



M.e.r.-beoordeling

Reconstructie N65 te Helvoirt

projectnummer 0415765.100
definitief
3 maart 2020

M.e.r.-beoordeling

Reconstructie N65 te Helvoirt

projectnummer 0415765.100

definitief
3 maart 2020

Auteurs

J.D. van den Broek

Opdrachtgever

Gemeente Haaren
Mgr Bekkersplein 2
5076 AV HAAREN

datum vrijgave	beschrijving revisie
3-3-2020	definitief

goedkeuring
G.E. La Rose

vrijgave
P.F.G.M. Kennes

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Waarom een m.e.r.-beoordeling	1
1.3	Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling	2
1.4	Leeswijzer	2
2	Plaats en kenmerken	4
2.1	Ligging	4
2.2	Bestaand grondgebruik	4
2.3	Omvang van het project	5
2.3.1	Kruising Kreitestraat/Hoge Raam – N65	6
2.3.2	Kruising Torenstraat – N65	6
2.3.3	Ecopassage Helvoirts Broek, parallelvoorzieningen en tijdelijke N65	7
2.4	Overige kenmerken, cumulatie en gevoelige gebieden	8
3	Kenmerken van het potentiële effect	10
3.1	Hinder voor de omgeving	10
3.1.1	Verkeer	10
3.1.2	Luchtkwaliteit	11
3.1.3	Geluid	11
3.1.4	Externe veiligheid	12
3.2	Bodem en water	14
3.2.1	Bodem	14
3.2.2	Trillingen	14
3.2.3	Water	14
3.3	Ecologie	16
3.3.1	Beschermde soorten	16
3.3.2	Beschermde gebieden	17
3.4	Archeologie, cultuurhistorie en landschap	18
3.4.1	Archeologie	18
3.4.2	Cultuurhistorie en landschappelijke inpassing	18
4	Conclusie	20

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De N65 doorkruist de kernen Vught en Helvoirt. De toenemende hoeveelheid verkeer en opstoppen op de kruisingen veroorzaken een verslechtering van de luchtkwaliteit en geluidhinder in de directe omgeving van de weg. Daarnaast vormt de weg een barrière en zorgt voor een slechte oversteekbaarheid van de verschillende kruisingen voor zowel auto's als het langzaam verkeer. Dit heeft negatieve gevolgen voor de algemene verkeersveiligheid. Om deze knelpunten te verminderen werkt de gemeente Haaren, samen met Rijkswaterstaat, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Vught, aan de reconstructie van de N65. Ten behoeve van de reconstructie wordt door de gemeente Haaren een bestemmingsplan opgesteld.

Ten behoeve van het bestemmingsplan 'N65 Helvoirt 2019' wordt een m.e.r.-beoordeling opgesteld. De m.e.r.-beoordeling heeft als doel om te toetsen of, als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling, sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen.

1.2 Waarom een m.e.r.-beoordeling

De procedure van een milieueffectrapportage (m.e.r.) is bedoeld om het milieubelang vroegtijdig en volwaardig in de plan- en besluitvorming in te brengen. Een m.e.r. is altijd gekoppeld aan een besluit, bijvoorbeeld een structuurvisie of een bestemmingsplan. Het centrale onderdeel van een m.e.r. is het milieueffectrapport (MER) waarin de milieueffecten voor een tal van aspecten voor een of meerdere alternatieven geanalyseerd en beoordeeld worden ten opzichte van de referentiesituatie. Deze m.e.r.-procedure is van toepassing bij activiteiten waarvan reeds vast staat dat er mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen optreden. Deze activiteiten met bijbehorende drempelwaarden staan weergegeven in onderdeel C van het Besluit m.e.r. (dit geldt eveneens voor activiteiten uit onderdeel D waar een plan, bijvoorbeeld een structuurvisie, voor nodig is).

Naast het direct uit moeten voeren van een m.e.r. zijn in het Besluit m.e.r. ook activiteiten met bijbehorende drempelwaarden aangegeven waarvoor eerst beoordeeld moet worden of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze activiteiten en drempelwaarden staan benoemd in onderdeel D van het Besluit m.e.r. Voor deze activiteiten dient een zogenaamde m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden.

De N65 is een autoweg. De aanpassing van een autoweg is genoemd in bijlage D van het Besluit m.e.r. Over een lengte van meer dan 5 kilometer vinden op diverse locaties aanpassingen aan de N65 plaats. Dit betekent dat er een m.e.r.-beoordeling uitgevoerd moet worden. Het Besluit m.e.r. maakt hierbij geen onderscheid of aanpassingen aan de weg plaatsvinden ten behoeve van de leefbaarheid (zoals bij de N65), of de capaciteit.

Nr.	Activiteit	Drempelwaarde
D 1.1	De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg.	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een weg met een tracélengte van 5 kilometer of meer.

1.3 Criteria voor het toetsen van activiteiten in een m.e.r.-beoordeling

Er bestaan bepaalde inhoudelijke vereisten voor het toetsen of sprake is van mogelijke belangrijke nadelige milieugevolgen. Deze inhoudelijke vereisten staan benoemd in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. In deze richtlijn staan drie aspecten waaraan de voorgenomen activiteiten in een m.e.r.-beoordeling aan getoetst worden (zie samenvatting in tekstbox):

1. Kenmerken van het project;
2. Plaats van het project;
3. Kenmerken van het potentiële effect.

1.4 Leeswijzer

Dit rapport volgt de indeling van bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. In hoofdstuk twee staan de kenmerken van het project centraal, in hoofdstuk drie de plaats van het project en in hoofdstuk vier de kenmerken van potentiële effecten. Het rapport sluit in hoofdstuk vijf af met enkele conclusies.

Selectiecriteria Europese richtlijn

1. Kenmerken van de projecten

Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- de omvang van het project,
- de cumulatie met andere bestaande en/of goedgekeurde projecten,
- het gebruik van natuurlijke hulpbronnen,
- de productie van afvalstoffen,
- verontreiniging en hinder,
- risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën,
- de risico's voor de menselijke gezondheid.

2. Plaats van de projecten

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

- het bestaande en goedgekeurde landgebruik,
- de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied,
- het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:
 - wetlands, oeverformaties, riviermondingen,
 - kustgebieden en het mariene milieu,
 - berg- en bosgebieden,
 - reservaten en natuurparken,
 - gebieden die in de wetgeving van de lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd;
 - speciale beschermingszones, door de lidstaten aangewezen krachtens Richtlijn 2009/147/EG en Richtlijn 92/43/EEG,
 - gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden,
 - gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid,
 - landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

3. Kenmerken van het potentiële effect

Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen:

- het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking),
- de aard van het effect,
- het grensoverschrijdende karakter van het effect,
- de intensiteit en complexiteit van het effect,
- de waarschijnlijkheid van het effect,
- de verwachte aanvang, de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect,
- de cumulatie van effecten met de effecten van andere bestaande en/of goedgekeurde projecten,
- de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen.

2 Plaats en kenmerken

2.1 Ligging

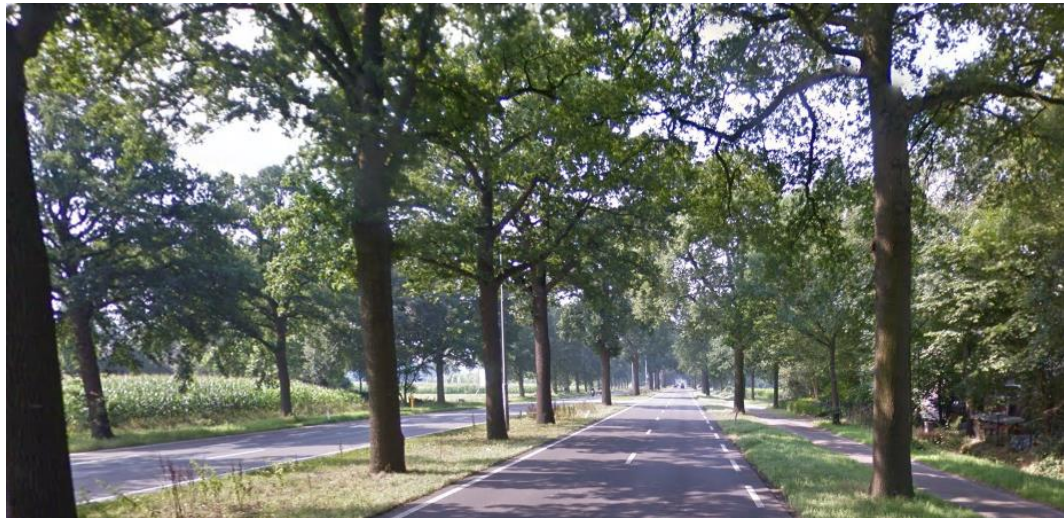
Het plangebied wordt aan de oostelijke zijde begrensd door de gemeentegrens van Haaren en loopt in westelijke richting tot de Kreitestraat/Hoge Raam (hectometerpaal 11.0). Het plangebied bestaat niet alleen uit de gronden van de N65. Ter hoogte van de bebouwde kom van Helvoirt, behoort de kruising Torenstraat/ Molenstraat eveneens tot het plangebied. Tevens is het plangebied vergroot om de fietstunnel, de ecopassage en de parallelstructuur mogelijk te maken. De gedeelten van de Gestelstraat en Hoge Raam die verhard dienen te worden behoren eveneens tot het plangebied (het zuidoostelijke deel). De gronden behorende bij de te amoveren panden zijn geheel opgenomen in het plangebied. Ten slotte is er een perceel ten westen van Helvoirt, waar natuurcompensatie plaatsvindt, opgenomen in het plangebied.



Figuur 2-1: Het plangebied.

2.2 Bestaand grondgebruik

De N65 volgt de contouren van het landschap en wordt begeleid door laanbeplanting of groene flanken (bermen, hagen, bomen etc.). De weg wordt gezien als één van de mooiste en groenste rijkswegen van Brabant. De groene uitstraling wordt versterkt door een aantal boom- en plantenkwekerijen die langs de N65 gevestigd is. De rechte structuur ontleent de weg aan haar historie. De weg doorkruist de dorpen Helvoirt en Vught. Deze doorkruising zorgt ervoor dat Vught functioneel gezien in twee delen gesplitst is. In Helvoirt vormt de N65 een barrière tussen de kern en de verspreid liggende bebouwing in het landelijk gebied ten zuiden van de weg. Onderstaand beeld geeft een typering van de sferen en kwaliteiten die de weg ontmoet.



Figuur 2-2: N65 vanaf Helvoirt richting Oisterwijk.

2.3 Omvang van het project

Er zijn meerdere wegen die in het plangebied kruisen met de N65. Binnen de reconstructie van de weg staan twee kruisingen centraal, de kruising tussen de N65 en de Torenstraat en de kruising van de Kreitestraat/Hoge Raam en de N65. Daarnaast worden parallelwegen en een ecopassage gerealiseerd.



Figuur 2-3: Overzicht bouwstenen N65 Helvoirt.

2.3.1 Kruising Kreitestraat/Hoge Raam – N65

De ongeregelde gelijkvloerse kruising Kreitestraat/ Hoge Raam - N65 is, in de huidige situatie, moeilijk oversteekbaar en verkeersonveilig. In de nieuwe situatie wordt de kruising getransformeerd tot een veilige oversteekplaats voor fietsers en voetgangers. Om een veilige oversteekplaats voor fietsers te creëren wordt er, nabij de bestaande kruising, een fietstunnel aangelegd. Deze tunnel is toegankelijk voor fiets- en voetgangersverkeer.

In de huidige situatie dient deze kruising als op- en afrit voor de N65. Doordat deze op- en afritten als onveilig beschouwd worden en er parallelwegen aangelegd worden voor het agrarisch verkeer, zijn de Kreitestraat en de Hoge Raam in de toekomstige situatie niet aangesloten op de N65. Het is daardoor voor automobilisten niet meer mogelijk om de N65 te kruisen of te betreden. Automobilisten kunnen gebruik maken van de parallelwegen en kunnen de N65 betreden via de Torenstraat. Om de Hoge Raam geschikt te maken als alternatieve route voor het (agrarisch) verkeer, wordt deze tussen de Antwerpsebaan en Molenstraat, verhard.



Figuur 2-4: Visualisatie kruising Kreitestraat/Hoge Raam - N65

2.3.2 Kruising Torenstraat – N65

De gelijkvloerse kruising Torenstraat is, in de huidige situatie, een moeilijk oversteekbare en gevaarlijke kruising. Daarnaast is er, door de aanwezige verkeersregelinstantie (VRI), sprake van veel afremmend en optrekkend verkeer. Daarnaast is sprake van veel roodlichtnegatie. In de nieuwe situatie wordt de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid verbeterd en het remmen en optrekken aanzienlijk verminderd. In de nieuwe situatie is de Torenstraat gelegen op maaiveldniveau en kruist over de verdiepte N65. De N65 is gelegen in een tunnelbak, circa 4 meter onder maaiveldniveau. De Torenstraat wordt, ter plaatse van de kruising, ingericht als ovonde.

Vanwege de verdiepte ligging van het kruispunt en de aanleg van de ecopassage is het tankstation aan de zuidzijde van de N65 niet meer inpasbaar. Er is te weinig ruimte voor het in- en uitvoegen van het verkeer. In de nieuwe situatie wordt het tankstation circa 300 meter verplaatst richting Vught. Het tankstation ten noordwesten van het kruispunt is bereikbaar via de oprit naar de N65 richting Tilburg.



Figuur 2-5: Visualisatie Torenstraat - N65

2.3.3 Ecopassage Helvoirts Broek, parallelvoorzieningen en tijdelijke N65

Om te voorzien in een passage voor verschillende diersoorten, wordt een gecombineerde ecopassage (zowel nat als droog) gerealiseerd.

In de huidige situatie is er slechts langs een gedeelte van de N65 sprake van parallelvoorzieningen. Diverse percelen worden direct op de N65 ontsloten. Dit zorgt voor een verkeersonveilige situatie voor het invoegend en afslaand verkeer. Om de N65 te ontzien van dit bestemmingsverkeer én de bereikbaarheid van de percelen te waarborgen, wordt een structuur aan parallelvoorzieningen gerealiseerd.



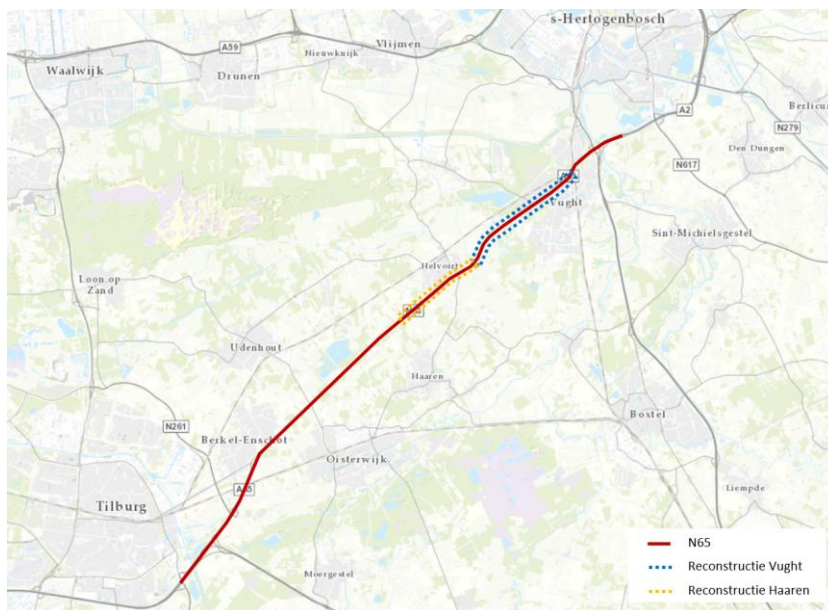
Figuur 2-6: Visualisatie ecopassage.

2.4 Overige kenmerken, cumulatie en gevoelige gebieden

De ontwikkeling van de N65 heeft geen bijzondere kenmerken ten aanzien van:

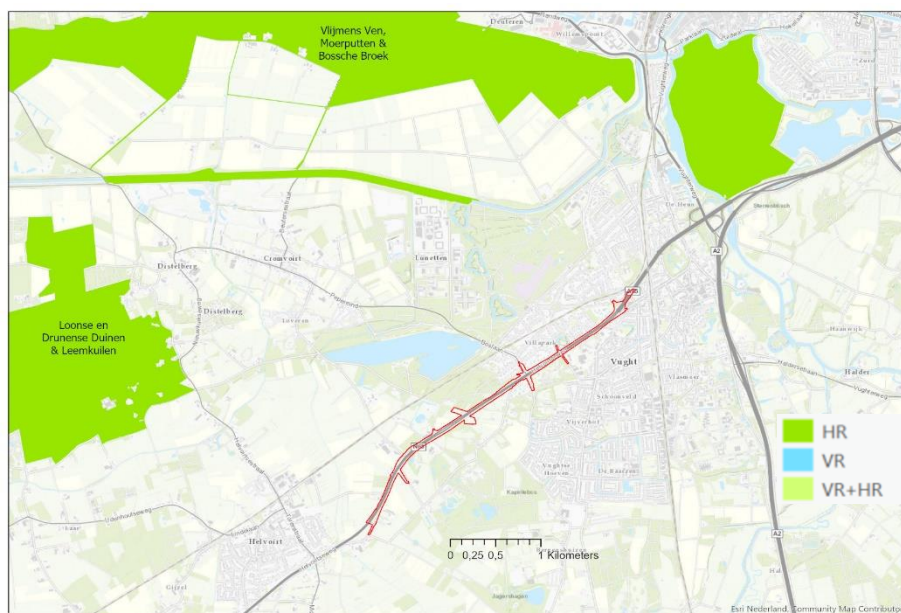
- het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;
- de productie van afvalstoffen;
- risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.

Deze m.e.r.-beoordeling is gekoppeld aan het bestemmingsplan N65 Vught, het maakt de reconstructie van de N65 in de gemeente Vught mogelijk. Het plan hangt samen met het bestemmingsplan N65 Helvoirt in de gemeente Haaren. Om rekening te houden met cumulatie van effecten is waar relevant bij omgevingseffecten onderzoek uitgevoerd op het niveau van het overkoepelende project.

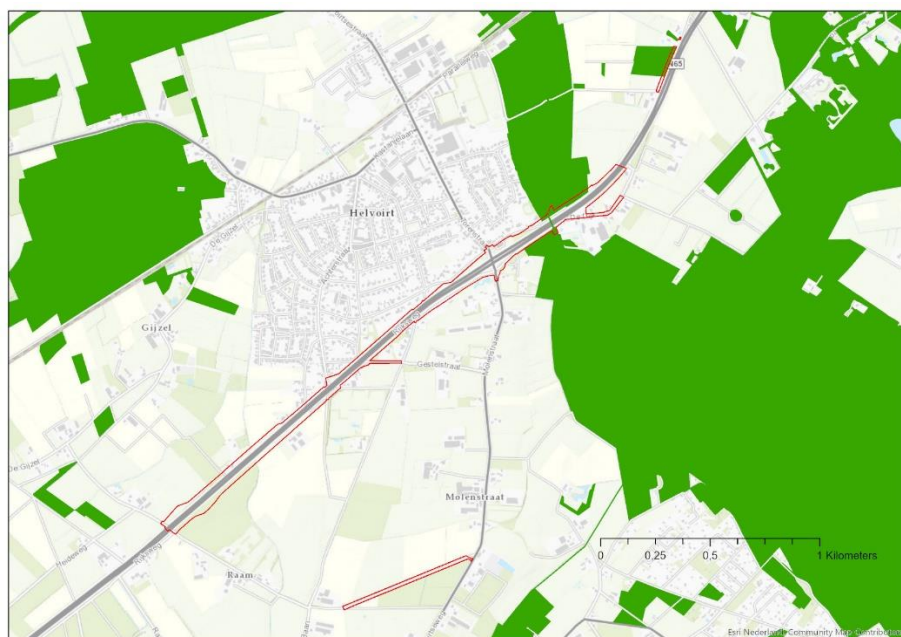


Figuur 2-7: Ligging N65 Vught en Helvoirt.

Onder gevoelige gebieden (zoals genoemd in bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r.) vallen Natura2000-gebieden, Natuurnetwerk Nederland (NNN), Nationale landschappen en beschermde monumenten. Het plangebied ligt op 2 kilometer van de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden. Op twee locaties wordt in Natuurnetwerk Brabant (NNB), zoals het Natuurnetwerk Nederland heet in de provincie Noord-Brabant, gewerkt. Er bevinden zich geen beschermde monumenten in het plangebied.



Figuur 2-8: Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plangebied.



Figuur 2-9: NNN-gebieden in en rondom het plangebied.

3 Kenmerken van het potentiële effect

3.1 Hinder voor de omgeving

3.1.1 Verkeer

De toekomstige verkeerssituatie als gevolg van de reconstructie van de N65 is onderzocht in twee rapporten door Goudappel Coffeng (2019). De volledige rapporten zijn meegenomen als bijlage bij het bestemmingsplan. Het onderzoek geeft inzicht in de verkeersintensiteit op het onderliggende wegennet. Op basis van de verkeerscijfers voor 2030 is ook voor 18 kruispunten de toekomstige afwikkelingskwaliteit in beeld gebracht.

Verkeersintensiteit

Er is een vergelijking is gemaakt tussen verkeersintensiteiten bij de autonome situatie (2017 en 2030) en de Reconstructie N65. Hieruit blijkt dat op het overgrote gedeelte van het onderliggend wegennet de verkeersintensiteit niet significant toeneemt ten opzichte van autonome situatie in 2030. De Torenstraat is hier de uitzondering op. Op deze weg neemt de verkeersintensiteit met circa 21% toe. De kruispunten op de Torenstraat kunnen deze toename kan echter goed verwerken, waardoor het geen sprake is van lange verliestijden.

Kruispunten

Van de 18 onderzochte kruispunten zijn er drie in de gemeente Haaren gelegen. Het betreft de kruisingen Torenstraat - Kastanjelaan, Torenstraat - De Jonge van Zwijnsbergenstraat en Torenstraat - Oude Rijksweg. Uit het onderzoek is gebleken dat alle kruispunten het verkeer goed kunnen verwerken.

Torenstraat - Kastanjelaan

Op het gelijkwaardig kruispunt Torenstraat - Kastanjelaan in de dorpskern van Helvoirt is de verkeersintensiteit in de spits dusdanig laag dat er geen sprake is van een afwikkelingsprobleem. De gemiddelde verliestijd in alle richting is 5 seconden.

Torenstraat - De Jonge van Zwijnsbergenstraat

Op het gelijkwaardig kruispunt Torenstraat - De Jonge van Zwijnsbergenstraat is de verkeersintensiteit in de spits dermate laag dat het kruispunt het verkeer goed kan afwikkelen. Er is sprake van een gemiddelde verliestijd van 5 tot 10 seconden.

Torenstraat - Oude Rijksweg

Het kruispunt Torenstraat - Oude Rijksweg is een voorrangskruispunt dat op enkele tientallen meters van de N65 is gelegen. In de toekomst gaat de aansluiting op de N65 veranderen. Dit zal invloed hebben op de verkeersafwikkeling. Uit onderzoek is gebleken dat er in de toekomstige situatie sprake is van een gemiddelde verliestijd van 20 tot 30 seconden. Hiermee zijn geen problemen met de verkeersafwikkeling te verwachten.

Conclusie

Voor het aspect verkeer worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht.

3.1.2 Luchtkwaliteit

In het kader van de Reconstructie N65 (Vught + Helvoirt) is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd door Antea Group (2019), het volledige rapport is meegenomen als bijlage bij het bestemmingsplan.

Uit de resultaten blijkt dat de geldende grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie voor stikstofdioxide niet wordt overschreden. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie ligt voor deze stof (ruim) onder de grenswaarde. Uit de resultaten blijkt dat de geldende grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie voor fijn stof (PM_{2,5}) niet wordt overschreden. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie ligt voor deze stof (ruim) onder de grenswaarde.

De grenswaarden worden ruimschoots worden gerespecteerd. Dit komt mede omdat de bronbijdrage van de wegen beperkt is; de achtergrondconcentratie betreft het grootste aandeel aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen. Er worden daarom geen negatieve effecten verwacht op de luchtkwaliteit als gevolg van de reconstructie van de N65.

Conclusie

Voor het aspect luchtkwaliteit worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht.

3.1.3 Geluid

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een akoestisch onderzoek uitgevoerd door Antea Group (2019), het volledige rapport is meegenomen als bijlage bij het bestemmingsplan. Dit onderzoek richt zich op het onderliggende wegennet, wat valt onder de Wet geluidhinder en Wet ruimtelijke ordening. De N65 zelf valt onder de Wet milieubeheer en hiervoor wordt separaat een onderzoek uitgevoerd bij het vast te stellen bestemmingsplan. Wel is in het eerste onderzoek een cumulatieberekening uitgevoerd.

Onderliggende wegennet

Uit de rekenresultaten blijkt dat de toename vanwege de wijzigingen aan de Molenstraat/Torenstraat, ten hoogste 1 dB bedraagt. Bij de wijziging van de Dijk richting Vught en richting Antwerpse Baan blijft de geluidbelasting onder de voorkeursgrenswaarde, waarom worden geen wezenlijk negatieve effecten verwacht.

De nieuwe wegen betreffen de parallelweg ten noorden van de N65 ten hoogte van de Hoge Raam, de parallelweg ten zuiden van de N65 ter hoogte van de Kreitestraat, de Gestelstraat en de parallelweg langs de N65 tussen de Groene Wouddreef en de Kruishoeveweg. De genoemde nieuwe wegen liggen buiten de bebouwde kom en worden gerealiseerd als fietsstraat waarbij de daaraan gelegen (klein aantal) woningen via deze weg worden ontsloten. Er geldt een maximum rijsnelheid van 60 km/uur. De wegen bestaan uit 1 rijstrook en zijn of doodlopend uitgevoerd voor gemotoriseerd verkeer of komen uit op een onverharde weg. Deze wegen worden enkel gebruikt voor (gemotoriseerd) bestemmingsverkeer waardoor de etmaalintensiteit op deze weg zeer beperkt is. Vanwege de beperkte verkeersstroom op de nieuwe parallelwegen en de Gestelstraat zal de geluidbelasting vanwege deze wegen akoestisch niet relevant zijn op de omliggende woningen.

Voor het te wijzigen deel van de Achterstraat en het Schilderstraatje (beiden 30 km/uur wegen) zijn berekeningen uitgevoerd in verband met de berekening van het effect van de wijziging. Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de Achterstraat en het Schilderstraatje op de maatgevende woningen niet zal toenemen. De berekende geluidbelasting blijft beneden de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Aangezien de geluidbelasting vanwege de Achterstraat en het Schilderstraatje niet toeneemt en onder de voorkeursgrenswaarde blijft voor de plansituatie in het jaar 2035, worden geen negatieve effecten verwacht.

Uitstralingseffect

Uit de berekeningen naar het uitstralingseffect volgt dat de wijzigingen aan de N65 en op sommige wegen van het onderliggend wegennet in principe een positief akoestisch effect heeft. Op een enkele weg binnen Haaren vindt echter een relevante toename (vanaf 1,5 dB) plaats, maar de toename op deze wegen betreft in de meeste gevallen 1,5 tot 2 dB en ligt onder de voorkeursgrenswaarde, er worden daarom geen wezenlijke negatieve effecten verwacht.

N65 en cumulatie

Voor de geluidhinder van de N65 worden geluidschermen toegepast, de locatie hiervan is meegenomen als bijlage bij de regels van het bestemmingsplan. Uit de berekeningen in het onderzoek blijkt dat er nog steeds een hoge geluidbelasting optreedt op sommige woningen, wel verbetert de geluidbelasting ten opzichte van de autonome situatie. Er volgt nog een akoestisch onderzoek voor de geluiduitstraling van de N65.

Conclusie

Door de geluidschermen langs de N65 worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht voor het aspect geluid.

3.1.4 Externe veiligheid

Beoordeling effecten verschuiving referentiepunt

Het project komt in essentie neer op het upgraden van een bestaande autoweg waarbij de referentielijn ongewijzigd blijft. Het voornemen heeft geen gevolg voor de omvang en samenstelling van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hiervan zijn dus geen negatieve effecten te verwachten op de omgeving.

Beoordeling plaatsgebonden risico

Het PR-plafond bedraagt nul meter. Het voornemen heeft geen gevolg voor de omvang van het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de omgeving van de weg spelen geen veranderingen die van invloed zijn op de herkomst of bestemming van gevaarlijke stoffen. Ten gevolge van verdiepte kruisingen zal de doorstroomsnelheid gering veranderen. Dit verschil is echter zodanig minimaal dat het geen verschuiving in het vervoersaandeel van gevaarlijke stoffen zal betekenen. Er zal derhalve ook geen (dreigende) overschrijding van het PR-plafond plaatsvinden.

Voor de ongevalsfrequentie wordt uitgegaan van de ongevalsfrequentie voor dit tracé op basis waarvan de basisnetafstand in de Regeling basisnet is vastgesteld. Hierbij wordt opgemerkt dat het verbeteren van de verkeersveiligheid van het tracé een van de aanleidingen is voor het verkennen van verandering van het tracé.

Beoordeling groepsrisico

Het groepsrisicoplafond verandert door het voornemen niet ($PR 10^{-6}$ = nul meter, $Pr 10^{-7}$ is 48 meter); de vervoersomvang en samenstelling veranderen niet, waarbij wordt uitgegaan van de ongevals frequentie voor dit tracé op basis waarvan de basisnetafstand in de Regeling basisnet is vastgesteld (zie artikel 5).

Effecten voor ligging plasbrandaandachtsgebied

Uit de Regeling basisnet volgt dat er geen plasbrandaandachtsgebied is vastgesteld, er zijn derhalve ook geen effecten. Op grond van het gestelde in de beleidsregels volgt dat voldaan wordt aan de normering van het plaatsgebonden risico en dat het groepsrisico niet verandert.

Toetsing aan het Besluit externe veiligheid transportroutes

Wanneer een beoordeling parallel aan het Bevt wordt gemaakt dan zijn de conclusies:

- De omvang van het plaatsgebonden risico volgt uit de Regeling basisnet en bedraagt nul meter.
- Het groepsrisico (zie de berekening in het bestemmingsplan), is kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde, zodat een beperkte verantwoording van toepassing is.
- Voor de beperkte verantwoording is relevant dat de zelfredzaamheid van personen in de omgeving niet negatief wordt beïnvloed door de aanpassing, de bestrijdbaarheid van een incident evenmin.

LPG-tankstation

Plaatsgebonden risico

Voor LPG-tankstations zijn de $PR 10^{-6}$ -contouren bepaald in de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Bij een LPG-tankstation gelden $PR 10^{-6}$ -contouren voor het LPG-vulpunt, de LPG-tank en het LPG-afleverpunt. Deze afstanden bedragen voor dit tankstation (op basis van de maximale jaardoorzet LPG van $>1.000 \text{ m}^3$) respectievelijk 40 meter vanaf het vulpunt, 25 meter vanaf het ondergrondse reservoir en 15 meter vanaf de afleverzuil.

Het plangebied heeft nog geen locaties aangeduid voor de bovengenoemde risicopunten, hierdoor is het niet mogelijk om het plaatsgebonden risicocontouren exact te weergeven. Door een zone te projecteren van 40 meter vanaf de rand van de naastgelegen kwetsbare bestemmingen wordt er een gebied uitgelicht waarbinnen de punten gerealiseerd kunnen worden zonder dat de $PR 10^{-6}$ -contouren knelpunten veroorzaken in de omgeving.

Groepsrisico

Het wettelijk invloedsgebied van een LPG-tankstation bedraagt 150 meter. Binnen dit gebied zijn er bestemmingen aanwezig die invloed hebben op het groepsrisico. Het groepsrisico van het tankstation is berekend met de LPG-tool om een indicatie te kunnen geven van het risiconiveau. Uit de berekening blijkt dat het groepsrisico van het LPG-tankstation zich zowel in de huidige als toekomstige situatie onder de oriëntatiewaarde bevindt. De hoogte van het groepsrisico neemt in de toekomstige situatie toe opzichte van de huidige situatie maar zal niet voor een toegenomen (maximaal) aantal slachtoffers zorgen.

Omdat het plangebied binnen het invloedsgebied van het LPG-tankstation is gelegen, is verantwoording van het groepsrisico conform het Bevi verplicht. Dit is gedaan in het opgestelde onderzoeksrapport ten behoeve van externe veiligheid bij de verplaatsing van het LPG-tankstation (Antea Group, 2019), het rapport is opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan.

Conclusie

Door bij de plaatsing van het LPG-vulpunt, de LPG-tank en het LPG-afleverpunt rekening te houden met PR 10⁻⁶-contouren worden voor het aspect externe veiligheid geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht.

3.2 Bodem en water

3.2.1 Bodem

De hoogte van het maaiveld loopt vanaf Tilburg naar Vught af van globaal NAP +12 meter tot NAP +5 meter. De deklaag heeft een beperkte dikte van hooguit 6 m. In de omgeving van Helvoirt ligt een deklaag kort onder het zandpakket. Hieronder ligt het eerste watervoerende pakket. Dit pakket heeft een dikte van enkele tientallen meters. Daarom worden geen negatieve effecten verwacht door de reconstructie van de N65. Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt verder bodemonderzoek uitgevoerd.

Conclusie

Voor het aspect bodem worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht.

3.2.2 Trillingen

Trillingshinder ten gevolge van verkeer op een weg kan optreden bij woningen zeer nabij de weg bij een zachte ondergrond en/of oneffenheden in de weg. De N65 ligt op een relatief stevige zandgrond. Uitgangspunt is dat de nieuwe weg en de overgangen naar de verdiepte liggingen egaal zijn. In de huidige situatie is er geen trillingshinder van de weg bekend. Op basis van het bovenstaande wordt trillingshinder op de N65 in de toekomst niet verwacht.

Conclusie

Voor het aspect trillingen worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht.

3.2.3 Water

Voor de reconstructie van de N65 Vught is door Antea Group (2020) een watertoets uitgevoerd. Het volledige rapport is meegenomen als bijlage bij het bestemmingsplan.

Waterberging

Het ontwerp voorziet in het realiseren van 6.516 m² nieuwe zaksloten. De nieuwe zaksloten kunnen 3.258 m³ water bergen (uitgaande van een waterdiepte van 0,50 m). Door het realiseren van 3.258 m³ waterberging wordt ruimschoots voldaan aan de benodigde compensatie voor te dempen zaksloten, compensatie voor toename verhardingen en compensatie voor het verlies van regionale waterberging.

Ontwateringsdiepte

De reconstructie van de N65 heeft de volgende geohydrologische effecten:

- Het dempen van zaksloten;
- Fietstunnel bij de Kreitestraat tunnel bij kruising Torenstraat;

- Verplaatsing van A-watergang ZL36.

Binnen het projectgebied wordt een aantal bestaande zaksloten (boven de gemiddelde hoogste grondwaterstand) gedempt. Tussen Touwslagerbaantje en de Antwerpse Baan wordt een hemelwaterriool aangelegd ten behoeve van de afwatering (met name afvoer hemelwater particulier terreinen). Het dempen heeft geen consequenties voor de grondwaterstand omdat de te dempen sloten worden vervangen door nieuwe sloten (betreft een verschuiving).

Door de aanleg van een tunnel wordt de stroming van grondwater deels geblokkeerd. De gedachte hierachter is dat het debiet na aanleg van de tunnel onder de tunnel moet doorstromen via het resterende watervoerende pakket onder de tunnel. De tunnel bij de kruising Torenstraat heeft echter een klein effect omdat deze tunnel niet loodrecht op de stromingsrichting van het grondwater is gelegen, maar juist evenwijdig aan de stromingsrichting is gesitueerd. De grondwaterstroming zal dus niet door de resterende dikte van het watervoerende pakket stromen, maar grotendeels aan weerszijden van de constructie langs stromen.

Uit de uitgevoerde berekeningen in de Watertoets blijkt dat de opstuwing aan de westkant minder dan 5 cm bedraagt. De verlaging van de grondwaterstanden aan de oostkant is even groot, eveneens minder dan 5 cm. Een effect van 5 cm zal een nihil effect hebben op de ontwateringsdiepte in de omgeving. Dus ook het effect om de omliggende natuur is verwaarloosbaar klein.

De invloed van de verplaatsing van de A-watergang ZL36 is zeer lokaal omdat verplaatsing enkele meters betreft en de watergang dezelfde dimensies behoudt. Het effect op de omgeving is dus verwaarloosbaar klein.

Onder de N65 varieert de ontwateringsdiepte van 1,7 m tot 2,7 m. Alleen ter plaatse van de verdiepte ligging ligt de N65 in het grondwater. De ontwateringsdiepte van de N65 voldoet ruimschoot aan de benodigde ontwateringsdiepte van 1,0 m.

Kunstwerken

Door het verlengen van de duiker aan nabij de Julianastraat neemt de opstuwing toe. De huidige duiker heeft een lengte van 55 m en deze wordt verlengd met 8 m (om aan te sluiten op de te verleggen A-watergang ZL36). In het ontwerp is voorzien om de bestaande duiker onder de N65 te behouden en met dezelfde diameter en hoogteligging te verlengen naar de verlegde watergang ZL36. Ter indicatie is de extra opstuwing berekend uitgaande van een diameter 500 mm en een volledig gevulde duiker. De extra opstuwing door 8 mm verlengen is 1,1 mm (zie figuur 5-4). Dit heeft een nihil effect.

Rioolwatertransportleiding

In de plansituatie is de Torenstraat gelegen op maaiveldniveau en kruist over de verdiepte N65. De verdiepte N65 is gelegen in een tunnelbak, circa 4 meter onder maaiveldniveau. De riooltransportleiding (zie paragraaf 2.5) ligt net buiten de keerwand van de tunnel. In de realisatiefase moet voorzichtig worden gewerkt, want er is een risico dat schade ontstaat door trillingen. Daarnaast wordt watergang ZL36 verlegd. De aannemer zal middels proefsleuven en onderzoek de locaties en mogelijkheden in beeld moeten brengen. De gemeente verwerkt dit in het programma van eisen en zal bij de uitvoeren hierop toezien.

Waterkwaliteit

In de praktijk blijkt dat de kwaliteit van afstromend wegwater sterk afhankelijk is van de oppervlaktetextuur van de verharding. In 2002 heeft de Commissie Integraal Waterbeheer geconcludeerd, dat bij een verharding met een open oppervlaktetextuur (ZOAB, TLZOAB) er sprake is van een verwaarloosbaar milieueffect. Doordat de verontreinigingen in afstromend wegwater zich hoofdzakelijk hechten aan de zwevende stof (afkomstig van bandenslijpsel en slijtage van auto-onderdelen) is het toepassen van ZOAB, in combinatie met aanvullende beheermaatregelen, betreffende periodiek reinigen van het wegdek, voldoende om negatieve milieueffecten door afstromend wegwater te voorkomen. Het wegwater van de parallelwegen stroomt via de berm af naar de zaksloten. Door de passage door de berm en bodem worden verontreinigende deeltjes ingevangen waardoor deze niet direct in het grond- en oppervlaktewatersysteem terecht komen. De wadi Helvoirt ontvangt het pompwater van de tunnel. Na de bestemmingsplanfase wordt het ontwerp van de wadi nader uitgewerkt. De zaksloten en de wadi dragen bij aan het verbeteren van de waterkwaliteit.

Conclusie

De Reconstructie N65 is beoordeeld en lijkt waterhuishoudkundig geen negatieve effecten te veroorzaken op de omgeving. Er worden daarom geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht voor het aspect water.

3.3 Ecologie

3.3.1 Beschermde soorten

Voor de reconstructie van de N65 Vught is door Antea Group (2019) een natuurtoets uitgevoerd. Het volledige rapport is meegenomen als bijlage bij het bestemmingsplan.

De natuurtoets laat zien dat de kans aanwezig is dat in het plangebied mogelijk beschermde soorten kunnen voorkomen die de voorgenomen werkzaamheden kunnen beïnvloeden. Het gaat hier specifiek om de volgende soortgroepen en soorten:

- Vleermuizen (artikel 3.5).
- Algemene broedvogels (artikel 3.1).

De effecten op beschermde soorten kunnen worden beperkt door tijdig op de aanwezigheid van deze soorten te anticiperen. Dit is in het geval van de vleermuizen mogelijk indien in de juiste periodes soortgericht onderzoek uitgevoerd wordt waarbij inzicht wordt verkregen in de daadwerkelijke aanwezigheid en aantallen van deze soorten op de relevante locaties. Indien verbodsbepalingen overtreden worden, dient een ontheffing aangevraagd te worden en dienen maatregelen genomen te worden. Geconcludeerd wordt dat geen effecten ontstaan op de staat van instandhouding doordat de soortspecifieke en zorgplichtgerelateerde maatregelen uitvoerbaar zijn.

Conclusie

Voor het aspect beschermde soorten worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht.

3.3.2 Beschermde gebieden

NNN

Binnen de grenzen van de 'Reconstructie N65' komt gebied voor behorend tot het Natuurnetwerk Brabant (NNB), zoals het Natuurnetwerk Nederland in de provincie Noord-Brabant genoemd wordt. Op twee locaties wordt in het NNB-gebied gewerkt. Op één locatie wordt de bestaande faunapassage aangepast. Feitelijk wordt door deze ingreep binnen een oppervlakte van circa 1.500m² NNB gewerkt. Op een andere locatie wordt een parallelweg aangelegd binnen 2.000 m² NNB-gebied.

De reconstructiewerkzaamheden leiden tot permanent ruimtebeslag binnen NNB-gebied door de aanleg van de parallelweg. Het betreft een oppervlakte van circa 2.000 m² ruimtebeslag binnen bos dat in het Natuurbeheerplan is aangeduid als N16.04 Vochtig bos met productie. De effecten van het permanente ruimtebeslag leiden tot een compensatieopgave van circa 0,35 hectare. De inrichting van de faunapassage leidt niet tot aantasting en de inrichting ter plaatse kan zelfs gezien worden als een deel van de invulling van de compensatieopgave. Wanneer dit gebied ingezet wordt als uitwerking van de compensatieopgave, blijft er circa 0,26 hectare compensatieopgave over. De overgebleven compensatieopgave zal gerealiseerd worden via fysieke compensatie in de nabijheid van de voorgenomen ingreep. Deze compensatie is geborgd via de procedure voor herbegrenzing op basis van het 'Nee, tenzij'-principe (artikel 5.3 VR). Hiervoor is een compensatieplan opgesteld die is meegenomen als bijlage bij het bestemmingsplan, daarom worden geen negatieve gevolgen op het NNN verwacht.

Natura 2000

Het plangebied ligt op circa 2 kilometer van de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden. Op Natura 2000-gebieden is, gezien de afstand, enkel het aspect stikstof relevant. In het kader van de Reconstructie N65 (Vught + Helvoirt) is een stikstofdepositie onderzoek op Natura 2000-gebieden uitgevoerd door Arcadis (2020), het volledige rapport is meegenomen als bijlage bij het bestemmingsplan.

Uit de berekening is gebleken dat de depositie als gevolg van de realisatie met maximaal 0,76 mol/ha toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Dit is op een hexagoon in de Loonse en Drunense Duinen, gelegen op de Nieuwkuijkseweg. Dit hexagoon is vrijwel op de weg gelegen. De hoge toename wordt veroorzaakt door een toename van circa 677 motorvoertuigen per dag gedurende de bouwfase als gevolg van omrijdverkeer via Cromvoirt en Distelberg naar Helvoirt. Een tijdelijke toename van maximaal 0,76 mol/ha leidt niet tot een verandering van de vegetatie. Een eenmalige en kleine toename van de depositie leidt niet tot meetbare verschillen in groeisnelheid van individuele planten. Daardoor ontstaan geen meetbare verschuivingen in concurrentiepositie en ook geen veranderingen in de verhouding waarmee individuele soorten in de vegetatie voorkomen. Een tijdelijke depositietoename heeft tast dus de kwaliteit van habitattypen en leefgebieden niet meetbaar aan.

In de Kampina & Oisterwijkse Vennen neemt de depositie met maximaal 0,02 mol/ha toe en in Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek is dit 0,01 mol/ha. Op hexagonen verder van de weg en werkvakken gelegen, bedraagt is geen sprake van toename van de depositie (0,00 mol/ha) of neemt deze zelfs af.

Als gevolg van de gebruiksfase van de N65, treedt geen toename van depositie op; de berekende bijdrage bedraagt maximaal 0,00 mol/ha/jr op Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek, en neemt in een aantal habitattypen binnen dit gebied zelfs af.

De realisatiefase van de N65 leidt tot een stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in een overbelaste situatie. De hoeveelheid stikstof is echter tijdelijk en te gering om te leiden tot een verandering van het ecologische systeem. De gebruiksfase leidt niet tot een stikstofdepositie en in een aantal Natura 2000-gebieden is zelfs een afname voorzien. Significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten.

Conclusie

Er worden geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht voor het aspect beschermde gebieden.

3.4 Archeologie, cultuurhistorie en landschap

3.4.1 Archeologie

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu – directoraat generaal bereikbaarheid heeft Antea Group in februari 2015 een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd, het rapport is meegenomen als bijlage bij het bestemmingsplan.

Op basis van de geraadpleegde bronnen concludeert het bureauonderzoek dat er ondanks de in principe hoge archeologische verwachting voor het grootste deel van het tracé er in het plangebied sprake is van grootschalige verstoringen als gevolg van de aanleg van de bestaande N65 en de bijbehorende zijwegen.

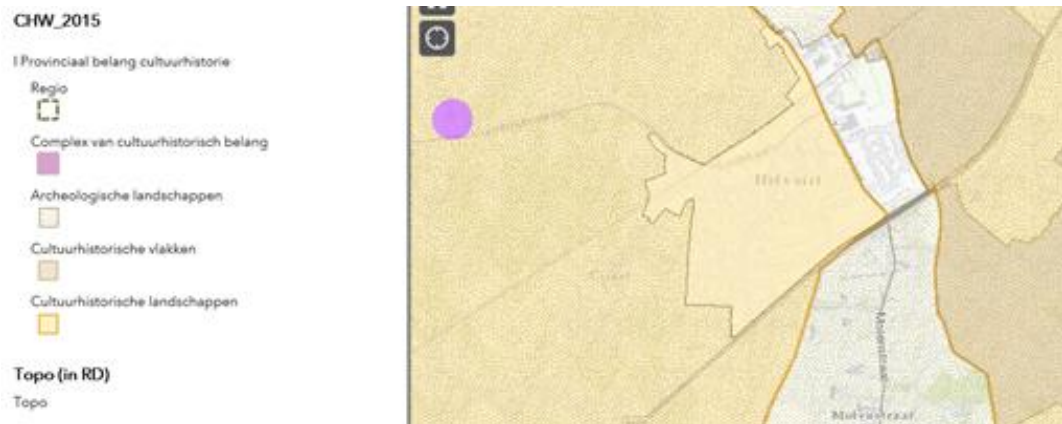
Conclusie

Mits in het bestemmingsplan een dubbelbestemming ten behoeve van archeologie wordt opgenomen, worden voor het aspect archeologie geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht.

3.4.2 Cultuurhistorie en landschappelijke inpassing

Landschap

De N65 (van oorsprong een Napoleonsbaan) wordt ervaren als een mooi ingepaste weg in een karakteristiek Noord-Brabants landschap. Het gebied waar de N65 in ligt kent vruchtbare leemgronden die het gebied veel voorspoed en rijkdom brachten. Vanaf de 19e eeuw ontstond een landgoederenzone die zich vanaf 's-Hertogenbosch in zuidwestelijke richting uitstrekte. Veel van deze landgoederen zijn zichtbaar vanaf de N65 en medebepalend voor het karakter van de N65. In de omgeving van de N65 liggen daarnaast vele monumenten. De beschermde waarden zijn opgenomen op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Brabant (zie onderstaand figuur).



Figuur 3-1: Cultuurhistorische waardenkaart van het gebied rondom de N65 in Helvoirt. : Bron: Provincie Noord-Brabant.

Monumenten

Er zijn geen monumenten binnen het plangebied aanwezig. In de directe omgeving zijn meerdere gemeentelijke- en Rijksmonumenten aanwezig. In het ontwerp is rekening gehouden met het behoud van deze monumenten.

Bomen-/lanenstructuur

De N65 is als laan een kenmerkend en voor de gemeente waardevolle laan met een robuuste boomstructuur. In de toekomstige situatie wordt deze structuur gewaarborgd. Als gevolg van de Reconstructie N65 zullen er een aantal bomen langs de N65 gekapt moeten worden. Om de structuur te waarborgen worden er nieuwe bomen aangeplant.

Bij het ontwerp voor de N65 is zoveel mogelijk rekening is gehouden met de aanwezige bomen en is instandhouding ervan nagestreefd. De bomen die mogelijk gekapt moeten worden zijn onderzocht en beoordeeld. Op basis van het definitieve ontwerp zal een passende compensatie voor de te kappen bomen worden bepaald.

Conclusie

Mits de N65 het kenmerkende cultuurhistorische karakter behoudt, worden voor het aspect cultuurhistorie geen belangrijke nadelige milieugevolgen verwacht.

4 Conclusie

Uit de m.e.r.-beoordeling blijkt dat geen sprake is van bijzondere omstandigheden ten aanzien van kenmerken en locatie van het plan, die zouden kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu ter plaatse. Voor de getoetste milieuaspecten geldt dat er geen effecten optreden, dan wel dat deze effecten met mitigerende maatregelen worden beperkt, zodat voldaan wordt aan de geldende wet- en regelgeving.

Geconcludeerd wordt dat er geen noodzaak is voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure en het opstellen van een milieueffectrapport (MER) voor de voorgenomen ontwikkeling.

Over Antea Group

Van stad tot land, van water tot lucht; de adviseurs en ingenieurs van Antea Group dragen in Nederland sinds jaar en dag bij aan onze leefomgeving. We ontwerpen bruggen en wegen, realiseren woonwijken en waterwerken. Maar we zijn ook betrokken bij thema's zoals milieu, veiligheid, assetmanagement en energie. Onder de naam Oranjewoud groeiden we uit tot een allround en onafhankelijk partner voor bedrijfsleven en overheden. Als Antea Group zetten we deze expertise ook mondiaal in. Door hoogwaardige kennis te combineren met een pragmatische aanpak maken we oplossingen haalbaar én uitvoerbaar. Doelgericht, met oog voor duurzaamheid. Op deze manier anticiperen we op de vragen van vandaag en de oplossingen van de toekomst. Al meer dan 60 jaar.

Contactgegevens

Rivium Westlaan 72
2909 LD CAPELLE A/D IJSSEL
Postbus 8590
3009 AN ROTTERDAM

E. guido.larose@anteagroup.com

www.anteagroup.nl

Copyright © 2020

Niets uit deze uitgave mag worden
verveelvoudigd en/of openbaar worden
gemaakt door middel van druk, fotokopie,
elektronisch of op welke wijze dan ook,
zonder schriftelijke toestemming van de
auteurs.