk                                                        |
|-------------------------------------------------------------|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Buitengebied                                                | 9 december 2011    | 2 mei 2012                                                                  |
| Bedrijventerreinen                                          | 14 juni 2013       | Vanaf 4 juni 2015 in combinatie met het herstelbesluit van 20 november 2014 |
| Facetbestemmingsplan Geluidtoedeling Bedrijventerrein Haven | 14 juni 2013       | 28 maart 2015                                                               |

#### Gemeente Heusden

| Titel                  | Vaststellingsdatum | Datum onherroepelijk |
|------------------------|--------------------|----------------------|
| Drunen Herziening 2014 | 6 november 2014    | 8 april 2015         |

|                                           |                   |                         |
|-------------------------------------------|-------------------|-------------------------|
| Heusden Buitengebied                      | 18 december 2012  | 23 oktober 2014         |
| Heusden Buitengebied Reparatieplan deel A | 31 maart 2015     | 16 juli 2015            |
| Heusden Buitengebied, 3de herziening      | 27 september 2016 | Nog niet onherroepelijk |

### 1.10 Vigerende bestemmingsplannen GOL Oost

Het plangebied van PIP "Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat - Oost" is gelegen op het grondgebied van de gemeente Heusden en 's-Hertogenbosch. Hieronder wordt per gemeente een overzicht gegeven van de vigerende bestemmingsplannen binnen de plangrenzen.

#### Gemeente Heusden

| Titel                                     | Vaststellingsdatum | Datum onherroepelijk    |
|-------------------------------------------|--------------------|-------------------------|
| Mariënkroon                               | 11 mei 2010        | 24 maart 2011           |
| Vlijmen en de Vliedberg herziening 2013   | 12 mei 2015        | 29 juli 2015            |
| Nieuwkuijk                                | 5 februari 2013    | 24 mei 2013             |
| Bedrijventerrein Nassaulaan               | 7 juli 2015        | 13 april 2016           |
| Haarsteeg                                 | 31 maart 2015      | 26 juni 2015            |
| Heusden Buitengebied                      | 18 december 2012   | 23 oktober 2014         |
| Heusden Buitengebied Reparatieplan deel A | 31 maart 2015      | 16 juli 2015            |
| Heusden Buitengebied, 3de herziening      | 27 september 2016  | Nog niet onherroepelijk |

#### Gemeente 's-Hertogenbosch

| Titel                      | Vaststellingsdatum | Datum onherroepelijk |
|----------------------------|--------------------|----------------------|
| Buitengebied               | 26 januari 2010    | 20 juli 2011         |
| Hoogwater 's-Hertogenbosch | 20 maart 2012      | 26 juni 2012         |

### 1.11 Leeswijzer

Het voorliggende PIP bestaat uit een verbeelding met bijbehorende planregels, vergezeld van een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen de juridisch bindende elementen van het PIP.

De GOL is altijd als één project beschouwd. Mede daarom is besloten om voor beide inpassingsplannen PIP GOL Oost en PIP GOL West één toelichting te schrijven. Dit heeft ook als voordeel dat de leesbaarheid wordt vergroot voor de lezer die interesse heeft in de te nemen maatregelen binnen de gemeente Heusden. Beide PIP's liggen op het grondgebied van Heusden. Indien gekozen zou worden voor 2 aparte toelichtingen zou de lezer twee toelichtingen moeten bestuderen, terwijl veel teksten gelijk zouden zijn. Overal waar dat relevant is is duidelijk aangegeven of de tekst betrekking heeft op GOL West of GOL Oost.

De regels en de toelichting op deze regels zijn wel gesplitst.

De toelichting van dit PIP is opgebouwd uit een tiental hoofdstukken en meerdere (separate) bijlagen.

De verdere toelichting starten we met een hoofdstuk, waarin een beschrijving gegeven wordt van de huidige situatie van het plangebied en directe omgeving. Dit is hoofdstuk 2.

We raden de lezer, die alleen is geïnteresseerd in de uitkomsten van de planuitwerkingsfase aan om hoofdstuk 3 te lezen. In dit hoofdstuk wordt beschreven wat dit PIP allemaal mogelijk maakt. Na het lezen van dit hoofdstuk heeft u een volledig beeld van de maatregelen van de GOL. In combinatie met de regels en de verbeelding is te zien wat er de komende jaren tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch allemaal gaat gebeuren.

Bent u ook geïnteresseerd in de wijze waarop de maatregelen ruimtelijk worden ingepast, dan verwijzen wij u naar hoofdstuk 4. In dit hoofdstuk wordt het Ruimtelijk Kwaliteitsplan (RKP) beschreven, dat mede ten grondslag heeft gelegen aan de vormgeving van de GOL-maatregelen. Verder komen de Ruimtelijk Ontwerpen (RO's) aan de orde. Deze zijn een nadere uitwerking van het RKP en laten zien hoe de GOL maatregelen landschappelijk worden ingepast.

In het kader van een zorgvuldige planproces is er uitgebreid gekeken naar de (milieu)effecten van de maatregelen GOL. Hiervoor is een zogenaamde m.e.r.-procedure gevolgd. Deze m.e.r.-procedure komt uitgebreid aan de orde in hoofdstuk 5. Allereerst wordt ingegaan op de Nota Reikwijdte en Detailniveau. Er wordt ingegaan op de reacties op deze nota en wat daar mee is gedaan. Vervolgens wordt het eigenlijke Milieueffectrapport (MER) behandeld, dat als bijlage bij de toelichting is gevoegd. In paragraaf 1 van dit hoofdstuk zijn kort de doelen van de GOL beschreven. In het MER is gekeken naar de effecten van de voorgestelde GOL-maatregelen en is onderzocht in hoeverre de doelen van de GOL ook met deze maatregelen worden bereikt. Er wordt een doorkijk gegeven naar het jaar 2030. Vergeleken wordt wat de effecten in dat jaar zijn als er niets gebeurt (de referentiesituatie) en als de GOL maatregelen worden uitgevoerd.

Alle GOL maatregelen zijn getoetst aan het geldende beleid van gemeenten, provincie en rijk. De uitkomsten van deze toets staan in hoofdstuk 6. Het beleid wordt kort beschreven. Aangegeven wordt of het beleid doorwerkt in het plangebied van dit PIP. Indien dit het geval is wordt beschreven hoe hier in het PIP mee is omgegaan. Soms heeft dat geleid tot aanvullende maatregelen, die staan beschreven in hoofdstuk 3.

Voor de lezer die bijvoorbeeld graag wil weten wat de geluidseffecten zijn van de GOL of wat de effecten zijn voor bestaande flora en fauna verwijzen we naar hoofdstuk 7. In dit hoofdstuk komen alle relevante planologische en milieu items aan de orde. Deze zijn allemaal onderzocht. Aangetoond wordt dat de GOL ook daadwerkelijk uitgevoerd kan worden. De onderzoeksrapporten zijn als bijlage bij de toelichting gevoegd. In de toelichting van het PIP wordt een samenvatting gegeven van de uitkomsten van de onderzoeken. Ook staat aangegeven welke extra maatregelen worden getroffen om negatieve effecten te verminderen of te compenseren. Als deze maatregelen geborgd worden in het PIP ziet u ze terug in hoofdstuk 3, waarin de GOL maatregelen zijn beschreven.

De regels en de verbeelding van het PIP zijn juridisch bindend en niet de toelichting. De

regels en verbeelding bepalen wat er wel en niet mag gebeuren binnen het plangebied van dit PIP en zijn in feite een juridische vertaling van de voorgaande hoofdstukken. In hoofdstuk 8 worden de regels en de verbeelding verder toegelicht. Er wordt beschreven hoe de verbeelding en de planregels zijn opgebouwd en welke bestemmingen er in het plan voorkomen.

De GOL maatregelen moeten ook financieel uitvoerbaar zijn. In hoofdstuk 9 wordt hier verder op ingegaan. Wij verwijzen u naar dit hoofdstuk als u geïnteresseerd bent in de kosten van de GOL en de financiering daarvan.

Belanghebbenden en anderen zijn op allerlei manieren betrokken bij het planproces. Hoe dat is gebeurd wordt beschreven in het laatste hoofdstuk 10 van deze toelichting. Ook wordt ingegaan op de reacties vooroverleg en de zienswijzen op het ontwerp PIP.

### **Afkortingen**

In dit plan wordt gebruik gemaakt van vele afkortingen. Om deze er tijdens het lezen eenvoudig naast te kunnen houden is een opsomming hiervan opgenomen als bijlage 1.

## Hoofdstuk 2      Huidige situatie

### 2.1      Inleiding

Om de ruimtelijke maatregelen die met het inpassingsplan "Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat - Oost/West" mogelijk worden gemaakt goed te kunnen plaatsen in de huidige omstandigheden, is inzicht in de huidige situatie noodzakelijk. Dit hoofdstuk voorziet daarin.

Allereerst wordt ingegaan op de historische ontwikkeling van de Oostelijke Langstraat. De tekst hiervan is grotendeels ontleend uit het RKP, waarop nader wordt ingegaan in Hoofdstuk 4. De beschrijving van de historische ontwikkeling is tot de hoofdlijnen beperkt gehouden, voor meer gedetailleerde informatie over de ontwikkeling van het gebied wordt verwezen naar het RKP.

Het tweede deel van het hoofdstuk bevat een overzicht van de knelpunten die aanwezig zijn in de huidige situatie en die samen met andere ambities hebben geleid tot het opstellen van het programma GOL.

### 2.2      Historische ontwikkeling Oostelijke Langstraat

De streek gelegen tussen grofweg Geertruidenberg en 's-Hertogenbosch wordt de Langstraat genoemd. De naam 'Langstraat' is afkomstig van de voormalige Langstraatschedijk, die tegenwoordig de Winterdijk wordt genoemd. Het hart van de Langstraat is de stad Waalwijk. Zodoende betreft het gebied gelegen tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch het oostelijk deel van de Langstraat, ofwel de Oostelijke Langstraat.

#### 2.2.1      Landschappelijke ontwikkeling

De Langstraat is gelegen op de overgang van de landschappelijk open kleigronden in het noorden naar de meer besloten zandgronden in het zuiden, de zogenoemde 'Naad van Brabant'. Na de laatste ijstijd werd er fijn zand en klei afgezet onder invloed van de rivier de Maas. Door opstuivingen van de afgezette gronden ontstonden zandophoping, zoals de Loonse en Drunense duinen. Zeespiegelstijgingen zorgden voor een nattere situatie, waardoor op grote schaal veen ontstond in de gebieden tussen de Maas en de hogere zandgronden.

Vanaf de oeverwallen werd het veen ontgonnen ten behoeve van de akkerbouw. Gevolg was dat hierdoor het maaiveld daalde en men genoodzaakt was zich op de meer zuidelijk gelegen hogere gronden te vestigen. Door verschillende overstromingen verplaatsten de woonkernen zich steeds meer in zuidelijke richting. De St. Elizabethsvloed in 1421 overspoelde het veen grotendeels met zware zeeklei. Hierna werden de Zomerdijk en de Winterdijk aangelegd.



Vervolgens ontgonnen boeren het gebied vanaf de Winterdijk. De Middeleeuwse opstreckende verkaveling werd aangehouden. Turfvaarten werden gegraven om de turf en het water af te voeren. Het gebied werd gebruikt als hooiland. Er werden dijken, vaarten en sloten aangelegd om het land droog te houden. Langs de dijk ontstonden de nederzettingen: Waspik, Capelle, Besoijen, Waalwijk en Baardwijk. Het gebied werd ontgonnen met een slagenverkaveling.

Toch bleven overstromingen niet uit. In het gebied ten noorden van de Bossche sloot zorgden diverse polders, waaronder de Binnenpolder van Engelen, de Buitenpolder van Engelen en de polder van Bokhoven, voor de waterstaatkundige huishouding. Een teveel aan polderwater werd hier middels slootjes afgevoerd die uiteindelijk uitmondden in de Hedikhuizensche Maas. Ten westen van Bokhoven bevond zich een onbedijkt stuk Maasoever dat later de naam Bokhovense overlaat zou krijgen. Hoog Maaswater kon hier over het land uitstromen, maar in het geval het Maaspeil zakte, kon het water dat op het land stond ook weer terug naar de Maas stromen.

De Baardwijkse Overlaat is een voormalig waterstaatkundig systeem dat het overtollig water uit de omgeving van 's-Hertogenbosch naar de Biesbosch kon afvoeren. Het gebied maakte vanaf 1700 als inundatiegebied onderdeel uit van de Zuiderwaterlinie en is sinds 1766 onderdeel van de Beerse Maas. In 1766 werd de Baardwijkse Overlaat aangelegd als overstromingsvlakte voor het Oude Maasje. Na de aanleg van de Bergsche Maas (1877-1904) en het Drongelens Kanaal (1905) is de oorspronkelijke functie van de Baardwijkse Overlaat komen te vervallen.

In de jaren 60 van de 20<sup>e</sup> eeuw heeft de uitgevoerde ruilverkaveling een flinke uitwerking gehad op het landschap. Veel watergangen werden gedempt en nieuwe watergangen gegraven. Gereguleerd peilbeheer met gemalen (voor inlaat en uitlaat) werd ingevoerd en stuwen werden gerealiseerd. Door deze ingrepen ontstond een intensivering van het grondgebruik (tuinbouw en akkerbouw waar voorheen voornamelijk hooiland was).

### 2.2.2 Bebouwing

De bebouwing was voornamelijk gelegen langs de infrastructuur in de vorm van lintbebouwing. Als gevolg van de ontginning van het veen ontstond een oost-west bebouwingsstructuur. Later is ook een noord-zuidgeoriënteerde structuur ontstaan. In de loop van de tijd raakten de linten (en de kernen) verder verdicht. Boerderijen waren met hun smalle kant naar de straat gericht en lagen vlak naast elkaar. Deze systematische ordening leverde een typisch straatbeeld op, dat kenmerkend is voor de Langstraat.

### 2.2.3 Infrastructuur

Qua infrastructuur zijn er in de Oostelijke Langstraat twee belangrijke elementen te onderscheiden: de A59 en de Langstraatspoorlijn.

#### **A59**

De A59 is ontstaan uit de regionale wegen van de Langstraat. In 1800 was de (westelijke) Langstraat reeds een verbinding tussen Waalwijk en Geertruidenberg die in goede staat was. Hij was met keien bestraat. Verder was hij gekoppeld aan de route die op last van Napoleon was aangelegd, de Rijksweg Parijs - Utrecht.

In 1842 werd er begonnen aan onderhandelingen over de overname van de weg door de Provincie Noord Brabant. Het gevolg was dat de weg op diverse punten werd opgehoogd en verbeterd. In 1868 werden de keien gedeeltelijk door klinkers vervangen.

In het begin van de jaren zestig van de 20<sup>e</sup> eeuw werd de A59 tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk als provinciale weg aangelegd, om de doorgaande route door de bebouwde kom van de diverse kernen te vervangen. De weg is vervolgens in fasen omgebouwd naar een autosnelweg. In 1969 werd één rijbaan van de A59 geopend tussen Terheijden en Vlijmen. In 1978 werd het deel tussen Vlijmen en aansluiting Empel met 2x2 rijstroken geopend. In 1985 werd het wegbeheer van het volledige traject tussen Terheijden en Empel overgedragen naar Rijkswaterstaat, waarna het gedeelte van de A59 ten westen van Vlijmen in 1989 werd verdubbeld.

Tijdens de opwaardering naar de huidige snelweg is een aantal aansluitingen in de toenmalige vormgeving gehandhaafd. Ook de vormgeving van de weg zelf is niet overal aangepast aan de nieuwe functie als autosnelweg.

#### **Langstraatspoorlijn**

De Langstraatspoorlijn verbond Den Bosch via Waalwijk met Lage Zwaluwe en bevatte drie belangrijke spoorbruggen: de Moerputtenbrug, de brug over de Baardwijkse Overlaat bij Waalwijk en de Dongebrug.

De Langstraatspoorlijn, in de volksmond ook wel Halve Zolenlijn genoemd, refereert aan de schoenenindustrie. Met deze spoorverbinding werd voornamelijk leer en aanverwante artikelen van en naar de Langstraat vervoerd. Tegenwoordig is alleen nog een deel vanuit Lage Zwaluwe naar Oosterhout als goederenspoorlijn in gebruik. Op het talud tussen Raamsdonksveer en 's-Hertogenbosch ligt thans een fietspad, het Halve Zolenpad genaamd.

Tot 30 oktober 1944 maakte de spoorlijn in de Baardwijkse Overlaat onderdeel uit van een lange brug over de Baardwijkse Overlaat. Van deze brug waren in 1923 en 1924 al wel enkele openingen vervangen door een aarden dijklichaam. De brug werd deels door de Duitsers opgeblazen. Na de oorlog werden 43 van de oorspronkelijke 53 overspanningen van de brug vervangen door een dijk. Drunen kreeg toen uiteindelijk twee afzonderlijke kleine spoorbruggen en Waalwijk één grote, van circa 160 meter.

#### 2.2.4 Bedrijvigheid

Landbouw was in eerste instantie het hoofdkomen van de bewoners van de Langstraat. Daarbij kan gedacht worden aan aardappelen, rogge en melkveehouderijen. In het noordelijk deel van het gebied kwam ook fruitteelt voor. Het leerlooien en de schoenmakerij was een nevenbedrijf van de landbouwers, evenals de mandenvlechterij. Het gebied leefde in het verleden voornamelijk van de productie van turf, hooi en griend. De scheepvaart heeft zich hierdoor enorm ontwikkeld om deze producten af te voeren.

Het leerlooien ontwikkelde zich door de ideale ligging van Langstraat tussen het hoger liggende deel waar genoeg eikenschors aanwezig was en het lagere deel waar schoon water was en runderen gehouden konden worden voor de huiden. De schoennijverheid ontwikkelde zich vanaf het einde van de 18de eeuw. De schoenfabricage werd belangrijker dan het leerlooien. Verwante producten, zoals lijn, werden ook in de directe omgeving van de Langstraat ontwikkeld.

Halverwege de 20ste eeuw werd de productie verplaatst naar lagelonenlanden waardoor de schoenenproductie sterk verminderde in Langstraat. Door infrastructurele ontwikkelingen werd het gebied goed toegankelijk en konden producten efficiënt worden aan- en afgevoerd. Het vestigingsklimaat voor andere bedrijven verbeterde en het gebied ontwikkelde zich verder. De glastuinbouw nam toe. Zo ook de metaalindustrie. Deze begon met de vestiging van scheepsschroevenfabriek Lips in 1939. Ook het haventerrein met diverse jachtwerven ontwikkelde zich verder. De A59 zorgde voor een flinke ontwikkeling van bedrijventerreinen rondom de weg.

Tegenwoordig wordt het gebied nog steeds gekarakteriseerd door veel grote bedrijvigheid. Dit wordt verder gestimuleerd door de samenwerkingsverbanden die de gemeenten op regionaal niveau zijn aangegaan. Zo is de gemeente Waalwijk onderdeel van Mid-point Brabant, het regionaal economisch samenwerkingsprogramma van de regio Hart van Brabant. Daarin werken overheid, ondernemers, onderwijsinstellingen en ook steeds meer maatschappelijke partners en burgers samen aan regionale ontwikkeling. Gemeente Heusden en gemeente 's-Hertogenbosch zijn onderdeel van AgriFood Capital, het samenwerkingsverband van ondernemers, overheden en onderwijsinstellingen in de regio Noordoost-Brabant.

In de diverse structuurvisies zijn meerdere ontwikkellocaties voor bedrijven aangewezen. Belangrijk hierin te noemen zijn de ontwikkeling 't Hoog in Vlijmen en de watergebonden bedrijvigheid in Waalwijk, die met de uitbreiding van Haven Acht een flinke impuls krijgt.

De landbouw bestaat in het noordelijke kleiige gedeelte uit rundveehouderijen en akkerbouw. In het gebied rond de Tuinbouwweg bij Vlijmen is er vooral vollegrond- en glastuinbouw te vinden. Het zuidelijke gedeelte van het plangebied bestaat uit rundveehouderijen. De Overlaat wordt gekarakteriseerd door grootschalige, grondgebonden landbouwbedrijven. Ook andere bedrijvigheid heeft zich gedurende de tijd gevestigd in het gebied.

Daarnaast is het gebied interessant voor de recreatie. In het verleden waren Autotron (Drunen) en het Land van Ooit grote attracties. Nu zijn vooral de Loonse en Drunense Duinen en de vesting Heusden de grootste trekkers.

## 2.3 Knelpunten en ambities Oostelijke Langstraat

In de samenwerkingsovereenkomst en de bestuursovereenkomst hebben bestuurders vastgesteld dat er in het gebied Oostelijke Langstraat ambities en knelpunten bestaan op de volgende thema's:

- Kwaliteit Leefomgeving
- Bereikbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming
- Fietsverkeer
- Natuur
- Waterveiligheid
- Ruimtelijke kwaliteit
- Landbouw
- Recreatie

Deze ambities en knelpunten gelden voor zowel de huidige situatie als voor de toekomstige situatie wanneer vastgestelde en geplande ruimtelijke ontwikkelingen worden gerealiseerd (planjaar 2030). Hierna wordt elk(e) knelpunt/ambitie nader verduidelijkt.

### 2.3.1 Kwaliteit leefomgeving

Er gaat relatief veel doorgaand verkeer door de kernen van Waalwijk, Drunen, Nieuwkuijk en Vlijmen. Hierdoor staat de leefomgevingkwaliteit in deze kernen onder druk en kunnen ambities voor bijvoorbeeld de ontwikkeling van woningbouwlocaties mogelijk niet worden gehaald.

Tevens geldt dat er knelpunten zijn met de leefomgevingkwaliteit in die situaties waarbij de afrit van de A59 direct overgaat in een woonstraat. Hiervan is sprake bij de aansluitingen 39 Waalwijk-Oost, 40 Drunen-West en 44 Vlijmen-Oost. Uitgevoerde onderzoeken tonen aan dat het verkeer de komende jaren verder groeit waardoor deze knelpunten toenemen, inclusief de daarbij behorende problemen zoals met de geluidsbelasting.

GOL heeft de ambitie om de aan het verkeer gerelateerde leefomgevingskwaliteit te verbeteren in de kernen van Waalwijk, Drunen, Nieuwkuijk en Vlijmen.

### 2.3.2 Bereikbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming

In de huidige situatie zijn er knelpunten met betrekking tot de bereikbaarheid van bestaande woon-, werk- en recreatiegebieden. Daarnaast is de capaciteit van het huidige wegennet onvoldoende om de ambities op het gebied van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. Het gaat hierbij onder meer om de nog te realiseren woonkern De Grassen (Vlijmen), het nieuwe bedrijventerrein Haven Acht en de oostelijke insteekhaven in Waalwijk.

Ook is er sprake van onvolledige- en onveilige aansluitingen op de A59. Voorbeelden hiervan zijn:

- Afrit 43 Nieuwkuijk noordzijde: door drukte op de Wolput krijgt verkeer op de afrit van de A59 onvoldoende ruimte, waardoor terugslag ontstaat op de A59. Dit kan resulteren in files op de A59 en een vergrote kans op ongevallen.
- Afrit 38: terugslag op A59.
- Afrit 44 Vlijmen oost: regelmatig congestie door weefbewegingen op het (te korte) weefvak.
- Zoekverkeer bij de halve aansluitingen 38, 39, 40 en 44.

- Verkeer dat vanaf de snelweg direct een woonstraat in rijdt, zoals bij aansluiting 39.
- Doorgaand verkeer op wegen in kernen die daarvoor niet zijn bestemd en/of ingericht.

Doordat er op de A59 vaak files staan neemt het verkeer door de kernen toe.

Verkeersonveiligheid ontstaat ook doordat er op de A59 vaak files staan waardoor verkeer door de kernen toeneemt.

Tot slot zijn er knelpunten t.a.v. de doorstroming op de A59. Dit met name vanwege het feit dat het gedeelte van de A59 tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch-West acht aansluitingen heeft over een afstand van 20 kilometer. Daarvan zijn er vier onvolledig (aansluiting 38, 39, 40 en 44). Bovendien wordt een aantal aansluitingen gekenmerkt door heel korte toe- en afritten. Het grote aantal aansluitingen en de korte toe- en afritten leiden tot veel weefbewegingen van in- en uitvoegend verkeer en daarmee tot een “onrustig” wegbeeld en grotere kans op files.

De ambitie van GOL is om de bereikbaarheid van de bestaande kernen én de nog te realiseren woonwijken, bedrijventerreinen en recreatieve voorzieningen te garanderen. Daarnaast moet de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet verbeterd worden en de doorstroming op de A59 minimaal gelijk blijven, ook bij alle reeds geplande ontwikkelingen in het gebied.

### 2.3.3 Fietsverkeer

GOL heeft de ambitie om het (woon-werk) fietsverkeer te stimuleren door de infrastructuur voor fietsers te verbeteren. De huidige fietspaden zijn niet uitnodigend omdat ze niet aaneengesloten zijn, waardoor fietsers gebruik moeten maken van wegen die daar minder geschikt voor zijn. Bovendien zijn de huidige fietspaden deels niet herkenbaar en op sommige delen te druk.

De ambitie is om één doorgaande snelfietsroute te realiseren tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch. De snelfietsroute moet meer mensen gaan verleiden om de fiets te nemen in plaats van de auto, waardoor de doorstroming op de A59 verder verbetert. Onderdeel van deze ambitie is om de oorspronkelijke Langstraatspoorbrug, van circa 880 meter over de Baardwijkse Overlaat, te integreren als nieuwe brug in de snelfietsroute. Verder dient deze snelfietsroute ter hoogte van Nieuwkuijk op een goede manier gekoppeld zijn met de Haarsteeg. De ambitie is daarom ook om het fietspad tussen Nieuwkuijk en Haarsteeg te vernieuwen en te verbreden.

### 2.3.4 Natuur

Het gebied rond de A59 ligt tussen twee belangrijke natuurgebieden: het rivierengebied van de Maas aan de noordzijde en het Nationaal Park de Loonse en Drunense Duinen en Vlijmens Ven/Moerputten aan de zuidzijde.

Het is de ambitie van GOL om deze natuurgebieden met elkaar te verbinden door twee robuuste ecologische verbindingzones en de barrière voor de migratie van planten en dieren zodoende op te heffen.



### 2.3.5 Waterveiligheid

GOL draagt bij aan de ambitie van het project HoWaBo waarvoor het gebied tussen Vlijmen, Vught en 's-Hertogenbosch geschikt wordt gemaakt als hoogwaterberging. Dit project moet de kans op wateroverlast in 's-Hertogenbosch in de toekomst verkleinen.

Voor het volledig maken van het project HoWaBo vormt de A59 ten zuidoosten van Vlijmen een barrière. De gebieden van waterberging ten noorden en zuiden van de A59 zijn hierdoor niet met elkaar verbonden, waardoor de compartimentering van het waterbergingsgebied niet volledig is.

GOL heeft de ambitie om de HoWaBo compleet te maken, door middel van het opheffen van de barrièrewerking van de A59.



Project HoWaBo (Bron: MER)

### 2.3.6 Ruimtelijke kwaliteit

#### Algemeen

Ruimtelijke kwaliteit is het doel om van een gebied een verantwoorde en kwalitatief hoogwaardige omgeving te maken. Het is echter ook een middel om kansen te verkennen, partijen te inspireren en cross overs tussen sectoren te stimuleren.

Het begrip Ruimtelijke Kwaliteit is eigenlijk allesomvattend en daardoor tegelijk ook voor meerdere uitleg vatbaar. Het is niet in absolute of kwantitatieve criteria te vangen. Het is

wel belangrijk om het begrip hanteerbaar te maken. Ruimtelijke kwaliteit kan grijpbaar en bespreekbaar worden gemaakt door een onderscheid te maken tussen belevingswaarde, toekomstwaarde en gebruikswaarde.

In de GOL is er voor gekozen om een werkbare indeling te hanteren om de aspecten van Ruimtelijke Kwaliteit te kunnen beoordelen. Er wordt onderscheid gemaakt in 5 basisprincipes voor ruimtelijke kwaliteit: Mensen willen kunnen verblijven, voortbewegen, zich oriënteren en zich identificeren. Daarnaast is de mens toekomstgericht en maakt hij gebruik van zijn omgeving in de vorm van grondstoffen, het klimaat en ecologische diensten. Daarmee is bestendigheid het vijfde principe.

In de GOL is ruimtelijke kwaliteit ook gebruikt als middel in het proces om met alle partijen gezamenlijk kansen te verkennen en ruimtelijke mogelijkheden te verbinden. Het inzetten op ruimtelijke kwaliteit activeert en biedt aan ondernemers, burgers, maatschappelijke organisaties en initiatiefnemers een handelingsperspectief.

### **Ruimtelijke kwaliteit in het plangebied**

Vanaf de A59 is ter hoogte van de Baardwijkse Overlaat de landschappelijke overgang van vijf verschillende landschapstypen, de landschapsentiteiten zichtbaar en waardevol. Van de hoge zandgronden, via de Baardwijkse Overlaat en de bebouwde dekzandruggen naar het open poldergebied van de Maas. Het aanwezige contrast tussen de openheid van de Baardwijkse Overlaat en het rivierenlandschap en de meer besloten hoge, beboste zandgronden van de Drunense duinen en de verstedelijkte dekzandruggen is nog goed te zien.

In de loop van de tijd zijn de doorgaande lijnen en grote (landschappelijke) eenheden echter verknipt geraakt door diverse ontwikkelingen en het aanleggen van verschillende netwerkverbindingen. De barrièrewerking van deze netwerkverbindingen is door de jaren heen versterkt, doordat ze verder zijn uitgegroeid en opgewaardeerd. Daarnaast zijn er nieuwe lijnen toegevoegd haaks of dwars op de oorspronkelijke structuur. De oorspronkelijke oost-westrichting in tracés en de bebouwingsvlakken is hierdoor weinig tot niet meer leesbaar of herkenbaar. Ook de ontginningsrichting van de verkaveling is door ontwikkelingen en herverkaveling grotendeels verloren gegaan.

Het plangebied is daardoor versnipperd en verrommeld geraakt. De samenhang is moeilijk leesbaar, omdat het gebied niet meer als een eenheid wordt ervaren en beleefd.

De ambitie van de GOL is het waar mogelijk behouden of verhogen van de ruimtelijke kwaliteit op en rond de A59 door de nog bestaande landschappelijke kenmerken en karakteristieken te versterken. Het contrast tussen de hoge zandgronden en de Maas met tussenliggende landschappelijke eenheden dient behouden te blijven. Ook de nog bestaande noord-zuidgeoriënteerde groen/blauwe zones (doorsnijdingen) dienen behouden te blijven of versterkt te worden. Versterking van de herkenning (en hiermee het imago) van de afzonderlijke kernen voorkomt een omgeving waarin verschillende kernen opgaan in het geheel en daardoor niet als zelfstandig herkenbaar zijn.

Daarbij geldt als ambitie de gebruikswaarde van het gebied te vermeerderen, de belevingswaarde te verhogen en de toekomstwaarde te vergroten: het creëren van een goede ruimtelijke kwaliteit.

### 2.3.7 Landbouw

In en naast het plangebied van de GOL liggen landbouwgronden. Deze liggen met name tussen Waalwijk en Drunen, in zowel de Baardwijkse Overlaat als in de polder ten noorden van de A59. Ten oosten van Vlijmen ligt een tweede landbouwgebied ten noorden van knoop 45, in de Bokhovense en Biessertpolder. De agrarische percelen en bedrijven zijn over het algemeen goed bereikbaar.

Voor landbouwverkeer in noord-zuid richting vormt de A59 een fysieke barrière met name in de Baardwijkse Overlaat. De huidige tunnels onder de A59 in de Baardwijkse Overlaat zijn te laag om grote landbouwvoertuigen door te kunnen laten. GOL heeft de ambitie om deze barrière voor al het landbouwverkeer op te heffen. Ook is getracht om het onttrekken van agrarische gronden voor de GOL en versnippering van agrarische percelen tot een minimum te beperken, met dien verstande dat sommige doelen van het GOL, zoals aanleggen randwegen en ecologische verbindingzones niet anders kan gebeuren dan door het onttrekken van gronden aan de landbouw.

### 2.3.8 Recreatie

In en om het plangebied lopen diverse recreatieve fiets- en wandelroutes. Deze verbindingen volgen hoofdzakelijk de waardevolle landschappelijk en cultuurhistorische structuren, de dijken en oude historische linten in het Langstraat gebied. De routes maken het plangebied in al zijn facetten beleefbaar.

Opvallend is dat het fietsnetwerk vooral aan de randen van de kernen gelegen is, en geen gebruik maakt van het historische lint, de Langstraat zelf. Het recreatief fietsnetwerk van de ANWB loopt met de knooppunten om de kernen heen, gebruik makend van de historische dijken aan de zuidzijde en de oude lintdorpen Elshout en Haarsteeg aan de noordzijde. Ertussen liggen enkele noord-zuid verbindingen: langs de Baardwijkse Overlaat over de Heidijk en de Elshoutse Zeedijk en in het oosten over de Voordijk. Opvallend is dat in de routing om het Engelermeer geen directe verbinding over de Gemeint heen loopt.

Het wandelnetwerk is fijnmaziger en betreedt ook vaker het stedelijk weefsel. Er zijn meer noord-zuid verbindingen, bijvoorbeeld onder de A59 door bij afslag 43.

Voor de GOL is de ambitie uitgesproken om de recreatieve waarde van het gebied te versterken. De realisatie van de snelfietsroute (zie paragraaf 2.3.3) kan hier in grote mate aan bijdragen.

## Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

### 3.1 Inleiding

In het voorgaande hoofdstuk zijn de knelpunten van de huidige situatie aan bod gekomen. Ook zijn de ambities benoemd. Om de knelpunten op te lossen en de ambities te realiseren is het programma GOL opgesteld. Dit programma bevat een pakket aan maatregelen, dat deels al uitgevoerd is. De maatregelen die al zijn gerealiseerd, zijn:

- Het Ei van Drunen, inclusief parallelstructuur;
- Verlenging van de brug A59 over het Drongelens kanaal.

In dit PIP zijn de overige ruimtelijke maatregelen opgenomen. Deze worden in dit hoofdstuk beschreven. Voordat wordt ingegaan op de afzonderlijke maatregelen, zal eerst kort worden ingegaan op het totaalbeeld van de GOL.

### 3.2 Totaalbeeld

De GOL zorgt voor een betere leefbaarheid in de kernen, behoud van natuur en meer mogelijkheden voor recreatie en economische activiteiten. Daarnaast verdwijnen gevaarlijke verkeerssituaties bij de op- en afritten op de A59, wat tevens bijdraagt aan een betere doorstroming op deze snelweg. Gevolg is een soepele doorstroming en een robuuste verkeersoplossing voor de lange termijn.

Het creëren van ruimtelijke kwaliteit door ontsnippering en verbinding op tal van gebieden moet straks leiden tot het ontstaan van vloeiende en ononderbroken lijnen en vlakken voor allerlei menselijke gebruiksfuncties als ook voor waterstromen, flora en fauna. De kwaliteit van de regio kan hierdoor per saldo op al deze facetten toenemen.

De maatregelen die onderdeel uitmaken van de GOL zijn samen te vatten tot de volgende centrale elementen.

#### **Het juiste verkeer op het juiste type weg in de hele regio**

Dit betekent bovenregionaal doorgaand verkeer op de A59, regionaal en verkeer binnen de kernen via een gebiedsontsluitingsweg (zoals een randweg of parallelweg) en verkeer met een lokale bestemming via erftoegangswegen (wegen waarbij veelal sprake is van een combinatie van langzaam en gemotoriseerd verkeer, meestal zonder gescheiden fietspaden). Per saldo verbetert met deze scheiding de leefomgevingkwaliteit, omdat hiermee de verkeersintensiteit in de kernen wordt gereduceerd en omdat de geluidseffecten langs snelwegen en gebiedsontsluitingswegen beter gemitigeerd kunnen worden (met bijvoorbeeld een geluidsscherm) dan langs erftoegangswegen.

#### **Het regionale verkeer verleiden tot het gebruik van kwalitatief hoogwaardige alternatieven**

Dit moet worden bereikt door het verbeteren van het openbaar vervoer en de fietsroutes. Hiertoe wordt een goede (deels bestaande) oost-west fietsverbinding tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch vervolmaakt en opgewaardeerd tot snelfietsroute. Ook het realiseren van een volledige (noord-zuid) fietsverbinding tussen Haarsteeg en Nieuwkuijk moet hieraan bijdragen.

#### **Het amoveren van vier van de negen aansluitingen op de A59 (Waalwijk - 's-Hertogenbosch)**

Hierdoor ontstaan er minder weefbewegingen van in- en uitvoegend verkeer en daarmee is er minder kans op files. In de nieuwe situatie is geen sprake meer van onvolledige aansluitingen.

#### **Het realiseren van 2 robuuste ecologische verbindingzones**

Het opheffen van de barrièrewerking van de A59 hangt hiermee samen. De ene ecologische verbindingzone verbindt de Loonse en Drunense Duinen met de Maas door middel van:

1. een brede zone langs het Drongelens kanaal van 40 tot 65 meter, m.u.v. de kruisingen met de A59, de nieuwe brug ten noorden daarvan en de Overlaatweg waar 25 meter beschikbaar is;
2. een gemiddeld circa 80 meter brede zijtak naar de Elshoutse zeedijk/Hooibroeken.

De andere zone verbindt het gebied Moerputten/Vlijmens Ven met het Engelermeer/Sompen en Zooislagen door middel van een ecotunnel van 20 meter breed en een gemiddeld 25 meter brede ecologische verbinding langs de Voordijk.

### **Het vervolmaken van project HoWaBo**

De bovengenoemde ecotunnel draagt tegelijkertijd bij aan het volledig maken van het project HoWaBo. Onderdeel van HoWaBo zijn ook de nieuw aan te leggen randweg Vlijmen die onderdeel gaat uitmaken van de compartimenteringskade en enkele noodzakelijke kunstwerken voor waterbeheersing tijdens hoogwatersituaties.

### **Het verbeteren van verbindingen voor landbouwverkeer en recreatie**

Behoud en realisatie van passagemogelijkheden voor al het landbouwverkeer en voor recreatie ter plaatse van de A59 in noord-zuid richting en vice versa is een belangrijke doelstelling, net als een betere (onderlinge) bereikbaarheid van recreatieve voorzieningen. Voor landbouwverkeer (grote landbouwvoertuigen) komt een nieuwe onderdoorgang in de Baardwijkse Overlaat. Het dichtmaken van de Heidijk biedt de mogelijkheid om wandelroutes aan deze zijde van de Overlaat aan elkaar te verbinden.

Bij Vlijmen-oost komen fietsverbindingen van en naar het Engelermeer en een noord-zuidpassage (struinp pad) door de ecotunnel onder de A59.

Alle ruimtelijke maatregelen samengevat leiden tot het totaalbeeld zoals weergegeven in de overzichtskaart (bijlage 2). Daarnaast zijn alle maatregelen gevisualiseerd in een projectfilm, te bekijken op de GOL-projectwebsite ([www.oostelijkelangstraat.nl](http://www.oostelijkelangstraat.nl)) of door te klikken op onderstaande link.

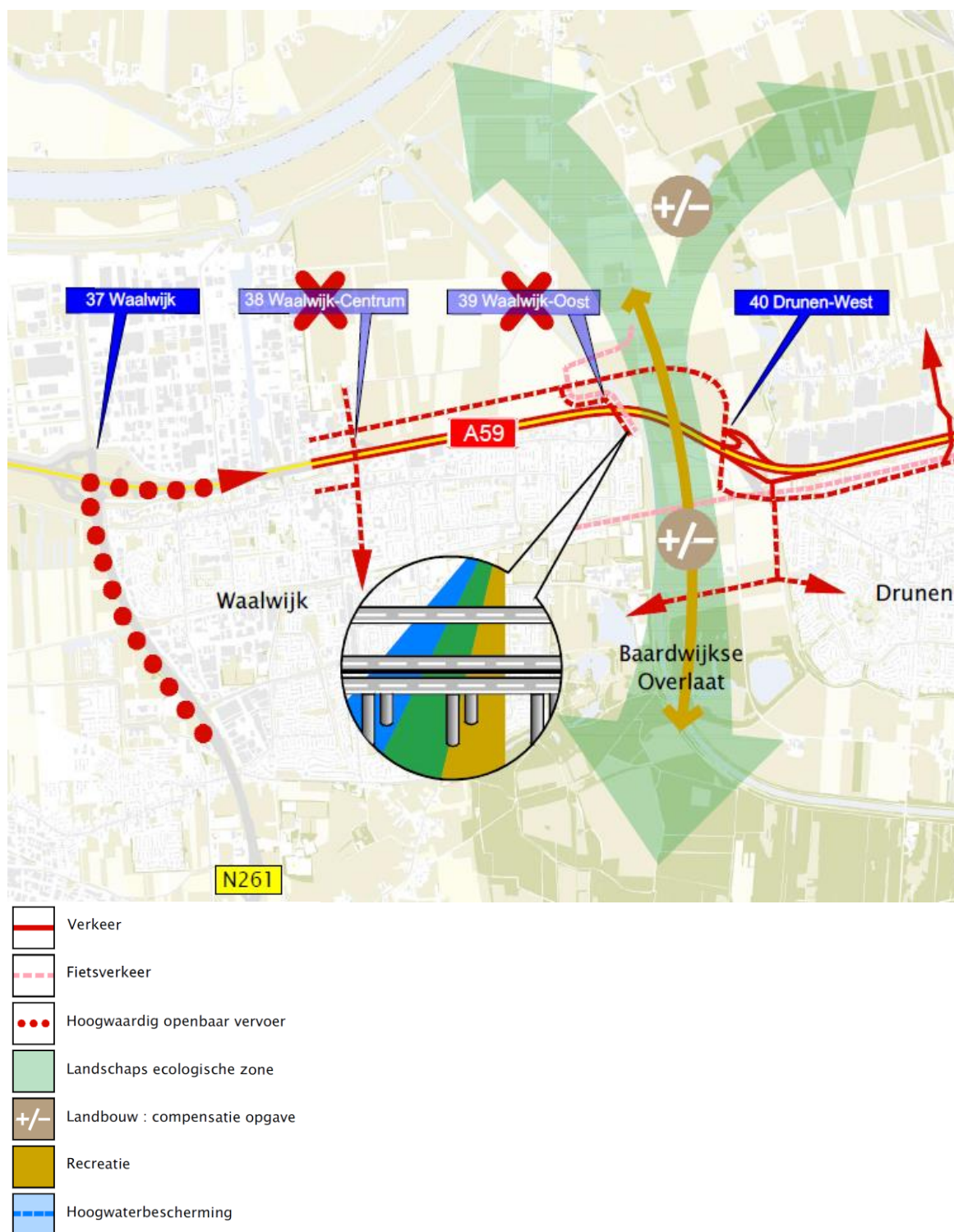


Projectfilm GOL, te bekijken via: <https://www.youtube.com/watch?v=burNyL82LLI&feature=youtu.be>



### **3.3 Ruimtelijke maatregelen PIP GOL West**

De ruimtelijke maatregelen die zijn voorzien binnen het plangebied van PIP Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat - Oost/West worden hierna toegelicht. Onderstaande afbeelding geeft een overzicht van de maatregelen.



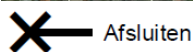
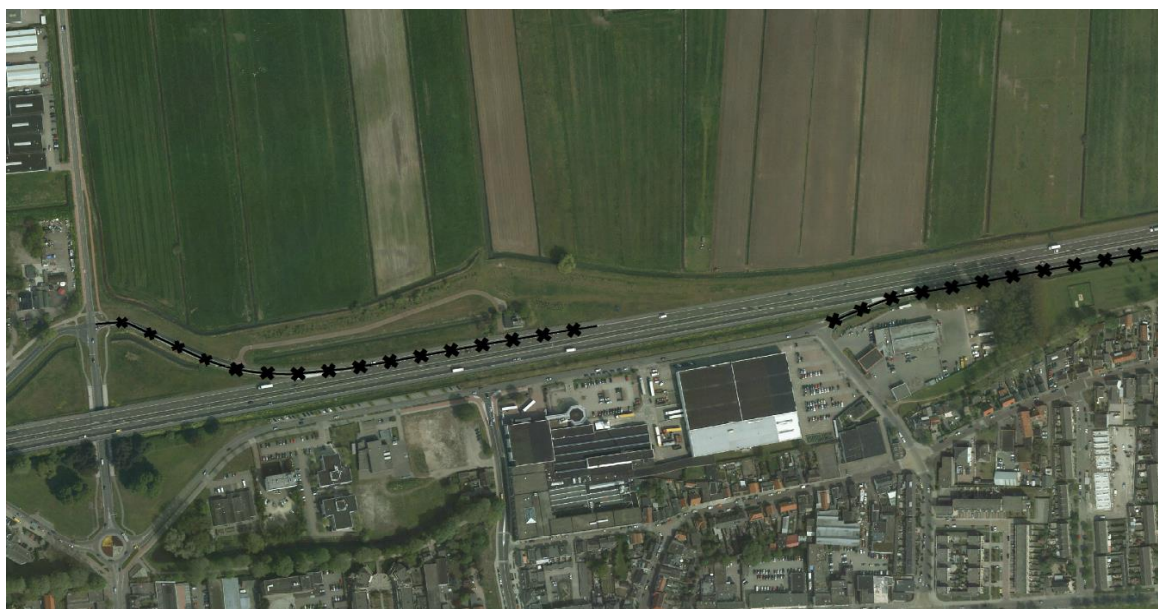
Overzichtskaat ruimtelijke maatregelen GOL West (Bron: MER 2017)

### 3.3.1 Aanpassingen aansluitingen

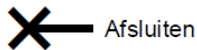
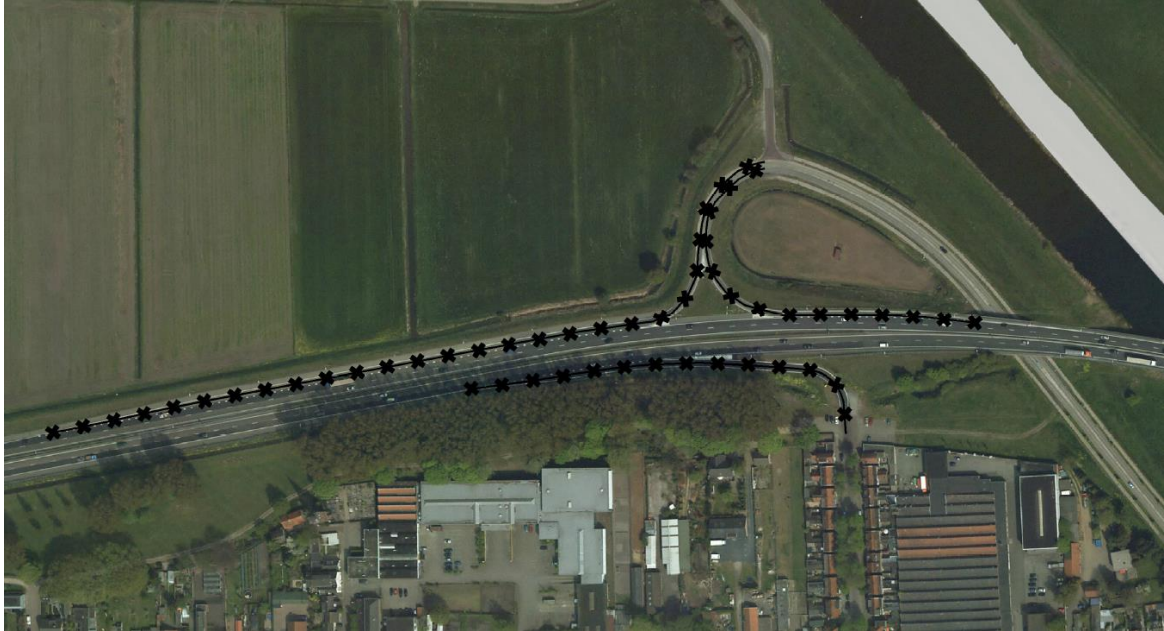
#### Aansluiting 38 (Waalwijk-Centrum) en 39 (Waalwijk-Oost)

De minder goede doorstroming van de A59 wordt deels veroorzaakt door het grote aantal toe- en afritten vlak na elkaar. Er is er daarom voor gekozen om een aantal toe- en afritten op de A59 af te sluiten. Als gevolg hiervan vervallen de aansluitingen 38 (Waalwijk-Centrum) en 39 (Waalwijk-Oost). In plaats hiervan wordt de huidige aansluiting 40 (Drunen-West) opgewaardeerd tot een volwaardige aansluiting, waarop hierna wordt ingegaan. Zodra de volwaardige aansluiting 40 in gebruik wordt genomen, worden de aansluitingen 38 en 39 gesloten.

Momenteel vindt er overleg plaats met Rijkswaterstaat over het open houden van de aansluitingen 38 (op en afrit) en de aansluiting 39 (afrit) voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten. Mocht hiertoe besloten worden dan zal dit in het vast te stellen inpassingsplan worden verwerkt.



*Afsluiting aansluiting 38 (Bron: NRD, 2015)*



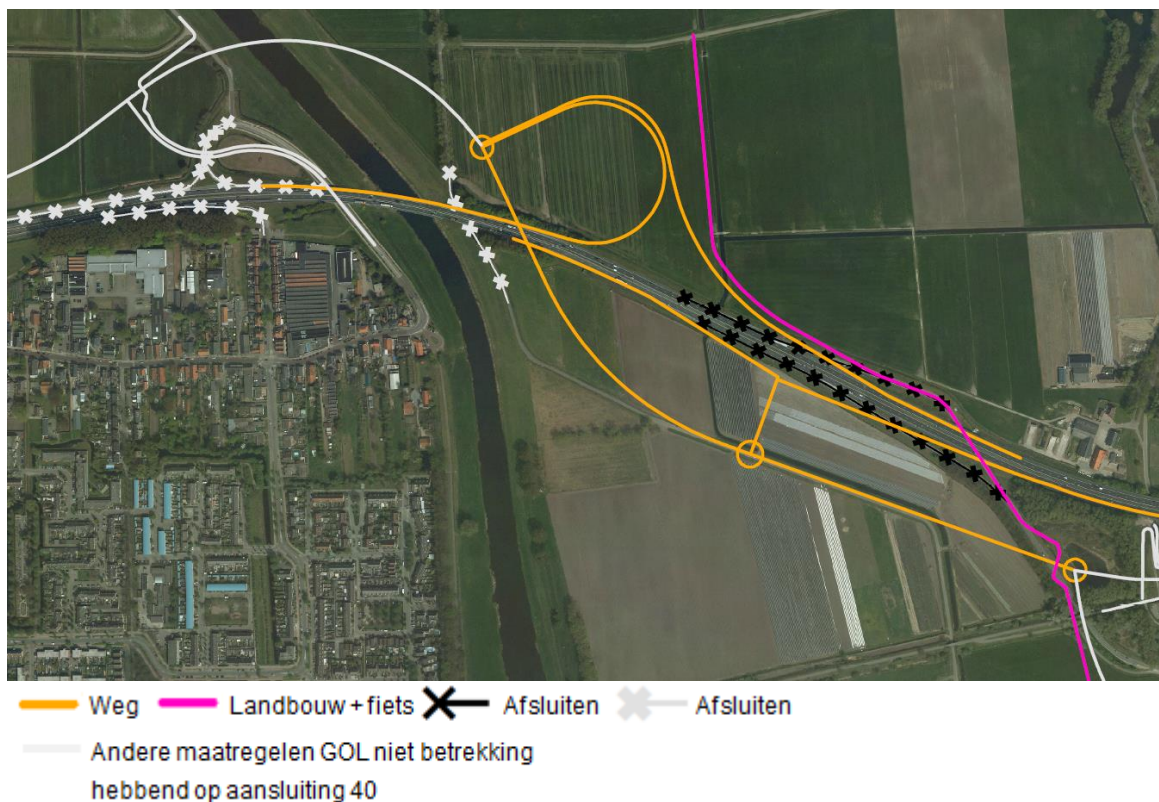
Afsluiten

*Afsluiting aansluiting 39 (Bron: NRD, 2015)*

### **Aansluiting 40 (Drunen-West)**

Aansluiting 40 (Drunen-West) neemt de functie van de aansluitingen 38 en 39 over ten behoeve van de ontsluiting van Waalwijk-Oost en Waalwijk-Centrum. Op dit moment zijn deze aansluitingen onvolledig. Nu is er alleen een afrit voor verkeer komend vanaf Waalwijk en een oprit voor verkeer richting Waalwijk. Het is de bedoeling om aansluiting 40 op te waarderen naar een volwaardige aansluiting voor verkeer in alle richtingen. De aansluiting handelt in de nieuwe situatie dan al het verkeer af van de A59 naar Waalwijk-Oost, Waalwijk-Centrum en Drunen-West en vice versa. Bij de dimensionering van de (nieuwe) op- en afritten wordt rekening gehouden met de huidige normen op het gebied van verkeersveiligheid.





Aansluiting 40 (Bron: NRD, 2015)

### 3.3.2 Aanpassingen onderliggend wegennet

#### Noordelijke Parallelstructuur Waalwijk

Als gevolg van de afsluiting van aansluitingen 38 en 39 is de aanleg van een nieuwe weg noodzakelijk om het verkeer van en naar Waalwijk-Oost en Waalwijk-Centrum zonder nadelige gevolgen voor de kern af te blijven wikkelen. Er wordt daarom een nieuwe weg aangelegd die ervoor zorgt dat het verkeer buiten de kern om wordt geleid. De weg wordt aangesloten op aansluiting 40 en komt ten noorden van de A59 te liggen. Hiermee krijgt de weg tevens een belangrijke ontsluitingsfunctie voor het industrieterrein Waalwijk, inclusief het nieuwe industrieterrein Haven Acht.

Vanaf aansluiting 40 wordt een nieuwe brug over het Drongelens Kanaal gerealiseerd, ongeveer 300 meter noordelijk van de bestaande snelwegbrug over het Drongelens Kanaal. De weg loopt vervolgens parallel langs de noordzijde van de A59 en wordt aan de rand van Waalwijk aangesloten op de Kloosterheulweg.



*Noordelijke Parallelstructuur Waalwijk (Bron: NRD, 2015)*

### **Westelijke Randweg Drunen**

De nieuwe en volledige aansluiting 40 biedt kansen voor een verbetering van de ontsluiting van zowel Waalwijk als Drunen. Om hiervan te profiteren wordt, behalve de hierboven beschreven aanleg van de noordelijke parallelstructuur in Waalwijk, ook op het grondgebied van de gemeente Drunen een verbindingsweg aangelegd. Deze weg komt te liggen in het gebied tussen Drunen en Waalwijk dat de Baardwijkse Overlaat wordt genoemd en verbindt aansluiting 40 met de Overlaatweg. De Overlaatweg verbindt reeds in de bestaande situatie Drunen-West en Waalwijk-Oost met elkaar. De verbindingsweg komt parallel te liggen aan de Heidijk, op een afstand van circa 80 meter.





*Westelijke Randweg Drunen (Bron: NRD, 2015)*

### **Doortrekken Spoorlaan (aansluiting 40 - Kastanjelaan-West te Drunen)**

De Spoorlaan vormt in Drunen een parallelweg ten zuiden van de A59. De weg fungeert als een belangrijke ontsluitingsweg voor de kern. Tussen de Spoorlaan en aansluiting 40 is echter sprake van een ontbrekende schakel, doorgaand verkeer moet nu via de Kastanjelaan-West en de Eindstraat de aansluiting 40 bereiken.

Door de aanleg van een verbindingsweg tussen aansluiting 40 en de Spoorlaan wordt ervoor gezorgd dat (regionaal) verkeer niet langer gebruik hoeft te maken van de wegen door de kern én de A59. De weg komt direct ten noorden van de voormalige Spoordijk te liggen.

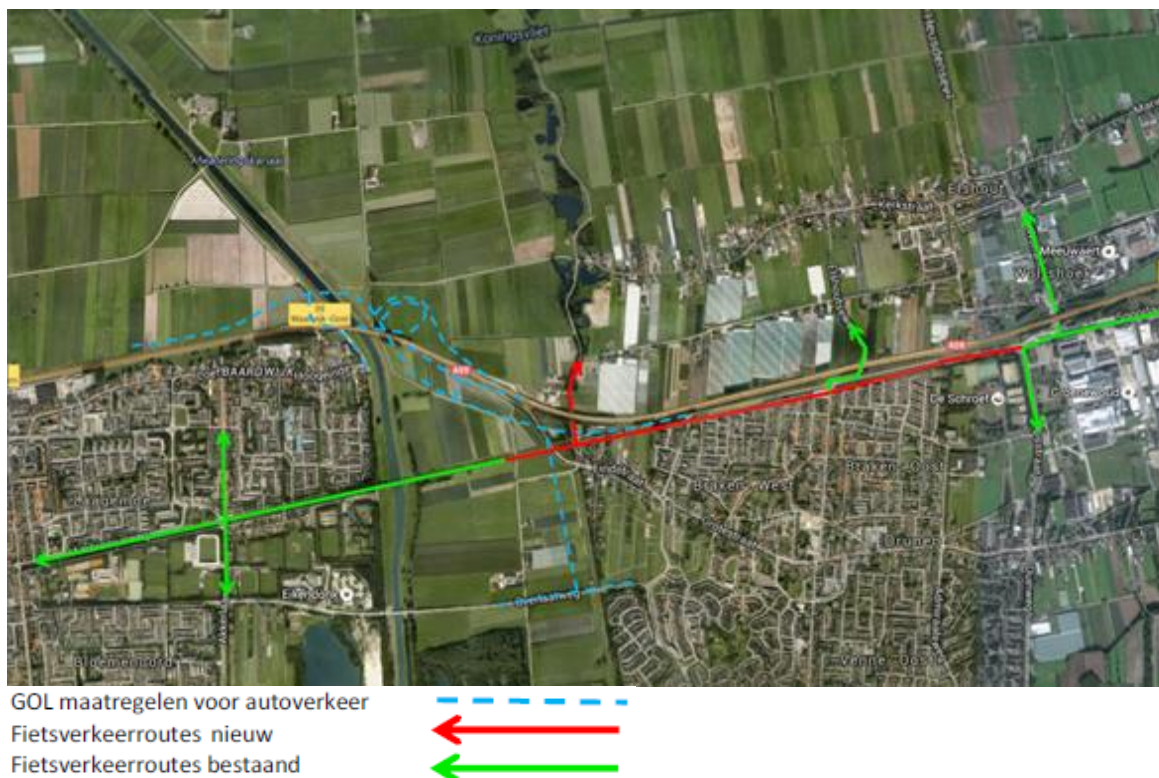


*Doortrekken Spoorlaan (Bron: NRD, 2015)*

### 3.3.3 Fietsverbindingen

Er komt een doorgaande snelfietsroute voor woon-, werk- en schoolverkeer tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch. Een snelfietsroute is een directe, brede fietsverbinding met weinig obstakels, zoveel mogelijk voorrang voor fietsers en weinig hinder van ander verkeer. Een snelfietsroute verleidt meer mensen om de fiets te nemen in plaats van de auto, waardoor de doorstroming op de A59 verder verbetert.

Het tracé van de snelfietsroute loopt vanaf Waalwijk via het oude Spoortracé ten zuiden van de A59 tot aan de Zeedijk in Drunen. Vanaf daar loopt de route ten zuiden van de (verlengde) Spoorlaan verder in oostelijke richting, om uiteindelijk via bestaande en nieuwe parallelwegen in 's-Hertogenbosch uit te komen. De fietsverbindingen lopen deels over bestaande fietspaden (Spoortracé) en deels over nieuwe fietspaden.



*Fietsverkeerroutes Waalwijk-Oost / Drunen-West (Bron: MER, 2017)*

### 3.3.4 Ecologische verbindingen

#### Algemeen

Zowel noordelijk als zuidelijk van de A59 liggen grote robuuste natuurkernen als de Loonse en Drunense Duinen, Vlijmens Ven, Moerputten, Vughtse Gement, Sompen en Zooislagen, Elshoutse Zeedijk en Hooibroeken en de Maasuitwaerden. Eén van de opgaven binnen de GOL is de realisatie van 2 ecologische verbindingen die de robuuste natuurgebieden noordelijk en zuidelijk van de A59 in ecologisch opzicht met elkaar verbinden.

Op onderstaande kaartverbeelding zijn de verbindingen in GOL verband te realiseren in rood weergegeven.





*Eindbeeld ecologische verbindingzones Oostelijke Langstraat en omgeving. Rode verbindingzones worden gerealiseerd binnen de GOL, blauwe verbindingzones betreffen andere projecten c.q. zijn reeds gerealiseerd (Bron: Natuurmonumenten, 2016)*

Binnen het PIP West ligt de ecologische verbinding Drongelens Kanaal tussen Waalwijk en Drunen. Het droge systeem van de Loonse en Drunense Duinen, wordt via de dijken langs Drongelens Kanaal en de aansluitende dijken van de vroegere overlaatgebieden verbonden met de dijken langs de Maas. Het Drongelens Kanaal vormt zo een uiterst waardevol verbindende schakel die de aangrenzende natte en droge gebieden ecologisch met elkaar verbindt.

Vanwege het intensieve landbouwkundig gebruik in de Baardwijkse Overlaat en het belang van een goed functionerende ecologische verbindingzone op deze plek is gekozen voor een robuust aangezette verbindingzone. Dit doet recht aan het regionale belang van deze verbindingzone voor de ontsluiting van aangrenzende gebieden uit het natuurnetwerk. De opgave voor de verbindingzone door de Baardwijkse Overlaat betreft het verbinden van natte en droge ecologische systemen. Gidssoorten voor deze brede ecologische verbindingzone zijn ree, bever, otter, das, waterspitsmuis, dwergmuis, hermelijn, wezel, vleermuizen, insecten waaronder diverse vlinder- en sprinkhanensoorten, herpetofauna soorten waaronder in ieder geval de kamsalamander en de poelkikker, en flora soorten van droge gemeenschappen als glanshaververbond en stroomdalgrasland.

Om de nieuw aan te leggen verbindingzone tussen het Drongelens Kanaal en de Elshoutse Zeedijk optimaal voor een breed spectrum aan soorten te laten functioneren, dient deze ingericht te worden als volwaardig leefgebied, speciaal voor die doelsoorten die minder mobiel zijn zoals insecten en amfibieën. De gekozen doelsoorten vereisen ook hier

een robuust netwerk met poelen, struweel, en rietoevers in een kruiden- en faunarijk grasland.

### **Ecologische verbindingszone langs Drongelens Kanaal**

De eerste stap in het creëren van de ecologische verbindingszone is reeds gezet: Rijkswaterstaat heeft in 2016 de snelwegbrug vervangen door een nieuwe brug. Deze is 36 meter langer dan de oude brug. Ook is de waterkering langs de oostzijde van het Drongelens Kanaal plaatselijk naar het oosten verschoven. Hiermee is ruimte gecreëerd voor de verbindingszone.

Bedoeling is dat er langs het Drongelens Kanaal een ecopassage van 600 meter lang wordt gerealiseerd, die zowel onder de nieuwe brug in de A59 als de nieuwe brug bedoeld voor de noordelijke parallelstructuur Waalwijk door loopt. De ecopassage wordt een natuurlijk ingerichte robuuste oever die ook de kering omvat en loopt van de insteek tot het raster achter de dijk.



*Nieuwe snelwegbrug Drongelens Kanaal met ruimte voor de ecologische verbindingszone, gezien vanuit het noorden (Bron: Google Maps, 2016)*

De ecopassage onder de rijksweg zal naar de noord- en naar de zuidzijde worden uitgebreid en ingericht tot een lange ecologische verbindingszone. Ten noorden van de A59 zal de verbindingszone naar het oosten afbuigen en daar aansluiten op de natuurgebieden langs de Elshoutse Zeedijk. Aan de zuidzijde zal de verbindingszone aansluiten op de ecologische verbindingszone van het Drongelens Kanaal. In deze fase zal ook een ecoduiker worden aangelegd onder de Drunenseweg / Overlaatweg.





*Ecologische verbindingzone langs Drongelens Kanaal, inclusief oost-west verbinding Elshoutse Zeedijk (Bron: NRD, 2015)*

### **De verbinding van EVZ Drongelens Kanaal en EVZ Elshoutse Zeedijk**

Deze verbinding wordt robuust vormgegeven. De breedte varieert van 40 tot 120 meter.

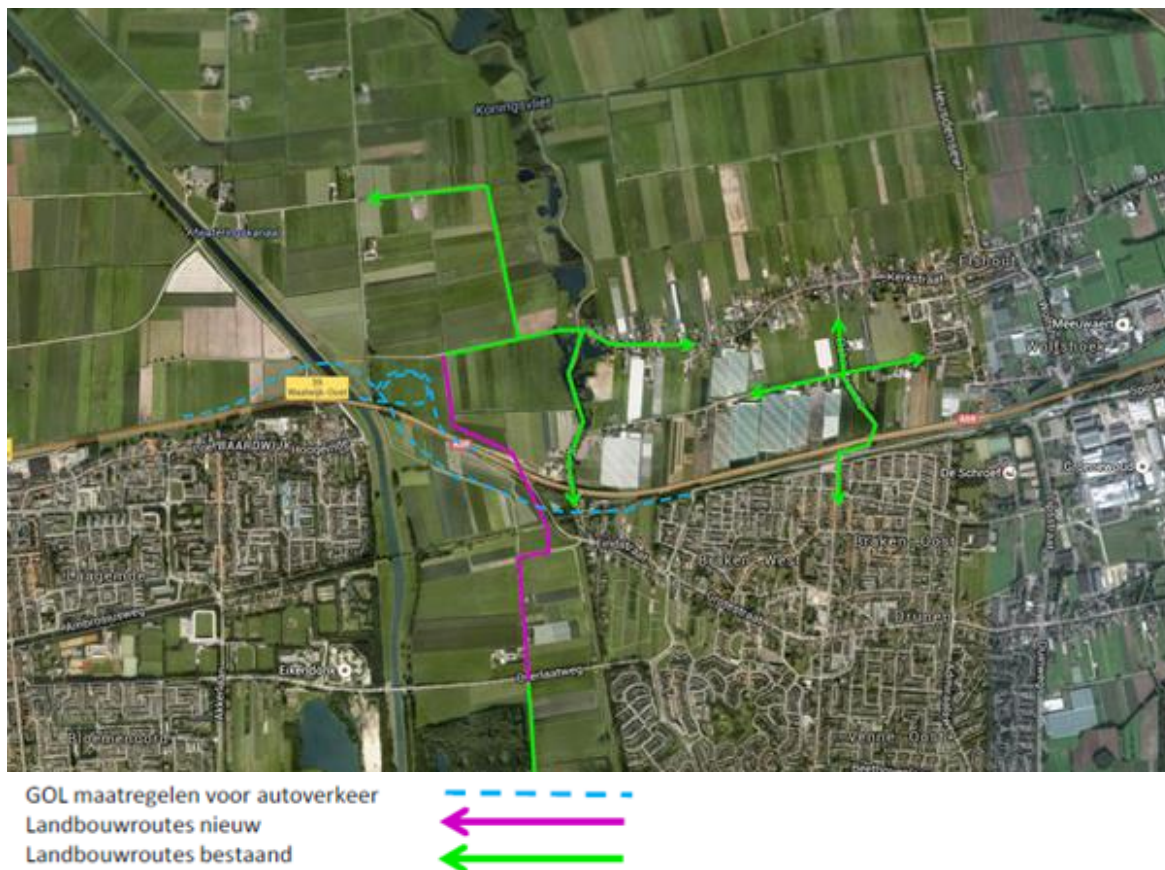
### **Ecologische verbindingzone langs de Heidijk**

Volgens het provinciaal beleid is er ook langs de Heidijk een EVZ gelegen. Slechts een deel van deze verbinding langs de kern van Drunen is gerealiseerd. Sommige delen ontbreken nog.

Ooit was het de bedoeling aan de oostzijde van de Baardwijkse Overlaat onder of over de A59 een doorgang te maken met een direct aan de noordzijde van de A59 gelegen verbinding naar het Drongelens Kanaal. Voortschrijdend inzicht heeft er toegeleid, dat er inmiddels een onderdoorgang voor de EVZ is gemaakt onder de A59 aan de westzijde van de Baardwijkse Overlaat direct langs het Drongelens Kanaal. De verbinding met de Elshoutse Zeedijk is nu op een grotere afstand van de A59 geprojecteerd. Besloten is om een groot deel van de Heidijk als EVZ te behouden. Alleen daar waar deze EVZ de maatregelen van het GOL kruist Verlengde Spoorlaan) zal de EVZ verdwijnen. Ter hoogte van de Eindstraat zal de Heidijk worden hersteld. Dit deel krijgt in het PIP GOL West als onderdeel van het NNB de bestemming 'Natuur' met de dubbelbestemming 'overige zone - NNB'.

### 3.3.5 Landbouw

Alle percelen in de Overlaat blijven voor landbouwverkeer goed bereikbaar. Landbouwverkeer kan via de bestaande tunnel onder de A59 van noord naar zuid rijden en omgekeerd. Onder de spoordijk heeft het landbouwverkeer twee mogelijkheden: direct langs de nieuwe ontsluiting Drunen-west of via de bestaande onderdoorgang bij de Overstortweg. Landbouwverkeer kan hierdoor via verschillende opties direct bij ieder perceel komen.



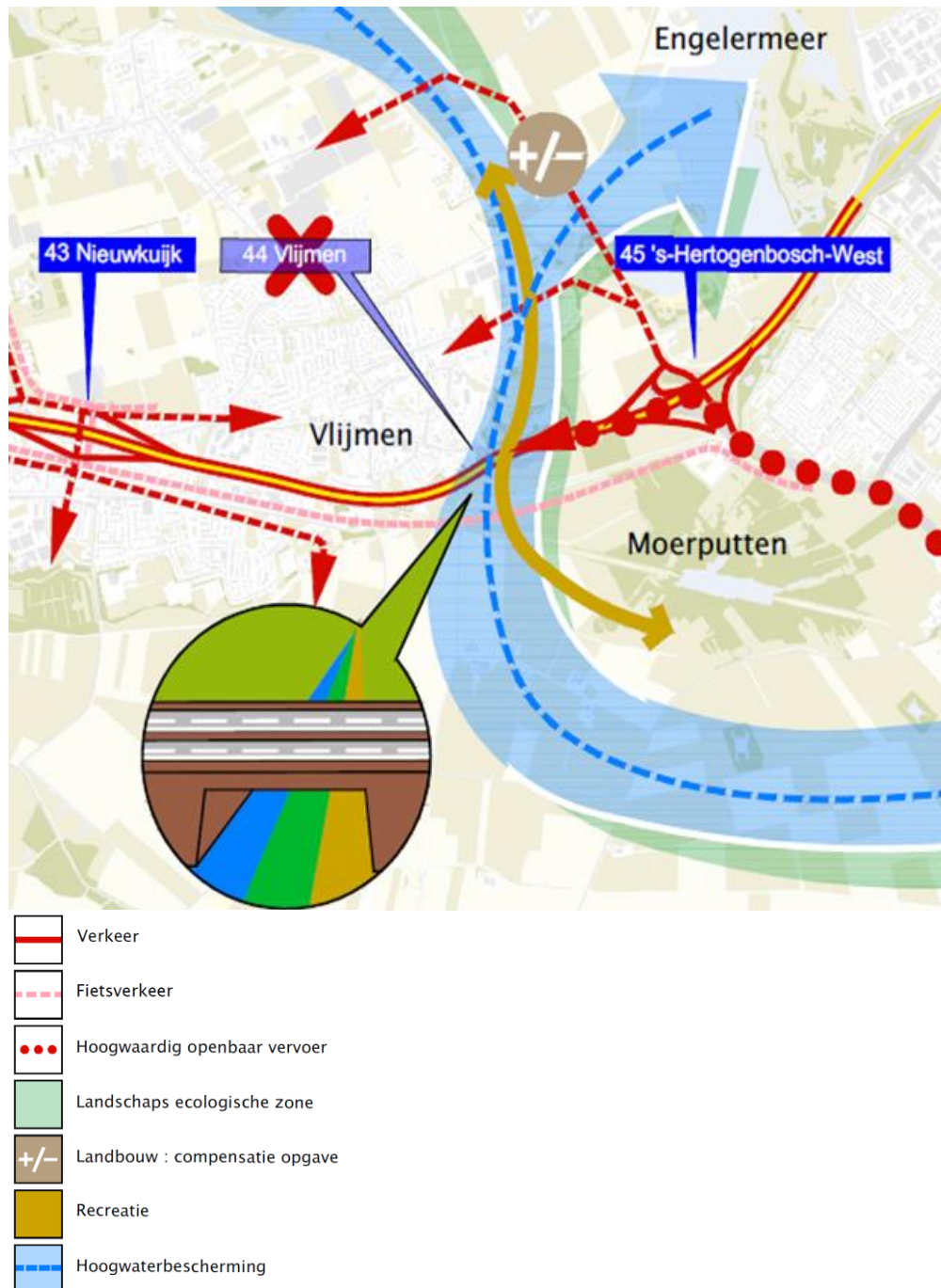
Landbouwverkeer routes Waalwijk-Oost / Drunen-West (Bron: MER, 2017)

### 3.3.6 Recreatie

De ontwikkeling heeft een beperkte invloed op de bestaande recreatieve fietsroutes. De fietsroutes lopen langs/over de dijken van de Overlaat en over de Spoordijk. Deze worden functioneel niet aangetast, maar wel in beleving verbeterd. Zo krijgt fietsknooppunt 14 (kruising van de Heidijk met de spoordijk) als onderdeel van de entree van Drunen een prominente plek. De wandelroutes in en rondom de Baardwijkse Overlaat worden functioneel niet aangetast. Het dichtmaken van de Heidijk biedt de mogelijkheid om wandelroutes aan deze zijde van de Overlaat aan elkaar te verbinden.

### 3.4 Ruimtelijke maatregelen PIP GOL Oost

De ruimtelijke maatregelen die zijn voorzien binnen het plangebied van inpassingsplan Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat - Oost/West, worden hierna toegelicht. Onderstaande afbeelding geeft een overzicht van de maatregelen.



Overzichtskartaal ruimtelijke maatregelen GOL Oost (Bron: MER)



### 3.4.1 Aanpassingen aansluitingen

#### Aansluiting 43 (Nieuwkuijk)

Aansluiting 43 en de wegenstructuur in de directe omgeving zal worden aangepast. Bij de keuze tussen twee verschillende varianten heeft de Stuurgroep GOL op 9 december 2016 besloten om de variant 'verlegde toe- en afrit' te realiseren. Hierbij wordt de zuidelijke op- en afrit van aansluiting 43 in oostelijke richting verplaatst naar de omgeving van het bedrijventerrein Nassaulaan. De afrit komt hiermee niet langer uit op de rotonde Spoorlaan/Jonkheer de la Courtstraat, zodat deze rotonde wordt ontlast.

Verkeer vanuit Nieuwkuijk dat de A59 richting 's-Hertogenbosch op wil zal nog wel gebruik blijven maken van de rotonde. De nieuwe op- en afrit wordt namelijk ontsloten via een parallelweg, die in het westen aansluit op de rotonde (ter plaatse van de huidige oprit) en in het oosten uitkomt op de Vendreef (zie ook paragraaf 3.4.2).



*Nieuwe wegenstructuur aansluiting 43 (Bron: NRD, 2015)*

#### Aansluiting 44 (Vlijmen)

De minder goede doorstroming van de A59 wordt deels veroorzaakt door het grote aantal toe- en afritten vlak na elkaar. Er is er daarom voor gekozen om een aantal toe- en afritten op de A59 af te sluiten. Als gevolg hiervan vervalt de aansluiting 44 (Vlijmen). In de nieuwe situatie zal de ontsluiting van Vlijmen-Oost volledig plaatsvinden via aansluiting 45 (Ring 's-Hertogenbosch-West), die hiervoor wordt aangepast en waarop hierna wordt ingegaan. Zodra de aangepaste aansluiting 45 in gebruik wordt genomen, wordt aansluiting 44 gesloten.



 Afsluiten

*Afsluiting aansluiting 44 (Bron: NRD, 2015)*

### **Aansluiting 45 (Ring 's-Hertogenbosch - West)**

Aansluiting 45 (Ring 's-Hertogenbosch - West) neemt ten behoeve van de ontsluiting van Vlijmen de functie van aansluiting 44 over. Mede in verband met de realisatie van Randweg Vlijmen-Oost (zie paragraaf 3.4.2) wordt ook aansluiting 45 aangepast. De aansluiting van de nieuwe Randweg Vlijmen-Oost wordt vormgegeven als kruispunt, voorzien van verkeerslichten.





Aansluiting 45 (Bron: NRD, 2015)

### 3.4.2 Aanpassingen onderliggend wegennet

#### Parallelstructuur Nieuwkuijk

Er wordt aan de zuidzijde van de A59 een nieuwe parallelweg gerealiseerd, die vanaf de rotonde Spoorlaan/Jonkheer de la Courtstraat tot aan de Vendreef loopt. Ter hoogte van bedrijventerrein Nassaulaan sluit de parallelweg aan op de nieuwe op- en afrit van aansluiting 43. Voor de aansluiting op de Vendreef wordt de bestaande kruising omgebouwd naar een rotonde.

De parallelweg wordt in het westelijk deel uitgevoerd als éénrichtingsweg. Dit houdt in dat de weg alléén vanaf de rotonde Spoorlaan/Jonkheer de la Courtstraat toegankelijk is. Voor het oostelijk deel, vanaf de op- en afrit van de snelweg, is de parallelweg tweebaans. Dit betekent dus dat de rotonde bij de Vendreef zowel verkeer richting de A59 als komend vanaf de A59 verwerkt. De ontsluiting van de bestaande aanwezige bedrijven aan de huidige Parallelweg blijft verzekerd, onder meer door de aanleg van een extra lus.



- Weg
- Andere maatregelen GOL niet betrekking hebbend op Parallelstructuur Nieuwkuijk

*Parallelstructuur Nieuwkuijk (Bron: NRD, 2015)*

### **Randweg Vlijmen-Oost**

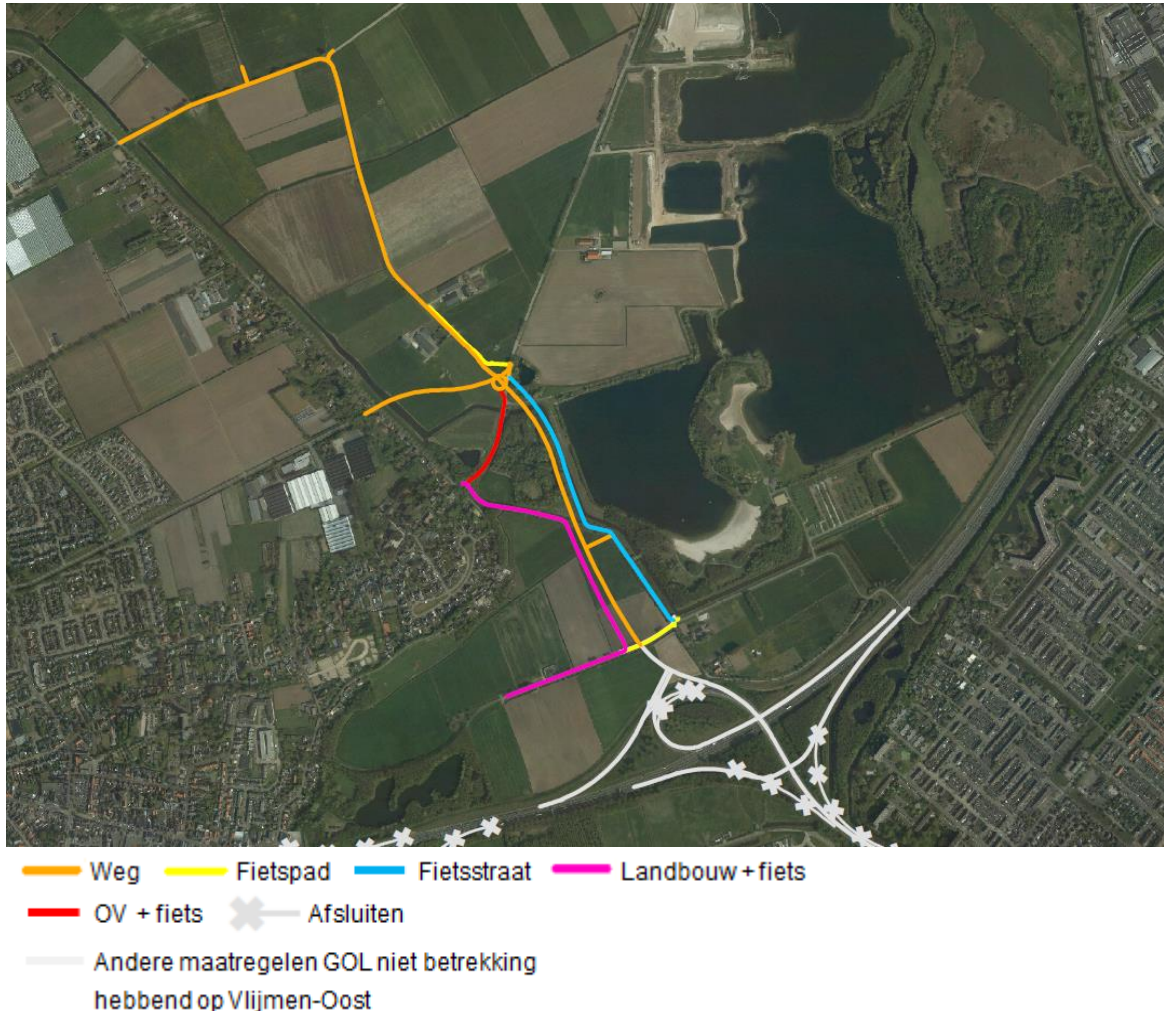
De bestaande knelpunten in Vlijmen en op de A59 én toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, zoals woningbouw, maken de aanleg van een randweg aan de oostkant van Vlijmen noodzakelijk. De Randweg Vlijmen komt te liggen tussen aansluiting 45 en een rotonde die de verbinding vormt met de Vijfhoevenlaan.

Het tracé van de Randweg is geprojecteerd aan de westzijde van de weg De Gemeint. De Gemeint blijft gehandhaafd voor bestemmingsverkeer en langzaam verkeer. Ter hoogte van de Vijfhoevenlaan wordt een rotonde gerealiseerd met aansluitingen op de Vijfhoevenlaan, de Engelseweg in beide richtingen en de Voorste Zeedijk.

De Randweg zal tevens dienen als compartimenteringskade in het waterbergingsgebied. Daarom zal de weg worden aangelegd op een kleine verhoging in het landschap. In deze verhoging worden voorzieningen aangebracht om (in geval van hoog water) het water te kunnen sturen.

Het zuidelijk deel van de randweg vanaf de aansluiting 45 tot aan de Vijfhoevenlaan is nieuw en krijgt een 80 km/u regime. Het noordelijk deel van de randweg vanaf de Vijfhoevenlaan via de Voorste Zeedijk en De Bellaard naar de Tuinbouwweg wordt opgewaardeerd en krijgt een 60 km/u regime.





Randweg Vlijmen-Oost (Bron: NRD, 2015)

### 3.4.3 Fietsverbindingen

Er komt een doorgaande snelfietsroute voor woon-, werk- en schoolverkeer tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch. Een snelfietsroute is een directe, brede fietsverbinding met weinig obstakels, zoveel mogelijk voorrang voor fietsers en weinig hinder van ander verkeer. Een snelfietsroute verleidt meer mensen om de fiets te nemen in plaats van de auto, waardoor de doorstroming op de A59 verder verbetert.

De route loopt vanuit Waalwijk (in eerste instantie via het oude Spoortracé) via bestaande en nieuwe parallelwegen ten zuiden van de A59, om uiteindelijk in 's-Hertogenbosch uit te komen. De route wordt ook ingepast in de nieuwe parallelstructuur Nieuwkuijk.

Daarnaast sluit de fietsroute aan op een verbeterde fietsverbinding door de nieuwe wijk Geerpark en langs de Abt van Engelenlaan. Ook Elshout en Haarsteeg krijgen zo goede aansluitingen met Nieuwkuijk.

De fietsverbindingen worden hoofdzakelijk op en langs bestaande wegen gerealiseerd. Hiernaast worden op verschillende andere locaties, gekoppeld aan wegaanpassingen, fietspaden aangelegd.





GOL maatregelen voor autoverkeer

Fietsverkeerroutes nieuw

Fietsverkeerroutes bestaand

Fietsverkeerroutes Nieuwkuijk (Bron: MER, 2017)



GOL maatregelen voor autoverkeer

Fietsverkeerroutes nieuw

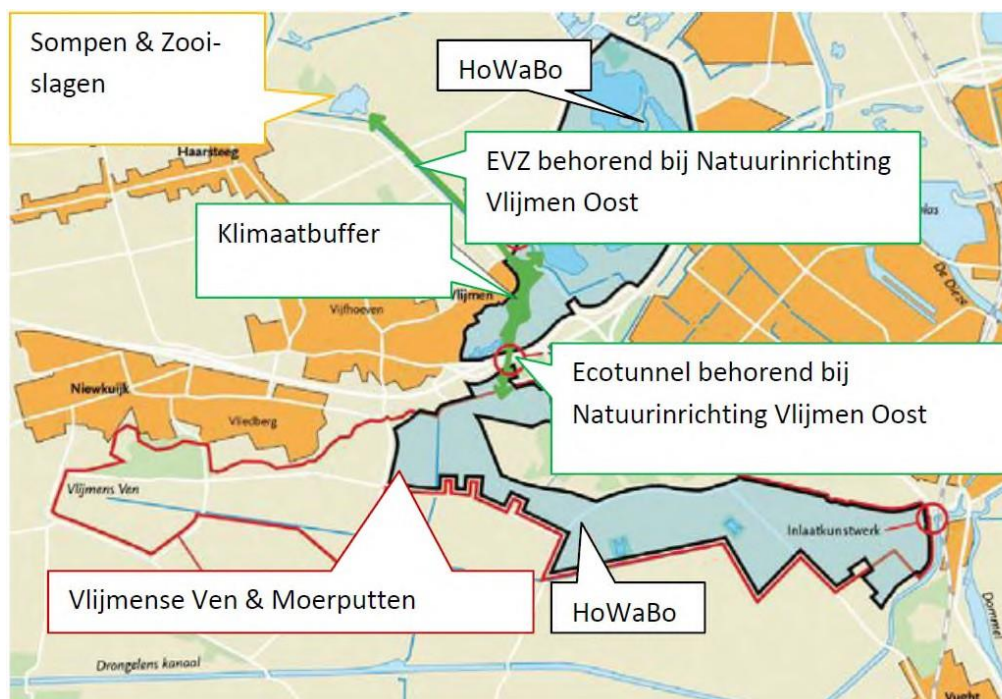
Fietsverkeerroutes bestaand

Fietsverkeerroutes Vlijmen-Oost (Bron: MER, 2017)

#### 3.4.4 Ecologische inrichting

##### Natuurinrichting Vlijmen-Oost

De klimaatbuffer verbindt op zijn beurt het hoogwaterbergingsgebied rondom het Engelermeer met het hoogwaterbergingsgebied rondom het natuurgebied de Moerputten. Beide gebieden zijn nog in ontwikkeling en vormen straks samen het HoogWaterbergingsgebied 's-Hertogenbosch, kortweg HoWaBo. Zowel in de klimaatbuffer als in de HoWaBo worden waterberging, natuurontwikkeling, agrarisch gebruik en recreatie gecombineerd.



Onderlinge samenhang tussen HoWaBo, klimaatbuffer en ecologische zone (Bron: MER, 2017)





*Ecologische zone Vlijmen-Oost (Bron: NRD, 2015)*

### **Ecotunnel Vlijmen-Oost**

Een belangrijke schakel in de verbinding van de natuur- én waterbergingsgebieden ten noorden en ten zuiden van de A59 vormt de ecotunnel 'Vlijmen-Oost'. Deze komt onder de A59 tussen de (op te heffen) aansluiting 44 en aansluiting 45. Om de onderdoorgang mogelijk te maken zal de rijksweg ongeveer een meter worden opgetild. De ecotunnel wordt 20 meter breed en krijgt een doorgangshoogte van 2,4 m. De tunnel wordt toegankelijk voor wandelaars.



*Ecotunnel (Bron: NRD, 2015)*

#### 3.4.5 HoWaBo

Behalve dat de nieuwe ecotunnel de ontbrekende schakel vormt in het project HoWaBo, zijn er nog meer maatregelen in GOL voorzien die bijdragen aan de realisatie van HoWaBo. Zo heeft de nieuwe Randweg behalve een verkeersfunctie ook een functie als compartimenteringskade, ofwel een begrenzing van het waterbergingsgebied. Daarnaast komen er in de Randweg, Gemeint en Engelse weg kunstwerken ten behoeve van regulering van water tijdens het gebruik van het waterbergingsgebied.

#### 3.4.6 Landbouw

De bereikbaarheid van de percelen in de Biessertpolder en ten zuiden van het Engelermeer blijft voor landbouwverkeer in stand. Aan de oostzijde van de Randweg kan het verkeer gebruik maken van het fietspad met rabatstroken, aan de westzijde van een gedeelte van de Gemeint en van het fietspad aan de teen van de Randweg. Het landbouwverkeer van oost naar west over de Biessertweg is niet meer mogelijk.





Landbouwverkeer routes Vlijmen-Oost (Bron: MER, 2017)

#### 3.4.7 Recreatie

De fietsroutes bij Vlijmen Oost blijven intact. Door de ontwikkeling is er bij Vlijmen Oost in het fietsknooppuntennetwerk tussen fietsknoop 43 en 56 een extra route mogelijk die aan kan sluiten op een rondje fietsen rond het Engelermeer. Bij aansluiting 45 wordt de wandelroute over de Gemeint opgeknijpt. Hier zijn echter wel verschillende alternatieve routes over de nieuwe fietspaden mogelijk.

Een stukje verderop in westelijke richting wordt een nieuwe onderdoorgang voor wandelaars gecreëerd, in de vorm van de ecotunnel tussen aansluiting 44 en 45. Hiermee wordt het mogelijk vanuit Vlijmen onder de A59 naar de Moerputten te lopen.

## Hoofdstuk 4 Ruimtelijk Kwaliteitsplan en Ruimtelijk Ontwerp

### 4.1 Inleiding

Eén van de ambities in de GOL is om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied Oostelijke Langstraat te versterken (zie paragraaf 2.3.6). De GOL-maatregelen moeten leiden tot een vermeerdering van de gebruikswaarde, een verhoging van de belevingswaarde en een vergroting van de toekomstwaarde van het gebied. Vanuit dit kader is een Ruimtelijk Kwaliteitsplan (RKP) opgesteld dat zich richt op de gehele GOL. Onderdeel hiervan vormt een uitgebreide analyse, om te komen tot kernkwaliteiten en ontwerpprincipes. Deze zijn vervolgens toegepast in het Ruimtelijk Ontwerp (RO), waarin per deelgebied van de GOL een gedetailleerde weergave van de ruimtelijke transitie is opgenomen.

Het RKP en het RO worden in paragraaf 4.2 en 4.3 kort toegelicht. De volledige documenten zijn opgenomen als bijlagen 4 en 5.

In paragraaf 4.4 is aangegeven hoe het RO en het RKP zijn geborgd in dit inpassingsplan en vertaald in de juridische regeling van inpassingsplan "Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat - Oost/West".

### 4.2 Ruimtelijk Kwaliteitsplan

Het RKP richt zich op de gehele GOL en zijn omgeving en vormt de basis voor een eenduidige ruimtelijke kwaliteit in het gehele gebied. Het RKP heeft in eerste instantie de huidige natuurlijke, (cultuur)historische en geografische gesteldheid van het gebied in kaart gebracht. Op basis van deze analyse heeft een waardering plaatsgevonden, waaruit de kernkwaliteiten van het gebied zijn geformuleerd. Vervolgens zijn in het RKP-uitgangspunten en ontwerpprincipes opgesteld voor de verschillende deelgebieden.

In het RKP is een uitgebreide visie opgenomen over de wijze waarop de ruimtelijke kwaliteit het best kan worden versterkt. De voorgestelde visie bestaat uit de volgende vijf pijlers:

- Verblijven: met als principekeuze onder meer het zichtbaar houden/maken van openheid en nieuwe ontwikkelingen inpassen in bestaande richting van de verkaveling;
- Voortbewegen: met als principekeuze onder meer snel en efficiënt gebruik van infrastructuur;
- Oriënteren: met als principekeuze onder meer een oost-west georiënteerde hoofdrichting van de infrastructuur;
- Identificatie: met als principekeuze onder meer het versterken van het herkenbare karakter van de Baardwijkse Overlaat;
- Bestendigheid: met als principekeuze onder meer het koppelen van nieuwe structuren aan bestaande structuren.

Het RKP bevat ook specifieke ontwerpprincipes en uitgangspunten voor de kunstwerken in de deelgebieden. Onder kunstwerken worden infrastructurele elementen zoals bruggen, tunnels en dijken/taluds verstaan, maar ook geluidsschermen, verlichting en bebording. De ontwerpprincipes voor de kunstwerken in de Baardwijkse Overlaat hebben een duidelijke landschappelijke en cultuurhistorische relatie en deze is daarom ook zichtbaar in de uitwerking van de kunstwerken. In de Biessertpolder rondom Vlijmen wordt juist een eenvoudige en doelmatige opzet van de kunstwerken nagestreefd.



Op 9 december 2016 heeft de Stuurgroep GOL een besluit genomen over de te realiseren variant voor de westelijke randweg Drunen in de Baardwijkse Overlaat. Gekozen is voor een ligging parallel aan de Heidijk. In combinatie hiermee is gekozen voor het 'open maken van de oude spoordijk'. Het openmaken van deze spoordijk biedt de mogelijkheid het historische verhaal van de Overlaat op een goede manier te laten zien en een nieuw cultuurhistorisch 'icoon' in het gebied te creëren.

Het volledige RKP is als bijlage 4 opgenomen. Om in één oogopslag inzicht te krijgen in de belangrijkste ontwerpprincipes in het gebied, is de overzichtskaart in de laatste paragraaf van het document een handig hulpmiddel.

### 4.3 Ruimtelijk Ontwerp

Het RKP bevat de algemene uitgangspunten en ontwerpprincipes die voor de GOL gelden. Door gedetailleerder naar de plek te kijken is ingezoomd naar ontwerpprincipes op bepaalde deelgebieden. Deze zijn ruimtelijk vertaald in het Ruimtelijk Ontwerp (RO). Het RO legt de nadruk op de verbeeldingen en verwoordingen van de te nemen ruimtelijke maatregelen. Het RO is één van de uitgangspunten voor het wegontwerp.

Aan het RO hebben de volgende uitgangspunten ten grondslag gelegen:

- **Landschap en cultuurhistorie verduidelijken/behouden/versterken:** door de karakteristieken van iedere landschappelijke eenheid als basis te gebruiken wordt het ontwerp gekoppeld aan de plek en zal de identiteit van het gebied versterkt worden. Nieuwe ontwikkelingen dienen binnen dit raamwerk te passen. Een inpassing met landschappelijke kenmerken en cultuurhistorie is het uitgangspunt. Hierdoor ontstaat een herkenbare omgeving met een identiteit gekoppeld aan de geformuleerde landschapseenheden.
- **De parallelstructuur is een doorgaande, continue route:** de A59 en de parallelstructuur dienen één doorlopende route te zijn. De continuïteit kan gevonden worden in het profiel, het straatmeubilair en materiaalgebruik, maar ook in herkenbare elementen langs deze lijn.
- **De herkenbaarheid van de plek versterken:** behoud en verbeteren van de zichtlijnen naar diverse landmarks. Daarnaast is het belangrijk dat structuurdragers worden behouden en/of versterkt. Daarbij kan gedacht worden aan de dijkstructuren, maar ook aan de landbouw die een belangrijke functie in het gebied heeft. De oriëntatie van de weggebruikers kan worden versterkt door kunstwerken met een eigen identiteit te realiseren.
- **Beleefbaar maken van het gebied:** door het realiseren van zichtlijnen in het gebied kan het gebied beter worden beleefd en ervaren. Afwisseling en variatie dragen bij aan de aantrekkelijkheid van het gebied.
- **Logica qua oriëntatie:** de inrichting dient de oriëntatie te bevorderen. Zo dienen geleidende elementen de gebruiker over de infrastructuur te leiden. Ook komend van een plek buiten de weg dient het geheel er logisch uit te zien en herkenbaar te zijn. Zicht op belangrijke punten (landmarks) en overzichtelijke, begrijpbare aansluitingen bevorderen de logica van de plek en daarmee de oriëntatie.

- **Vergroten bereikbaarheid:** door de parallelstructuur af te maken en het toevoegen van nieuwe wegen wordt de bereikbaarheid van het gebied voor de verschillende weggebruikers vergroot. Door vervanging van de brug over het Drongelens Kanaal is de doorstroming van de A59 al vergroot. Een nieuwe snelfietsroute van Waalwijk naar 's-Hertogenbosch vergroot de doorstroming en bevordert het gebruik van de fiets.
- **Voorkomen wateroverlast:** de nieuwe ontwikkelingen dienen rekening te houden met watercompensatie zodat er in de toekomst geen wateroverlast zal ontstaan.
- **Veiligheid:** verkeersveiligheid is één van de belangrijkste uitgangspunten. Er is hier sprake van verschillende verkeersintensiteiten en -snelheden van gebruikers. Het samenkomen van deze gebruikers dient veilig te zijn. Door het verminderen van het aantal opritten en afslagen van de A59 wordt de verkeersveiligheid vergroot.
- **Kwaliteitsniveau:** het kwaliteitsniveau voor de uitwerking van de Ruimtelijke Ontwerpen is in het BOK omschreven als 'sober en doelmatig'.

Door deze verscheidenheid aan uitgangspunten is een integraal RO tot stand gekomen. In het RO komen diverse aspecten bij elkaar, zoals landschap, cultuurhistorie, ecologie, water, etcetera. Met de in het RO opgenomen ruimtelijke maatregelen worden bestaande landschappelijke eenheden, structuren en elementen zo veel mogelijk behouden. Tegelijkertijd wordt er hiermee voor gezorgd dat het effect van de nieuwe infrastructuur op het landschap beperkt is. Zo zijn de Baardwijkse Overlaat en de Bokhovense- en Biessertpolder zoveel mogelijk in hun waarde gelaten.

Voor de volledige weergave van het ruimtelijk ontwerp, gedetailleerd uitgewerkt en toegelicht per deelgebied, wordt verwezen naar het document dat als bijlage 5 is opgenomen.

#### 4.4 Juridische borging RKP en RO's

Zoals hierboven is aangegeven, komen in de RO's diverse aspecten bij elkaar, zoals landschap, cultuurhistorie, ecologie, water, etc. In het RKP is nader ingegaan op vormgeving van kunstwerken, zoals bruggen en viaducten, en van geluidwerende voorzieningen. Aspecten die ruimtelijk relevant zijn in de zin van de Wro kunnen in het PIP worden geborgd. Aspecten, die dat niet zijn, zoals vormgeving van bouwwerken kunnen (soms) op een andere wijze worden geborgd. Het kan ook zijn dat gekozen wordt om bepaalde uitgangspunten te zien als kaders, die meegegeven worden voor de nadere uitvoering van bepaalde werken.

In de paragrafen 6.3.1, 6.3.2 en 6.3.3 wordt het relevante beleid en de relevante regels uit de Verordening Ruimte op een rij gezet voor het GOL. Delen van de GOL liggen in gebieden, waar de provincie specifiek beleid ontwikkeld heeft op het gebied van natuur, landschap, water en cultuurhistorie heeft. In deze gebieden is het beleid gericht op het treffen van maatregelen en het doen van investeringen gericht op:

1. zorgvuldig ruimtegebruik, een goede landschappelijke inpassing en ruimtelijke kwaliteitswinst
2. instandhouding, behoud c.q. herstel van natuurwaarden
3. instandhouding, behoud c.q. herstel van cultuurhistorische waarden;
4. instandhouding, behoud c.q. herstel van verschillende regionale waterkeringen en watersystemen en reserveringen voor waterberging

In het RKP en in de RO's zijn deze maatregelen verwerkt. Het provinciaal beleid schrijft ook voor dat deze maatregelen geborgd worden, zodat ze ook daadwerkelijk worden uitgevoerd. Hieronder zullen zowel de maatregelen als de borging op een rij worden gezet. Wel is het soms lastig om bijvoorbeeld maatregelen voor natuur, landschap en cultuurhistorie uit elkaar te halen, omdat deze veel met elkaar te maken hebben en elkaar beïnvloeden. Investerings in natuur of cultuurhistorie zijn tegelijkertijd ook een investering in ruimtelijke kwaliteit.

#### 4.4.1 GOL-West

##### **Maatregelen en borging zorgvuldig ruimtegebruik, goede landschappelijke inpassing en ruimtelijke kwaliteitswinst**

Allereerst geldt dat het PIP de landschappelijke inpassing van de GOL maatregelen niet in de weg staat. Doordat binnen alle bestemmingen de functie groen is toegestaan.

In het achtergrondrapport 'Landschap, Recreatie en Landbouw' wordt in paragraaf 10.1.2 nader ingegaan op de landschappelijke inpassing en te nemen mitigerende maatregelen. Dit is terug te vinden op de RO's.

Voor de Baardwijkse Overlaat is openheid in het middengebied het uitgangspunt in combinatie met het versterken van de randen met beplanting zodat het contrast tussen de open Overlaat en zijn omgeving groter wordt. In de regels van de bestemming 'Verkeer' van het inpassingsplan GOL West is de bepaling opgenomen dat in de Baardwijkse Overlaat geen hoog opgaande beplanting is toegestaan die de openheid in de Overlaat aantast.

Ter versterking van de oost-west relatie is het open maken van de bestaande spoordijk (Halve zolenlijntje) een goede maatregel. Hiermee wordt de buffer tussen Drunen en Waalwijk door middel van een bebouwd element benadrukt. Door het open maken van de spoordijk lijkt het landschap door te lopen, en wordt de eenheid aan de zuidzijde van de A59 deels hersteld. Binnen de bestemming 'Verkeer' van het inpassingsplan GOL West is de voorwaardelijke verplichting opgenomen dat het Halve zolenlijntje een open constructie dient te hebben.

Daarnaast wordt tussen de Heidijk en de nieuwe randweg Drunen een gebied ingericht als plasdras-zone met greppels en verschaald grasland, die de verkavelingsstructuur benadrukken. Deze zone kan tijdelijk natter zijn bij hoge waterstanden. In een later stadium wordt dit nog uitgewerkt. Deze zone heeft de bestemming 'Groen' gekregen in het bestemmingsplan GOL West.

Verder zal de uitvoerder van het werk via de aanbestedingsovereenkomst verplicht worden de investeringen in het landschap bij het verder uitwerken van de plannen mee te nemen. Daarnaast zullen specifieke eisen worden opgenomen in een Klanteisen Specificatie (KES), onderdeel van de aanbestedingsstukken.

Op de verbeelding is de gebiedsaanduiding 'overige zone - groenblauwe mantel' opgenomen op gronden die in de Verordening Ruimte als zodanig zijn aangegeven. In het inpassingsplan GOL West betreft het de hele Baardwijkse Overlaat (tenzij de aanduiding ecologische verbindingzone geldt). Deze zone heeft onder andere betrekking op behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van landschappelijke waarden en kenmerken. Dit is nog een extra borging boven de hier boven genoemde regelingen gericht op de toekomst nadat de GOL-maatregelen zijn gerealiseerd.

In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de cultuurhistorische waarden. De maatregelen die daar genoemd worden zijn ook gericht op zuinig ruimtegebruik en zorgen voor ruimtelijke kwaliteitswinst.

### **Maatregelen en borging cultuurhistorie**

In paragraaf 7.8.3 wordt ingegaan op de cultuurhistorische waarden binnen de Baardwijkse Overlaat. Allereerst zijn deze beschermd door middel van de dubbelbestemming Waarde - Cultuurhistorie (artikel 17 van het PIP GOL West). Deze bestemming is gelegd op de gronden, die als cultuurhistorisch vlak zijn aangewezen in de Verordening ruimte. Bepaald wordt dat de cultuurhistorische en aardkundige waarden van dit gebied niet onevenredig worden aangetast. Deze dubbelbestemming ziet ook op bescherming van de overige cultuurhistorische waarden, zoals de spoorbrug in de Baardwijkse Overlaat.

De beoogde GOL-maatregelen tasten de cultuurhistorische waarden niet onevenredig aan en versterken op bepaalde punten deze waarden door:

1. de aanleg van op- en afritten en (een deel van) de parallelstructuur langs de A59 zoveel mogelijk op of onder maaiveld niveau. Om dit te borgen is een bepaling opgenomen dat ten zuiden van de A59 de infrastructuur op of onder maaiveld moet worden aangelegd (artikel 18 onder d van het PIP GOL West) met uitzondering van het Halve Zolenlijntje, dat verhoogd in het landschap ligt.
2. de aan te leggen infrastructuur nabij de bestaande A59 te realiseren en voor een deel van de parallelweg ten zuiden van de A59 de oude historische lint tussen Drunen en Waalwijk te volgen. Dit is geborgd middels de bestemming 'Verkeer'.
3. de westelijke randweg zo dicht als mogelijk bij de Heidijk aan te leggen. Dit is geborgd door de bestemming 'Verkeer'.
4. geen hoog opgaande beplanting toe te staan in het open middengebied van de Overlaat (zie ook hierboven onder het kopje borging landschappelijke inpassing). Dit is geborgd in de regels.
5. herstel van de Heidijk ter hoogte van de Eindstraat te Drunen. Dit is geborgd door hier de bestemming 'Natuur' te leggen.
6. een nieuwe coupure in de Heidijk ter hoogte van de verlengde Spoorlaan om de bergkorenmolen beter zichtbaar te maken. Dit is geborgd door de bestemming 'Verkeer'.
7. het open maken van de oude spoordijk in de Baardwijkse Overlaat. Dit is geborgd door een voorwaardelijke verplichting (zie ook hierboven onder het kopje borging landschappelijke inpassing).

### **Maatregelen en borging ecologie**

De GOL heeft ook betrekking op de aanleg van ecologische verbindingzones. Dit is allereerst geborgd door het opnemen van twee gebiedsaanduidingen 'Overige zone - attentiegebied Natuur Netwerk Brabant' en 'Overige zone - Natuur Netwerk Brabant' conform de Verordening ruimte.

Daarnaast heeft het Natuur Netwerk Brabant de bestemming 'Natuur' gekregen en, daar waar andere bestemmingen worden gekruist, een specifieke functie-aanduiding.

Waterschap Aa en Maas heeft inmiddels het Projectplan EVZ Drongelens kanaal vastgesteld (Dat plan is in te zien via bijgaande link

<https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2017-24688/1/bijlag>



e/exb-2017-24688.pdf) De inrichting van de EVZ Drongelens kanaal tot Natuur is daarmee verzekgesteld.

### **Maatregelen en borging water**

In paragraaf 7.10 wordt ingegaan op het aspect water. De wateraspecten worden in dit PIP als volgt gewaarborgd:

1. Bestaande en nieuwe A-watgangen hebben de bestemming Water gekregen met een beschermingszone van 5 meter aan beide zijden (via een dubbelbestemming).
2. Er is in het PIP een dubbelbestemming opgenomen voor de bescherming van de waterkeringen. Daar waar deze wijzigen in het kader van het GOL is dit verwerkt op de verbeelding.
3. Binnen de (ruime) bestemming Verkeer zijn allerlei watervoorzieningen rechtstreeks toegestaan. Zo is gewaarborgd dat voldaan kan worden aan de waterbergingsopgave binnen het plangebied.
4. Naast het PIP is ook de Keur een belangrijk juridisch instrument om de belangen van het water te waarborgen. Dus ook via de Keur vindt borging plaats.

### **Borging vormgeving kunstwerken en geluidwerende voorzieningen**

In paragraaf 4.6 van het RKP wordt ingegaan op de vormgeving van kunstwerken en geluidwerende voorzieningen.

Het RKP zal gevoegd worden bij de aanbestedingsstukken. De uitvoerder zal via de aanbestedingsovereenkomst verplicht worden paragraaf 4.6 als uitgangspunt te nemen bij het verder uitwerken van de plannen. Daarnaast zullen specifieke eisen worden opgenomen in een Klanteisen specificatie (KES), onderdeel van de aanbestedingsstukken. Op deze wijze is de vormgeving van kunstwerken en geluidwerende voorzieningen in voldoende mate geborgd.

#### **4.4.2 GOL-Oost**

### **Maatregelen en borging zorgvuldig ruimtegebruik, goede landschappelijke inpassing en ruimtelijke kwaliteitswinst**

Allereerst geldt dat het PIP de landschappelijke inpassing van de GOL maatregelen niet in de weg staat. Doordat binnen alle bestemmingen de functie groen is toegestaan.

In het achtergrondrapport 'Landschap, Recreatie en Landbouw' wordt in paragraaf 10.1.1 nader ingegaan op de landschappelijke inpassing en te nemen mitigerende maatregelen, zoals deze ook zijn terug te vinden op de RO's.

De grootste ingreep in het landschap is de aanleg van de nieuwe randweg met nieuwe aansluitingen op het bestaande wegennet. Bij de situering hiervan is gepoogd de aantasting van het landschap zo gering mogelijk te laten zijn door de randweg zo dicht mogelijk bij het Engelermeer te projecteren en zo goed mogelijk aan te sluiten op de bestaande wegenstructuur. Dit is geborgd door de bestemming 'Verkeer'.

Verder zal door aanleg van (nieuwe) bomenlanen bestaande lijnen worden hersteld en nieuwe lijnen worden toegevoegd aan het landschap. Herstel en aanleg van de nieuwe bomenlanen wordt geborgd in de regels van het PIP in artikel 5.3.3.

Langs de nieuwe parallelweg met fietspad in de oost-westrichting ten zuiden van de A59 in Nieuwkuijk zullen de bestaande bosschages en bomen zoveel mogelijk worden behouden en waar mogelijk wordt de lijnstructuur extra aangezet door nieuwe (laan)beplanting. Dit is in de regels geborgd in artikel 5.3.4.

Verder zal de uitvoerder van het werk via de aanbestedingsovereenkomst verplicht worden de investeringen in het landschap bij het verder uitwerken van de plannen mee te nemen. Daarnaast zullen specifieke eisen worden opgenomen in een Klanteisen Specificatie (KES), onderdeel van de aanbestedingsstukken.

In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de cultuurhistorische waarden. De maatregelen die daar genoemd worden zijn ook gericht op zuinig ruimtegebruik en zorgen voor ruimtelijke kwaliteitswinst.

#### **Maatregelen en borging cultuurhistorie**

De realisatie van nieuwe wegen en structuren tasten cultuurhistorische structuren aan, vooral bij de realisatie van de nieuwe randweg bij Vlijmen. Hier worden enkele dijken en wegen met cultuurhistorische waarde doorsneden of aangetast. De landschappelijke inpassing van de weg door middel van de versterking van de aangetaste structuren (bijvoorbeeld de aanplant van bomenlanen) verzacht deze aantasting waardoor de effecten op cultuurhistorie worden gemitigeerd. Dit is geborgd door een voorwaardelijke verplichting in artikel 5.3.3.

De oude cultuurhistorische lijnen (de Gemeint en de Engelseweg) blijven behouden. Dit is geborgd door de bestemming 'Verkeer'.

Om aantasting van de Bokhovense Polder zoveel mogelijk te voorkomen is de nieuwe rotonde zo dicht als mogelijk is bij het Engelermeer gesitueerd daar waar in de huidige situatie de Voorste Zeedijk aansluit op de Engelseweg. De randweg volgt in noordelijke richting de huidige Voorste Zeedijk. Dit is geborgd door de bestemming 'Verkeer'.

Nabij de nieuwe aansluiting van de randweg op de A59 is er het streven om een verwijzing te maken naar de Boerenschans. Deze schans was een onderdeel van de Circumvallatielinie van Frederik Hendrik aangelegd tijdens het beleg van 's-Hertogenbosch in 1629. De regels maken het mogelijk om deze verwijzing te realiseren. Binnen de bestemming Verkeer- snelweg 1 zijn beeldende kunstwerken en daarmee gelijk te stellen voorzieningen toegestaan met een maximale hoogte van 12 m.

De aanleg van de parallelstructuur en fietspaden in de oost-westrichting ten zuiden van de A59 in Nieuwkuijk heeft een positief effect op de herkenbaarheid van de voormalige spoordijk. De oude structuur wordt meer zichtbaar en herkenbaar. Dit is geborgd door de bestemming 'Verkeer'.

### **Maatregelen en borging ecologie**

De GOL heeft ook betrekking op de aanleg van ecologische verbindingszone langs de Voordijk. Deze verbindingszone heeft de bestemming 'Natuur' gekregen. Er treedt barrièrewerking op de EVZ op ter hoogte van de Voordijk door de aanleg van de oostelijke randweg Vlijmen die de EVZ twee keer kruist. Deze barrièrewerking wordt gemitigeerd door een brug met doorlopende oevers met een loopstrook van minimaal 1,5 meter en een hoogte van minimaal 2 meter tussen de loopstrook en het plafond van de faunavoorziening onder De Bellaard, de Vijfhoevenlaan en de Engelseweg. Deze 'ecoduikers' zijn opgenomen in het PIP. Deze faunavoorzieningen mitigeren de effecten door barrièrewerking door de oostelijke randweg Vlijmen en verbeteren ook de situatie ten opzichte van de huidige situatie.

In de directe omgeving van het GOL liggen verschillende NNN-gebieden. Deze gebieden liggen met name in de directe omgeving van aansluiting 45. Ze overlappen voor een groot deel met het Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek. Verstoring door verlichting kan gemitigeerd worden door ter hoogte van NNN-gebieden zoveel mogelijk gebruik te maken van (lage) gerichte verlichting waarbij de directe omgeving van de weg zo min mogelijk wordt beschenen. Dit is vastgelegd via een voorwaardelijke verplichting in de regels van het inpassingsplan.

### **Borging water**

In paragraaf 7.10 wordt ingegaan op het aspect water. De wateraspecten worden in dit PIP als volgt gewaarborgd:

1. Bestaande en nieuwe A-watgangen hebben de bestemming Water gekregen met een beschermingszone van 5 meter aan beide zijden (via een dubbelbestemming).
2. Er is in het PIP een dubbelbestemming opgenomen voor de bescherming van de waterkeringen. Daar waar deze wijzigen in het kader van het GOL is dit verwerkt op de verbeelding.
3. Binnen de (ruime) bestemming Verkeer zijn allerlei watervoorzieningen rechtstreeks toegestaan. Zo is gewaarborgd dat voldaan kan worden aan de waterbergingsopgave binnen het plangebied.
4. Naast het PIP is ook de Keur een belangrijk juridisch instrument om de belangen van het water te waarborgen. Dus ook via de Keur vindt borging plaats.
5. Tenslotte zijn de waterbergingsgebieden conform het provinciale beleid door middel van een dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterbergingsgebied' beschermd.

**Borging vormgeving kunstwerken en geluidwerende voorzieningen**

In paragraaf 4.6 van het RKP wordt ingegaan op de vormgeving van kunstwerken en geluidwerende voorzieningen.

Het RKP zal gevoegd worden bij de aanbestedingsstukken. De uitvoerder zal via de aanbestedingsovereenkomst verplicht worden het RKP en met name paragraaf 4.6 als uitgangspunt te nemen bij het verder uitwerken van de plannen. Daarnaast zullen specifieke eisen worden opgenomen in een Klanteisen specificatie (KES), onderdeel van de aanbestedingsstukken.

Op deze wijze is de vormgeving van kunstwerken en geluidwerende voorzieningen in voldoende mate geborgd.



## Hoofdstuk 5 Milieueffectrapportage

### Twee inpassingsplannen en één MER

Ten behoeve van een zorgvuldige besluitvorming over het project GOL is een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. In het MER worden de effecten van het programma op het milieu beschreven en wordt onderzocht welke maatregelen moeten worden genomen om ongewenste effecten op het milieu te voorkomen of te verminderen. Besloten is één MER op te stellen. De samenhang op milieu en waarden binnen het gebied is zodanig, dat om een goed beeld te krijgen van de effecten op het milieu één MER de voorkeur verdient. In het eigenlijke MER wordt hier nog nader op ingegaan.

#### 5.1 Inleiding en procedure

De partijen die gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor de GOL willen een zorgvuldig onderbouwd besluit nemen. Om dit te bereiken is besloten een milieueffectrapport op te stellen ten behoeve van beide PIP's.

De m.e.r.-procedure is dus niet gekoppeld aan een bepaalde m.e.r.-plichtige activiteit (Besluit m.e.r.), maar ingestoken vanuit zorgvuldige besluitvorming. Vanuit de Natuurbeschermingswet 1998 is het opstellen van een MER met passende beoordeling wel verplicht omdat significante effecten op Natura2000-gebieden niet zijn uit te sluiten.

Bij de m.e.r.-procedure vindt inspraak plaats, waardoor belanghebbenden bij het onderzoek worden betrokken. De uitkomsten van het MER zijn tevens gebruikt bij het vaststellen van mitigerende (verzachtende) en compenserende maatregelen. De m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen (in combinatie met het PIP GOL):

- Kennisgeving door bevoegd gezag (is gezet);
- Opstellen Notitie Reikwijdte en Detailniveau (is gezet);
- Ter inzagelegging Notitie Reikwijdte en Detailniveau (is gezet);
- Raadplegen Commissie voor de milieueffectrapportage (is gezet);
- Opstellen reactienota op Notitie Reikwijdte en Detailniveau (is gezet);
- Opstellen van het milieueffectrapport (is gezet);
- Kennisgeving van het MER en het ontwerp PIP (is gezet);
- Inspraak/zienswijzen over het MER en het ontwerp PIP (deze stap wordt nu gezet);
- Advies door de Commissie voor de milieueffectrapportage;
- Vaststelling PIP (en daarmee ook het MER, dat onderdeel uitmaakt van het PIP).

In het algemeen is het bevoegd gezag de overheid die verantwoordelijk is voor het besluit waarbij het MER wordt gemaakt. In dit geval is dat de provincie Noord-Brabant die verantwoordelijk is voor het besluit over het PIP. De Commissie voor de milieueffectrapportage, een onafhankelijke commissie, toetst het MER mede op basis van de binnengekomen zienswijzen op het MER. De Commissie geeft het bevoegd gezag vervolgens onafhankelijk advies of het MER voldoet aan de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) en het advies van de commissie over de NRD.

## 5.2 Notitie Reikwijdte en Detailniveau en het trechteringsproces

De m.e.r.-procedure is gestart met het opstellen van een NDR. De NRD beschrijft de beoogde reikwijdte en het detailniveau van het MER. De NRD heeft 6 weken (16 maart 2015 t/m 4 mei 2015) ter inzage gelegen. Daarnaast heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage op 27 mei 2015 advies uitgebracht over de NRD. Er zijn 84 inspraakreacties binnengekomen. Op basis van diverse variantenonderzoeken is begin 2015 een voorlopig voorkeursalternatief gekozen. Dit alternatief is beschreven in de NRD (het zogenaamde NRD-alternatief). De inspraakreacties hadden met name betrekking op varianten op het NRD-alternatief. De inspraakreacties en het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage zijn verwerkt in een reactienota NRD (vrijgegeven 15 september 2015). De binnengekomen reacties/ideeën zijn beoordeeld in een uniform trechteringsproces, namelijk:

1. De volgende randvoorwaarden:
  - a. de variant dient uniek te zijn;
  - b. nieuwbouw en bedrijventerreinen moeten goed te ontsluiten zijn;
  - c. er moet voldaan kunnen worden aan de natuurwetgeving;
  - d. er moet voldaan kunnen worden aan de ontwerprichtlijnen;
  - e. er mag geen strijd zijn met andere onderdelen van het GOL op het gebied van natuur, water, landbouw en fietsroutes;
  - f. de variant dient te passen binnen het budget;
2. Quicksan naar de effecten.
3. De doelmatige ideeën zijn onderzocht in aanvullende variantenstudies.

De NRD en de Reactienota zijn in te zien op de website <https://www.oostelijkelangstraat.nl/>

Uit het trechteringsproces zijn twee varianten naar voren gekomen waarvan de Stuurgroep GOL heeft besloten om ze, aanvullend op het NRD-alternatief, te onderzoeken in het MER. Voor GOL-Oost is aanvullend op het NRD-alternatief de variant: verschuiven/verleggen van de zuidelijke op- en/ of afrit van aansluiting 43 Nieuwkuijk onderzocht. Voor GOL-West is aanvullend op het NRD-alternatief de variant: westelijke randweg Drunen nabij de Overstortweg onderzocht. Op 9 december 2016 heeft de Stuurgroep GOL gekozen voor het NRD-alternatief in GOL-West en voor GOL-Oost voor de variant verschuiven/verleggen van de zuidelijke op- en/ of afrit van aansluiting 43 Nieuwkuijk. Dit is de voorkeursvariant die in PIP's planologisch worden mogelijk gemaakt.

## 5.3 Het MER

In het MER zijn de volgende thema's onderzocht: verkeer, geluid, lucht, externe veiligheid, gezondheid, bodem, water, archeologie, landschap, cultuurhistorie, recreatie, natuur en landbouw. Het MER zelf en een samenvatting hiervan zijn apart bij dit inpassingsplan gevoegd, zie bijlage 3. GOL kent meerdere vooraf vastgestelde doelen. Deze staan in de volgende tabel opgesomd. Uit het MER blijkt, dat al deze doelen worden bereikt, met uitzondering van de belevingswaarde. Hierin treedt geen significante verandering op.

| Thema                                              | Doel                                                                            |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| Kwaliteit van de leefomgeving                      | Afname van verkeer in de kernen                                                 |
|                                                    | Afname geluidbelasting bij gevoelige bestemmingen (>53 dB)                      |
|                                                    | Verbetering van de luchtkwaliteit (NO2 en fijnstof)                             |
| Bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid | Bereikbare woonwijken                                                           |
|                                                    | Bereikbare bedrijven                                                            |
|                                                    | Doorstroming A59 (mag in ieder geval niet verslechteren)                        |
|                                                    | Bereikbare recreatiegebieden                                                    |
|                                                    | Verbetering verkeersveiligheid: door opheffen (halve) aansluitingen (in kernen) |
| Fietsverkeer                                       | Volledige fietsverbindingen (West-Oost en Noord-Zuid)                           |
| Barrièrewerking A59 opheffen                       | Natuur verbinden                                                                |
|                                                    | Water (HoWaBo mogelijk maken). Dit doel geldt alleen voor GOL Oost              |
|                                                    | Landbouw (extra passagemogelijkheid A59). Dit doel geldt alleen voor GOL West   |
| Goede ruimtelijke kwaliteit                        | Gebruikswaarde verbeteren (voortbewegen)                                        |
|                                                    | Belevingswaarde verbeteren (verblijven, oriënteren en identificeren)            |
|                                                    | Toekomstwaarde verbeteren (bestendigheid)                                       |

Doelen GOL (Bron: MER, 2017)

Uit het MER volgt dat de effecten per thema verschillend zijn: soms positief, soms neutraal en soms negatief. Met name voor de thema's geluid, gezondheid, natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie en water zijn er maatregelen mogelijk om negatieve effecten te voorkomen, te beperken of te compenseren. Te denken valt aan geluidsschermen, stil asfalt, nieuwe watergangen, de Programma Aanpak Stikstofdepositie, het open maken van de voormalige spoordijk in de Baardwijkse Overlaat en het aanbrengen van faunatunnels. Op basis van alle beschikbare informatie, inclusief hoofdstuk 1 tot en met 9 van het MER, heeft de Stuurgroep-GOL een unaniem besluit genomen over het voorkeursalternatief (VKA) voor GOL. Dit voorkeursalternatief bestaat voor GOL Oost uit de variant met de verlegde toe- en afrit en voor GOL West uit het NRD-alternatief aangevuld met de volgende keuzes:

1. Fase 1 en fase 2 worden gelijktijdig gerealiseerd. In de bestuursovereenkomst GOL wordt gesproken over twee fases, waarbij alleen de realisatie van de eerste fase in financieel opzicht zeker is. Onderzoeken in het kader van het MER wijzen uit dat de doelstellingen van GOL door het uitvoeren van de plannen in fase 2 (onder meer ecologische verbindingzones, de fietsverbinding en zuidelijke parallelweg Nieuwkuijk) beter gerealiseerd worden. Daarom spreekt de Stuurgroep de ambitie uit om beide fases gelijktijdig te realiseren. Dat zorgt voor een beter doelbereik en scoort hiermee beter op de aspecten natuur en verkeer.
2. In de Baardwijkse Overlaat komt de weg 80 m ten westen van de Heidijk te liggen in plaats van de eerder ontworpen 60 m. Deze keuze hebben de bestuurders gemaakt op basis van verschillende (milieu)overwegingen. Een weg op een afstand van 80 m is landschappelijk en cultuurhistorisch beter in te passen omdat er dan geen (flauwe) bochten in het tracé nodig zijn. Daarnaast volgt een weg op 80 m afstand beter het huidige verkavelingspatroon, ook dat is positief voor landschap en cultuurhistorie. Ten slotte betekent deze grotere afstand ook minder geluidsbelasting voor de kern van Drunen. Deze voordelen hebben in de besluitvorming zwaarder gewogen dan andere

belangen zoals het iets grotere ruimtebeslag van het plan. Voor de Baardwijkse Overlaat hebben de bestuurders verder gekozen voor het openmaken van de spoordijk inclusief realisatie van een fietsbrug. Hiermee wordt een icoon gerealiseerd waarmee het cultuurhistorische karakter van de spoordijk wordt gemarkeerd en tevens de openheid in het gebied wordt versterkt. De waterslinger welke onderdeel is van het NRD-alternatief is komen te vervallen bij het voorkeursalternatief. Dit vanwege de voorkeur voor het openmaken van de spoordijk in combinatie met de wens om reflectie van geluid over het wateroppervlak te beperken en daarmee de geluidsbelasting te reduceren. Ook is er sprake van minder verlies van landbouwareaal.

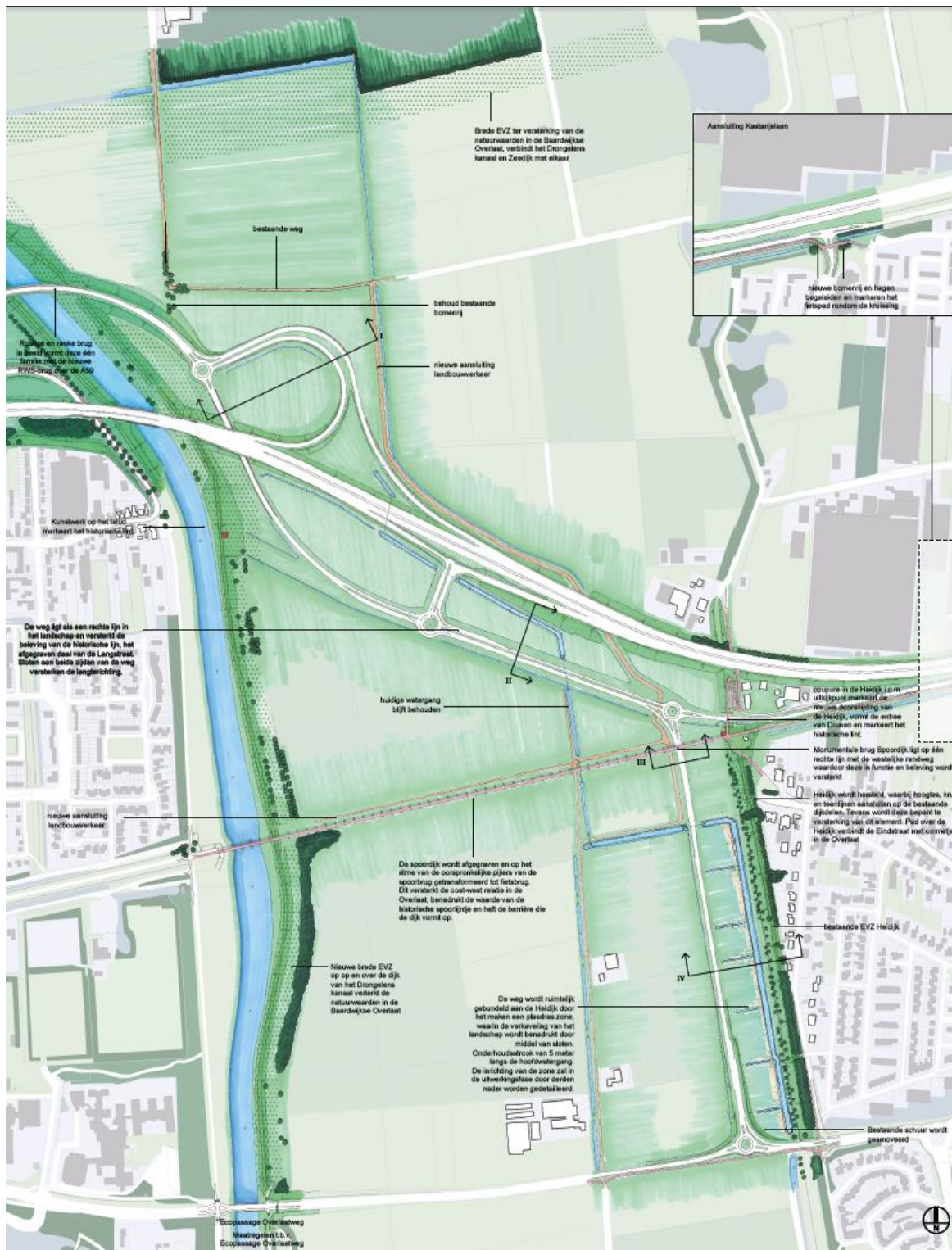
3. De Stuurgroep heeft besloten om een snelfietsroute te realiseren tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch. Dit in plaats van de snelle fietsverbinding. Een snelfietsroute is een directe, brede fietsverbinding met weinig obstakels, zoveel mogelijk voorrang voor fietsers en weinig hinder van ander verkeer. Een snelfietsroute verleidt meer mensen om de fiets te nemen in plaats van de auto, waardoor de doorstroming op de A59 verder verbetert. Hiermee zet de Stuurgroep een 'plus' op haar doelstelling ten aanzien van de fiets. Een snelfietsroutes betekent dat het fietspad breder wordt uitgevoerd (4 m breed) en dat de fietsers overal waar dat kan voorrang krijgen.

Het VKA is verwerkt en opgenomen in het ontwerp PIP. In het MER wordt tenslotte de conclusie getrokken dat er nog keuzes gemaakt moeten worden over de exacte aard en omvang van de mitigerende en compenserende maatregelen.

#### 5.3.1 GOL-West

In deze paragraaf zijn de effecten van het VKA beschreven voor zover deze afwijken van het NRD-alternatief. Onderdeel hiervan is een nieuw Ruimtelijk Ontwerp voor de Baardwijkse Overlaat in verband met de keuze van de Stuurgroep om de spoordijk open te maken.





Ruimtelijk Ontwerp van de Baardwijkse Overlaat voor het voorkeursalternatief (Bron: MER, 2017)

### **Kwaliteit leefomgeving**

Met betrekking tot het wegontwerp zijn er geen significante verschillen in effecten tussen het voorkeursalternatief en het NRD-alternatief. Bij het voorkeursalternatief rijden er wel iets minder auto's op de wegen binnen GOL vanwege de realisatie van een snelfietsroute tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch. Deze snelfietsroute zorgt ervoor dat weggebruikers meer de fiets gebruiken waardoor de verkeersintensiteit op de wegen afneemt. Als gevolg hiervan is het voorkeursalternatief iets gunstiger dan de variant met de verlegde toe- en afrit voor veel criteria zoals de verkeersafwikkeling, de toekomstvastheid van de wegen, de oversteekbaarheid, de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit. Wel heeft de snelfietsroute door de grotere breedte een iets groter effect op de waterhuishouding (meer verhard oppervlak) op landschap en cultuurhistorie (grotere zichtbaarheid van de route) en op natuur (meer asfalt).

Per saldo is het effect van de snelfietsroute positief omdat de positievere effecten zich continue voordoen (zoals verkeer en geluid) en de negatievere effecten goed zijn te mitigeren of te compenseren (zoals waterhuishouding). Het verschil op de individuele milieuthema's is echter relatief beperkt waardoor het voorkeursalternatief resulteert in dezelfde effectscores als de variant met de verlegde toe- en afrit. Nabij het zuidelijke deel van de westelijke randweg Drunen is ook sprake van een gering verschil tussen het voorkeursalternatief en het NRD-alternatief. In het NRD-alternatief ligt de weg hier om 60 m van de Heidijk. Bij het voorkeursalternatief bedraagt deze afstand 80 m. Daarnaast geldt dat er tussen de nieuwe randweg en de Heidijk in het voorkeursalternatief minder oppervlaktewater komt dan in het NRD-alternatief. Dit betekent dat er minder reflectie van geluid plaatsvindt in het voorkeursalternatief.

Voor de woningen langs de Molensteeg betekent de iets grotere afstand tot de weg en het minder reflecterende landgebruik dat het voorkeursalternatief een iets lagere geluidsbelasting heeft dan het NRD-alternatief. Het verschil bedraagt minder dan 0,5 dB. Voor de 3 woningen langs de Overstort is wel sprake van een iets hogere geluidsbelasting omdat de weg iets dichterbij deze woningen komt te liggen. Ook hier bedraagt het verschil minder dan 0,5 dB. In het akoestisch onderzoek dat is uitgevoerd voor het PIP vindt een gedetailleerde berekening plaats voor de effecten van het voorkeursalternatief. Daarbij is uiteraard rekening gehouden met de ligging van de weg op 80 m van de Heidijk en het aangepaste grondgebruik tussen de weg en de Heidijk.

Uit hoofdstuk 6 van het MER blijkt dat de effecten van GOL op de luchtkwaliteit gering zijn. Het verschuiven van de randweg met 20 m leidt daarom niet tot significant andere effecten dan het NRD-alternatief.

Voor externe veiligheid komen de effecten van het voorkeursalternatief overeen met het NRD-alternatief omdat het voorkeursalternatief uitgaat van dezelfde dimensionering voor de A59 en dezelfde routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

### **Natuur**

Het Ruimtelijke ontwerp van het voorkeursalternatief voor de Baardwijkse Overlaat leidt niet tot wezenlijk andere effecten op natuur dan het NRD-alternatief. Het tracé van de nieuwe infrastructuur ligt immers op dezelfde plek, uitgezonderd een kleine verschuiving van de westelijke randweg Drunen (20 meter verder van de Heidijk). Deze verschuiving leidt echter niet tot een wezenlijk ander effect op doorsnijding, stikstofdepositie, barrièrewerking etc. Door de aanleg van de snelfietsroute zal het bestaande fietspad over

de spoordijk worden verbreed. Deze verbreding vindt plaats aan de noordzijde. Aan de zuidzijde van de spoordijk is een foerageergebied van de das aanwezig. Aan de spoordijk staat ook een boom met holte die mogelijk wordt gebruikt als verblijfplaats door vleermuizen. Dit wordt momenteel onderzocht. Indien de holte gebruik wordt als verblijfplaats door vleermuizen dan zullen hier maatregelen getroffen worden, die worden voorgesteld en geborgd in het vast te stellen PIP.

### **Landschap en cultuurhistorie**

In het voorkeursalternatief is de wegas van de randweg Drunen met ca. 20 meter opgeschoven in westelijke richting. Dit is een licht positief effect ten opzichte van het NRD-alternatief omdat het tracé in het voorkeursalternatief de verkavelingsrichting van de Overlaat volgt. In het voorkeursalternatief is de landschappelijke, cultuurhistorische inpassing gewijzigd. In plaats van een waterstructuur over de gehele knoop is mitigatie en het tegengaan van versnippering opgelost door middel van het open maken van de spoordijk. Daardoor ontstaat een fietsbrug die is gebaseerd op de ruimtelijke principes van de historische spoorbrug. Dit is in overeenstemming met de mitigerende maatregelen zoals beschreven voor de variant met de ligging nabij de Overstortweg. Tussen de nieuwe randweg Drunen en de Heidijk is de waterstructuur verwijderd, hiervoor in de plaats komt een plasdras zone terug die de weg ruimtelijk koppelt aan de Heidijk. Deze zone maakt gebruik van de bestaande verkavelingsstructuur en wordt in het vervolgetraject verder uitgewerkt.

In de landschappelijke inpassing wordt geen landschappelijke structuur over de A59 heen geprojecteerd, hetgeen als waterslinger in het NRD-alternatief aanwezig was. De eenheid in de noord-zuidrichting wordt daarom met het voorkeursalternatief in mindere mate hersteld dan met het NRD-alternatief. Daar staat tegenover dat het over grote lengte openmaken van de spoordijk bijdraagt aan de openheid in dat deel van de Baardwijkse Overlaat. De inpassing van het voorkeursalternatief is daarmee beperkt minder ingepast dan het NRD-alternatief. Per saldo is sprake van een zelfde effectscore voor het voorkeursalternatief als voor het NRD-alternatief voor zowel het thema landschap als het thema cultuurhistorie (neutraal effect).

### **Landbouw**

Het verlies van landbouwareaal is in het voorkeursalternatief in totaal circa 3 ha. kleiner dan in het NRD-alternatief. Ondanks het opschuiven van de westelijke randweg met 20 m, waarvoor een extra aankoop van circa 0,5 ha landbouwgrond nodig is, zal door het weghalen van de waterstructuur (ten noorden van de A59) ca. 3,5 ha. minder landbouwgrond nodig zijn. Het voorkeursalternatief scoort daarom beperkt beter dan het NRD-alternatief.

### **Water**

De effecten op waterveiligheid en grondwater wijzigen niet. Voor het effect op oppervlaktewater geldt dat het ruimtelijke ontwerp van het voorkeursalternatief in de Baardwijkse Overlaat minder nieuw te graven oppervlaktewater bevat dan het NRD-alternatief. Dat heeft te maken met de waterslinger die in het NRD-alternatief zit maar niet in het voorkeursalternatief.

### 5.3.2 GOL-Oost

In GOL-Oost komt het wegontwerp van het voorkeursalternatief overeen met fase 1+2 van de variant met de 'verlegde toe- en afrit'. Dat is immers de variant waarvoor de Stuurgroep heeft gekozen. Bij het voorkeursalternatief rijden er wel iets minder auto's op de wegen binnen GOL dan in de variant vanwege de realisatie van een snelfietsroute tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch. Deze snelfietsroute zorgt ervoor dat weggebruikers meer de fiets gebruiken waardoor de verkeersintensiteit op de wegen iets afneemt. Als gevolg hiervan is het voorkeursalternatief iets gunstiger dan de variant met de verlegde toe- en afrit voor criteria zoals de verkeersafwikkeling, de toekomstvastheid van de wegen, de oversteekbaarheid, de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit. Wel heeft de snelfietsroute door de grotere breedte een iets groter effect op de waterhuishouding (meer verhard oppervlak) en op landschap en cultuurhistorie (grotere zichtbaarheid van de route).

Specifiek voor natuur geldt dat ten oosten van de Vendreef de SFR wordt aangelegd buiten de begrenzing van het Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek. Er vindt daarom geen ruimtebeslag op dit gebied plaats. De snelfietsroute ligt wel vlak bij dit Natura 2000-gebied. Bij de inrichting en realisatie van de snelfietsroute dient daarom rekening gehouden te worden met dit gebied. Zo dient er gerichte verlichting te worden geplaatst, zodat het Natura 2000-gebied niet wordt beschenen.

Het gebied waaraan de snelfietsroute ten oosten van de Vendreef aan grenst is buiten Natura 2000-gebied ook onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland. Er vindt geen ruimtebeslag op de NNN plaats, maar er dienen wel maatregelen genomen te worden om verstoring door verlichting te voorkomen. Ook in het kader van de NNN is daarom gerichte verlichting noodzakelijk.

Per saldo is het effect van de snelfietsroute positief omdat de positievere effecten zich continue voordoen (zoals verkeer en geluid) en de negatievere effecten goed zijn te mitigeren of te compenseren (zoals waterhuishouding). Het verschil op de individuele milieuthema's is echter relatief beperkt waardoor het voorkeursalternatief resulteert in dezelfde effectscores als de variant met de verlegde toe- en afrit.

### 5.3.3 Doelbereik en samenvatting

Uit bovenstaande paragrafen blijkt dat het doelbereik en de milieueffecten van het voorkeursalternatief in GOL Oost overeenkomen met de variant met verlegde toe- en afrit. In GOL West komen doelbereik en milieueffecten overeen met het NRD-alternatief. Voor de volledigheid zijn zowel doelbereik als milieueffecten hieronder samengevat.



| Doel                                               |                                                           | GOL Oost                                              | GOL West                                              |
|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Kwaliteit leefomgeving                             | Afname van verkeer in de kernen                           | Afname verkeer op 6 van de 6 geselecteerde straten    | Afname verkeer op 9 van de 10 geselecteerde straten   |
|                                                    | Afname geluid-belasting (>53 dB, conform GES methodiek)   | Afname bij circa 230 woningen                         | Afname bij circa 100 woningen                         |
|                                                    | Verbetering luchtkwaliteit (NO <sub>2</sub> en fijnstof)  | Kleine verbetering                                    | Kleine verbetering                                    |
| Bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid | Bereikbare woonwijken, bedrijven en recreatiegebieden     | Goed (o.a. Grassen goed bereikbaar)                   | Goed (o.a. Haven 8 en insteekhaven goed bereikbaar)   |
|                                                    | Verbetering doorstroming A59                              | Ja                                                    | Ja                                                    |
|                                                    | Verkeersveiligheid                                        | Verbeterd (door het opheffen van halve aansluitingen) | Verbeterd (door het opheffen van halve aansluitingen) |
| Fietsverkeer                                       | Volledige fietsverbindingen (West-Oost en Noord-Zuid)     | Ja                                                    | Ja                                                    |
| Barrièrewerking A59 opheffen                       | Natuur verbinden                                          | Ja (realisatie ecopassage onder de A59)               | Ja (realisatie ecopassage onder de A59 + EVZ)         |
|                                                    | Water (HoWaBo mogelijk maken)                             | Ja (realisatie ecopassage onder de A59)               | n.v.t.                                                |
|                                                    | Landbouw passages                                         | n.v.t.                                                | Ja (extra passage in de Baardwijkse Overlaat)         |
| Goede ruimtelijke kwaliteit                        | Gebruikswaarde (voortbewegen)                             | Positief                                              | Positief                                              |
|                                                    | Belevingswaarde (verblijven, oriëntatie en identificatie) | 0 (geen significante verandering)                     | 0 (na mitigatie)                                      |
|                                                    | Toekomstwaarde (bestendigheid)                            | Beperkt positief                                      | Beperkt positief                                      |

Weergave milieueffecten GOL Oost en GOL West (Bron: MER, 2017)

| Thema                     | GOL Oost | GOL West |
|---------------------------|----------|----------|
| <b>Verkeer</b>            | ++       | ++       |
| <b>Geluid</b>             | + of ++* | 0 of +*  |
| <b>Lucht</b>              | 0        | 0        |
| <b>Externe veiligheid</b> | 0        | 0        |
| <b>Gezondheid</b>         | + of ++* | + of ++* |
| <b>Bodem</b>              | ++       | ++       |
| <b>Water</b>              | 0        | 0        |
| <b>Archeologie</b>        | 0        | 0        |
| <b>Landschap</b>          | 0        | 0        |
| <b>Cultuurhistorie</b>    | 0        | -        |
| <b>Recreatie</b>          | +        | +        |
| <b>Natuur</b>             | ++       | ++       |
| <b>Landbouw</b>           | -        | -        |

Effecten van het voorkeursalternatief na het nemen van mitigerende en compenserende maatregelen (Bron: MER, 2017)

\*De exacte effectscore is afhankelijk van de mitigerende en compenserende maatregelen die in de praktijk worden genomen. In de achtergrondrapporten zijn deze mitigerende maatregelen voor geluid, natuur en water beschreven en waar nodig ook in het PIP geborgd. Zie daarvoor ook de paragrafen 4.4, 7.3, 7.7 en 7.10.

#### 5.4 Ingebrachte zienswijzen op het MER

Het MER wordt gelijktijdig met het ontwerp PIP 6 weken ter visie gelegen. De zienswijzen die in deze periode kunnen worden ingebracht zullen worden samengevat en van een reactie van de provincie worden voorzien. Het verslag zienswijzen zal gevoegd worden bij het vast te stellen PIP.

#### 5.5 Toetsingsadvies en aanbevelingen Commissie m.e.r.

De Commissie voor de milieueffectrapportage zal advies uitbrengen over het MER na de ter inzagelegging van het ontwerp PIP met MER. In het vast te stellen PIP zal de inhoud van dit toetsingsadvies worden weergegeven evenals de wijze waarop hier mee is omgegaan.

## Hoofdstuk 6      Beleidskader

### 6.1      Inleiding

Zowel op nationaal, provinciaal, regionaal als gemeentelijk niveau zijn diverse beleidsnota's verschenen, die kaderstellend zijn voor het onderhavige PIP. Alle van toepassing zijnde beleidsdocumenten worden hieronder kort besproken, met bijbehorende conclusies over de betekenis van het beleid voor het GOL-project. In de achtergrondrapporten die zijn opgesteld voor de verschillende effecten is waar nodig een uitgebreide beschrijving van het beleid opgenomen.

Naast het algemene beleid op het gebied van de ruimtelijke ordening en verkeer zijn er vanuit sectoraal (inter)nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid (wettelijke) verplichtingen die van invloed kunnen zijn op onderhavig PIP. Bijvoorbeeld op het gebied van ecologie, archeologie en water. Deze onderwerpen worden beschreven in Hoofdstuk 7 Planologische en milieuhygiënische aspecten om dubbelingen te voorkomen.

### 6.2      Nationaal beleid

#### 6.2.1      Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) (2012) geeft een nieuw, integraal kader voor thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In deze structuurvisie schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028. Ook is aangegeven in welke infrastructurele projecten geïnvesteerd gaat worden. Het land is verdeeld in regio's. Het programma GOL valt onder de MIRT-regio Brabant en Limburg. In paragraaf 4.4 van het SVIR worden de plannen voor MIRT-regio Brabant en Limburg beschreven. Relevant hieruit voor het programma GOL is het volgende:

- Versterking van de primaire waterkeringen (hoogwaterbeschermingsprogramma);
- Het samenwerken met decentrale overheden in de generieke deelprogramma's Veiligheid, Zoet water;
- Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS (inmiddels opgegaan in Natuurnetwerk Nederland (NNN)), inclusief de Natura 2000-gebieden.

#### Doorwerking plangebied

Er worden geen concrete uitspraken gedaan ten aanzien van de A59 of de aanleg van (lokale) infrastructuur. De doorstroming op snelwegen wordt in het algemeen als belangrijk bestempeld. De GOL is hier onder andere opgericht. De ontwikkelingen passen in de algemene visie dat Nederland goed bereikbaar dient te zijn, natuurgebieden met elkaar worden verbonden en ruimte gemaakt wordt voor waterberging.

### 6.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), ook wel bekend als de AMvB Ruimte, is gericht op doorwerking van nationale belangen in ruimtelijke plannen en bevat daarom richtlijnen voor de inhoud van ruimtelijke plannen of inpassingsplannen voor zover het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang.

In de SVIR is vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet door de Rijksoverheid. Relevant hieruit voor het programma GOL is het volgende:

- Ecologische Hoofdstructuur (inmiddels opgegaan in het Natuurnetwerk Nederland);
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen (A59).

In het SVIR wordt bepaald welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Barro bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken.

De normering uit het Barro werkt zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Bij besluitvorming over ruimtelijke plannen of inpassingsplannen moeten de regels worden gerespecteerd. Het merendeel van de regels legt beperkingen op, daarin is een gradatie te onderkennen. Deze zijn geformuleerd als een 'ja-mits', een 'ja, voor zover', een 'nee-tenzij', een 'nee-als' of een stringente 'nee' bepaling.

### Doorwerking plangebied

Een gedeelte van het Natuurnetwerk Nederland ligt binnen het plangebied. Voor het NNN geldt het 'nee, tenzij'-principe. Dit betekent dat nieuwe plannen of projecten niet zijn toegestaan als ze de wezenlijke (potentiële) waarden en kenmerken van het NNN significant aantasten. Uitzonderingen hierop zijn wanneer sprake is van redenen van groot openbaar belang en er geen reële alternatieven zijn. De schade dient in dat geval door mitigerende maatregelen zoveel mogelijk beperkt te worden. De restschade dient te worden gecompenseerd.

Het NNN en de ecologische verbindingzones zijn planologisch beschermd in de Provinciale Structuurvisie en Verordening Ruimte. In de Verordening staat aangegeven aan welke voorwaarden bij ruimtelijke ingrepen in en langs het NNN moet worden voldaan. Ook is het compensatiebeleid bij aantastingen van het Natuurnetwerk Nederland hierin opgenomen. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 6.3.3.

Voor de hoofdwegen bevat het Barro reserveringsgebieden voor toekomstige verbredingen. Nieuwe ruimtelijke plannen binnen deze gebieden mogen geen belemmerende activiteiten of bestemmingen mogelijk maken. Voor de A59 is echter geen reserveringsgebied aangewezen, zodat voor GOL geen belemmeringen gelden.



### 6.2.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

In artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is in lid 2 een motiveringsplicht opgenomen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen in ruimtelijke plannen. In de toelichting van het ruimtelijk plan moet hiervoor een verantwoording plaatsvinden aan de hand van een drietal opeenvolgende treden (de “ladder duurzame verstedelijking”). De eerste trede in deze ladder is een beschrijving dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Hierbij kan het gaan om zowel kwantitatieve als kwalitatieve aspecten. De beide vervolgstappen uit de genoemde ladder hebben betrekking op vraag of de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied ingepast kan worden en als dat niet mogelijk is op andere locaties, die vooral goed ontsloten moeten zijn.

#### Doorwerking plangebied

De ladder moet worden toegepast als sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Infrastructurele voorzieningen komen in de toelichting op artikel 3.1.6 Bro niet voor. De Handreiking die door het ministerie van I&M is opgesteld besteedt evenmin aandacht aan wegen. Die Handreiking gaat in op verschillende functies waarop de ladder moet worden toegepast: wonen, werken, detailhandel en overige stedelijke voorzieningen. Als voorbeelden van overige stedelijke voorzieningen noemt de Handreiking “accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoorsport en leisure”, over infrastructuurle voorzieningen wordt niet gesproken.

In een uitspraak van 18 februari 2015 (201400570/1/R6) komt de Raad van State onder punt 6.4 tot de conclusie, dat “gelet op de nota van toelichting en de strekking van de regeling die mede gericht is op het tegengaan van leegstand, de in het plan voorziene weg niet aangemerkt wordt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid, in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro”. Zie ook de uitspraken van 24 februari 2016 (20150142511/1/R6) en mei 2016 (201503924/1/R6).

De aanleg van de ecologische verbindingen en fietspaden en het volledig maken van de hoogwateraanpak 's-Hertogenbosch zijn ook geen stedelijke ontwikkelingen. Dit gelet op de nota van toelichting op de Bro en de strekking van de regeling, die mede gericht is op het tegengaan van leegstand.

Geconcludeerd kan daarom worden dat er met het PIP geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling, zodat een toetsing aan de treden van de Ladder voor duurzame verstedelijking niet noodzakelijk is.

### 6.2.4 Duurzaam veilig verkeer

In het Startprogramma 'Duurzaam Veilig' wordt nadrukkelijker dan voorheen gestreefd naar het wegnemen van de oorzaken van de verkeersonveiligheid. In deze visie wordt een integrale benadering voorgestaan waarbij functie, vorm en gebruik van de weg op elkaar zijn afgestemd. Voor de weggebruiker zal duidelijk moeten zijn tot welke categorie een weg behoort. Er worden drie wegcategorieën onderscheiden:

- Stroomwegen (buiten de bebouwde kom 100, 120 en 130 km/h): gericht op een zo veilig en betrouwbaar mogelijke afwikkeling van relatief grote hoeveelheden verkeer met een hoge (gemiddelde) snelheid;

- Gebiedsontsluitingswegen (binnen de bebouwde kom 50 en 70 km/h en buiten de bebouwde kom 80 km/h): gericht op zowel stromen als uitwisselen. Echter deels gescheiden: stromen op de wegvakken en uitwisselen op de kruispunten. De gebiedsontsluitingsweg vormt vaak de verbindende schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen;
- Erftoegangswegen (binnen de bebouwde kom 30 km/h en buiten de bebouwde kom 60 km/h): gericht op het toegankelijk maken van erven. Verblijven en recreëren spelen een belangrijke rol. Hierdoor is op zowel de wegvakken als de kruispunten sprake van uitwisseling en moet de snelheid hier laag zijn.

Per wegcategorie is een aantal operationele eisen opgenomen voor wegvakken en kruispunten binnen en buiten de bebouwde kom.

### **Doorwerking plangebied**

De opzet van het totale verkeersnetwerk in GOL is tot stand gekomen op basis van de principes van 'Duurzaam Veilig'. Dit houdt in dat de verschillende wegcategorieën in het gebied op een logische manier op elkaar aansluiten. In de verdere uitwerking wordt het wegontwerp eveneens verder gedetailleerd op basis van de principes van 'Duurzaam Veilig', zodat een verkeersveilige weginrichting wordt gerealiseerd. Dit is reeds nader toegelicht in de toelichting die hoort bij het voorontwerp (VO) van het wegontwerp.

#### **6.2.5 Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport**

In het de MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) worden onder andere de volgende opgaven van nationaal belang genoemd:

- Het borgen van de waterveiligheid en -kwaliteit en zoetwatervoorziening voor de korte termijn (zoals uitvoering hoogwaterbeschermingsprogramma) en de lange termijn. Binnen het Deltaprogramma wordt deze opgave opgepakt;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000 gebieden.

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

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

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

### **Doorwerking plangebied**

Eén van de hoofdopgaven uit het MIRT voor de regio Zuid-Nederland, die bestaat uit de provincies Noord-Brabant en Limburg, is een verbetering van de bereikbaarheid en de

leefbaarheid. De te nemen maatregelen om deze opgave te kunnen realiseren zijn gericht op een optimale doorstroming op met name A2, A58, A67, N270 en N279.

Daarnaast wordt in het MIRT bij de gebiedsopgave voor de regio Hart van Brabant gesproken over de A58 en A59 die samen met de noord-zuidverbindingen (A27 en A2) de 'hashtag Brabant' vormen: een netwerk van vitale verbindingen tussen de wereldhaven Rotterdam en het Europese achterland. Op het gebied van verkeer en vervoer zijn er verschillende projecten en activiteiten die moeten bijdragen aan een betere ontsluiting en bereikbaarheid van de regio. Ze zijn vooral van belang om de ambities te realiseren die Hart van Brabant heeft op het gebied van logistiek en leisure.

Hoewel GOL niet als specifiek project is opgenomen in het MIRT-projectenoverzicht 2017, kan geconcludeerd worden dat de doelstellingen van het programma GOL volledig overeenkomen met de achtergrond en doelstellingen vanuit het MIRT. GOL levert daarmee een waardevolle bijdrage aan de invulling van de regionale hoofdopgave en de gebiedsopgave, zoals geformuleerd in het MIRT.

## **6.3 Provinciaal beleid**

### **6.3.1 Structuurvisie ruimtelijke ordening - partiële herziening 2014**

De Structuurvisie ruimtelijke ordening is op 19 maart 2014 in werking getreden. De provincie geeft in de structuurvisie de hoofdlijnen van het ruimtelijk beleid tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). De provincie kiest voor een duurzame ontwikkeling waarin de kwaliteiten van de provincie sturend zijn bij de ruimtelijke keuzes die de komende jaren op de provincie afkomen.

De Structuurvisie benoemt en beschrijft ambities voor vier ruimtelijke structuren: infrastructuur, landelijk gebied, groenblauwe mantel en stedelijke structuur. Op het gebied van infrastructuur is een belangrijke ambitie het bevorderen van de bereikbaarheid (ook internationaal). Ook het beter verknopen van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen en het inpassen van nieuwe infrastructuur in het landschap zijn belangrijke ambities. Investeren in bereikbaarheid wordt gekoppeld aan verbeteringen in het omliggende (landelijke) gebied. Beter benutten van bestaande infrastructuur staat voorop, daarna wordt gekeken waar uitbouw van infrastructuur noodzakelijk is. Voor de uitvoering van haar ambities benoemt de provincie in de Structuurvisie ruimtelijke ordening 6 gebiedsontwikkelingen, waaronder de Oostelijke Langstraat. Een provinciale gebiedsontwikkeling heeft provinciale betekenis en uitstraling. De gebiedsontwikkeling is gebiedsgericht en geografisch afgebakend. Hij draagt bij aan de realisatie van meerdere provinciale belangen. De opgave is te komen tot een duurzame gebiedsontwikkeling door de drie kapitalen mens, markt en milieu in relatie tot elkaar te bezien. De provincie heeft een vanzelfsprekende rol in de realisatie van de opgave. Er is zicht op (deel)resultaten binnen een periode van vier jaar. Het sleutelproject GOL wordt als volgt omschreven in de Structuurvisie:

**Oostelijke Langstraat**

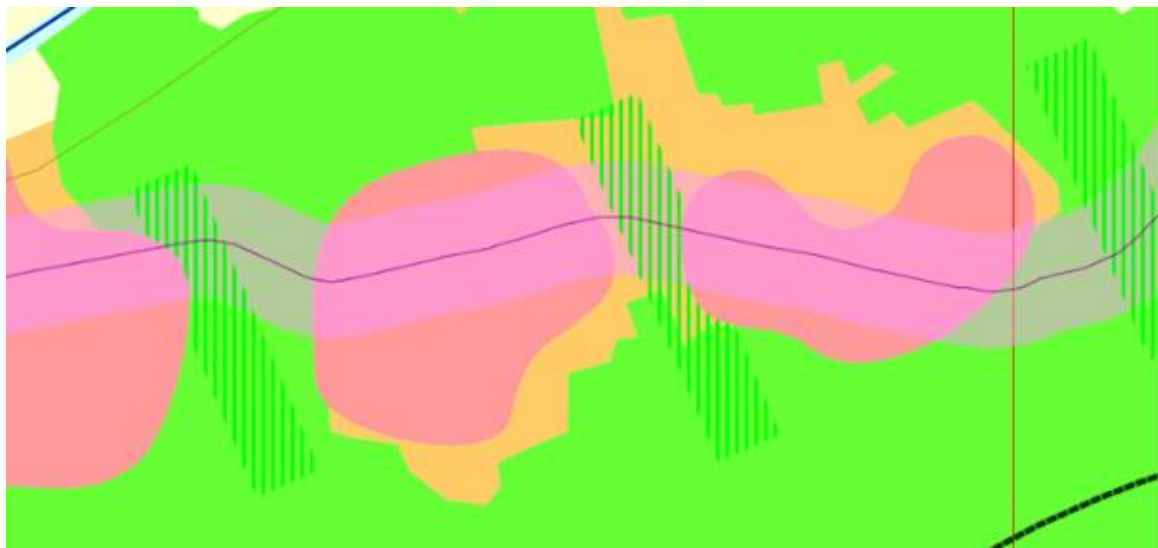
De Oostelijke Langstraat is een sterk verstedelijkt gebied van Waalwijk tot 's-Hertogenbosch. Tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch liggen de kernen Drunen, Elshout, Nieuwkuijk en Vlijmen. De A59 doorkruist het gebied van oost naar west. Deze weg loopt deels langs en door de kernen. De A59 kampt met doorstromingsproblemen en verkeersonveiligheid door een gebrekkige aansluiting op het onderliggend wegennet. Bovendien veroorzaakt de weg geluidsoverlast voor omwonenden. Ook is de ontsluiting van de kernen met het openbaar vervoer onvoldoende. De noord-zuidlopende groenblauwe corridors en ecologische verbindingen verbinden de omliggende groengebieden. Ze vormen een buffer voor natuur en recreatie tussen de verstedelijkte gebieden en hebben een belangrijke functie voor de hoogwaterbescherming voor het stedelijk gebied van 's-Hertogenbosch. De A59 belemmert het functioneren van de groenblauwe corridors en ecologische verbindingen en realisering van de juiste vorm van waterberging.

Het doel is om tot effectieve en efficiënte aansturing en realisatie van de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen te komen. De gebiedsontwikkeling draagt bij aan de realisatie van de doelen van de Gebiedsagenda Brabant (paragraaf 6.3.7). Ook tilt de provincie het belang van gebiedsontwikkelingen op een hoger niveau en zet de provincie zich in om de gebiedsontwikkelingen te profileren bij andere partijen. De provincie vindt de ontwikkeling van ruimtelijke kwaliteit belangrijk en zorgt in het proces voor de borging van dit belang. De zorgplicht voor de ruimtelijke kwaliteit omvat dat:

- er zorgvuldig wordt omgegaan met het ruimtegebruik;
- er rekening wordt gehouden met de omgeving;
- de ontwikkeling bijdraagt aan het behoud of de versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

Dit principe is van toepassing op zowel het stedelijk als het landelijk gebied en is verder uitgewerkt in de Verordening ruimte 2017.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wil de provincie dat de initiatiefnemer zorgt voor een kwaliteitsverbetering van het landschap om daarmee het verlies aan omgevingskwaliteit te beperken. Concreet betekent dit dat passende functies zich kunnen ontwikkelen als er ook een prestatie voor het landschap tegenover staat. Daardoor wordt aantasting van de basiskwaliteit (bodem, water) en verlies aan ecologische, cultuurhistorische en landschappelijke waarden voorkomen.



#### Natuur

- Brabantse vaarwegen
- Brabantstad
- Internationale economische as
- Internationale wegverbinding
- Nationale en overige wegverbindingen
- Regionale economische as
- Ruit vaarwegen
- Stedelijk concentratiegebied

#### Infra

- Beken en beekdalen
- Geledingszone
- Het Groene Woud
- Hoogteverschil
- Maasterrassen
- Mozaïeklandschap
- Oppervlaktewater
- Robuust water- en natuursysteem

Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant: uitsnede Visiekaart



Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant: uitsnede Structurenkaart



Naast het feit dat het plangebied is aangewezen als gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, maakt het gebied ook deel uit van:

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

De opgaven zijn de volgende:

*Ad 1. 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.

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 zeeleigebied. 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.

*Ad 2. 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. Hierbij is de opgave om een goede balans te vinden tussen rode en groene ontwikkelingen en het contrast tussen stad en land, het mozaïek, te behouden en verder te ontwikkelen.

In Midden-Brabant is enerzijds een intensief gebruikt 'leisure-landschap' ontstaan en is anderzijds de cultuurhistorische kleinschaligheid en het natuurlijke, landschappelijke karakter van Het Groene Woud (Meijerij) en de Loonse en Drunense Duinen een kernkwaliteit. Beide kwaliteiten hangen nauw samen met de ligging nabij de grote steden enerzijds en de ligging op het aantrekkelijke kleinschalige dekzandlandschap met hoge natuur- en landschapswaarden anderzijds. De provincie ziet het als belangrijke opgave om deze kwaliteiten te versterken en beter met elkaar in verband te brengen. Dit draagt bij aan een gezond, schoon en aantrekkelijk vestigings- en leefklimaat van dit deel van Noord-Brabant.

*Ad 3. Groenblauwe 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.

#### *Cultuurhistorische landschappen*

Noord-Brabant kent gebieden met een concentratie van samenhangende cultuurhistorische waarden. Deze cultuurhistorische landschappen zijn representatief voor de diverse agrarische cultuurlandschappen van zand, klei en verdwenen veen, maar ook voor de landschappen gevormd door waterbeheersing en defensie, zoals overlaten en waterlinies.

De Baardwijkse Overlaat is als cultuurhistorisch landschap representatief voor een landschap gevormd door waterbeheersing en defensie. De cultuurhistorische landschappen zijn uitgewerkt in de Cultuurhistorische Waardenkaart (GS december 2010), die is geïntegreerd in de Verordening Ruimte. Hierop wordt nader ingegaan in paragraaf 6.3.3. Op gemeentelijk niveau zijn de waarden van de Baardwijkse Overlaat eveneens beschreven in de erfgoedverordeningen.

#### **Doorwerking plangebied**

De voorgestane ontwikkelingen die met onderhavig PIP mogelijk worden gemaakt, zorgen voor een oplossing voor de in de Structuurvisie beschreven knelpunten die spelen in het gebied Oostelijke Langstraat. Met de realisatie van de ruimtelijke maatregelen wordt een kwaliteitsverbetering van het landschap bereikt, wat voor de provincie een basisvoorwaarde is voor ruimtelijke ontwikkelingen. Daarnaast wordt rekening gehouden met de opgaven die spelen op het gebied van het water- en natuursysteem, de geledingszone tussen steden en de groenblauwe mantel. Dit komt rechtstreeks tot uitdrukking in bijvoorbeeld de realisatie van de ecologische verbindingzones, de vervolmaking van de HoWaBo (extra waterbergend vermogen) en de versterking van de cultuurhistorische kwaliteiten van het landschap in de Baardwijkse Overlaat (openmaken van de spoordijk), in combinatie met de toevoeging van recreatieve wandel- en fietspaden wat de beleving van het landschap versterkt.

### 6.3.2 Gebiedspaspoorten

De provincie heeft voor heel Noord-Brabant gebiedspaspoorten opgesteld. Deze zijn opgenomen in de "Uitwerking Gebiedspaspoorten, inclusief kaartbijlage". Dit is een uitwerking van de provinciale structuurvisie en daarmee een apart document, waarin de provincie aangeeft welke landschapskenmerken zij bepalend vindt voor de kwaliteit van een gebied of een landschapstype (de kernkwaliteiten van Noord-Brabant). De provincie geeft ook haar ambities weer voor de ontwikkeling van de landschapskwaliteit in die gebieden. Ontwikkelingen kunnen een bijdrage leveren aan de ontwikkeling van nieuwe en gebiedseigen kwaliteiten. De kenmerken en ambities voor de gebieden zijn verbeeld op een kaart.

Het plangebied van onderhavig PIP maakt onderdeel uit van het gebiedspaspoort Maaskant, dat weer onderdeel uitmaakt van het jonge rivierkleilandschap van de Maas met hogere meer zandige oeverwallen en lager gelegen open komgronden. Het eiland van Heusden, dat gelegen is in dit gebiedspaspoort is uitgegroeid tot een relatief sterk verstedelijkt gebied: de ruimten tussen de lintbebouwing zijn grotendeels gevuld met bedrijventerreinen, woonwijken en glastuinbouw. Het contrast met de omliggende open gebieden is daardoor toegenomen, de scherpe begrenzing met dijken is markant. De A59 doorsnijdt dit landschap.

De ambities zijn:

- Het open karakter van de rivierkleipolders versterken. Dit kan onder andere door het stelsel van overlaten beter beleefbaar te maken door voor de Baardwijkse en Bokhovense Overlaat in te zetten op verbetering van het doorgaande open groene karakter van de overlaten. Daar waar de A59 de overlaten kruist, pakt de provincie dit op in het kader van de 'Businesscase Gebiedsversterking Oostelijke Langstraat';
- In te zetten op verdichting van de oeverwallen en Het Eiland van Heusden;
- Versterken van de relaties tussen stad en land;
- De cultuurhistorische waarden in de Maaskant in hun samenhang verder ontwikkelen, beschermen en toeristisch-recreatief ontsluiten;
- Het duurzaam en in samenhang behouden van het bodemarchief;
- Het versterken van de ecologische waarden van het landschap door te sturen op te behouden of te ontwikkelen kenmerken van het landschap, waarbij kenmerkende plant- en diersoorten goede indicatoren zijn.

### Doorwerking plangebied

Bij de planvorming is nadrukkelijk rekening gehouden met een versterking van de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het plangebied. Er wordt ingezet op het realiseren van twee ecologische verbindingzones, waarmee de barrière van de A59 wordt opgeheven en uitwisseling en daarmee een versterking van de ecologische waarden kan worden bereikt. Daarnaast wordt de cultuurhistorische waarde van de Baardwijkse Overlaat verder versterkt. De bestaande spoordijk wordt namelijk vervangen door een spoorbrug, zodat er weer lange doorzichten ontstaan. Het open karakter van dit deelgebied wordt hiermee sterker benadrukt. Bovendien blijft de waarde van dit landschap beleefbaar, onder meer vanaf de snelfietsroute die het landschap via de spoorbrug doorsnijdt.

In het MER-Achtergrondrapport Landschap, Recreatie en Landbouw (bijlage 15) en in het Ruimtelijk Kwaliteitsplan (bijlage 4, hoofdstuk 4) en in het Ruimtelijk ontwerp (bijlage 5) wordt verder uitgebreid ingegaan op de omgang met natuur en landschap.

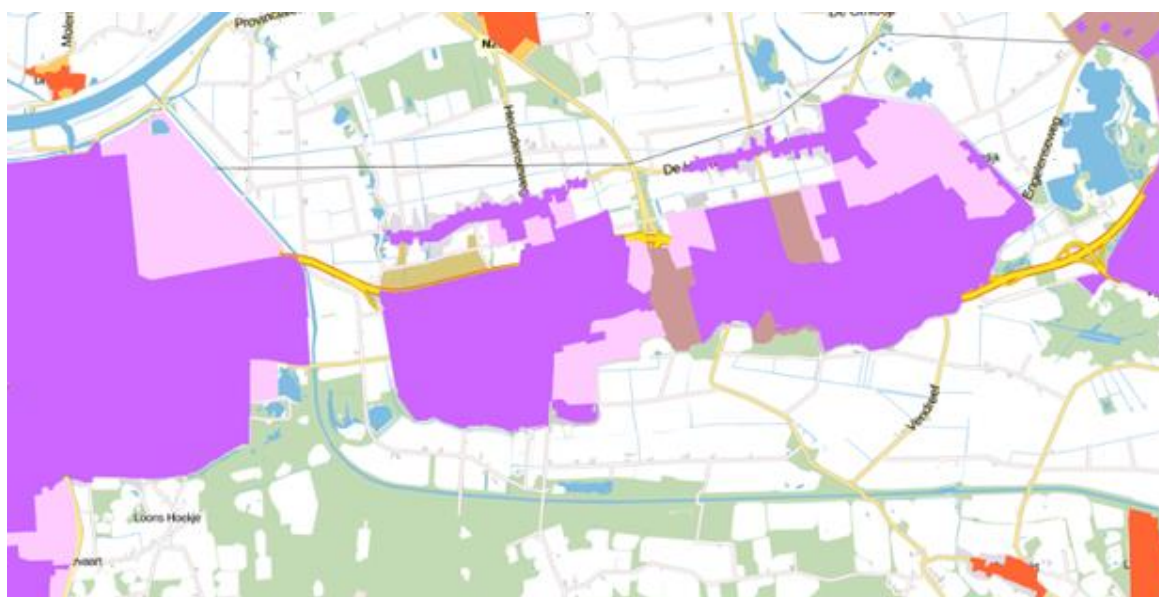
### 6.3.3 Verordening Ruimte 2017

De Structuurvisie is concreet uitgewerkt in de Verordening Ruimte 2017. De thema's in de verordening zijn gebaseerd op de structuurvisie. De verordening is een manier om doorwerking van de provinciale belangen veilig te stellen. De verordening strekt de provincie zelf tot recht in het kader van bestuurlijke zelfbinding. Dientengevolge hebben de regels en aanduidingen uit de verordening als basis gediend voor de uitwerking van de plannen voor de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat.

Allereerst wordt beschreven welke onderdelen van de verordening een link hebben met dit PIP en welke artikelen uit de verordening daarom van toepassing zijn. De relevante onderwerpen worden per thema weergegeven.

#### *Stedelijke ontwikkeling*

Op onderstaande afbeelding is o.a. het bestaand stedelijk gebied aangegeven en het zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling. Ten zuiden van de A59 bevindt zich een groot stedelijk concentratiegebied.



**Themakaart Stedelijke ontwikkeling**

- Aanduiding - Integratie stad-land
- Aanduiding - Zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling, kern in landelijk gebied
- Aanduiding - Zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling, stedelijk concentratiegebied
- Structuur - Bestaand stedelijk gebied, kern in landelijk gebied
- Structuur - Bestaand stedelijk gebied, stedelijk concentratiegebied

*Uitsnede Themakaart Stedelijke ontwikkeling, Verordening Ruimte 2017*

Binnen bestaand stedelijk gebied (artikel 4 Verordening) is bij de aanleg van wegen, die niet zijn toegestaan volgens het geldend planologisch regime, artikel 3.1 Verordening (zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit) van toepassing. Het ruimtegebruik dient hier zorgvuldig plaats te vinden en de inpassing van een weg is maatwerk. Een deel van de nieuw aan te leggen wegen binnen het PIP ligt binnen bestaand stedelijk gebied.

Het grootste deel van de nieuw aan te leggen wegen ligt buiten het bestaand stedelijk gebied. Daar geldt artikel 3.2. (kwaliteitsverbetering van het landschap). Hier dient een kwaliteitsbijdrage geleverd te worden aan het landschap.

#### *Wegen*

In artikel 6.17 van de Verordening Ruimte 2017 wordt aangegeven, dat in de toelichting van een inpassingsplan dat voorziet in de aanleg of wijziging van een gemeentelijke of provinciale weg beschreven moet worden waarom de aanleg en/of wijziging van een weg noodzakelijk is en welk onderzoek in dit kader is verricht. Verder moet het VKA worden onderbouwd en de te treffen maatregelen, de inpassing van die maatregelen en de ligging in het terrein worden beschreven. Als de ontwikkeling is gelegen in de groenblauwe mantel moet onderbouwd worden dat deze gepaard gaat met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de onderkende ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken. Tenslotte moeten de te treffen voorzieningen beschreven worden, gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van de ontwikkeling.

#### *Natuur en landschap*

Op onderstaande afbeelding is af te lezen dat voor het plangebied het NNB en de groenblauwe mantel van belang zijn. Ecologie is een belangrijk onderdeel van de aanleiding en doelstelling van het programma GOL. De aanleg van de twee ecologische verbindingzones die de A59 kruisen zijn hiervan een uitwerking. De groenblauwe mantel omvat gebieden met een belangrijke nevenfunctie voor natuur, landschap en water, die overwegend grenzen aan het Natuur Netwerk Nederland (NNN) en het NNB. Artikel 5.1 (Bescherming NNB) en 6.1 (Bescherming van de groenblauwe mantel) zijn hier van toepassing. Verder moet binnen de groenblauwe mantel rekening gehouden worden met artikel 3.1 en 3.2 van de verordening.





#### Themakaart Natuur en Landschap

- Aanduiding - Attentiegebied Natuur Netwerk Brabant
- ||| Aanduiding - Behoud en herstel watersystemen
- Aanduiding - Natuur Netwerk Brabant - Ecologische verbindingszone
- Structuur - Groenblauwe mantel
- Structuur - Natuur Netwerk Brabant

*Uitsnede Themakaart Natuur en landschap, Verordening Ruimte 2017*

#### *Gemengd landelijk gebied*

Kleine delen van het plangebied liggen in gebieden die aangewezen zijn als 'Gemengd landelijk gebied'. Het gemengd landelijk gebied is het landelijk gebied waar meerdere functies in evenwicht naast elkaar bestaan tot gebieden waar land- en tuinbouw de dominante functie is. Hierbinnen moet rekening worden gehouden met artikelen 3.1 en 3.2 van de verordening.



**Thema-kaart Agrarische ontwikkeling en Windturbines'**

-  Aanduiding - Beperkingen veehouderij
-  Aanduiding - Stalderingsgebied
-  Aanduiding - Vestigingsgebied glastuinbouw
-  Structuur - Gemengd landelijk gebied

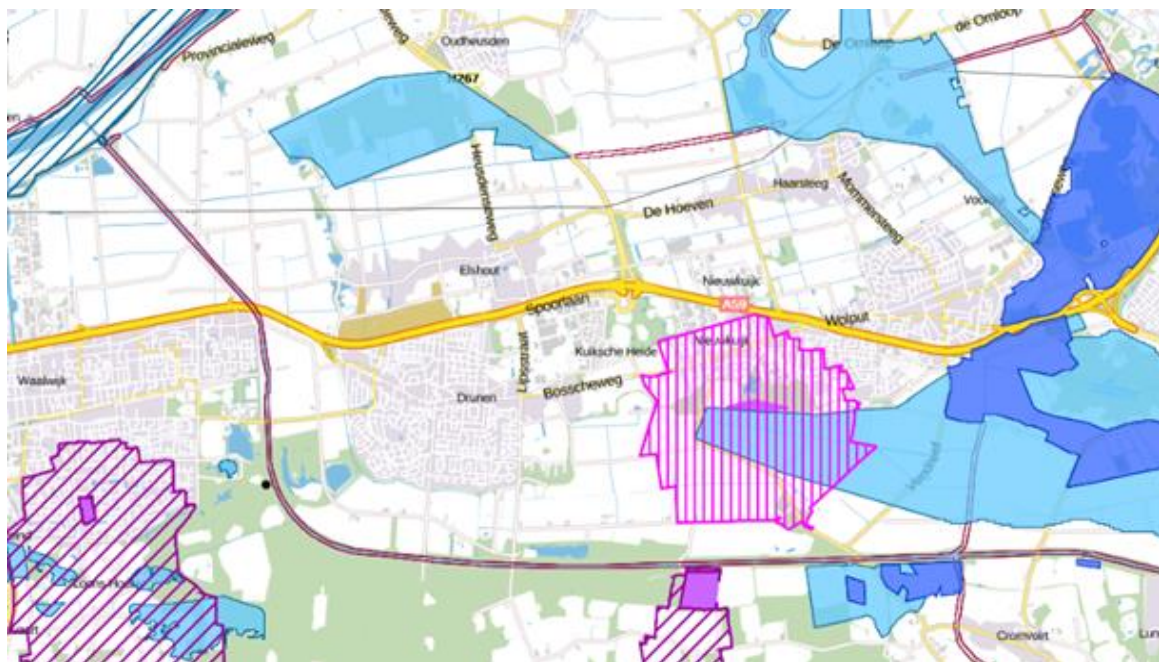
*Uitsnede Thema-kaart Agrarische ontwikkeling en Windturbines*

### *Water*

Het plangebied is gelegen in gebieden met de typering “Regionale waterberging” en “Reservering waterberging”.

Deze aspecten komen voort uit het project Hoog Wateraanpak 's-Hertogenbosch (HoWaBo). Het gebied ten westen van 's-Hertogenbosch aan de rand van Vlijmen – Het Vughts Gement en de omgeving van het Engelermeer – wordt ingericht als waterbergingsgebied. Ook krijgt de natuur een impuls zodat (zeldzame) planten en dieren zich goed kunnen ontwikkelen.

Voor het aspect water zijn de artikelen 13.1 (regionale waterberging 14.1 (reservering waterberging) en 18.1 (behoud en herstel van watersystemen) van belang.



#### Themakaart Water

- Aanduiding - Behoud en herstel watersystemen
- Aanduiding - Boringsvrije zone
- Aanduiding - Grondwaterbeschermingsgebied
- Aanduiding - Regionale waterberging
- Aanduiding - Reservering waterberging
- Aanduiding - Rivierbed
- Aanduiding - Waterwingebied

*Uitsnede Themakaart Water, Verordening Ruimte 2017*

#### Cultuurhistorie

Van onderstaande afbeelding is af te lezen dat er twee complexen van cultuurhistorisch belang in of nabij het plangebied zijn gelegen. De Baardwijkse Overlaat heeft de aanduiding 'cultuurhistorisch vlak' gekregen op de themakaart 'cultuurhistorie' in de Verordening Ruimte 2017. De provinciale cultuurhistorische vlakken verdienen extra aandacht vanwege de onvervangbaarheid ervan. De Baardwijkse Overlaat is op de Cultuurhistorische Waardenkaart Noord-Brabant als cultuurhistorische vlak van provinciaal belang aangeduid (code BO01). De CHW is verankerd in de Verordening ruimte, artikel 22.





**Thema-kaart Cultuurhistorie**

- Aanduiding - Aardkundig waardevol
- Aanduiding - Complex van cultuurhistorisch belang
- Aanduiding - Cultuurhistorisch vlak

*Uitsnede Thema-kaart Cultuurhistorie, Verordening Ruimte 2017*

## Doorwerking plangebied

Hierboven is aangegeven welke regels uit de verordening ruimte van belang zijn, gezien de ligging van het plangebied van onderhavig PIP binnen de diverse zones op het gebied van stedelijke ontwikkeling, water, natuur en landschap en cultuurhistorie. Per artikel wordt hieronder aangegeven wat hiervan de doorwerking is in het plangebied. In de Verordening Ruimte wordt steeds gesproken over een bestemmingsplan, maar een en ander geldt eveneens voor een PIP.

| Artikel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Doorwerking plangebied                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3.1 Zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| De toelichting bij een bestemmingsplan dat voorziet in een ruimtelijke ontwikkeling bevat een verantwoording dat het plan bijdraagt aan de zorg voor het behoud en de bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het daarbij betrokken gebied en de naaste omgeving, waaronder in ieder geval een goede landschappelijke inpasbaarheid; toepassing is gegeven aan het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. | <p>Bij de totstandkoming van het wegontwerp zijn bewust verschillende planfasen doorlopen: RKP, RO en VO. Gestart is met een uitgebreide analyse van de bestaande aanwezige kernkwaliteiten van het gebied, die vervolgens zorgvuldig zijn vertaald naar streefbeelden en ontwerpprincipes. Een goede landschappelijke inpassing van de nieuwe wegenstructuur vormde hierbij één van de belangrijkste uitgangspunten.</p> <p>Ook bij de situering van de nieuwe wegenstructuur, inclusief de aansluitingen, is vanuit het oogpunt van zorgvuldig ruimtegebruik zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande wegen en bestaand bebouwd gebied. Ook is een koppeling gemaakt met reeds aanwezige opgaven binnen het GOL-plangebied, zoals de ecologische verbindingzone langs het Drongelens</p> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | <p>Kanaal (GOL-West) en de HoWaBo (GOL-Oost).</p> <p>Er is dus bij de GOL nadrukkelijk aandacht besteed aan de zorgplicht voor ruimtelijke kwaliteit. Meer hierover is te vinden in hoofdstuk 4 van het Ruimtelijke Kwaliteitsplan en het Ruimtelijk Ontwerp (zie bijlage 4 en 5).</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- de omvang van de beoogde ruimtelijke ontwikkeling, de omvang van de bebouwing en de beoogde functie, past in de omgeving gelet op de bestaande en toekomstige functies in de omgeving en de effecten die de ontwikkeling op die functies heeft, waaronder de effecten vanwege milieuaspecten en volksgezondheid.</li> </ul> | <p>Als onderdeel van het PIP zijn onderzoeken uitgevoerd naar alle genoemde aspecten. De resultaten hiervan zijn opgenomen in Hoofdstuk 5 en Hoofdstuk 7.</p> <p>De bodemkwaliteit verslechtert niet als gevolg van de planontwikkeling. Vrijkomende grond, baggerspecie en bouwstoffen zullen worden hergebruikt, echter voor het toepassen en verwerking van grond en bouwstoffen geldt het Besluit bodemkwaliteit. Daarmee is de bodemkwaliteit in de toekomstige situatie gewaarborgd, met name door het "stand still" principe; oftewel de grond dient te voldoen aan de functie én aan de bodemkwaliteit van de te ontvangen bodem. Hiermee is een eventuele verslechtering van de bodemkwaliteit door het (her)gebruik van grond ondervangen.</p> <p>Voor de te verwachten (archeologische) waarden in de bodem is een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' opgenomen, waar deze verwachting van toepassing is. Voor de ecologische waarden is de bestemming 'Natuur' opgenomen, inclusief een aanduiding voor ecologische verbindingzone waar deze de (snel)weg kruist.</p> <p>Het belang van de cultuurhistorie heeft veel aandacht gekregen in hele planproces. Dit heeft geleid tot het nemen van specifieke maatregelen. Voor de wijze van borging wordt verwezen naar paragraaf 4.4</p> <p>Binnen het plangebied zijn geen aardkundige waarden aanwezig.</p> <p>Bij de totstandkoming van het wegontwerp zijn bewust verschillende planfasen doorlopen: RKP, RO en VO. Gestart is met een uitgebreide analyse van de bestaande aanwezige kernkwaliteiten van het gebied, die vervolgens zorgvuldig zijn vertaald naar streefbeelden en ontwerpprincipes. Een goede landschappelijke inpassing van de nieuwe wegenstructuur vormde hierbij één van de belangrijkste uitgangspunten. Voor de wijze van borging wordt verwezen naar paragraaf 4.4</p> <p>Voor een gedetailleerd inzicht in de verschillende (milieu)aspecten wordt verwezen naar Hoofdstuk 4, Hoofdstuk 5 en Hoofdstuk 7.</p> |



| Artikel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Doorwerking plangebied                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>3.2 Kwaliteitsverbetering van het landschap</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Een bestemmingsplan dat een ruimtelijke ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied mogelijk maakt, bepaalt dat die ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaat met een fysieke verbetering van de aanwezige of potentiële kwaliteiten van bodem, water, natuur, landschap, cultuurhistorie of van de extensieve recreatieve mogelijkheden van het gebied of de omgeving. In 3.2.3 wordt aangegeven waar de bedoelde verbetering betrekking op kan hebben, zoals het toevoegen, versterken of herstellen van landschapselementen, het verrichten van activiteiten gericht op behoud of herstel van cultuurhistorisch waardevolle terreinen dan wel een fysieke bijdrage aan de realisering van het NNB en ecologische verbindingzones. | <p>Bij de totstandkoming van het wegontwerp zijn bewust verschillende planfasen doorlopen: RKP, RO en VO. Gestart is met een uitgebreide analyse van de bestaande aanwezige kernkwaliteiten van het gebied, die vervolgens zorgvuldig zijn vertaald naar streefbeelden en ontwerpprincipes. Een goede landschappelijke inpassing van de nieuwe wegenstructuur vormde hierbij één van de belangrijkste uitgangspunten. Daarnaast wordt door het openmaken van de huidige spoorlijn de cultuurhistorische waarde van de Baardwijkse Overlaat verder versterkt. In GOL is verder ook aandacht besteed aan een recreatieve beleving van het landschap: wandel- en fietsroutes doorkruisen op verschillende plaatsen het plangebied.</p> <p>Verder vindt een fysieke bijdrage plaats aan de realisering van het NNB.</p> <p>Kortom: de vereiste kwaliteitsverbetering op grond van artikel 3.2. is breed bekeken.</p> |
| De toelichting bij een bestemmingsplan bevat een verantwoording van de wijze waarop de verbetering financieel, juridisch en feitelijk is geborgd en dat de verbetering past binnen de hoofdlijnen van het te voeren ruimtelijk beleid voor dat gebied.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | De betreffende verbetering hangt direct samen met GOL. Hiervoor is specifiek ruimtelijk beleid ontwikkeld (het RKP), waarop de verschillende uit te voeren maatregelen zijn gebaseerd. De juridische borging hiervan en de economische uitvoerbaarheid zijn gedetailleerd beschreven in paragraaf 4.4 en Hoofdstuk 9.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

| Artikel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Doorwerking plangebied                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>5.1 Bescherming Natuur Netwerk Brabant</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Een bestemmingsplan gelegen in de ecologische hoofdstructuur:<br>strekt tot het behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden;<br>stelt regels ter bescherming van de ecologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden en houdt daarbij rekening met de overige aanwezige waarden en kenmerken, waaronder de cultuurhistorische waarden en kenmerken;<br>bepaalt dat zolang de ecologische hoofdstructuur niet is gerealiseerd, de bestaande bebouwing en de bestaande planologische gebruiksactiviteit zijn toegelaten. | <p>Er heeft uitgebreid natuuronderzoek plaatsgevonden. Hiervan wordt verslag gedaan in paragraaf 7.7. Het natuuronderzoek omvat ook een overzicht van de noodzakelijke compensatie. Het plan omvat twee nieuwe ecologische verbindingzones met de bestemming 'Natuur' of de aanduiding 'ecologische verbindingzone' waar deze de (snel)weg kruist. In de regels van het PIP is hieraan een beschermende regeling gekoppeld. Verder wordt verwezen naar paragraaf 4.4.</p> <p>Enkele onderdelen van het bestaande NNB, zoals aangegeven in de verordening, zullen verdwijnen. Hiertoe is een aanduiding opgenomen op de verbeelding. Een en ander komt ook aan de orde in het natuuronderzoek. Er vindt compensatie plaats door het realiseren van een ecologische verbindingzone langs het Drongelens kanaal en door de realisatie van Stapstenen Drongelens kanaal Drunen-West.</p> <p>Ter hoogte van de Eindstraat zal de Heidijk worden hersteld. Dit deel krijgt in dit PIP als onderdeel van de NNB een bestemming Natuur mede aanduiding</p> |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>'Overige zone - Natuurnetwerk Brabant'.</p> <p>Waterschap Aa en Maas heeft inmiddels het Projectplan EVZ Drongelens kanaal vastgesteld (Dat plan is in te zien via <a href="https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/extern/bijlagen/exb-2017-24688/1/bijlage/exb-2017-24688.pdf">bijgaande link https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/extern/bijlagen/exb-2017-24688/1/bijlage/exb-2017-24688.pdf</a>) De inrichting van de EVZ Drongelens kanaal tot Natuur is daarmee zekergesteld.</p> |
|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

| Artikel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Doorwerking plangebied                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>6.1 Bescherming van de groenblauwe mantel</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| <p>Een bestemmingsplan dat is gelegen in de groenblauwe mantel:<br/>strekt tot behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van het watersysteem en de ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden;<br/>stelt regels ter bescherming van de ecologische, landschappelijke en hydrologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden.</p> | <p>GOL heeft tot doel om een versterking van het watersysteem en ecologische en landschappelijke waarden te bereiken. Zo wordt de waterberging HoWaBo gerealiseerd en komen er nieuwe ecologische verbindingzones. Ter bescherming van deze elementen zijn onder meer de bestemming 'Natuur' en de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterberging' opgenomen.</p> <p>De bescherming van de landschappelijke waarden vindt op verschillende wijzen plaats. Zo zijn er voorwaardelijke verplichtingen opgenomen in de bestemming Verkeer (artikel 5). Ook is bij de planvorming rekening gehouden met het landschap door de nieuwe wegen zodanig te situeren dat de aantasting van het landschap wordt geminimaliseerd. Dit vindt zijn uitwerking in een 'strakke' bestemming 'Verkeer'.</p> <p>Daarnaast wordt in het PIP GOL West tussen de Heidijk en de nieuwe randweg Drunen een gebied ingericht als plasdras-zone met greppels en verschaald grasland, die de verkavelingsstructuur benadrukken. Deze zone kan tijdelijk natter zijn bij hoge waterstanden. In een later stadium wordt dit nog uitgewerkt. Deze zone heeft de bestemming 'Groen' gekregen (zie artikel 3).</p> <p>Ook is een gebiedsaanduiding op de verbeelding opgenomen met een daarbij passende regeling (zie artikel 22.3 Overige zone - groenblauwe mantel). Verder wordt verwezen naar paragraaf 4.4.</p> |
| <p>De toelichting bij een bestemmingsplan bevat een verantwoording over de wijze waarop de nodige kennis over de aanwezige ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken is vergaard.</p>                                                                                                                                                                                      | <p>Als onderdeel van het PIP zijn onderzoeken uitgevoerd naar alle relevante aspecten. De resultaten hiervan zijn opgenomen in Hoofdstuk 5 en Hoofdstuk 7. Hierbij is ook per onderzoeksrapport beschreven hoe te werk is gegaan en de kennis is vergaard. Dit geldt eveneens voor het RKP (Hoofdstuk 4), zie bijlage 4, waarin op basis van een uitgebreide analyse de kernkwaliteiten van het landschap zijn bepaald. Verder wordt verwezen naar paragraaf 4.4.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |

| Artikel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Doorwerking plangebied                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 6.17 Wegen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <p>De toelichting bij een bestemmingsplan dat voorziet in de aanleg of wijziging van een gemeentelijke of provinciale weg bevat:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. een omschrijving van het onderzoeksgebied en van de aard van het verkeerskundig probleem.</li> <li>2. een onderbouwing van de voorkeur voor het in het plan opgenomen tracé en een beschrijving van de te treffen maatregelen;</li> <li>3. een onderbouwing dat de ontwikkeling gepaard gaat met een positieve bijdrage aan de bescherming en ontwikkeling van de onderkende ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken;</li> <li>4. een beschrijving van de te treffen voorzieningen, gericht op het ongedaan maken, beperken of compenseren van de nadelige gevolgen van de uitvoering van het werk, voor zover die voorzieningen rechtstreeks verband houden met de uitvoering van het werk.</li> </ol> | <p>Achter GOL schuilt een hele historie. Deze is uitgebreid beschreven in paragraaf 1.4. Geconstateerd is dat de leefkwaliteit in de kernen onder druk staat en er gevaarlijke situaties bestaan bij de op- en afritten op de A59. Door een aanpassing van de wegenstructuur wordt doorgaand verkeer om de woongebieden heen geleid en verdwijnen gevaarlijke op- en afritten. Het tracé van de nieuwe wegen en de exacte uit te voeren ruimtelijke maatregelen worden uitgebreid beschreven in Hoofdstuk 3.</p> <p>Door de aanleg van ecologische verbindingzones wordt een positieve bijdrage geleverd aan ecologische en landschappelijke waarden. De noodzakelijke compensatie van natuur vindt plaats binnen het plangebied. Mitigerende maatregelen, zoals de realisatie van geluidsschermen, worden getroffen op de plaatsen waar dat noodzakelijk is (zie de onderzoeken in Hoofdstuk 7). Hiermee blijft een acceptabel woon- en leefklimaat bestaan.</p> |

| Artikel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Doorwerking plangebied                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 11.1 Natuur Netwerk Brabant                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <p>Een bestemmingsplan strekt ter plaatse van de aanduiding 'Natuur Netwerk Brabant' tot de verwezenlijking, het behoud en het beheer van een ecologische verbindingzone met een breedte van:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. ten minste 50 meter in bestaand stedelijk gebied en zoekgebied voor stedelijke ontwikkeling;</li> <li>b. ten minste 25 meter in alle overige gebieden.</li> </ol> | <p>Het (nieuwe) NNB heeft de bestemming 'Natuur' gekregen met de aanduiding 'overige zone - Natuur Netwerk Brabant'. Daar waar de (snel)weg het NNB kruist is alleen de aanduiding 'overige zone - Natuur Netwerk Brabant'. In de regels van het PIP is aan het NNB een beschermende regeling gekoppeld. Verder wordt verwezen naar paragraaf 4.4.</p> <p>Ooit was het de bedoeling aan de oostzijde van de Baardwijkse Overlaat onder of over de A59 een doorgang (voor dieren en planten) te maken met een direct aan de noordzijde van de A59 gelegen verbinding naar het Drongelens Kanaal. Voortschrijdend inzicht heeft ertoe geleid dat er inmiddels een onderdoorgang voor de NNB is gemaakt onder de A59 aan de westzijde van de Baardwijkse Overlaat direct langs het Drongelens Kanaal. De verbinding met de Elshoutse Zeedijk is nu op een grotere afstand van de A59 geprojecteerd. De Heidijk blijft voor een groot deel NNB, alleen grenzend aan de A59 wordt een deel van het NNB geschrapt (waar de nieuwe weg komt te liggen). In de regels en op de verbeelding is dat ook als zodanig aangegeven.</p> <p>Een deel van de Heidijk wordt hersteld. Deze gronden krijgen nu de bestemming 'Natuur' en de aanduiding 'Overige zone - Natuur Netwerk Brabant'. Te zijner tijd zal deze uitbreiding van het NNB ook worden verwerkt in de Verordening Ruimte van de provincie.</p> <p>Ook een klein deel van het NNB ten westen van de Drongelens Kanaal kan worden geschrapt. Dit is</p> |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | alszodanig opgenomen op de verbeelding.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid, stelt regels voor zover dat nodig is om te voorkomen dat het gebied minder geschikt wordt voor de verwezenlijking, het behoud en het beheer van een ecologische verbindingszone, waarbij in ieder geval: a. beperkingen worden gesteld aan stedelijke, agrarische en recreatieve ontwikkelingen, in het bijzonder wat betreft de daarmee verband houdende bebouwing; b. regels ten aanzien van het aanbrengen van oppervlakteverhardingen of verharde oppervlakten van meer dan 100 m <sup>2</sup> , anders dan een bouwwerk. | In de regels van de bestemming 'Natuur' zijn qua bebouwing enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan. De gronden zijn primair bedoeld voor het behoud, herstel en/of ontwikkeling van de landschaps- en natuurwaarden in het algemeen en van ecologische verbindingszones in het bijzonder. Recreatief medegebruik is toegestaan. Voor het uitvoeren van werkzaamheden, waaronder het aanbrengen van verhardingen met een oppervlak groter dan 100 m <sup>2</sup> , is een omgevingsvergunning verplicht. |

| Artikel                                                                                                                                                                                                                                                                                | Doorwerking plangebied                                                                                                                                           |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 12.1 Attentiegebied Natuur Netwerk Brabant                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                  |
| Een bestemmingsplan ter plaatse van de aanduiding Attentiegebied Natuur Netwerk Brabant wijst geen bestemmingen aan of stelt geen regels vast die fysieke ingrepen mogelijk maken met een negatief effect op de waterhuishouding van de hierbinnen gelegen ecologische hoofdstructuur. | Voor het betreffende gebied is op de verbeelding een functieaanduiding 'Overige zone - attentiegebied Natuur Netwerk Brabant' opgenomen met bijbehorende regels. |

| Artikel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | Doorwerking plangebied                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 13.1 Regionale waterberging                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Een bestemmingsplan ter plaatse van de aanduiding Regionale waterberging strekt mede tot behoud van het waterbergend vermogen van dat gebied. Een bestemmingsplan: a. bepaalt dat bebouwing ten dienste van waterberging tot een hoogte van ten hoogste 2 meter is toegestaan; b. stelt beperkingen aan het ophogen van gronden en het aanbrengen of wijzigen van kaden, voor zover deze activiteiten niet worden uitgevoerd in het kader van normaal beheer en onderhoud. | De regionale waterberging in het plangebied betreft de HoWaBo. Deze vormt onderdeel van GOL en heeft daarvoor een specifieke regeling gekregen in de vorm van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterbergingsgebied' in het PIP GOL Oost. De regels van deze bestemming zijn erop gericht om de waterberging te beschermen. |

| Artikel                                                                                                                                         | Doorwerking plangebied                                                                                                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 14.1 Reservering waterberging                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                             |
| Een bestemmingsplan ter plaatse van de aanduiding Reservering waterberging strekt mede tot behoud van het waterbergend vermogen van dat gebied. | Deze aanduiding komt voor in het plangebied PIP GOL Oost. Dit PIP kent de bestemmingen 'Natuur', 'Water' en 'Verkeer'. Binnen deze bestemmingen is de realisatie van waterberging mogelijk. |

| Artikel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Doorwerking plangebied                                                                                                                                                                                               |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 18.1 Behoud en herstel van watersystemen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                      |
| Een bestemmingsplan ter plaatse van de aanduiding 'Behoud en herstel van watersystemen' strekt mede tot de verwezenlijking en het behoud, beheer en herstel van watersystemen waarbij het gebied een breedte heeft van ten minste 25 meter aan weerszijden van de waterloop.                                                                                                                                                                                                                                                  | Het betreft in dit geval een zone ten oosten van het Drongelens Kanaal gelegen in het PIP GOL West en een zone ten oosten van de Bossche Sloot in het PIP GOL Oost.                                                  |
| Een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid stelt regels om te voorkomen dat een gebied minder geschikt wordt voor de verwezenlijking en het behoud, beheer en herstel van watersystemen aangaande:<br>a. beperkingen aan stedelijke, agrarische en recreatieve ontwikkelingen, in het bijzonder wat betreft de daarmee verband houdende bebouwing;<br>b. het aanbrengen van oppervlakteverhardingen of verharde oppervlakten van meer dan 100 m <sup>2</sup> , anders dan een bouwwerk;<br>c. het ophogen van gronden. | Deze zones hebben de bestemming 'Natuur' gekregen met regels die ook gericht zijn op het voorkomen dat deze zones minder geschikt worden voor de verwezenlijking en het behoud, beheer en herstel van watersystemen. |
| Een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid bepaalt dat bij het toepassen van de regels bedoeld in het tweede lid onder b en c, het betrokken waterschapsbestuur wordt gehoord.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | In de regels van de bestemming "Natuur" is onder het kopje 'Toelaatbaarheid' bepaald dat het betrokken waterschapsbestuur moet worden gehoord.                                                                       |

| Artikel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Doorwerking plangebied                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 22 Cultuurhistorisch vlak                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Ter plaatse van de aanduiding 'cultuurhistorisch vlak' geldt dat een bestemmingsplan:<br>a. mede is gericht op behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de cultuurhistorische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden;<br>b. regels stelt ter bescherming van de cultuurhistorische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden. | <p>Er is bij de GOL nadrukkelijk aandacht besteed aan de omgang met cultuurhistorische waarden.</p> <p>Binnen het plangebied van het PIP GOL West ligt een cultuurhistorisch vlak uit de verordening Ruimte.</p> <p>Hierop wordt nader ingegaan in Hoofdstuk 4 van bijlage 4 en bijlage 5 en paragraaf 7.8.</p> <p>De bescherming van de cultuurhistorische waarden binnen het PIP GOL West vindt op verschillende wijzen plaats. Zo zijn er voorwaardelijke verplichtingen opgenomen in de bestemming Verkeer. Ook is bij de planvorming rekening gehouden met cultuurhistorie door de nieuwe wegen zodanig te situeren dat de aantasting van het landschap wordt geminimaliseerd. Dit vindt zijn uitwerking in een 'strakke' bestemming 'Verkeer'.</p> <p>Ook is een gebiedsaanduiding op de verbeelding opgenomen met een daarbij passende regeling (zie het artikel 'Waarde - Cultuurhistorie' in het PIP GOL West).</p> <p>Verder wordt verwezen naar paragraaf 4.4.</p> |



#### 6.3.4 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

De provincie kiest voor een deur tot deur benadering, waarbij alle vervoer over weg, water en spoor in samenhang wordt bekeken (ook OV en fiets). Per gebied wordt een passende invulling gegeven aan mobiliteit. Elk gebied is anders en per gebied legt de provincie andere accenten. Het PVVP schetst onder andere de ambities om voldoende ruimte te houden voor aanleg van nieuwe infrastructuur, gegarandeerde en betere sociale bereikbaarheid met keuzemogelijkheden voor de reiziger, verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving en bescherming/ontwikkeling van natuur en landschap bij inpassing van nieuwe infrastructuur.

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) is vervolgens het kader voor de gemeenten bij de vormgeving van een samenhangend en uitvoeringsgericht mobiliteitsbeleid. De essentiële onderdelen van het PVVP moeten namelijk een uitwerking krijgen in de regionale gemeentelijke verkeers- en vervoerplannen.

In het PVVP kiest de provincie voor:

- de reiziger, door uit te gaan van een deur-tot-deur benadering en in te zetten op acceptabele, betrouwbare reistijden;
- voor een juiste balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid, welke per situatie kan verschillen;
- vergroting van uitvoeringskracht.

#### Doorwerking plangebied

In het PVVP worden geen concrete uitspraken gedaan ten aanzien van de A59 of de aanleg van (lokale) infrastructuur. Wel kan gesteld worden dat het programma GOL een concrete invulling vormt van de doelstellingen zoals die zijn neergelegd in het PVVP. Een verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving is immers een ambitie van GOL die ook in het PVVP is verwoord, net als een verbetering van de bereikbaarheid. Door de uitvoering van de ruimtelijke maatregelen verbetert de leefbaarheid van de kernen, omdat verkeer zoveel mogelijk om de woongebieden heen wordt geleid. Door de aanleg van een snelfietsroute wordt een alternatief voor de auto geboden en de verkeersveiligheid verbeterd doordat gevaarlijke op- en afritten op de A59 verdwijnen.

#### 6.3.5 Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport

Het Brabants MIT 2014-2018 vormt het uitvoeringsprogramma van het PVVP. In het BMIT, vastgesteld door PS d.d. 21 september 2012, is het programma GOL opgenomen met projectnummer AB19.

#### Doorwerking plangebied

De uitdaging voor het GOL ligt in een integrale structuurversterking (gebiedsinrichtingsproces) van de regio door de drie genoemde trajecten (hoogwaterbescherming, corridorstudie A59 en de Groene Delta) op een doordachte manier met elkaar te verbinden en op een integrale wijze 'werk met werk' te maken. Kansen liggen er op het gebied van hoogwaterbescherming, verkeer, landschap & ecologie, landbouw en recreatie.

### 6.3.6 Brabant: uitnodigend groen - Integrale provinciale natuur- en landschapvisie 2012-2022

Door middel van deze visie wordt een nieuwe koers uitgezet voor versterking van de Brabantse natuur en het Brabantse landschap. De provincie wil de ecologische hoofdstructuur afmaken en natuur en landschap vanuit hun intrinsieke waarde beschermen en een plek geven in de samenleving zodat ze ten goede komen aan alle Brabanders. Natuur en landschap zijn immers essentieel voor een goed en gezond leef- en vestigingsklimaat. De basis moet hiervoor op orde zijn, namelijk een samenhangend netwerk van natuurgebieden en een grote variëteit aan dier- en plantensoorten.

Goed milieu- en waterbeheer is hiervoor een randvoorwaarde, daarom wordt ingezet op:

- Een samenhangend en robuust netwerk van natuurgebieden inclusief verbindingen.
- Behoud en herstel van biodiversiteit Brabantbreed van stad tot land.
- Een Brabants mozaïek van landschappen met regionale identiteiten gericht op een goed leef- en vestigingsklimaat.
- Verankering van natuur en landschap in de samenleving, in samenhang met economische en sociale culturele ontwikkelingen in een ruimtelijke context.

#### **Doorwerking plangebied**

Eén van de uitgangspunten voor GOL is het opheffen van de barrièrewerking van de A59 op het gebied van natuur en water. Ecologische verbindingzones worden gerealiseerd tussen het rivierengebied van de Maas aan de noordzijde en het Nationaal Park de Loonse en Drunense Duinen en Vlijmens Ven/Moerputten aan de zuidzijde. Hiermee wordt het netwerk van natuurgebieden in de provincie verder uitgebouwd.

Bij de inpassing van de ruimtelijke maatregelen is nadrukkelijk rekening gehouden met de (cultuurhistorische) kwaliteiten van het landschap. Hierop wordt uitgebreid ingegaan in Hoofdstuk 4 Ruimtelijk Kwaliteitsplan en Ruimtelijk Ontwerp. Door de aanleg van recreatieve verbindingen (wandel- en fietspaden) wordt tevens de beleving van het landschap versterkt.

#### 6.3.7 Gebiedsagenda Brabant (november 2013)

De Gebiedsagenda is de samenwerkingsagenda van de betrokken partners die de gemeenschappelijke basis vormt voor het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) dat jaarlijks plaatsvindt. Daarnaast heeft de Gebiedsagenda een functie voor het overleg van de provincie Noord-Brabant met de vijf grote gemeenten en voor het regionaal ruimtelijk overleg (RRO) van de provincie Noord-Brabant met de samenwerkende gemeenten in de vier Brabantse regio's. De Gebiedsagenda is een 'levend' document zonder wettelijke status en bevat geen nieuw beleid. Het is letterlijk een gezamenlijke agenda van betrokken partners die periodiek wordt geactualiseerd.

De Gebiedsagenda Brabant bevat een overzicht van de belangrijkste opgaven die bijdragen aan een duurzame ruimtelijke ontwikkeling van Brabant in de periode tot 2040. Doel is om zorg te dragen voor een betere afstemming van Rijks- en regionale ambities op het terrein van ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur. Belangrijke onderlegger zijn de SVIR en het topsectorenbeleid.

#### **Doorwerking plangebied**

Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat is één van regionale gebiedsopgaven in de Gebiedsagenda. Dit PIP is een nadere uitwerking van de Gebiedsagenda en is het juridisch-planologisch document om een en ander te verwezenlijken in de Oostelijke Langstraat.

## 6.4 Regionaal beleid

### 6.4.1 Corridorstudie A59: De maasroute stroomt door

De provincie Noord-Brabant, de gemeenten 's-Hertogenbosch, Heusden en Waalwijk, Waterschap Aa en Maas, Vereniging Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer en ZLTO hebben samen een visie opgesteld voor de ontwikkeling van het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Waalwijk tot 2030. Rijkswaterstaat trad op als adviseur. De visie beschrijft de kansen van een integrale aanpak van de gebiedsontwikkeling en het oplossen van een aantal knelpunten op en rond de A59 op korte en langere termijn.

Belangrijke uitkomst van de Corridorstudie is dat de A59 tot 2030 uit 2x2 rijstroken kan blijven bestaan, mits er maatregelen worden genomen. Met name het reconstrueren en verbeteren van de aansluitingen op de A59 is cruciaal. In combinatie met een verbetering van het onderliggende wegennet en andere noodzakelijke maatregelen zijn er verdere winsten te behalen op het gebied van doorstroming, veiligheid en leefbaarheid van de omgeving. Een goede mix van maatregelen, met nadruk op het verbeteren van het Openbaar Vervoer, het koppelen en uitbreiden van de parallelstructuur en het aanpassen van de aansluitingstructuur, leidt tot een duurzame en betrouwbare Maasroute, die tot minimaal 2025 doorstroomt.

In de Baardwijkse Overlaat liggen kansen voor een ecologische en recreatieve noord-zuidverbinding. Bij de reconstructie van de brug over het Drongelens Kanaal is het wenselijk om daar ruimte voor te maken. Tussen 's-Hertogenbosch en Vlijmen en in het groene gebied van de Diezemonding liggen kansen voor een noord-zuidverbinding die waterberging, recreatie en landschap- en natuurontwikkeling mogelijk maken.

Door de klimaatverandering moet Nederland rekening houden met meer extreme neerslag en een hoger waterpeil in watergangen en meren. De kans op wateroverlast in laaggelegen gebieden neemt toe. Maatregelen om droge voeten te houden zijn inmiddels noodzakelijk geworden. Ruimte voor waterberging is één van de maatregelen waarnaar wordt gekeken. In het kader van het project HoWaBo wordt het gebied tussen Vlijmen en 's-Hertogenbosch geschikt gemaakt voor waterberging. Water voor retentie moet hier in de toekomst van zuid naar noord onder de A59 door kunnen stromen.

### **Doorwerking plangebied**

Dit PIP is een nadere uitwerking van dit beleidsdocument en is het juridisch-planologisch instrument om een en ander te verwezenlijken in de Oostelijke Langstraat.

#### 6.4.2 Agrifood Capital (regio Noordoost Brabant)

De strategische agenda van de Agrifood Capital verwoordt dat voorzieningen op gebied van bereikbaarheid en mobiliteit een randvoorwaarde zijn voor een goed woon, werk- en leefklimaat. Het stimuleren en faciliteren van duurzame mobiliteit maakt onderdeel uit van de strategische agenda. Fietsmobiliteit is een speerpunt in de werkprogramma's van de thema's Bereikbaarheid en Mobiliteit en Energie en Duurzaamheid en is een voorwaarde voor goede vestigingsmilieus. Daarnaast beoogt de provincie met het programma 'Fiets in de versnelling' meer Brabanders op de fiets te krijgen. Het huidige provinciebestuur heeft in haar Bestuursakkoord expliciet de aanleg van nieuwe snelfietsroutes opgenomen.

Het realiseren van snelfietsroutes past uitstekend in het landelijke Rijksprogramma Beter Benutten. De GGA-regio 's-Hertogenbosch kan voor de realisatie van snelfietsroutes onderdelen financieren bij het jaarlijkse regionale uitvoeringsprogramma. Voor de uitvoering van fietsprojecten zijn zodoende volop cofinancieringskansen aanwezig. In 2013 zijn de kansrijke snelfietsroutes voor de regio in beeld gebracht in de Quick Scan Snelfietsroutes Agrifood Capital en bovendien is in dat jaar de Regionale Duurzame Mobiliteitsvisie opgesteld met als doel om de basisinfrastructuur in de regio verder te optimaliseren en de mobiliteit te verduurzamen.

Twee belangrijke kansrijke snelfietsroutes zijn 's-Hertogenbosch-Vlijmen-Waalwijk en 's-Hertogenbosch-Boxtel -Eindhoven. Een groot deel van de forenzen die nu gebruik maakt van de snelwegen A59 en A2 heeft een reisafstand van 15 km of minder blijkt uit onderzoek. In de ochtend- en avondspits is het erg druk op de invalswegen van 's-Hertogenbosch. Met de opmars van de elektrische fiets en de belastingvoordelen voor werkgevers liggen er grote kansen om fileknelpunten duurzaam te verminderen. Voorwaarde om forenzen op de fiets te krijgen is een duidelijke, aantrekkelijke, veilige en snelle fietsroute. Gelet op de ambities van de provincie, regio, betrokken gemeenten is ambtelijk en bestuurlijk afgesproken om samen een verkenning uit te gaan voeren naar de twee genoemde snelfietsroutes in de regio 's-Hertogenbosch.

Doel van de verkenning is om te komen tot een gedragen voorkeursvariant voor de beide routes met een gedegen kostenindicatie, zodat bestuurlijk kan worden overwogen om de ambities om te zetten in realisatie van (een van beide) snelfietsroutes. Het hogere doel van de beide snelfietsroutes is om automobilisten die op fietsbare afstand (tot 25 km) wonen te stimuleren de fiets naar het werk te pakken door een kwalitatief hoogwaardige fietsverbinding te bieden als alternatief voor de snelweg. Dit kan deels door bestaande fietsverbindingen te optimaliseren tot een hoger kwaliteitsniveau en deels door nieuwe fietsverbindingen te realiseren.

Om dit te bereiken zal eerst een duidelijke routekeuze gemaakt moeten worden met zoveel mogelijk potentie. Vervolgens dient deze route met infrastructurele maatregelen geoptimaliseerd te worden en volgt een proces met werknemers en werkgevers om het fietsen te stimuleren. Kortom de route moet korter, veiliger en aantrekkelijker worden. Om de eerste stap te zetten in de richting van het hogere doel worden de twee routes verkend, te weten 's-Hertogenbosch-Vlijmen-Waalwijk en 's-Hertogenbosch-Boxtel- Eindhoven.

#### **Doorwerking plangebied**

Op 9 december 2016 heeft de Stuurgroep GOL het besluit genomen dat de snelfietsroute 's-Hertogenbosch-Vlijmen-Waalwijk daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Het tracé wordt ingepast in de planvorming van de GOL, zie ook paragraaf 3.3.3 en 3.4.3.



#### 6.4.3 Ruimtelijke visie 2025 regio Hart van Brabant

Dynamiek in een aangenaam landschap. Dat is waar de samenwerkende gemeenten in de regio Hart van Brabant op inzetten. Het ontwikkelingsperspectief omvat een robuust groenblauw raamwerk én ruimte voor economische dynamiek. De regio wil een sterke leisure regio zijn die toeristen aantrekt uit heel Noordwest-Europa. Toeristen die niet alleen de grote attracties bezoeken maar ook langer verblijven in de regio en genieten van recreatief groen en het goede leven. Met het vaststellen van de visie als koersdocument begint het pas. De ruimtelijke visie is vooral bedoeld als uitnodiging aan anderen, de partners, om samen te investeren in de ruimtelijke kwaliteit en de aantrekkelijkheid van de regio.

#### Doorwerking plangebied

De GOL is een stap naar de realisatie van de doelstellingen zoals verwoord in de ruimtelijke visie, aangezien deze gebiedsontwikkeling inzet op een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefkwaliteit in de Oostelijke Langstraat.

#### 6.4.4 Waterschap Aa en Maas

##### Waterbeheerplan 2016 - 2021

Het waterschap Aa en Maas stelt zich ten doel om pro-actief deel te nemen in ruimtelijke planprocessen gericht op locatiekeuze en inrichting. In het Waterbeheerplan 2016 - 2021 beschrijft het waterschap de doelen en inspanningen voor de periode 2016 – 2021. De volgende doelen zijn relevant voor het programma GOL:

- Veilig en Bewoonbaar beheergebied;
- Voldoende water en robuust watersysteem;
- Gezond, natuurlijk en schoon water.

##### *Veilig en Bewoonbaar beheergebied*

Het Waterschap zorgt ervoor dat het beheergebied veilig is tegen overstromingen vanuit de Maas en voldoende beschermd is tegen overlast. Als het gaat om waterveiligheid staan de komende jaren vooral in het teken van het vertalen van de Deltabeslissingen naar de opgave voor Aa en Maas: hoe gaat Aa en Maas er samen met zijn partners voor zorgen dat de waterveiligheid op langere termijn geborgd is? Dit doet Aa en Maas volgens het principe van niet afwentelen (vasthouden - bergen - afvoeren).

##### *Voldoende water en robuust watersysteem*

Het Waterschap streeft naar een gezond, robuust en veerkrachtig watersysteem: een systeem dat kan omgaan met de gevolgen van klimaatverandering (piekbuien en extreme droogte) en dat flexibel kan worden ingezet om voldoende water voor verschillende functies te leveren.

##### *Gezond, natuurlijk en schoon water*

Een goede waterkwaliteit is een vereiste voor gezond en natuurlijk water voor mens, dier en plant. Het Waterschap investeert in onderhoud, aanpassing en vernieuwing van onze afvalwaterzuiveringen, rioolgemalen en transportleidingen.

##### *Keur*

De keur is een aanvulling op de regels uit de Waterwet en is van toepassing op de rivieren, beken, sloten, grondwater en waterkeringen die in beheer zijn bij het Waterschap. Maar

ook op alle sloten en watergangen die eigendom zijn van anderen (o.a. agrariërs en tuinders). De keur geeft aan wat wel en niet mag en welke plichten er zijn, voor bijvoorbeeld het lozen in oppervlaktewater, het plaatsen van een duiker of brug etc..

### **Doorwerking plangebied**

Het waterschap Aa en Maas is één van de partners in de samenwerking in het programma GOL. Bij de planvorming van de GOL heeft het beleid van het Waterschap als uitgangspunt gediend. Hoe dit exact heeft plaatsgevonden en hoe verder met de wateropgave is omgegaan, is uitgebreid beschreven in het Ruimtelijk Ontwerp (Hoofdstuk 4) en de waterparagraaf (paragraaf 7.10).

#### **6.4.5 Waterschap Brabantse Delta: Waterbeheerplan 2016-2021**

In het Waterbeheerplan 2016 - 2021 beschrijft het Waterschap de doelen en inspanningen voor de periode 2016 - 2021. De volgende beleidsthema's en doelen zijn relevant voor het programma GOL:

Risico's beheersen:

- Overstromingsrisico's vanuit rivieren;
- Voldoende water van voldoende kwaliteit;
- Gezonde leefomgeving;
- Bevaarbare rivieren en kanalen.

Duurzame ontwikkeling ondersteunen:

- Robuust beheer van keten en systeem;
- Kwaliteit van de openbare ruimte;
- Natuurontwikkeling;
- Economische ontwikkeling.

### **Doorwerking plangebied**

Het Waterschap Brabantse Delta is één van de belanghebbenden in de samenwerking voor het programma GOL (plangebied PIP GOL West). Bij de planvorming van de GOL heeft het beleid van het Waterschap als uitgangspunt gediend. Hoe dit exact heeft plaatsgevonden en hoe verder met de wateropgave is omgegaan, is uitgebreid beschreven in het Ruimtelijk Ontwerp (Hoofdstuk 4) en de waterparagraaf (paragraaf 7.10).

## 6.5 Gemeentelijk beleid Waalwijk

### 6.5.1 Structuurvisie Waalwijk 2025, onderscheidend meer verleiden

Doel van deze structuurvisie is een samenhangend ruimtelijk beleid formuleren op hoofdlijnen dat de ambities weergeeft voor 2035 en een visie uitwerkt voor 2025. De gemeente stelt zich met deze visie tot doel te bereiken dat Waalwijk meer onderscheidend wordt door het optimaliseren van typerende omgevingsfactoren op weg naar de ambitie: Waalwijk is een stedelijk knooppunt in de regionale netwerken van Midden-Brabant, met lokaal een krachtige economische functie en karakteristieke kernen in een unieke landschappelijke omgeving.

In de structuurvisie 'Waalwijk 2025, onderscheidend meer verleiden', vastgesteld door de gemeenteraad van Waalwijk op 4 februari 2016, is de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat als Sleutelproject opgenomen. Dit sleutelproject bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Het aanpassen van de afslagenstructuur van de A59. Dit betekent een volledig nieuwe afslagenstructuur tussen Waalwijk en Drunen. De aansluitingen Waalwijk (37) en Drunen-West (40) worden verbeterd. De bestaande aansluitingen Waalwijk Centrum (38) en Waalwijk Oost (39) verdwijnen.
2. Lokale noordelijke en zuidelijke (parallel)structuur tussen de kern Waalwijk en de A59 verbeteren. Dit om de lokale bereikbaarheid van de kern Waalwijk en het bedrijventerrein Haven te optimaliseren.
3. Vervanging van de brug over het Drongelens kanaal.
4. EVZ Baardwijkse Overlaat realiseren van Drongelens kanaal naar Elshoutse Zeedijk.

In onderstaande afbeelding zijn de hoofdlijnen van de visie weergegeven.

#### Doorwerking plangebied

De onderdelen 1, 2 en 4 worden met dit PIP mogelijk gemaakt. Voor onderdeel 3 is een aparte Tracéwetprocedure gevoerd. De brug over het Drongelens kanaal is inmiddels vervangen.



*Uitsnede visiekaart behorende bij Structuurvisie Waalwijk 2025, onderscheidend meer verleiden*

### 6.5.2 Nota wensbeelden, uitgangspunten en bouwstenen bedrijventerreinen

Deze nota formuleert de Waalwijkse wensbeelden, uitgangspunten en bouwstenen ten aanzien van bedrijventerreinen. Dit is de basis voor een gewenste doorontwikkeling van de huidige terreinen en voor een weloverwogen ontwikkeling van nieuwe terreinen. Om de doelstellingen en het wensbeeld te realiseren wordt de (her)ontwikkeling gekoppeld aan een aantal thema's. Het thema dat voor onderhavig PIP van belang is, is investeren in bereikbaarheid.

#### *Investeren in infrastructuur*

Een betere bereikbaarheid en een betere doorstroming verbeteren het vestigingsklimaat voor de bedrijven. Ook is het van belang, dat de multimodale ontsluiting verder wordt ontwikkeld. Het is gewenst dat het aantal afslagen A59 wordt verminderd en dat een volwaardige op- en afrittenstructuur naar Waalwijk- Oost en Drunen-West wordt gerealiseerd in combinatie met een parallelweg structuur, onder meer om de ontsluitingsstructuur voor het bedrijventerrein Haven te verbeteren.

Naast een aantal thema's dat wordt beschreven in de nota, wordt ook ingegaan op de verschillende bedrijventerreinen binnen de gemeente Waalwijk. Het bedrijventerrein dat grenst aan het plangebied van onderhavig PIP, betreft het te realiseren terrein Haven en deels bestaand bedrijventerrein Haven en Afbouw Haven I t/m VI.

#### *Haven Acht*

Dit terrein wordt in de toekomst ontwikkeld tussen het huidige haventerrein en het Drongelens kanaal. Haven Acht zal aan de zuidkant ook gesitueerd zijn aan de A59 waardoor er mogelijkheden ontstaan als zichtlocatie. Gezien het lange lint aan zichtlocatie (Haven I t/m VI, Zeven en Acht) is het beeld om bedrijven op Haven Acht iets terug te leggen, waardoor er in combinatie met een mogelijke parallelweg een groene zichtlocatie gerealiseerd kan worden. De locatie moet bij voorkeur dan ook via een (nieuwe) oostelijke ontsluiting van de A59 en via het water ontsloten worden, waarmee de 'bindingsfactor' en dus economische stabiliteit kan worden benut.

### **Doorwerking plangebied**

Het programma GOL draagt bij aan de realisatie van de door de gemeente gewenste verbeterde doorstroming en ontsluiting. De aanleg van de noordelijke parallelstructuur, die met het programma GOL in Waalwijk is voorzien, vormt de nieuwe ontsluiting voor het bedrijventerrein Haven, inclusief het nieuwe bedrijventerrein Haven Acht dat een directe aansluiting krijgt op deze parallelweg. Zie ook paragraaf 3.3.2 en Hoofdstuk 4.

### 6.5.3 Mobiliteitsplan Waalwijk

In 2015 is het Mobiliteitsplan Waalwijk vastgesteld. Het Mobiliteitsplan Waalwijk vervangt het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan uit 1998. Het Mobiliteitsplan omvat meer dan infrastructuur alleen en heeft ook betrekking op de volgende componenten:

- Mobiliteitsgedrag: keuzes die worden gemaakt om een verplaatsing te maken inclusief bestemming en motief, tijdstip en de wijze waarop de verplaatsing wordt uitgevoerd (modaliteit). Deze keuzes worden sterk bepaald door sociale en economische factoren evenals door gewoontegedrag.
- Infrastructuur en vervoerdiensten die ter beschikking staan om verplaatsingen uit te voeren. Infrastructuur en vervoerdiensten (openbaar vervoer) beïnvloeden het mobiliteitsgedrag.

- Verkeersgedrag: de wijze waarop reizigers zich in het verkeer gedragen. Deze component heeft in hoge mate betrekking op de verkeersveiligheid. Deze component wordt overigens beïnvloed door de wijze waarop de infrastructuur is vormgegeven. Daarnaast spelen sociale factoren een belangrijke rol.

Het Mobiliteitsplan voor de gemeente Waalwijk wordt gedefinieerd als een strategische visie die de koers aangeeft voor het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. De aansluitingen van de A59 aan de kern Waalwijk worden geherstructureerd (verplaatst en gebundeld) in het kader GOL. Hiermee wordt het volgende bereikt:

- Een betere doorstroming door minder in/uitvoegbewegingen op korte in- en uitvoegvakken.
- Een verbetering van de verkeersveiligheid.
- Een meer heldere verkeersstructuur (geen halve aansluitingen).
- Een evenwichtigere verdeling van het gemotoriseerde verkeer: vanaf de autosnelweg eerst naar de hoofdweg en vervolgens via de wijkverzamelstraat de wijk in en omgekeerd.
- Mogelijkheden om de leefbaarheid te verbeteren door het verkeer meer te bundelen op de hoofdwegen.

### **Doorwerking plangebied**

De doelstellingen uit het Mobiliteitsplan zijn één op één verwerkt in het programma GOL.

#### **6.5.4 De Waalwijkse visie op milieu; een milieubeleidsplan voor de langere termijn 2011-2018**

De focus van het natuur- en stedelijk groenbeleid ligt de komende periode op het volgende:

- Benutten van kansen bij inrichting en beheer om de biodiversiteit te bevorderen;
- Vergroten van de beleevingswaarde van de Waalwijkse natuur;
- Realisatie van kindvriendelijke natuur in de leefomgeving;
- Vergaren van meer kennis over de waarden en potenties van Waalwijkse natuur.

De focus van het waterbeleid ligt de komende periode op het volgende:

- Verbeteren van de waterkwaliteit;
- Beheersen van de waterkwantiteit;
- Kansen voor de koppeling van water en natuur benutten;
- Verbetering doorstroming. Om de natuurontwikkeling te stimuleren zal ondermeer door kroosbestrijding in de waterpartijen het zuurstofgehalte van het water toenemen.

### **Doorwerking plangebied**

Bij de planvorming van de GOL is veel aandacht besteed aan een zorgvuldige omgang met natuur en water. Dit komt uitgebreid aan bod in Hoofdstuk 4, paragraaf 7.7 en paragraaf 7.10.



#### 6.5.5 Welstandsnota 2016

De Welstandsnota 2016 heeft als doel een bijdrage te leveren aan het behoud en de versterking van de ruimtelijke kwaliteit van de gebouwde omgeving. Het welstandsbeleid richt zich in hoofdzaak op het beschermen van belangrijke bestaande karakteristieken van een gebied. Daarmee richt het beleid zich op de zorg dat nieuwe ontwikkelingen daar verantwoord op aansluiten en voortbouwen. Behoud van bestaande kwaliteiten hoeft niet te betekenen dat alles gelijk moet zijn aan de bestaande omgeving. Naast de welstandsnota kan de gemeenteraad beeldkwaliteitsplannen voor specifieke ontwikkelingen vaststellen. Het gaat dan om nieuwe ontwikkelingen of transformaties die zodanig van schaal zijn dat ze niet meer aansluiten bij de oorspronkelijke situatie. Er ontstaan dan nieuwe waarden en karakteristieken. In beeldkwaliteitsplannen worden meer specifieke, ontwikkelingsgerichte criteria voor toetsing opgenomen. Het beeldkwaliteitsplan vormt dan het beleids- en toetsingskader, ook als het afwijkend is van deze nota.

#### **Doorwerking plangebied**

In het RKP (zie Hoofdstuk 4) zijn de kaders voor ruimtelijke kwaliteit binnen GOL aangegeven. In paragraaf 4.6 van het RKP zijn de ontwerpprincipes van de kunstwerken beschreven.

#### 6.5.6 Erfgoedverordening 2016

Het erfgoedbeleid van de gemeente Waalwijk is vastgelegd in de erfgoedverordening 2016. Specifiek heeft de gemeente Waalwijk cultuurhistorische themakaarten opgesteld. De Baardwijkse Overlaat is specifiek aangeduid, evenals de verdwenen Baardwijkse molen. Deze molen heeft tot 1765 in de Overlaat gestaan en is toen verplaatst naar Moleneind. De dijk langs Hoogeinde is ook aangeduid als liniedijk (defensieve functie van de Zuiderfrontier/Noord Brabantse Linie).

In de toelichting op de cultuurhistorische themakaart is een nadere beschrijving van de Baardwijkse Overlaat opgenomen. De Overlaat bestaat uit een lager gelegen open landschap met een ruim opgezette verkaveling. Aan beide zijden van de Baardwijkse Overlaat werden onverharde leidijken aangelegd. De westelijke leidijk is nog aanwezig, de oorspronkelijke oostelijke tegenhanger is bij een verbreding van de Overlaat in de 19<sup>e</sup> eeuw verdwenen.

#### **Doorwerking plangebied**

Bij de totstandkoming van het Ruimtelijk Kwaliteitsplan en het Ruimtelijk Ontwerp is zorgvuldig omgegaan met de aanwezige cultuurhistorische kwaliteiten. Zie Hoofdstuk 4 en paragraaf 7.8.

#### 6.5.7 Groenstructuurplan

Het groenstructuurplan is een visie op het groen in de gemeente Waalwijk voor de komende 25 jaar. In de visie wordt onderscheid gemaakt tussen een groene hoofd- en nevenstructuur. Hierin wordt bepaald welke elementen waardevol zijn en dus behouden, versterkt of verbeterd moeten worden.

Het groene raamwerk van de gemeente Waalwijk en de directe omgeving wordt gevormd door enerzijds de ecologische hoofdstructuur (EHS) en natuur- en groengebieden die buiten de EHS vallen. Dit raamwerk moet worden versterkt door de realisatie van de ecologische verbindingen tussen de Donge en het Eendennest met het Habitatrichtlijngebied. Tevens moeten aan de oost- en westzijde van de gemeente landschappelijke, aaneengesloten natuurlijke zones worden ontwikkeld.

In het buitengebied is de visie met name gericht op het instandhouden, versterken van de verschillende landschappelijke eenheden en de cultuurhistorische betekenis van ontginnings- en verbindingssassen. Winterdijk, Halvezolenlijntje en de havens zijn lijnstructuren die de gehele gemeente van oost naar west en van noord naar zuid doorsnijden. Het aanzetten van deze lijnen versterkt hun cultuurhistorische functie.

Bij de oude ontginningsassen moeten met name de doorzichten gekoesterd worden. In de visie is rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen zoals uitbreidingen of aanleg van infrastructuur. Het is van belang dat deze integraal worden bekeken zodat de groene kwaliteit gewaarborgd blijft.

#### **Doorwerking plangebied**

Bij de totstandkoming van het Ruimtelijk Kwaliteitsplan en het Ruimtelijk Ontwerp is zorgvuldig omgegaan met groenstructuren en cultuurhistorische kwaliteiten. Zie Hoofdstuk 4.

## 6.6 Gemeentelijk beleid Heusden

### 6.6.1 Ontwikkelingsvisie Buitengebied

De Ontwikkelingsvisie biedt het kader om de veranderingen en de ontwikkelingen in het buitengebied te sturen. Duidelijk moet zijn waar welke soort ontwikkelingen acceptabel is, dan wel wenselijk. De visie biedt op een zodanige wijze sturing aan nieuwe ontwikkelingen in het buitengebied dat er ruimte wordt geboden voor ontwikkeling van nieuwe economische dragers, mits de bestaande omgevingskwaliteit blijft behouden en wordt versterkt, en mits dat niet ten koste gaat van de ontwikkelingsmogelijkheden van bestaande functies in de omgeving.

De gemeente Heusden heeft hoge ambities op het vlak van natuurontwikkeling. De gemeente wil de landschappelijke kwaliteiten en de historische structuren behouden en waar mogelijk versterken. Enerzijds door bestaande gebieden te beschermen, anderzijds door nieuwe landschapsversterkende ontwikkelingen te stimuleren.

De zone ten westen van Drunen heeft potenties in zich voor de ontwikkeling van natuur en water. Hierbij speelt de openheid van de zone aan het Drongelens kanaal een prominente rol. De doelstelling is om de open corridors en zichtlijnen te respecteren.

Bij de oostelijke landschapszone, ten oosten van Vlijmen, speelt water een leidende rol, als bijdrage aan het oplossen van de hoogwaterproblematiek in 's-Hertogenbosch en omstreken. Met het optillen van de A59 ontstaat een noord-zuid gerichte 'route' voor water, volgens het principe van de Groene Rivier. Een gedeelte van het buitengebied rondom Vlijmen zal weer inundatiegebied worden om de stad 's-Hertogenbosch droog te laten houden. Dat principe maakt daarnaast de realisatie van een ecologische verbindingszone mogelijk, die aansluit op de ecologische verbindingszone Maas-Beerze en het zoekgebied voor rivierverruiming.

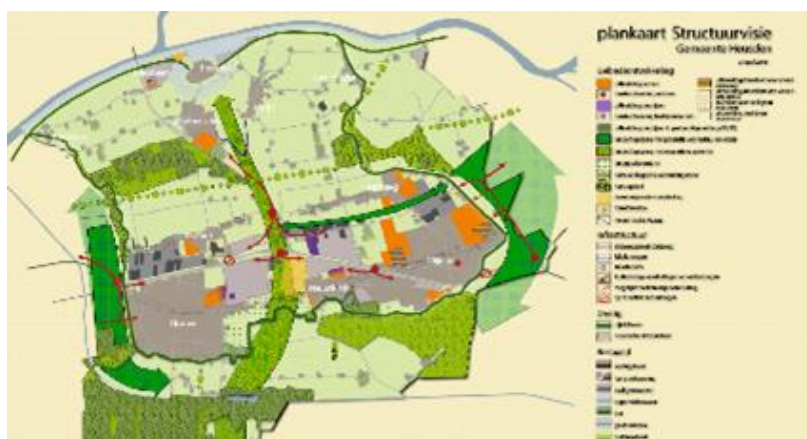
#### **Doorwerking plangebied**

De planvorming van de GOL sluit goed aan op de Ontwikkelingsvisie. De openheid langs het Drongelens Kanaal blijft in stand en in het gebied ten oosten van Vlijmen is een belangrijke rol weggelegd voor waterberging. Hierop wordt uitgebreid ingegaan in Hoofdstuk 4.

### 6.6.2 Structuurvisie 'Ideeën voor een plek'

Deze structuurvisie geeft de ruimtelijke ambities van de gemeente Heusden voor een periode van 20 jaar, met een accent op de periode 2010-2020. De uitgangspunten en ambities van de gemeente Heusden worden in dit visiedocument per aspect behandeld. Dat betreft achtereenvolgens de regionale positionering, natuur en landschap, infrastructuur, wonen, werken en glastuinbouw.

Hieronder de plankaart die op hoofdlijnen de ambities uit de Structuurvisie laat zien.



*Uitsnede kaart cultuurhistorische bebouwing*

### *Natuur en landschap*

Voor wat betreft natuur en landschap gelden de volgende actiepunten (relevant voor de GOL):

- Ontwikkelen van landschapszones met potenties voor natuur en water; ten oosten van Vlijmen en ten westen van Drunen.
- Realiseren van een hoogwaterberging volgens het principe van de Groene Rivier met het passeerbaar maken van de A59.
- Realiseren van diverse natte ecologische verbindingzones.

### *Infrastructuur*

Voor wat betreft infrastructuur gelden de volgende actiepunten (relevant voor de GOL):

- Het opheffen van twee bestaande aansluitingen op de A59 en het realiseren van drie nieuwe volwaardige aansluitingen op rijksweg A59 en een parallelstructuur aan de A59.
- De aanleg van een randweg ten oosten van Vlijmen met een aansluiting op de Tuinbouwweg en in ieder geval één (ter hoogte van de Vijfhoevenlaan), en mogelijk een tweede (ter hoogte van de Hongerenburgweg) afslag naar de kern Vlijmen.
- Het opwaarderen van de Tuinbouwweg tot een volwaardig onderdeel van de randwegenstructuur.
- Een westelijke randweg tussen de Overlaatweg en de nieuwe aansluiting Drunen-West.
- Het reconstrueren van de Wolput tussen de aansluiting op de A59 en het viaduct naar Nieuwkuijk.

### **Doorwerking plangebied**

Dit PIP is het instrument om de voor GOL relevante ambities uit de Structuurvisie juridisch planologisch mogelijk te maken.

### 6.6.3 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan

De gemeente Heusden heeft als een van de belangrijke doelen gesteld dat zij een kwalitatief hoogwaardige groene woon- en werkgemeente wil zijn met een goede leefbaarheid in de verschillende kernen. Vanuit de sector verkeer en vervoer moet hier een belangrijke bijdrage aan worden geleverd. Daarmee is de kernwaarde van het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP) verwoord.

In het GVVP wil de gemeente helder vastleggen welke aanpak wordt gekozen voor het realiseren van de doelstellingen. Het fundament dient te bestaan uit een compleet en goed gestructureerd hoofdwegennet. Dat betekent dat realisering van de randweg Vlijmen, doortrekking van de parallelstructuur aan de zuidzijde van de A59, realisering van de westelijke randweg Drunen en de fasering van aansluitingen voorwaarde is om de overige onderdelen van de verkeersinfrastructuur aan te pakken. Vervolgens zullen ook de ontsluitingsstructuren in de dorpscentra aangepakt worden. Door de herstructurering van het net van autoverbindingen wordt richting gegeven aan het toekomstige fietspadennetwerk. Om de mobiliteitsdoelstellingen te realiseren zal het fietsnet hoogwaardig moeten zijn, inclusief goede stallingsvoorzieningen.

#### **Doorwerking plangebied**

Dit PIP is het instrument om de ambities uit de GVVP juridisch planologisch mogelijk te maken.

### 6.6.4 Groenstructuurplan Heusden 2009-2014

Het groenstructuurplan beschrijft de ruimtelijke groene kaders van de gemeente Heusden. Naast groenstructuren op wijkniveau worden ook structuurelementen beschreven die de wijken overstijgen en/of zich buiten de bebouwde kom bevinden. Op onderstaande afbeelding zijn de relevante groenstructuurelementen in beeld gebracht. Deze zijn behoudenswaardig. Het gaat daarbij om:

- Boomstructuren langs wegen;
- Dijkenstructuur;
- Afgraving Drunen;
- Voormalig Gronddepot.





|                                                                                     |                                                                                     |                    |                                                                                     |                                                                                     |                           |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
|  |  | HOOFDGOENSTRUCTUUR |  |  | DROOG                     |
|  |  | HOOFDBOOMSTRUCTUUR |  |  | ECOLOGISCHE POTENTIE HOOG |
|  |  | NEVENGOENSTRUCTUUR |                                                                                     |                                                                                     | NAT                       |
|  |  | NEVENBOOMSTRUCTUUR |                                                                                     |                                                                                     |                           |
|  |                                                                                     | GROOT GROENGEBIED  |                                                                                     |                                                                                     |                           |
|  |                                                                                     | SPORTPARK          |                                                                                     |                                                                                     |                           |

Groenstructurelementen westzijde gemeente (links) en oostzijde gemeente (rechts) met de legenda

### Doorwerking plangebied

Bij de totstandkoming van het Ruimtelijk Kwaliteitsplan en het Ruimtelijk Ontwerp is zorgvuldig omgegaan met groenstructuren en cultuurhistorische kwaliteiten. Zie Hoofdstuk 4.

#### 6.6.5 Erfgoednota gemeente Heusden

In de Erfgoednota 'Eenheid in verscheidenheid' is het cultuurhistorisch beleid van de gemeente Heusden vastgelegd.

Op de cultuurhistorische waardenkaart zijn de volgende zaken specifiek aangeduid:

*Baardwijkse Overlaat:*

- Historische geografie-Overlaatsysteem: open karakter van landschap zo veel mogelijk behouden.
- Historische geografie-dijk of kade: het gaat hier om de lijn Molensteeg-Eindstraat-Zeedijk en een deel van de Overstortweg. Opstellen van voorwaarden gericht op het benutten van patronen als basis voor ruimtelijke ontwikkelingen en recreatief gebruik.
- Molenbiotoop van de molen 'Hertogin van Brabant'.

*Overige cultuurhistorische waarden in het plangebied*

- Historische geografie slagenlandschap: op verschillende plekken aan de noordzijde van de A59 zijn agrarische gronden als zodanig aangeduid. Beleid is er op gericht om op structuurniveau ontwikkelingen te sturen, met behoud van het cultuurlandschap als leidraad.
- Overige historische geografie-redelijk hoge waarden: verschillende oude wegenstructuren zoals een weg tussen d'Oultremontweg en A59 en het deel van de ontsluiting 's-Hertogenbosch-Vlijmen zijn als zodanig aangeduid. Hier is het beleid gericht op het stellen van voorwaarden gericht op het benutten van patronen als basis voor ruimtelijke ontwikkelingen en recreatief gebruik.

#### **Doorwerking plangebied**

Bij de totstandkoming van het Ruimtelijk Kwaliteitsplan en het Ruimtelijk Ontwerp is zorgvuldig omgegaan met de aanwezige cultuurhistorische kwaliteiten. Zie Hoofdstuk 4 en paragraaf 7.8.

#### 6.6.6 De dijken van Heusden

In 2012 is er in opdracht van de gemeente Heusden een totaalvisie voor alle dijken in de gemeente Heusden opgesteld. Het doel is om de dijken met elkaar te verbinden en daarmee de recreatieve mogelijkheden beter te benutten en de cultuurhistorische en landschappelijke waarde beter kenbaar te maken. Het plangebied 'doorkruist' op twee plekken de Heusdense dijkenstructuur:

- Westzijde (Drunen): Molensteeg-Eindstraat-Zeedijk.
- Oostzijde (Vlijmen): Heidijk.

De visie levert verschillende uitvoeringsmaatregelen op om de kwaliteiten van de dijken op cultuurhistorisch, landschappelijk, recreatief, sociaal en economisch gebied de dijken en de aanwezige waardevolle elementen te vergroten.

#### **Doorwerking plangebied**

Bij de totstandkoming van het Ruimtelijk Kwaliteitsplan en het Ruimtelijk Ontwerp is zorgvuldig omgegaan met de kwaliteiten van de dijken. Zie Hoofdstuk 4.

#### 6.6.7 Ontwikkelingsvisie Elshoutse Zeedijk

De Dienst Landelijk Gebied heeft in opdracht van de gemeente Heusden in juni 2011 een ontwikkelingsvisie uitgegeven voor de ontwikkeling van de Elshoutse Zeedijk waarbij cultuurhistorische elementen worden hersteld en ecologische- en recreatieve elementen versterkt. De Zeedijk is onderdeel van de ring van dijken rond Heusden. Specifiek zijn verkeersmaatregelen voorgesteld op de Zeedijk tussen de Kapelstraat en de Eindstraat als input voor de discussie rondom de reconstructie van de A59. De Elshoutse Zeedijk heeft een belangrijke rol gespeeld in het systeem van de Baardwijkse Overlaat. De Zeedijk is aangesloten op de Overlaatlidijk. Met het aanleggen van de dijken aan weerszijden van het Drongelens kanaal kwam de functie van de oude Overlaatlidijk te vervallen. Hierdoor werd ter hoogte van de Eindstraat een gat in de dijk gegraven om de Eindstraat op niveau door te kunnen trekken.

Vanuit de wenselijke afleesbaarheid van de bijzondere watergeschiedenis van het gebied en de betekenis van beide dijken is het gewenst een deel van de dijken te herstellen zodat in de structuur duidelijk wordt dat noord- en zuidzijde van de Eindstraat met elkaar te maken hebben. Gunstige bijkomstigheid is dat de ietwat rommelige structuur hier een duidelijke kwaliteitsimpuls kan krijgen en dat de Eindstraat vanaf de snelweg een poortwerking krijgt, zodat Drunen vanaf de A59 een groene entree kan krijgen.

#### Doorwerking plangebied

Bij de totstandkoming van het Ruimtelijk Kwaliteitsplan en het Ruimtelijk Ontwerp is zorgvuldig omgegaan met de kwaliteiten van de dijken. Zie Hoofdstuk 4.

#### 6.6.8 Welstandsnota

Op 14 februari 2012 heeft de gemeenteraad van Heusden de Welstandsnota vastgesteld. Deze nota bevat voor de volgende vier bebouwingstypen een welstandstoets:

- historische dorpse bebouwingslinten;
- historische stedelijke bebouwing;
- thematische bebouwing met een hoge complexwaarde;
- bijzondere bebouwing (zoals kerken, scholen en gebouwen voor maatschappelijke functies).

Daarnaast geldt een welstandstoets voor die gebieden waarvoor een beeldkwaliteitsplan (dat overigens nog wel actueel moet zijn) is vastgesteld.

Kunstwerken ten behoeve van wegen zijn welstandsvrij.

#### Doorwerking plangebied

In het Ruimtelijk Kwaliteitsplan (zie Hoofdstuk 4) zijn de kaders voor ruimtelijke kwaliteit binnen GOL aangegeven. In paragraaf 4.6 van het RKP zijn de ontwerpprincipes van de kunstwerken beschreven. Deze zullen leidend zijn bij de definitieve vormgeving van de te realiseren kunstwerken en worden vastgelegd in de uitvoeringsovereenkomst met de uitvoerder.

## 6.7 Gemeentelijk beleid 's-Hertogenbosch

### 6.7.1 Ruimtelijke Structuurvisie: Stad tussen Stromen

De structuurvisie formuleert de ontwikkelingskoers, beschrijft een wensbeeld van de stad voor de lange termijn en biedt het casco voor concrete projecten en plannen. Het is een toetsingskader, en tegelijkertijd ook een inspiratiekader voor ruimtelijke ontwikkeling. Zo wordt bepaald waar strakke contouren ter bescherming van kwetsbare waarden liggen en kansen voor ontwikkeling. En worden locaties aangeduid waar deze ontwikkeling tegen randvoorwaarden mogelijk zijn en afweegbare gebieden voor uitbreidingen en intensiveringen aangewezen.

Langs de zuid- en westkant van de stad strekt zich een robuuste landschappelijke zone uit. Het betreft een open, laaggelegen polder- en moerasgebied. Deze 'groene rivier' vormt een sterk contrast met het verstedelijkt gebied. Dijken, waterlopen en stadsmuren zorgen voor een harde stadsrand. De zone verbindt het Aadal via Kloosterstraat, Dooibroek en Bossche Broek met het Dommeldal en via twee ecologische verbindingen met De Vughtse Gement. Vanaf de Moerputten loopt de 'groene rivier' onder de A59 door naar het natuurgebied Engelermeer en langs de Vlijmense en Bokhovense polders – via een brede moeraszone langs de Voordijk en de Hedikhuizense Maas – naar de uiterwaarden van het Maasdal. De 'groene rivier' fungeert als waterbuffer voor de opvang van overtollig water van Aa en Dommel, indien de afvoer naar de Maas door hoge waterstanden wordt geblokkeerd.

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, 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.

### Doorwerking plangebied

GOL is een uitwerking van de Structuurvisie. In Hoofdstuk 3 Planbeschrijving en Hoofdstuk 4 Ruimtelijk Kwaliteitsplan en Ruimtelijk Ontwerp is terug te vinden welke maatregelen worden genomen met betrekking tot de bereikbaarheid van de gemeente 's-Hertogenbosch, de hoogwaterberging en de ecologische verbindingen.

### 6.7.2 Welstandsnota

In de welstandsnota is het kader voor het welstandsbeleid van de gemeente 's-Hertogenbosch neergelegd. Doel van de welstandsnota is het vertalen, waarborgen en versterken van de ruimtelijke kwaliteit van de gebouwde omgeving. Dit door middel van transparante, objectieve en daarmee voor een ieder begrijpelijke criteria.

#### Doorwerking plangebied

Binnen het grondgebied van de gemeente 's-Hertogenbosch komen geen kunstwerken, geluidschermen etc.. Er hoeft voor het grondgebied van de gemeente 's-Hertogenbosch geen welstandstoets plaats te vinden.

### 6.7.3 Koersnota hoofdinfrastructuur en Uitwerkingsplan Koersnota hoofdinfrastructuur

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' en de 'Uitwerking Koersnota hoofdinfrastructuur'. 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.

#### Doorwerking plangebied

GOL is een uitwerking van de Koersnota. In Hoofdstuk 3 Planbeschrijving en Hoofdstuk 4 Ruimtelijk Kwaliteitsplan en Ruimtelijk Ontwerp is terug te vinden welke maatregelen worden genomen met betrekking tot de bereikbaarheid van de gemeente 's-Hertogenbosch.

### 6.7.4 Bomenbeleidsplan

Bomen zijn belangrijk voor 's-Hertogenbosch. Een evenwichtige omgang met groen en bomen door de gemeente past bij dit belang. In het bomenbeleidsplan staat op welke manier de gemeente omgaat met bomen en waarom.

Door bomen in categorieën in te delen, kan de gemeente aangeven hoe zij bomen waarderen en hoe zij daarmee willen omgaan. Er zijn drie categorieën:

- Monumentale bomen;
- Boomstructuren;
- Sfeerbomen.

In het Bomenbeleidsplan worden beschermde boomstructuren weergegeven, die bescherming behoeven. Een daarvan is gelegen langs de Vlijmenseweg tot en met aansluiting 45 op de A59.



### *Boomstructuren*

De verzameling van groene elementen die een bovenlokale bijdrage leveren aan de identiteit en de groene kwaliteit van de stad of een wijk, vormen tezamen de bomenstructuur. Deze is vastgelegd op de structurenkaart. Hierop staan de lijnen ingetekend die vanwege hun locatie waardevol zijn of die vanwege hun huidige kwaliteit waardevol zijn. Binnen de structuren streven we naar bomen die in goede gezondheid kunnen uitgroeien tot volwassen exemplaren. Daarom vindt de gemeente een kapvergunning nodig voor alle bomen in een boomstructuur.

### **Doorwerking plangebied**

In Hoofdstuk 4 Ruimtelijk Kwaliteitsplan en Ruimtelijk Ontwerp is terug te vinden welke maatregelen worden genomen en of dit gevolgen heeft voor bomenstructuur gelegen langs Vlijmenseweg tot en met aansluiting 45 op de A59.

#### **6.7.5 Waterplan 'Waterstad 's-Hertogenbosch'**

Het doel van het waterplan 'Waterstad 's-Hertogenbosch' is het bereiken van een veilig en een duurzaam watersysteem in en om 's-Hertogenbosch, waarbij zo goed mogelijk aan de wensen van alle belanghebbenden tegemoet wordt gekomen. Het waterplan betreft een koepelplan voor alle waterzaken. Het gaat daarbij om de gewenste inrichting en het beheer van oppervlaktewater en grondwater, als ook om de afvoer van hemelwater en afvalwater.

Het waterplan omvat het gemeenschappelijk beleid van gemeente en de waterschappen. Dit gemeenschappelijke beleid moet leiden tot een klimaatbestendig, robuust en mooi watersysteem in de Groene Delta. De bijdrage aan energiebesparing vanuit het watersysteem zijn verkend met het oog op de doelstelling om in 2050 als stad klimaatneutraal te zijn. Ambities zijn hierbij verwoord naar beleid op hoofdlijnen. In het waterplan wordt HoWaBo specifiek genoemd als project om het gewenste beschermingsniveau van de stad te bereiken.

### **Doorwerking plangebied**

Dit PIP maakt de HoWaBo volledig door de aanleg van een (eco)tunnel onder de A59 ter hoogte van Vlijmen.

#### **6.7.6 Ontwikkelkader "Zie Meer van het Engelermeer!"**

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft ambitieuze plannen met het Engelermeer. Het gebied op en rond het Engelermeer moet zich ontwikkelen tot een hoogwaardiger natuur- en recreatiegebied. Om dit te bereiken is het "Ontwikkelkader – zie Meer van het Engelermeer" opgesteld. Het ontwikkelkader moet spelregels bevatten en initiatiefnemers uitnodigen om het recreatief functioneren van het Engelermeer een forse impuls te geven.

In het ontwikkelkader wordt de aanleg van de Randweg Vlijmen reeds benoemd. Aangegeven wordt dat de zuidzijde van het Engelermeer beter bereikbaar wordt vanuit aansluiting 45 van de A59. De gedachte hierbij is de Engelseweg alleen voor bestemmingsverkeer en fietsers toegankelijk te maken en te knippen. Redenen voor deze keuze zijn het zoveel mogelijk bundelen van het autoverkeer waardoor het langzaam verkeer wordt ontzien en het voorkomen van sluipverkeer van en naar de Haverleij via de Randweg.

#### **Doorwerking plangebied**

In Hoofdstuk 4 Ruimtelijk Kwaliteitsplan en Ruimtelijk Ontwerp is terug te vinden welke maatregelen worden genomen. De Engelseweg wordt ingericht als fietspad / fietsstraat: richting Engelen uitsluitend voor fietsers, richting Vlijmen ook voor lijnbussen.

## Hoofdstuk 7      Planologische en milieuhygiënische aspecten

### 7.1      Inleiding

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuw PIP ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij dient te worden onderzocht welke planologische en milieuhygiënische aspecten daarbij een rol spelen. In dit hoofdstuk worden de verschillende voor dit PIP relevante planologische en milieuhygiënische aspecten behandeld.

### 7.2      Verkeer

#### 7.2.1      GOL-West

In het MER-achtergrondrapport 'Verkeer GOL West' (bijlage 19) is uitgebreid ingegaan op de effecten van de realisatie van GOL voor het verkeer. In deze paragraaf zijn de belangrijkste conclusies uit de rapportage vermeld.

#### **Mobiliteit**

GOL heeft als doel om de verkeersgerelateerde kwaliteit van de leefomgeving in de kernen te verbeteren. Dit gebeurt door een betere spreiding van het verkeer over de wegen in de kernen. Op alle wegen waar een afname van verkeer was beoogd is dat ook het geval.

Als gevolg van het saneren van enkele aansluitingen op de A59 in combinatie met een parallelstructuur langs de A59 is sprake van een afname van het aantal voertuigkilometers op het rijkswegennet. Dit verkeer rijdt langer op het onderliggend wegennet (80 km/h-wegen), zoals de nieuwe parallelstructuur, randweg Drunen en Spoorlaan. Op de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom, de wegen met een maximumsnelheid van 60 km/h, is sprake van een afname. Veel wegen in het buitengebied worden ontlast door realisatie van de nieuwe parallelstructuur.

Er is sprake van meer voertuigkilometers over erftoegangswegen. Dit is het gevolg van een wijziging van de wegtypering. In Waalwijk wordt bijvoorbeeld de Hoogeindse Rondweg ingericht als erftoegangsweg.

### **Bereikbaarheid en verkeersafwikkeling**

Ten opzichte van de bestaande situatie leiden de GOL maatregelen tot een betere doorstroming op de A59. Door het saneren van een aantal aansluitingen op de A59 wordt de druk op bepaalde delen van de A59 lichter en op het onderliggend wegennet zwaarder. Zo is sprake van een verbetering op het deel van de A59 tussen aansluiting 37 (Waalwijk) en aansluiting 40 (Drunen-West). Voor alle onderzochte wegen in het studiegebied GOL West scoort het aspect 'functioneren wegvakken' per saldo positief.

Op het gebied van het functioneren van kruispunten geldt dat alle onderzochte kruispunten en aansluitingen in de huidige situatie niet in deze vorm bestaan waardoor een vergelijking met de referentiesituatie niet mogelijk is. Voor alle onderzochte kruispunten is berekend dat een goede verkeersafwikkeling mogelijk is in beide spitsperiodes.

### **Verkeersveiligheid**

Ten opzichte van de referentiesituatie is sprake van een lichte verslechtering van de verkeersveiligheid op de 80 km/h-wegen. Dit komt doordat er meer wegen worden gerealiseerd binnen het type gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, namelijk de nieuwe parallelstructuur langs de A59. Dit zorgt ook voor meer gereden voertuigkilometers over 80 km/h-wegen. Daarnaast is sprake van meer gereden kilometers op de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (50 km/h-wegen). Dit zorgt per saldo voor een hoger risicocijfer voor verkeersveiligheid.

Op geen van de erftoegangswegen is sprake van een intensiteit welke hoger is dan maximaal gewenst voor deze functie vanuit Duurzaam Veilig ("streefwaarde").

#### **7.2.2 GOL-Oost**

In het MER-achtergrondrapport 'Verkeer GOL Oost' (bijlage 18) is uitgebreid ingegaan op de effecten van de realisatie van GOL voor het verkeer. In deze paragraaf zijn de belangrijkste conclusies uit de rapportage vermeld.

### **Mobiliteit**

GOL heeft als doel om de verkeersgerelateerde kwaliteit van de leefomgeving in de kernen te verbeteren. Dit gebeurt door een betere spreiding over de wegen in de kernen. Op alle wegvakken is sprake van een afname van verkeer waar dat ook was beoogd.

Als gevolg van het saneren van enkele aansluitingen op de A59 is sprake van een afname van het aantal voertuigkilometers op het rijkswegennet. Dit verkeer rijdt langer op het onderliggend wegennet (80 km/h-wegen).

Een wijziging van de wegtypering is zichtbaar in de resultaten. In Vlijmen worden bijvoorbeeld De Akker en de Grote Kerk ingericht als erftoegangsweg. Er gaat weliswaar minder verkeer over deze wegen (als gevolg van het afsluiten van aansluiting 44) maar het bestemmingsverkeer blijft hier nog steeds rijden. Hierdoor is sprake van meer kilometers over erftoegangswegen en minder over gebiedsontsluitingswegen. Ook is sprake van een toename op de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom, de wegen met een maximumsnelheid van 60 km/h. Deels komt dit door de toename van verkeer op de Tuinbouwweg en het noordelijk deel van de Oostelijke Randweg Vlijmen die als erftoegangsweg gecategoriseerd zijn. Een deel van het verkeer van en naar Vlijmen en Haarsteeg zal namelijk via de Mommersteeg en Tuinbouwweg naar de Oostelijke Randweg Vlijmen rijden.

De aangepaste verkeersstructuur in GOL is positief voor de gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom (50 km/h wegen). Het verplaatsen van de op- en afrit zorgt ervoor dat meer verkeer via deze nieuwe verbinding (70 km/h) richting de Vendreef rijdt. Mede hierdoor neemt het aantal voertuigbewegingen over gebiedsontsluitingswegen (50 km/h) af.

### **Bereikbaarheid en verkeersafwikkeling**

Ten opzichte van de bestaande situatie leidt de ontwikkeling tot een betere doorstroming op de A59. Door het saneren van aansluiting 44 op de A59 wordt het afwikkelingsknelpunt op De Akker – Grote Kerk opgelost. Het verkeer van en naar Vlijmen verplaatst zich naar de resterende toegangswegen van de kern, zoals via de Oostelijke Randweg Vlijmen (aansluiting 45) en via de Wolput (aansluiting 43).

Op het gebied van het functioneren van kruispunten is ter vergelijking met de referentiesituaties per saldo sprake van een verbetering van de doorstroming op de kruispunten.

### **Verkeersveiligheid**

Op de 60 km/h-wegen is ten opzichte van de referentiesituatie sprake van een lichte verslechtering van de verkeersveiligheid. Op de 50 km/h-wegen binnen de bebouwde kom is sprake van een lichte verbetering. Per saldo zorgt dit voor het totale studiegebied in een gelijkblijvend risicocijfer voor verkeersveiligheid.

Op enkele erftoegangswegen is sprake van een hogere intensiteit dan maximaal gewenst voor deze functie vanuit Duurzaam Veilig ("streefwaarde"). Echter bij de betreffende wegen is sprake van een 'afwaardering' in de wegcategorisering: van gebiedsontsluitingsweg tot erftoegangsweg. Dit vanwege het saneren van aansluiting 44. Feitelijk worden deze straten dus veiliger vanwege een veel lagere verkeersintensiteit.



## 7.3 Geluid

### 7.3.1 Toetsingskader

#### **Rijksbeleid**

Binnen GOL worden nieuwe wegen aangelegd en diverse wegen worden fysiek gewijzigd. Zowel de aanleg van een nieuwe weg als fysieke wijzigingen van de bestaande wegen dienen getoetst te worden aan de grenswaarden zoals opgenomen in de Wet geluidhinder. Dit geldt voor de lokale wegen. De wijzigingen van de lokale wegen hebben tot gevolg dat bij de aansluitingen op de toe- en afritten van de A59 er ook wijzigingen plaatsvinden aan de rijksweg. Voor de rijkswegen is in de Wet milieubeheer vastgelegd dat geluid niet onbeheerst mag toenemen.

#### **Wet geluidhinder, wettelijk kader voor het lokale wegennet**

In hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder (Wgh) zijn de regels en grenswaarden voor wegverkeerslawaai opgenomen. De Wet geluidhinder is van toepassing op het onderliggend wegennet, bestaande wegen die worden gewijzigd en de aanleg van nieuwe wegen. Indien binnen de geluidszones van de te wijzigen wegen en de nieuwe wegen geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig zijn, dient conform artikel 76 van de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek te worden verricht. In dit onderzoek gaat het om de effecten op de geluidsbelasting op bestaande en al geprojecteerde geluidsgevoelige bestemmingen.

#### *Aanleg van een nieuwe weg*

De voorkeursgrenswaarde voor de aanleg van een nieuwe weg bedraagt 48 dB. Als deze grenswaarde wordt overschreden bij geluidgevoelige bestemmingen dient onderzocht te worden met welke maatregelen de overschrijding kan worden weggenomen en of deze maatregelen financieel doelmatig zijn.

#### *Wijziging van een bestaande weg*

Conform de Wet geluidhinder dient te worden getoetst in het jaar vóór start van de werkzaamheden en het tiende jaar na realisatie van de plannen om te onderzoeken of sprake is van een "reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder". Er is sprake van een reconstructie van een weg als een wijziging aan de weg plaatsvindt en de geluidsbelasting in de toekomst ten opzichte van de grenswaarde met 1,5 dB of meer toeneemt. Een verhoging van meer dan 5 dB is wettelijk niet zomaar toegestaan. Als er een grenswaarde wordt overschreden bij geluidgevoelige bestemmingen dient onderzocht te worden met welke maatregelen de overschrijding kan worden weggenomen en of deze maatregelen financieel doelmatig zijn.

#### *Het vaststellen van een hogere waarde*

Indien een relevante overschrijding van de grenswaarde bij een geluidgevoelige bestemming zoals een woning niet kan worden weggenomen kan onder bepaalde voorwaarden een hogere waarde vastgesteld worden. Hierbij kunnen aanvullende eisen worden gesteld aan de binnenwaarde in de woning.

### *Gevolgen elders*

Ten gevolge van de aanleg van de nieuwe wegen alsmede de fysieke wijzigingen aan bestaande wegen kunnen wijzigingen optreden in de verkeersstromen in de omgeving van de projectgebieden. Verschillen in de verkeersintensiteiten en geluidseffecten moeten ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening in kaart worden gebracht.

### *Doelmatigheidsafweging geluidmaatregelen*

Net als bij het onderzoek naar maatregelen voor het hoofdwegennet vindt er voor geluidmaatregelen ten behoeve van het onderliggend wegennet een afweging plaats of maatregelen doelmatig zijn. Hiervoor is aangesloten bij de methodiek van de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. Deze is gebaseerd op dezelfde uitgangspunten als de gehanteerde methodiek voor het hoofdwegennet.

### **Wet milieubeheer, wettelijke kader voor het hoofdwegennet**

In de Wet Milieubeheer (Wm) is vastgelegd dat het geluid rond rijkswegen niet onbeheerst mag toenemen. Dit hoofdstuk is sinds 1 juli 2012 van kracht. Een belangrijk kenmerk van de geluidregels in Hoofdstuk 11 van de Wm is dat voor de wegen en spoorwegen die op de geluidplafondkaart zijn aangegeven, zogenaamde geluidproductieplafonds (GPP's) gelden.

### *Belang van GPP's voor de omgeving*

Zo lang de geluidproductie binnen het geldende plafond blijft, zullen ook de geluidsbelastingen op geluidsgevoelige objecten langs de weg (zoals woningen) beneden de wettelijke toetswaarden bij deze objecten blijven. De verkeersintensiteit op de weg kan zich blijven ontwikkelen zolang het plafond niet wordt overschreden. Wanneer toch een overschrijding dreigt, kan de beheerder er door het treffen van (doelmatige) maatregelen voor zorgen dat hij toch aan het plafond blijft voldoen en zodoende aan de bijbehorende toetswaarden van de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten.

### *Doelmatigheidsafweging geluidmaatregelen*

Bij dreigende overschrijding van GPP's moet in een akoestisch onderzoek worden nagegaan of een overschrijding bij nabijgelegen geluidsgevoelige objecten als woningen kan worden voorkomen door 'geluidbeperkende maatregelen' te treffen. In de Regeling geluid milieubeheer is aangegeven om wat voor maatregelen dat gaat. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen bronmaatregelen (stil wegdek) en overdrachtsmaatregelen (schermen, wallen). Als een geluidbeperkende maatregel die nodig is om overschrijding van het GPP te voorkomen niet doelmatig is, hoeft deze niet te worden getroffen, en kan het GPP verhoogd worden. In het Besluit geluid milieubeheer en in de Regeling geluid milieubeheer zijn regels gegeven waaraan de beoordeling of een maatregel doelmatig is, moet voldoen.

### *"Samenloop" van geluidsbronnen ("cumulatie")*

Wanneer een geluidsgevoelig object in de invloedssfeer ligt van meerdere soorten geluidsbronnen (bijvoorbeeld een rijksweg en een industrieterrein), biedt de wet de mogelijkheid om af te wijken van de normale doelmatigheidsbeoordeling van geluidmaatregelen.

### *Overschrijdingsbesluit*

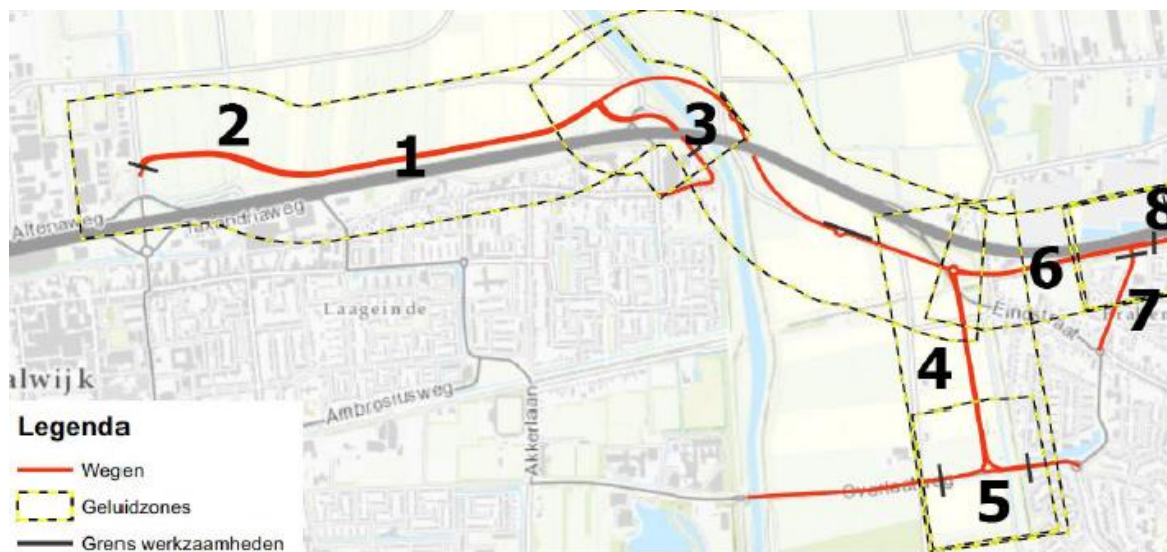
Het overschrijdingsbesluit is een apart besluit waarin voor specifieke geluidsgevoelige objecten een overschrijding van de maximale waarde van de geluidsbelasting wordt toegestaan. Een dergelijk besluit kan alleen worden genomen door de Minister na een extra zware afweging van alle belangen. Een overschrijdingsbesluit is alleen mogelijk bij wijziging van een bestaande rijksweg, in geval van aanleg van een nieuwe weg mag de maximale waarde onder geen enkele voorwaarde worden overschreden.

#### **7.3.2 GOL-West**

In het kader van het PIP zijn akoestische onderzoeken uitgevoerd naar de geluidseffecten als gevolg van de realisatie van de GOL. Er is onderzoek verricht naar de effecten als gevolg van het hoofdwegennet en het lokale wegennet. De onderzoeksrapporten zijn als bijlage 20 bij het PIP opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de onderzoeken weergegeven.

#### **Lokale wegennet**

In de navolgende tabel en figuur is aangegeven welke wegen gereconstrueerd (gewijzigd) worden en welke nieuwe wegen aangelegd worden.



*Overzicht nieuw aan te leggen en te reconstrueren wegen*

| Nr. | Wegnaam                                | Aard van de wijziging    |
|-----|----------------------------------------|--------------------------|
| 1   | Noordelijke Parallelstructuur Waalwijk | aanleg nieuwe weg        |
| 2   | Gansoyensestraatweg                    | aanleg nieuwe weg        |
| 3   | Hoogeindse Rondweg                     | reconstructie van de weg |
| 4   | Randweg Drunen                         | aanleg nieuwe weg        |
| 5   | Overlaatweg                            | reconstructie van de weg |
| 6   | Verlengde Spoorlaan                    | aanleg nieuwe weg        |
| 7   | Kastanjelaan-West                      | reconstructie van de weg |
| 8   | Spoorlaan                              | reconstructie van de weg |

#### *Rekenresultaten*

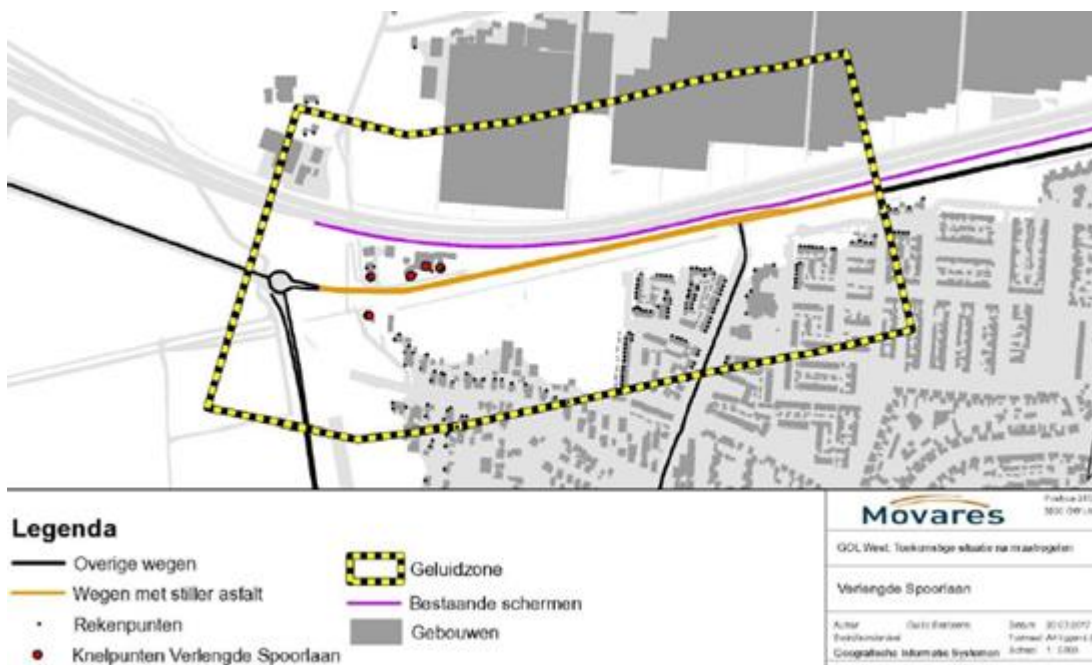
Voor de genoemde wegen is berekend wat de gevolgen van de wijzigingen zijn. Uit de berekening volgt dat de wegen Noordelijke Parallelstructuur Waalwijk, Gansoyensestraatweg, Hoogeindse Rondweg en Randweg Drunen voldoen aan de normen van de Wet geluidhinder of dat er geen toename van het geluid is. Voor deze wegen zijn geen maatregelen benodigd.

Voor de overige wegen is in het akoestisch onderzoek bepaald of en welk maatregelen mogelijk zijn om te voldoen aan de normen. Hieruit volgt dat geluidsmaatregelen in de vorm van stiller asfalt doelmatig zijn voor het verlagen van de geluidbelasting. In navolgende tabel en figuren zijn de maatregelen per weg weergegeven.

| Nr. | Wegnaam                    | Maatregel                          |
|-----|----------------------------|------------------------------------|
| 5   | Reconstructie Overlaatweg  | 200 meter geluidarm asfalt (DDL-A) |
| 6   | Aanleg Verlengde Spoorlaan | 605 meter geluidarm asfalt (DDL-A) |
| 8   | Reconstructie Spoorlaan    | 200 meter geluidarm asfalt (DDL-A) |



Maatregelen Overlaanweg



Maatregelen Verlengde Spoorlaan





#### Maatregelen Spoorlaan

#### Hogere grenswaarden

Na het treffen van geluidmaatregelen blijven er nog 5 woningen over die niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde en waarvoor een hogere waarde aangevraagd wordt. In de navolgende tabel is per woning de geluidbelasting weergegeven. Tevens is onderzocht wat de cumulatieve geluidbelasting van het onderliggende wegennet en de rijksweg A59 is.

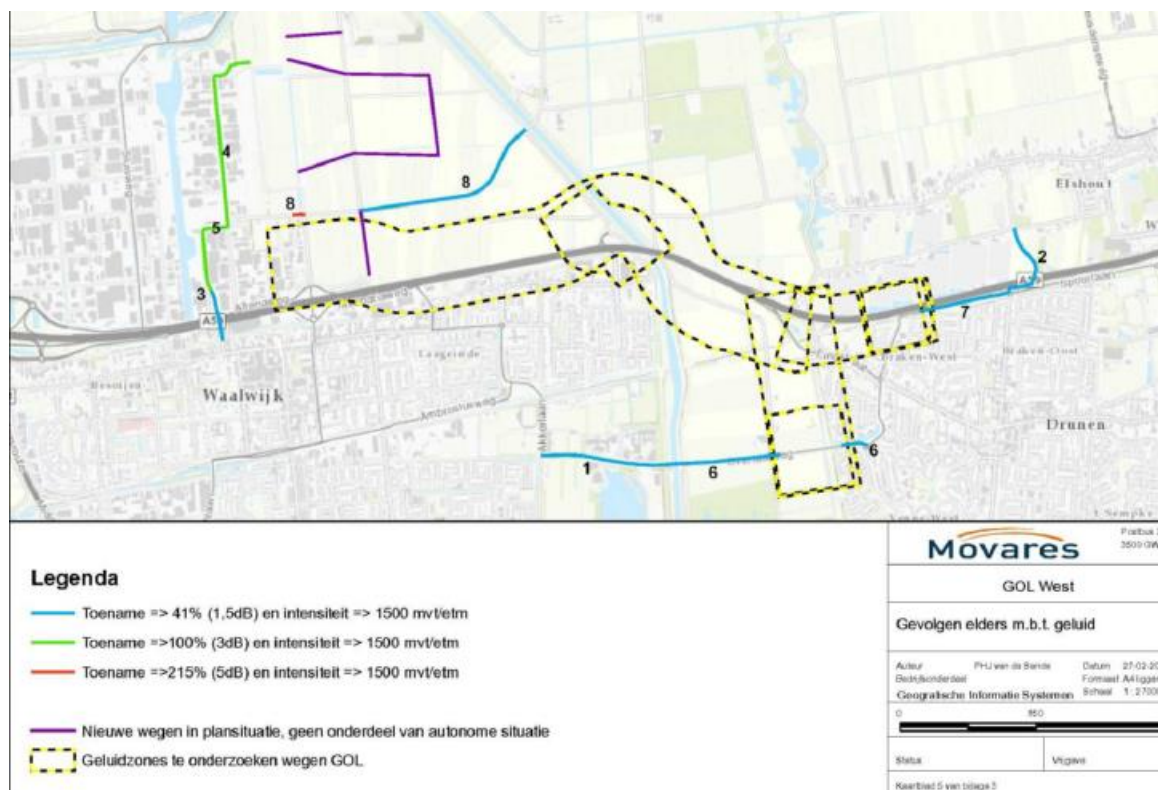
| Woning         | Geluidbelasting | Gecumuleerde geluidbelasting |
|----------------|-----------------|------------------------------|
| Eindstraat 56  | 50 dB           | 61 dB                        |
| Parallelweg 4  | 55 dB           | 62 dB                        |
| Parallelweg 8  | 55 dB           | 63 dB                        |
| Parallelweg 8A | 52 dB           | 59 dB                        |
| Parallelweg 10 | 53 dB           | 62 dB                        |

In alle gevallen geldt dat met een andere inzet van de gekozen geluidmaatregelen de gecumuleerde geluidbelasting niet verder verlaagd kan worden.

#### Gevolgen wegen elders

De akoestische effecten op het onderliggende wegennetwerk buiten het plangebied zijn in het akoestisch onderzoek onderzocht. In de navolgende figuur zijn de wegen opgenomen waar de toename van de geluidbelasting groter is dan 2 dB als gevolg van GOL. Voor deze wegen moeten maatregelen afgewogen worden om de toename ongedaan te maken of te beperken. De wegbeheerder kan besluiten om geluidsmaatregelen, bijvoorbeeld in de vorm van geluidsarmasfalt te nemen indien de

geluidsbelasting daar aanleiding toe geeft.



*Wegen buiten het plangebied die aangemerkt worden als 2 dB wegen*

## Hoofdwegennet

De onderzoeksresultaten van het onderzoek naar het geluid van de rijksweg A59 zijn vastgelegd in het rapport “Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, Achtergrondrapport Geluid t.g.v. de rijksweg A59” (bijlage 20). Uit dit onderzoek blijkt dat op diverse locaties het geluidsproductieplafond wordt overschreden of dat er referentiepunten verplaatst moeten worden. Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond of waar referentiepunten verplaatst moeten worden, zijn onderzoeksgebieden gemaakt en heeft een afweging plaatsgevonden of het nodig is geluidsmaatregelen te nemen. De afweging voor de geluidsmaatregelen vindt plaats per cluster (tussenhaakje opgenomen achter het onderzoeksgebied).

In onderstaande tabel en figuur zijn de onderzoeksgebieden weergegeven:

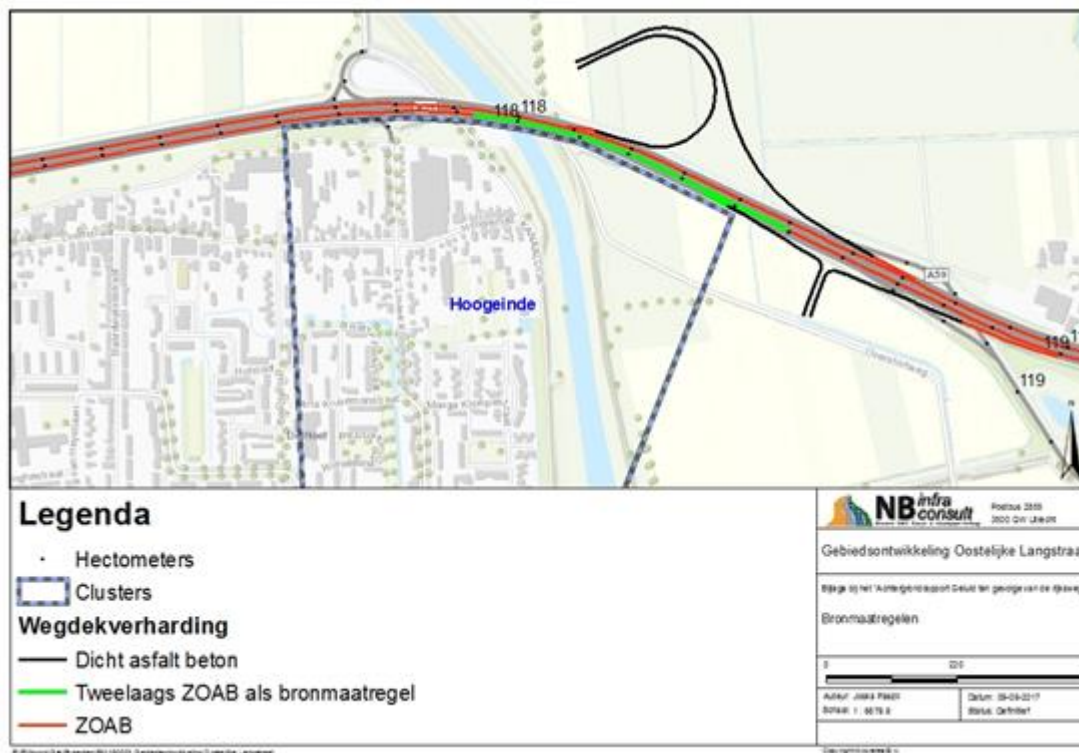
| Onderzoeksgebied                        | Mate van overschrijding | Beschrijving van de situatie                                                                                                                                                                  | Afweging nodig van geluidsmaatregelen | Reden waarom geluidsmaatregelen wel/niet afgewogen moeten worden                                   |
|-----------------------------------------|-------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Aansluiting 40 noord                    | -0,2 tot 1,1 dB         | De overschrijding is een gevolg van het nieuwe ontwerp van de aansluiting 40 waardoor de weg dicht bij de referentiepunten komt te liggen. Vier referentiepunten dienen verplaatst te worden. | Nee                                   | Binnen het onderzoeksgebied ligt 1 woning. Bij deze woning wordt de toetswaarde niet overschreden. |
| Hoogeindse Rondweg (=cluster Hoogeinde) | 0,2 tot 0,3 dB          | De overschrijding komt door de snelheidsverhoging en een hogere verkeersprognose.                                                                                                             | Ja                                    | De toetswaarde wordt voor enkele woningen overschreden.                                            |
| Aansluiting 40 zuidwest                 | -0,2 dB                 | Er dient één referentiepunt verplaatst te worden.                                                                                                                                             | Nee                                   | Er liggen geen woningen of andere geluidsgevoelige objecten in dit onderzoeksgebied.               |
| Aansluiting 40 zuidoost                 | -0,9 dB                 | Er dient één referentiepunt verplaatst te worden.                                                                                                                                             | Nee                                   | Er liggen geen woningen of andere geluidsgevoelige objecten in dit onderzoeksgebied.               |



Onderzoeksgebieden ten behoeve van het hoofdwegenet in GOL West

### Cluster Hoogeinde

Er is door Rijkswaterstaat aangegeven dat het bestaande tweelaags ZOAB op de zuidelijke weghelft over een lengte van 570 wordt ingezet als maatregel en in voldoende om de overschrijdingen op de referentiepunten teniet te doen. In onderstaand figuur is deze maatregel opgenomen. Hiermee worden de overschrijdingen bij de referentiepunten voorkomen en is onderzoek naar overdrachtsmaatregelen niet meer nodig.



Te treffen bronmaatregelen cluster Hoogeinde

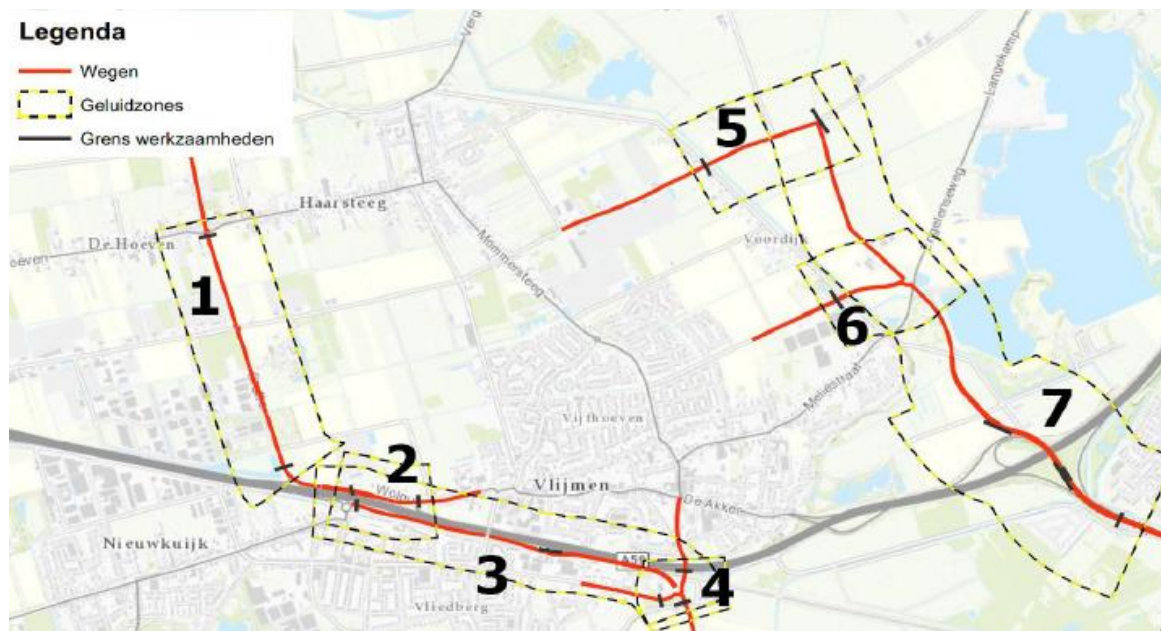
### 7.3.3 GOL-Oost

In het kader van het PIP zijn akoestische onderzoeken uitgevoerd naar de geluidseffecten als gevolg de GOL. Er is onderzoek verricht naar de effecten als gevolg van het hoofdwegennet en het lokale wegennet. De onderzoeksrapporten zijn als bijlage 20 bij het PIP opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de onderzoeken weergegeven.

### Lokale wegennet

In de navolgende tabel en figuur is aangegeven welke wegen gereconstrueerd (gewijzigd) worden en welke nieuwe wegen aangelegd worden.





Overzicht nieuw aan te leggen en te reconstrueren wegen

| Nr. | Wegnaam                                 | Aard van de wijziging                         |
|-----|-----------------------------------------|-----------------------------------------------|
| 1   | Abt van Engelenlaan                     | reconstructie van de weg                      |
| 2   | Wolput                                  | reconstructie van de weg                      |
| 3   | Zuidelijke Parallelstructuur Nieuwkuijk | aanleg nieuwe weg                             |
| 4   | Vendreef en Nassaulaan                  | reconstructie van de weg                      |
| 5   | De Bellaard                             | reconstructie van de weg                      |
| 6   | Vijfhoevenlaan                          | aanleg nieuwe weg en reconstructie van de weg |
| 7   | Vlijmenseweg                            | aanleg nieuwe weg en reconstructie van de weg |

### Rekenresultaten

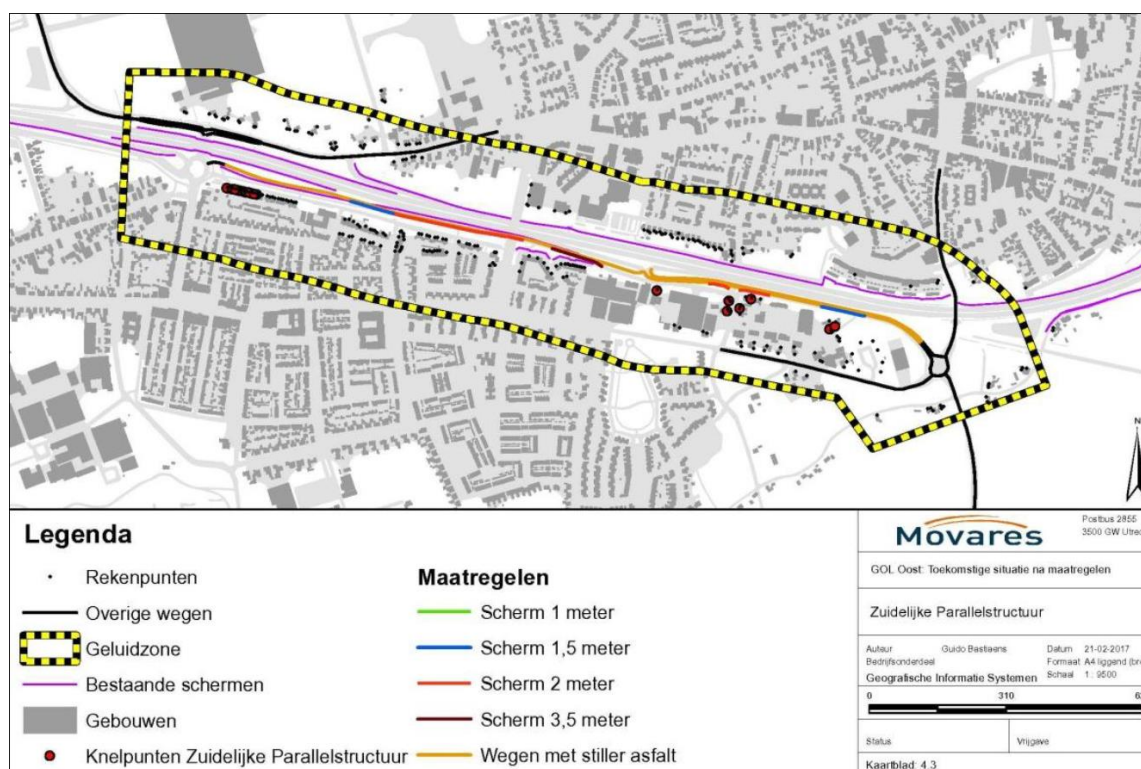
Voor de genoemde wegen is berekend wat de gevolgen van de wijzigingen zijn. De wegen Abt van Engelenlaan, Vendreef Nassaulaan, en Vlijmenseweg ter plaatse van Den Bosch voldoen aan de normen van de Wet geluidhinder.

Voor de overige wegen is in het akoestisch onderzoek bepaald of en welk maatregelen mogelijk zijn om te voldoen aan de normen. Hier volgt dat geluidsmaatregelen in de vorm van stiller asfalt en schermen doelmatig zijn voor het verlagen van de geluidbelasting.

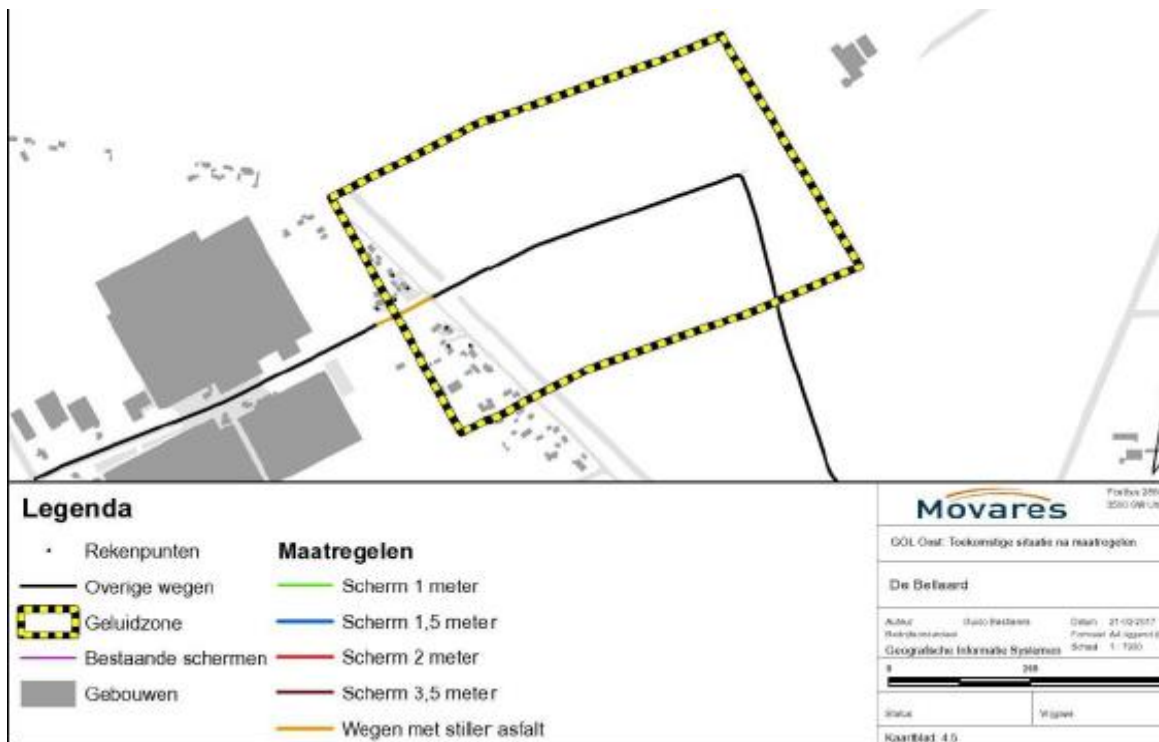


In navolgende tabel en figuren zijn de maatregelen per weg weergegeven.

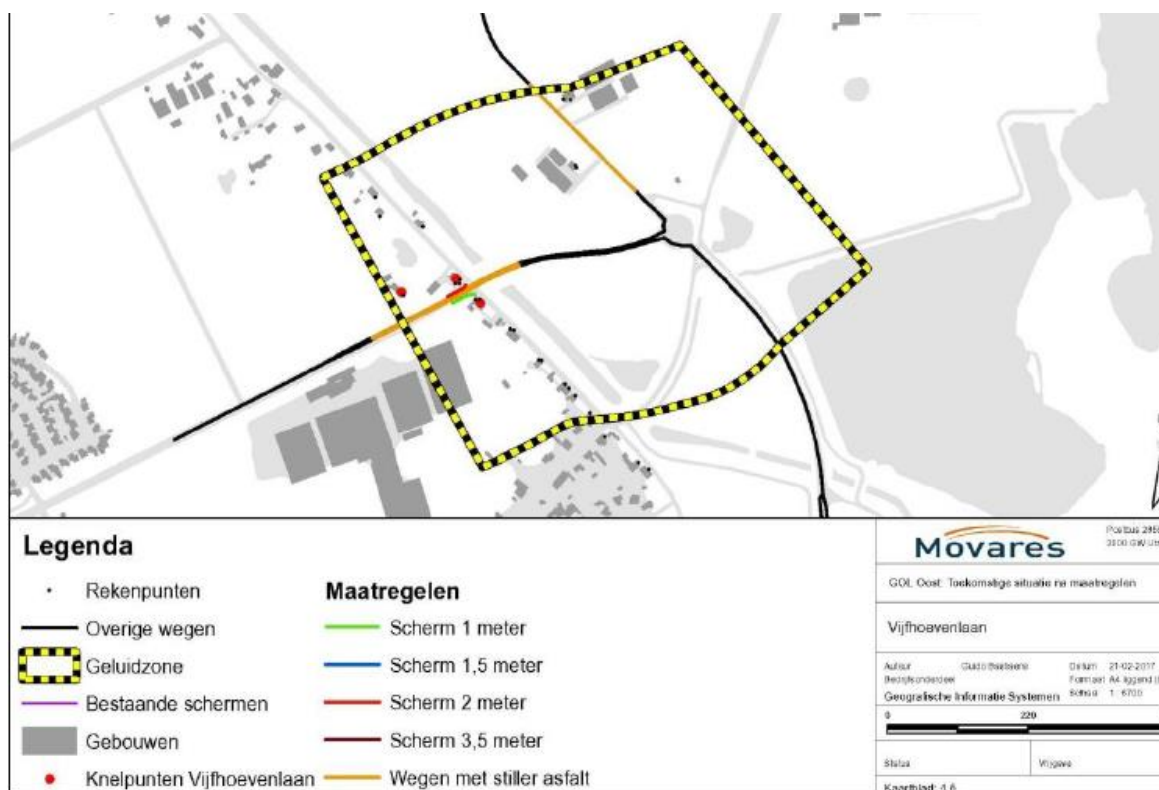
| Nr. | Wegnaam                                        | Maatregel                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3   | Aanleg Zuidelijke Parallelstructuur Nieuwkuijk | 1620 meter geluidarm asfalt (DDL-A)<br>scherm 7 meter hoog en 190 meter lang<br>scherm 2 meter hoog en 160 meter lang<br>scherm 3 meter hoog en 80 meter lang<br>scherm 4,5 meter hoog en 100 meter lang<br>scherm 6,5 meter hoog en 130 meter lang<br>scherm 3 meter hoog en 360 meter lang |
| 5   | Reconstructie De Bellaard                      | 110 meter geluidarm asfalt (DDL-A)                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 6   | Aanleg weg en reconstructie Vijfhoevenlaan     | 225 meter geluidarm asfalt (DDL-A)<br>scherm 2 meter hoog en 35 meter lang<br>scherm 1 meter hoog en 40 meter lang                                                                                                                                                                           |
| 7   | Vlijmenseweg tpv Voortse Zeedijk               | 230 meter geluidarm asfalt (DDL-A)                                                                                                                                                                                                                                                           |
| 7   | Vlijmenseweg tpv Gemeint                       | Verlengen scherm ten behoeve van rijksweg A59<br>met 50 meter scherm met een hoogte van 1 meter                                                                                                                                                                                              |



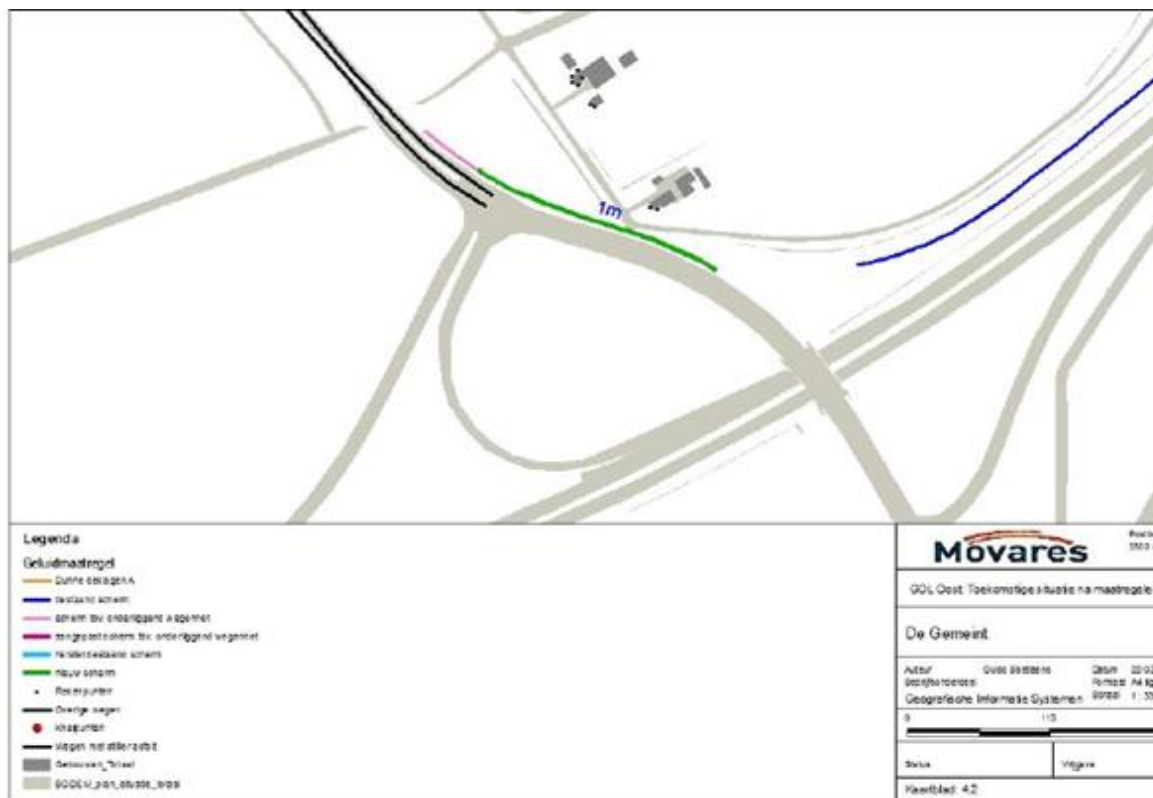
*Maatregelen Zuidelijke parallelstructuur Nieuwkuijk*



Maatregelen De Bellaard (Tuinbouwweg)



Maatregelen Vijfhoevenlaan



Maatregelen Gemeint

### Hogere grenswaarden

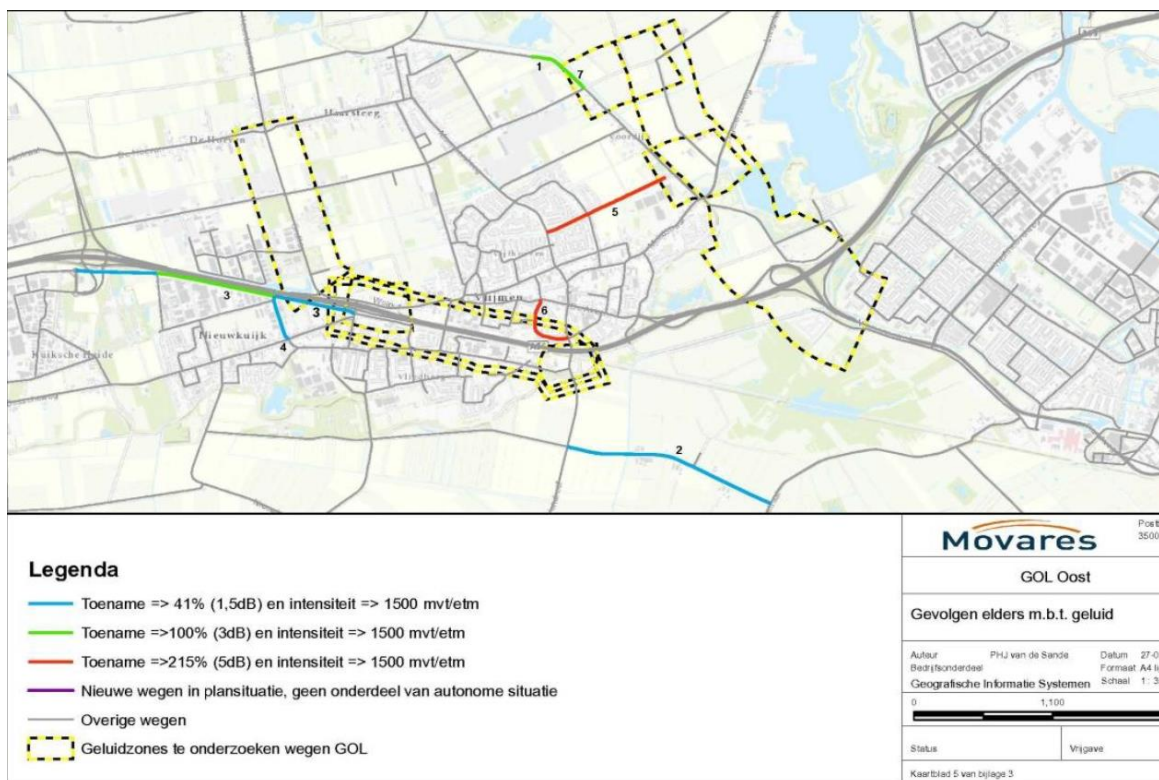
Na het treffen van geluidmaatregelen blijven er nog 19 woningen over die niet voldoen aan de voorkeursgrenswaarde en waarvoor een hogere waarde aangevraagd wordt. In de navolgende tabel is per woning de geluidbelasting weergegeven. Tevens is onderzocht wat de cumulatieve geluidbelasting van het onderliggende wegennet en de rijksweg A59 is.

| Woning                                                          | Geluidbelasting | Gecumuleerde geluidbelasting              |
|-----------------------------------------------------------------|-----------------|-------------------------------------------|
| Parallelweg-West 4 t/m 28 alleen op de bovenste, derde bouwlaag | 49 dB           | 58 dB                                     |
| Parallelweg Oost 92                                             | 57 dB           | 68 dB                                     |
| Voordijk 11 en 13                                               | 53 dB           | geen cumulatie met een andere geluidsbron |
| Vijfhoevenlaan 15                                               | 49 dB           | geen cumulatie met een andere geluidsbron |
| Voorste Zeedijk 10                                              | 51 dB           | geen cumulatie met een andere geluidsbron |
| Voorste Zeedijk 11 A                                            | 53 dB           | geen cumulatie met een andere geluidsbron |

In alle gevallen geldt dat met een andere inzet van de gekozen geluidmaatregelen de gecumuleerde geluidbelasting niet verder verlaagd kan worden.

#### *Gevolgen wegen elders*

De akoestische effecten op het onderliggende weggennetwerk buiten het plangebied zijn in het akoestisch onderzoek. In de navolgende figuur zijn de wegen opgenomen waar de toename van de geluidbelasting groter is dan 2 dB als gevolg GOL. Voor deze wegen moeten maatregelen afgewogen worden om de toename ongedaan te maken of te beperken. De wegbeheerder kan besluiten om geluidsmaatregelen, bijvoorbeeld in de vorm van geluidsarmasfalt te nemen indien de geluidsbelasting daar aanleiding toe geeft.



*Wegen buiten het plangebied die aangemerkt worden als 2 dB wegen*

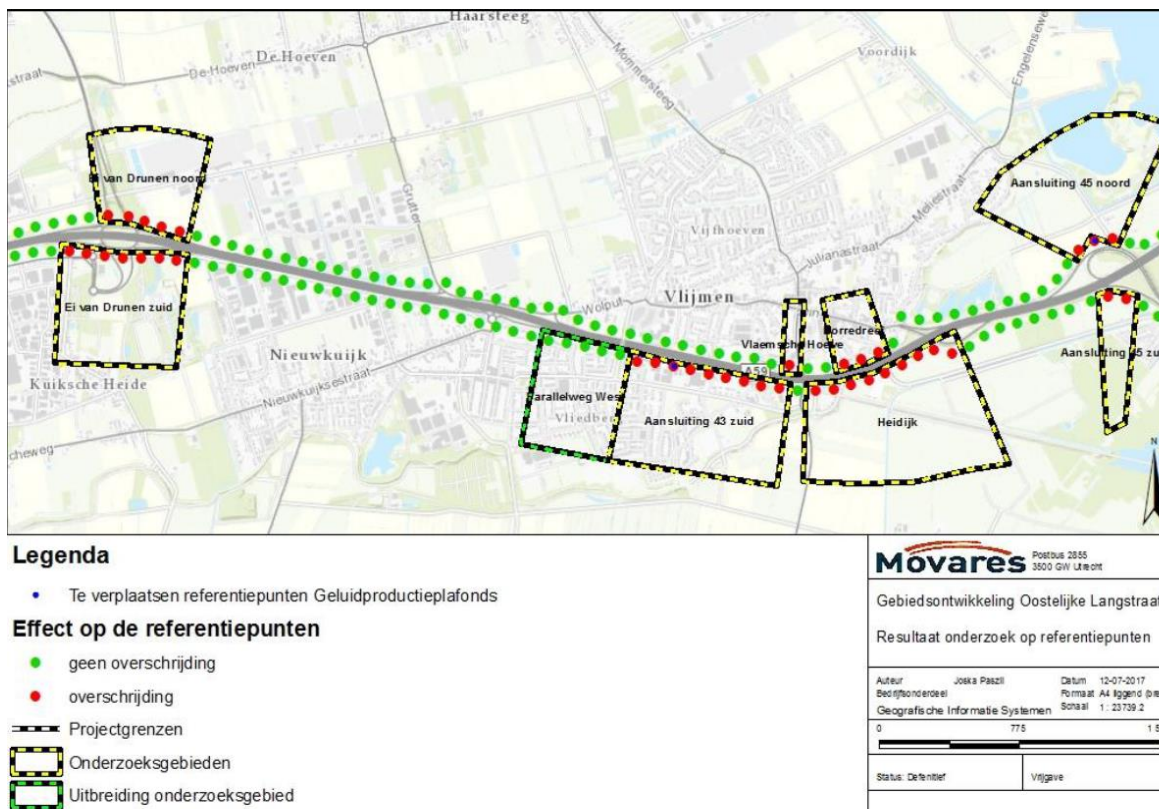
#### **Hoofdwegennet**

De onderzoeksresultaten van het onderzoek naar het geluid van de rijksweg A59 zijn vastgelegd in het rapport “Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, Achtergrondrapport Geluid t.g.v. de rijksweg A59” (bijlage 20). Uit dit onderzoek blijkt dat op diverse locaties het geluidproductieplafond wordt overschreden of dat er referentiepunten verplaatst moeten worden. Op de locaties waar sprake is van een overschrijding van het geluidproductieplafond of waar referentiepunten verplaatst moeten worden, worden onderzoeksgebieden gevormd en heeft een afweging plaatsgevonden of het nodig is geluidsmaatregelen te nemen. De afweging voor de geluidsmaatregelen vindt plaats per cluster (tussenhaakje opgenomen achter het onderzoeksgebied).

In navolgende tabel en figuur zijn de onderzoeksgebieden weergegeven.

| Onderzoeks-<br>gebied                             | Mate van<br>over-<br>schrijding | Beschrijving van de<br>situatie                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Afweging nodig<br>van geluids-<br>maatregelen | Reden waarom<br>geluidsmaatregelen<br>wel/niet afgewogen<br>moeten worden                                                                                                                                          |
|---------------------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Ei van Drunen<br>noord (=cluster<br>Tuinbouwweg)  | 0,7 tot 2,2<br>dB               | De toename komt<br>doordat een groter deel<br>van het verkeer over de<br>afrit wordt afgewikkeld.                                                                                                                                                                                                                     | Ja                                            | De toetswaarde wordt<br>bij enkele woningen<br>overschreden.                                                                                                                                                       |
| Ei van Drunen<br>zuid                             | 0,1 tot 1,8<br>dB               | De toename komt<br>doordat een groter deel<br>van het verkeer over de<br>toe- en afrit wordt<br>afgewikkeld.                                                                                                                                                                                                          | Nee                                           | De toetswaarde wordt<br>voor geen woning of<br>andere geluidsgevoelig<br>object overschreden.                                                                                                                      |
| Heidijk                                           | 0,1 tot 1,8<br>dB               | De overschrijding komt<br>door de<br>snelheidsverhoging en<br>hogere<br>verkeersprognose.                                                                                                                                                                                                                             | Nee                                           | De toetswaarde wordt<br>voor geen woning of<br>andere geluidsgevoelig<br>object overschreden.                                                                                                                      |
| Vlaemsche<br>Hoeve                                | 0,1 dB                          | De overschrijding komt<br>door de<br>snelheidsverhoging en<br>een hogere<br>verkeersprognose.                                                                                                                                                                                                                         | Nee                                           | De toetswaarde wordt<br>voor geen woning of<br>andere geluidsgevoelig<br>object overschreden.                                                                                                                      |
| Borredreef<br>(=cluster<br>Boredreef)             | 0,1 tot 0,2<br>dB               | De overschrijding komt<br>door de<br>snelheidsverhoging en<br>een hogere<br>verkeersprognose.                                                                                                                                                                                                                         | Ja                                            | De toetswaarde wordt<br>voor diverse woningen<br>overschreden.                                                                                                                                                     |
| Aansluiting 45<br>noord (= cluster<br>De Gemeint) | 0,5 tot<br>11,1 dB              | De overschrijding is een<br>gevolg van het nieuwe<br>ontwerp van de afrit van<br>de aansluiting 45<br>waarbij de weg dicht<br>bij de referentiepunten<br>komt te liggen.<br>Er dient één<br>referentiepunt<br>verplaatst te worden, bij<br>dit punt is de toename<br>11,1 dB omdat het punt<br>op de nieuwe weg ligt. | Ja                                            | De toetswaarde wordt<br>voor enkele woningen<br>overschreden.                                                                                                                                                      |
| Aansluiting 45<br>zuid                            | 0,2 tot 0,3<br>dB               | De overschrijding is een<br>gevolg van het nieuwe<br>ontwerp van de afrit van<br>de aansluiting 45<br>waarbij de weg dicht<br>bij de referentiepunten<br>komt te liggen.                                                                                                                                              | Nee                                           | Binnen het<br>onderzoeksgebied ligt<br>een terrein met<br>woonwagenstandplaats<br>en aan de<br>Moerputtenweg. Op de<br>grens van dit terrein en<br>bij de woonwagens<br>wordt de toetswaarde<br>niet overschreden. |





Onderzoeksgebieden ten behoeve van het hoofdwegennet in GOL Oost

### Cluster Tuinbouwweg

Bron- en doelmaatregelen zijn niet doelmatig. Omdat er voor de twee woningen geen maatregelen worden getroffen betekent dit, dat de toetswaarde wordt overschreden. Voor deze woningen is er nader akoestisch onderzoek noodzakelijk om te bezien of aan de wettelijke binnenwaarden voldaan kan worden. Als dit niet het geval is dienen er geluidwerende maatregelen aan de gevel te worden getroffen. Voor de twee woningen waarbij niet aan de grenswaarde kan worden voldaan is het eveneens noodzakelijk om de cumulatie met het geluid van andere bronnen te onderzoeken. In het cluster Tuinbouwweg is het geluid van de rijksweg A59 bepalend. Een kleinere bron is het wegverkeer op de N267. Met een andere inzet van het beschikbare budget maatregelen aan de N267 kan het akoestische klimaat bij de woningen niet verbeterd worden.

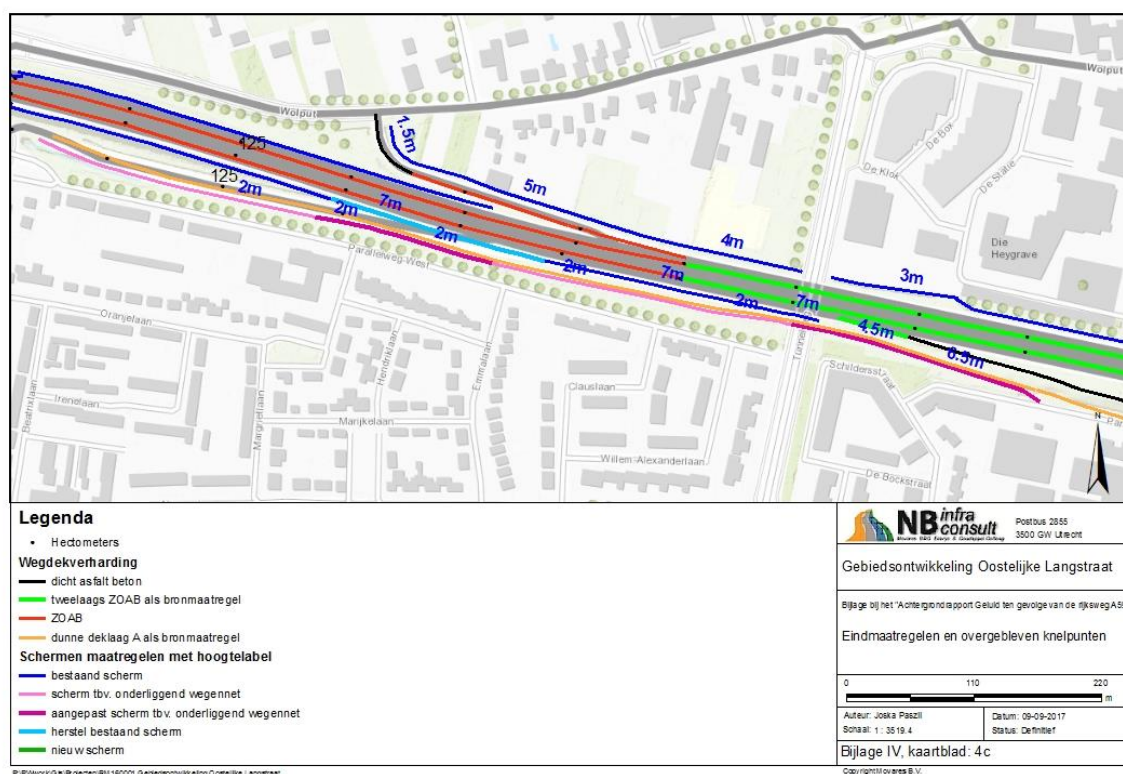
### Cluster Parallelweg West

Op basis van diverse geluidberekeningen is het volgende geoptimaliseerde pakket aan geluidschermen tot stand gekomen:

- Een scherm van 7 meter hoog met een lengte van 100 meter langs de rijksweg. Hiermee wordt het gat opgevuld dat ontstaat door de aanleg van de Zuidelijke Parallelstructuur.
- Een scherm van 7 meter hoog met een lengte van 90 meter langs de rijksweg. Hiermee wordt een deel van het bestaande 7 meter hoog scherm vervangen dat langs de bestaande toerit staat. Om een consequent schermbeeld voor automobilisten op de rijksweg A59 dient dit deel bestaande scherm vervangen te worden.

- Een scherm van 2 meter hoog met een lengte van 60 meter langs de zuidzijde van de Zuidelijke Parallelstructuur.  
Dit scherm vervangt een deel van het bestaande 7 meter hoge scherm dat langs de Zuidelijke Parallelstructuur staat. Om redenen van een logisch schermbeeld voor automobilisten op deze weg dient dit deel van het bestaande scherm vervangen te worden.
- Een scherm van 2 meter hoog en 360 meter langs de Zuidelijke Parallelstructuur. Dit scherm vervangt deels het scherm van 1,5 meter hoog dat als geluidmaatregel voor de Zuidelijke Parallelstructuur nodig is.
- Een scherm van 4,5 meter hoog en 100 meter lang. Dit scherm komt langs de Zuidelijke Parallelstructuur ter hoogte van het begin van de afrit.
- Een scherm van 6,5 meter hoog en een lengte van 130 meter.
- Dit scherm komt langs de Zuidelijke Parallelstructuur ter hoogte van de afrit voor de woningen aan de Parallelweg Oost 2 tot en met 22.

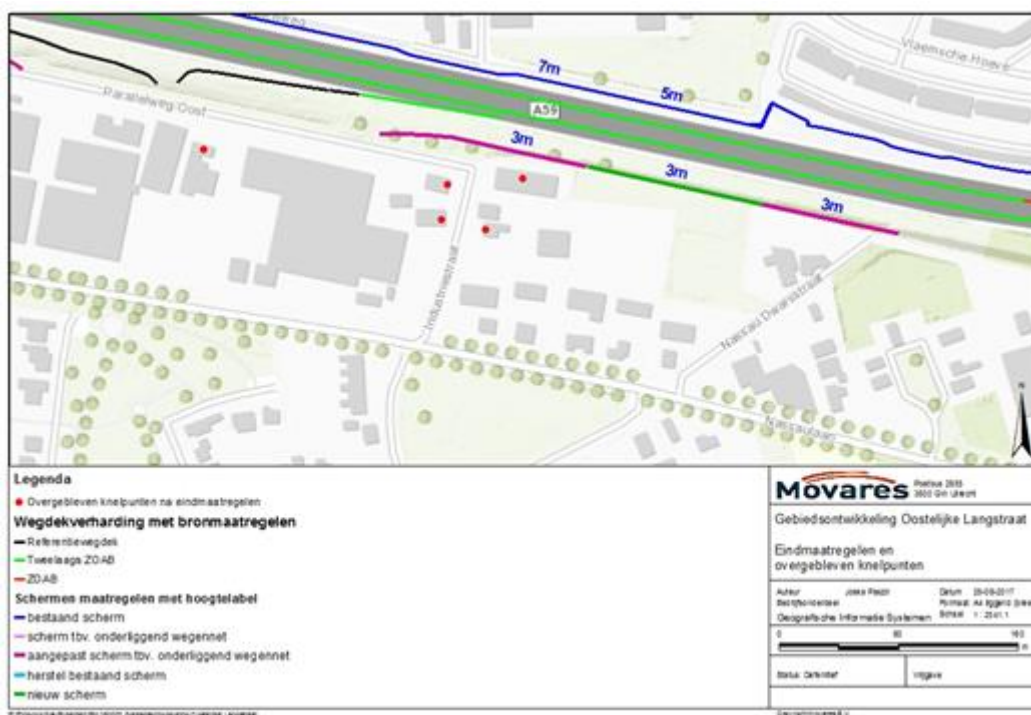
Het totale maatregelenpakket van tweelaags ZOAB en de geluidschermen is weergegeven in de onderstaande figuur.



*Totaal pakket aan geluidmaatregelen cluster Parallelweg West*

### Cluster Parallelweg Oost

Van de 7 knelpunten liggen er 5 aan de Industriestraat en 2 aan de Nassau Dwarsstraat. De geluidschermen zijn doelmatig met een hoogte van 2 meter en 1,5 meter hoog. Deze schermen liggen ten zuiden van de Zuidelijke Parallelstructuur en daarmee ook zuidelijk van de rijksweg. Met deze schermen moet er nog steeds voor 6 woningen een hogere waarde in het kader van de Wet geluidhinder aangevraagd worden. Er wordt 300 meter tweelaags ZOAB toegerekend aan dit kleinere cluster. En een scherm van 3 meter hoog en 356 meter lang. De gekozen maatregelen vervangen de maatregelen die voor de Zuidelijke Parallelstructuur nodig zijn. Als bijkomend gunstig effect geldt dat met het 3 meter hoge scherm voor zes woningen geen hogere waarde meer hoeft te worden aangevraagd voor het geluid ten gevolge van de Zuidelijke Parallelstructuur. Het totale maatregelenpakket van tweelaags ZOAB en het geluidscherm is weergegeven in onderstaande figuur.



Totaal pakket aan geluidmaatregelen cluster Parallelweg Oost

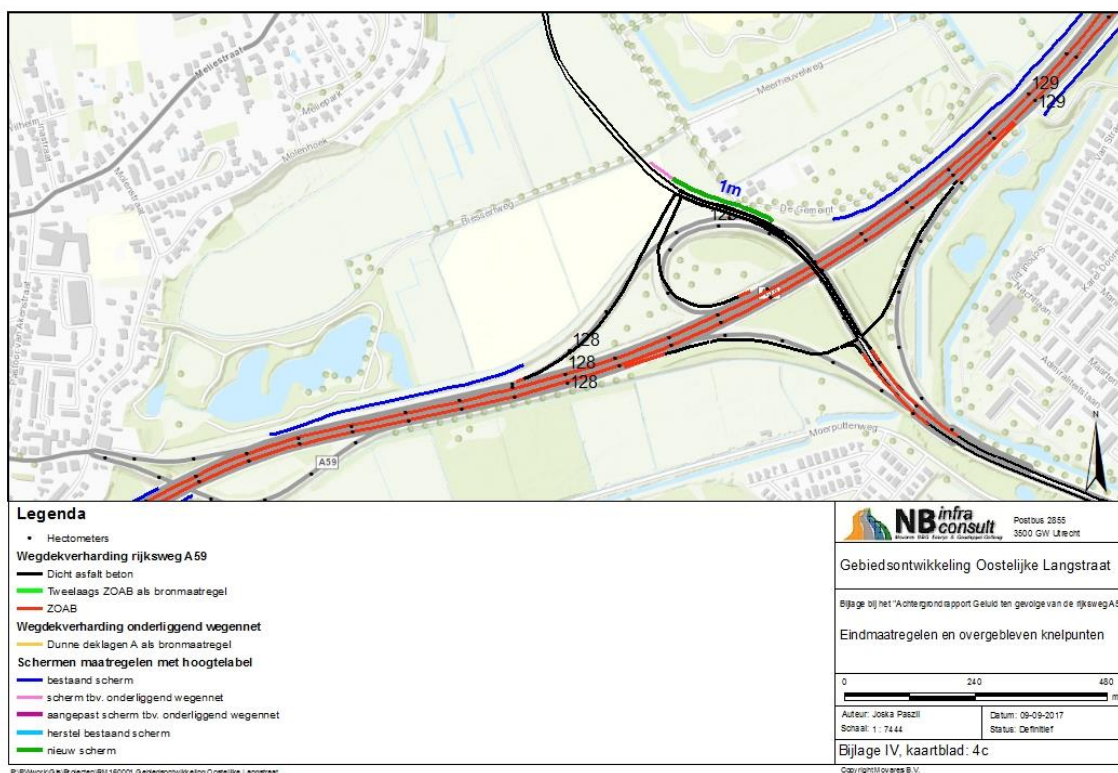
### Cluster Boredreef

Als bronmaatregel is hier voor tweelaags ZOAB gekozen op de zuidelijke weghelft. De geluidemissie van de zuidelijke weghelft is iets hoger dan die van de noordelijke weghelft. Met deze maatregel worden de overschrijdingen op de referentiepunten voorkomen en is onderzoek naar overdrachtsmaatregelen niet meer nodig.

### Cluster De Gemeint

Door de aanwezigheid van de kruising is het niet wenselijk om een bronmaatregel aan te leggen vanwege het "wringend verkeer". Door de hoge ligging van het talud van de weg is een laag geluidscherm met een hoogte van 1 meter effectief. Met een geluidsscherm van 200 meter lang en 1 meter hoog worden alle knelpunten opgelost. In onderstaand figuur is de ligging van dit scherm weergegeven.





Doelmatige maatregelen cluster Gemeint

### 7.3.4 Conclusie

#### Hoofdwegennet

Resulterende maatregelenpakket: bron- en overdrachtsmaatregelen GOL West en Oost

Tabel: Definitief pakket aan maatregelen hoofdwegennet

| Wegvak                                                                                          |                 | Soort bronmaatregel                                                                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zuidelijke weghelft bij het Drongelens Kanaal in Waalwijk                                       | 117,93 – 118,5  | Tweelaags ZOAB over een lengte van 570 meter                                                     |
| Beide weghelften van de rijksweg A59 ter hoogte van de nieuwe aansluiting 43 in Vlijmen         | 125,4 – 126,4   | Vervanging huidige wegdek in de vorm van ZOAB door tweelaags ZOAB over een lengte van 1000 meter |
| Zuidelijke weghelft van de rijksweg A59 in Vlijmen                                              | 126,4 – 127,0   | Vervanging huidige wegdek in de vorm van ZOAB door tweelaags ZOAB over een lengte van 600 meter  |
|                                                                                                 |                 | <b>Soort overdrachtsmaatregel</b>                                                                |
| De zuidzijde van de rijksweg A59 ter plaatse van de woningen aan de Parallelweg West in Vlijmen | 125,09 – 125,28 | Geluidabsorberend geluidscherm van 7 meter hoog en 190 meter lang                                |

|                                                                                                                                         |                    |                                                                     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|---------------------------------------------------------------------|
| De zuidzijde van de Zuidelijke Parallelstructuur ter plaatse van de woningen aan de Parallelweg West in Vlijmen                         | 125,08 – 125,50    | Geluidabsorberend geluidscherm van 2 meter hoog en 420 meter lang   |
| De zuidzijde van de Zuidelijke Parallelstructuur ter plaatse van de woningen aan de Schilderstraat                                      | 125,50 – 125,60    | Geluidabsorberend geluidscherm van 4.5 meter hoog en 100 meter lang |
| De zuidzijde van de Zuidelijke Parallelstructuur ter plaatse van de woningen aan de Parallelweg Oost in Vlijmen                         | 125,60 – 125,72    | Geluidabsorberend geluidscherm van 6.5 meter hoog en 130 meter lang |
| De zuidzijde van de Zuidelijke Parallelstructuur ter plaatse van de woningen aan de Industriestraat en de Nassau Dwarsstraat in Vlijmen | 125,97 – 126,33    | Geluidabsorberend geluidscherm van 3 meter hoog en 360 meter lang   |
| De noordoost zijde aansluiting 45 langs de doorgetrokken Verlengde Vlijmenseweg bij De Gemeint in Vlijmen                               | t.h.v. 128 - 128,5 | Geluidabsorberend geluidscherm van 1 meter hoog en 200 meter lang   |

### Onderliggend wegennet

*Resulterende maatregelenpakket: bron- en overdrachtsmaatregelen GOL West en Oost*

Tabel: Definitief pakket aan maatregelen onderliggend wegennet

| Wegnaam                                        | Maatregel                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Ligging maatregel                                                       |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| Aanleg Zuidelijke Parallelstructuur Nieuwkuijk | 1620 meter geluidarm asfalt (DDL-A)<br><br>scherm 7 meter hoog en 190 meter lang<br>scherm 2 meter hoog en 160 meter lang<br>scherm 3 meter hoog en 80 meter lang<br>scherm 4,5 meter hoog en 100 meter lang<br>scherm 6,5 meter hoog en 130 meter lang<br>scherm 3 meter hoog en 360 meter lang | Op de gehele nieuwe weg.<br><br>Op diverse locaties langs de nieuwe weg |
| Reconstructie De Bellaard                      | 110 meter geluidarm asfalt (DDL-A)                                                                                                                                                                                                                                                               | direct ten westen van de werkgrens voor de woningen aan de Tuinbouwweg  |
| Aanleg weg en reconstructie Vijfhoevenlaan     | 225 meter geluidarm asfalt (DDL-A)<br>scherm 2 meter hoog en 35 meter lang<br>scherm 1 meter hoog en 40 meter lang                                                                                                                                                                               | Voor de drie woningen                                                   |
| Vlijmenseweg tpv Voortse Zeedijk               | 230 meter geluidarm asfalt (DDL-A)                                                                                                                                                                                                                                                               | Voor de twee woningen                                                   |
| Vlijmenseweg tpv Gemeint                       | Verlengen scherm ten behoeve van rijksweg A59 met 50 meter scherm met een hoogte van 1 meter                                                                                                                                                                                                     | Ten noorden vanaf de nieuwe kruising met de toerit naar de rijksweg     |
| Reconstructie Overlaatweg                      | 200 meter geluidarm asfalt (DDL-A)                                                                                                                                                                                                                                                               | Tussen de Randweg en de rotonde met de Statenlaan                       |
| Aanleg Verlengde Spoorlaan                     | 605 meter geluidarm asfalt (DDL-A)                                                                                                                                                                                                                                                               | Binnen de gehele bebouwde kom grens                                     |



|                         |                                    |                                                                                 |
|-------------------------|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| Reconstructie Spoorlaan | 200 meter geluidarm asfalt (DDL-A) | Vanaf de kruising met de Verlengde Spoorlaan en de Kastanjelaan-West Oostwaarts |
|-------------------------|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|

## 7.4 Luchtkwaliteit

### 7.4.1 Toetsingskader

#### Wet milieubeheer

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in de Wet Milieubeheer. Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. De hoofdlijnen van de nieuwe regeling zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm), ook wel bekend als de Wet luchtkwaliteit. In navolging van artikel 5.16 lid 1 van de Wet milieubeheer kan worden gesteld dat een ruimtelijke ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit doorgang kan vinden indien:

- er geen sprake is van normoverschrijding;
- er per saldo sprake is van een verbetering (saldo-benadering);
- het project niet in betekenende mate (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit;
- het project is opgenomen in het Nationaal samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL).

Wanneer aan ten minste één van bovengenoemde voorwaarden wordt voldaan, kunnen de plannen vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit doorgang vinden. Het GOL-project is reeds in de vorm van een tweetal projecten opgenomen in het NSL. Hiermee kan in beginsel een beroep worden gedaan op artikel 5.16 lid 1 onder d van de Wet milieubeheer. Voorwaarde hierbij is dat het project herkenbaar is opgenomen in het NSL. Voor het Provinciaal Inpassingsplan dient beschouwd te worden in hoeverre de opgenomen projectkenmerken overeenkomen met de uiteindelijk vast te leggen plannen.

#### Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)

In het NSL werken de rijksoverheid en de decentrale overheden samen om overal in Nederland tijdig (binnen de verkregen derogatietermijn) te voldoen aan de Europese grenswaarden voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Het NSL bevat niet alleen de maatregelen die de luchtkwaliteit verbeteren, maar ook de ruimtelijke plannen die de luchtkwaliteit verslechteren. Voor een project dat past binnen de reikwijdte van de grondslag in artikel 5.16 lid 1 sub d Wm, geldt dat de toetsing aan de grenswaarden verschuift van het besluit naar het programma. De wettelijke basis voor deze programma-aanpak ligt in de Wet milieubeheer (paragraaf 5.2.3, titel 5.2 Wm). In het NSL zijn de volgende GOL-onderdelen als NSL-project opgenomen:

- 624 Noord Tangent Drunen Waalwijk;
- 627 Tangent Drunen Waalwijk.

Voor beide NSL-projecten zijn de projecteffecten opgenomen in de verkeersprognoses. In de gemeentelijke verkeersnetwerken (gemeente Waalwijk en gemeente Heusden) is in de NSL-Monitoringsronde 2016 reeds rekening gehouden met de GOL.

### **Richtlijn luchtkwaliteit 2008: Fijn stof PM<sub>2,5</sub>**

Sinds 2008 is een nieuwe Europese richtlijn (2008/50/EG) voor luchtkwaliteit van kracht. Een belangrijke wijziging in deze richtlijn is de invoering van grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie en de gemiddelde stedelijke achtergrondconcentratie van PM<sub>2,5</sub>. Voor de vergunningverlening en de ruimtelijke ordening is de grenswaarde voor PM<sub>2,5</sub> van belang.

### **Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan**

In het Provinciaal Vervoersplan (PVVP) van de Provincie Noord-Brabant staat beschreven dat de Provincie Noord-Brabant geen overschrijding wil van de luchtkwaliteitsnormen in 2010 en het ontstaan van nieuwe knelpunten wil voorkomen, ook na 2010. Dit betreft de overschrijding van de wettelijke normen voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). Dit is gebaseerd op de EU-kaderrichtlijn Lucht en het Besluit Luchtkwaliteit. Daarnaast mogen de CO -emissies, gebaseerd op het provinciale klimaat- en energiebeleid, niet worden overschreden.

### **Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit**

Het Brabants Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL) maakt onderdeel uit van het NSL. In het BSL worden financiële middelen voor luchtkwaliteitsmaatregelen (afkomstig van het NSL) verdeeld onder een aantal Brabantse gemeenten.

### **De Waalwijkse visie op milieu; een milieubeleidsplan voor de langere termijn 2011-2018**

In Waalwijk wordt voldaan aan de huidige luchtkwaliteitsnormen. Het lucht- en geurbeleid in de gemeente Waalwijk wordt gekenmerkt door een aantal kernwaarden of principes:

- Schone lucht is van levensbelang; hieraan wordt niet getornd.
- Inwoners van Waalwijk hebben nu én op langere termijn recht op frisse lucht. Onder andere de uitgangspunten van de GGD inzake fijnstof leiden ons hierin bij het maken van een belangenafweging.
- "Werk met Werk maken". De beschikbare gelden zullen daar ingezet worden waar aanvullende luchtkwaliteitsmaatregelen een extra investering vergen. Uitsluitend voor die werken wordt een aanvullende financiering gegeven, indien hierdoor vanuit de provincie op basis van cofinanciering subsidie beschikbaar wordt gesteld.
- Toename van de intensieve veehouderij wordt voorkomen. De uitbreiding van bestaande intensieve veehouderijbedrijven is beperkt.

De belangrijkste beleidsthema's waarbij afstemming van de planmatige en procesmatige aspecten met luchtkwaliteit een belangrijke rol speelt zijn: ruimtelijke ordening, verkeer- en vervoer en vergunningverlening. Door in de planvorming al rekening te houden met toedeling van functies aan gebieden en (kwetsbare) doelgroepen in de betreffende gebieden kan de gemeente preventief zorg besteden aan de impact op de luchtkwaliteit en de impact van de luchtkwaliteit op mens en milieu. Concreet krijgt dit bijvoorbeeld vorm in de uitvoering van een Gezondheids Effect Screening (GES). Daarnaast zullen bij planontwikkeling langs autosnelwegen en drukke doorgaande gemeentelijke wegen in principe de vuistregels van de GGD worden gevolgd.

### **Gemeente 's-Hertogenbosch**

De gemeente 's-Hertogenbosch voldoet aan de landelijk normen voor luchtkwaliteit. De gemeentelijke doelen omtrent luchtkwaliteit zijn:

- overal en tijdig voldoen aan Europese normen;
- een zo laag mogelijke concentratie op plaatsen waar mensen blijvend worden blootgesteld;
- kwetsbare groepen krijgen bijzondere aandacht.

De belangrijkste bron van vervuiling is het verkeer. De gemeente zet de komende jaren in op het nadrukkelijker meewegen van luchtkwaliteit in ruimtelijke plannen.

### **Gemeente Heusden**

De gemeente Heusden heeft geen specifiek beleid over luchtkwaliteit.

#### **7.4.2 GOL-West**

In het kader van het PIP is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is als bijlage 6 bij het inpassingsplan opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

GOL heeft als een van de doelstellingen om verkeersgerelateerde kwaliteit van de leefomgeving in de kernen te verbeteren. Het gaat hierbij om geluid, lucht en trillingen. Uit het achtergrondrapport luchtkwaliteit blijkt dat de luchtkwaliteit in het westelijke deel van het studiegebied overal voldoet aan wet- en regelgeving. Tevens blijkt dat GOL per saldo een positief effect heeft op de concentratie stikstofdioxide bij gevoelige bestemmingen. Het aantal bestemmingen waarbij dit positieve effect zich voordoet is echter beperkt. Tevens is er voor de concentraties fijnstof PM10 en PM2,5 geen significante toe- of afname zichtbaar als gevolg van GOL. De bijdrage van GOL aan het verbeteren van de luchtkwaliteit is daarom relatief beperkt.

#### **7.4.3 GOL-Oost**

In het kader van het PIP is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is als bijlage 6 bij het inpassingsplan opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

GOL heeft als een van de doelstellingen om verkeersgerelateerde kwaliteit van de leefomgeving in de kernen te verbeteren. Het gaat hierbij om geluid, lucht en trillingen. Uit het onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit in het oostelijk deel van het studiegebied overal voldoet aan wet- en regelgeving. Tevens blijkt dat GOL per saldo een positief effect heeft op de concentratie stikstofdioxide bij gevoelige bestemmingen. Het aantal bestemming waarbij dit positieve effect zich voordoet is echter beperkt. Tevens is er voor de concentraties fijnstof PM10 en PM2,5 geen significante toe- of afnames zichtbaar als gevolg van GOL. De bijdrage van GOL aan het verbeteren van de luchtkwaliteit is daarom relatief beperkt.

## 7.5 Externe veiligheid

### 7.5.1 Toetsingskader

Voor het transport van gevaarlijke stoffen via de weg geldt sinds 1 april 2015 de "Wet Basisnet". Deze landelijke wet- en regelgeving betreft rijkswegen, en wordt hieronder beschreven.

#### **Basisnet Weg**

Basisnet Weg bestaat uit de volgende hoofddelen:

1. De Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) reguleert de vervoerskant van het Basisnet. Het bevat artikelen over onder andere risicoplafonds en handhaving van de risicoruimte.
2. Voor het wettelijk vastleggen van de regels voor de ruimtelijke ordening rondom het Basisnet is er een Algemene maatregel van Bestuur (AmvB): het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).
3. De Regeling Basisnet bevat de vaststelling van de ligging van de risicoplafonds langs transportroutes en regels voor ruimtelijke ontwikkeling langs transportroutes.
4. In de Beleidsregels EV is beschreven hoe de beoordeling van externe veiligheid bij tracébesluiten moet worden uitgevoerd.

Het Basisnet Weg stelt begrenzings (zogenoemde risicoplafonds) aan de risico's als gevolg van vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg enerzijds en aan de bebouwing rondom de weg anderzijds. Het heeft tot doel een wettelijk kader te bieden voor het borgen van een evenwicht tussen de belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkeling en de veiligheid. Daarnaast wordt beoogd hiermee voor de langere termijn duidelijkheid te bieden aan gemeenten. In Basisnet Weg is rekening gehouden met toekomstige bouwplannen en is er ruimte voor groei van de transportaantallen.

Het voorkomen van overschrijdingen van de risicoplafonds door het vervoer is een taak van de minister van IenM. Dat gebeurt met het in de Wvgs specifiek ten behoeve van het Basisnet opgenomen instrumentarium. Het verantwoorden van risico's als gevolg van bebouwing en bevolkingsconcentraties nabij de infrastructuur waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is een taak van de gemeenten. Dit wordt geregeld in het Bevt.

#### **Regeling Basisnet**

Om de Wet basisnet concreet vorm te geven is de "Regeling Basisnet" opgesteld. De Regeling geeft een aantal technische regels op basis waarvan bepaald kan worden waar het risicoplafond ruimtelijk gezien ligt en wanneer een bouwwerk wel of niet binnen een risicozone valt. Ook bevat de Regeling bepalingen over monitoring en het maatregelenonderzoek voor de infrabeheerders en de minister van IenM.

#### **Beleidsregels EV**

In aanvulling op de Wvgs en de Regeling Basisnet zijn door het ministerie van IenM beleidsregels opgesteld en vastgelegd in de "Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten" (hierna "Beleidsregels EV"). In de Beleidsregels EV gaat hoofdstuk 2 over de beoordeling van externe veiligheid bij de aanleg of wijziging van of onderhoud aan een hoofdweg. Als kader voor de beoordeling worden de Beleidsregels EV-beoordeling gehanteerd die onderdeel zijn van de wet- en regelgeving rondom de Wet Basisnet. Van toepassing zijn de artikelen 2 t/m 9 die verband houden met wijziging van wegen die deel uitmaken van het

basisnet.

### **Kader externe veiligheid weg**

Het nieuwe beleid op gebied van EV is door RWS uitgewerkt in het "Kader externe veiligheid weg".

### **Provinciaal beleid**

De risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen op provinciale wegen zijn naar verwachting zeer gering. Op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) heeft de provincie de wettelijke taak om wegen en wegdelen aan te wijzen die bestemd zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De provincie Noord-Brabant heeft in 1998 als wegbeheerder alle provinciale wegen vrijgegeven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

In het document "Risicobeleid Externe Veiligheid 2014 – 2018" heeft de provincie haar beleid geformuleerd. Enerzijds berust dat beleid, uiteraard, op het voldoen aan landelijke wet- en regelgeving, anderzijds steekt de provincie sterk in op integrale belangenafweging. De provincie schrijft: "Onze eerste stap in de beoordeling van een risico is een bestuurlijke afweging van alle belangen die in het geding zijn. Wij letten daarbij op de mogelijke schade die een risicovolle activiteit kan toebrengen aan mens en samenleving. Even serieus kijken wij echter naar de mogelijke opbrengsten van de activiteit in termen van bijvoorbeeld economische ontwikkeling, aantal arbeidsplaatsen en de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van een stad of regio. Over deze afweging en het daaruit voortvloeiende besluit leggen wij transparant en publiekelijk verantwoording af."

### **Gemeentelijk beleid**

In de Wet Vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs) staat dat de gemeenteraad met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen op zijn grondgebied gelegen wegen kan aanwijzen waarover gevaarlijke stoffen uitsluitend mogen worden vervoerd.

Artikel 19 van de Wvgs geeft aan dat een voertuig over de weg met gevaarlijke stoffen verplicht is de bebouwde kom te mijden. Alleen als het laad- of lospunt binnen de bebouwde kom ligt, of als er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is, mag een voertuig met gevaarlijke stoffen door de bebouwde kom rijden.

#### **7.5.2 GOL-West A59**

In het kader van het PIP is een extern veiligheidsonderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidseffecten als gevolg van de GOL. Het onderzoeksrapport is als bijlage 7 bij het PIP opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.



Volgens de Beleidsregels EV bestaat de beoordeling externe veiligheid uit de volgende onderdelen:

- a. Vermelding van de PR-plafonds die van toepassing zijn;
- b. Indien redelijkerwijs een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen kan worden verwacht als gevolg van de voorgenomen wijziging van de hoofdweg, moet inzicht worden gegeven in de verwachte toename van de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de aan te passen hoofdweg en over de in het studiegebied gelegen hoofdwegen;
- c. Indien een wijziging van de bij de aan te passen hoofdweg behorende ongevalfrequentie kan worden verwacht als gevolg van de voorgenomen wijziging van de hoofdweg, moet inzicht worden gegeven in de verwachte wijziging van de ongevalfrequentie.

Dit betreft zowel de beoordeling van het PR als van het GR.

Ad. b): Mogelijke wijzigingen vervoersomvang

De te beantwoorden vraag is of de wijziging van de A59 leidt tot toename van vervoer van gevaarlijke stoffen op de A59. Vanuit de Wvgs moet het transport van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk via de hoofdwegen rijden en bebouwde gebieden vermijden. Alleen bij zeer ingrijpende wegaanpassingen zal het vervoer van gevaarlijke stoffen anders gaan lopen. Denk aan de aanleg van een tunnel met beperkingen voor gevaarlijke stoffen, of aan het opheffen of realiseren van een geheel nieuw stuk hoofdweg. Alleen zulke grote wijzigingen zullen leiden tot vermindering of toename van de transportaantallen gevaarlijke stoffen. Bij de beoogde aanpassingen aan de A59 en de nieuwe parallelstructuren is dat niet aan de orde.

Ad. c): Verandering ongevalfrequentie.

De ongevalfrequentie is afhankelijk van het type weg. Zowel nu als in de toekomst betreft het een snelweg. De ongevalfrequentie voor externe veiligheid verandert niet.

*Toets op noodzaak afwijkende beoordeling*

De Beleidsregels EV geven aan wanneer er een afwijkende beoordeling wordt vereist bij een infrabesluit. Dat is, volgens artikel 7 van de Beleidsregels EV, nodig bij:

- a. een verbreding van de weg met twee of meer rijstroken aan één zijde van de bestaande weg;
- b. een verbreding van de weg met twee of meer rijstroken aan beide zijden van de bestaande weg;
- c. een wegaanpassing als gevolg waarvan binnen 50 meter vanaf de gewijzigde ligging van het referentiepunt bestaande of geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn.

Tevens is het, volgens artikel 4 van de Beleidsregels EV, van belang vast te stellen of het zogenoemde "referentiepunt" verschuift. Het referentiepunt bij een rijksweg is de middenberm van de betreffende wegbundel.

De toets is voor GOL eenvoudig uit te voeren:

- Bij GOL is geen sprake van verbreding van de A59;
- De ligging van het referentiepunt, de middenberm van de A59, verandert niet door GOL.
- Bij GOL is geen sprake van een wegaanpassing waardoor bestaande of geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn binnen 50 meter van de gewijzigde ligging.

#### *Conclusies ten aanzien van effect externe veiligheid*

Uit bovenstaande analyse volgen de volgende conclusies met betrekking tot externe veiligheid op de A59:

- De risico's op gebied van externe veiligheid op de A59 zullen door GOL niet toenemen of afnemen.
- De toets wijst uit dat er voor GOL geen afwijkende beoordeling nodig is.
- GOL behoeft geen verantwoording van het groepsrisico op te stellen in verband met externe veiligheid op de A59.

#### **7.5.3 Overige wegen GOL-West**

Buiten de A59 zijn er andere wegen waarop het project GOL invloed uitoefent met potentiële consequenties op gebied van externe veiligheid. Dat geldt uiteraard in de eerste plaats voor de nieuw aan te leggen parallelstructuren, maar ook voor de reeds bestaande wegen die aansluiten op de A59. Deze wegen maken geen van allen deel uit van het landelijk Basisnet Weg. Dat betekent dat provincie en gemeenten deze wegen mogen aanwijzen als wegen waarover gevaarlijke stoffen mogen worden vervoerd. De risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen op gemeentelijke en provinciale wegen zijn naar verwachting zeer gering. Het transport van gevaarlijke stoffen is beperkt tot lokaal transport van en naar locaties waar gevaarlijke stoffen worden opgehaald of afgeleverd. In een niet industrieel gebied is dit aantal zo klein dat ook zonder berekening, maar op basis van "expert-opinion", vastgesteld kan worden dat er geen PR-contour met waarde  $10^{-6}$  aanwezig zal zijn, en dat het GR minder dan  $0,1 \cdot$  de oriëntatiewaarde zal bedragen.

Dit geldt voor gebieden met:

- Overwegend verblijfsfuncties voor personen (wonen, werken, winkelen, scholen, ziekenhuizen, e.d.)
- Industrie en andere gebouwen waarbij gevaarlijke stoffen in kleine hoeveelheden worden gebruikt als grond- of brandstof. Denk als voorbeeld aan chlooropslag in een zwembad of een tankstation. Dergelijke installaties kunnen zelf wel een risicocontour hebben, maar in de afweging voor GOL gaat het over de transportaantallen van en naar deze installaties, en die zijn zo gering dat er langs de transportroutes geen normen of oriëntatiewaarden zullen worden overschreden.

De aanpassingen hebben geen effect op de risico's externe veiligheid op de A59. Ook voor de lokale wegen is het effect van de veranderingen nihil. Nabij aansluiting 38 (Waalwijk Centrum) is een tankstation gevestigd dat ook LPG verkoopt. Als aansluiting 38 wordt afgesloten, kan de bevoorrading van dit tankstation gebruik maken van aansluiting 37 (Waalwijk) of 40 (Drunen West) en via de nieuwe en de bestaande parallelstructuur naar het tankstation rijden. De transportaantallen naar deze installatie, zijn zo gering dat er langs de transportroutes geen normen of oriëntatiewaarden zullen worden overschreden.

Langs de Laageindse Stoep te Waalwijk ligt, vlakbij de toerit tot de A59, een Total tankstation met LPG. De gemeente Waalijk geeft aan dat in ieder geval het LPG gedeelte vanwege andere ontwikkelingen zal vervallen, maar dat dit nu nog niet via een bestemmingsplan is vastgelegd. Omdat de oprit vanaf de Taxandriaweg naar de A59 richting 's- Hertogenbosch komt te vervallen, kan de tankwagen, na bevoorrading van dit tankstation, gebruik maken van aansluiting 37 (Waalwijk) of 40 (Drunen West) en de nieuwe en de bestaande parallelstructuur. De transportaantallen naar deze installatie, zijn zo gering dat er langs de transportroutes geen normen of oriëntatiewaarden zullen worden overschreden. De risico's zijn, gezien het zeer lage aantal transporten van gevaarlijke stoffen sowieso al zeer gering, en dat verandert niet door de wijzigingen in de weginfrastructuur.

#### 7.5.4 GOL-Oost A59

In het kader van het PIP is een extern veiligheidsonderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidseffecten als gevolg van de GOL. Het onderzoeksrapport is als bijlage 7 bij het inpassingsplan opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

Volgens de Beleidsregels EV bestaat de beoordeling externe veiligheid uit de volgende onderdelen:

- a. Vermelding van de PR-plafonds die van toepassing zijn;
- b. Indien redelijkerwijs een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen kan worden verwacht als gevolg van de voorgenomen wijziging van de hoofdweg, moet inzicht worden gegeven in de verwachte toename van de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de aan te passen hoofdweg en over de in het studiegebied gelegen hoofdwegen;
- c. Indien een wijziging van de bij de aan te passen hoofdweg behorende ongevalfrequentie kan worden verwacht als gevolg van de voorgenomen wijziging van de hoofdweg, moet inzicht worden gegeven in de verwachte wijziging van de ongevalfrequentie.

Dit betreft zowel de beoordeling van het PR als van het GR.

##### Ad. b): Mogelijke wijzigingen vervoersomvang

De te beantwoorden vraag is of de wijziging van de A59 leidt tot toename van vervoer van gevaarlijke stoffen op de A59. Vanuit de Wvgs moet het transport van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk via de hoofdwegen rijden en bebouwde gebieden vermijden. Alleen bij zeer ingrijpende wegaanpassingen zal het vervoer van gevaarlijke stoffen anders gaan lopen. Denk aan de aanleg van een tunnel met beperkingen voor gevaarlijke stoffen, of aan het opheffen of realiseren van een geheel nieuw stuk hoofdweg. Alleen zulke grote wijzigingen zullen leiden tot vermindering of toename van de transportaantallen gevaarlijke stoffen. Bij de beoogde aanpassingen aan de A59 en de nieuwe parallelstructuren is dat niet aan de orde.

##### Ad. c): Verandering ongevalfrequentie

De ongevalfrequentie is afhankelijk van het type weg. Zowel nu als in de toekomst betreft het een snelweg. De ongevalfrequentie voor externe veiligheid verandert niet.

#### *Toets op noodzaak afwijkende beoordeling*

De Beleidsregels EV geven aan wanneer er een afwijkende beoordeling wordt vereist bij een infrabesluit. Dat is, volgens artikel 7 van de Beleidsregels EV, nodig bij:

- een verbreding van de weg met twee of meer rijstroken aan één zijde van de bestaande weg;
- een verbreding van de weg met twee of meer rijstroken aan beide zijden van de bestaande weg;
- een wegaanpassing als gevolg waarvan binnen 50 meter vanaf de gewijzigde ligging van het referentiepunt bestaande of geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn.

Tevens is het, volgens artikel 4 van de Beleidsregels EV, van belang vast te stellen of het zogenoemde "referentiepunt" verschuift. Het referentiepunt bij een rijksweg is de middenberm van de betreffende wegbundel.

De toets is voor GOL eenvoudig uit te voeren:

- Bij GOL is geen sprake van verbreding van de A59;
- De ligging van het referentiepunt, de middenberm van de A59, verandert niet door GOL;
- Bij GOL is geen sprake van een wegaanpassing waardoor bestaande of geprojecteerde kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten aanwezig zijn binnen 50 meter van de gewijzigde ligging.

#### *Conclusies ten aanzien van effect externe veiligheid*

Uit bovenstaande analyse volgen de volgende conclusies met betrekking tot externe veiligheid op de A59:

- De risico's op gebied van externe veiligheid op de A59 zullen door GOL niet toenemen of afnemen.
- De toets wijst uit dat er voor GOL geen afwijkende beoordeling nodig is.
- GOL behoeft geen verantwoording van het groepsrisico op te stellen in verband met externe veiligheid op de A59.

#### 7.5.5 Overige wegen GOL-Oost

Voor de lokale wegen is het effect van de veranderingen nihil. De risico's zijn, gezien het zeer lage aantal transporten van gevaarlijke stoffen sowieso al zeer gering, en dat verandert niet door de wijzigingen in de weginfrastructuur. Voor het transport van gevaarlijke stoffen van en naar het bedrijf Royal Sanders te Vlijmen is geen route opgenomen in de vergunning van het bedrijf. Ook heeft de gemeente geen wegen specifiek aangewezen voor het vervoer van routeplichtige stoffen. Wel geeft de gemeente Heusden aan dat het in afstemming met de veiligheidsregio met Royal Sanders een aantal routes heeft afgesproken voor het transport. In de variantenstudie is voor de diverse varianten bekeken in hoeverre de thans afgesproken routes in stand kunnen blijven. Besluitvorming over de routing tussen de A59 en Royal Sanders moet in een toekomstige projectfase plaatsvinden. Daarbij moet rekening worden gehouden met Artikel 19 van de Wvgs die aangeeft dat een voertuig met gevaarlijke stoffen verplicht is de bebouwde kom te mijden, tenzij het laad- of loospunt binnen de bebouwde kom ligt, of als er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is. Gezien de geringe transportaantallen zullen er, ongeacht de gekozen routing, geen normen voor risico's worden overschreden.

Voor de lokale wegen is het effect van de veranderingen nihil. De risico's zijn, gezien het zeer lage aantal transporten van gevaarlijke stoffen sowieso al zeer gering, en dat verandert niet door de wijzigingen in de weginfrastructuur.

### 7.6 Gezondheid

De blootstelling aan geluid en aan bepaalde concentraties NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> (luchtkwaliteit) kunnen gezondheidseffecten veroorzaken. Onder externe veiligheid wordt begrepen de risico's waaraan omwonenden worden blootgesteld als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Om de effecten op de gezondheid te beoordelen wordt gebruik gemaakt van de methode 'Gezondheidseffectscreening (GES) Stad & Milieu'. Bij een GES worden de thema's geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid samen beoordeeld. In het kader van het PIP is een GES uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is als bijlage 8 bij het PIP opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

#### 7.6.1 GOL-West

Voor het thema geluid treedt een lichte verbetering op ten opzichte van de referentiesituatie. Door de GOL scoren meer verblijfplaatsen een goede milieugezondheidskwaliteit en minder verblijfplaatsen met een onvoldoende milieugezondheidskwaliteit. Voor het thema luchtkwaliteit geldt dat er geen significante veranderingen zijn op het gebied van milieugezondheidskwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie. Voor externe veiligheid zijn er helemaal geen veranderingen. De realisatie van extra groen, wandelroutes en fietspaden hebben een positief effect op de gezondheid. Per saldo heeft de GOL een beperkt positief effect op de gezondheid.



### 7.6.2 GOL-Oost

Voor het thema geluid treedt een lichte verbetering op ten opzichte van de referentiesituatie. Door de GOL scoren meer verblijfplaatsen een goede milieugezondheidskwaliteit en tevens minder verblijfplaatsen een onvoldoende milieugezondheidskwaliteit. Voor het thema luchtkwaliteit geldt dat er geen significante veranderingen zijn op het gebied van milieugezondheidskwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie. Voor externe veiligheid zijn er helemaal geen veranderingen. De realisatie van extra groen, wandelroutes en fietspaden hebben een positief effect op de gezondheid. Per saldo heeft de GOL een beperkt positief effect op de gezondheid.

## 7.7 Natuur

### 7.7.1 Toetsingskader

#### **Wet Natuurbescherming**

De Wet natuurbescherming (Wnb) is per 1 januari 2017 in werking getreden. De wet vervangt de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. De wet geeft het wettelijke kader voor de bescherming van natuurgebieden en voor soortenbescherming.

#### *Gebiedsbescherming*

In de Wnb is een zwaar beschermingsregime voor de Natura 2000-gebieden opgenomen. Natura 2000-gebieden hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden en verstoring kunnen veroorzaken, moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats. Bij de voorbereiding van een inpassingsplan moet worden onderzocht of dit plan, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Als dit kan, moet een passende beoordeling worden uitgevoerd. Het inpassingsplan kan enkel worden vastgesteld als uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zal aantasten.

#### *Soortenbescherming*

In de Wnb is een regime voor soortenbescherming opgenomen. De Wnb maakt onderscheid tussen:

- soorten van de Vogelrichtlijn;
- soorten van de Habitatrichtlijn, Verdrag van Bern en Verdrag van Bonn;
- 'andere soorten'.

Voor vogels geldt dat de beschermingsverboden en ontheffingsgronden één-op-één zijn overgenomen van de Vogelrichtlijn (paragraaf 3.1 Nbw). Voor dier- en plantensoorten van Europees belang geldt dat de beschermingsverboden en ontheffingsgronden één-op-één zijn overgenomen van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (paragraaf 3.2 Nbw). Voor de overige dier- en plantensoorten die beschermd worden is een opsomming gegeven in de bijlage bij de Nbw. Voor deze soorten gelden ruimere ontheffingsgronden dan voor de dier- en plantensoorten die onder het regime van de richtlijnen vallen. De verboden neergelegd in de Nbw gelden alleen voor opzettelijke handelingen.

## **Gebiedsbescherming Natuurnetwerk Nederland**

Het Natuurnetwerk Nederland (voorheen: Ecologische Hoofdstructuur (EHS)) is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingszones. Voor deze gebieden geldt een planologisch beschermingsregime. Activiteiten in deze gebieden zijn alleen toegestaan als ze geen negatieve effecten hebben op de wezenlijke kenmerken of waarden of als deze kunnen worden tegengegaan met mitigerende maatregelen. Het Natuurnetwerk Nederland is op provinciaal niveau verankerd in de Verordening ruimte van de provincie Noord-Brabant via het Natuurnetwerk Brabant (NNB).

In het kader van het PIP is natuuronderzoek uitgevoerd naar de effecten als gevolg van de GOL. De onderzoeksrapporten zijn als bijlage 16, 17 en 22 bij het PIP opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit de onderzoeken weergegeven.

### **7.7.2 GOL-West**

#### Natura 2000-gebieden

In de passende beoordeling zijn de effecten van GOL beoordeeld voor de omliggende Natura 2000-gebieden Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen, Langstraat, Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek en Oisterwijkse Vennen & Kampina. Buiten stikstofdepositie zijn er geen negatieve effecten te verwachten op de Natura 2000-gebieden. Als gevolg van GOL is er een toename van de stikstofdepositie berekend. GOL is als prioritair project opgenomen in het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Er zal gebruik worden gemaakt van de ontwikkelingsruimte die voor dit project binnen het PAS is gereserveerd. Op basis van de passende beoordeling kan worden geconcludeerd dat het project met het toedelen van de ontwikkelingsruimte niet leidt tot aantasting of verslechtering van de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden.

#### Natuurnetwerk Nederland (NNN) / Natuurnetwerk Brabant (NNB)

In het plangebied treedt ruimtebeslag op het NNB op ter hoogte van de kruising van de A59 met het Drongelens kanaal, ter hoogte van Heidijk/Zeedijk en door de SFR ter hoogte van het Ei van Drunen. Het ruimtebeslag ter hoogte van het Drongelens kanaal betreft de verlegging van de dijk, de kruising van de noordelijke parallelweg Waalwijk met het Drongelens kanaal en de EVZ. De dijk wordt verlegd om ruimte te maken voor een ecologische verbinding langs het kanaal, onder de A59 door. Na de verlegging van de dijk zal de nieuwe bredere oever en het dijklichaam weer ecologisch worden ingericht. Dit ruimtebeslag is daarom maar tijdelijk en niet meegenomen in de berekening van het ruimtebeslag. Ook ter hoogte van de kruising met de noordelijke parallelweg Waalwijk wordt de dijk verlegd, waardoor er een 25 meter brede doorlopende oever onder de brug doorloopt. Deze doorlopende oever en de dijk zullen ecologisch ingericht worden. Ook dit ruimtebeslag is niet meegenomen in de berekening van het te compenseren oppervlak. Er treedt ruimtebeslag op door het inrichten van de EVZ. Dit is een ecologische verbetering en

is niet meegenomen in de berekening van het te compenseren oppervlak. Wel blijft er ruimtebeslag in de uiteindelijk situatie door de noordelijke parallelweg Waalwijk en het bijbehorende talud. Daarnaast treedt er door de westelijke randweg Drunen ruimtebeslag op het NNB op ter hoogte van de Heidijk. Een deel van dit ruimtebeslag wordt veroorzaakt door het aanvullen van de Heidijk. Dit deel van het plangebied heeft in het PIP de bestemming 'Natuur' met de aanduiding 'Overige zone - Natuur Netwerk Brabant'. Dit ruimtebeslag is daarom niet meegenomen in de berekening van het te compenseren oppervlak. Binnen de plangrenzen valt ook de bestaande watergang die parallel loopt aan de Heidijk. Hier vinden geen werkzaamheden plaats. Ook deze watergang is niet meegenomen in de berekening van het te compenseren oppervlak. Het ruimtebeslag als gevolg van de noordelijke parallelweg Waalwijk en de westelijke randweg is meegenomen in de berekening van de te compenseren oppervlak NNB.

#### **Te compenseren oppervlak als gevolg van ruimtebeslag**

In de Verordening ruimte is opgenomen dat afhankelijk van de ontwikkelingsduur van het biotoop waar ruimtebeslag optreedt er een toeslag wordt berekend. In de tabel is het ruimtebeslag en het te compenseren oppervlak weergegeven. Ter hoogte van het Drongelens kanaal (noordelijke parallelweg Waalwijk) is het beheertype N12.01 bloemdijk aanwezig. De ontwikkelingsduur van dit beheertype is 5 jaar of minder. Hiervoor geldt vanuit de Verordening ruimte geen toeslag. Ter hoogte van de Westelijke randweg Drunen vindt het ruimtebeslag plaats op het beheertype N16.02 vochtig bos met productie. De ontwikkelingsduur van dit bos is 25 tot 100 jaar. In de Verordening ruimte is opgenomen dat voor een dergelijke ontwikkelingsduur een toeslag geldt van 2/3 in oppervlak plus de gekapitaliseerde kosten van het ontwikkelingsbeheer.

*Tabel: Overzicht ruimtebeslag en te compenseren oppervlak voor GOL West.*

|                                  | Beheertype                       | Ruimtebeslag (ha) | Te compenseren oppervlak (incl. toeslag vanuit de Verordening Ruimte) (ha) |
|----------------------------------|----------------------------------|-------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| Noordelijke parallelweg Waalwijk | N12.01 bloemdijk                 | 1,56              | 1,56                                                                       |
| Westelijke randweg Drunen        | N16.02 vochtig bos met productie | 0,72              | 0,70                                                                       |
| Totaal                           |                                  | 1,94              | 2,26                                                                       |

### **Geluidbelasting GOL**

Door GOL treedt er een verandering aan geluidbelasting op waaronder een lokale verhoging van de geluidsbelasting op verschillende NNB-gebieden in de directe omgeving van het plangebied. In het plangebied is er een toename aan geluidbelast oppervlak ten opzichte van de autonome ontwikkeling bij drie gebieden van de NNB. Het gaat om de gebieden:

- Drongelens kanaal;
- Heidijk/Zeedijk;
- Baardwijkse Overlaat.

Het grootste effect is te zien ter hoogte van het NNB-gebied Baardwijkse Overlaat. De 47 dB(A) contour schuift hier ongeveer 55 meter op. Negatieve effecten op wezenlijke waarden en kenmerken van het gebied, zoals rust, kunnen daarom niet worden uitgesloten. In grote delen van de NNB-gebied Drongelens kanaal en Zeedijk/Heidijk is de geluidbelasting in de huidige situatie ook al hoger dan 47 dB(A). Op deze gebieden worden daarom geen grote effecten op de wezenlijke waarden en kenmerken door verstoring door geluid verwacht.

### **Te compenseren oppervlak als gevolg van toename geluidbelasting**

Vanuit de Verordening Ruimte moet 1/3 van de toename aan geluidbelast oppervlak gecompenseerd worden. Hiervoor wordt de 42 dB(A) contour gebruikt in bosrijke gebieden en de 47 dB(A) contour in open landschappen. Voor de NNB-gebieden is aan de hand van de beheertypen bepaald of het gebied een bosgebied is of een open gebied. Voor de gebieden met een bosbeheertype is het geluidbelast oppervlak aan de hand van de 42 dB(A) contour berekend. Voor de gebieden met een open beheertype is de 47 dB(A) contour gebruikt. In de tabel is de toename geluidbelast oppervlak weergegeven en het te compenseren oppervlak. In bijlage III van het deelrapport natuur zijn kaarten met de geluidscontouren opgenomen

Het Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek is naast Natura 2000 ook NNN-gebied. In dit gebied komen beheertypen van open biotopen en bos voor. Voor alle beheertypen met open biotopen is gekeken naar de toe- of afname geluidbelast oppervlak onder de 47 dB(A) contour. Ter hoogte van de Deuterseweg is er een toename van geluidbelast oppervlak op gebieden met beheertypen van open biotopen. Ter hoogte van de A59 is er juist een afname van geluidbelast oppervlak op deze gebieden. Voor de bosrijke beheertypen is gekeken naar de toe- of afname geluidbelast oppervlak onder de 42 dB(A) contour. Het geluidsniveau binnen het Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek ter hoogte van beheertypen van bosbiotopen is in de huidige situatie al hoger dan 42 dB(A). Er is daarom geen toename van geluid belast oppervlak op deze biotopen dat gecompenseerd moet worden. Voor dit deel van het NNB-gebied is daarom geen compensatie geluidbelast oppervlak noodzakelijk.

Ter hoogte van de Baardwijkse Overlaat is er een toename aan geluidbelast oppervlak op zowel open- als bosgebieden. Ten noorden van de toekomstige kruising van de noordelijke parallelweg Waalwijk met het Drongelens Kanaal en ter hoogte van de Zeedijk is er juist een afname van geluidbelasting op open gebieden. Deze afname is van de toename ter hoogte van de Overlaatweg afgetrokken.

*Overzicht toename geluidbelast oppervlak en het te compenseren oppervlak.*

|            | Toename geluidbelast oppervlak (ha) | Te compenseren oppervlak (1/3) (ha) |
|------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Plangebied | 7,47                                | 2,49                                |

### **Totaal te compenseren oppervlak**

Zowel het fysieke ruimtebeslag als het geluidbelast oppervlak dient te worden gecompenseerd. In de tabel is het totale te compenseren oppervlak weergegeven.

*Overzicht totaal te compenseren oppervlak.*

|                                        | Te compenseren oppervlak (ha) GOL West |
|----------------------------------------|----------------------------------------|
| Te compenseren ruimtebeslag            | 2,26                                   |
| Te compenseren geluid belast oppervlak | 2,49                                   |
| Totaal te compenseren                  | 4,75                                   |

### **Wijze van Compensatie**

Op 19 december 2016 en 6 maart 2017 heeft er overleg met de provincie plaatsgevonden over de wijze waarop de compensatie van het NNB het beste kan plaatsvinden. Daarnaast heeft er op 13 maart 2017 intern bij de provincie overleg over dit onderwerp plaatsgevonden. Hieruit zijn de volgende compensatiemogelijkheden naar voren gekomen. Deze compensatiemogelijkheden zijn aanvullend op de EVZ Baardwijkse Overlaat (oost-westverbinding) en EVZ Voordijk Vlijmen (GOL-Oost) die binnen GOL worden gecompenseerd.

#### *Stapstenen Drongelens kanaal Drunen West ter hoogte van de A59*

Ter hoogte van de kruising van het Drongelens kanaal met de A59 blijven door het wegontwerp gronden over die kunnen worden gebruikt om de ecologische verbindingszone langs het Drongelens kanaal te verbreden. Deze liggen tussen de verlegde dijk en de nieuwe randweg. Door het verleggen van de dijk komt er een zone van 25 meter onder de A59 door. Hierdoor wordt de barrièrewerking door de A59 gemitigeerd. Dit is in GOL opgenomen. Deze ontsnipperingsmaatregel kan echter worden versterkt door ten noorden en zuiden van de A59 een groter gebied als natuur in te richten die als stapsteen kan dienen. Voor kleine minder mobiele soorten, zoals amfibieën, is de kruising met de A59 een vrij grote afstand om te overbruggen. Stapstenen kunnen als verblijfsgebied dienen om op kracht te komen naar de oversteek. Hierdoor functioneert de onderdoorgang beter voor deze soorten. De stapstenen kan worden gerealiseerd door de gronden ter hoogte van deze kruising als natuur in te richten. Deze gebieden dienen wel uitgerasterd te worden zodat dieren hier niet de randweg op kunnen en naar de onderdoorgang worden geleid. De inrichting van deze gebieden zijn niet opgenomen in het ruimtelijk ontwerp. Deze wordt in een latere fase uitgewerkt.

#### *Ecologische verbindingszone Drongelens kanaal*

De ecologische verbindingszone langs het Drongelens kanaal wordt gerealiseerd ten behoeve van natuurcompensatie GOL. Het gaat hierbij om een oppervlak van 6.3 ha.



In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van wijzen van compensatie van NNB binnen GOL.

*Overzicht mogelijkheden compensatie NNB binnen en buiten GOL*

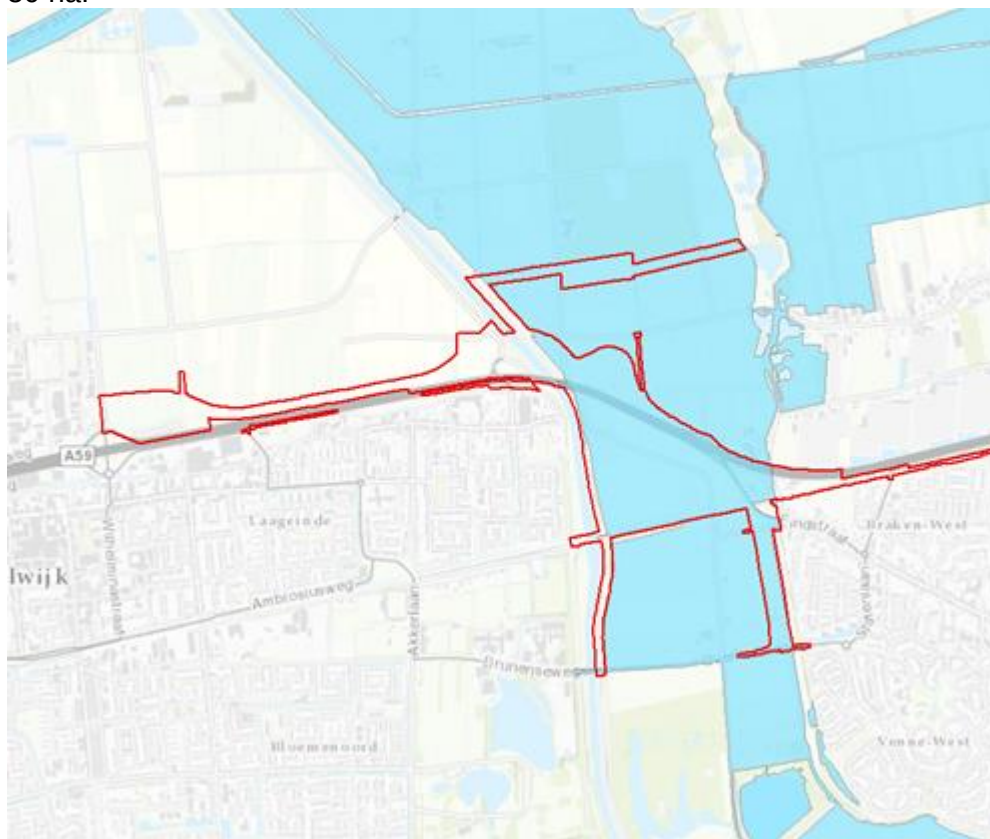
|                                          | Gecompenseerd oppervlak (ha) |
|------------------------------------------|------------------------------|
| Stapstenen Drongelens kanaal Drunen West | circa 1,69                   |
| EVZ Drongelens kanaal                    | circa 6,3                    |
| Totaal                                   | circa 7,99                   |

In het kader van GOL dient 5,92 ha (West: 4,75 ha en Oost: 1,17 ha) NNB gecompenseerd te worden. Uit de bovenstaande tabel komt naar voren dat door de voorgenomen compenserende maatregelen voldoende wordt gecompenseerd, namelijk 7,99 ha. Het inrichten van het Drongelens kanaal ligt in het plangebied PIP West. Waterschap Aa en Maas heeft inmiddels het Projectplan EVZ Drongelens kanaal vastgesteld (Dat plan is in te zien via bijgaande link:

<https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2017-24688/1/bijlage/exb-2017-24688.pdf>) De inrichting van de EVZ Drongelens kanaal tot Natuur is daarmee verzekerd. Het inrichten van het Drongelens Kanaal wordt sowieso uitgevoerd en is onafhankelijk van de beide PIP's GOL Oost en West.

### Groenblauwe mantel

In het plangebied ligt met name de westelijke randweg Drunen voor een groot deel binnen de Groenblauwe mantel. Het gaat om een ruimtebeslag van ruim 50 ha.



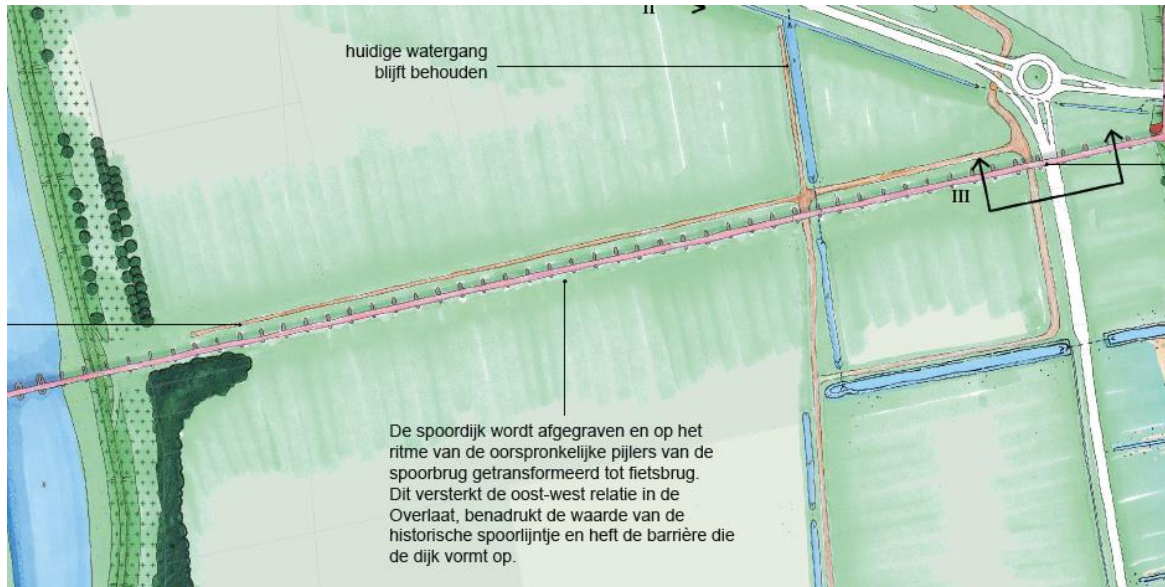
Ligging Groenblauwe mantel (blauw) ten opzichte van het plangebied GOL (rood).

### Wijze van compensatie

Het ruimtebeslag op de Groenblauwe mantel dient te worden gecompenseerd, zoals aangegeven in de Verordening ruimte. Bij compensatie van de Groenblauwe mantel hoeft niet een specifiek aantal hectare te worden gecompenseerd. Er dient een goed landschappelijk plan te komen waarin de waarde van de Groenblauwe mantel wordt verwerkt. Voor GOL is deze landschappelijk inpassing verwerkt in het Ruimtelijk Ontwerp

en op verschillende wijzen geborgd (zie ook paragraaf 4.4 en 6.3.3).

In GOL wordt het ruimtebeslag op de Groenblauwe mantel gecompenseerd door de openheid van het landschap te verbeteren en te verwijzen naar het natte verleden van de Baardwijkse Overlaat. Dit wordt gedaan door de spoordijk weer open te maken en natuur onder de open gemaakte brug aan te leggen.



*Ruimtelijk ontwerp ter hoogte van de spoordijk in de Baardwijkse Overlaat. In het ontwerp is nu meegenomen dat de spoordijk wordt opengemaakt.*

Daarnaast wordt tussen de Heidijk en de nieuwe randweg Drunen een gebied ingericht als plasdras-zone met greppels en verschaald grasland, die de verkavelingsstructuur benadrukken. Deze zone kan tijdelijk natter zijn bij hoge waterstanden. In een later stadium wordt dit nog uitgewerkt. Deze zone heeft de bestemming 'Groen' gekregen (zie artikel 3).



*Ruimtelijk ontwerp ter hoogte van de Heidijk met plas-dras zone*

De Heidijk zelf wordt ter hoogte van de Eindstraat hersteld.

#### Beschermde soorten

Er is een onderzoek verricht naar beschermde dieren en planten. Uit het onderzoek volgt dat de buizerd zich in/in de nabijheid van het plangebied bevinden.

#### *Buizerd*

Nabij de nieuwe aansluiting 40 bevindt zich een boom met een buizerdnest. De boom valt net buiten het ontwerp van de nieuwe aansluiting 40. Wel valt de boom binnen het Ruimtelijk Ontwerp van de landschappelijke inpassing en zal deze in het kader hiervan worden gekapt. Zelfs al wordt deze boom gespaard dan gaat waarschijnlijk de functionaliteit van de nestplaats verloren door de werkzaamheden om de boom. De betreffende boom en overige te kappen bomen binnen een straal van 75 meter worden gekapt in het late najaar (september tot december). Dit zodat er geen verstoring wordt veroorzaakt tijdens het broedseizoen. Vanwege de aanwezigheid van alternatieve nestbomen in de buurt, zal de buizerd zich relatief eenvoudig kunnen vestigen in de directe omgeving van het huidige nest. Met betrekking tot foerageergebied verandert er weinig voor de buizerd. De soort heeft daarnaast een groot dispersievermogen om in de omgeving

te foerageren. Om deze redenen zijn geen maatregelen nodig ten behoeve van het foerageergebied van de aanwezige buizerden.

Ten behoeve van de beschermde soorten is een ontheffing aangevraagd van de Wet natuurbescherming.

### 7.7.3 GOL-Oost

#### Natura 2000-gebieden

In de passende beoordeling zijn de effecten van GOL beoordeeld voor de omliggende Natura 2000-gebieden Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen, Langstraat, Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek en Oisterwijkse Vennen & Kampina. Buiten stikstofdepositie zijn er geen negatieve effecten te verwachten op de Natura 2000-gebieden. Als gevolg van GOL is er een toename van de stikstofdepositie berekend. GOL is als prioritair project opgenomen in het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Er zal gebruik worden gemaakt van de ontwikkelingsruimte die voor dit project binnen het PAS is gereserveerd. Op basis van de passende beoordeling kan worden geconcludeerd dat het project met het toedelen van de ontwikkelingsruimte niet leidt tot aantasting of verslechtering van de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden.

#### Natuurnetwerk Nederland (NNN) / Natuurnetwerk Brabant (NNB)

##### **Ruimtebeslag**

In het plangebied treedt er ruimtebeslag op het NNB op als gevolg van de aanleg van de ecotunnel en aanpassing van aansluiting 45. Het ruimtebeslag ter hoogte van de tunnel betreft tijdelijk ruimtebeslag. Na aanleg van de ecotunnel zal het gebied weer ecologisch worden ingericht. Het ruimtebeslag als gevolg van de ecotunnel is daarom niet meegenomen in het te compenseren ruimtebeslag.

De SFR zal ten oosten van de Vendreef verdergaan over de Heidijk tot deze weer aansluit aan de bestaande fietsroute. De Heidijk grenst aan NNN gebied en Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek. De Heidijk wordt ten behoeve van de snelfietsroute niet verbreed. Er treedt daarom, ter hoogte van de Heidijk, geen ruimtebeslag op de NNB op als gevolg van de snelfietsroute.

Indien er aanpassingen dienen te worden gemaakt aan de kruising van de Vendreef en de Heidijk ten behoeve van de SFR dient ook hier rekening te worden gehouden met het aangrenzende Natura 2000-gebied. Ruimtebeslag wordt voorkomen.

Door de snelfietsroute treedt er ruimtebeslag op de NNB op ter hoogte van het Ei van Drunen. De begrenzing van de NNB op deze locatie klopt niet helemaal. In de huidige begrenzing loopt een deel van de NNB ten onrechte over het bestaande fietspad. De NNB wordt op deze locatie daarom gecorrigeerd. Na deze correctie van de begrenzing is er geen ruimtebeslag meer op de NNB als gevolg van de snelfietsroute. In GOL Oost treedt er geen ruimtebeslag op de NNB op. In GOL Oost hoeft daarom geen compensatie van de NNB plaats te vinden.



## Geluidbelasting

Door GOL treedt er een verandering aan geluidbelasting op waaronder een lokale verhoging van de geluidsbelasting op verschillende NNB-gebieden in de directe omgeving van het plangebied. In het plangebied is er door de aanleg van de oostelijke randweg Vlijmen een toename aan geluidbelasting ter hoogte van het NNB-gebied Meerheuvelweg ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Door de autonome ontwikkeling is het geluidsniveau voor het grootste gedeelte van dit gebied al boven 47 dB(A). Als gevolg van de oostelijke randweg Vlijmen is het geluidsniveau in heel het gebied hoger dan 47 dB(A). Daarnaast is in het oostelijke deel van het plangebied NNB-gebied aanwezig dat ook is aangewezen als Natura 2000-gebied. In het kader van compensatie NNB moet de toename geluidbelast oppervlak van dit gebied ook worden meegenomen.

Vanuit de Verordening Ruimte moet 1/3 van de toename aan geluidbelast oppervlak gecompenseerd worden. Hiervoor wordt de 42 dB(A) contour gebruikt in bosrijke gebieden en de 47 dB(A) contour in open landschappen. Voor de NNB-gebieden is aan de hand van de beheertypen bepaald of het gebied een bosgebied is of een open gebied. Voor de gebieden met een bosbeheertype is het geluidbelast oppervlak aan de hand van de 42 dB(A) contour berekend. Voor de gebieden met een open beheertype is de 47 dB(A) contour gebruikt. In tabel X.2 is de toename geluidbelast oppervlak weergegeven en het te compenseren oppervlak. In bijlage III van het deelrapport natuur (bijlage 16) zijn kaarten met de geluidscontouren opgenomen.

Het NNN-gebied Meerheuvelweg heeft het natuurdoeltype N16.02 vochtig bos met productie. Voor dit gebied moet naar de 42 dB(A) contour gekeken worden. Deze contour ligt echter, ook in de huidige situatie, buiten dit gebied. Dit houdt in dat de geluidbelasting in dit gebied in de huidige situatie al boven de 42 dB(A) ligt. Toename van geluidbelasting in dit gebied is daarom niet meegenomen in de bepaling van de compensatieopgave.

### *Overzicht toename geluidbelast oppervlak en het te compenseren oppervlak.*

|            | Toename geluidbelast oppervlak (ha) | Te compenseren oppervlak (1/3) (ha) |
|------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Plangebied | 3,44                                | 1,17                                |

## Totaal te compenseren oppervlak

Alleen het geluidbelast oppervlak dient te worden gecompenseerd. In de tabel is het totale te compenseren oppervlak weergegeven.

### *Overzicht totaal te compenseren oppervlak.*

|                                        | Te compenseren oppervlak (ha) GOL Oost |
|----------------------------------------|----------------------------------------|
| Te compenseren ruimtebeslag            | n.v.t.                                 |
| Te compenseren geluid belast oppervlak | 1,17                                   |
| Totaal te compenseren                  | 1,17                                   |

### Wijze van Compensatie

Op 19 december 2016 en 6 maart 2017 heeft er overleg met de provincie plaatsgevonden over de wijze waarop de compensatie van het NNB het beste kan plaatsvinden. Daarnaast heeft er op 13 maart 2017 intern bij de provincie overleg over dit onderwerp plaatsgevonden. Hieruit zijn de volgende compensatiemogelijkheden naar voren gekomen. Deze compensatiemogelijkheden zijn aanvullend op de EVZ Baardwijkse Overlaat (oost-westverbinding) en EVZ Voordijk Vlijmen (GOL-Oost) die binnen GOL worden gecompenseerd.

#### *Stapstenen Drongelens kanaal Drunen West ter hoogte van de A59*

Ter hoogte van de kruising van het Drongelens kanaal met de A59 blijven door het wegontwerp gronden over die kunnen worden gebruikt om de ecologische verbindingszone langs het Drongelens kanaal te verbreden. Deze liggen tussen de verlegde dijk en de nieuwe randweg. Door het verleggen van de dijk komt er een zone van 25 meter onder de A59 door. Hierdoor wordt de barrièrewerking door de A59 gemitigeerd. Dit is in GOL opgenomen. Deze ontsnipperingsmaatregel kan echter worden versterkt door ten noorden en zuiden van de A59 een groter gebied als natuur in te richten die als stapsteen kan dienen. Voor kleine minder mobiele soorten, zoals amfibieën, is de kruising met de A59 een vrij grote afstand om te overbruggen. Stapstenen kunnen als verblijfsgebied dienen om op kracht te komen naar de oversteek. Hierdoor functioneert de onderdoorgang beter voor deze soorten. De stapstenen kan worden gerealiseerd door de gronden ter hoogte van deze kruising als natuur in te richten. Deze gebieden dienen wel uitgerasterd te worden zodat dieren hier niet de randweg op kunnen en naar de onderdoorgang worden geleid. De inrichting van deze gebieden zijn niet opgenomen in het ruimtelijk ontwerp. Deze wordt in een latere fase uitgewerkt.

#### *Ecologische verbindingszone Drongelens kanaal*

De ecologische verbindingszone langs het Drongelens kanaal wordt gerealiseerd ten behoeve van natuurcompensatie GOL. Het gaat hierbij om een oppervlak van 6,3 ha. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van wijzen van compensatie van NNB binnen GOL.

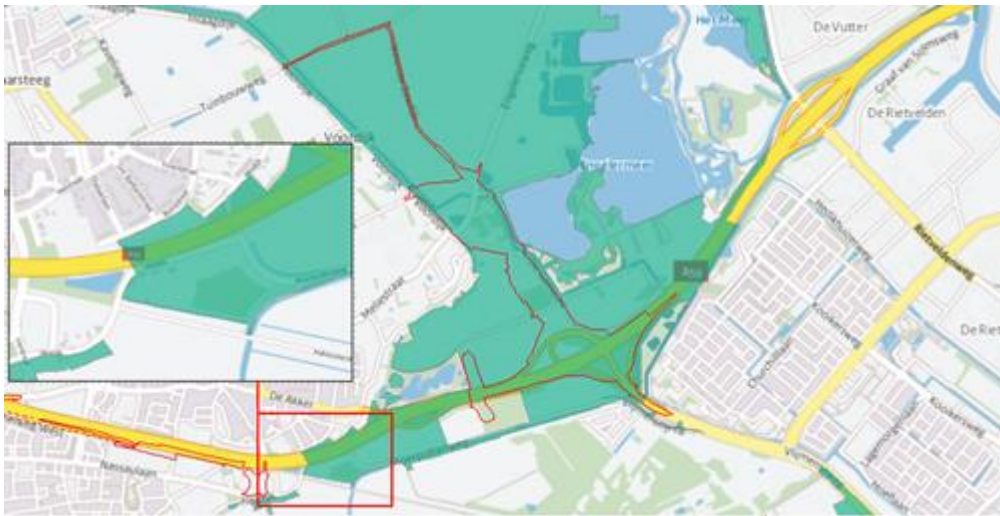
#### *Overzicht mogelijkheden compensatie NNB binnen en buiten GOL*

|                                          | Gecompenseerd oppervlak (ha) |
|------------------------------------------|------------------------------|
| Stapstenen Drongelens kanaal Drunen West | circa 1,69                   |
| EVZ Drongelens kanaal                    | circa 6,3                    |
| Totaal                                   | circa 7,99                   |

In het kader van GOL dient 5,92 ha (West: 4,75 ha en Oost: 1,17 ha) NNB gecompenseerd te worden. Uit de bovenstaande tabel komt naar voren dat door de voorgenomen compenserende maatregelen voldoende wordt gecompenseerd, namelijk 7,99 ha. De compensatie vindt niet plaats binnen het plangebied GOL Oost. Beide compensatie gebieden liggen binnen het plangebied van GOL West. Omdat de beide PIP's gelijk in procedure gaan en naar verwachting rond dezelfde tijd zullen worden vastgesteld is de compensatie die voor GOL Oost gerealiseerd moet worden juridisch voldoende geborgd en hiermee ook de haalbaarheid van PIP GOL Oost aangetoond.

### Groenblauwe mantel

Binnen het plangebied treedt er ruimtebeslag op de Groenblauwe mantel van ongeveer 40 ha op. Het ruimtebeslag op de Groenblauwe mantel dient te worden gecompenseerd, zoals aangegeven in de Verordening Ruimte. Bij compensatie van de Groenblauwe mantel hoeft niet een specifiek aantal hectare te worden gecompenseerd. Er dient een goed landschappelijk plan te komen waarin de waarde van de Groenblauwe mantel wordt verwerkt. Voor GOL is deze landschappelijk inpassing verwerkt in het Ruimtelijk Ontwerp.



*Ligging Groenblauwe mantel (blauw) ten opzichte van het plangebied GOL (rood).*

Er kan invulling aan de compensatie van de Groenblauwe mantel worden gegeven door de natuurwaarden te verbeteren.

Een van de maatregelen binnen GOL is de realisatie van de EVZ Voordijk. Deze EVZ wordt binnen GOL verlengd met ruim 200 meter. Deze verlenging kan worden meegenomen als compensatie van de Groenblauwe mantel.



Ligging EVZ Voordijk (donkergroen) en de verlenging van de EVZ Voordijk die binnen GOL wordt gerealiseerd (lichtgroen).

### Gemeentelijke groenstructuur

Aantasting van de hoofdboomstructuur door het noord-zuid fietspad ter hoogte van aansluiting 43 kan gemitigeerd worden door langs het fietspad bomen te planten. Herplant van bomen ter hoogte van de nieuwe parallelweg en de verlegde toe- en afrit is binnen GOL opgenomen. Door de aanpassing van aansluiting 45 en de realisatie van de Oostelijke Randweg Vlijmen is er sprake van aantasting van een groot groengebied binnen de groenstructuur van de gemeente Heusden. In het kader van HoWaBo is een klimaatbuffer gerealiseerd c.q. nog in uitvoering ten (zuid)oosten van Vlijmen: dit gebied is/wordt ingericht als natuur en creëert een groot nieuw groen gebied. Op deze wijze is er sprake van voldoende mitigatie voor de aantasting van het huidige groengebied.

### Beschermde soorten

Er is een onderzoek verricht naar beschermde dieren en planten. Uit het onderzoek volgt dat de poelkikker, gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis zich in/in de nabijheid van het plangebied bevinden.

### Poelkikker

Ter hoogte van de Gemeint is de poelkikker waargenomen. Aan deze sloten zullen werkzaamheden plaats vinden in het kader van oostelijke randweg Vlijmen. Binnen GOL wordt een ecologische verbindingszone aangelegd. Doelsoorten van deze verbinding zijn o.a. amfibieën. Nieuwe wegen en wegen die in de huidige situatie een barrière vormen

worden ontsnipperd door ecoduikers. Verder is het gebied in het kader van GOL een klimaatbuffer aangelegd dat als leefgebied van de poelkikker kan dienen. Er blijft daarom voldoende leefgebied over. Om negatieve effecten tijdens de uitvoering te voorkomen worden de volgende maatregelen getroffen ter hoogte van de Biessertpolder:

- Eerst nieuwe watergangen graven voordat oude worden gedempt;
- Werkzaamheden aan de sloten ter hoogte van de Gemeint worden uitgevoerd buiten de voortplantingsperiode van de poelkikker (15 maart – 15 september);
- Indien werken buiten de voortplantingsperiode niet mogelijk is worden de sloten voorafgaand aan de voortplantingsperiode afgeschermd met amfibieën schermen. Voorafgaand aan de werkzaamheden worden de sloten gecontroleerd op de aanwezigheid van adulten, juvenielen en eieren van deze soort. Indien deze aanwezig zijn worden ze verplaatst naar een nabijgelegen sloot;
- Kap van de bomen in het bosje ten noorden van de Gemeint vindt plaats buiten de overwinteringsperiode van de poelkikker. Takken en stobben worden voor aanvang van de overwinteringsperiode verwijderd;
- Het overwinteringsbiotoop wordt voorafgaand aan de overwinteringsperiode afgeschermd m.b.v. amfibieën schermen.

#### *Gewone en ruige dwergvleermuis*

Verstoring door verlichting op verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebied van vleermuizen wordt voorkomen door in de actieve periode van vleermuizen te werken tussen zonsopgang en zonsondergang. Indien dit niet mogelijk is wordt gebruik gemaakt van gerichte verlichting waarbij omringende opgaande beplanting, gebouwen en watergangen onverlicht blijven. In het plangebied is een essentiële vliegroute van de gewone en ruige dwergvleermuis aanwezig langs De Gemeint ter hoogte van de Meerheuvelweg. Deze bomenrij komt in de definitieve situatie terug. Tijdens de aanlegfase zullen hier wel bomen worden gekapt ten behoeve van de aanleg van het fietspad. Na aanleg van het fietspad worden nieuwe bomen teruggeplant. Om negatieve effecten op deze essentiële vliegroute bij de uitvoering te voorkomen worden ter hoogte van de gekapte bomen, vleermuisschermen geplaatst die als geleiding kunnen dienen tot de bomen zijn teruggeplant.

Ten behoeve van de beschermde soorten is een ontheffing aangevraagd van de Wet natuurbescherming.

#### **7.7.4 Conclusie**

Natuur staat de uitvoering van het inpassingsplan niet in de weg. In het kader van GOL (Oost en West) dient 5,82 ha NNB gecompenseerd te worden. Er worden voldoende compenserende maatregelen genomen met een omvang van 7,99 ha.

Deze maatregelen vinden plaats binnen het plangebied van PIP GOL West. Omdat PIP GOL West en de PIP GOL Oost gelijk in procedure gaan en naar verwachting rond dezelfde tijd zullen worden vastgesteld is de compensatie die voor GOL Oost gerealiseerd moet worden juridisch voldoende geborgd.

Bovendien heeft het Waterschap Aa en Maas inmiddels het Projectplan EVZ Drongelens kanaal vastgesteld (Dat plan is in te zien via bijgaande link:

<https://repository.officiële-overheidspublicaties.nl/externebijlagen/exb-2017-24688/1/bijlage/exb-2017-24688.pdf>) De inrichting van de EVZ Drongelens kanaal tot Natuur is ook hiermee verzekerd.



Een ontheffing en een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming worden aangevraagd. Het ligt in de lijn der verwachting dat deze ontheffing en vergunning verleend worden.

## 7.8 Cultuurhistorische waarden

### 7.8.1 Toetsingskader

#### **Kiezen voor Karakter, Visie Erfgoed en Ruimte**

Het Rijk geeft met de visie "Kiezen voor Karakter, visie Erfgoed en Ruimte, invulling aan een goede omgang met het onroerend cultureel erfgoed. In deze visie zet het Rijk de cultuurhistorische belangen van nationale betekenis in een gebieds- en ontwikkelingsgerichte context. De visie is complementair aan de Structuurvisie infrastructuur en ruimte, waarin het kabinet de unieke cultuurhistorische waarden van nationaal belang planologisch borgt. De Visie erfgoed en ruimte plaatst die waarden in een bredere context en geeft aan hoe de goede zorg voor die belangen ook via niet juridische instrumenten wordt nagestreefd.

In de visie "Kiezen voor Karakter, Visie Erfgoed en Ruimte worden, met uitzondering van de rijksmonumenten, geen cultuurhistorische belangen van nationale betekenis genoemd.

#### **Erfgoedwet**

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. De Erfgoedwet vervangt zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet die van toepassing zijn op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet die in 2019 van kracht wordt. Voor de onderstaande onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2019:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering rijksmonumenten;
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie;
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten.

In de Erfgoedwet is de aanwijzing van een object tot rijksmonument geregeld. Conform het overgangsrecht (artikel 9.1, onder a, Erfgoedwet) blijft hoofdstuk IV van de Monumentenwet van toepassing tot het tijdstip waarop de Omgevingswet in werking is getreden. De Erfgoedwet is in dit kader van belang voor de volgende rijksmonumenten:

- de bruggen van de Spoordijk;
- de molen (de "Hertogin van Brabant") met haar bijbehorende molenbiotoop; en
- de rijksmonumenten aan de Meliestraat.

Provinciaal- en gemeentelijk beleid op het gebied van cultuurhistorie is terug te vinden in het achtergrondrapport Cultuurhistorie (bijlage 9) en in de paragrafen 6.3 t/m 6.7.

### 7.8.2 GOL-Oost

In het kader van de GOL is voor het gehele plangebied onderzoek gedaan naar cultuurhistorie. Het onderzoeksrapport is als bijlage 9 bij het inpassingsplan opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

De realisatie van nieuwe wegen en structuren tasten cultuurhistorische structuren aan, vooral bij de realisatie van de nieuwe randweg bij Vlijmen. Hier worden enkele dijken en wegen met cultuurhistorische waarde doorsneden of aangetast. De landschappelijke inpassing van de weg door middel van de versterking van de aangetaste structuren (bijvoorbeeld de aanplant van bomenlanen) verzacht deze aantasting waardoor de effecten op cultuurhistorie worden gemitigeerd. Het toevoegen van de nieuwe elementen zoals de verwijzing naar de Boerenschans maakt dat de realisatie van de GOL-projecten als neutraal wordt beoordeeld.

### 7.8.3 GOL-West

In het kader van de GOL is voor het gehele plangebied onderzoek gedaan naar cultuurhistorie. Het onderzoeksrapport is als bijlage 9 bij het PIP opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

Een belangrijk deel van GOL-West is gelegen in de Baardwijkse Overlaat. De Baardwijkse Overlaat is op de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) Noord Brabant als vlak van provinciaal belang aangeduid (code BO01). De CHW is verankerd in artikel 22 van de Verordening Ruimte. Ruimtelijke plannen, die gelegen zijn in cultuurhistorische vlakken, zoals de Baardwijkse Overlaat, moeten voldoen aan artikel 22. Het aanleggen van een uitgebreide verkeersinfrastructuur in het cultuurhistorische vlak is in beginsel (zonder compensatie/mitigatie) strijdig met de Verordening Ruimte. Artikel 22 is gericht op behoud, herstel en duurzame ontwikkeling van de cultuurhistorische waarden en kenmerken binnen de cultuurhistorische vlakken. De waarden en kenmerken zoals benoemd in de CHW dienen planologische beschermd te worden. Als er aantasting van waarden en kenmerken plaatsvindt moeten deze zodanig worden gecompenseerd dat de herkenbaarheid/leesbaarheid van het historische verhaal minimaal gelijk blijft aan de situatie voor de ingreep. Bij de Baardwijkse Overlaat betekent dit specifiek behoud van open landschap, en afstemmen met natuurontwikkeling, waterberging en stedelijke uitbreiding op de cultuurhistorische identiteit van de Overlaat.

Het verdient de voorkeur als de situatie na de ingreep er beter op wordt. Dan wordt ook invulling gegeven aan artikel 3.2 van de Verordening ruimte. Dit artikel is gericht op het creëren van de kwaliteitsverbetering van het landschap bij ruimtelijke ontwikkeling in het buitengebied. Dit is generiek bedoeld voor het hele buitengebied van Brabant en is ook verplicht als er geen sprake is van een cultuurhistorisch vlak.

Niet alleen de waarden, die na de ingreep nog bestaan, maar ook die bij de ingreep zijn hersteld of worden ontwikkeld moeten planologisch worden beschermd in het PIP.

De kernkwaliteiten van de Baardwijkse Overlaat zijn de volgende:

#### 1. Zichtbaarheid verschillende landschapstypen

Bijzonder is de zichtbare landschappelijke overgang van vier verschillende landschapstypen. Van de Hoge zandgronden, via de Baardwijkse Overlaat en de bebouwde dekzandruggen naar het open poldergebied van de Maas. Het aanwezige contrast tussen de openheid van de Baardwijkse Overlaat en het rivierenlandschap en

de meer besloten hoge, beboste Zandgronden van de Drunense Duinen en de verstedelijkte Dekzandruggen is goed zichtbaar en waardevol.

## **2. Bestaande openheid middengebied**

De Baardwijkse Overlaat is binnen deze landschapseenheden een bijzonder element met een rijk cultuurhistorische verleden. De Baardwijkse Overlaat vertelt de geschiedenis van het gebied en geeft het gebied identiteit. De bestaande openheid in het middengebied, samen met de opgaande omkadering door de Heidijk en de hogere zandgronden met aan de rand het afwateringskanaal is een landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit in het gebied. De samenkomst van deze diverse landschappelijke eenheden op één plek is bijzonder waardevol. De maritieme polders komen samen met het rivierenlandschap, de Baardwijkse Overlaat en de dekzandruggen.

## **3. De zichtbare dijenstructuur**

De bestaande en vanuit het open landschap zichtbare dijenstructuur met o.a. de Zeedijk, de Heidijk en de Winterdijk vertellen over de historie van het gebied. De Zeedijk met zijn groenblauwe structuur met wielen is zowel in de beleving als ecologisch interessant. De beplante Heidijk verderop is duidelijk herkenbaar als rand van de Overlaat. De Winterdijk vormt het decor voor Waalwijk aan de A59 en de Voordijk die van Vlijmen. De dijken markeren en begrenzen het bebouwde gebied met het landschap.

## **4. Historische landmarks**

Vanaf de A59 zijn enkele historische 'landmarks' in het gebied zichtbaar. Deze bevorderen de herkenbaarheid van en de oriëntatie in het gebied. De historische objecten geven het gebied identiteit en verwijzen naar de historie van het gebied. In de Baardwijkse Overlaat gaat het om de ronde stenen bergkorenmolen uit 1842 (de molen 'Hertogin van Brabant') aan de Parallelweg te Drunen en om de bestaande spoorbruggen over de Eindstraat, de Overstortweg en het Drongelens kanaal.

## **5. Halve zolenlijntje**

Het Halve Zolenlijntje, oftewel Staatsspoor Lage Zwaluwe - 's-Hertogenbosch is een belangrijk cultuurhistorisch element. De lijn is nog goed zichtbaar in de Baardwijkse Overlaat en draagt bij aan de identiteit van het gebied.

Het PIP maakt binnen de Baardwijkse Overlaat een volwaardige aansluiting op de A59 mogelijk. Nu is er een halve aansluiting aanwezig. Het aanleggen van uitgebreide verkeersinfrastructuur in het cultuurhistorisch vlak is in beginsel strijdig met de Verordening Ruimte. Het gaat hierbij specifiek om het behoud van open landschap en cultuurhistorische identiteit van de Overlaat. Dit volgt ook uit de achtergrondrapportage over cultuurhistorie waar de conclusie wordt getrokken, dat de GOL een "beperkt negatief effect" heeft op de zichtbaarheid of beleving van aanwezige cultuurhistorische elementen/eenheden/structuren in de Baardwijkse Overlaat.

In het vervolg van deze paragraaf zal nader worden aangegeven hoe Provinciale Staten in het kader van de besluitvorming over dit PIP met dit gegeven is omgegaan, nader gespecificeerd naar de hierboven beschreven kernkwaliteiten:

|    | Kernkwaliteiten                             | Verwerking in GOL                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----|---------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | Zichtbaarheid verschillende landschapstypen | De vermindering van zichtbaarheid van verschillende landschapstypen door de aanleg van op- en afritten en (een deel van) de parallelstructuur langs de A59 in de Baardwijkse Overlaat wordt gemitigeerd door de nieuw aan te leggen infrastructuur zoveel mogelijk op of onder maaiveld niveau en nabij de bestaande A59 te realiseren. Alleen de nieuwe brug over het Afwateringskanaal is hoger gelegen. Deze zal zo rank mogelijk worden uitgevoerd, waarbij de architectonische principes van de brug in de A59 over het afwateringskanaal zullen worden gevolgd. Uitgangspunt is verder geweest om als het gaat om de parallelweg ten zuiden van de A59 de oude historische lint tussen Drunen en Waalwijk te volgen. Hiermee blijven de landschapstypen vanaf de A59 zoveel mogelijk behouden en is het ruimtegebruik beperkt. Hoogopgaande beplanting is niet toegestaan. Een oude historische lint (Overstortweg – Hoogeinde) is meegenomen in het wegontwerp. |
| 2. | Bestaande openheid middengebied             | Door te kiezen voor een westelijke randweg nabij de Heidijk blijft de bestaande openheid in het middengebied zoveel mogelijk behouden. Deze nieuwe weg komt ook op maaiveld te liggen en zal niet begeleid worden door hoogopgaande beplanting.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| 3. | De zichtbare dijenstructuur                 | Door de ligging op maaiveld van bijna de gehele nieuwe infrastructuur blijven de bestaande dijken goed zichtbaar en wordt de omkadering van de Baardwijkse Overlaat versterkt. Ter hoogte van de Eindstraat in Drunen wordt de Heidijk hersteld. Verder krijgt de Heidijk beplanting waardoor een 'groene poort' naar de Baardwijkse Overlaat ontstaat. Het contrast tussen de dijk en de openheid van de Overlaat wordt hiermee benadrukt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 4. | Historische landmarks                       | Door de verlengde Spoorlaan en de nieuwe coupure in de Heidijk ter hoogte van de verlengde Spoorlaan wordt de bergkorenmolen beter zichtbaar. De historische gelaagdheid van de spoorbruggen in de Baardwijkse Overlaat blijft zichtbaar.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| 5. | Halve zolenlijntje                          | Als een belangrijke compenserende maatregel zal de voormalige spoorbrug /dijk in de Baardwijkse Overlaat over grote lengte open gemaakt en de restante nvan de historische brugpijlers zichtbaar worden gemaakt. Op de spoorbrug komt een (snel)fietsverbinding. De bestaande beplanting op de taluds van de huidige spoordijk (voor het opengemaakte gedeelte) zal verdwijnen. Dit versterkt de oost-west relatie in de Overlaat en benadrukt het historische spoorlijntje. De dijk als barrière in het landschap verdwijnt gedeeltelijk en krijgt weer betekenis in relatie tot de inundatie- en overlaatfunctie.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |

Al met al kan geconcludeerd worden, dat het PIP gericht is op behoud, herstel en duurzame ontwikkeling van cultuurhistorische waarden en kenmerken van de Baardwijkse Overlaat. Vanaf de start van het ontwerpproces is hier rekening meegehouden, waardoor het negatief effect op de zichtbaarheid en beleving van die waarden en kenmerken zo beperkt mogelijk is gehouden. Waar mogelijk zijn aantastingen gemitigeerd. Zodat de noord-zuid openheid van de Baardwijkse Overlaat weer volledig tot haar recht komt en de spoordijk ook weer betekenis in relatie tot de inundatie- en overlaatfunctie krijgt. Tenslotte zal door het openmaken van de spoorbrug met referentie naar de oude open spoorbrug

een nieuw icoon worden toegevoegd in de Baardwijkse Overlaat: een zichtbare herinnering aan het halve zolenlijntje

Het zijn uiteindelijk de Provinciale Staten, die na het afwegen van alle belangen een inpassingsplan vaststelt dat naar hun oordeel in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

In onderhavig inpassingsplan gaat het in dit verband om de volgende belangen:

1. een goede leefbaarheid in Waalwijk en Drunen
2. verkeersveiligheid op de A59
3. verkeersveiligheid in Waalwijk en Drunen zelf
4. een goede bereikbaarheid van bestaande woonwijken en bedrijventerreinen
5. economische vitaliteit in de regio
6. nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (in casu bedrijventerreinen Haven Acht en de oostelijke insteekhaven) mogelijk maken;
7. verduidelijken, behouden en versterken van cultuurhistorie (ruimtelijke kwaliteit)
8. verduidelijken, behouden en versterken van landschap (ruimtelijke kwaliteit).

Door de infrastructurele maatregelen o.a. in de Baardwijkse Overlaat, wordt de leefbaarheid in de kernen Drunen en Waalwijk verbeterd, verdwijnen gevaarlijke verkeerssituaties bij de op- en afritten op de A59 en verbetert de doorstroming op deze snelweg. Er ontstaat een robuuste verkeersoplossing op de langere termijn waardoor bestaande woonwijken en bedrijventerrein beter bereikbaar worden en belangrijke nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen doorgang kunnen vinden. Dit laatste versterkt de economische vitaliteit in de regio.

Naar het oordeel van Provinciale Staten is -al deze belangen afgewogen hebbende - sprake van een goede ruimtelijke ordening. Zeker ook omdat de aantastingen van de cultuurhistorische waarden tot een minimum zijn beperkt en er een nieuw icoon aan de Baardwijkse Overlaat wordt toegevoegd: een open gemaakte spoordijk, waarmee een barrière in het landschap tot het verleden gaat behoren.

## **7.9 Archeologische waarden**

### **7.9.1 Toetsingskader**

Op 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. De Erfgoedwet vervangt zes wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet die van toepassing zijn op de fysieke leefomgeving gaan naar de Omgevingswet die in 2019 van kracht wordt. Voor de onderstaande onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2019:

- Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering rijksmonumenten;
- Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie;
- Bescherming van stads- en dorpsgezichten.

Op 16 januari 1992 werd in Valletta, de hoofdstad van Malta, op initiatief van de Raad van Europa het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologische erfgoed ondertekend. Het doel van dit Verdrag van Valletta (of Verdrag van Malta) is de



bescherming van het archeologische erfgoed als bron van het Europese gemeenschappelijke geheugen en als middel voor geschiedkundige en wetenschappelijke studie. De Europese bevolking moet in staat worden gesteld om kennis te nemen van en begrip te ontwikkelen over het verleden. In het verdrag is bewustmaking van het brede publiek specifiek opgenomen omdat dit bijdraagt aan de bescherming van het bodemarchief en de betrokkenheid van de bewoners (art. 9).

Ten einde op een zorgvuldige wijze met het archeologische bodemarchief om te gaan, is het noodzakelijk om archeologische belangen te verankeren in het ruimtelijke ordeningsbeleid en tijdig te betrekken bij ruimtelijke planontwikkelingen. Archeologische belangen dienen in de totale belangenafweging bij ruimtelijke ingrepen een wegingsfactor te zijn en behoud in de grond (in situ) prevaleert (art. 5). In het verdrag is opgenomen dat in een financiële regeling dient te zijn vastgelegd welke partij de kosten draagt die noodzakelijk zijn om de archeologische belangen als wegingsfactor bij ruimtelijke ontwikkelingen te kunnen betrekken.

#### **7.9.2 Archeologische verwachtingskaart GOL-West**

In het kader van de GOL is voor het gehele gebied een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is als bijlage 10 bij het PIP opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

Het uitgevoerde bureauonderzoek heeft geresulteerd in een archeologische verwachtingskaart. In de verwachtingskaart wordt een uitspraak gedaan over de relatieve kans dat bij een bodemverstorende activiteit archeologische verschijnselen aan het licht komen. De verwachting staat overigens los van de waardering van vindplaatsen op grond van hun fysieke kwaliteit (gaafheid en conservering) en hun inhoudelijke kwaliteit (zeldzaamheid, informatieve waarde, emsemblewaarde en representativiteit).

Als basis voor de verwachtingskaart zijn de gemeentelijke verwachtingskaarten en de resultaten van de reeds eerder uitgevoerde archeologische onderzoeken genomen. Voor de percelen die ontgrond zijn, is de provinciale ontgrondingenkaart meegenomen. Op de verwachtingskaart zijn de volgende waarden onderscheiden:

### **Hoge verwachting**

Landschappelijke eenheden die gunstige leefomstandigheden geven voor bewoning en/of landbouw gedurende één of meer perioden hebben een hoge verwachtingswaarde. Het betreft de relatief hoge delen van het landschap zoals dekzandruggen en landduinen (met uitzondering van recente stuifzandgebieden). Verder vallen bodems met een cultuurdek (hoge enkeerdgronden) hieronder. Meestal bevinden deze bodems zich op de hoger gelegen delen van het landschap.

### **Middelhoge verwachting**

Een middelhoge verwachtingswaarde is gegeven aan gebieden waar die landschappelijk vaak tussen de hoge (en dus droge) gebieden en de lage (en dus natte) gebieden in liggen. Het zijn gebieden waar archeologische vindplaatsen in beperkte mate worden verwacht, maar waar op basis van landschappelijke kenmerken (bodem en grondwatertrappen, nabijheid van water) bewoning en/of landbouw plaatselijk wel mogelijk zijn geweest.

### **Lage verwachting**

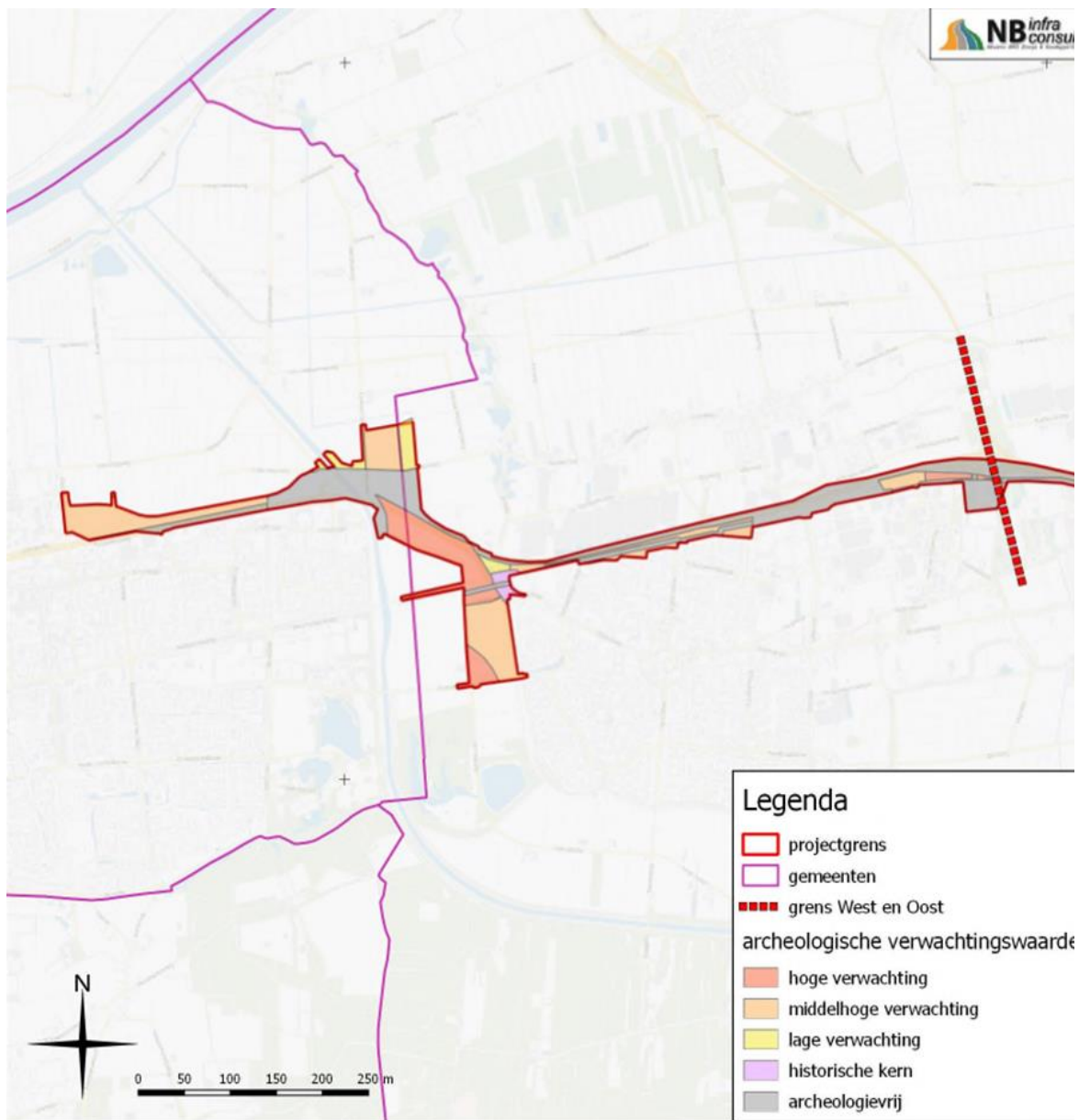
In gebieden waar wordt verwacht dat archeologische vindplaatsen afwezig zijn of een (zeer) lage trefkans hebben, wordt een lage verwachting toegekend. Landschappelijk gezien zijn dit de lagere, moerassige delen met in het verleden vaak veengroei en de aanwezigheid van vennen en anderzijds de slecht ontwaterde delen en/of verspoelde delen van het dekzandgebied, die tot recent ongeschikt waren voor bewoning en landbouw.

### **Historische kernen**

De historische kernen betreffen zowel de in het plangebied aanwezige AMK-terreinen die samenhangen met een historische kern als de archeologisch waardevolle terreinen op de gemeentelijke verwachtingskaarten.

### **Archeologievrij**

De gebieden die als "archeologievrij" zijn geclassificeerd zijn in het verleden dermate diep ontgraven dat hier geen (behoudenswaardige) archeologische resten meer worden verwacht. Ook gebieden waar al archeologisch onderzoek is uitgevoerd en die zijn vrijgegeven vallen hieronder. Verder worden waterpartijen en het huidige traject van de snelweg waarvoor diepe graafwerkzaamheden zijn uitgevoerd, beschouwd als archeologievrij.



Archeologische verwachtingskaart (Bron: MER-achtergrondrapport Archeologie)

### 7.9.3 Conclusie

Voor een deel van het plangebied geldt een archeologische verwachtingswaarde. Deze waarde is afhankelijk van de hoogte van de verwachtingswaarde als volgt opgenomen met de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. De archeologische dubbelbestemmingen zijn inhoudelijk geheel overgenomen conform de standaarden van de gemeenten Heusden en Waalwijk. Om die reden is gekozen voor verschillende dubbelbestemmingen binnen de beide gemeenten, zoals onderstaand is weergegeven.

| <i>Verwachtingswaarde</i> | <i>Dubbelbestemming</i>                                           |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Historische kern          | Waarde - Archeologie Heusden 2                                    |
| Hoge verwachting          | Waarde - Archeologie Heusden 3 en Waarde - Archeologie Waalwijk 2 |
| Middelhoge verwachting    | Waarde - Archeologie Heusden 4 en Waarde - Archeologie Waalwijk 3 |

Enkele delen van het plangebied zijn niet meegenomen in het archeologisch onderzoek. Voor de archeologische verwachtingswaarde die hier geldt is aansluiting gezocht bij het vigerend bestemmingsplan, zoals in onderstaande tabel weergegeven.

|          | <i>Dubbelbestemming in bestemmingsplan 'Buitengebied'</i> | <i>Dubbelbestemming in PIP</i>  |
|----------|-----------------------------------------------------------|---------------------------------|
| Waalwijk | Waarde - Archeologie                                      | Waarde - Archeologie Waalwijk 1 |
| Heusden  | Waarde - Archeologie 2                                    | Waarde - Archeologie Heusden 2  |
|          | Waarde - Archeologie 3                                    | Waarde - Archeologie Heusden 3  |
|          | Waarde - Archeologie 4                                    | Waarde - Archeologie Heusden 4  |

Delen van het plangebied waarvoor geen archeologische verwachting is uitgesproken, hebben geen dubbelbestemming gekregen.

In de regels van elke dubbelbestemming is bepaald dat bij toekomstige (graaf)werkzaamheden archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. De verplichting tot het uitvoeren van onderzoek is afhankelijk van de hoogte van de verwachtingswaarde en van de oppervlakte en diepte van de (graaf)werkzaamheden:

- Waarde - Archeologie Heusden 2: onderzoek vereist bij grotere oppervlakte dan 100 m<sup>2</sup> dan wel dieper dan 50 centimeter onder maaiveld;
- Waarde - Archeologie Waalwijk 1: onderzoek vereist bij grotere oppervlakte dan 100 m<sup>2</sup> dan wel dieper dan 70 centimeter onder maaiveld;
- Waarde - Archeologie Heusden 3 en Waarde - Archeologie Waalwijk 2: onderzoek vereist bij grotere oppervlakte dan 500 m<sup>2</sup> dan wel dieper dan 50 centimeter onder maaiveld;
- Waarde - Archeologie Heusden 4 en Waarde - Archeologie Waalwijk 3: onderzoek vereist bij grotere oppervlakte dan 5.000 m<sup>2</sup> dan wel dieper dan 50 centimeter onder maaiveld.

Zo worden eventueel aanwezige archeologische waarden in voldoende mate beschermd.

#### 7.9.4 Archeologische verwachtingskaart GOL-Oost

In het kader van de GOL is voor het gehele gebied een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is als bijlage 10 bij het PIP opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

Het uitgevoerde bureauonderzoek heeft geresulteerd in een archeologische verwachtingskaart. In de verwachtingskaart wordt een uitspraak gedaan over de relatieve kans dat bij een bodemversturende activiteit archeologische verschijnselen aan het licht komen. De verwachting staat overigens los van de waardering van vindplaatsen op grond van hun fysieke kwaliteit (gaafheid en conservering) en hun inhoudelijke kwaliteit (zeldzaamheid, informatieve waarde, emsemblewaarde en representativiteit).

Als basis voor de verwachtingskaart zijn de gemeentelijke verwachtingskaarten en de resultaten van de reeds eerder uitgevoerde archeologische onderzoeken genomen. Voor de percelen die ontgrond zijn, is de provinciale ontgrondingenkaart meegenomen. Op de verwachtingskaart zijn de volgende waarden onderscheiden:

### **Hoge verwachting**

Landschappelijke eenheden die gunstige leefomstandigheden geven voor bewoning en/of landbouw gedurende één of meer perioden hebben een hoge verwachtingswaarde. Het betreft de relatief hoge delen van het landschap zoals dekzandruggen en landduinen (met uitzondering van recente stuifzandgebieden). Verder vallen bodems met een cultuurdek (hoge enkeerdgronden) hieronder. Meestal bevinden deze bodems zich op de hoger gelegen delen van het landschap.

### **Middelhoge verwachting**

Een middelhoge verwachtingswaarde is gegeven aan gebieden waar die landschappelijk vaak tussen de hoge (en dus droge) gebieden en de lage (en dus natte) gebieden in liggen. Het zijn gebieden waar archeologische vindplaatsen in beperkte mate worden verwacht, maar waar op basis van landschappelijke kenmerken (bodem en grondwatertrappen, nabijheid van water) bewoning en/of landbouw plaatselijk wel mogelijk zijn geweest.

### **Lage verwachting**

In gebieden waar wordt verwacht dat archeologische vindplaatsen afwezig zijn of een (zeer) lage trefkans hebben, wordt een lage verwachting toegekend. Landschappelijk gezien zijn dit de lagere, moerassige delen met in het verleden vaak veengroei en de aanwezigheid van vennen en anderzijds de slecht ontwaterde delen en/of verspoelde delen van het dekzandgebied, die tot recent ongeschikt waren voor bewoning en landbouw.

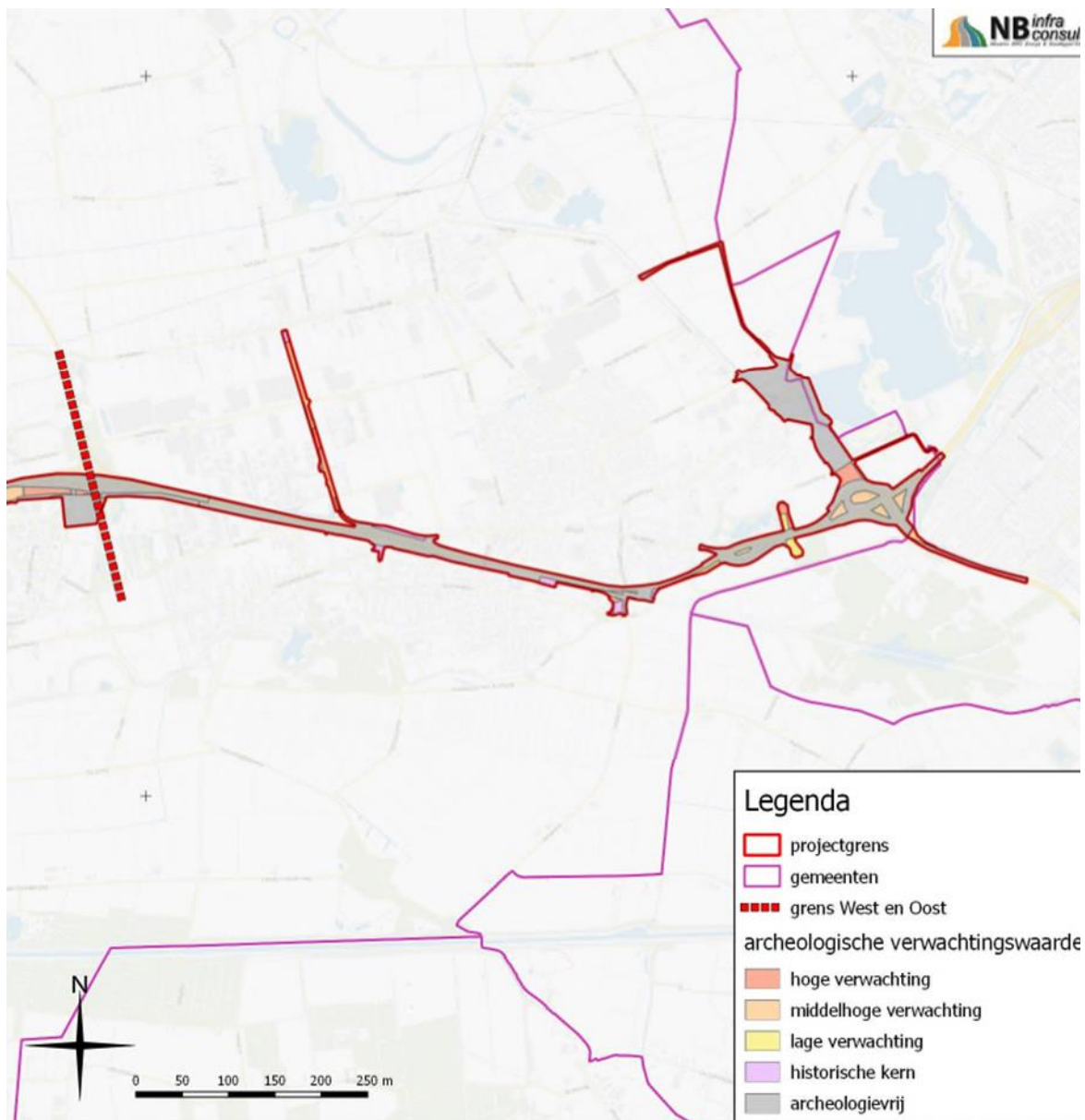
### **Historische kernen**

De historische kernen betreffen zowel de in het plangebied aanwezige AMK-terreinen die samenhangen met een historische kern als de archeologisch waardevolle terreinen op de gemeentelijke verwachtingskaarten.

### **Archeologievrij**

De gebieden die als "archeologievrij" zijn geclassificeerd zijn in het verleden dermate diep ontgraven dat hier geen (behoudenswaardige) archeologische resten meer worden verwacht. Ook gebieden waar al archeologisch onderzoek is uitgevoerd en die zijn vrijgegeven vallen hieronder. Verder worden waterpartijen en het huidige traject van de snelweg waarvoor diepe graafwerkzaamheden zijn uitgevoerd, beschouwd als archeologievrij.





Archeologische verwachtingskaart (Bron: MER-achtergrondrapport Archeologie)

#### 7.9.5 Conclusie

Voor een deel van het plangebied geldt een archeologische verwachtingswaarde. Deze waarde is afhankelijk van de hoogte van de verwachtingswaarde als volgt opgenomen met de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. De archeologische dubbelbestemmingen zijn inhoudelijk geheel overgenomen conform de standaarden van de gemeenten Heusden en 's-Hertogenbosch.

| <i>Verwachtingswaarde</i> | <i>Dubbelbestemming</i>                                                 |
|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| Historische kern          | Waarde - Archeologie Heusden 2                                          |
| Hoge verwachting          | Waarde - Archeologie Heusden 3                                          |
| Middelhoge verwachting    | Waarde - Archeologie Heusden 4 en Waarde - Archeologie 's-Hertogenbosch |

Enkele delen van het plangebied zijn niet meegenomen in het archeologisch onderzoek. Voor de archeologische verwachtingswaarde die hier geldt is aansluiting gezocht bij het vigerend bestemmingsplan, zoals in onderstaande tabel weergegeven.

|         | <i>Dubbelbestemming in bestemmingsplan 'Buitengebied'</i> | <i>Dubbelbestemming in PIP</i> |
|---------|-----------------------------------------------------------|--------------------------------|
| Heusden | Waarde - Archeologie 2                                    | Waarde - Archeologie Heusden 2 |
|         | Waarde - Archeologie 3                                    | Waarde - Archeologie Heusden 3 |
|         | Waarde - Archeologie 4                                    | Waarde - Archeologie Heusden 4 |

Delen van het plangebied waarvoor geen archeologische verwachting is uitgesproken, hebben geen dubbelbestemming gekregen.

In de regels van elke dubbelbestemming is bepaald dat bij toekomstige (graaf)werkzaamheden archeologisch onderzoek dient te worden uitgevoerd. De verplichting tot het uitvoeren van onderzoek is afhankelijk van de hoogte van de verwachtingswaarde en van de oppervlakte en diepte van de (graaf)werkzaamheden:

- Waarde - Archeologie Heusden 2: onderzoek vereist bij grotere oppervlakte dan 100 m<sup>2</sup> dan wel dieper dan 50 centimeter onder maaiveld;
- Waarde - Archeologie Heusden 3: onderzoek vereist bij grotere oppervlakte dan 500 m<sup>2</sup> dan wel dieper dan 50 centimeter onder maaiveld;
- Waarde - Archeologie Heusden 4 en Waarde - Archeologie 's-Hertogenbosch: onderzoek vereist bij grotere oppervlakte dan 5.000 m<sup>2</sup> dan wel dieper dan 50 centimeter onder maaiveld.

Zo worden eventueel aanwezige archeologische waarden in voldoende mate beschermd.

## 7.10 Water

### 7.10.1 Toetsingskader

Om water goed in te passen bij de inrichting van stad en land is de Watertoets in het leven geroepen. In de startovereenkomst Waterbeleid voor de 21e eeuw (WB21) en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) hebben de gezamenlijke overheden bepaald dat 'water een sturend principe moet zijn in de ruimtelijke ordening'. De Watertoets is een procesinstrument met als doel om bij ruimtelijke ontwikkelingen in een vroeg stadium aandacht te besteden aan de inrichting van de waterhuishouding (inclusief grondwater en waterkwaliteit). De Watertoets is verplicht voor ontwikkelingen waarvoor een ruimtelijke procedure gevolgd moet worden.

De Watertoets komt voort uit het advies van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw en het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW, 2003; NBW-actueel, 2008). De toets berust op twee uitgangspunten:

- Standstill-beginsel - negatieve effecten van ruimtelijke ontwikkelingen op het watersysteem worden voorkomen;
- Verbetering - in ruimtelijke ontwikkelingen worden de kansen die zich voordoen om bestaande knelpunten in het watersysteem te helpen oplossen, benut.

In dit project is sprake van een Watertoetsproces, conform de Handreiking Watertoetsproces 3 (december 2009, Landelijke Werkgroep Watertoets). Ten aanzien van het verzamelen van waterhuishoudkundige informatie, het inzichtelijk krijgen van eisen, wensen, risico's en kansen, en het creëren van draagvlak is contact gelegd met de waterbeheerders waterschap Brabantse Delta, waterschap Aa en Maas en provincie Noord-Brabant. Ten aanzien van de waterkering van Rijkswaterstaat zijn de gegevens opgevraagd en toegepast in de watertoets. In het eerste Watertoetsoverleg zijn voornamelijk de belangen, doelstellingen en eisen van het waterschap Aa en Maas besproken. De eisen en richtlijnen komen overeen met de Keur. De afspraken uit een tweede overleg met de waterschappen Brabantse Delta en Aa & Maas en de provincie zijn vastgelegd in de watertoets die in het kader van het PIP is uitgevoerd.

In het kader van het PIP is een watertoets uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is als Bijlage 11 bij het PIP opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

### 7.10.2 GOL-West

Uit de watertoets kan worden geconcludeerd dat onderhavig planvoornemen niet leidt tot grote knelpunten voor wat betreft het aspect water. Compenserende en mitigerende maatregelen zijn opgenomen in het ontwerp en in de watertoets nader beschreven. De voorgenomen maatregelen kunnen binnen de bestaande PIP-grens worden opgelost. Tevens zijn maatregelen opgenomen die de EVZ Drongelens kanaal versterken, waardoor er een positief effect optreedt. Vanuit het beginsel vormt het aspect water daarmee geen belemmering voor onderhavig planvoornemen. Met de uiteindelijke uitvoering en realisatie van het project dient echter wel rekening te worden gehouden met de volgende aandachtspunten:

- Bij het plaatsen van duikers dient de aannemer de Keur te volgen ten aanzien van afvoercapaciteit en berging;
- Benodigde waterberging voor de toename van verhard oppervlak kan worden gevonden in de wegbermen, uitgaande van een droogleggingseis van de weg van minimaal 70 cm-mv, een wegbermbreedte met de dubbele breedte van een rijbaan en met zand met een poriegrootte van 10% dat 20 tot 40 mm/uur kan infiltreren. Indien de berging niet wordt gehaald met infiltratie alleen, dient dit te worden aangevuld met berging in zaksloten. Bij het aanvragen van de vergunning dient dit hydrologisch te worden aangetoond.
- Op meerdere plekken worden zaksloten gedempt en deels hergraven. Tevens worden bij de wegdelen die op een talud liggen zaksloten gegraven. De bodem van de zaksloten dienen op gelijke hoogte te liggen of hoger te zijn dan de GHG;
- Bij het verbreden van de A59 en het aanpassen van de brug is een retentievijver ontworpen bij de Hoogeindse rondweg. Deze wordt doorsneden met het ontwerp van GOL en dient te worden hersteld. Deze vijver wordt groter aangelegd zodat de toename van het verhard oppervlak binnen de gemeente Waalwijk als gevolg van GOL aldaar wordt gecompenseerd. De retentie moet boven de GHG worden aangelegd. Het is de ervaring van het waterschap dat het werkelijke peil nabij het Drongelens Kanaal boven de GHG is. De aannemer dient hier rekening mee te houden;
- De weg wordt aangelegd met een droogleggingseis van 70 cm-mv. In de Baardwijkse Overlaat, op de grens van de Drunen, bestaat de kans dat deze eis niet wordt gehaald in verband met het laag aanleggen van de weg. Een oplossing hiervoor is mogelijk binnen de PIP-grens, maar moet nog wel nader worden uitgewerkt. Het kan hierbij gaan om het gebruik van materialen onder de weg die niet omhoog komen als de ondergrond bevroren is. Het kan ook gaan om bijvoorbeeld een folieconstructie onder de weg waarbij de grondwaterstand binnen de folieconstructie iets wordt verlaagd zonder dat dit uitstralingseffecten heeft naar de omgeving. Onderbemalingen zijn niet wenselijk. Voor drainage dient een berging te worden gerealiseerd zodat de afvoernorm van 2 l/s/ha niet wordt overschreden;
- Bij werkzaamheden in en op de regionale keringen dient de aannemer aan te tonen dat de waterveiligheid tijdens en na afronding van de werkzaamheden voldoet aan de eisen. Bij verplaatsing van de kering dient de aannemer de veiligheid aan te tonen conform de Leidraad Toetsen op Veiligheid regionale waterkeringen. De keringen langs het Drongelens kanaal dienen te voldoen aan de vigerende norm (1/150 jaar);
- Bij werkzaamheden in Waalwijk dient rekening te worden gehouden met de ligging en functioneren van het rioolpersgemaal van Waalwijk conform de voorwaarden van het Waterschap (V.U.W. 2004);

- Het afvoeren van wegwater op de KRW waterlichamen en tevens EVZ gebied Drongelens Kanaal is niet gewenst;
- Voor het werken in de EVZ gebied (Drongelens Kanaal) gelden aanvullende regels (Behoud en herstel van watersystemen, Verordening Ruimte);
- Constructies mogen niet worden geplaatst met een permanente bemaling om opbarsten of opdrijven te voorkomen;
- Tijdelijke bemalingen zijn vergunningsplichtig. In de attentiegebieden van Natuurnetwerk Brabant moet verdroging worden voorkomen;
- De SFR zorgt voor knelpunten in de afvoer van A-watergangen ter hoogte van Drunen. Dit is een knelpunt dat opgelost dient te worden op een manier die past binnen de regels van de Keur. Dit betekent dat er naast doorstroming ook randvoorwaarden worden gesteld op het gebied van ecologie, bergingscapaciteit, stabiliteit, onderhoud en eventuele oeverbeschoeiing. Hierover vindt nog overleg plaats. In het ontwerp PIP is voldoende ruimte gereserveerd om zowel te kunnen voldoen aan de eisen van het Waterschap als aan de inrichtingseisen voor een SFR. Naar verwachting zal voor vaststelling van het PIP hierover definitieve afspraken gemaakt kunnen worden. Deze worden dan verwerkt in het vast te stellen PIP.

### 7.10.3 GOL-Oost

Uit de watertoets kan worden geconcludeerd dat onderhavig planvoornemen niet leidt tot grote knelpunten voor wat betreft het aspect water. Compenserende en mitigerende maatregelen zijn opgenomen in het ontwerp en in de watertoets nader beschreven. De voorgenomen maatregelen kunnen binnen de bestaande PIP-grens worden opgelost. Tevens zijn maatregelen opgenomen die de EVZ de Bossche sloot versterken, waardoor er een positief effect optreedt. Vanuit het beginsel vormt het aspect water daarmee geen belemmering voor onderhavig planvoornemen. Met de uiteindelijke uitvoering en realisatie van het project dient echter wel rekening te worden gehouden met de volgende aandachtspunten:

- Bij knooppunt 45 worden A- en B-watergangen gedempt en op andere locaties hergraven. Bij deze werkzaamheden dient de aannemer rekening te houden met de Keur van de waterschappen Aa en Maas en Brabantse Delta voor wat betreft afmetingen en beschermingszones;
- Bij het plaatsen van duikers dient de aannemer de Keur te volgen ten aanzien van afvoercapaciteit en berging;
- Benodigde waterberging voor de toename van verhard oppervlak wordt gerealiseerd met zaksloten. Indien in de uitwerkingsfase ook de infiltratiecapaciteit van de wegberm ingezet wordt, dan dient dit bij het aanvragen van de vergunning hydrologisch te worden aangetoond en afgestemd met gemeente en waterschap;
- Op meerdere plekken worden zaksloten gedempt en deels hergraven. Tevens worden bij de wegdelen die op een talud liggen zaksloten gegraven. De bodem van de zaksloten dienen op gelijke hoogte te liggen of hoger te zijn dan de GHG;
- Bij knooppunt 43 is sprake van een infiltratiegebied maar is de beschikbare ruimte beperkt. Binnen de PIP grenzen zijn meerdere zoekgebieden aangegeven die kunnen worden ingericht als berging, waarna het water kan infiltreren. Ook zijn er andere opties mogelijk, bijvoorbeeld met infiltratiedrains. Het is aan de aannemer hier invulling aan te geven;
- De weg wordt aangelegd met een droogleggingseis van 70 cm-mv. Voor drainage dient een berging te worden gerealiseerd zodat de afvoernorm van 2 l/s/ha niet wordt overschreden;



- Bij werkzaamheden in en op de regionale keringen dient de aannemer aan te tonen dat de waterveiligheid tijdens en na afronding van de werkzaamheden voldoet aan de eisen. Bij verplaatsing van de kering dient de aannemer de veiligheid aan te tonen conform de Leidraad Toetsen op Veiligheid regionale waterkeringen.
- Het afvoeren van wegwater op de KRW waterlichamen en tevens EVZ gebied Bossche Sloot is niet gewenst;
- Voor het werken in de EVZ gebied (deel van de Bossche Sloot) gelden aanvullende regels (Behoud en herstel van watersystemen, Verordening Ruimte);
- De ecoduiker onder de A59 doorsnijdt de Aardappeldijk. De constructie dient zodanig te worden uitgevoerd dat de kering kan worden gesloten in geval van hoog water. Dit houdt ook een tijdelijke afsluiting van de waterpoelen in;
- De zaksloot tussen de A59 en de Aardappeldijk mag niet in verbinding staan met de waterpoelen van de ecoduiker omdat anders de waterkwaliteit kan verslechteren. De greppels dienen een noodoverlaat constructie te hebben zodat deze in extreme situaties kunnen overlopen;
- Constructies mogen niet worden geplaatst met een permanente bemaling om opbarsten of opdrijven te voorkomen;
- Tijdelijke bemalingen zijn vergunningsplichtig. In de attentiegebieden van Natuurnetwerk Brabant moet verdroging worden voorkomen;
- Nieuwe A-watergangen dienen te worden aangelegd met een beschermingszone van 5 meter aan weerszijden, conform de Keur. Het nieuwe deel van de Bosschesloot dient om die reden op voldoende afstand van de Gemeint te worden aangelegd;
- De nieuwe randweg Vlijmen zal als compartimeteringskade fungeren, in plaats van de De Gemeint. Binnen het project GOL wordt de barrièrewerking van de Gemeint opgeheven, zodat het gebied tussen de Gemeint en de nieuwe compartimeteringskade onderdeel blijft uitmaken van HoWaBo. Hiertoe wordt de weg van de Gemeint aangelegd met een hoogte van NAP +2,60m;
- Rond de aanpassing van randweg Vlijmen is er door de toename van het verhard oppervlak en het dempen van zaksloten een wateropgave. In dit gebied worden tevens nieuwe hoofdwatergangen gegraven. De benodigde berging is in te passen met het graven van nieuwe zaksloten en nieuwe hoofdwatergangen die eventueel breder worden aangelegd. Dit geheel zal gezamenlijk worden ontworpen. Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met de sterkte van het grondlichaam, aangezien dit deel als compartimeteringskering zal fungeren. Hierdoor gelden regels voor het plaatsen van watergangen in de teen van de kering. Ook zal de infiltratiecapaciteit van de berm minder zijn, omdat hoogstwaarschijnlijk klei wordt gebruikt bij de afwerking.

#### 7.10.4 Conclusie

Er bestaan ten aanzien van het aspect water geen belemmeringen voor de vaststelling van het PIP. De juridisch borging van de wateraspecten is terug te vinden in paragraaf 4.4.

## 7.11 Bodem

### 7.11.1 Toetsingskader

#### **Wet bodembescherming**

Het aspect bodem is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van het Wbb is voorkomen van nieuwe gevallen van bodemverontreiniging. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit ten minste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen. De wet gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit.

#### **Besluit en de Regeling bodemkwaliteit**

Het Besluit en de Regeling bodemkwaliteit bevatten algemene regels en kwaliteitseisen waaraan grond, bouwstoffen en baggerspecie moeten voldoen wanneer deze op of in de bodem of in het oppervlaktewater worden toegepast.

### 7.11.2 Bodemkwaliteit GOL-West

In het kader van het PIP is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd naar de bodemkwaliteit binnen het plangebied. Het onderzoeksrapport is als bijlage 12 bij het PIP opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

Binnen het plangebied zijn zes bekende locaties aanwezig voorzien van de Wbb-status “geval van ernstige bodemverontreiniging”. Dit betreft een tweetal voormalige stortplaatsen en een viertal locaties welke verband houden met de A59. Aangezien één van de stortplaatsen een door de provincie aangemerkte stortplaats betreft, is het op basis van de Provinciale Milieu Verordening (PMV) niet toegestaan handelingen te verrichten ter plaatse van de stortplaats. Ontheffing is mogelijk (bij Gedeputeerde Staten). Hiervoor dient wel een hergebruiksplan te worden overlegd.

Ter plaatse van de A59 zijn binnen het plangebied reeds deelsaneringen uitgevoerd in verband met reconstructiewerkzaamheden. Afhankelijk van het wegontwerp en de ligging van de verontreinigingscontour kan op een later moment het exacte raakvlak met de nog aanwezige verontreiniging worden bepaald. De daarmee verband houdende sanering kan worden uitgevoerd als een functionele sanering, waarbij een restverontreiniging achterblijft.

Binnen het overig deel van het plangebied zijn vanuit de reeds uitgevoerde onderzoeken geen gevallen met ernstige bodemverontreiniging aangetoond. Hierbij moet worden opgemerkt dat met name de gedempte sloten (noord-zuid) aan de noordzijde van de A59 verdachte locaties betreffen welke nog niet allemaal onderzocht zijn. Ter plaatse zijn in reeds uitgevoerde onderzoeken verontreinigingen met chroom aangetroffen in de bodem.

De doorsnijding en het grondverzet betreffende de hoeveelheid (potentieel) sterk verontreinigd materiaal dat verwijderd wordt, is nog afhankelijk van het definitief ontwerp. Bij het grondverzet geldt het uitgangspunt dat ten behoeve van de realisatie van een (grond)werk een grondverbetering nodig is. Tot welke diepte is afhankelijk van de omvang van het grondwerk.

Binnen het project zal onder ander vrijkomende grond, baggerspecie en bouwstoffen worden hergebruikt.

Voor het toepassen en verwerking van grond en bouwstoffen geldt het Besluit bodemkwaliteit. Daarmee is de bodemkwaliteit in de toekomstige situatie gewaarborgd, met name door het “stand still” principe; oftewel de grond dient te voldoen aan de functie én aan de bodemkwaliteit van de te ontvangen bodem. Hiermee is een eventuele verslechtering van de bodemkwaliteit door het (her)gebruik van grond ondervangen.

#### **7.11.3 Conclusie**

Met het uitgevoerde historisch bodemonderzoek is voldoende inzicht in de kwaliteit van de bodem verkregen, waaruit blijkt dat het plan haalbaar is. Er bestaan ten aanzien van dit aspect daarom geen belemmeringen voor de vaststelling van het PIP.

Aangezien één van de stortplaatsen een door de provincie aangemerkte stortplaats betreft, is het op basis van de Provinciale Milieu Verordening (PMV) niet toegestaan handelingen te verrichten ter plaatse van de stortplaats. Ontheffing is mogelijk (bij Gedeputeerde Staten). Hiervoor dient wel een hergebruiksplan te worden overlegd.

#### **7.11.4 Bodemkwaliteit GOL-Oost**

In het kader van het PIP is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd naar de bodemkwaliteit binnen het plangebied. Het onderzoeksrapport is als bijlage 12 bij het PIP opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

Binnen het plangebied is één bekende locatie aanwezig voorzien van de Wbb-status “geval van ernstige bodemverontreiniging”. Dit betreft de middenberm A59 ter hoogte van Vlijmen (locatiecode NB079700220). Op de locatie is reeds een deelsanering uitgevoerd in verband met reconstructiewerkzaamheden. Afhankelijk van het wegontwerp en de ligging van de verontreinigingscontour kan op een later moment het exacte raakvlak met de nog aanwezige verontreiniging worden bepaald. De daarmee verband houdende sanering kan worden uitgevoerd als een functionele sanering, waarbij een restverontreiniging achterblijft.

Binnen het overig deel van het plangebied zijn vanuit de bekende onderzoeken geen gevallen met ernstige bodemverontreiniging aangetoond. Hierbij moet worden opgemerkt dat er verdachte locaties zijn welke nog niet milieukundig zijn onderzocht. Hierbij moet men bijvoorbeeld denken aan gedempte sloten e.d.

De doorsnijding en het grondverzet betreffende de hoeveelheid (potentieel) sterk verontreinigd materiaal dat verwijderd wordt, is nog afhankelijk van het definitief ontwerp. Bij het grondverzet geldt het uitgangspunt dat ten behoeve van de realisatie van een (grond)werk een grondverbetering nodig is. Tot welke diepte is afhankelijk van de omvang van het grondwerk.

Binnen het project zal onder ander vrijkomende grond, baggerspecie en bouwstoffen worden hergebruikt. Voor het toepassen en verwerking van grond en bouwstoffen geldt het Besluit bodemkwaliteit. Daarmee is de bodemkwaliteit in de toekomstige situatie gewaarborgd, met name door het “stand still” principe; oftewel de grond dient te voldoen aan de functie én aan de bodemkwaliteit van de te ontvangen bodem. Hiermee is een eventuele verslechtering van de bodemkwaliteit door het (her)gebruik van grond ondervangen.

#### 7.11.5 Conclusie

Met het uitgevoerde historisch bodemonderzoek is voldoende inzicht in de kwaliteit van de bodem verkregen, waaruit blijkt dat het plan haalbaar is. Er bestaan ten aanzien van dit aspect daarom geen belemmeringen voor de vaststelling van het PIP.

### 7.12 Explosieven

#### 7.12.1 Algemeen

Op een onbekend aantal plaatsen in Nederland liggen nog bommen, granaten en andere munitie uit de Tweede Wereldoorlog. Tot op heden worden bij grond- en waterwerkzaamheden nog nagenoeg dagelijks Conventionele Explosieven gevonden. Volgens mondiale, militaire inschatting is van al het materieel dat gedurende de Tweede Wereldoorlog (1940-1945) verschoten of afgeworpen is, ondergronds 10% en onder water 15% niet tot ontploffing gekomen. Wanneer deze explosieven bij werkzaamheden worden aangetroffen, kunnen deze gevaar opleveren voor de publieke veiligheid. Daarnaast kunnen deze vondsten een zware belasting voor het milieu vormen.

#### 7.12.2 GOL-West

In het kader van het PIP is een onderzoek conventionele explosieven (CE) binnen het plangebied uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is als bijlage 14 bij het PIP opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

Op basis van de geraadpleegde bronnen, de beoordeling en evaluatie van de indicaties is vastgesteld dat binnen het plangebied oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden. Het gaat om de volgende oorlogshandelingen:

- Enkele geallieerde (duik)bombardementen in de periode 1940-1944;
- Geallieerde en Duitse artilleriebeschietingen van oktober 1944 tot en met mei 1945;
- Opblazen van bruggen door de Duitsers in oktober 1944;
- Neerstortende V1's tussen december 1944 tot en met maart 1945;
- Aanwezigheid van Duitse militaire eenheden in (de omgeving) van het onderzoeksgebied.

Op basis van deze oorlogshandelingen is het plangebied verdacht op het aantreffen van:

- geallieerde afwerp- en raketmunitie (afgeworpen/verschoten);
- Duitse kleinkalibermunitie, geschutmunitie, hand- en geweergrenaten, munitie voor granaatwerpers en munitietoebehoren (achtergebleven/gedumpt);
- Duitse en geallieerde geschutgranaten (verschoten);
- Duitse Vergeltungswaffen type V1 (verschoten).

In de rapportage is een kaart opgenomen waarin de verdachte gebieden binnen de

grenzen van het plangebied zijn aangegeven.

#### 7.12.3 Conclusie

Op basis van de resultaten van het onderzoek wordt geadviseerd om vervolgstappen te ondernemen in de explosievenopsporing voorafgaande aan de voorgenomen (grond)werkzaamheden in het verdachte gebied. Er bestaan hiervoor twee mogelijkheden:

1. Projectgebonden risicoanalyse (PRA24) uit laten voeren voor het plangebied;
2. Detectiewerkzaamheden uit laten voeren. Welke detectiemethode(n) van toepassing is (zijn), is afhankelijk van de maximale diepteligging van de aan te treffen CE en de uit te voeren werkzaamheden.

Tijdens de uitvoeringsfase zal een besluit worden genomen van welke mogelijkheid gebruik zal worden gemaakt.

#### 7.12.4 GOL-Oost

In het kader van het PIP is een onderzoek conventionele explosieven (CE) binnen het plangebied uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is als bijlage 13 bij het PIP opgenomen. In deze paragraaf worden de belangrijkste conclusies uit het onderzoek weergegeven.

Op basis van de geraadpleegde bronnen, de beoordeling en evaluatie van de indicaties is vastgesteld dat binnen het plangebied oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden. Het gaat om de volgende oorlogshandelingen:

- Geallieerde en Duitse artilleriebeschietingen van oktober 1944 tot en met mei 1945;
- Aanwezigheid van Duitse & geallieerde militaire eenheden in (de omgeving van) het plangebied.

Op basis van deze oorlogshandelingen is het plangebied verdacht op het aantreffen van:

- Duitse/geallieerde kleinkalibermunitie, geschutgranaten, handgranaten en geweergrenaten, munitie voor granaatwerpers en munitietoebehoren (achtergebleven/gedumpt);
- Duitse en geallieerde geschutgranaten (verschoten).

In de rapportage is een kaart opgenomen waarin de verdachte gebieden binnen de grenzen van het plangebied zijn aangegeven.

#### 7.12.5 Conclusie

Op basis van de resultaten van het onderzoek wordt geadviseerd om vervolgstappen te ondernemen in de explosievenopsporing vooraf de voorgenomen (grond)werkzaamheden in het verdachte gebied. Er bestaan hiervoor twee mogelijkheden:

1. Projectgebonden risicoanalyse (PRA24) uit laten voeren voor het plangebied;
2. Detectiewerkzaamheden uit laten voeren. Welke detectiemethode(n) van toepassing is (zijn), is afhankelijk van de maximale diepteligging van de aan te treffen CE en de uit te voeren werkzaamheden.

Tijdens de uitvoeringsfase zal een besluit worden genomen van welke mogelijkheid gebruik zal worden gemaakt.

## Hoofdstuk 8 Juridische planopzet

### 8.1 Uitgangspunten

#### 8.1.1 Inpassingsplan

Met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 heeft de wetgever onder andere aan de provincies de bevoegdheid toegekend om een provinciaal bestemmingsplan op te stellen. In de terminologie van de wet wordt een dergelijk plan een inpassingsplan genoemd (PIP). Hierbij geldt wel als vereiste dat sprake moet zijn van een provinciaal belang. Bovendien kunnen Provinciale Staten ingevolge artikel 3.26 Wro pas tot vaststelling van een inpassingsplan overgaan, nadat de betrokken gemeenteraden zijn gehoord. De manier waarop dit geschiedt, is vormvrij. In onderhavig geval zijn de gemeenteraden gehoord tijdens het vooroverleg over het concept ontwerp inpassingsplan. Wat betreft het provinciaal belang wordt verwezen naar paragraaf 1.5.

De GOL is altijd als één project beschouwd. Mede daarom is besloten om voor beide inpassingsplannen PIP GOL Oost en PIP GOL West één toelichting te schrijven.

De regels en verbeeldingen zijn daarentegen wel gesplitst. Er is dus juridisch sprake van twee separate inpassingsplannen: 'Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat West' en 'Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost'.

#### 8.1.2 Uitsluitingstermijn

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

Nu veel gronden reeds zijn aangekocht en de gemeenten intensief bij het planproces betrokken zijn, wordt een uitsluitingstermijn in dit geval niet noodzakelijk geacht. Dit zal worden vastgelegd in het vaststellingsbesluit en is tevens opgenomen in de regels.

#### 8.1.3 Handhaving

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



## 8.2 Algemeen

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

De toelichting verwoordt welke beleidskeuzes hebben geleid tot het vastleggen van de bestemmingen met bijbehorende regels. In de regels staan per bestemming de specifieke regels met betrekking tot bouwen en gebruik van de gronden. De verbeelding geeft weer aan welke gronden welke bestemming is toegekend. Ook worden op de verbeelding nadere aanduidingen (functie-, bouw- of gebiedsaanduidingen) aangegeven voor gronden waar specifieke regels gelden.

Met de standaardisering en digitalisering van bestemmingsplannen wordt beoogd de raadpleegbaarheid en uitwisselbaarheid van ruimtelijke plannen te vergroten. Met de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012 zijn de bepalingen voor de standaardisering en digitalisering vastgelegd. Een PIP opgesteld volgens deze bepalingen is een digitaal bestand in GML-formaat, waarin geometrisch bepaalde planobjecten zijn vastgelegd. Technisch gezien is een PIP zodoende een verzameling objecten (zoals bestemmingsvlakken), waaraan informatie (zoals ligging en naam) is gekoppeld.

Het PIP kan geraadpleegd worden door middel van computersoftware, bijvoorbeeld via de internetpagina [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Met de software kunnen verschillende verbeeldingen van het PIP opgeroepen worden. Er zijn zodoende meerdere verbeeldingen van één plan mogelijk. Door interactie met de verbeelding worden de regels van de betreffende bestemmingen weergegeven. Ook kan de toelichting worden opgeroepen.

Het onderhavige PIP voldoet aan de wettelijke standaarden voor standaardisering en digitalisering.

## 8.3 Plansystematiek

Dit PIP is opgesteld als een gedetailleerd plan. Dit houdt in dat aan de binnen het plangebied aanwezige gronden in hoofdzaak specifieke bestemmingen zijn toegekend, die niet nader worden uitgewerkt. In een aantal gevallen geldt daarnaast een dubbelbestemming. Deze bestemming zorgt voor aanvullende eisen in verband met de bescherming van in het plangebied aanwezige waarden en belangen. De in het plan opgenomen bestemmingen kennen echter wel een zekere mate van flexibiliteit door het opnemen van brede bestemmingsomschrijvingen. In paragraaf 8.4 wordt dit bij de opgenomen bestemmingen nader toegelicht. Voor deze opzet is gekozen om bij de technische en feitelijke uitvoering van de beoogde ingrepen voldoende ruimte te kunnen bieden.

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

In het onderhavige PIP is ervoor gekozen het bevoegd gezag voor wat betreft de bevoegdheden genoemd in artikel 3.26 lid 4 Wro in beginsel bij burgemeester en wethouders van de betreffende gemeente te laten. Alleen voor het wijzigen van de bestemmingsgrenzen met toepassing van de opgenomen algemene wijzigingsbevoegdheden, zijn Gedeputeerde Staten aangewezen als bevoegd gezag.

#### **8.4 Toelichting op de regels**

Het PIP 'Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost' is opgesteld conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012). Hierin zijn regels opgenomen over onder andere de indeling van de regels en de naamgeving van bestemmingen, aanduidingen en maatvoeringen. De regels kennen standaard vier hoofdstukken.

##### **Hoofdstuk 1 Inleidende regels**

In de inleidende regels is een aantal begrippen verklaard die genoemd worden in de planregels (artikel 1). Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Tevens is bepaald op welke wijze de in het plan aangegeven maten gemeten moeten worden (artikel 2). Evenals de begripsbepalingen voorkomen de bepalingen inzake de wijze van meten interpretatieverschillen bij de toepassing van de planregels.

##### **Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels**

De bestemmingsregels zijn onderverdeeld in reguliere bestemmingen en dubbelbestemmingen. De reguliere bestemmingen (artikel 3 t/m 8) zijn de volgende:

De bestemmingen worden hierna afzonderlijk toegelicht.

### **Groen**

De gronden die primair bestemd zijn voor groenvoorzieningen en waar geen flexibiliteit gewenst is, hebben de bestemming 'Groen' gekregen. Deze gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, bermen en beplantingen, speelvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, voet- en fietspaden, geluidwerende voorzieningen en extensief dagrecreatief medegebruik. Gebouwen zijn niet toegestaan, met uitzondering van nutsvoorzieningen. Ook bouwwerken zijn slechts beperkt toegestaan.

### **Natuur**

In het plangebied wordt een ecologische verbindingszone gerealiseerd langs de Voordijk ten oosten van Vlijmen. Verder zuidelijk wordt een ecologische verbindingszone in en aansluitend op de tunnel onder de A59 tussen Vlijmen en 's-Hertogenbosch tot stand gebracht. De totstandkoming beide zones maken onderdeel uit van de totale planvorming. De gronden die primair worden aangewend voor de ecologische verbindingszone, hebben de bestemming 'Natuur' gekregen. Daar waar de ecologische verbindingszone andere bestemmingen kruist, is een functieaanduiding binnen de betreffende bestemmingen opgenomen. Op deze wijze zijn de regels voor ecologische verbindingszones ingevolge de Verordening ruimte doorvertaald.

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor het behoud, herstel en/of ontwikkeling van de landschaps- en natuurwaarden in het algemeen en van ecologische verbindingszones in het bijzonder. Daarnaast zijn deze bestemd voor het behoud, herstel en/of de ontwikkeling van de natuur/landschapselementen/bos en de bijbehorende groeiplaats, verharde en onverharde fiets- en wandelpaden, water en waterhuishoudkundige voorzieningen en extensief recreatief medegebruik.

### **Verkeer**

De meeste gronden in het plangebied hebben de bestemming 'Verkeer' gekregen. Op deze gronden is sprake van maatregelen aan de infrastructuur, inclusief de daarbij behorende voorzieningen zoals bermen, taluds, sloten en paden. De snelweg A59 en daarbij behorende op- en afritten, taluds en bermen zijn buiten deze bestemming gehouden.

Gekozen is voor een brede bestemming en waar mogelijk ruime begrenzing, zodat de exacte uitwerking en invulling van de gebieden op detailniveau nog kan wijzigen. Zo zijn bijvoorbeeld ook waterhuishoudkundige voorzieningen zoals waterberging mogelijk, alsmede groenvoorzieningen. De hoofdstructuur is echter wel duidelijk zichtbaar. Bij de begrenzing is in beginsel uitgegaan van de buitengrenzen van het wegontwerp. Primair zijn de gronden bestemd voor gebieds- en erfontsluitingswegen, voet- en (snel)fietspaden en verblijfsgebied. Het beoogde tracé van de snelfietsroute is afzonderlijk aangeduid met de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - snelfietsroute'. Ook buiten deze aanduiding is een snelfietsroute toegestaan; de betreffende aanduiding heeft hoofdzakelijk een signaleringsfunctie.

Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn de volgende functies toegelaten:

- a. gebiedsontsluitingswegen met maximaal 2 rijstroken;
- b. erfontsluitingswegen met maximaal 2 rijstroken;

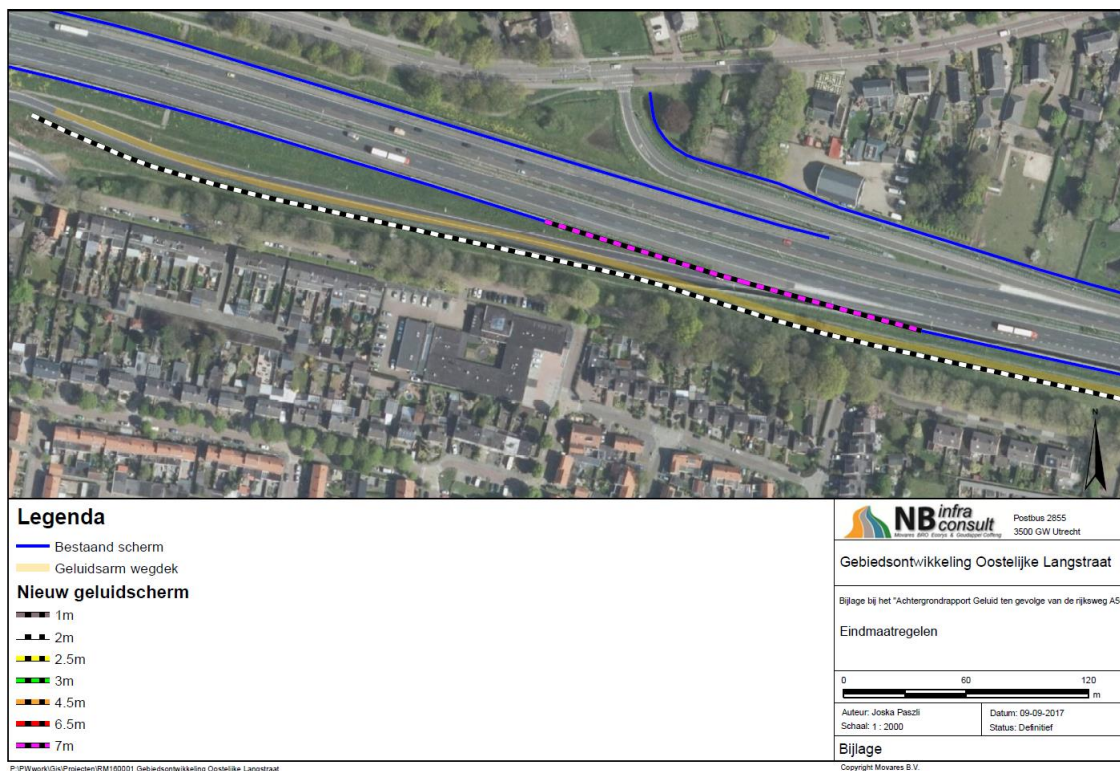
- c. met deze wegen verband houdende voorzieningen zoals op- en afritten, parallelwegen, opstelstroken, viaducten, geleiderails, duikers, bruggen, tunnels, sifon, erfontsluitingen, kruispunten en rotondes, vluchthavens, bermen, bermsloten, bermbeplanting, taluds, openbare verlichting, bewegwijzering, wegmeubilair, verkeersregelininstallaties en overige verkeersvoorzieningen, uitgezonderd verkooppunten voor motorbrandstoffen;
- d. fiets- en voetpaden;
- e. voorzieningen voor verkeer en verblijf, waaronder voet- en fietspaden, rustpunten en uitkijkpunten voor (fiets)paden en snelfietsroutes, alsmede parkeervoorzieningen;
- f. voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer;
- g. groen- en natuurvoorzieningen, waaronder mitigerende voorzieningen zoals wildkerende rasters, wildtunnels, ecotunnels, faunatunnel en dergelijke;
- h. geluidwerende voorzieningen;
- i. kruisende waterwegen en overige waterlopen;
- j. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- k. compartimenteringskades;
- l. nutsvoorzieningen;
- m. (beeldende) kunstwerken en daarmee gelijk te stellen voorzieningen;
- n. bestaand agrarisch gebruik in de vorm van agrarische bodemexploitatie met bijbehorende voorzieningen;
- o. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - snelfietsroute', tevens voor een snelfietsroute, met dien verstande dat voor zover gelegen binnen deze bestemming de snelfietsroute ook buiten de aanduiding is toegestaan;
- p. ontwikkeling en/of behoud van het Natuur Netwerk Brabant-evz conform de natuurbeheertypen zoals vastgelegd op de beheertypenkaart en de ambitiekaart van het Natuurbeheerplan Noord-Brabant 2017 ter plaatse van de aanduiding 'ecologische verbindingszone'. Indien na vaststelling van het plan een nieuw Natuurbeheerplan wordt vastgesteld, is het nieuwe Natuurbeheerplan van toepassing.

Om te borgen dat benodigde akoestische maatregelen daadwerkelijk worden gerealiseerd, is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels. Hierin wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek. Voor een overzicht van de te realiseren akoestische maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 7.3.3 van deze toelichting en de daar opgenomen afbeeldingen. Hierna zijn daarnaast voor de lezer nog enkele samenvattende afbeeldingen opgenomen met daarop de maatregelen op een luchtfoto.











## Legenda

- Bestaand scherm
- Geluidsam wegdek

## Nieuw geluidsscherm

- 1m
- 2m
- 2.5m
- 3m
- 4.5m
- 6.5m
- 7m

P:\P\Work\Ost\Projecten\RM160001 Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat

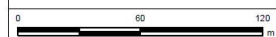


Postbus 2855  
3500 GW Utrecht

## Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat

Bijlage bij het "Achtergrondrapport Geluid ten gevolge van de rijksweg A59"

## Eindmaatregelen

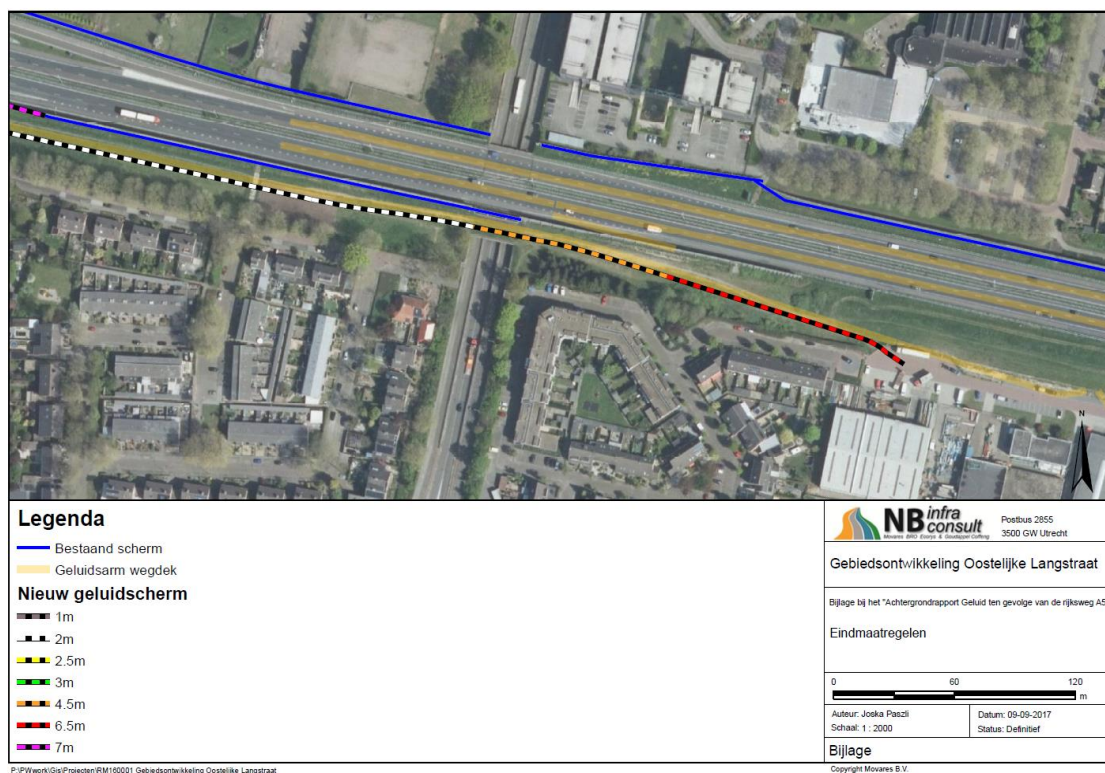


Auteur: Joska Paszli  
Schaal: 1 : 2000

Datum: 09-09-2017  
Status: Definitief

## Bijlage

Copyright: Movares B.V.



Binnen de bestemming Verkeer zijn ook enkele voorwaardelijke verplichtingen opgenomen om maatregelen op het gebied van landschap en natuur te borgen.

Binnen de bestemming 'Verkeer' zijn in beginsel geen gebouwen toegestaan, met uitzondering van nutsvoorzieningen. Voor de toegelaten bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn maximale bouwhoogten in de regels opgenomen.

### Verkeer - Snelweg 1

De delen van het plangebied die tot de snelweg A59 behoren en binnen de grenzen liggen van het wegontwerp GOL met de direct daarbij behorende voorzieningen, zoals vluchtstroken, bermen en taluds, zijn bestemd als 'Verkeer - Snelweg 1'.

Binnen de bestemming 'Verkeer - Snelweg 1' zijn de volgende functies toegestaan:

- een snelweg, bestaande uit maximaal 2x2 rijstroken;
- met deze wegen verband houdende voorzieningen zoals parkeervoorzieningen, op- en afritten, opstelstroken, viaducten, geleiderails, duikers, bruggen, tunnels, sifon, erfontsluitingen, kruispunten en rotondes, vluchthavens, bermen, bermsloten, bermbeplanting, taluds, openbare verlichting, bewegwijzering, wegmeubilair, verkeersregelininstallaties en overige verkeersvoorzieningen, uitgezonderd verkooppunten voor motorbrandstoffen;
- aansluitende en kruisende lokale wegen;
- parallelwegen;
- fiets- en voetpaden;

- f. groen- en natuurvoorzieningen, waaronder mitigerende voorzieningen zoals wildkerende rasters, wildtunnels, ecotunnels, faunatunnel en dergelijke;
- g. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- h. compartimenteringskades;
- i. geluidwerende voorzieningen;
- j. nutsvoorzieningen;
- k. (beeldende) kunstwerken en daarmee gelijk te stellen voorzieningen;
- l. ontwikkeling en/of behoud van Natuur Netwerk Brabant-evz conform de natuurbeyeertypen zoals vastgelegd op de beheertypenkaart en de ambitiekaart van het Natuurbeheerplan Noord-Brabant 2017, alsmede het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van het waterbergend vermogen, ter plaatse van de aanduiding 'ecologische verbingszone'. Indien na vaststelling van het plan een nieuw Natuurbeheerplan wordt vastgesteld, is het nieuwe Natuurbeheerplan van toepassing.

Om te borgen dat benodigde akoestische maatregelen daadwerkelijk worden gerealiseerd, is een voorwaardelijke verplichting opgenomen in de regels. Hierin wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek. Voor een overzicht van de te realiseren akoestische maatregelen wordt verwezen naar paragraaf 7.3.3 van deze toelichting en de daar opgenomen afbeeldingen.

Binnen de bestemming 'Verkeer - Snelweg 1' zijn in beginsel geen gebouwen toegestaan, met uitzondering van nutsvoorzieningen. Voor de toegelaten overige bouwwerken, zoals beeldende kunstwerken, bruggen en geluidwerende voorzieningen, zijn maximale bouwhoogten in de regels opgenomen.

### **Verkeer - Snelweg 3**

De bestaande op- en afritten, die bij de realisatie van GOL worden afgesloten, hebben de bestemming 'Verkeer - Snelweg 3' gekregen. Deze bestemming ligt in enkele gevallen ook op delen van de snelweg zelf, die worden aangepast door het verdwijnen van de op- en afritten. Deze bestemming is identiek aan de momenteel vigerende bestemming in de gemeente Heusden. Met deze wijze van bestemmen wordt aan de gemeente zelf overgelaten welke exacte invulling in de toekomst wordt gegeven aan die delen van de gronden, die na afsluiting van de op- en afritten kunnen worden heringericht, omdat ze geen onderdeel meer uitmaken van de snelweg. De bestemmingen bevatten voldoende mogelijkheden om deze gebieden in te richten met onder meer groen, lokale wegen, voet- en fietspaden, etc.

### **Water**

De bestaande en nieuw aan te leggen c.q. te verleggen hoofdwatgangen (A-watgangen) zijn bestemd als 'Water'. Deze gronden zijn bestemd voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen, waaronder voorzieningen voor waterberging, -aanvoer en -afvoer, zoals watgangen, waterlopen en waterpartijen. Daarnaast zijn groenvoorzieningen, behoud, herstel en/of ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden, ontwikkeling en/of behoud van een ecologische verbingszone ter plaatse van de aanduiding 'ecologische verbingszone' en voorzieningen voor verkeer en verblijf, waaronder bruggen, duikers en gelijksoortige voorzieningen (daar waar wegen/paden de watgang kruisen) toegestaan.

### **Dubbelbestemmingen**

In het PIP is een aantal dubbelbestemmingen opgenomen (artikel 9 t/m 18):

- Leiding - Brandstof (artikel 9);
- Leiding - Gas (artikel 10);
- Leiding - Riool (artikel 11);
- Waarde - Archeologie 's-Hertogenbosch (artikel 12);
- Waarde - Archeologie Heusden 2 t/m 4 (artikelen 13 t/m 15);
- Waterstaat - Waterbergingsgebied (artikel 16);
- Waterstaat - Waterkering (artikel 17);
- Waterstaat - Waterlopen (artikel 18);

Deze dubbelbestemmingen gelden primair ten opzichte van de andere reguliere bestemming(en) waarmee zij samenvallen. De dubbelbestemmingen kunnen in drie typen worden onderscheiden.

#### *Leidingen*

De in het plangebied aanwezige planologisch relevante leidingen zijn, inclusief bijbehorende vrijwaringszones/belemmeringsstroken aan weerszijden met een dubbelbestemming bestemd. De dubbelbestemmingen bevatten beschermingsregimes die waarborgen dat de leidingen toegankelijk blijven en kunnen worden onderhouden. De regimes komen overeen met de vigerende bestemmingsplannen.

#### *Archeologische waarden*

Door middel van een verkennend archeologisch onderzoek zijn de in het plangebied aanwezige en te verwachten archeologische waarden in kaart gebracht. Daar waar sprake is van archeologische waarden of verwachtingswaarden zijn archeologische dubbelbestemmingen opgenomen. Enkele delen van het plangebied zijn niet meegenomen in het archeologisch onderzoek. Voor de archeologische verwachtingswaarde die hier geldt is aansluiting gezocht bij het vigerend bestemmingsplan (zelfde drempelwaarde voor archeologisch onderzoek). Inhoudelijk zijn de dubbelbestemmingen overeenkomstig de standaarden van de betreffende gemeenten. Om die reden zijn per gemeente afzonderlijke dubbelbestemmingen opgenomen. Zie voor een nadere toelichting op deze systematiek paragraaf 7.9. Voor bouw- en overige werkzaamheden waarbij de grond minimaal 50 cm wordt verstoord, geldt een archeologische onderzoeksplicht voorafgaand aan de verlening van een omgevingsvergunning. De hoogte van de verwachtingswaarde bepaalt de drempelwaarde qua oppervlakte (100, 500 of 5.000 m<sup>2</sup>). De archeologische dubbelbestemmingen zijn opgenomen overeenkomstig de meest recente standaarden van de gemeenten. Per gemeente zijn dan ook afzonderlijke bestemmingen opgenomen.

#### *Waterhuishoudkundige belangen*

Binnen de Hoogwateraanpak Den Bosch is een aantal waterkeringen en compartimenteringen aanwezig. Een gedeelte van de nieuwe infrastructuur hier heeft tevens een waterkerende functie. Het betreft dus gedeeltelijk bestaande en gedeeltelijk nieuwe waterkeringen. Op deze plaatsen is de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' opgenomen.

Verder is het gedeelte binnen de Hoogwateraanpak Den Bosch (HoWaBo), dat binnen het plangebied ligt bestemd als 'Waterstaat - Waterbergingsgebied'. Hiertoe behoort ook de tunnel onder de A59 tussen Den Bosch en Vlijmen. Het HoWaBo beoogt om Den Bosch en



de omliggende kernen te beschermen tegen overlast door hoogwater.

Ten slotte is in het plangebied een aantal A-watergangen gelegen. De beschermingszones bij (de toekomstige ligging van) deze watergangen hebben de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterlopen' gekregen; de watergangen zelf de bestemming 'Water'. De beschermingszones hebben conform de Keur een breedte van 5 meter. Op deze wijze wordt het behoud en de bescherming van de A-watergangen geborgd.

### **Hoofdstuk 3 Algemene regels**

De algemene regels (artikel 19 t/m 25) bevatten regels, die voor alle in het plan opgenomen bestemmingen gelden. Het betreffen de volgende regels:

#### Anti-dubbeltelregel (artikel 19)

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

#### Algemene bouwregels (artikel 20)

In dit artikel is een regeling opgenomen ten aanzien van bestaande, van de planregels afwijkende maximale maatvoeringen.

#### Algemene gebruiksregels (artikel 21)

In dit artikel is opgenomen welke gebruiksvormen in ieder geval als strijdig met de in het plan opgenomen bestemmingen wordt aangemerkt.

#### Algemene aanduidingsregels (artikel 22)

- overige zone - attentiegebied Natuur Netwerk Brabant;
- overige zone - behoud en herstel watersystemen;
- overige zone - groenblauwe mantel;
- overige zone - in Verordening ruimte te verwijderen Natuur Netwerk Brabant;
- overige zone - Natuur Netwerk Brabant.

Met deze gebiedsaanduidingen zijn enkele regels vanuit de Verordening ruimte doorvertaald (attentiegebied en Natuur Netwerk Brabant, groenblauwe mantel, behoud en herstel watersystemen). Deze regels hebben, in geval van strijd met de onderliggende bestemming(en), voorrang. Ten slotte is de herbegrenzing van het Natuur Netwerk Brabant aangegeven op de verbeelding.

#### Algemene afwijkingsregels (artikel 23)

In aanvulling op afwijkingsregels in de specifieke bestemmingen, is in dit artikel een algemene afwijkmogelijkheid opgenomen voor kleinschalige afwijkingen van de maatvoering (maximaal 10%).

#### Algemene wijzigingsregels (artikel 24)

In de algemene wijzigingsregels is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van het wijzigen van de bestemmingsgrenzen. De overschrijdingen of afwijkingen mogen niet meer bedragen dan 3 meter en het bestemmingsvlak mag niet meer dan 10% worden vergroot. De plangrenzen mogen daarbij niet worden overschreden.

#### Overige regels (artikel 25)

In dit artikel is geregeld dat de gemeenteraden van de gemeenten binnen de plangrenzen



van het PIP na onherroepelijk worden van het PIP bevoegd zijn voor de gronden waarop dit inpassingsplan betrekking heeft een bestemmingsplan vast te stellen.

#### **Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels**

De overgangs- en slotregels (artikel 26 en 27) bevatten de wettelijk voorgeschreven overgangsregels en de citeertitel van de regels van het PIP.

## **Hoofdstuk 9      Economische uitvoerbaarheid**

### **9.1      Inleiding**

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

### **9.2      Exploitatieplan**

De GOL heeft uitsluitend betrekking op infrastructurele werken, kunstwerken, ecologische verbindingzones en landschappelijke inpassing. De daarmee samenhangende bouwwerken vallen niet onder de categorie bouwplannen die is genoemd in artikel 6.2.1 Bro. Een exploitatieplan is derhalve niet noodzakelijk.

### **9.3 Financiële uitvoerbaarheid**

Bij de raming van de kosten voor dit plan is niet alleen rekening gehouden met de realisatie van de GOL, maar ook met de kosten van de landschappelijke inpassing, maatregelen in het kader van cultuurhistorie, grondverwerving, het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen en de eventuele financiële consequenties van bijvoorbeeld planschade.

De provincie heeft onderzocht in hoeverre bedrijven of particulieren schade ondervinden van het inpassingsplan. Er zijn op voorhand geen situaties bekend waarbij sprake is van onevenredige schade die aanleiding zou kunnen zijn om de vaststelling van het inpassingsplan te heroverwegen. De provincie zal ervoor zorgen dat mogelijke schade op een deugdelijke en eenduidige wijze zal worden afgewikkeld.

Alle GOL-partners hebben ten tijde van de vaststelling van het PIP voldoende budget gereserveerd in hun begrotingen om aan de geraamde kosten te kunnen voldoen, zodat het project financieel uitvoerbaar is.

Geconcludeerd is dat uit de beschikbare budgetten de scope van het project zoals dat in dit PIP ruimtelijk is gedefinieerd kan worden uitgevoerd. De budgetten bieden daarbij voldoende bandbreedte om via aanbesteding met daarop gerichte emvi-criteria (criteria op basis van economisch meest voordelige inschrijving) de beoogde kwaliteit tot stand te brengen.

### **9.4 Verwerving**

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

## Hoofdstuk 10 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 10.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt kort aangegeven hoe de omgeving betrokken is bij het hele planproces. Ook wordt ingegaan op de vooroverlegreacties op het concept-ontwerp PIP en de zienswijzen over het ontwerp PIP.

### 10.2 Betrekken omgeving in voorbereidingsfase

Bij de voorbereiding van het PIP zijn de gemeenteraden van de betrokken gemeenten Heusden en 's-Hertogenbosch gehoord in het kader van het vooroverleg. In de volgende paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

Naast het horen van de gemeenteraden zijn de portefeuillehouders van de colleges van burgemeester en wethouders van bovengenoemde gemeenten nauw betrokken bij het planproces. Zij hebben zitting in de stuurgroep GOL, naast de portefeuillehouders van de provincie Noord-Brabant en waterschap Aa en Maas.

Ook het algemeen bestuur van het waterschap Aa en Maas is gehoord.

Op ambtelijk niveau wordt er nauw samengewerkt tussen de 3 gemeenten, provincie en waterschap in de zogenaamde Ambtelijke Begeleidingsgroep (ABG). De ABG komt steeds één keer per 3 weken samen voor overleg. De ABG houdt zicht op en begeleidt het totale GOL project en levert expertise aan vanuit de eigen organisatie.

Verder zijn de overige GOL- partners (ZLTO afdeling Oostelijke Langstraat, Staatsbosbeheer, Vereniging Natuurmonumenten, Brabants Landschap, Brabantse Milieufederatie, MKB Heusden, Waalwijks Bedrijven Platform, Kamer van Koophandel Brabant, Recron Brabant, EVO, Transport en Logistiek Nederland (TLN), Brabants Particulier Grondbezit, Fietzersbond de Langstraat, Heusdens Bedrijvenplatform en Brabants -Zeeuwse Werkgeversvereniging), Rijkswaterstaat en Waterschap Brabantse Delta meegenomen in de planvormingsfase.

Het betrekken van de omgeving bij het gehele planproces staat hoog in het vaandel bij de provincie, gemeenten en waterschap. Daartoe is allereerst de website [www.oostelijkelangstraat.nl](http://www.oostelijkelangstraat.nl) in het leven geroepen. Op deze website is veel inhoudelijke en procesmatige informatie over de GOL te vinden. Ook zijn er regelmatig nieuwsbrieven uitgegaan over inhoud en proces van de GOL. Verder zijn er meerdere informatieavonden, keukentafelgesprekken en schetssessies over de ruimtelijke ontwerpen (RO's) gehouden. De resultaten hiervan zijn meegenomen bij het opstellen van het Ruimtelijk kwaliteitsplan, de Ruimtelijke ontwerpen en het Voorontwerp +.

Een belangrijk moment voor belanghebbenden was de geboden inspraak over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Hierin staan de uitgangspunten van het MER op een rij. Velen hebben een reactie gegeven. De NRD met de reactienota zijn te vinden op eerdergenoemde website. De uitkomsten zijn meegenomen in het MER.

### 10.3 Reacties vooroverleg

Het concept van het ontwerp PIP 'Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost/West' is in het kader van het wettelijk vooroverleg conform artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening op 6 april 2017 verstuurd aan de besturen van de betrokken gemeenten Heusden en Waalwijk, de waterschappen Aa en Maas en Brabantse Delta en Rijkswaterstaat ten behoeve van het vooroverleg.

Met uitzondering van Rijkswaterstaat hebben alle instanties een vooroverlegreactie ingediend. Deze zijn in de Nota vooroverleg samengevat en van een beantwoording voorzien. Tevens is aangegeven tot welke wijzigingen elke reactie in het ontwerp-inpassingsplan heeft geleid. De Nota Vooroverleg is als bijlage 21 bij deze toelichting gevoegd.

### 10.4 Vervolg

Met het ter inzage leggen van het ontwerp PIP is de zogenaamde vaststellingsfase van het PIP begonnen. Het ontwerp van het PIP ligt tezamen met het MER ter inzage (artikel 3:11, lid 1 Awb). Eenieder kan zienswijzen indienen over het ontwerp PIP (artikel 3.8, lid 1 onder d Wro). Na beoordeling van deze zienswijzen (artikel 3:47 Awb), uitmondend in een nota zienswijzen, wordt het ontwerp PIP waar nodig aangepast (artikel 3.8, lid 4 Wro) en gereed gemaakt voor de vaststelling door de Provinciale Staten van Noord-Brabant (artikel 3.8 lid 1 onder e Wro). Gedeputeerde Staten geven op geschikte wijze kennis van het vaststellingsbesluit (artikel 3:44 en 3:12 Awb). Gedeputeerde Staten leggen het vaststellingsbesluit en bijbehorende stukken ter inzage (artikel 3:44, lid 1, Awb). Belanghebbenden kunnen tegen het PIP in eerste en enige aanleg in beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (artikel 8.2, lid, onder a Wro).

Dit hoofdstuk wordt te zijner tijd aangevuld met de resultaten van de doorlopen procedure.

## **Bijlagen bij toelichting**

Bijlage 1 Lijst met afkortingen

Bijlage 2 Overzichtskaart GOL-maatregelen, NBIC, november 2016

Bijlage 3 Samenvatting MER voor GOL Oost en GOL West, Definitief, Versie 2.3, oktober 2017 en Milieueffectrapport voor GOL Oost en GOL West, Hoofdrapport, Definitief, Versie 3.0, 17 oktober 2017

Bijlage 4 Ruimtelijk Kwaliteitsplan, Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, NBIC, oktober 2017

Bijlage 5 Ruimtelijke ontwerpen, Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, NBIC, oktober 2017

Bijlage 6 Achtergrondrapport Luchtkwaliteit, Definitief, Versie 7.0, 22 maart 2017

Bijlage 7 Achtergrondrapport Externe veiligheid, Definitief, Versie 8.0, 6 september 2017

Bijlage 8 Achtergrondrapport Gezondheid, Definitief, Versie 7.0, 22 maart 2017

Bijlage 9 Achtergrondrapport Cultuurhistorie, Definitief, Versie 7.0, 22 maart 2017

Bijlage 10 Achtergrondrapport Archeologie, Definitief, Versie 7.0, 22 maart 2017

Bijlage 11 Watertoets PIP-Oost en PIP-West, Definitief, Versie 4.0, 28 september 2017

Bijlage 12 Achtergrondrapport Bodemkwaliteit, Definitief, Versie 8.0, 31 augustus 2017

Bijlage 13 Aanvullend onderzoek Conventionele Explosieven Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost, gemeente Heusden, Bombs Away, Definitief, 21 november 2014

Bijlage 14 Vooronderzoek Conventionele Explosieven Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (A59) West, Bombs Away, Definitief, 27 november 2014

Bijlage 15 Achtergrondrapport Landschap, Recreatie en Landbouw, Definitief, Versie 7.0, 22 maart 2017

Bijlage 16 Achtergrondrapport Natuur, Definitief, Versie 10.0, 13 oktober 2017 en Aanvulling achtergrondrapport natuur; optische verstoring, Definitief, Versie 2.0, 31 augustus 2017

Bijlage 17 Passende beoordeling, Definitief, Versie 6.0, 19 oktober 2017 en Aanvulling Passende beoordeling; effecten aanlegfase, Definitief, Versie 2.0, 31 augustus 2017

Bijlage 18 Achtergrondrapport Verkeer-GOL Oost, Definitief, Versie 7.0, 22 maart 2017

Bijlage 19 Achtergrondrapport Verkeer-GOL West, Definitief, Versie 7.0, 22 maart 2017

Bijlage 20 Akoestisch onderzoek PIP GOL Oost, Definitief, Versie 4.0, 5 oktober 2017 en Akoestisch onderzoek PIP GOL West, Definitief, Versie 4.0, 5 oktober 2017 en Achtergrondrapport Geluid ten gevolge van de rijksweg A59, Definitief, Versie 1.0, 18 oktober 2017 en Achtergrondrapport Geluid ten gevolge van de rijksweg A59, Deelrapport algemeen, Versie 1.0, 18 oktober 2017

Bijlage 21 Nota vooroverleg GOL Oost en West, 18 oktober 2017

Bijlage 22 Projectplan bij ontheffingsaanvraag, Definitief, Versie 4.0, 19 juli 2017





# Inpassingsplan Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat

Oost - Regels

Provincie Noord-Brabant





## Inhoudsopgave

### Regels

|                    |                                       |            |
|--------------------|---------------------------------------|------------|
| <b>Hoofdstuk 1</b> | <b>Inleidende regels</b>              | <b>211</b> |
| Artikel 1          | Begrippen                             | 212        |
| Artikel 2          | Wijze van meten                       | 218        |
| <b>Hoofdstuk 2</b> | <b>Bestemmingsregels</b>              | <b>219</b> |
| Artikel 3          | Groen                                 | 219        |
| Artikel 4          | Natuur                                | 220        |
| Artikel 5          | Verkeer                               | 222        |
| Artikel 6          | Verkeer - Snelweg 1                   | 225        |
| Artikel 7          | Verkeer - Snelweg 3                   | 227        |
| Artikel 8          | Water                                 | 228        |
| Artikel 9          | Leiding - Brandstof                   | 229        |
| Artikel 10         | Leiding - Gas                         | 231        |
| Artikel 11         | Leiding - Riool                       | 232        |
| Artikel 12         | Waarde - Archeologie 's-Hertogenbosch | 234        |
| Artikel 13         | Waarde - Archeologie Heusden 2        | 236        |
| Artikel 14         | Waarde - Archeologie Heusden 3        | 239        |
| Artikel 15         | Waarde - Archeologie Heusden 4        | 242        |
| Artikel 16         | Waterstaat - Waterbergingsgebied      | 245        |
| Artikel 17         | Waterstaat - Waterkering              | 247        |
| Artikel 18         | Waterstaat - Waterlopen               | 249        |
| <b>Hoofdstuk 3</b> | <b>Algemene regels</b>                | <b>250</b> |
| Artikel 19         | Anti-dubbeltelregel                   | 250        |
| Artikel 20         | Algemene bouwregels                   | 251        |
| Artikel 21         | Algemene gebruiksregels               | 251        |
| Artikel 22         | Algemene aanduidingsregels            | 251        |
| Artikel 23         | Algemene afwijkingsregels             | 255        |
| Artikel 24         | Algemene wijzigingsregels             | 256        |
| Artikel 25         | Overige regels                        | 257        |
| <b>Hoofdstuk 4</b> | <b>Overgangs- en slotregels</b>       | <b>258</b> |
| Artikel 26         | Overgangsrecht                        | 258        |
| Artikel 27         | Slotregel                             | 259        |

## **Hoofdstuk 1      Inleidende regels**

### **Artikel 1      Begrippen**

#### **1.1      Plan**

Het inpassingsplan Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost met identificatienummer NL.IMRO.9930.ipgoloost-on01 van de provincie Noord-Brabant.

#### **1.2      Inpassingsplan**

De geometrisch bepaalde planobjecten met de daarbij behorende 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**

Grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

#### **1.5      Archeologische deskundige**

Professioneel archeoloog die op basis van de geldende versie van Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA) bevoegd is om archeologisch onderzoek uit te voeren en/of Programma's van Eisen op te stellen en/of te toetsen.

#### **1.6      Archeologisch onderzoek**

Onderzoek verricht door of namens de gemeente, door een dienst, bedrijf of instelling erkend door het Centraal College van Deskundigen (CCvD) en werkend volgens de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie (KNA).

#### **1.7      Archeologische verwachtingswaarden**

Gronden met verwachtingswaarden, die kunnen bestaan uit de aanwezigheid van een bodemarchief met sporen van vroegere menselijke bewoning en/of grondgebruik daarin, en als zodanig van wetenschappelijk belang kunnen zijn en het cultuurhistorisch erfgoed kunnen vertegenwoordigen.

#### **1.8      Archeologische waarden**

De waarden die verband houden met het zich in de bodem bevinden van voorwerpen of bewoningssporen van vroegere samenlevingen, die wegens hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun cultuurhistorische waarde van algemeen belang zijn;

#### **1.9      Attentiegebied Natuur Netwerk Brabant**

Gebied gelegen rondom en binnen het Natuur Netwerk Brabant waar fysieke ingrepen een negatief effect kunnen hebben op de waterhuishouding.

#### **1.10      Bebouwing**

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

#### **1.11 Beeldende kunstwerken**

Zie artikel 1.30.

#### **1.12 Beperkt kwetsbare objecten**

Objecten zoals benoemd in artikel 1, sub b van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

#### **1.13 Bestaand**

- met betrekking tot bebouwing: de bebouwing als aanwezig ten tijde van inwerkingtreding van het plan;
- met betrekking tot gebruik: het gebruik van gronden en opstallen ten tijde van inwerkingtreding van het plan.

#### **1.14 Bestemmingsgrens**

De grens van een bestemmingsvlak.

#### **1.15 Bestemmingsvlak**

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

#### **1.16 Bodemverstoring**

Een ingreep die de bestemming van de grond verandert en/of waardoor het grondwaterpeil verandert of een grondbewerking.

#### **1.17 Bouwen**

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

#### **1.18 Bouwwerk**

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

#### **1.19 Compenserende maatregel**

Het creëren van waarden die gelijk zijn aan de waarden die verloren (dreigen te) gaan.

#### **1.20 Cultuurhistorische waarden en kenmerken**

Waarden en kenmerken van een gebied of daar aanwezige zaken, verband houdend met het bouwkundig erfgoed, het stedenbouwkundig erfgoed, de historische groenwaarden, het historisch-geografisch erfgoed en de bekende en verwachte archeologische waarden.

#### **1.21 Dove gevel**

Een gevel als bedoeld in artikel 1b lid 4 van de Wet geluidhinder.

#### **1.22 Ecologische verbindingszone**

Zie artikel 1.40.

#### **1.23 Erfontsluitingsweg**

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

#### **1.24      Extensief recreatief medegebruik**

Vormen van recreatief medegebruik van het agrarisch en/of natuurgebied door middel van al dan niet aangelegde en aanwezige voorzieningen, waarbij de recreatie geen specifiek beslag legt op de ruimte, zoals wandel-, ruiter- en fietspaden, vis- en picknickplaatsen, een voetgangerspontje en strandjes.

#### **1.25      Gebouw**

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

#### **1.26      Gebiedsontsluitingsweg**

Een weg met een regionale functie en een beperkte lokale functie, welke is gericht op het stromen op de wegvakken, terwijl het uitwisselen plaats vindt op kruispunten.

#### **1.27      Geluidsgevoelige functies**

Woningen, andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen overeenkomstig artikel 1 van de Wet geluidhinder.

#### **1.28      Groenblauwe mantel**

Gebieden met een belangrijke nevenfunctie voor natuur en water die overwegend grenzen aan het Natuur Netwerk Brabant en de bijbehorende ecologische verbindingszone en die deze verbinden.

#### **1.29      Hogere waarde**

Een maximale waarde voor de geluidsbelasting, die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en die in een concreet geval kan worden vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder c.q. het Besluit geluidhinder.

#### **1.30      Kunstwerken**

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van weg- en waterbouwkundige aard, zoals bruggen, viaducten, duikers, keerwanden, beschoeiingen, tunnels, viaducten, kademuren en dergelijke, alsmede voortbrengselen van de beeldende kunst.

#### **1.31      Kwetsbare objecten**

Objecten zoals benoemd in artikel 1, sub I van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

#### **1.32      Landbouwverkeersroute**

Weg, die uitsluitend bestemd is voor de ontsluiting van één of meer agrarische percelen en waar uitsluitend langzaam verkeer en lokaal landbouwverkeer zijn toegelaten.

#### **1.33      Landschapselementen**

De verzameling van landschappelijke beplantingen en natuurelementen, zoals bosjes, houtwallen, poelen en moerasjes.

#### **1.34 Landschapswaarden**

De aan een gebied toegekende waarde wat betreft het waarneembare deel van het aardoppervlak, welke wordt bepaald door de herkenbaarheid en identiteit van bodem, water, terreinvormen, niet-levende en levende natuur en het menselijk grondgebruik in onderlinge samenhang en wisselwerking.

#### **1.35 Maaiveld**

De hoogte waarop het omliggende terrein aansluit op het gebouw, bouwwerk of windturbine.

#### **1.36 Maatregelen Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost**

Het programma aan maatregelen op onder meer het gebied van verkeer, ecologie en water, in de Oostelijke Langstraat tussen het Ei van Drunen en 's-Hertogenbosch, dat gezamenlijk de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost omvat. Het programma betreft de volgende maatregelen:

1. Aanpassing van aansluiting 43 Nieuwkuijk en realisatie van de zuidelijke parallelweg Vlijmen.
2. Realisatie van een Ecotunnel van 20 meter breed onder de A59 tussen Vlijmen en 's-Hertogenbosch.
3. Vervolmaking van het Hoogwaterpark 's-Hertogenbosch.
4. Realisatie van een volledige aansluiting 45 's-Hertogenbosch-West, waarbij aansluiting 44 Vlijmen vervalt en de Randweg Vlijmen wordt aangelegd.
5. Realisatie van een EVZ langs de Voordijk nabij Vlijmen.
6. Realisatie van een snelfietsroute (SFR) oost-west (Ei van Drunen- 's-Hertogenbosch) en een snelle fietsverbinding noord-zuid (Nieuwkuijk - Haarsteeg).

#### **1.37 Mitigerende maatregelen**

Maatregelen om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen of te beperken.

#### **1.38 Molen**

Inrichting bestemd en geschikt voor het benutten van windkracht.

#### **1.39 Natuur Netwerk Brabant**

Samenhangend netwerk van natuurgebieden van nationaal en internationaal belang met als doel de veiligstelling van ecosystemen met de daarbij behorende soorten bestaande uit de meest waardevolle natuur- en bosgebieden en andere gebieden met belangrijke aanwezige en te ontwikkelen natuurwaarden.

#### **1.40 Natuur Netwerk Brabant-evz**

Vaak langgerekt gebied, waarbinnen natuur- en landschapselementen zijn of worden gerealiseerd, gericht op het verbinden van natuurgebieden.

#### **1.41 Natuurbeheerplan**

Door Gedeputeerde Staten vastgesteld plan op grond van hoofdstuk 2 van de Subsidieregeling natuur- en landschapsbeheer Noord-Brabant.



#### **1.42 Natuurwaarden**

De aan een gebied toegekende waarden in verband met de aanwezige flora en/of fauna in relatie met de bijbehorende abiotische randvoorwaarden (bodem, water, terreinvormen).

#### **1.43 Normaal onderhoud, gebruik en beheer**

Een gebruik gericht op het in zodanige conditie houden of brengen van objecten dat het voortbestaan van deze objecten op ten minste het bestaande kwaliteitsniveau wordt bereikt.

#### **1.44 Nutsvoorzieningen**

Voorzieningen ten behoeve van het op het openbare net aangesloten nutsvoorziening, het telecommunicatieverkeer, het openbaar vervoer en/of het wegverkeer.

#### **1.45 Prostitutie**

Het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

#### **1.46 Recreatief medegebruik**

Een recreatief gebruik van gronden dat ondergeschikt is aan de functie van de bestemming waarbinnen dit recreatieve gebruik is toegestaan.

#### **1.47 Ruimtelijke kwaliteit**

Kwaliteit van een gebied die bepaald wordt door de mate waarin sprake is van gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde.

#### **1.48 Rijstrook**

Een gemarkeerde strook van een rijbaan, die voldoende breed is voor rijdende voertuigen, met uitzondering van busstroken, op- en afritten, in- en uitvoegstroken, aansluitingen en opstelplaatsen.

#### **1.49 Seksinrichting**

Een voor het publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch-pornografische aard plaatsvinden. Onder een seksinrichting worden in elk geval verstaan: een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater, een parenclub, een (raam)prostitutiebedrijf en een erotische massagesalon, al dan niet in combinatie met elkaar.

#### **1.50 Snelfietsroute**

Fietspaden bedoeld voor de afwikkeling van (regionaal) fietsverkeer en uitsluitend bedoeld voor fietsverkeer en ander langzaam verkeer.

#### **1.51 Waterhuishoudkundige voorzieningen**

Voorzieningen, die het waterhuishoudkundige belang dienen, zoals watergangen, waterlopen, kunstwerken, bergings- en infiltratievoorzieningen, onderhoudsstroken ten behoeve van het beheer en onderhoud van een watergang of waterloop.

**1.52 Waterpeil**

De hoogte (het niveau) van de waterspiegel gemeten naar NAP op het moment van aanvraag van de vergunning, afwijking of bestemmingswijziging. Dit kan betrekking hebben op zowel oppervlaktewater als grondwater.

**1.53 Weg**

Voor het openbaar verkeer openstaande weg met inbegrip van de daarin liggende bruggen en duikers en de tot die weg behorende paden en bermen of zijkanten.

**1.54 Werk**

Een constructie, geen gebouw of bouwwerk zijnde.

**1.55 Wet/wettelijke regelingen**

Indien en voor zover in deze regels wordt verwezen naar wettelijke regelingen c.q. verordeningen e.d., dienen deze regelingen te worden gelezen zoals deze luiden op het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerpplan, tenzij anders bepaald.

## **Artikel 2      Wijze van meten**

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

### **2.1      De 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.

### **2.2      De 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.

### **2.3      De bouwhoogte van een bouwwerk binnen de bestemmingen 'Verkeer', 'Verkeer - Snelweg 1' en 'Verkeer - Snelweg 3', gesitueerd boven peil**

Vanaf de bovenkant verharding van de weg tot aan het hoogste punt van het bouwwerk, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals hekwerken, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

### **2.4      De breedte, diepte c.q. lengte van een bouwwerk**

Tussen de buitenwerkse hoofdgevelvlakken en/of de harten van gemeenschappelijke scheidingsmuren

### **2.5      De 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.

### **2.6      Diepte van een werk en/of werkzaamheid**

Vanaf het peil tot aan het diepste punt in de ondergrond van de ingreep.

### **2.7      Peil**

- a. voor bouwwerken, waarvan de hoofdtoegang onmiddellijk aan de weg grenst: de hoogte van die weg ter plaatse van de hoofdtoegang;
- b. indien in, op of over het water wordt gebouwd: het Normaal Amsterdams Peil of een ander plaatselijk aan te houden waterpeil.
- c. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende maaiveld of hoogten vanaf het aansluitend afgewerkt terrein, waarbij plaatselijke, niet bij het verdere verloop van het terrein passende, ophogingen of verdiepingen aan de voet van het bouwwerk, anders dan noodzakelijk voor de bouw daarvan, buiten beschouwing blijven.

## Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

### Artikel 3 Groen

#### 3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. bermen en beplantingen;
- c. speelvoorzieningen;
- d. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- e. voet- en fietspaden;
- f. extensief dagrecreatief medegebruik;
- g. agrarisch gebruik in de vorm van agrarische bodemexploitatie met bijbehorende voorzieningen;
- h. hondentoiletten;
- i. nutsvoorzieningen;
- j. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder kunstwerken en geluidwerende voorzieningen;
- k. erven en verhardingen.

#### 3.2 Bouwregels

##### 3.2.1 Gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen

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

- a. de oppervlakte mag niet meer bedragen dan 20 m<sup>2</sup>;
- b. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 4 meter.

##### 3.2.2 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

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

- a. de bouwhoogte van lichtmasten mag niet meer bedragen dan 6 meter;
- b. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 4 meter.

#### 3.3 Specifieke gebruiksregels

##### 3.3.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend het gebruik van:

- a. gronden ten behoeve van open opslag;
- b. gronden ten behoeve van parkeren.

## **Artikel 4      Natuur**

### **4.1      Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. het behoud, herstel en/of ontwikkeling van de landschaps- en natuurwaarden in het algemeen en van de natuurbeheertypen zoals vastgelegd op de beheertypenkaart en de ambitiekaart van het Natuurbeheerplan Noord-Brabant 2017, in het bijzonder. Indien na vaststelling van het plan een nieuw Natuurbeheerplan wordt vastgesteld, is het nieuwe Natuurbeheerplan van toepassing;
- b. het behoud, herstel en/of de ontwikkeling van de natuur/landschapselementen/bos en de bijbehorende groeiplaats;
- c. verharde en onverharde fiets- en wandelpaden;
- d. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- e. extensief recreatief medegebruik;
- f. groenvoorzieningen;
- g. onderhoudspaden.

### **4.2      Bouwregels**

#### **4.2.1      Algemeen**

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

### **4.3      Specifieke gebruiksregels**

#### **4.3.1      Strijdig gebruik**

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend het gebruik van:

- a. gronden voor het opslaan van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, goederen, stoffen en materialen en van emballage en/of afval, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond;
- b. gronden voor het opslaan, opgeslagen houden, storten of lozen van vaste of vloeibare afvalstoffen behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond;
- c. gronden voor tuinbouw of (agrarische) houtteelt;
- d. gronden ten behoeve van parkeren.

### **4.4      Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

#### **4.4.1      Werken en werkzaamheden**

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

- a. het aanleggen, dempen of wijzigen van (oevers, profiel, doorstroom- of bergingscapaciteit van) oppervlaktewateren;
- b. het verwijderen of rooien van bos-, natuur- en landschapselementen en ander opgaand houtgewas zonder agrarische productiefunctie;

- c. het aanleggen of aanplanten van bos-, natuur- en landschapselementen of ander opgaand houtgewas zonder agrarische productiefunctie;
- d. het verwijderen van perceelsindelingen, zoals tot uiting komend in greppels, sloten, steilrand en het verwijderen van paden of onverharde wegen;
- e. het aanleggen en/of verharderen van wegen, paden, parkeerterreinen of het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen, voor zover groter dan 100 m<sup>2</sup> per perceel;
- f. het verzetten van grond van meer dan 100 m<sup>3</sup> of op een diepte van meer dan 0,60 meter onder maaiveld een en ander voor zover geen vergunning vereist is in het kader van de Ontgrondingenwet;
- g. de aanleg van drainage ongeacht de diepte tenzij het gaat om vervanging van een reeds bestaande drainage;
- h. het verlagen van de waterstand anders dan door middel van het graven van sloten of het toepassen van drainagemiddelen, met uitzondering van grondwateronttrekkingen.

#### **4.4.2 Uitzonderingen**

Het in 4.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

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

#### **4.4.3 Toelaatbaarheid**

De in 4.4.1 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 en het betrokken waterschapsbestuur is gehoord.



## **Artikel 5      Verkeer**

### **5.1      Bestemmingsomschrijving**

De voor Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. gebiedsontsluitingswegen met maximaal 2 rijstroken;
- b. erfontsluitingswegen met maximaal 2 rijstroken;
- c. met deze wegen verband houdende voorzieningen zoals op- en afritten, parallelwegen, opstelstroken, viaducten, geleiderails, duikers, bruggen, tunnels, sifons, erfontsluitingen, kruispunten en rotondes, vluchthavens, bermen, bermsloten, bermbeplanting, taluds, openbare verlichting, bewegwijzering, wegmeubilair, verkeersregelininstallaties en overige verkeersvoorzieningen, uitgezonderd verkooppunten voor motorbrandstoffen;
- d. fiets- en voetpaden;
- e. voorzieningen voor verkeer en verblijf, waaronder voet- en fietspaden, rustpunten en uitkijkpunten voor (fiets)paden en snelfietsroutes, alsmede parkeervoorzieningen;
- f. voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer;
- g. groen- en natuurvoorzieningen, waaronder mitigerende voorzieningen zoals wildkerende rasters, wildtunnels, ecotunnels, faunatunnels en dergelijke;
- h. geluidwerende voorzieningen;
- i. kruisende waterwegen en overige waterlopen;
- j. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- k. compartimenteringskades;
- l. nutsvoorzieningen;
- m. (beeldende) kunstwerken en daarmee gelijk te stellen voorzieningen;
- n. bestaand agrarisch gebruik in de vorm van agrarische bodemexploitatie met bijbehorende voorzieningen;
- o. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - snelfietsroute', tevens voor een snelfietsroute, met dien verstande dat voor zover gelegen binnen deze bestemming de snelfietsroute ook buiten de aanduiding is toegestaan;
- p. ontwikkeling en/of behoud van het Natuur Netwerk Brabant-evz conform de natuurbeheertypen zoals vastgelegd op de beheertypenkaart en de ambitiekaart van het Natuurbeheerplan Noord-Brabant 2017 ter plaatse van de aanduiding 'ecologische verbindingszone'. Indien na vaststelling van het plan een nieuw Natuurbeheerplan wordt vastgesteld, is het nieuwe Natuurbeheerplan van toepassing.

### **5.2      Bouwregels**

#### **5.2.1      Gebouwen**

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. op of in deze gronden mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 4 meter;
- c. de oppervlakte van een gebouw mag niet meer bedragen dan 20 m<sup>2</sup>.

#### **5.2.2      Bouwwerken, geen gebouwen zijnde**

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

- a. de bouwhoogte van lichtmasten, bewegwijzering en verkeersregulering mag niet meer bedragen dan 12 meter;
- b. de bouwhoogte van viaducten en bruggen mag niet meer bedragen dan 6 meter;

- c. de bouwhoogte van geluidwerende voorzieningen mag niet meer bedragen dan noodzakelijk is op basis van het bepaalde in lid 5.3.2.
- d. de bouwhoogte van (beeldende) kunstwerken mag niet meer bedragen dan 12 meter;
- e. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 4 meter bedragen.

### **5.3 Specifieke gebruiksregels**

#### **5.3.1 Strijdig gebruik**

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken, wordt in elk geval gerekend het gebruik voor:

- a. het opslaan van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, goederen, stoffen en materialen en van emballage en/of afval, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond;
- b. het opslaan, opgeslagen houden, storten of lozen van vaste of vloeibare afvalstoffen behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond.

#### **5.3.2 Voorwaardelijke verplichting akoestische maatregelen**

- a. Op het moment van oplevering van de maatregelen als bedoeld in 1.36 sub 1, 2 en 4 dient voldaan te worden aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder in geval van nieuwe aanleg of aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, indien er sprake is van een reconstructie van de weg of aan een verleende hogere grenswaarde. Het voorgaande geldt niet als sprake is van een dove gevel;
- b. Er is voldaan aan het gestelde onder a indien de akoestische maatregelen om te voldoen aan de Wet geluidhinder, zoals beschreven in het "Akoestisch onderzoek PIP GOL Oost en GOL West, oktober 2017)" en het "Achtergrondrapport geluid t.g.v. de rijksweg A59", oktober 2017, zijn gerealiseerd dan wel in uitvoering zijn, tenzij uit nader akoestisch onderzoek blijkt, dat andere akoestische maatregelen ook garanderen dat wordt voldaan aan het onder a gestelde. Deze akoestische onderzoeken zijn opgenomen als bijlage 20 in de toelichting en maken onderdeel uit van deze regels;
- c. De bestaande op- en afritten van de snelweg met de bestemming 'Verkeer - Snelweg 3' dienen niet meer als zodanig in gebruik te zijn op het moment van oplevering van de maatregelen als bedoeld in 1.36 sub 1, 2 en 4.

#### **5.3.3 Voorwaardelijke verplichting laanbeplanting randweg Vlijmen**

Binnen 2 jaar na oplevering van de randweg Vlijmen met aansluitingen op het onderliggende wegennet dient voorzien te zijn in de aanleg, behoud en ontwikkeling van laanbeplanting langs de Gemeint (aan twee zijden), de Randweg Vlijmen voor zover gelegen in de Biessertpolder (aan twee zijden) en de Engelseweg (aan één zijde).

#### **5.3.4 Voorwaardelijke verplichting (laan)beplanting parallelweg Nieuwkuijk**

Binnen 2 jaar na de oplevering van de parallelweg met snelfietsroute in Nieuwkuijk dient voorzien te zijn in de aanleg, behoud en ontwikkeling van (laan)beplanting langs de parallelweg, voorzover de noodzakelijke geluidwerende voorzieningen zoals bedoeld in artikel 5.1 onder h en 5.3.2 dit mogelijk maken.

#### **5.3.5 Voorwaardelijke verplichting vleermuisschermen en herplant Gemeint**

Het kappen van bomen op de gronden met de bestemming 'Verkeer' ten oosten van de Gemeint, tussen de nieuwe randweg Vlijmen en de Meerheuvelweg, is uitsluitend toegestaan, indien wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a. voorafgaand aan de kap dienen één of meerdere vleermuisschermen te zijn geplaatst, die als adequate geleiding kunnen dienen voor gewone en ruige vleermuizen;
- b. de onder a. bedoelde vleermuisschermen dienen in stand te worden gehouden, totdat herplant van bomen op deze gronden heeft plaatsgevonden en de bomen voldoen aan de volgende kenmerken:
  1. minimale hoogte 5 meter;
  2. minimale onderste kroonbreedte 2,5 meter;
  3. plantafstand maximaal 7 meter.

#### **5.3.6 Voorwaardelijke verplichting verlichting nabij natuur**

De gronden met de bestemming 'Verkeer' direct grenzend aan het Natuur Netwerk Brabant, de aanduiding 'ecologische verbindingszone en/of de bestemming 'Natuur' mogen uitsluitend voor verkeersdoeleinden als bedoeld in artikel 5.1 onder a. tot en met c. in gebruik worden genomen wanneer is voldaan aan de voorwaarde, dat zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van (lage) gerichte verlichting waarbij de directe omgeving van de weg zo min mogelijk wordt beschenen.

## **Artikel 6      Verkeer - Snelweg 1**

### **6.1      Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Verkeer - Snelweg 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. een snelweg, bestaande uit maximaal 2x2 rijstroken;
- b. met deze wegen verband houdende voorzieningen zoals parkeervoorzieningen, op- en afritten, opstelstroken, viaducten, geleiderails, duikers, bruggen, tunnels, sifon, erfontsluitingen, kruispunten en rotondes, vluchthavens, bermen, bermsloten, bermbeplanting, taluds, openbare verlichting, bewegwijzering, wegmeubilair, verkeersregelinstallaties en overige verkeersvoorzieningen, uitgezonderd verkooppunten voor motorbrandstoffen;
- c. aansluitende en kruisende lokale wegen;
- d. parallelwegen;
- e. fiets- en voetpaden;
- f. groen- en natuurvoorzieningen, waaronder mitigerende voorzieningen zoals wildkerende rasters, wildtunnels, ecotunnels, faunatunnel en dergelijke;
- g. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- h. compartimenteringskades;
- i. geluidwerende voorzieningen;
- j. nutsvoorzieningen;
- k. (beeldende) kunstwerken en daarmee gelijk te stellen voorzieningen;
- l. ontwikkeling en/of behoud van Natuur Netwerk Brabant-evz conform de natuurbeheertypen zoals vastgelegd op de beheertypenkaart en de ambitiekaart van het Natuurbeheerplan Noord-Brabant 2017, alsmede het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van het waterbergend vermogen, ter plaatse van de aanduiding 'ecologische verbindingszone'. Indien na vaststelling van het plan een nieuw Natuurbeheerplan wordt vastgesteld, is het nieuwe Natuurbeheerplan van toepassing.

### **6.2      Bouwregels**

#### **6.2.1      Gebouwen**

Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:

- a. op of in deze gronden mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van voorzieningen van algemeen nut worden gebouwd;
- b. de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer bedragen dan 4 meter;
- c. de oppervlakte van een gebouw mag niet meer bedragen dan 20 m<sup>2</sup>.

#### **6.2.2      Bouwwerken, geen gebouwen zijnde**

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

- a. de bouwhoogte van lichtmasten, bewegwijzering, slagbomen en verkeersregulering mag niet meer bedragen dan 12 meter;
- b. de bouwhoogte van viaducten en bruggen mag niet meer bedragen dan 6 meter;
- c. de bouwhoogte van geluidwerende voorzieningen mag niet meer bedragen dan noodzakelijk is op basis van het bepaalde in lid 5.3.3.
- d. de bouwhoogte van (beeldende) kunstwerken mag niet meer bedragen dan 12 meter;
- e. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 4 meter bedragen.

### **6.3 Specifieke gebruiksregels**

#### **6.3.1 Strijdig gebruik**

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken, wordt in elk geval gerekend het gebruik voor:

- a. het opslaan van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, goederen, stoffen en materialen en van emballage en/of afval, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond;
- b. het opslaan, opgeslagen houden, storten of lozen van vaste of vloeibare afvalstoffen behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond.

#### **6.3.2 Voorwaardelijke verplichting akoestische maatregelen**

- a. Op het moment van oplevering van de maatregelen als bedoeld in 1.36 sub 1, 2 en 4 dient voldaan te worden aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder in geval van nieuwe aanleg of aan de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, indien er sprake is van een reconstructie van de weg of aan een verleende hogere grenswaarde. Het voorgaande geldt niet als sprake is van een dove gevel;
- b. Er is voldaan aan het gestelde onder a indien de akoestische maatregelen om te voldoen aan de Wet geluidhinder, zoals beschreven in het "Akoestisch onderzoek PIP GOL Oost en GOL West, oktober 2017)" en het "Achtergrondrapport geluid t.g.v. de rijksweg A59", oktober 2017, zijn gerealiseerd dan wel in uitvoering zijn, tenzij uit nader akoestisch onderzoek blijkt, dat andere akoestische maatregelen ook garanderen dat wordt voldaan aan het onder a gestelde. Deze akoestische onderzoeken zijn opgenomen als bijlage 23 in de toelichting en maken onderdeel uit van deze regels;
- c. De bestaande op- en afritten van de snelweg met de bestemming 'Verkeer - Snelweg 3' dienen niet meer als zodanig in gebruik te zijn op het moment van oplevering van de maatregelen als bedoeld in 1.36 sub 1, 2 en 4.

## **Artikel 7      Verkeer - Snelweg 3**

### **7.1      Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Verkeer - Snelweg 3' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. een snelweg, bestaande uit maximaal 2x2 rijstroken;
  - b. een vluchtstrook;
  - c. aansluitende en kruisende lokale wegen;
  - d. parallelwegen;
  - e. langzaam verkeersverbindingen,
- en hiermee verband houdende:
- f. waterstaatkundige en verkeerskundige werken, zoals op- en afritten, viaducten, geleiderails, duikers, taluds, bruggen, tunnels, rotonden en sifons;
  - g. groenvoorzieningen waaronder mitigerende voorzieningen zoals wildkerende rasters, wildtunnels e.d., natuur en landschapselementen;
  - h. geluidwerende voorzieningen;
  - i. nutsvoorzieningen;
  - j. water en waterhuishoudkundige voorzieningen.

### **7.2      Bouwregels**

#### **7.2.1      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 mag niet meer bedragen dan 20 m<sup>2</sup>;
- b. de bouwhoogte mag niet meer bedragen dan 4 m.

#### **7.2.2      Bouwwerken, geen gebouwen zijnde**

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

- a. de bouwhoogte van palen, lichtmasten, slagbomen en portalen voor geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mag niet meer bedragen dan 12 meter;
- b. de bouwhoogte van signalerings- en telecommunicatiemasten mag niet meer bedragen dan 4 meter;
- c. de bouwhoogte van viaducten en bruggen mag niet meer bedragen dan 6 meter;
- d. de bouwhoogte van (beeldende) kunstwerken mag niet meer bedragen dan 12 meter;
- e. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 4 meter;
- f. de oppervlakte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 10 m<sup>2</sup>.



## **Artikel 8      Water**

### **8.1      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 en oever- en bodembeschermingen;
- b. groenvoorzieningen;
- c. behoud, herstel en/of ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden;
- d. ontwikkeling en/of behoud van het Natuur Netwerk Brabant-evz conform de natuurbeheertypen zoals vastgelegd op de beheertypenkaart en de ambitiekaart van het Natuurbeheerplan Noord-Brabant 2017 ter plaatse van de aanduiding 'ecologische verbindingszone'. Indien na vaststelling van het plan een nieuw Natuurbeheerplan wordt vastgesteld, is het nieuwe Natuurbeheerplan van toepassing;
- e. voorzieningen voor verkeer en verblijf, waaronder bruggen, duikers en gelijksoortige voorzieningen;
- f. (onverharde) wegen en paden;
- g. extensief recreatief medegebruik;
- h. nutsvoorzieningen.

### **8.2      Bouwregels**

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

## **Artikel 9      Leiding - Brandstof**

### **9.1      Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Leiding - Brandstof' aangewezen gronden zijn, naast de overige daaraan gegeven bestemming(en), primair bestemd voor:

- a. het transport van vloeibare brandstoffen aardgas door een hoofdtransportleiding;
- b. de aanleg, instandhouding en/of bescherming van brandstofleidingen;
- c. groenvoorzieningen, natuur en landschapselementen.

### **9.2      Bouwregels**

In afwijking van hetgeen elders in deze regels is bepaald ten aanzien van het bouwen krachtens de overige bestemmingen van deze gronden, mogen op of in deze bestemming begrepen grond uitsluitend worden gebouwd:

- a. bouwwerken voor de aanleg en instandhouding van de ondergrondse gastransportleidingen tot een maximale bouwhoogte van 3 meter.

### **9.3      Afwijken van de bouwregels**

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 9.2 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 leiding(en) dient te zijn gewaarborgd;
- b. het bevoegd gezag schriftelijk advies dient te hebben ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

### **9.4      Specifieke gebruiksregels**

#### **9.4.1      Strijdig gebruik**

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend het gebruik van gronden en bouwwerken voor opslag van goederen, waaronder ook begrepen opslag van afvalstoffen of materiaal of stoffen die onder bepaalde omstandigheden brand of explosie kunnen opleveren.

### **9.5      Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

#### **9.5.1      Omgevingsvergunning**

Het is verboden op de gronden met de bestemming 'Leiding - Brandstof' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag 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.

#### **9.5.2 Uitzonderingen**

Het in lid 9.5.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

- a. het normale onderhoud betreffen overeenkomstig de overige bestemmingen van deze gronden, dan wel van ondergeschikte betekenis zijn en/of voortvloeien uit het normale gebruik overeenkomstig de bestemming;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit inpassingsplan;
- c. rechtstreeks dienen ter uitvoering van de maatregelen Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost.

#### **9.5.3 Toelaatbaarheid**

- a. de in lid 9.5.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend, indien het behoud van een veilige ligging en de continuïteit van de leiding(en) zijn gewaarborgd;
- b. alvorens te beslissen omtrent een vergunning als bedoeld in lid 9.5.1 wint het bevoegd gezag advies in bij de betreffende leidingbeheerder.

## **Artikel 10      Leiding - Gas**

### **10.1      Bestemmingsomschrijving**

De voor Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, naast de overige daaraan gegeven bestemming(en), primair bestemd voor:

- a. de aanleg, instandhouding en/of bescherming van ondergrondse gastransportleidingen;
- b. groenvoorzieningen, natuur en landschapselementen.

### **10.2      Bouwregels**

In afwijking van hetgeen elders in dit plan is bepaald ten aanzien van het bouwen krachtens de overige bestemmingen van deze gronden, mogen op of in de voor 'Leiding - Gas' bestemde gronden uitsluitend worden gebouwd:

- a. bouwwerken voor de aanleg en instandhouding van de ondergrondse gastransportleidingen tot een maximale bouwhoogte van 3 meter.

### **10.3      Afwijken van de bouwregels**

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 10.2 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 energie dient te zijn gewaarborgd;
- b. het bevoegd gezag schriftelijk advies dient te hebben ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

### **10.4      Specifieke gebruiksregels**

#### **10.4.1      Strijdig gebruik**

Onder strijdig gebruik met deze bestemming wordt in ieder geval gerekend het gebruik van gronden en bouwwerken voor opslag van goederen, waaronder ook begrepen opslag van afvalstoffen of materiaal of stoffen die onder bepaalde omstandigheden brand of explosie kunnen opleveren.

### **10.5      Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

#### **10.5.1      Verbod**

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

- a. het aanleggen van wegen, paden en/of andere oppervlakteverhardingen;
- b. het uitvoeren van graafwerkzaamheden;
- c. het uitvoeren van heiwerken of het anderszins indrijven van voorwerpen in de bodem;
- d. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
- e. het ophogen, verlagen, afgraven of egaliseren van de bodem, of anderszins wijzigen in maaiveld- of weghoogte;
- f. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren.

#### **10.5.2 Uitzonderingen**

Het verbod als bedoeld in 10.5.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden welke:

- a. het normale onderhoud betreffen overeenkomstig de overige bestemmingen van deze gronden, dan wel van ondergeschikte betekenis zijn en/of voortvloeien uit het normale gebruik overeenkomstig de bestemming;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit inpassingsplan;
- c. rechtstreeks dienen ter uitvoering van de maatregelen Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost.

#### **10.5.3 Toelaatbaarheid**

- a. de in 10.5.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend, indien het behoud van een veilige ligging en de continuïteit van de gasvoorziening zijn gewaarborgd;
- b. alvorens te beslissen omtrent een vergunning als bedoeld in 10.5.1 wint het bevoegd gezag advies in bij de betreffende leidingbeheerder.

### **Artikel 11 Leiding - Riool**

#### **11.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Leiding - Riool' aangewezen gronden zijn, naast de overige daaraan gegeven bestemming(en), primair bestemd voor:

- a. de aanleg, instandhouding en/of bescherming van ondergrondse rioolpersleidingen;
- b. groenvoorzieningen, natuur en landschapselementen.

#### **11.2 Bouwregels**

In afwijking van hetgeen elders in deze regels is bepaald ten aanzien van het bouwen krachtens de overige bestemmingen van deze gronden, mogen op of in deze bestemming begrepen grond uitsluitend worden gebouwd:

- a. bouwwerken voor de aanleg en instandhouding van de ondergrondse leidingen tot een maximale bouwhoogte van 3 meter.

#### **11.3 Afwijken van de bouwregels**

Het bevoegd gezag kan bij een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in lid 11.2 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 afvalwatervoorziening dient te zijn gewaarborgd;
- b. het bevoegd gezag schriftelijk advies dient te hebben ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

#### **11.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

##### **11.4.1 Omgevingsvergunning**

Het is verboden op de gronden met de bestemming 'Leiding - Riool' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag 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 heiwerken 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.

##### **11.4.2 Uitzonderingen**

Het in lid 11.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

- a. het normale onderhoud betreffen overeenkomstig de overige bestemmingen van deze gronden, dan wel van ondergeschikte betekenis zijn en/of voortvloeien uit het normale gebruik overeenkomstig de bestemming;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit inpassingsplan.
- c. rechtstreeks dienen ter uitvoering van de maatregelen Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost.

##### **11.4.3 Toelaatbaarheid**

- a. de in lid 11.4.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend, indien het behoud van een veilige ligging en de continuïteit van de watervoorziening zijn gewaarborgd;
- b. alvorens te beslissen omtrent een vergunning als bedoeld in lid 11.4.1 wint het bevoegd gezag advies in bij de betreffende leidingbeheerder.



## **Artikel 12      Waarde - Archeologie 's-Hertogenbosch**

### **12.1      Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Waarde - Archeologie 's-Hertogenbosch' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden en te verwachten archeologische waarden van de gronden.

### **12.2      Bouwregels**

Voor het bouwen geldt dat binnen deze dubbelbestemming geen bouwwerkzaamheden zijn toegestaan, met een grondoppervlakte groter dan 5.000 m<sup>2</sup> en dieper dan 0,5 meter beneden maaiveld.

### **12.3      Afwijken van de bouwregels**

Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde onder 12.2 voor bouwwerkzaamheden groter dan 5.000 m<sup>2</sup> en dieper dan 0,5 meter, onder de volgende voorwaarden:

- a. er moet een door deskundigen opgesteld rapport worden overlegd waarin de archeologische waarden van de gronden naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgelegd;
- b. als uit het rapport onder a blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door de bouwwerkzaamheden zullen worden verstoord, kan het bevoegd gezag aan de omgevingsvergunning een of meer van de volgende voorwaarden verbinden:
  1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
  2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
  3. de verplichting tot het laten begeleiden door een erkend archeoloog van de bouwwerkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring;
- c. een rapport onder a is niet nodig als naar het oordeel van het bevoegd gezag de archeologische waarden van de gronden in andere beschikbare informatie afdoende is vastgesteld. Het bepaalde onder b is overeenkomstig van toepassing.

### **12.4      Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

- a. Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van het bevoegd gezag de volgende werken en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:
  1. grondwerkzaamheden groter dan 5.000 m<sup>2</sup> en dieper dan 0,5 meter beneden maaiveld, zoals afgraven, egaliseren, frezen, scheuren van grasland, aanbrengen van oppervlakteverhardingen, aanleggen van drainage;
  2. graven, dempen dan wel verdiepen, vergroten of anderszins herprofilen van waterlopen, sloten en greppels;
  3. aanleggen van leidingen dieper dan 0,5 meter beneden maaiveld;
  4. slopen van bouwwerken en/of funderingen;
  5. alle overige bodemverstorende werkzaamheden die de archeologische waarden kunnen aantasten en die niet worden gerekend tot het normale gebruik van het terrein.
- b. Het verbod onder a geldt niet voor werken of werkzaamheden:
  1. die het normale onderhoud en beheer van de leiding betreffen;
  2. die op het tijdstip waarop het plan rechtskracht verkrijgt in uitvoering zijn;

3. die mogen worden uitgevoerd op grond van een geldige vergunning;
  4. die door deskundigen worden verricht in het kader van archeologisch onderzoek als bedoeld onder e.
- c. Het verbod onder a geldt niet als op grond van de Erfgoedwet, de Monumentenwet of de Monumentenverordening een vergunning is vereist of als overige bepalingen van de Monumentenwet van toepassing zijn op grond van een aanwijzing als archeologisch monument.
  - d. Een omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden van de gronden.
  - e. Een omgevingsvergunning kan pas worden verleend, nadat een door deskundigen opgesteld rapport overlegd wordt, waarin de archeologische waarden van de gronden naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate zijn vastgelegd.
  - f. Als uit het rapport onder e blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door de bouwwerkzaamheden zullen worden verstoord, kan het bevoegd gezag aan de omgevingsvergunning een of meer van de volgende voorwaarden verbinden:
    1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
    2. de verplichting tot het doen van opgravingen;
    3. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring te laten begeleiden door een erkend archeoloog.
  - g. Een rapport onder e is niet nodig als naar het oordeel van het bevoegd gezag de archeologische waarden van de gronden in andere beschikbare informatie afdoende is vastgesteld. Het bepaalde onder f is overeenkomstig van toepassing.

#### **12.5 Wijzigingsbevoegdheid**

Burgemeester en wethouders kunnen deze bestemming wijzigen door deze bestemming te laten vervallen als uit nader archeologisch onderzoek blijkt dat de archeologische waarden van de gronden niet behoudenswaardig zijn of niet langer aanwezig zijn.

## **Artikel 13      Waarde - Archeologie Heusden 2**

### **13.1      Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Waarde - Archeologie Heusden 2' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de gebieden met archeologische waarden.

### **13.2      Bouwregels**

Voor het bouwen van bouwwerken geldt, in afwijking van hetgeen elders in deze regels is bepaald, dat op of in deze gronden uitsluitend bouwwerken mogen worden gebouwd indien uit archeologisch onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen behoudenswaardige archeologische waarden aanwezig zijn of deze waarden weliswaar aanwezig zijn, maar deze niet worden geschaad, met dien verstande dat een geen archeologisch onderzoek is vereist in het geval dat:

- a. een bouwplan voor gebouwen en/of bouwwerken geen grotere oppervlakte heeft dan 100 m<sup>2</sup> en waarbinnen de bodem tot ten hoogste 50 centimeter onder maaiveld wordt geroerd;
- b. een gebouw of ander bouwwerk wordt gebouwd op een bestaande fundering en er buiten 1 meter uit deze fundering geen bodemverstoring plaats vindt.

### **13.3      Afwijken van de bouwregels**

- a. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in de bouwregels en toestaan dat de in de basisbestemming genoemde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, mits is aangetoond dat dit niet zal leiden tot een verstoring van archeologische waarden, zowel in directe als in indirecte zin.
- b. Voor zover het oprichten van het bouwwerk, waarvoor de omgevingsvergunning wordt gevraagd, kan leiden tot een onevenredige verstoring van behoudenswaardige archeologische waarden, zowel in directe als in indirecte zin, mag slechts worden afgeweken met een omgevingsvergunning indien aan de vergunning een, of een combinatie, van de volgende voorschriften worden verbonden:
  1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
  2. de verplichting tot het doen van opgravingen zoals bedoeld in de Monumentenwet 1988;
  3. de verplichting de oprichting van het bouwwerk te laten begeleiden door een erkende partij die voldoet aan de door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties en onder toezicht van de deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.
- c. Alvorens een omgevingsvergunning te verlenen als bedoeld in lid 13.1, winnen burgemeester en wethouders advies in van een door hen aan te wijzen ter zake deskundige.

### **13.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

#### **13.4.1 Werken en werkzaamheden**

Het is verboden zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren, zulks ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op deze gronden van toepassing zijnde bestemmingen:

- a. het ophogen en ontgraven van de bodem;
- b. het aanleggen, verbreden of verharden van wegen, paden, banen of parkeergelegenheid en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- c. het aanleggen, verbreden en dempen van sloten, vijvers en andere wateren;
- d. het verlagen of het verhogen van het waterpeil, tenzij dit een maatregel is van het bevoegde waterschap;
- e. het aanbrengen of verwijderen van ondergrondse transport-, energie-, telecommunicatie- of andere leidingen en de daarmee verband houdende constructies;
- f. het bebossen van gronden die op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan niet als bosgrond kunnen worden aangemerkt;
- g. het rooien van bos of boomgaard, waarbij de stobben worden verwijderd;
- h. het aanleggen van bos of boomgaard;
- i. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen;
- j. het scheuren van grasland;
- k. het uitvoeren van groundbewerkingen, waartoe gerekend worden woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, aanleggen van drainage en ontginnen.

#### **13.4.2 Uitzondering**

De in lid 13.4.1 bedoelde vergunning is niet vereist voor werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die:

- a. plaatsvinden in of op gronden waarvan op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat er zich ter plekke geen archeologische waarden bevinden;
- b. betrekking hebben op een gebied dat niet groter is dan 100 m<sup>2</sup> en waarbij de bodem tot maximaal 50 centimeter onder maaiveld wordt geroerd;
- c. het normale onderhoud betreffen;
- d. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende omgevingsvergunning;
- e. op archeologisch onderzoek zijn gericht.

#### **13.4.3 Toelaatbaarheid**

- a. De in lid 13.4.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend indien de plaats waar werken en/of werkzaamheden zullen worden uitgevoerd voldoende archeologisch is onderzocht en een rapport op basis van de in de beroepsgroep geldende normen is overgelegd waaruit naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate blijkt dat:
  1. de archeologische waarden in voldoende mate zijn zeker gesteld; of
  2. er geen archeologische waarden aanwezig zijn; of
  3. de archeologische waarden niet of niet onevenredig worden geschaad.
- b. Het bevoegd gezag kan een of meer van de volgende voorschriften verbinden aan het verlenen van een omgevingsvergunning als bedoeld in lid 13.4.1:
  1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;

2. de verplichting tot het doen van opgravingen zoals bedoeld in de Monumentenwet 1988; of;
3. de verplichting de uitvoering van de werken of werkzaamheden te laten begeleiden door een erkende partij die voldoet aan door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties en onder toezicht van de deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

### **13.5 Wijzigingsbevoegdheid**

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat de bestemming 'Waarde - Archeologie Heusden 2' wordt verwijderd, mits na voldoende onderzoek van de vindplaats en het inwinnen van deskundigenadvies blijkt dat voor de archeologisch waardevolle gebieden de waardebepalende elementen niet zijn te handhaven in relatie tot de functie van de gronden en de gebouwen, en de aanwezige bodemvondsten naar elders zijn overgebracht.

## **Artikel 14      Waarde - Archeologie Heusden 3**

### **14.1      Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Waarde - Archeologie Heusden 3' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de gebieden met archeologische waarden.

### **14.2      Bouwregels**

Voor het bouwen van bouwwerken geldt, in afwijking van hetgeen elders in deze regels is bepaald, dat op of in deze gronden uitsluitend bouwwerken mogen worden gebouwd indien uit archeologisch onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen behoudenswaardige archeologische waarden aanwezig zijn of deze waarden weliswaar aanwezig zijn, maar deze niet worden geschaad, met dien verstande dat een geen archeologisch onderzoek is vereist in het geval dat:

- a. een bouwplan voor gebouwen en/of bouwwerken geen grotere oppervlakte heeft dan 500 m<sup>2</sup> en waarbinnen de bodem tot ten hoogste 50 centimeter onder maaiveld wordt geroerd;
- b. een gebouw of ander bouwwerk wordt gebouwd op een bestaande fundering en er buiten 1 meter uit deze fundering geen bodemverstoring plaats vindt.

### **14.3      Afwijken van de bouwregels**

- a. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in de bouwregels en toestaan dat de in de basisbestemming genoemde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, mits is aangetoond dat dit niet zal leiden tot een verstoring van archeologische waarden, zowel in directe als in indirecte zin.
- b. Voor zover het oprichten van het bouwwerk, waarvoor de omgevingsvergunning wordt gevraagd, kan leiden tot een onevenredige verstoring van behoudenswaardige archeologische waarden, zowel in directe als in indirecte zin, mag slechts worden afgeweken met een omgevingsvergunning indien aan de vergunning een, of een combinatie, van de volgende voorschriften worden verbonden:
  1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
  2. de verplichting tot het doen van opgravingen zoals bedoeld in de Monumentenwet 1988;
  3. de verplichting de oprichting van het bouwwerk te laten begeleiden door een erkende partij die voldoet aan de door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties en onder toezicht van de deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.
- c. Alvorens een omgevingsvergunning te verlenen als bedoeld in lid 14.1, winnen burgemeester en wethouders advies in van een door hen aan te wijzen ter zake deskundige.



#### **14.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

##### **14.4.1 Werken en werkzaamheden**

Het is verboden zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren, zulks ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op deze gronden van toepassing zijnde bestemmingen:

- a. het ophogen en ontgraven van de bodem;
- b. het aanleggen, verbreden of verharderen van wegen, paden, banen of parkeergelegenheid en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- c. het aanleggen, verbreden en dempen van sloten, vijvers en andere wateren;
- d. het verlagen of het verhogen van het waterpeil, tenzij dit een maatregel is van het bevoegde waterschap;
- e. het aanbrengen of verwijderen van ondergrondse transport-, energie-, telecommunicatie- of andere leidingen en de daarmee verband houdende constructies;
- f. het bebossen van gronden die op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan niet als bosgrond kunnen worden aangemerkt;
- g. het rooien van bos of boomgaard, waarbij de stobben worden verwijderd;
- h. het aanleggen van bos of boomgaard;
- i. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen;
- j. het scheuren van grasland;
- k. het uitvoeren van groundbewerkingen, waartoe gerekend worden woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, aanleggen van drainage en ontginnen.

##### **14.4.2 Uitzondering**

De in lid 14.4.1 bedoelde vergunning is niet vereist voor werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die:

- a. plaatsvinden in of op gronden waarvan op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat er zich ter plekke geen archeologische waarden bevinden;
- b. betrekking hebben op een gebied dat niet groter is dan 500 m<sup>2</sup> en waarbij de bodem tot maximaal 50 centimeter onder maaiveld wordt geroerd;
- c. het normale onderhoud betreffen, waaronder begrepen het beheer en onderhoud van watergangen zoals het baggeren tot het vastgestelde ontwerpprofiel van de watergang;
- d. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende omgevingsvergunning;
- e. op archeologisch onderzoek zijn gericht.

##### **14.4.3 Toelaatbaarheid**

- a. De in lid 14.4.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend indien de plaats waar werken en/of werkzaamheden zullen worden uitgevoerd voldoende archeologisch is onderzocht en een rapport op basis van de in de beroepsgroep geldende normen is overgelegd waaruit naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate blijkt dat:
  1. de archeologische waarden in voldoende mate zijn zeker gesteld; of
  2. er geen archeologische waarden aanwezig zijn; of
  3. de archeologische waarden niet of niet onevenredig worden geschaad.
- b. Het bevoegd gezag kan een of meer van de volgende voorschriften verbinden aan het verlenen van een omgevingsvergunning als bedoeld in lid 14.4.1:
  1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor

- archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
2. de verplichting tot het doen van opgravingen zoals bedoeld in de Monumentenwet 1988; of;
  3. de verplichting de uitvoering van de werken of werkzaamheden te laten begeleiden door een erkende partij die voldoet aan door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties en onder toezicht van de deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

#### **14.5 Wijzigingsbevoegdheid**

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat de bestemming 'Waarde - Archeologie Heusden 3' wordt verwijderd, mits na voldoende onderzoek van de vindplaats en het inwinnen van deskundigenadvies blijkt dat voor de archeologisch waardevolle gebieden de waardebepalende elementen niet zijn te handhaven in relatie tot de functie van de gronden en de gebouwen, en de aanwezige bodemvondsten naar elders zijn overgebracht.

## **Artikel 15      Waarde - Archeologie Heusden 4**

### **15.1      Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Waarde - Archeologie Heusden 4' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de gebieden met archeologische waarden.

### **15.2      Bouwregels**

Voor het bouwen van bouwwerken geldt, in afwijking van hetgeen elders in deze regels is bepaald, dat op of in deze gronden uitsluitend bouwwerken mogen worden gebouwd indien uit archeologisch onderzoek is gebleken dat ter plaatse geen behoudenswaardige archeologische waarden aanwezig zijn of deze waarden weliswaar aanwezig zijn, maar deze niet worden geschaad, met dien verstande dat een geen archeologisch onderzoek is vereist in het geval dat:

- a. een bouwplan voor gebouwen en/of bouwwerken geen grotere oppervlakte heeft dan 5.000 m<sup>2</sup> en waarbinnen de bodem tot ten hoogste 50 centimeter onder maaiveld wordt geroerd;
- b. een gebouw of ander bouwwerk wordt gebouwd op een bestaande fundering en er buiten 1 meter uit deze fundering geen bodemverstoring plaats vindt.

### **15.3      Afwijken van de bouwregels**

- a. Het bevoegd gezag kan met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in de bouwregels en toestaan dat de in de basisbestemming genoemde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, mits is aangetoond dat dit niet zal leiden tot een verstoring van archeologische waarden, zowel in directe als in indirecte zin.
- b. Voor zover het oprichten van het bouwwerk, waarvoor de omgevingsvergunning wordt gevraagd, kan leiden tot een onevenredige verstoring van behoudenswaardige archeologische waarden, zowel in directe als in indirecte zin, mag slechts worden afgeweken met een omgevingsvergunning indien aan de vergunning een, of een combinatie, van de volgende voorschriften worden verbonden:
  1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
  2. de verplichting tot het doen van opgravingen zoals bedoeld in de Monumentenwet 1988;
  3. de verplichting de oprichting van het bouwwerk te laten begeleiden door een erkende partij die voldoet aan de door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties en onder toezicht van de deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.
- c. Alvorens een omgevingsvergunning te verlenen als bedoeld in lid 15.1, winnen burgemeester en wethouders advies in van een door hen aan te wijzen ter zake deskundige.

#### **15.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

##### **15.4.1 Werken en werkzaamheden**

Het is verboden zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren, zulks ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op deze gronden van toepassing zijnde bestemmingen:

- a. het ophogen en ontgraven van de bodem;
- b. het aanleggen, verbreden of verharden van wegen, paden, banen of parkeergelegenheid en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
- c. het aanleggen, verbreden en dempen van sloten, vijvers en andere wateren;
- d. het verlagen of het verhogen van het waterpeil, tenzij dit een maatregel is van het bevoegde waterschap;
- e. het aanbrengen of verwijderen van ondergrondse transport-, energie-, telecommunicatie- of andere leidingen en de daarmee verband houdende constructies;
- f. het bebossen van gronden die op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan niet als bosgrond kunnen worden aangemerkt;
- g. het rooien van bos of boomgaard, waarbij de stobben worden verwijderd;
- h. het aanleggen van bos of boomgaard;
- i. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen;
- j. het scheuren van grasland;
- k. het uitvoeren van groundbewerkingen, waartoe gerekend worden woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, aanleggen van drainage en ontginnen.

##### **15.4.2 Uitzondering**

De in lid 15.4.1 bedoelde vergunning is niet vereist voor werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die:

- a. plaatsvinden in of op gronden waarvan op basis van archeologisch onderzoek is aangetoond dat er zich ter plekke geen archeologische waarden bevinden;
- b. betrekking hebben op een gebied dat niet groter is dan 5.000 m<sup>2</sup> en waarbij de bodem tot maximaal 50 centimeter onder maaiveld wordt geroerd;
- c. het normale onderhoud betreffen, waaronder begrepen het beheer en onderhoud van watergangen zoals het baggeren tot het vastgestelde ontwerpprofiel van de watergang ;
- d. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende omgevingsvergunning;
- e. op archeologisch onderzoek zijn gericht.

##### **15.4.3 Toelaatbaarheid**

- a. De in lid 15.4.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend indien de plaats waar werken en/of werkzaamheden zullen worden uitgevoerd voldoende archeologisch is onderzocht en een rapport op basis van de in de beroepsgroep geldende normen is overgelegd waaruit naar het oordeel van burgemeester en wethouders in voldoende mate blijkt dat:
  1. de archeologische waarden in voldoende mate zijn zeker gesteld; of
  2. er geen archeologische waarden aanwezig zijn; of
  3. de archeologische waarden niet of niet onevenredig worden geschaad.
- b. Het bevoegd gezag kan een of meer van de volgende voorschriften verbinden aan het verlenen van een omgevingsvergunning als bedoeld in lid 15.4.1:

1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
2. de verplichting tot het doen van opgravingen zoals bedoeld in de Monumentenwet 1988; of;
3. de verplichting de uitvoering van de werken of werkzaamheden te laten begeleiden door een erkende partij die voldoet aan door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties en onder toezicht van de deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg.

#### **15.5 Wijzigingsbevoegdheid**

Burgemeester en wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat de bestemming 'Waarde - Archeologie Heusden 4' wordt verwijderd, mits na voldoende onderzoek van de vindplaats en het inwinnen van deskundigenadvies blijkt dat voor de archeologisch waardevolle gebieden de waardebepalende elementen niet zijn te handhaven in relatie tot de functie van de gronden en de gebouwen, en de aanwezige bodemvondsten naar elders zijn overgebracht.

## **Artikel 16      Waterstaat - Waterbergingsgebied**

### **16.1      Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Waterstaat - Waterbergingsgebied' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van het waterbergend vermogen.

### **16.2      Bouwregels**

Ter plaatse van de in deze bestemming bedoelde gronden mag uitsluitend worden gebouwd ten behoeve van de bestemming, en voorts met inachtneming van de volgende regels:

- a. uitsluitend toegestaan zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de waterberging;
- b. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 2 meter.

### **16.3      Specifieke gebruiksregels**

- a. De regels van deze dubbelbestemming gelden primair ten opzichte van de regels van iedere andere bestemming, waarmee de dubbelbestemming samenvalt;
- b. De regels van een andere bestemming zijn van overeenkomstige toepassing indien en voor zover deze regels in overeenstemming zijn met de regels van deze dubbelbestemming.

### **16.4      Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen gebouwen zijnde, of van werkzaamheden**

#### **16.4.1      Omgevingsvergunning**

Het is verboden op de gronden met de bestemming 'Waterstaat - Waterbergingsgebied' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van burgemeester en wethouders de volgende werken, geen gebouwen zijnde, en werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:

- a. het ophogen van de bodem;
- b. het verzetten van grond van meer dan 100 m<sup>3</sup> of op een diepte van meer dan 0,6 meter beneden maaiveld;
- c. het aanleggen van dammen, voor zover grondberoeringen plaatsvinden dieper dan 0,3 meter;
- d. het aanleggen van stuwen;
- e. het aanbrengen of wijzigen van kaden;
- f. het dempen van sloten, greppels en overige wateren;
- g. het aanbrengen van oeverbegroeiing;
- h. het aanbrengen van houtopstanden;
- i. het aanbrengen van niet-omkeerbare verhardingen of verharde oppervlakten van meer dan 100 m<sup>2</sup>.
- j. de aanleg van drainage, tenzij het gaat om vervanging van een al bestaande drainage;
- k. het verlagen van de waterstand anders dan door middel van het graven van sloten of het toepassen van drainagemiddelen, met uitzondering van grondwateronttrekkingen.



#### **16.4.2 Uitzonderingen**

Het in 16.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

- a. het normale onderhoud betreffen overeenkomstig de overige bestemmingen van deze gronden, dan wel van ondergeschikte betekenis zijn en/of voortvloeien uit het normale gebruik overeenkomstig de bestemming;
- b. reeds in uitvoering zijn, dan wel krachtens een verleende vergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van het van kracht worden van dit inpassingsplan;
- c. worden verricht in het kader van vruchtwisseling;
- d. rechtstreeks dienen ter uitvoering van de maatregelen Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost.

#### **16.4.3 Toelaatbaarheid**

- a. De in 16.4.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het waterbergend vermogen van de gronden.
- b. Alvorens te beslissen omtrent een vergunning als bedoeld in 16.4.1 wint het bevoegd gezag advies in bij het ter plaatse bevoegde waterstaatsgezag.

## **Artikel 17      Waterstaat - Waterkering**

### **17.1      Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn naast de overige daaraan gegeven bestemmingen primair bestemd voor de volgende doeleinden:

- a. voorzieningen voor de directe en indirecte kering van het water;
- b. aanleg, instandhouding en/of bescherming van de waterkering;
- c. verhardingen, groenvoorzieningen, natuur en landschapselementen.

### **17.2      Bouwregels**

#### **17.2.1      Gebouwen**

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 gronden geen gebouwen worden gebouwd.

#### **17.2.2      Bouwwerken, geen gebouwen zijnde**

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, noodzakelijk voor het beheer en onderhoud van de waterkering mogen worden opgericht tot een maximale bouwhoogte van 3 meter.

### **17.3      Afwijken van de bouwregels**

- a. Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 17.2 ten behoeve van het bouwen van bouwwerken die op grond van de overige aan de gronden gegeven bestemming(en) is toegestaan, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de functie van de waterkering.
- b. Alvorens te beslissen omtrent het verlenen van een omgevingsvergunning als bedoeld onder a. wordt het bevoegd gezag advies in bij de beheerder van de waterkering.

### **17.4      Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen gebouwen zijnde, of van werkzaamheden**

#### **17.4.1      Omgevingsvergunning**

Het is verboden op de gronden met de bestemming 'Waterstaat - Waterkering' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van burgemeester en wethouders de volgende werken, geen gebouwen 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 aanbrengen van drainages of andere leidingen;
- f. (het verrichten van werkzaamheden die leiden tot) het wijzigen van het grondwaterpeil;
- g. het ophogen, verlagen, afgraven of egaliseren van de bodem, of het anderszins wijzigen in maaiveld- of weghoogte.

#### **17.4.2 Uitzonderingen**

Het in 17.4.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

- a. het normale onderhoud betreffen overeenkomstig de overige bestemmingen van deze gronden, dan wel van ondergeschikte betekenis zijn en/of voortvloeien uit het normale gebruik overeenkomstig de bestemming;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit inpassingsplan;
- c. rechtstreeks dienen ter uitvoering van de maatregelen Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost.

#### **17.4.3 Toelaatbaarheid**

- a. De in 17.4.1 genoemde vergunning kan slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de functie van de waterkering.
- b. Alvorens te beslissen omtrent een vergunning als bedoeld in 17.4.1 wint het bevoegd gezag advies in bij de beheerder van de waterkering.

## **Artikel 18     Waterstaat - Waterlopen**

### **18.1     Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Waterstaat - Waterlopen' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

- a.   behoud en bescherming van de watergang;
- b.   taluds, oevers en onderhoudsstroken.

### **18.2     Bouwregels**

Ter plaatse van de in deze bestemming bedoelde gronden mogen uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 3 meter.

### **18.3     Afwijken van de bouwregels**

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 18.2 voor het bouwen van bouwwerken, voor zover deze zijn toegestaan binnen de andere daar voorkomende bestemming(en), mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- a.   er mag geen onevenredige aantasting plaatsvinden van de waterstaatsbelangen;
- b.   er dient vooraf schriftelijk advies te worden ingewonnen bij de beheerder van de watergang.

## Hoofdstuk 3      Algemene regels

### Artikel 19      Anti-dubbeltelregel

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 20     Algemene bouwregels**

### **20.1     Bestaande afstanden en andere maten**

#### **20.1.1     Maximale maatvoering**

Indien afstanden tot, en bouwhoogten, inhoud, aantallen en/of oppervlakten van bestaande bouwwerken die gebouwd zijn met inachtneming van het bepaalde bij of krachtens de Woningwet, op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van het plan meer bedragen dan ingevolge hoofdstuk 2 is voorgeschreven, mogen deze maten en hoeveelheden als maximaal toelaatbaar worden aangehouden.

#### **20.1.2     Heroprichting**

In het geval van (her)oprichting van gebouwen is het bepaalde in 20.1.1 uitsluitend van toepassing indien het geschiedt op dezelfde plaats.

## **Artikel 21     Algemene gebruiksregels**

### **21.1     Strijdig gebruik**

Tot een gebruik strijdig met de in het plan opgenomen bestemmingen wordt in ieder geval verstaan het gebruik van gronden en bouwwerken ten behoeve van:

- a. een seksinrichting, escortbedrijf en/of straatprostitutie.

## **Artikel 22     Algemene aanduidingsregels**

### **22.1     Overige zone - attentiegebied Natuur Netwerk Brabant**

#### **22.1.1     Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden**

Behoudens het bepaalde in lid 22.1.2, is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van burgemeester en wethouders ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - attentiegebied Natuur Netwerk Brabant' de hierna aangegeven werken, geen bouwwerk zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

- a. het aanleggen en/of verharderen van wegen, paden, parkeerterreinen of het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen, voor zover groter dan 100 m<sup>2</sup> per perceel;
- b. het verzetten van grond van meer dan 100 m<sup>3</sup> of op een diepte van meer dan 0,60 meter onder maaiveld een en ander voor zover geen vergunning vereist is in het kader van de Ontgrondingenwet;
- c. de aanleg van drainage ongeacht de diepte tenzij het gaat om vervanging van een reeds bestaande drainage;
- d. het verlagen van de waterstand anders dan door middel van het graven van sloten of het toepassen van drainagemiddelen, met uitzondering van grondwateronttrekkingen.



#### **22.1.2 Uitzonderingen omgevingsvergunningplicht**

Het in lid 22.1.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

- a. het normale onderhoud betreffen overeenkomstig de andere bestemmingen van deze gronden, dan wel van ondergeschikte betekenis zijn en/of voortvloeien uit het normale gebruik overeenkomstig de bestemming;
- b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
- c. de aanleg van de bestemming 'Natuur' betreffen.

#### **22.1.3 Toelaatbaarheid van werken en werkzaamheden**

De in lid 22.1.1 genoemde vergunning kan -gehoord het ter plaatse bevoegde waterstaatsgezag- slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse.

### **22.2 Overige zone - behoud en herstel watersystemen**

#### **22.2.1 Aanduidingsomschrijving**

De gronden ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - behoud en herstel watersystemen' zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bedoeld voor de verwezenlijking en het behoud, beheer en herstel van watersystemen.

#### **22.2.2 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

- a. Het is verboden op of in de in lid 22.2.1 genoemde gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde en/of werkzaamheden uit te voeren of te laten uitvoeren:
  1. het aanbrengen van oppervlakteverhardingen of verharde oppervlakten van meer dan 100 m<sup>2</sup>;
  2. het ophogen van gronden.
- b. Het onder a vervatte verbod is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde en/of werkzaamheden welke:
  1. het normale onderhoud, beheer en/of gebruik betreffen;
  2. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
  3. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende omgevingsvergunning;
  4. rechtstreeks dienen ter uitvoering van de maatregelen Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost.
- c. De onder a genoemde omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien:
  1. de werken, geen bouwwerken zijnde en/of werkzaamheden geen belemmering vormen voor de verwezenlijking en het behoud, beheer en herstel van de watersystemen;
  2. vooraf advies is ingewonnen bij het betrokken waterschapsbestuur.

#### **22.3 Overige zone - groenblauwe mantel**

- a. Ter plaatse van de aanduiding 'Overige zone - groenblauwe mantel' zijn de gronden tevens bestemd voor behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van het watersysteem en de ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken van de onderscheidene gebieden.
- b. Die bouwwerken, werken en werkzaamheden die rechtstreeks dienen ter uitvoering van de maatregelen 'Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost' worden geacht niet in strijd te zijn met het gestelde onder a.

#### **22.4 Overige zone - in Verordening ruimte te verwijderen Natuur Netwerk Brabant**

Ter plaatse van de aanduiding 'Overige zone - in Verordening ruimte te verwijderen Natuur Netwerk Brabant' worden de gronden onttrokken aan het Natuur Netwerk Brabant en bijbehorende gebiedsbescherming.

#### **22.5 Overige zone - Natuur Netwerk Brabant**

##### **22.5.1 Aanduidingsomschrijving**

- a. Ter plaatse van de aanduiding 'Overige zone - Natuur Netwerk Brabant' zijn de gronden mede aangewezen voor het behoud en ontwikkeling van ecologische waarden en kenmerken. In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit lid vóór de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.
- b. Die bouwwerken die rechtstreeks dienen ter uitvoering van de maatregelen 'Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost' worden geacht niet in strijd te zijn met het gestelde onder a.

##### **22.5.2 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

Behoudens het bepaalde in lid 22.5.3, is het verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden van het bevoegd gezag op en in lid 22.5.1 bedoelde gronden de volgende werkzaamheden, geen bouwwerken zijnde, uit te voeren:

- a. het verlagen, vergraven, ophogen of egaliseren van de bodem;
- b. het diepploegen, diepwoelen of het uitvoeren van andere ingrepen in de bodem, waaronder ook begrepen de aanleg van leidingen, allen dieper dan 0,60 meter onder maaiveld, waarbij de kruidlaag volledig wordt omgeploegd, alsmede de aanleg van drainage ongeacht de diepte tenzij het gaat om vervanging van bestaande drainage;
- c. het graven, dempen, dan wel verdiepen, vergroten of anderszins herprofilen van waterlopen, watergangen, greppels, kolken en overige natuurlijke oppervlaktewateren, alsmede het anderszins verlagen van de waterstand;
- d. het vellen of rooien van bos, alsmede het verwijderen van landschapselementen;
- e. het aanleggen, verbreden en verharderen van wegen, paden en parkeergelegenheden, alsmede het aanbrengen van oppervlakteverhardingen groter dan 100 m<sup>2</sup>;
- f. het verwijderen van onverharde wegen of paden;
- g. het aanbrengen van onder- en bovengrondse leidingen, constructies, installaties en apparatuur.

##### **22.5.3 Uitzonderingen omgevingsvergunningplicht**

Het in lid 22.5.2 vervatte verbod geldt niet voor werken en werkzaamheden:

- a. waarvoor op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden is verleend;
- b. welke op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan in uitvoering waren en hiervoor een vergunning is verleend;
- c. welke het normale onderhoud en beheer betreffen;
- d. de aanleg van de bestemming 'Natuur' betreffen.

#### **22.5.4 Toelaatbaarheid van werkzaamheden**

De in lid 22.5.2 bedoelde werken of werkzaamheden zijn toelaatbaar, indien de aanwezige ecologische waarden en kenmerken niet onevenredig worden aangetast en er geen negatieve effecten optreden in aangrenzende Natura 2000-gebieden.

### **Artikel 23     Algemene afwijkingsregels**

Indien niet op grond van een andere bepaling kan worden afgeweken van deze regels kunnen burgemeester en wethouders door middel van een omgevingsvergunning afwijken van de in de regels voorgeschreven maatvoering met ten hoogste 10%.

## **Artikel 24     Algemene wijzigingsregels**

### **24.1     Wijziging bestemmingsgrenzen**

- a. Gedeputeerde Staten zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen, met dien verstande dat het plangebied niet wordt vergroot, voor zover dit van belang is in verband met de veiligheid, voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken danwel voor zover dit noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein en voldaan wordt aan de voorwaardelijke verplichtingen als bedoeld in 6.3.2.
- b. De overschrijdingen of afwijkingen als bedoeld onder a. mogen echter niet meer bedragen dan 3 meter en het bestemmingsvlak mag niet meer dan 10% worden vergroot.

## **Artikel 25      Overige regels**

### **25.1      Beperking bevoegdheid**

De gemeenteraden van de gemeenten 's-Hertogenbosch en Heusden zijn na onherroepelijk worden van dit inpassingsplan bevoegd een bestemmingsplan vast te stellen voor de gronden waarop dit inpassingsplan betrekking heeft, mits daarbij wordt voorzien in de bestemmingen, en en de planregels zoals neergelegd in dit inpassingsplan.



## Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

### Artikel 26 Overgangsrecht

#### 26.1 Overgangsrecht bouwwerken

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan 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 teniet gaan 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 teniet gegaan.
- b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van sub a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in sub a met maximaal 10%.
- c. Sub a 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.

#### 26.2 Overgangsrecht gebruik

- a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het inpassingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het bepaalde in sub 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 het bepaalde 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.
- d. Het bepaalde onder a 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 27      Slotregel**

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het inpassingsplan 'Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost'.





Brabantlaan 1  
Postbus 90151  
5200 MC 's-Hertogenbosch  
Telefoon (073) 681 28 12  
Fax (073) 614 11 15  
[info@brabant.nl](mailto:info@brabant.nl)  
[www.brabant.nl](http://www.brabant.nl)