

BESTEMMINGSPLAN RECONSTRUCTIE PROVINCIALE WEG N617

GEMEENTE SCHIJNDEL

- ☐ voorontwerp
- ☐ ontwerp
- ☒ vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 22 juli 2010

16 juli 2010

110501/ZF0/099/201455

Inhoud

1 Inleiding	5
1.1 Planmotivering	5
1.2 Begrenzing van het plangebied	5
1.3 Leeswijzer	6
2 Uitgangspunten en randvoorwaarden	7
2.1 Beleidskader	7
2.2 Programma van Eisen	8
2.2.1 Wegcategorisering	8
2.2.2 Ontwerpeisen	9
3 Milieuaspecten	13
3.1 Algemeen	13
3.2 Geluidhinder en luchtkwaliteit	13
3.3 Bodem	15
3.4 Externe veiligheid	18
3.5 Natuur en Ecologie	19
3.6 Landschap	26
3.7 Archeologie	30
3.8 Waterparagraaf	31
4 Juridisch bestuurlijke aspecten	37
4.1 Algemeen	37
4.1.1 Verbeelding	37
4.1.2 Regels	37
4.1.3 Standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen (SVBP)	37
4.1.4 Toelichting	37
4.2 Beschrijving per bestemming	38
4.2.1 Agrarisch	38
4.2.2 Natuur	38
4.2.3 Verkeer	38
4.2.4 Dubbelbestemmingen	38
5 Uitvoerbaarheid	41
5.1 Economische uitvoerbaarheid	41
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41
5.2.1 Inspraak	41
5.2.2 Vooroverleg	41
5.2.3 Zienswijzen	42
Bijlage 1 Overzichtkaart reconstructie hoofdrijbaan en de aanleg van fietspaden	43
Bijlage 2 Akoestisch onderzoek	44

Bijlage 3	Luchtkwaliteitsonderzoek	45
Bijlage 4	Kaarten reconstructie N617	46
Bijlage 5	Wateradvies	47
Bijlage 6	Beleidsregel natuurcompensatie	48
Bijlage 7	Toetsing EHS reconstructie N617	49
Bijlage 8	Vleermuisonderzoek	50
Bijlage 9	Mitigatie- en compensatieplan	51
Bijlage 10	Nota vooroverleg, inspraak en zienswijze	52
Colofon		53

HOOFDSTUK

1 Inleiding

1.1**PLANMOTIVERING**

Duurzaam Veilig (Verkeer) is een initiatief van verschillende Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten. Duurzaam veilig is in Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant beschreven als een belangrijk speerpunt.

De provincie Noord Brabant heeft daarom besloten om een reconstructie uit te voeren op de weg N617 tussen 's-Hertogenbosch en Schijndel. De directe aanleiding voor deze reconstructie betreft de noodzaak van een duurzaam veilige inrichting van het traject, het opheffen van onveilige oversteken en het realiseren van een primaire fietsrelatie vanuit Schijndel richting 's-Hertogenbosch.

Om deze reconstructie mogelijk te maken, is een partiële herziening van het vigerende bestemmingsplan Buitengebied 2000 voor het gedeelte N617 op het grondgebied van Schijndel noodzakelijk.

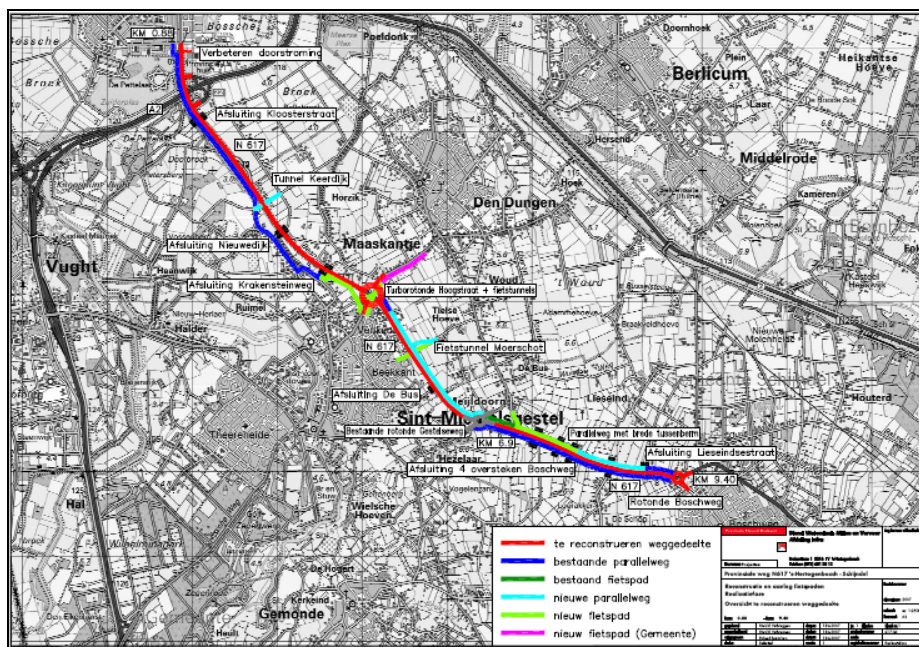
1.2**BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED**

In het plangebied is zowel de N617 zelf als een strook aan weerszijden ten behoeve van de fietsverbinding, dan wel de parallelweg gelegen. In het bestemmingsplan Buitengebied 2000 is de N617 wel aangeduid, echter niet alle plannen voor de reconstructie van de weg en de werkzaamheden met betrekking tot duurzaam veiliger omgeving passen binnen het vigerende bestemmingsplan. Om deze reconstructie toch mogelijk te maken, is het noodzakelijk dat voor het tracé een partiële herziening van het bestemmingsplan Buitengebied plaatsvindt.

Afbeelding 1.1

Reconstructie N617

In bijlage 1 is een grotere afbeelding te zien van de N617

**Afbeelding 1.2**

Wegtracé N617 gemeente

Schijndel

Voor de legenda zie afbeelding

1.1



Dit bestemmingsplan N617 bestaat uit drie delen; een plankaart waarop de bestemmingen in het plangebied zijn aangegeven, de voorschriften waarin de regels voor de op de plankaart vermelde bestemmingen zijn opgenomen en een toelichting waarin de achtergronden van dit bestemmingsplan zijn beschreven. De plankaart vormt samen met de voorschriften het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan heeft de IMRO-idn: NL.IMRO.0844.BP0008RECPROVWEG-va01.

Gekozen is voor een partiële herziening van het vigerende bestemmingsplan Buitengebied 2000.

1.3**LEESWIJZER**

In hoofdstuk 2 van de toelichting zijn de uitgangspunten en randvoorwaarden beschreven. De milieuaspecten worden in hoofdstuk 3 behandeld en in hoofdstuk 4 worden de juridisch bestuurlijke aspecten beschreven. In hoofdstuk 5 wordt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid toegelicht.

HOOFDSTUK

2

Uitgangspunten en randvoorwaarden

De aanleiding voor de totale reconstructie is de noodzaak van een duurzaam veilige inrichting van het traject, het opheffen van een groot aantal onveilige oversteken, het realiseren van een primaire fietsrelatie vanuit Schijndel richting 's-Hertogenbosch. Dit alles in combinatie met een duurzame instandhouding van de wegverharding van de N617. In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten en randvoorwaarden nader toegelicht.

2.1

BELEIDSKADER***Algemeen***

Voor zover het beleid nog actueel is wordt verwezen naar het beleidskader in het Bestemmingsplan Buitengebied Schijndel 2000, gemeente Schijndel. In deze paragraaf is alleen het relevante beleid dan wel het afwijkende beleid, ten opzichte van het vigerende bestemmingplan, ten behoeve van de reconstructie van de N617 opgenomen.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (Pvvp)

De provincie Noord-Brabant heeft in haar in november 2006 vastgestelde Provinciale Verkeers- en Vervoersplan de ambities en opgaven voor de komende 15 jaar vastgelegd op het gebied van mobiliteit en infrastructuur. In het Pvvp staan een aantal essentiële doelen benoemd. Eén van de essentiële onderdelen van het Pvvp is het inrichten van wegen volgens de beginselen van Duurzaam Veilig. Het inrichten van wegen conform de maatregelen van Duurzaam Veilig is er onder andere op gericht om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Met de reconstructie van de N617, waar het opheffen van een groot aantal onveilige oversteken en het realiseren van een primaire fietsrelatie tussen Schijndel en 's-Hertogenbosch onderdeel van uitmaakt, tracht de provincie Noord-Brabant invulling te geven aan haar beleidsonderdeel in het Pvvp.

Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2008-2012

Het onderhavig project is opgenomen in het Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (BMIT) binnen de aandachtsgebieden SO (Structureel onderhoud) en BVB (Benutten, Verbeteren en Verbouwen). De geplande reconstructie bevat de verbetering van het wegvak en de verkeersveiligheid op dit traject.

Uitgangspunt voor de totale reconstructie is een duurzaam veilige inrichting van het traject. Gelijktijdig wordt het nodige onderhoud uitgevoerd. Het project omvat de duurzaam veilige inrichting van het weggedeelten Gestelseweg - Hoogstraat en Boschweg - Gestelseweg.

De voorgenoemen maatregelen betreffen onder andere de aanleg van een rotonde ter plaatse van het bestaande kruispunt Hoogstraat en het kruispunt Boschweg - Structuurweg, de verbetering van de primaire fietsroute tussen 's-Hertogenbosch en Schijndel, waaronder een fietstunnel ter plaatse van de Hoogstraat en Moerschot en een tunnel voor landbouw en fietsverkeer ter hoogte van Keerdijk. Daarnaast omvat het project het opheffen van enkele (koude) oversteken.

Afbeelding 2.3

Project N617 Komgrens
Schijndel-aansluiting
Kloosterstraat opgenomen in
Brabantse MIT



2.2

PROGRAMMA VAN EISEN

De provincie Noord-Brabant heeft een plan van aanpak opgesteld voor de reconstructie van de N617 op het grondgebied van de gemeente Schijndel.

In dit Plan van Aanpak wordt onder andere aandacht besteed aan de volgende zaken:

- Wegcategorisering.
- Landschapsplan.
- Maatregelen voor het principeplan.
- Dit Plan van Aanpak is besproken met een aantal belanghebbende partijen. Het geeft duidelijkheid omtrent de te verrichten werkzaamheden en op welke locatie wat zal worden gewijzigd.

2.2.1

WEGCATEGORISERING

Binnen de principes van Duurzaam Veilig moet de inrichting van de N617 worden afgestemd op de functie om het gewenste gebruik te verkrijgen. De categorisering (functietoedeling) van het wegennet is daarmee één van de pijlers van Duurzaam Veilig. In de nota "De categorisering van het wegennet in Noord-Brabant" zijn voor alle wegen buiten de bebouwde kom in de provincie de beoogde functies aangegeven.

Een basisprincipe bij de categorisering is het verkrijgen van een grofmazig verkeersaantrekkend wegennet ter ontsluiting van gebieden, de stroomwegen (SW) en gebiedsontsluitingswegen (GOW) met daartussen een fijnmazig wegennet ter ontsluiting

van percelen en erven, de erftoegangswegen (ETW). Binnen de genoemde indeling is een verdere afsplitsing mogelijk naar wegbeheerder en verkeersfunctie (landelijk, regionaal of lokaal).

Tabel 2.1

Wegtype en karakteristieken

Wegcategorie	Type	Karakteristiek
Stroomwegen	NSW	Autosnelweg, maximumsnelheid 120 km/h
	RSW	Autoweg, maximumsnelheid 100 km/h
Gebiedsontsluitingswegen	Type 1	Dubbelbaans, dwarsprofiel 2x2 rijstroken
	Type 2	Enkelbaans, dwarsprofiel 2x1 rijstrook
Erftoegangswegen	Type 1	1 Rijloper, geen markering, fietsvoorzieningen
	Type 2	1 Rijloper, kantmarkering, fiets op rijbaan

De provinciale weg N617 is een gebiedsontsluitingsweg type 1 én 2 en de parallelweg langs de N617 valt in de categorie erftoegangswegen type 2.

2.2.2

ONTWERPEISEN

Rijbaan

De visie Duurzaam Veilig wegverkeer komt tot uiting in het aanpassen van het wegennet naar een voor de wegcategorie uniek wegbeeld, het inpassen van verkeersveiligheid in de ruimtelijke ordening en het intensiveren van de gedragsbeïnvloeding.

De inrichting moet daarbij voldoen aan een aantal eisen. De aanpak is gericht op het voorkomen van verkeersonveiligheid (preventief) en het oplossen van geconstateerde problemen (curatief). Het doel blijft dat de wegen eenduidig en herkenbaar voor de weggebruiker worden ingericht. Bij de reconstructie van de N617 wordt rekening gehouden met de volgende principes van Duurzaam Veilig:

- Functioneel gebruik: het gebruik van een weg moet in overeenstemming zijn met de functie.
- Homogeen gebruik: er mogen tussen weggebruikers geen grote verschillen zijn in snelheid, massa of rijrichting.
- Voorspelbaar gedrag: de weginrichting moet duidelijk maken welk gedrag van de weggebruiker wordt verlangd.

Ontwerpsnelheden

De volgende ontwerpsnelheden zijn op het onderhavige project van toepassing:

- Doorgaande rijbaan een ontwerpsnelheid 80 km/u op de kruispuntvlakken.
- Toeleidende N617 heeft een ontwerpsnelheid van 80 km/u (buiten de bebouwde kom).
- 70 km/uur (binnen bebouwde kom).

Omvang project

Op het totale traject van de N617 bevinden zich twee kruispunten met een Verkeersregel Installatie (VRI); de kruising van de N617 met de Hoogstraat ter hoogte van Sint Michielsgestel en de kruising van de N617 met Boschweg ter hoogte van Schijndel. De wegverharding van de N617 bestaat thans uit (gebezemd) beton. In de situatie na reconstructie zal de wegverharding van de doorgaande rijbaan van de N617 uit asfalt bestaan.

Het kruispunt met de Hoogstraat wordt vervangen door een Turborotonde en het kruispunt ter hoogte van de Boschweg door een rotonde. De rotondes worden uitgevoerd in fijn gebezemd beton. In het betreffende traject zullen nieuwe fietspaden en parallelwegen worden gerealiseerd en diverse (koude)doorsteken worden afgesloten. De wegverharding Boschweg en Structuurweg blijft onveranderd (dicht asfaltbeton).

Het project N617, gemeente Schijndel omvat de duurzaam veilige inrichting van de provinciale weg, verdeeld over de wegvakken: Hoogstraat – Rotonde Gestelseweg (km. 5,0 tot km. 6,6), Gestelseweg – Lieseindsestraat (km. 6,9 tot km. 8,8) en Lieseindsestraat – Boschweg (km. 8,8 tot km. 9,1) en de aansluiting Boschweg (km. 9,1 tot km. 9,2). In bijlage 1 is een overzichtkaart opgenomen waarop de reconstructie van de hoofdrijbaan en de aanleg van de fietspaden is weergegeven.

De voorgestelde maatregelen zijn:

Algemeen:

1. Een duurzaam veilige inrichting conform de gekozen wegfunctie.
2. Reconstructie van de verhardingsconstructie van de N617.
3. De hoofdrijbaan is gesloten voor langzaam gemotoriseerd verkeer (bijvoorbeeld landbouwvoertuigen) en (brom)fietsers. Deze dienen gebruik te maken van de parallelwegen.
4. Het ontwerp gaat er vanuit dat binnen de plangrenzen (buiten de bebouwde kom) de Lieseindsestraat, de bestaande noordelijke parallelweg, de Nieuwe Slender en de Boschweg (vanaf aansluiting richting het centrum) worden ingericht als 60 km/uur wegen. De provinciale weg N617 krijgt buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 80 km/uur en binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 70 km/uur.
5. Zorgdragen voor een adequate waterhuishouding, hiertoe bestaande duikers verlengen of vervangen.
6. Uitvoeren van het landschapsplan, inclusief:
 - a. inrichting van de tussenberm aan de Noordoostzijde van de N617 tussen de Lieseindsestraat en het voormalig provinciaal depot;
 - b. realisatie van de compensatiewerken voor de te verplaatsen bomen en overige vervallen natuurwaarden.
7. Aanleg van faunavoorziening(en) op basis van de vastgestelde Ontsnipperingnota van de provincie (juli 1998) en het Flora en Faunaonderzoek.
8. Verleggen van Kabels en Leidingen.
9. Het treffen van de noodzakelijke maatregelen op basis van het geluidsonderzoek.

Wegvak Hoogstraat – Rotonde Gestelseweg (km. 5,0 tot km. 6,6), gemeente Schijndel:

In dit wegvak wordt een nieuwe parallelweg (breedte 4,5 m) aan de noordoostzijde tussen het Loopsteegje en Zijweg Dungen (inclusief verbindingsweg met Moerschot) aangelegd. Deze parallelweg krijgt voorziening om sluipverkeer tegen te gaan. Tevens wordt er evenwijdig aan de N617, tussen de gemeentegrens en de Zijweg Dungen, een nieuwe sloot aangelegd (deels als waterschapssloot).

Wegvak Gestelseweg – Lieseindsestraat (km. 6,9 tot km. 8,8):

Binnen dit wegvak wordt een nieuwe parallelweg (breedte 4,5 m) en een fietspad aangelegd aan de noordoostzijde van de provinciale weg tussen de Lieseindsestraat en Zijweg Dungen. De parallelweg vanaf de Lieseindsestraat gaat ter hoogte van de Olieëindsestraat (aan de zuidkant) over in fietspad, dat aansluit op de (achter)ontsluiting van het voormalig provinciaal depot. Er wordt een eenrichting fietspad vóór het voormalig provinciaal depot langs, aansluitend op het fietspad rondom de rotonde Gestelseweg aangelegd.

Tevens wordt er een nieuwe (waterschaps)sloot aan de noordoostzijde van de N617 aangelegd (evenwijdig aan de parallelweg) tussen de Lieseindsestraat en het voormalig provinciaal depot.

De bestaande onveilige oversteken voor de bereikbaarheid van de percelen aan de noordoostzijde worden opgeheven.

Ter hoogte van de Olieeindsestraat wordt een duiker op een dusdanige wijze ingericht dat deze kan worden gebruikt voor fauna. Net voor de Zijweg Dungen wordt een dassentunnel aangelegd.

Wegvak Lieseindsestraat - Boschweg (km. 8,8 tot km. 9,1):

Binnen dit wegvak komen de bestaande aansluiting van de Lieseindsestraat (noordoostzijde) en de bestaande doorsteek (zuidwestzijde) op de N617 te vervallen.

De Lieseindsestraat wordt aangesloten op de bestaande noordelijke parallelweg.

De bestaande bebouwde komgrens van Schijndel wordt verplaatst naar km 8,8. De huidige bushaltevoorzieningen vervallen en worden vervangen door een nieuwe bushaltevoorzieningen ten westen van de aansluiting Boschweg.

Aansluiting Boschweg (km. 9,1 tot km. 9,2):

Het bestaand (drietaks) kruispunt binnen dit wegvak wordt vervangen door een rotonde met een extra aansluiting ten behoeve van het verkeer (op de parallelweg) van en naar de Nieuwe Slender en de Lieseindsestraat. Fietzers kunnen de N617 ten westen van de rotonde in twee richtingen gelijkvloers oversteken.

Indeling rijbaan

Vanuit het handboek wegonwerp zijn vervolgens de volgende maatvoeringen te herleiden.

Gebiedsontsluitingsweg (type II), buiten de bebouwde kom (80 km/uur):

- Rijstroken van 2,75 m exclusief bochtverbredingen.
- Scheidingsstrook (= onderling afstand tussen asstrepen) met geleider van een variabele breedte of zonder geleider met een gewenste breedte van 0,80m.
- Scheidingsstreep uitvoeren als doorgetrokken of dubbele scheidingsstreep.

Bermen

De bermen zijn onder te verdelen in tussenbermen en zijberm. Onder de tussenberm wordt verstaan de berm tussen hoofdrijbaan en parallelweg/fietspad. Daar waar geen parallelweg of fietspad aanwezig is geldt voor de aan de hoofdrijbaan grenzende buitenberm hetzelfde als voor de tussenberm. De bermen maken integraal deel uit van het wegonwerp en hebben naast wegbouwkundige en landschappelijke functies ook een verkeerstechnische functie. Deze verkeerstechnische functie houdt verband met de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling:

- Voorkomen dat gestrande voertuigen de rijstrook blokkeren (bergings- en vluchtzone).
- Bieden van redresseerruimte aan voertuigen die van de rijbaan afraaken.

De bermbreedte wordt bij wegvakken gemeten vanaf de binnenkant van de kantstreep. Dat wil zeggen dat, bij wegvakken, zowel de kantstreep als de redresseerstrook (tezamen 0,45 m breed) bij de berm behoren. Voor wegvakken geldt dat de afstand tussen hoofdrijbaan en parallelweg minimaal 4,50m moet zijn. Deze minimale afstand mag gehanteerd worden als tevens aanvullende maatregelen worden getroffen. Het toepassen van een halfverharding in de zijbermen geeft bestuurders van motorvoertuigen de mogelijkheid om de koers van hun voertuig te corrigeren wanneer het voertuig van de rijbaan in de zijberm komt.

Obstakelvrije zone

De inrichting van de berm in combinatie met de bermbreedte bepaalt in hoge mate de ongevalskans en -ernst voor een voertuig dat uit de koers is geraakt. De obstakelvrije zone is een voldoende brede, vlakke en vooral draagkrachtige ruimte naast de rijbaan die vrij is van belemmeringen die grote voertuigvertragingen veroorzaken. De uit de koers geraakte bestuurder moet hier op redelijk veilige wijze tot stilstand komen of de controle over het voertuig herwinnen en naar de rijbaan terugkeren. Voor de toeleidende rijbaan, bij ontwerpsnelheid 80 km/uur is de obstakelvrije zone bij voorkeur 6,00 m en minimaal 4,50 m. Aangezien bij kruispuntvlakken de effectieve snelheden veel lager liggen kan worden volstaan met kleinere breedte. De gewenste obstakelvrije ruimte voor calamiteiten en onderhoud is minimaal 3,00 m. Uit de ontwerpuitgangspunten voor erftoegangswegen volgt een buitenberm-breedte/obstakelvrije zone voor parallelvoorzieningen van bij voorkeur 2,00 m en minimaal 1,50 m.

Parallelwegen en fietspaden

Vanwege het grote snelheidsverschil tussen onder ander landbouwvoertuigen en autoverkeer, wordt het langzaam gemotoriseerd verkeer van de gebiedsontsluitingsweg geweerd. Dit verkeer beïnvloedt het functioneren van de gebiedsontsluitingsweg negatief in verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Vanwege de verkeersveiligheidsaspecten op de parallelwegen, in combinatie met daar aanwezig fietsverkeer, is in principe de beleidsnotitie landbouwverkeer van toepassing. Een aanpassing van de gemeentelijke parallelweg valt echter buiten de reconstructie van de N617.

Openbare verlichting

Belangrijk is dat er met het ontwerp van de openbare verlichting (OVL) rekening wordt gehouden met eventuele fietsvoorzieningen en/of parallelwegen, overzichtelijkheid en herkenbaarheid van de aansluiting van de toe- en afritten van de A2. Uitgangspunt daarbij is dat in het buitengebied alleen de hoofdrijbaan ter plaatse van kruispunten, de turbotonde en aansluitingen wordt verlicht. Het fietspad in het buitengebied wordt tevens verlicht. Op onoverzichtelijke plaatsen kunnen ook de wegvakken uitgelicht worden.

HOOFDSTUK 3 Milieuaspecten

3.1

ALGEMEEN

Binnen het plangebied zijn verschillende milieuaspecten van invloed op de reconstructie van de weg of heeft de reconstructie van de weg invloed op zijn omgeving. Uit dit hoofdstuk blijkt met welke milieuaspecten wel of geen rekening moet worden gehouden ten tijde van de uitvoering van de werkzaamheden.

3.2

GELUIDHINDER EN LUCHTKWALITEIT

Er is een akoestisch onderzoek verricht met betrekking tot de N617 met als doel nagaan of met de voorgenomen wijziging er sprake is van een toename van de geluidsbelasting. Aanleiding voor het akoestisch onderzoek is de geplande reconstructie van de N617 ter hoogte van het kruispunt Hoogstraat (St. Michielsgestel) en ter hoogte van het kruispunt Boschweg (Schijndel). Daarnaast is de Provincie voornemens een nieuwe parallelweg te realiseren. Het akoestisch onderzoek is in bijlage 2 van het bestemmingsplan opgenomen. Naast dit onderzoek is er gekeken naar de consequenties op het gebied van de luchtkwaliteit. Het luchtkwaliteitsonderzoek is in bijlage 3 opgenomen.

Akoestisch onderzoek

Reconstructie onderzoek N617

Doel van het onderzoek is nagaan of met de voorgenomen wijziging van de N617 sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het doel van het reconstructieonderzoek is het berekenen van de eventuele toename van de geluidsbelasting. Hiervoor worden de geluidsbelastingen voor de jaren 2009 (één jaar voor de fysieke wijziging van de weg) en 2021 (tien jaar na fysieke wijziging van de weg) met elkaar vergeleken. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder indien de geluidsbelasting toeneemt met 2 dB(A). Als sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder worden maatregelen onderzocht om deze toename van de geluidsbelasting zoveel mogelijk ongedaan te maken.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidsbelasting afkomstig van de N617, ter hoogte van de Hoogstraat, na de wijziging met minder dan 1 dB toeneemt. De toename bedraagt dus minder dan de grens van 2 dB toename en daarom is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Op grond van de Wet geluidhinder zijn geen maatregelen of procedures nodig.

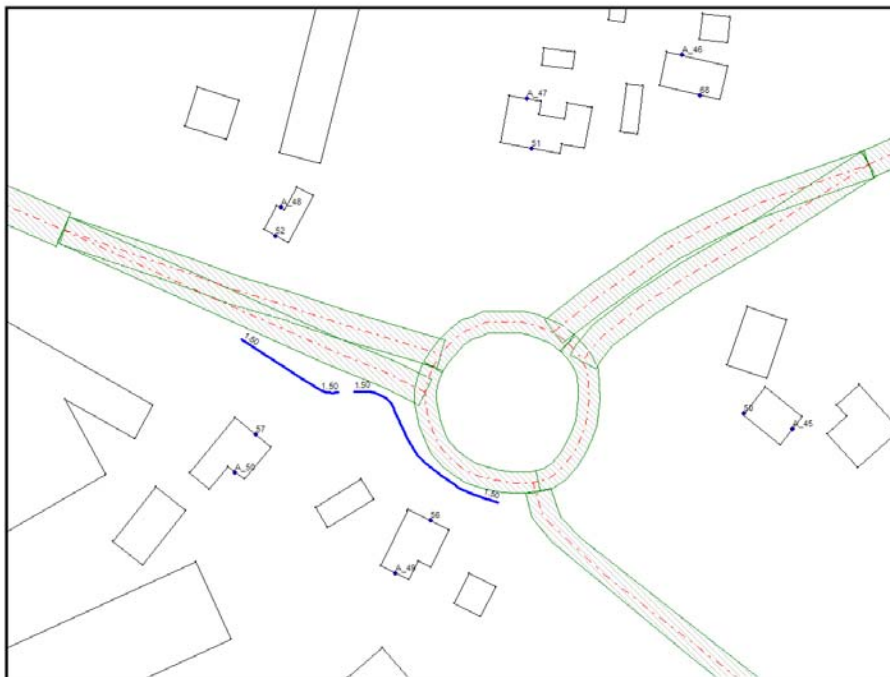
Hogere grenswaarde

Uit de rekenresultaten volgt dat de geluidsbelasting afkomstig van de N617, ter hoogte van de Boschweg, na de wijziging met meer dan 2 dB toeneemt. De maximale toename op rekenpunt 56 bedraagt 3.2 dB, derhalve is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Op grond van de Wet geluidhinder zijn maatregelen onderzocht.

Deze maatregelen zijn te zien in bijlage 2 Aanvullende notitie geluid - reconstructie N617. Er is samen met de bewoners van Boschweg 202-204 en 206 gekeken naar oplossingen in de vorm van een geluidscherm. Diverse oplossingen zijn doorberekend. In overleg met bewoners is ervoor gekozen een geluidscherm evenwijdig aan de N617, ter hoogte van de woningen Boschweg 202-204 en 206 te realiseren. Dit scherm wordt onderbroken voor een fietsoversteek. De hoogte van het scherm bedraagt 1,5 meter. In onderstaande afbeelding is de situering van het scherm weergegeven.

Afbeelding 3.4

Situering geluidscherm
Boschweg 202-204 en 206



Reken punt	Adres	Waarneem hoogte in meters	Geluidsbelasting in dB 2009	Geluidsbelasting in dB 2021	Vershil in dB
50_A	Boschweg 165	1.5	55.2	55.8	0.6
50_B	Boschweg 165	4.5	56.7	57.4	0.7
51_A	Boschweg 167-169	1.5	58.2	57.4	-0.8
51_B	Boschweg 167-169	4.5	60.3	59.3	-1
52_A	Boschweg 171	1.5	67.7	68.1	0.4
52_B	Boschweg 171	4.5	68.2	68.5	0.3
56_A	Boschweg 202-204	1.5	57.3	56.7	-0.6
56_B	Boschweg 202-204	4.5	59.1	61.4	2.3
57_A	Boschweg 206	1.5	61.6	60	-1.6
57_B	Boschweg 206	4.5	63.4	64.3	0.9
68_A	Nieuwe Slender 2	1.5	55.1	55.7	0.6
68_B	Nieuwe Slender 2	4.5	57.1	57.6	0.5

De resultaten in bovenstaande tabel tonen aan dat wanneer een scherm wordt geprojecteerd zoals weergegeven in bovenstaande afbeelding, er sprake is van een reconstructie-effect voor de 2e bouwlaag van Boschweg 202-204. De maximale toename bedraagt dan 2,3 dB bij een geluidsbelasting van afgerond 61 dB. Voor dit reconstructie-effect is een Hogere waarde procedure doorlopen.

De aanvraag hogere grenswaarde heeft ter inzage gelegen van 10 mei 2010 tot 27 juni 2010. Vervolgens is een hogere grenswaarde vastgesteld.

Nieuwe Parallelweg

Het doel van het akoestisch onderzoek naar de nieuw aan te leggen parallelweg is het toetsen van de geluidsbelasting aan de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting afkomstig van de nieuwe parallelweg is berekend ter plaatse van de geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van de parallelweg voor de toekomstige situatie 2021. De geluidsbelasting is getoetst aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Uit het onderzoek blijkt dat er voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Luchtkwaliteit

Het doel van het onderzoek is om in verschillende toetsjaren (2009, 2015, 2017 en 2020) de luchtkwaliteit zowel binnen als buiten het plangebied te beoordelen. De toetsing binnen het plan wordt uitgevoerd ter bepaling van de directe hinder (blootstelling binnen het plan) en de toetsing op de randen van de wegen wordt uitgevoerd ter bepaling van de indirecte hinder (gevolgen van het plan op de omgeving).

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat:

- Op de randen van de drukste wegdelen van de N617 gedurende geen enkel peiljaar een overschrijding van de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 plaatsvindt.
- Binnen en buiten het plangebied gedurende geen enkel peiljaar een overschrijding van de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 plaatsvindt.

Wat betreft luchtkwaliteit wordt gesteld dat deze niet verslechterd door de reconstructie van de weg. Er is geen sprake van een extra groei van het aantal verkeersbewegingen door de reconstructie van de N617. Er zal dus geen sprake zijn van een verandering van de luchtkwaliteit in vergelijking met de autonome situatie. De reconstructie voldoet aan alle grenswaarden die zijn benoemd in het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Doordat voldaan wordt aan het Besluit luchtkwaliteit 2005 wordt tevens voldaan aan de Wet Luchtkwaliteit 2007, omdat de grenswaarden waaraan getoetst wordt gelijk zijn.

Zowel voor geluidhinder als luchtkwaliteit geldt dat deze geen beperkingen opleveren voor de reconstructie van de N617.

3.3**BODEM**

Het historisch bodemonderzoek geeft inzicht in de mogelijke milieuhygiënische risico's op het gebied van bodemkwaliteit, verhardingen en grondverzet. De resultaten van dit onderzoek kunnen als basis dienen voor de onderzoeksstrategie naar de bodemkwaliteit.

De onderzoekslocatie betreft de N617, de grens van het baanvak is aan de noordzijde kilometerpaal 7,1 en aan de zuidzijde kilometerpaal 9,2. Een overzicht van de onderzoekslocatie is weergegeven op tekening 1 in de bijlagen.

Voor het historisch onderzoek zijn de volgende gegevens geïnventariseerd:

- GLOBIS van de provincie Noord-Brabant.
- Mogelijk bodembedreigende activiteiten, aan de hand van de Landsdekkendbeeld tabel.
- Uitgevoerde bodemonderzoeken ter plaatse van het plangebied.
- Eventuele calamiteiten in het baanvak van de N 617 met bodembedreigende effecten.
- Het profiel van de wegen, fundering, en dergelijke om vast te stellen of (wellicht) sprake is van secundaire bouwstoffen of afvalstoffen.

Voormalige bedrijven/inrichtingen

Uit het GLOBIS en de Landsdekkenbeeld tabel van de provincie Noord-Brabant is een aantal locaties naar voren gekomen die mogelijk een invloed hebben (gehad) op de bodemkwaliteit. Deze inrichtingen liggen allen net buiten de onderzoekslocatie.

Het betreft de volgende adressen met activiteiten:

Schijndel

Boschweg 159	brandstoffendetailhandel
Boschweg 181	brandstoffendetailhandel, auto-onderdelen servicebedrijf, autohandel, afgewerkte olietank (ondergronds) en autoreparatiebedrijf
Boschweg 196	opslag van zuren en basen
Boschweg 157	betonwarenfabriek, metaalwarenindustrie en burgerlijk- en utiliteitsbedrijf
Boschweg 161	autoreparatiebedrijf, burgerlijk- en utiliteitsbedrijf en bouwnijverheid

Uitgevoerde bodemonderzoeken

Deze adressen zijn teruggekoppeld met de betreffende ambtenaren van de gemeente.

Hierop is de volgende aanvullende informatie naar voren gekomen:

- Boschweg 159: Voor zover bekend is hier geen hinderwetvergunning voor afgegeven, eveneens zijn bij de provincie Noord-Brabant geen aanvullende gegevens bekend over deze locatie.
- Boschweg 181: Op deze locatie zit een garagebedrijf. Dit bedrijf is onderzocht in het kader van de BSB.
- Boschweg 196: Op dit adres zit een varkenshouderij dat samen met de Boschweg 206 één inrichting vormt. Deze locatie is onderzocht.
- Boschweg 161: Voor deze locatie is in 1997 een melding Wn gedaan voor garagebedrijf. Voor deze inrichting is een vloestofdichte vloer geëist.

Door de gemeente zijn de relevante bodemonderzoeken toegestuurd die op of nabij de onderzoekslocatie zijn uitgevoerd:

- Boschweg 157: Deze locatie is in 2006 onderzocht in het kader van de aanvraag van een milieuvergunning, door MILON milieuonderzoek (kenmerk 26384, d.d. 7 juli 2006). Hieruit blijkt dat zowel in de grond als in het grondwater geen gehalten tot boven de streefwaarden zijn gemeten.
- Boschweg 157a: Deze locatie is in 1993 onderzocht in het kader van een bouwvergunning, door MOS Grondmechanica (kenmerk 517293, d.d. juli 1993). In de grond zijn gehalten gemeten die onder of rond de A-waarde liggen. In het grondwater zijn gehalten aan lood en nikkel gemeten die de A-waarde overschrijden. Het gehalte aan nikkel in het grondwater overschrijdt de B-waarde. Deze worden mogelijk veroorzaakt door achtergrondwaarden.
- Boschweg 181: Deze locatie is in 1996 onderzocht in het kader van de BSB, door MILON milieuonderzoek (kenmerk 96925, d.d. april 1996). In dit bodemonderzoek is een historisch onderzoek uitgevoerd, hierbij zijn voor zover bekend alle verdachte activiteiten genoemd en onderzocht. Hieruit blijkt ter plaatse van de opslag van sloopauto's, afgewerkte olieopslag, OBAS, leger vatenopslag en gastanks in de grond de gehalten van zink, minerale olie en PAK de streefwaarde overschrijden. In het grondwater zijn streefwaarde overschrijdingen voor tolueen en xyleen gemeten. Op het voorterrein zijn in de grond gehalten aan minerale olie, EOX en PAK gemeten tot boven de streefwaarde.

- Boschweg 196: Deze locatie is in 1997 verkennend onderzocht door MILON milieuonderzoek (kenmerk 97446, d.d. 15 april 1997). De aanleiding voor het onderzoek is de aankoop van het perceel en de aanvraag van een bouwvergunning. De locatie is onderzocht conform de NVN 5740. Hieruit blijkt dat de bovengrond gehalten tot boven de streefwaarde bevat voor koper, nikkel, zink, minerale olie en PAK. De ondergrond is niet onderzocht. In het grondwater zijn gehalten tot boven de streefwaarden gemeten voor chroom en zink.

Calamiteiten op of rondom het baanvak

Zowel bij de provincie als bij de betreffende gemeenten zijn geen gegevens bekend over calamiteiten die in het baanvak hebben plaats gevonden.

Verhardingsgegevens van de locatie

Uit een rapport van de provincie (kenmerk PW321) blijkt dat de weg een breedte heeft van 7,2 meter en het fietspad van 2,0 meter. De rijbaan is aangelegd van 1966 tot 1969.

De opbouw van de wegconstructie is als volgt:

- Fundering teerkalkstabilisatie, dik 150 mm op zandbed.
- Cementbeton, dik 230 mm.
- In de dwarsvoegen zijn asbestcementbrokken aangebracht.

Het fietspad is als volgt opgebouwd:

- Cementbeton op zandbed, dik 120 mm met aan de zijanten aflopend tot 0 mm dik.

In 1983 is plaatselijk de betonvoering plaatselijk gerepareerd en in 1985 is de voegvulling vernieuwd. In 1999 zijn diverse betonplaten gerepareerd of vervangen. In de dwarsvoegen van de hoofdrijbaan zijn asbestcementbrokken en bitumineuze voegvulling aanwezig en in de fundering is teer aanwezig.

Conclusies

Uit de bovenstaande resultaten blijkt dat op of in het aanwezige baanvak zelf geen gegevens bekend zijn die mogelijk duiden op een aanwezige bodemverontreiniging.

Er moet rekening worden gehouden met aanwezigheid van de teer in de huidige verharding. Voor zover bekend is cunetzand gebruikt onder de verharding en ontbreken puinlagen. Het verkennend onderzoek dat eventueel ten behoeve van de bestemmingsplanwijziging of de werkzaamheden uitgevoerd moet worden, kan volgens de strategie onverdacht uitgevoerd worden. Hierbij moet rekening worden gehouden met de locatie Boschweg 159. Hier heeft in het verleden mogelijk een brandstoffendetailhandel gezeten (dossiers geven hier geen uitsluitel over). Tijdens het bodemonderzoek moet ter hoogte van deze locatie in ieder geval een peilbuis geplaatst worden om uit te sluiten dat er een verontreiniging ter plaatse aanwezig is. Bij onderzoek naar het asfalt moet rekening worden gehouden met de eventuele aanwezigheid van teer.

Vervolgonderzoek

Milieuhygiënisch onderzoek naar de wegbermen, te graven cunetten, nieuw te graven en te dempen sloten, verhardingen (asfalt, beton en funderingen) zal als gevolg van de reconstructie van de N617 gefaseerd plaatsvinden. In fase 1 zal een verkennend bodemonderzoek (NEN 5740) worden verricht naar de wegbermen, te graven cunetten en nieuw te graven sloten/waterpartijen. In deze fase zal tevens een verkennend waterbodemonderzoek (NVN 5720) worden verricht naar het slib in te dempen sloten. In fase 1 zal bemonstering en onderzoek van op te breken c.q. te frezen asfalt van toegangswegen, fietspaden e.d. plaatsvinden conform CROW Publicatie 210.

Bemonstering en analyse van eventueel aanwezig en op te breken funderingsmateriaal, zal afhankelijk van omvang en de aard van het funderingsmateriaal conform de onderzoeksprotocollen uit het Besluit bodemkwaliteit (AP04) plaatsvinden. Eventueel aan te treffen asbeststroken in krimpvoegen in de betonverharding van de N617 dienen te worden onderzocht teneinde de risicoklasse ten tijde van de uitvoering vast te kunnen stellen. In fase 2 van het milieuhygiënisch onderzoek zal (mede afhankelijk van de grondbalans) onderzoek conform het Besluit bodemkwaliteit plaatsvinden ter certificering van de van het projectgebied af te voeren bodemateriaal uit de cunetten en de nieuw te graven sloten/waterpartijen. Indien uit fase 1 blijkt dat sprake is van sterke verontreinigingen in de grond zal in fase 2 een nader onderzoek conform de uitgangspunten van de Wet bodembescherming worden uitgevoerd.

3.4

EXTERNE VEILIGHEID

Zowel gemeente 's-Hertogenbosch, gemeente Schijndel als gemeente Sint Michielsgestel hebben geen beleid vastgesteld betreffende routes gevaarlijke stoffen. Zodoende moet dit onderzoek uitgaan van een aantal uitgangspunten.

De volgende uitgangspunten vormen de basis van het onderzoek:

- Transport gevaarlijke stoffen over de N617 bestaat alleen uit bestemmingsverkeer voor de industrie en tankstations in Schijndel, Sint Michielsgestel en Den Dungen.
- Inhoud van een tankwagen is gemiddeld 50 m³.
- Toetscriteria van het onderzoek is gebaseerd op de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke stoffen.

Aanpak

In samenwerking met de gemeente Schijndel en het RMB, zijn eerst alle relevante bedrijven bepaald. Dit zijn alle bedrijven die gevaarlijke stoffen in bulk transporteren. Vervolgens is bepaald welke route er hoogst waarschijnlijk met de tankwagen gereden zal worden. Daarna is gekeken hoe vaak er transport plaatsvindt op de relevante wegvakken. Aan de hand van het aantal transportbewegingen en afhankelijk van de gevaarlijke stof is bepaald of er een mogelijke PR (plaatsgebonden risico) of GR (groepsrisico) aanwezig is.

Ten behoeve van het bestemmingsplan is een KLIC-melding uitgevoerd. Hieruit is naar voren gekomen dat ten westen van de zijweg Spierkesbos van noord naar zuid een drietal hogedruk aardgastransportleidingen lopen.

Resultaten

Uit het onderzoek blijkt dat er voornamelijk transport over de N617 plaatsvindt van benzine, diesel en LPG. Op basis van ingeschatte aantallen en de vuistregels uit de Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen (VNG 1998) is te concluderen dat er geen plaatsgebonden risico (PR) (10-5 of 10-6) aanwezig is. De waarde van het groepsrisico (GR) ligt ruim onder de oriënterende waarde. Daar het rekenmodel RBMII vaker een lager risico laat zien dan de Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen, zijn er geen aanvullende berekeningen met RBMII uitgevoerd.

De drie hogedruk aardgastransportleidingen hebben een ontwerpdruk van meer dan 40 bar. Vanuit de op dit moment geldende circulaire 'Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen' en op basis van het nog niet vast gestelde Besluit externe veiligheid Buisleidingen, wordt geadviseerd binnen een contour van 5 meter geen gevoelige bestemmingen te realiseren en graafwerkzaamheden toe te staan. Om dit te voorkomen is in het bestemmingsplan een strook van 5 meter aan weerszijde van de drie hogedruk leidingen

gereserveerd waarbinnen niet mag worden gebouwd. In deze strook aan weerszijde van de leidingen mag tevens niet worden gegraven zonder aanlegvergunning.

Conclusies

Vanuit het oogpunt van transport van gevaarlijke stoffen over de weg, kan op basis van de onderzochte hoeveelheden gevaarlijk transport geconcludeerd worden dat de N617 niet als belastende weg geldt voor de omgeving. De risico's van dergelijke stromen zijn dusdanig laag dat de normen uit de circulaire RNVGS niet worden overschreden.

Vanuit het oogpunt van externe veiligheid als gevolg van hogedruk aardgastransportleidingen, zal door de werkzaamheden het groepsrisico niet toenemen.

Externe veiligheidseffecten zijn zodoende niet van invloed op de directe omgeving van de N617.

3.5

NATUUR EN ECOLOGIE

Natura 2000

Om de gevarieerde natuur in Europa te behouden heeft de Europese Unie het initiatief genomen voor Natura 2000. Dit is een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden op het grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie. Dit netwerk vormt de hoeksteen van het beleid van de Unie voor behoud en herstel van biodiversiteit. Het netwerk omvat alle gebieden die beschermd zijn op grond van de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992).

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Vogel- of Habitatrichtlijngebied. Ook in de directe omgeving zijn geen Natura 2000-gebieden aanwezig. Effecten op dergelijke gebieden zijn uit te sluiten. De Natuurbeschermingswet 1998 is niet van toepassing.

Ecologische Hoofdstructuur

De term 'Ecologische Hoofd Structuur' (EHS) werd in 1990 geïntroduceerd in het Natuurbeleidsplan (NBP) van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. De EHS is een netwerk van gebieden in Nederland waar de natuur (plant en dier) voorrang heeft. Het netwerk helpt voorkomen dat planten en dieren in geïsoleerde gebieden uitsterven en dat de natuurgebieden hun waarde verliezen.

In de interim Structuurvisie van de Provincie Noord-Brabant is het NBP en het buitengebied uitgewerkt. Om de drie hoofdfuncties in het buitengebied maximaal tot hun recht te laten komen, is het buitengebied gezoneerd in een Groene Hoofdstructuur (GHS) en een agrarische hoofdstructuur (AHS), deze worden in bestemmingsplannen nader begrensd.

In de GHS staat de natuurfunctie voorop. Hier is plaats voor grondgebonden landbouw en recreatie met een groen karakter. De gehele EHS van Noord-Brabant is in de GHS opgenomen. Afhankelijk van de kwetsbaarheid van het gebied en de aard van de te beschermen natuurwaarden, wordt bepaald welke vormen van landbouw, toerisme en recreatie toelaatbaar zijn en met welke intensiteit. Indien ruimtelijke ingrepen in een EHS-gebied voorgesteld worden, geldt het nee, tenzij principe.

NEE, TENZIJ PRINCIPE

Binnen de EHS gebieden geldt het 'nee, tenzij'-regime. Waar dit regime van toepassing is zijn nieuwe plannen, projecten of handelingen niet toegestaan, indien deze de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van een zwaarwegend maatschappelijk belang.

Om een meer ontwikkelingsgerichte aanpak te bevorderen, kan hiervan worden afgeweken als een combinatie van projecten of handelingen wordt ingediend die tevens tot doel heeft de kwaliteit en/of kwantiteit van de natuur en het landschap op gebiedsniveau per saldo te verbeteren. Indien na afweging van belangen wordt besloten dat het belang van behoud van natuur- en landschappelijke waarden moet wijken voor een zwaarwegend maatschappelijk belang, wordt het compensatiebeginsel toegepast.

In de omgeving van de te reconstrueren weg is een aantal gebieden gelegen die onderdeel uitmaken van de EHS en GHS (zie figuur 3.4). Voor de reconstructie van de N617 zijn geen reële alternatieven aanwezig en er is sprake van een groot maatschappelijk belang, daar het om de aanleg van provinciale infrastructuur gaat, waarvan de nut en noodzaak is aangetoond (zie paragraaf 1.1. planmotivering). Het maatschappelijk belang van een goed functionerende provinciale infrastructuur is uiteengezet in de Interim structuurvisie. Nu geen reële alternatieven mogelijk zijn dient het verlies aan oppervlakte EHS conform de richtlijnen van de provincie Noord-Brabant gecompenseerd te worden.

BELEIDSREGEL NATUURCOMPENSATIE

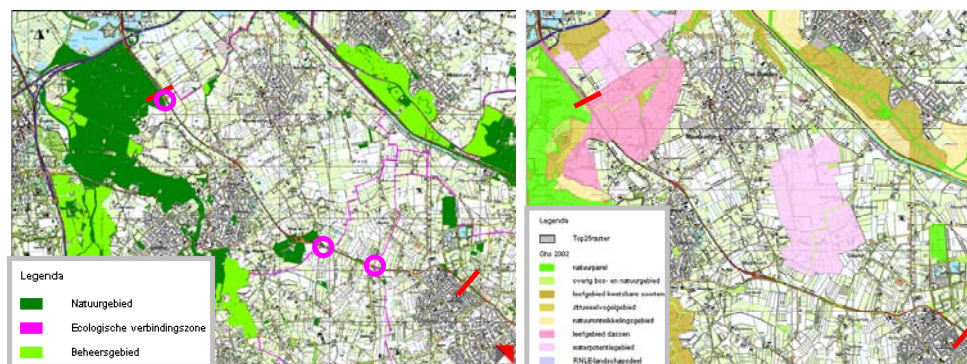
Hoofdzak bij natuurcompensatie is dat verzekerd moet zijn dat de aantasting van natuurwaarden en de daarmee samenhangende landschappelijke waarden tot het minimum wordt beperkt. Er dient een natuurcompensatieplan te worden opgesteld waarin aangegeven wordt waar de compensatie plaatsvindt en welk natuurdoeltype wordt gerealiseerd. Doel van de compensatie is het terugbrengen van verloren gegane natuurwaarden en potenties tot ontwikkeling van natuurwaarden zodanig dat per saldo 'geen netto verlies' aan waarden voor wat betreft areaal, kwaliteit en samenhang resteert. De wijze waarop er aan dit beleid kan worden voldaan staat aangegeven in de beleidsregel natuurcompensatie, november 2005 van de provincie Noord-Brabant (bijlage 6).

Reconstructie van de weg en de aanleg van een fietspad en parallelweg langs delen van de N617 betekent oppervlakteverlies van GHS. De weg doorkruist een drietal ecologische verbindingzones (paars omcirkeld op de kaart EHS). Ter plaatse van deze ecologische verbindingzones worden faunavoorzieningen aangelegd. Tevens worden er drie faunavoorzieningen getroffen, welke buiten de ecologische verbindingzones vallen.

Afbeelding 3.5

Links: Ecologische hoofdstructuur

Rechts: Groene hoofdstructuur



Indien ruimtelijke ingrepen in een EHS-gebied voorgesteld worden, geldt zoals gezegd, een compensatieplicht. In het rapport Toetsing EHS reconstructie N617 (bijlage 7) is nader onderzocht om hoeveel oppervlakteverlies het gaat.

Fysiek ruimtebeslag op de EHS moet voor de verschillende natuurtypen met de volgende oppervlaktes (inclusief de kwaliteitstoeslag) binnen de gemeente Schijndel worden gecompenseerd:

▪ Bloemrijk grasland	0,0030 ha
▪ Ecologische verbindingszone	0,0360 ha
▪ Multifunctioneel bos	0,2960 ha
▪ Reservaatakker	0,0430 ha

Door de realisatie van de rotonde Gestelseweg is er ruimteverlies van Bloemrijk grasland ontstaan. Dit Bloemrijk grasland (0,035 hectare) wordt gecompenseerd samen met de compensatie die voor de verbreding van de N617 moet plaatsvinden.

In de gemeente Sint Michielsgestel hoeft geen grond gecompenseerd te worden voor de EHS.

De provincie draagt er zorg voor dat de bovenstaande oppervlaktes in de gemeente Schijndel worden gecompenseerd. De provincie heeft daartoe met BBL/ DLG (eigenaar) de overeenkomst gesloten om de compensatie uit te voeren op in afbeelding 3.6 aangegeven gronden. Het afgebeelde inrichtingvoorstel voorziet in compensatie van de hierboven aangegeven natuurdoeltypen.

De natuurcompensatie is planologisch geborgd in het bestemmingsplan Buitengebied Schijndel 2000 partiële herziening N617 van de gemeente Schijndel.

Afbeelding 3.6

Compensatie EHS in Schijndel:
Oppervlakte
compensatiegronden ca.
4.000m²



Binnen de gemeente Sint Michielsgestel wordt één fauna voorzieningen (ter hoogte van de Pettelaarseweg) gerealiseerd en binnen de gemeente 's-Hertogenbosch worden drie fauna voorzieningen gerealiseerd in de vorm van amfibieëntunnels. De amfibieëntunnels zijn weergegeven op de overzichtskaart (bijlage 4).

Binnen de gemeente Schijndel wordt een fauna voorzieningen in de vorm van een dassentunnel gerealiseerd ter hoogte van de Zijweg Dungen. Daarnaast wordt er een duiker ter hoogte van de Olieeindsestraat op een dusdanige wijze ingericht zodat deze kan worden gebruikt als faunavoorziening.

Flora- en faunawet

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. De Flora- en faunawet biedt het juridisch kader voor de bescherming van dier- en plantensoorten. Indien in een gebied een ontwikkeling plaatsvindt, dient van tevoren een inventarisatie plaats te vinden naar de eventuele aanwezigheid van de beschermde soorten.

Indien beschermde soorten op de planlocatie aanwezig zijn, kunnen negatieve effecten optreden. Met de juiste fasering kunnen deze vaak al voorkomen worden, bijvoorbeeld door werkzaamheden buiten het broedseizoen van vogels uit te voeren. Indien negatieve effecten op beschermde soorten plaatsvinden, dient een ontheffing bij het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit te worden aangevraagd, alvorens gestart kan worden met de werkzaamheden.

In oktober 2007 heeft een habitatgeschiktheidsbeoordeling plaatsgevonden.

Daarnaast is gebruik gemaakt van bestaande verspreidingsgegevens om te bepalen of er beschermde soorten in en rond het gebied voorkomen en of er effecten van voorgenomen ingrepen te verwachten zijn op deze soorten.

Tijdens het veldbezoek zijn geen beschermde planten waargenomen. In de bermen van de N617 zijn alleen algemeen voorkomende soorten aangetroffen. De bermen en sloten zijn voedselrijk. Beschermde waterplanten zijn niet te verwachten. Op een aantal locaties worden bomen en struweel verwijderd. Mogelijk dat Brede wespenorchis in de ondergroei voorkomt. Voor Brede wespenorchis geldt bij ruimtelijke ingrepen een vrijstelling van ontheffing.

In de directe omgeving van de N617 komen algemeen voorkomende soorten als Mol, Haas, Konijn en (spits-) muizen voor. Deze grondgebieden zoogdieren kunnen tijdens de werkzaamheden onopzettelijk verstoord en/of gedood worden. Voor deze soorten geldt een vrijstelling van ontheffing bij ruimtelijke ingrepen.

Dassen

Ten zuiden van Den Bosch komen dassen voor. De N617 doorkruist het leefgebied van de dassen. Dassen zijn beschermd in het kader van de Flora- en faunawet. Naast compensatie vanwege verlies aan oppervlakte dassenleefgebied zijn mitigerende maatregelen als dassentunnels wenselijk om effecten van versnippering te mitigeren. Er is gekozen voor kwalitatieve compensatie.

Binnen de gemeente Schijndel wordt een faunavoorziening in de vorm van een dassentunnel gerealiseerd ter hoogte van de Zijweg Dungen.

Daarnaast wordt er een duiker ter hoogte van de Olieeindsestraat op een dusdanige wijze ingericht zodat deze kan worden gebruikt als faunavoorziening.

Binnen de gemeente Sint Michielsgestel wordt één faunavoorziening (ter hoogte van de Pettelaarseweg) gerealiseerd en binnen de gemeente 's-Hertogenbosch worden drie fauna voorzieningen gerealiseerd in de vorm van amfibieëntunnels. De amfibieëntunnels zijn weergegeven op de overzichtskaart (bijlage 4).

Een nadere studie naar het voorkomen van dassen en foerageerroutes is uitgevoerd om de effecten van verstoring en eventuele vernietiging van foerageergebied te kunnen bepalen. Aan de hand van dit vervolgonderzoek en de mogelijke noodzaak tot compensatie door verlies aan GHS-gebied, is gebleken dat mitigerende en compenserende maatregelen noodzakelijk zijn. Voor de dassen die aanwezig zijn in het gebied en die verstoord worden, dient naast de kwalitatieve compensatie een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet verkregen te worden.

Amfibieën

Amfibieën komen waarschijnlijk in het plangebied voor. Het betreffen soorten die in Nederland algemeen voorkomen zoals Gewone pad en Kleine watersalamander. Voor deze soorten geldt een vrijstelling bij ruimtelijke ingrepen. De bermsloten worden deels verlegd. Het water in deze sloten is sterk geëutrofiëerd.

De in het kader van de Flora- en faunawet beschermde amfibiesoorten zijn afhankelijk van een goede waterkwaliteit. Ontheffingsplichtige soorten worden niet verwacht in het plangebied.

Vissen

Het voorkomen van vissen is beperkt tot de bermsloten. Alleen in de sloten die het gehele jaar watervoerend zijn, zijn algemeen voorkomende vissen te verwachten.

Ontheffingsplichtige soorten worden niet verwacht. Nader onderzoek of het aanvragen van een ontheffing is niet noodzakelijk.

Vogels

Broedende vogels kunnen tijdens de werkzaamheden verstoord worden door geluidhinder. Nesten kunnen vernietigd worden bij het rooien van bomen en andere beplantingen.

Verstoren van broedende vogels en vernietigen van in gebruik zijnde nesten is niet toegestaan. Hiervoor wordt geen ontheffing verleend. Om te voorkomen dat vogels gaan broeden in de ruigtes, dient het gras en oevervegetaties voorafgaand aan het broedseizoen (voor maart) te worden gemaaid.

Vleermuizen

Gedurende de zomerperiode van 2008 is een vleermuisonderzoek uitgevoerd ter plekke van het plantracé N617 tussen 's-Hertogenbosch - Schijndel. Het volledige onderzoek is in bijlage 8 toegevoegd.

Vleermuizen foerageren nabij het plangebied. De laanbeplanting van de weg is echter ongeschikt om te dienen als vaste rust- en verblijfplaats.

De omvang van de bomen en soort bomen zijn niet geschikt om te dienen als vaste rust- en verblijfplaats. De bomen langs de weg vormen wel foerageerzones en migratieroutes voor vleermuizen.

Uit het onderzoek is gebleken dat:

- met name de groene delen van het tracé gebruikt worden door diverse soorten vleermuizen als foerageergebied;
- dat er een aantal vliegroutes gelegen zijn langs en over het tracé en;
- dat er in de directe nabijheid van het plantracé meerdere vaste rust- en verblijfplaatsen gelegen zijn.

Op basis van de onderzoeksresultaten kan geconcludeerd worden dat er bij de voorgenomen werkzaamheden overtredingen kunnen plaatsvinden in het kader van de Flora- en faunawetgeving. Het gaat daarbij om verlies aan foerageergebieden en vernietiging van belangrijke vliegroutes. Daadwerkelijke vernietiging van vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen treedt niet op, maar de functionaliteit ervan kan wel afnemen vanwege verandering van het landschap in de omgeving van de verblijfplaatsen.

Afbeelding 3.7

Te kappen laanbeplanting



In het kader van de Flora- en faunawet moet mogelijk een ontheffing aangevraagd worden voor bovengenoemde overtredingen. Hiervoor zal mitigatie en/of compensatie plaats vinden om de gunstige staat van instandhouding van de aangetroffen soorten voor de toekomst te garanderen.

In het voorjaar/ zomer van 2009 is er een aanvullend vleermuisonderzoek gedaan en is een gedegen mitigatie- en compensatieplan opgesteld. Dit mitigatie en compensatieplan is besproken met Dienst Landelijk Gebied (DLG), onderdeel van ministerie LNV (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit). DLG heeft ingestemd met de voorgestelde maatregelen.

Op basis van dit plan, gaat de provincie compenseren en mitigeren. Voor de werkzaamheden aan de N617 wordt een ontheffing aangevraagd. Het mitigatie- en compensatieplan is opgenomen in bijlage 9 van dit bestemmingsplan. Hieronder worden de belangrijkste conclusies uit het Mitigatieplan beschreven.

Mitigatieplan Vleermuizen

Het aanvullend vleermuis onderzoek 2009 geeft inzicht in het aanwezig zijn van vaste rust- en verblijfplaatsen en het in het geding komen van de functionaliteit van de verblijfplaatsen wanneer vliegroutes en actuele jachtgebieden langs het tracé tijdelijk vernietigd/ verstoord worden.

Het doel was om vast te stellen of de functionaliteit van verblijfplaatsen in het geding komen bij de voorgenomen ingreep en zo ja welke mitigerende en compenserende maatregelen er nodig zijn om de functionaliteit van het gebied voor de desbetreffende soorten en populaties te behouden. In het Mitigatieplan Vleermuizen worden de onderzoeksresultaten beschreven en wordt op kaart (bijlage 1 van het rapport) aangegeven welke mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. Tevens wordt in het rapport ingegaan op de uilen die voorkomen in het kleinschalige gebied in de nabijheid van de N617.

Uit het veldonderzoek van 2008 en 2009 kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- De planlocatie doet deels dienst als foerageergebied voor vleermuizen (Gewone dwergvleermuis, Gewone grootoorvleermuis en Laatzvlieger).
- Langs de N617 liggen diverse vliegroutes die door verschillende soorten vleermuizen gebruikt worden.
- Er zijn enkele vaste rust- en verblijfplaatsen aangetroffen in bebouwing die in de directe nabijheid van de N617 liggen. Het betreft hier verblijven die dienst doen als kraamverblijf, verblijfplaatsen voor kleine groepen dieren (hoogstwaarschijnlijk mannetjes en die dienst doen als baltsplek/paarplekken).
- Het verwijderen van vliegroutes en bosschages doen afbreuk aan de functionaliteit van het leefgebied van vleermuizen en kunnen negatieve invloeden hebben op (kraam)verblijfplaatsen van vleermuizen.
- Door het mitigeren van laanelementen is een ontheffingsaanvraag niet noodzakelijk. Het plan wordt wel beoordeeld waarbij de opgestelde mitigerende maatregelen als harde eis opgenomen worden.
- Compensatie van oude laanbomen vindt plaats op plekken waar oude niet te verplanten bomen voorkomen (bomen minimaal 4-5 meter hoog).
- Door in het bestemmingsplan het compensatie en mitigatieplan op te nemen wordt de duurzaamheid van de mitigatie en compensatie gewaarborgd.
- Er worden geen verblijfplaatsen van vleermuizen vernietigd.

VLEERMUIZEN

UILEN

- Voor twee kleine locaties in deelgebied 1 en 2 vindt compensatie plaats met voldoende hoog plantmateriaal van 4-5 meter hoog. Hierdoor hoeft er geen ontheffing aangevraagd te worden.
- Er komen Steenuilen en Kerkuilen voor in het kleinschalige gebied in de nabijheid van de N617.
- Er worden geen broedlocaties van Kerkuil en Steenuil (of van andere soorten), welke jaarronde bescherming genieten in het kader van de Flora- en faunawet, vernietigd.
- Er vindt geen afbreuk plaats aan functioneel foerageergebied van Steenuil en Kerkuil.

Conclusie en maatregelen

Onderdeel	Maatregel
Aantasting EHS en GHS (3.000m ² taakstellende compensatie)	Compensatie in de vorm van 4.000m ² natuurontwikkeling. Ruimtebeslag is in het bestemmingsplan geborgd.
Turborotonde: aantasting EHS (geen onderdeel van onderhavig plan)	Verloren gegaan EHS gebied (ca. 380m ²) is toegevoegd aan bovengenoemde natuurontwikkeling in de vorm van bloemrijk grasland. Toeslag niet noodzakelijk omdat kwaliteit aangetaste EHS niet als bijzonder is gekwalificeerd. Ruimtebeslag is in het bestemmingsplan geborgd.
Aantasting foerageerroutes Vleermuizen	Zie hiervoor Mitigatieplan Vleermuizen (bijlage 9)
Aantasting leefgebied Das	Kwalitatieve compensatie. Aansluiten bij het project inrichting Keerdijk (Sint-Michielsgestel).
Aantasting verbindingzones	Faunapassages aanleggen (betreft maatregelen uit bestaand beleid)

NB: genoemde aantallen hebben betrekking op de gehele reconstructie (dus incl. Schijndel).

Aanbevelingen voor aanleg en beheer

Het verdient aanbeveling om de volgende maatregelen in acht te nemen ten tijde van de reconstructie:

- Dempen van sloten in het plangebied bij voorkeur in het najaar (bij voorkeur in de maand september) in verband met voortplantingsperiode amfibieën en de winter. Van belang is dat de sloten voorafgaand aan de demping worden leeggevestigd en de sliblaag wordt gecontroleerd op amfibieën. Indien een te dempen sloot aangesloten is op een andere sloot moeten de amfibieën de mogelijkheid krijgen weg te vluchten.
- Rekening houden met het broedseizoen van vogels. Nesten mogen niet worden verstoord in de periode van half maart – half juli.
- Aan of na afloop van het broedseizoen de vegetatie maaien en bomen rooien.

NB: genoemde aantallen hebben betrekking op de gehele reconstructie (dus incl. Sint-Michielsgestel).

3.6**LANDSCHAP****Huidige situatie**

De N617 is grotendeels in een besloten landschap gelegen, kent relatief weinig aansluitingen op het landschap. De N617 heeft een eigen karakter door de bijbehorende beplanting. Deze beplanting varieert per landschapstype. Doel is bij de herstructurering van de N617 de verschillen tussen landschapstypen in stand te houden.

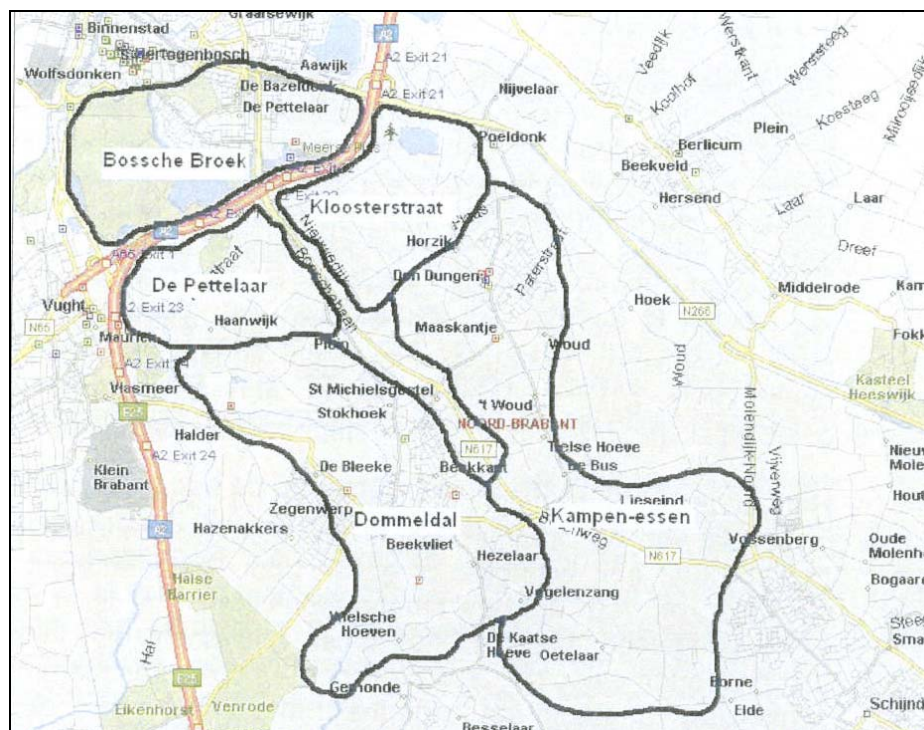
Er zijn twee typen onderscheiden (zie afbeelding 3.8). Bij Den Bosch loopt de N617 door het relatief open Bossche Broek. Bij nadering van Sint Michielsgestel gaat dit open landschap over in een besloten landschap, doordat de beplanting vanaf de Krakensteinweg toe neemt. Tussen Sint Michielsgestel en Schijndel is sprake van een coulissenlandschap, met zeer veel populieren- en andere lanen. Ter plaatse wordt het landschap versterkt door eenzijdige eikenbeplanting tussen fietspad en hoofdweg, tegenover de in het landschap deels aanwezige houtwallen. De beplanting van de N617 sluit in de huidige situatie aan op deze landschappelijke verschillen.

Gebiedsbeschrijving en cultuurhistorie

In het aangrenzende landschap van de N617 komen een aantal gebieden voor die van belang zijn voor de inrichting van de groenvoorzieningen van de weg. Voor het deel van de N617 dat binnen de gemeente Schijndel ligt is het gebied Kampen-essen en het gebied beekdal van de Dommel van belang.

Afbeelding 3.8

Aangrenzende landschap van de N617



Kampen-essen gebied

Het betreft een gebied van oorspronkelijke kampontginningen met plaatselijke essen. Het cultuurlandschap van de kampenontginningen en de essen vertoont vanouds een nauwe samenhang met de oorspronkelijke landschapsdifferentiatie.

De kampontginningen met essen is een categorie die zich, zoals uit de naam blijkt, kenmerkt door twee hoofdbestanddelen. De kampontginningen zelf bestaan uit kleine blokvormige percelen. De essen, enken of akkers zijn vergelijkbaar met de open akkercomplexen. De omvang van de akkerpercelen vertoont grote variaties, waardoor het geheel een grillige structuur heeft.

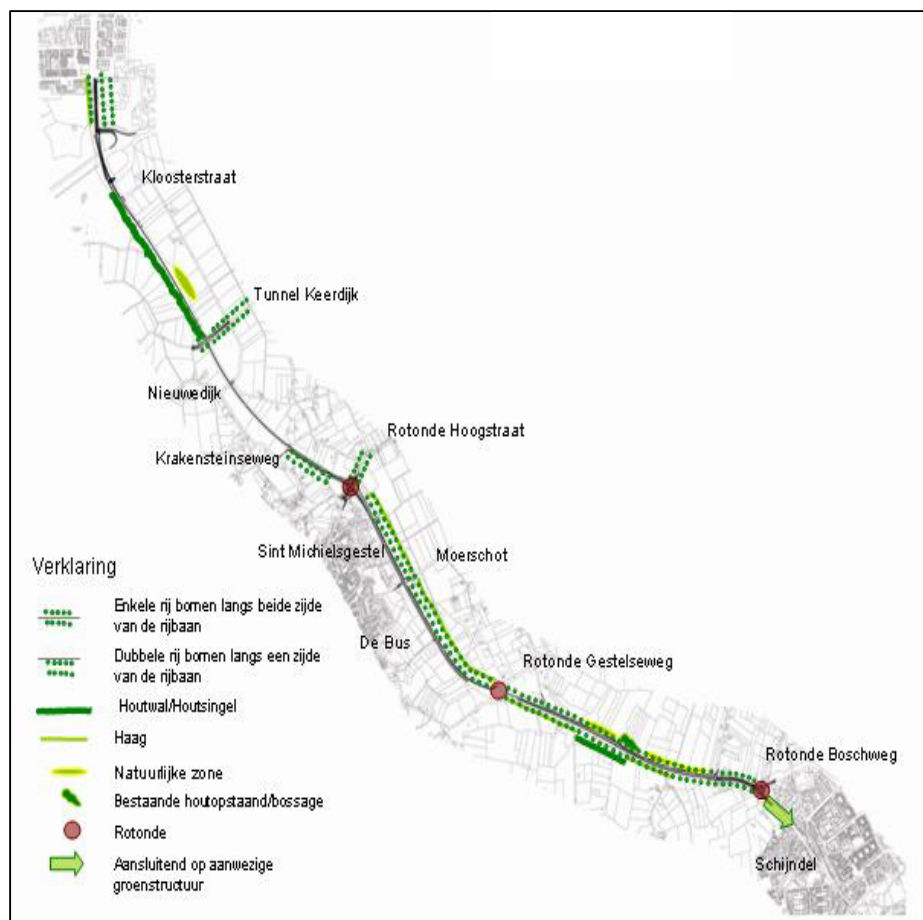
Het beekdal van de Dommel

Het gebied bestaat naast de vochtige tot natte gronden in het Dommeldal, uit hooggelegen zandruggen waarop landgoederen zijn gelegen. De landgoederen zijn zeer oude cultuurlandschappen waarin akkers, wei- en hooilanden worden begrensd en/ of afgewisseld door houtwallen en –singels, struwelen, oude bomen en loofbosjes. Binnen dit gebied wordt gestreefd naar de vorming van een aaneengesloten natuurgebied met behoud en herstel van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Naast de typische vormgeving van de landgoederen, zullen de natte gebieden en het Dommeldal weer gaan bestaan uit een mozaïek van bloem- en soortrijke hooilanden die begrensd worden door knotbomenrijen en singels.

Het streven is vooral gericht op de ontwikkeling van allerlei bostypen, variërend van Elzenbroekbos, tot Berken-Eikenbos. Vooral in de overgangszone van bos naar grasland en langs allerlei wateren worden ruigte-, moeras-, en struweelvegetaties ontwikkeld. Binnen het gebied van de kampenontginningen bevinden zich aan de oostzijde restanten van het beekdal van de oude Dungensche Loop.

Afbeelding 3.9

Groenstructuur N617



Groenstructuur programma per wegdeel

Onderstaand wordt de nieuwe groenstructuur ten behoeve van de herstructurering van de N617 per wegvak beschreven.

De Bus – Rotonde Gestelseweg

Bomen aan weerszijde van de weg worden verwijderd, omdat deze binnen het profiel van vrije ruimte (4.50 meter) staan. Gestreefd wordt naar aan een zijde van de weg een zware laanbeplanting. Aan de noordzijde is ruimte gereserveerd voor een nieuwe dubbele bomenrij tussen de parallelweg en de hoofdrijbaan. De huidige haag aan de zuidzijde van de weg blijft gehandhaafd (afschermings-, verblindingsvoorziening). De (koude) oversteek De Bus wordt afgesloten.

Gestelseweg - Wielsekamp – Olieeindsestraat – nieuwe kom grens Schijndel

Op dit deeltraject wordt gestreefd naar een laanbeplanting, bestaande uit enkele bomen aan weerszijde van de weg. Aan de noordzijde worden alle bomen binnen 4.50 meter van de hoofdrijbaan verwijderd en op nieuw aangeplant op 4.50 meter. Achter deze bomenrij ligt een natuurlijke zone welke nog verder moet worden uitgewerkt. De bestaande bomen langs het huidige fietspad moeten verdwijnen in het kader van het nieuwe fietspad/ parallelweg. Bomen buiten de obstakelvrije zone blijven gehandhaafd.

De aanwezige houtwal (Wielsekamp – Olieeindsestraat) aan de zuidzijde van de hoofdrijbaan worden gesnoeid zodat de obstakelvrije zone 4.50 meter is. Indien blijkt dat de houtwal erg smal wordt kan ervoor gekozen worden een haag met bomenrij terug te planten.

De (koude) oversteek bij Wielsekamp, Olieeindsestraat en de Lieseindsestraat worden afgesloten. De haag aan de zuidzijde (Olieeindsestraat – Nieuwe komgrens) dient gehandhaafd te worden (afschermings-, verblindingsvoorziening), en doorgezet worden nabij de op te heffen oversteek.

Nieuwe kom grens Schijndel – Rotonde Boschweg

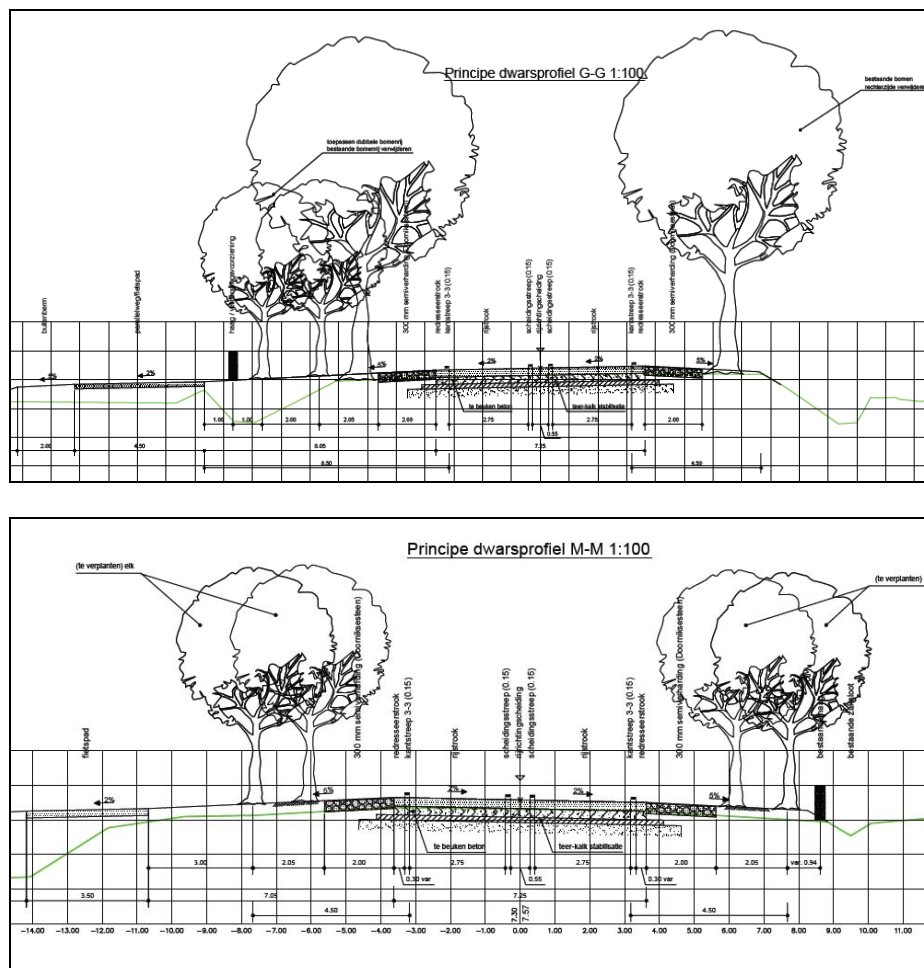
Bestaande bomen langs de rijbaan blijven gehandhaafd. Ook wordt de bestaande haag gehandhaafd en op ontbrekende plaatsen opnieuw aangeplant. Ter hoogte van de rotonde worden alleen de bomen verwijderd die in het kader van de reconstructie in de weg staan.

Op sommige plaatsen langs de N617 is het noodzakelijk voor de reconstructie dat bomen verwijderd worden. Echter door de aanplanting van nieuwe bomenrijen, het behouden van de bomen, hagen en houtwallen blijft de uitstraling en de karakteristiek van de provinciale weg hierdoor grotendeels gehandhaafd.

In bijlage 4 worden detailtekeningen van de reconstructie van de N617 getoond. In deze tekeningen zijn dwarsprofielen van de weg opgenomen. In deze profielen is te zien hoe de groenstructuur langs de N617 eruit komt te zien.

Afbeelding 3.10

Dwarsprofielen N617



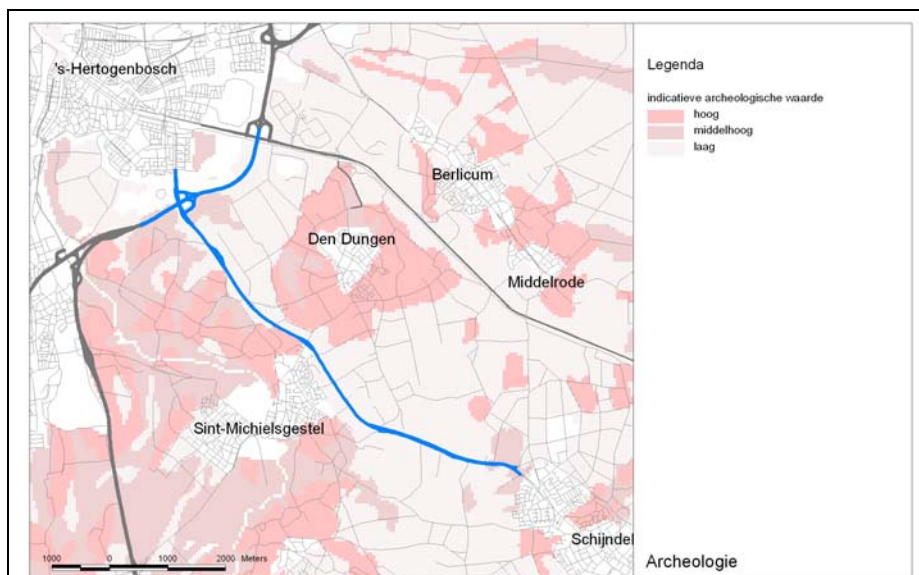
3.7

ARCHEOLOGIE

Ten aanzien van archeologie is een bureauonderzoek uitgevoerd. De N617 bevindt zich in een gebied waarvan, op grond van de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW), de archeologische verwachtingswaarde laag is. Dit betekent dat in het plangebied archeologische vondsten niet aannemelijk zijn.

Afbeelding 3.11

Indicatieve Kaart
Archeologische Waarden



3.8

WATERPARAGRAAF

Beleid en proces

De Watertoets is een procesinstrument waarmee dient te worden bereikt dat de waterbeheerder vroegtijdig wordt betrokken in de ruimtelijke planvorming. Hierdoor kan invulling worden gegeven aan de beleidsdoelstellingen in het plangebied en het water de ruimte worden gegeven die het nodig heeft. Ten behoeve van het plan is telefonisch contact geweest met de gemeenten Sint-Michielsgestel en Schijndel. Daarnaast is per e-mail informatie opgevraagd bij waterschap De Dommel en is op 23 juli 2007 een overleg geweest met waterschap Aa en Maas.

Op 2 december 2008 is een overleg geweest bij de provincie Noord-Brabant met waterschap De Dommel. Tijdens deze contactmomenten is informatie opgevraagd ten aanzien van de huidige situatie, en zijn tevens uitgangspunten/ randvoorwaarden geïnventariseerd over de toekomstige situatie.

De waterparagraaf is voorgelegd aan de waterschappen en de opmerkingen van de waterschappen zijn verwerkt in deze waterparagraaf.

De waterschappen De Dommel en Aa en Maas blijven ook na het goedkeuren van het bestemmingsplan betrokken bij de nadere uitwerking van de voorgenomen reconstructie van de N617. Aandachtspunt vanuit Aa en Maas is hierbij de eventuele verlenging van bestaande duikers. Hiervoor gelden specifieke eisen die erop zijn gericht geen wateroverlast te veroorzaken. De waterschappen geven aan dat de precieze uitwerking van de locatie en inrichting van de greppels/bermsloten ten behoeve van compensatie middels een keurontheffing worden geregeld. Ook de werkzaamheden op, onder of in de kade en het beheer en onderhoud van afsluiters moet worden meegenomen in de keurontheffing.

Ontwikkelen met duurzaam wateroogmerk

De waterschappen De Dommel en Aa en Maas hebben gezamenlijk het document 'Ontwikkelen met duurzaam wateroogmerk, Definitie en randvoorwaarden hydrologisch neutraal ontwikkelen' opgesteld (juli 2006). Het document is bij beide waterschappen vastgesteld beleid.

De waterschappen vragen om aandacht voor wateroverlast, veiligheid, waterkwaliteit en inrichting van watersystemen. Al in de Watertoets kan het hydrologisch neutraal ontwikkelen onderwerp zijn. Door hydrologisch neutraal te ontwikkelen, worden waterproblemen niet afgewenteld op andere plaatsen, tijden of compartimenten. Het document bevat beleidsuitgangspunten, voorwaarden en normen om de negatieve hydrologische consequenties te compenseren (binnen de ontwikkeling).

Hydrologisch neutraal ontwikkelen houdt in dat de ontwikkeling geen hydrologische achteruitgang ten opzichte van de referentiesituatie tot gevolg heeft. Er mogen geen hydrologische knelpunten worden gecreëerd voor de te handhaven en de vastgelegde toekomstige landgebruikfuncties in het plangebied en het beïnvloedingsgebied.

Concreet betekent dit dat:

- de afvoer uit het gebied niet groter is dan in de referentiesituatie;
- de omvang van grondwateraanvulling in het plangebied gelijk blijft of toeneemt;
- de grond- en oppervlaktewaterstanden in de omgeving gelijk blijven, of verbeteren voor de huidige en toekomstige landgebruikfuncties;
- de (grond)waterstanden in het plangebied moeten aansluiten op de (nieuwe) functie(s) van het plangebied zelf;
- het plangebied zo moet worden ingericht, dat de gevolgen van vastgestelde toekomstige ontwikkelingen in de omgeving, die van invloed zijn op de (grond)waterstanden, niet leiden tot knelpunten in het plangebied.

Hydrologisch neutraal ontwikkelen betekent hydrologisch neutraal in ruimte en tijd.

Wellicht kan zelfs een hydrologisch positief effect bereikt worden.

Beleid waterschap De Dommel

Waterschap De Dommel heeft de Strategienota 2006-2009 opgesteld en geldt als overbrugging naar het stroomgebiedbeheersplan dat in 2009 wordt vastgesteld. De thema's die hier benoemd zijn, zijn:

- natuurlijk water (ecologische verbindingzones, beekherstel);
- schoon water (realiseren waterkwaliteitsdoelstellingen, optimaliseren afkoppelen en zuiveringstechnieken);
- schone waterbodem;
- droge voeten (minimale kans op wateroverlast conform Nationaal Bestuursakkoord Water);
- voldoende water (terugbrengen verdroging);
- mooi water (water dat gewaardeerd wordt door mensen die er wonen, werken en recreëren).

Beleid waterschap Aa en Maas

Waterschap Aa en Maas heeft de Strategienota 2006-2009 opgesteld als overbrugging naar een nieuw waterbeheersplan in 2009. In de Strategienota zijn een aantal punten benoemd waar het waterschap zich op wil richten en zich tot doel heeft gesteld:

- veilig en bewoonbaar beheersgebied (waterkeringen op orde);
- voldoende water (inrichting watersysteem, GORP, verdrogingsbestrijding en waterconservering);
- schoon water (goede chemische kwaliteit van water en waterbodem, goed ecologisch potentieel, transport en zuiveren van afvalwater);

- natuurlijk water (goed ecologisch potentieel, ontsnippering, beekherstel, natuurvriendelijke oevers).

Daarnaast zijn door waterschap Aa en Maas een aantal uitgangspunten met betrekking tot stedelijk waterbeheer en de Watertoets opgesteld. De uitgangspunten zorgen ervoor dat de 'watersysteembelangen' goed meegenomen worden in het watertoetsproces. Daarnaast zijn er nog een aantal 'waterschapsbelangen', die uiteraard ook een plek in dit proces moeten krijgen. De volgende lijst wordt daarbij gehanteerd:

- wateroverlast-vrij bestemmen;
- hydrologisch neutraal bouwen;
- voorkomen van vervuiling;
- gescheiden houden van schoon en vuil water;
- doorlopen van de afwegingsstappen: "hergebruik – infiltratie – buffering – afvoer";
- meervoudig ruimtegebruik;
- water als kans;
- ruimteclaims voor waterbergingsgebieden;
- ruimteclaims in verband met aanleg EVZ's en beekherstelprojecten;
- aanwezigheid en ligging leggerwatergangen;
- Keur watersysteem en waterkering;
- aanwezigheid waterschapseigendommen (transportleidingen, rioolgemaal, RWZI's en dergelijke);

Voorgenomen plannen

De belangrijkste aspecten ten aanzien van water bij de reconstructie van de N617 zijn:

- aanleg rotonde Hoogstraat Sint-Michielsgestel;
- nieuwe parallelweg ten oosten van Sint-Michielsgestel en ten noorden van Loorakker;
- nieuw fietspad bij de rotonde Sint-Michielsgestel, fietstunnel Moerschot en ten noorden van Loorakker;
- fietstunnel Hoogstraat;
- fietstunnel Moerschot.

Waterhuishouding: huidige situatie

De te reconstrueren N617 is gelegen ter plaatse van de huidige provinciale weg. De weg is gelegen in een van nature nat gebied met hoge grondwaterstanden en hoge waterstanden in de watergangen. De weg kruist een aantal waterlopen die onderdeel uitmaken van de legger van de waterschappen. Deze watergangen zijn niet permanent watervoerend. Uit het reconstructieplan blijkt dat het rond het tracé veel sprake is van kwel of slootkwel.

De afwatering van de N617 is op dit moment oppervlakkig geregeld. Het hemelwater stroomt oppervlakkig af naar de berm en vervolgens naar de waterlopen.

Aandachtspunten gemeente Sint-Michielsgestel/waterschap De Dommel

De N617 heeft tevens een waterkerende functie vanaf Den Bosch richting Sint-Michielsgestel tot aan de Nieuwendijk. Deze functie dient behouden te blijven.

Aan de noordoostzijde van de kern Sint-Michielsgestel zijn een aantal overstorten gelegen vanuit het gemeentelijk rioolstelsel op het oppervlaktewater. Er zijn reeds maatregelen getroffen om de frequentie van deze overstorten te beperken. Bij de kruising met de Hoogstraat is een lozingspunt van hemelwater van het huidige Rabobank-gebouw. Deze afwatering dient gewaarborgd te blijven.

De weg Bossche Baan ter hoogte van Plein heeft tevens een waterkerende functie. Bij hoogwater op de Dommel wordt het gebied ten westen van de weg onder water gezet. Ook in de nieuwe situatie moet dit gewaarborgd zijn.

In het reconstructieplan is het traject in het gebied van de gemeente Sint-Michielsgestel gelegen in een voorlopig reserveringsgebied voor waterberging. Op dit moment wordt hiervan de haalbaarheid onderzocht.

Dit zelfde traject is gelegen in de beschermingszone van de natte natuurparel Bossche Broek Zuid. De N617 ligt voor het noordelijke gedeelte (viaduct A2 tot 1100 m ten zuiden hiervan) in het attentiegebied. Het beschermingszone ligt alleen ten westen van de N617. Realisatie van deze natte natuurparel kan hogere grondwaterstanden met zich meebrengen in de beschermingszone. Daarnaast mogen ingrepen in de beschermingszone geen negatieve uitwerking hebben op de natte natuurparel.

Omgang met hemelwater in de toekomst

De weg wordt over de gehele lengte op één oor gelegd. Het noordelijk gedeelte van de weg, tot aan het Loopsteegje, watert af naar de noordzijde en vervolgens in de richting van Den Bosch. Het overige gedeelte watert af naar de zuidzijde van de weg. Ter hoogte van de Spierkesweg is de afwatering naar het noorden gericht.

Uitgangspunten en randvoorwaarden toekomstige ont- en afwatering

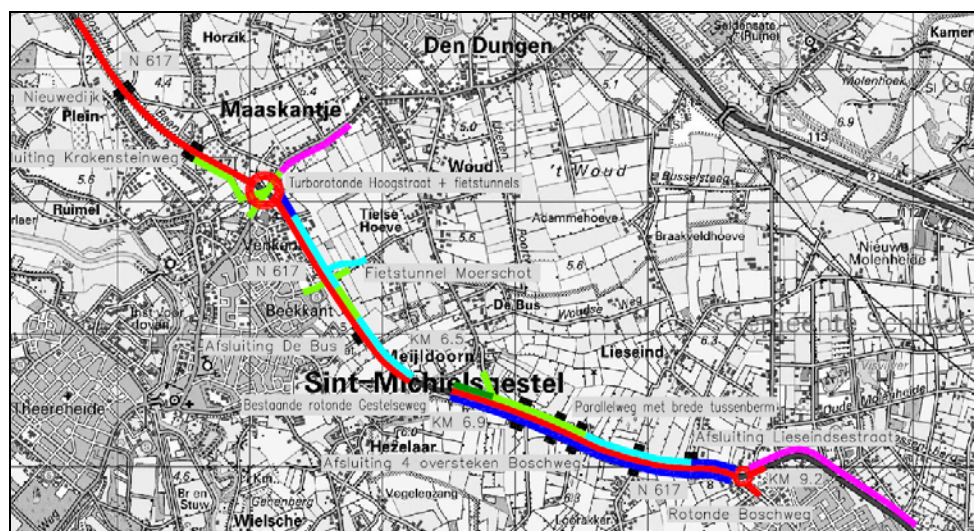
Ten aanzien van de toekomstige ont- en afwatering gelden de volgende uitgangspunten:

- Bij onvoldoende ontwatering in de huidige situatie dient voldoende ontwatering bereikt te worden door middel van ophoging. Op deze manier wordt niet onnodig grondwater afgevoerd.
- Huidige afwatering blijft gewaarborgd.
- Afwatering vindt oppervlakkig plaats en in de richting van de parallel gelegen watergangen.
- Voorkeursvolgorde hergebruik – infiltreren – retenderen – afvoeren van hemelwater.

Conform het document Hydrologisch neutraal ontwikkelen van de waterschappen De Dommel en Aa en Maas, dient de toename van het verharde oppervlak gecompenseerd te worden. Hiertoe dient het hemelwater van dit oppervlak opgevangen te worden en zo mogelijk geïnfiltreerd te worden. Indien dit niet mogelijk is, dient het water geretendeerd te worden. De retentie-/infiltratievoorziening dient voldoende groot te zijn om een neerslaggebeurtenis van eens per tien jaar, inclusief 10% klimaatsverandering ($T=10+10\%$) te kunnen verwerken. Daarbij mag rekening gehouden worden met een landelijke afvoer, die gebiedsgebonden is. Tenslotte mag een neerslaggebeurtenis van $T=100$ (eens per 100 jaar) geen wateroverlast veroorzaken.

In de onderstaande tabel is per gedeelte van de N617 waar het verharde oppervlak toe neemt weergegeven hoeveel m^3 water geïnfiltreerd/geborgen moet worden. Daarnaast is ook de landelijke afvoer opgenomen. Deze gegevens zijn aangeleverd door de waterschappen en gebaseerd op de toename van het verharde oppervlak. De ligging van de tracé's zijn verduidelijkt op de daarna volgende afbeelding, waarbij de in de tabel genoemde kleuren terugkomen.

Locatie	Functie	Gemeente	Toename verhard oppervlak	Wateropg aaf T=10	T=100	Landelijke afvoer T=10
Tunnel Keerdijk (licht blauw)	Parallelweg	Sint-Michielsgestel	2240 m ²	107 m ³	143 m ³	0,67 l/s/ha
Krakensteinweg-Hoogstraat (licht groen)	Fietspad	Sint-Michielsgestel	2840 m ²	136 m ³	180 m ³	0,67 l/s/ha
Hoogstraat (rood)	Rotonde	Sint-Michielsgestel	2370 m ²	114 m ³	150 m ³	0,67 l/s/ha
Hoogstraat-Den Dungen (licht groen)	Fietspad	Sint-Michielsgestel	2210 m ²	106 m ³	140 m ³	0,67 l/s/ha
Hoogstraat-Gestelseweg (licht blauw)	Parallelweg	Sint-Michielsgestel	8710 m ²	417 m ³	552 m ³	0,67 l/s/ha
Fietstunnel Moerschot (licht groen)	Fietspad	Sint-Michielsgestel	300 m ²	14 m ³	19 m ³	0,67 l/s/ha
Zijweg Dungen-Spierkesbos (globaal) (licht groen)	Fietspad	Schijndel	3430 m ²	155 m ³	200 m ³	1,30 l/s/ha
Ten zuiden van Lieseind (licht groen)	Parallelweg	Schijndel	3130 m ²	133 m ³	171 m ³	1,00 l/s/ha
Boschweg (rood)	Rotonde	Schijndel	1370 m ²	62 m ³	80 m ³	1,00 l/s/ha



In het geval van N617 is gekozen voor het infiltreren van hemelwater in een kleine droogvallende bermsloot of greppel. Deze kan overstorten naar bestaand oppervlaktewater en ligt parallel aan het deel van de N617 waar de toename van het verharde oppervlak wordt gerealiseerd. De bermsloot of greppel is opgenomen op de plankaart. De exacte invulling van de bermsloot of greppel dient in het nader ontwerp mee genomen te worden. Hierbij worden de waterschappen betrokken.

Fietstunnels Hoogstraat en Moerschot

In het tracégedeelte van Sint-Michielsgestel zijn een tweetal fietstunnels gepland. Deze tunnels worden voorzien van waterkerende constructies (zowel wanden als vloeren).

Het water dat valt op de verharding van de fietstunnel wordt op het laagste punt verzameld en vervolgens geloosd op de watergang (Moerschot) of de retentievoorziening (Hoogstraat).

Waterkwaliteit

Gezien het grote aantal vervoersbewegingen op de weg is het belangrijk de kwaliteit van het afstromende hemelwater te bewaken. Dit hemelwater komt in het oppervlaktewater terecht. De waterkwaliteit kan worden bewaakt door het toepassen van een bodempassage in de berm. In overleg met de waterschappen wordt de berm aangewend als bodempassage. In de met gras begroeide berm blijven vaste delen van het afstromende hemelwater achter tussen het gras. Juist aan deze vaste delen zijn de verontreinigingen gehecht.

Vergunningen en meldingen ten aanzien van water

Bronneringen ten behoeve van de aanleg van de weg en tunnels zijn meldingsplichtig en afhankelijk van het waterbezwaar eveneens vergunningsplichtig. Voor de aanleg van nieuwe lozingswerken en/of het verleggen van watergangen is een ontheffing op de Keur van het waterschap noodzakelijk.

Invulling hydrologisch neutraal ontwikkelen

De N617 wordt hydrologisch neutraal ontwikkeld. Hydrologisch neutraal ontwikkeling wordt hier ingevuld door:

- toename van verhard oppervlak te compenseren, dit hemelwater wordt in langs de weg liggende greppels opgevangen, geïnfiltreerd of geretendeerd;
- bij onvoldoende ontwatering ten behoeve van beoogde functies wordt voldoende ontwatering bereikt door middel van ophoging;
- huidige afwatering blijft gehandhaafd;
- verspreiding van vervuiling meekomend met het hemelwater wordt voorkomen middels een bodempassage.

Natte natuurparel

Het Bossche Broek is een natte natuurparel en als dusdanig beschermd.

Het beschermingsgebied en attentiegebied lopen parallel aan de N617. Beïnvloeding van de natte natuurparel door de N617 na aanleg wordt voorkomen door de spelregels van het hydrologisch neutraal ontwikkelen te volgen: compensatie toename verhard oppervlak, ophoging in plaats van drainage, handhaven huidige afwatering en voorkomen verspreiding vervuiling. Tijdens aanleg dient wellicht de grondwaterstand tijdelijk te worden verlaagd door bemaling. Hierdoor kunnen eveneens verlagingen in de omgeving ontstaan. Waar en hoeveel is op dit moment niet bekend en dient met het definitieve ontwerp berekend te worden met een bemalingsberekening. Effecten als gevolg van de bemaling op de natte natuurparel kunnen worden beperkt/voorkomen worden door de uitvoeringswijze (damwanden, retourbemaling) en uitvoeringsperiode aan te passen.

Het wateradvies van het waterschap is opgenomen in bijlage 5.

HOOFDSTUK 4 Juridisch bestuurlijke aspecten

4.1 ALGEMEEN

De regels en de verbeelding (voorheen plankaart) vormen het juridisch bindende gedeelte van een bestemmingsplan. Regels en verbeelding zijn aan elkaar gerelateerd. Dit betekent dat kaart en regels te allen tijden in onderlinge samenhang moeten worden toegepast en gezien.

4.1.1 VERBEELDING

Alle gronden die binnen het plangebied vallen hebben een bestemming gekregen op de verbeelding. Binnen een bestemming is het mogelijk dat nadere aanduidingen zijn aangegeven. Deze aanduidingen hebben slechts juridische betekenis indien, en voor zover, deze in de regels daaraan wordt gegeven. Soms is een aanduiding uitsluitend op de verbeelding aangegeven voor de leesbaarheid van de kaart en heeft juridisch geen enkele betekenis. De regels en de verbeelding vormen samen het voor burgers en overheid bindende deel van het bestemmingsplan.

4.1.2 REGELS

De regels zijn opgesteld conform de landelijke systematiek *Standaard voor Vergelijkbare Bestemmingsplannen* (SVBP). De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen over de toegelaten bebouwing en regelingen voor het gebruik van bestaande en/of te realiseren bouwwerken. Het bestemmingsplan kent enkele eindbestemmingen en dubbelbestemmingen.

4.1.3 STANDAARD VOOR VERGELIJKBARE BESTEMMINGSPLANNEN (SVBP)

De opbouw van het bestemmingsplan is conform de SVBP 2008. Het onderdeel *regels* is daarom in vier hoofdstukken onderverdeeld:

1. inleidende regels;
2. bestemmingsregels;
3. de algemene regels en;
4. de overgangs- en slotregels.

4.1.4 TOELICHTING

De toelichting is bedoeld om de verbeelding en de regels te verduidelijken en om gemaakte keuzen te verantwoorden aan de hand van ruimtelijk beleid. De toelichting maakt geen deel uit van het bestemmingsplan en is niet juridisch bindend.

4.2 BESCHRIJVING PER BESTEMMING

4.2.1 AGRARISCH

Deze gronden zijn bestemd voor agrarische doeleinden. Nieuwvestiging van een agrarisch bedrijf is niet mogelijk.

4.2.2 NATUUR

Door de reconstructie van de weg wordt binnen de gemeente Sint Michielsgestel EHS aangetast. De compensatie hiervan is voorzien op het grondgebied van Schijndel. Ingevolge de beleidsregel Natuurcompensatie dient de planologische verankering van de compensatie te worden geregeld in een bestemmingsplan.

In het voorliggende bestemmingsplan is de borging van de compensatie geregeld via de bestemming Natuur. Binnen deze bestemming is het gebruik en de bouwmogelijkheden beperkt ten gunste van Natuur(ontwikkeling).

Binnen de bestemming Natuur geldt een aanlegvergunningstelsel om activiteiten die mogelijk de natuurwaarden aantasten vooraf te toetsen.

4.2.3 VERKEER

Gronden aangewezen met 'Verkeer' zijn bestemd voor wegen of straten. Uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming mogen op deze gronden worden gebouwd. De gronden binnen deze bestemming zijn onder meer bestemd voor waterpartijen, waterberging, waterhuishouding, watergangen, infiltratievoorzieningen en groenvoorzieningen. Binnen de bestemming Verkeer is het tevens mogelijk faunapassages en dergelijke aan te leggen.

Mogelijkheden voor bebouwing zijn binnen deze bestemming heel beperkt. Gebouwen zijn niet toegelaten. Toegestaan zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de bestemming.

4.2.4 DUBBELBESTEMMINGEN

Een aantal dubbelbestemmingen is aanwezig in het plangebied. Door deze dubbelbestemmingen worden beperkingen opgelegd aan onderliggende (hoofd) bestemmingen. Dubbelbestemmingen hebben voorrang op de hoofdbestemmingen. Dit betekent dat bepalingen van bestemmingen alleen van toepassing zijn als deze niet strijdig zijn met bepalingen die horen bij dubbelbestemmingen.

Leiding (dubbelbestemming)

De leiding voor Gas en Water die in het plangebied liggen hebben planologische bescherming nodig en hebben daarvoor een dubbelbestemming gekregen. Een belemmeringszone van 5 meter aan weerszijden van de transportleiding is opgenomen waarin in principe niet mag worden gebouwd. Regels die horen bij de dubbelbestemming gaan voor als een andere bestemming samenvalt met de dubbelbestemming.

Binnen leidingenzone geldt een aanlegvergunningstelsel om graafactiviteiten die de leiding kunnen schaden vooraf te toetsen en zonodig aan regels te verbinden.

Waarde – Ecologie

Binnen het plangebied liggen enkele gronden die voor Waarde – Ecologie zijn aangewezen. Deze gronden zijn behalve voor de daar voorkomende bestemming, mede bestemd voor een ecologische verbindingszone ten behoeve van de verbetering van de migratie van plant en dier tussen afzonderlijke leefgebieden. Regels die horen bij de dubbelbestemming gaan voor als een andere bestemming samenvalt met de dubbelbestemming.

HOOFDSTUK 5

Uitvoerbaarheid

5.1 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Voorliggend bestemmingsplan ten behoeve van de duurzaam veilige inrichting van en de aanleg van fietspaden naast de N617, betreft een initiatief van de provincie. De kosten verband houdende met de opstelling van dit bestemmingsplan komen voor rekening van de provincie.

De kosten voor de uitvoering van het plan zullen op basis van het veroorzakersprincipe worden betaald door de provincie. Daar waar sprake is van een reconstructie van aansluiting op gemeentelijke wegen is een kostenverdeling afgesproken op basis van de wegvakentheorie. De kostenverdeling tussen provincie en gemeente zal worden vastgelegd in een (anterieure) overeenkomst. De kosten voor het uitvoeren van het plan zijn daarmee volledig verzekerd, zodat een exploitatieplan achterwege kan blijven. Het plan is economisch uitvoerbaar.

5.2 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

5.2.1 INSPRAAK

In 2005 is artikel 6a uit de Wet Ruimtelijke Ordening vervallen. In dit artikel was de verplichte inspraak bij ruimtelijke plannen (ook uitwerkingsplannen) geregeld. De wettelijke plicht om inspraak te verlenen is daarmee van de baan. Inspraak wordt nu geregeld in de gemeentelijke Inspraakverordening.

Artikel 2 van deze verordening bepaalt dat het College van burgemeester en wethouders bij elk beleidsvoornemen beslist of inspraak wordt verleend. Hiervan kan onder meer worden afgeweken indien de uitvoering van een beleidsvoornemen dermate spoedeisend is dat inspraak niet kan worden afgewacht.

Het plan heeft conform de gemeentelijke inspraakverordening ter inzage gelegen voor inspraak. Het verslag van de inspraak en de inspraakreacties zijn te vinden in bijlage 10.

5.2.2 VOOROVERLEG

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.1.1. van het Besluit op de ruimtelijke ordening dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg gepleegd te worden met besturen van gemeenten, met Rijks- en Provinciale diensten etc. Voorliggend plan is in dit kader voorgelegd aan de volgende instellingen:

- Waterschap de Dommel.
- Waterschap Aa en Maas.
- Provincie Noord Brabant directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving.
- Inspectie Ruimtelijke Ordening.

De reacties van de overleg instanties zijn incl. het standpunt van het college zijn opgenomen in bijlage 10, Nota vooroverleg, inspraak en zienswijze.

5.2.3

ZIENSWIJZEN

Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 27 maart 2009 tot en met 8 mei ter inzage gelegen. Eenieder heeft gedurende deze perioden de gelegenheid gekregen om een zienswijze naar voren te brengen. Er zijn enkele reacties binnengekomen, welke in het belang van de reclamanten zijn afgewogen. In Bijlage 10 is de memo beantwoording zienswijze opgenomen.

Op basis hiervan is een besluit genomen over de vaststelling van het bestemmingsplan.

BIJLAGE 1

Overzichtskaart reconstructie hoofdrijbaan en de aanleg van fietspaden

BIJLAGE 2

Akoestisch onderzoek

AKOESTISCH ONDERZOEK
WEGVERKEERSLAWAAI
PROVINCIALE WEG N617 EN DE
PARALLELWEG

PROVINCIE NOORD-BRABANT

5 oktober 2009
074158380:0.5!
B01055.000157



Inhoud

1	Inleiding	3
2	Planomschrijving	4
2.1	Reconstructie N617	4
2.2	Nieuwe Parallelweg	5
3	Wettelijk kader	6
3.1	Wet geluidhinder	6
3.2	Geluidszones	6
3.3	Geluidsgevoelige bestemmingen	7
3.4	Aftrek op de berekende resultaten	7
3.5	Grenswaarden aanleg nieuwe weg	7
3.6	Grenswaarden reconstructie	8
4	Uitgangspunten	10
4.1	Rekenmethode	10
4.2	Verkeersgegevens	10
5	Berekeningsresultaten reconstructie onderzoek	12
5.1	Reconstructie N617 / Hoogstraat	12
5.2	Reconstructie N617 / Boschweg	13
5.3	Maatregelen	14
6	Berekeningsresultaten nieuwe parallelweg	18
7	Conclusie & samenvatting	20
1	Overzichtstekeningen	22
2	Geluidsbelasting huidige situatie en toekomstige situatie	23
3	Reconstructie	24
4	Cumulatie	25

HOOFDSTUK

1 Inleiding

In opdracht van de Provincie Noord-Brabant is een akoestisch onderzoek verricht met betrekking tot de provinciale weg N617 's-Hertogenbosch – Schijndel. Aanleiding hiertoe is de geplande reconstructie van de N617 ter hoogte van het kruispunt Hoogstraat (St. Michielsgestel) en ter hoogte van het kruispunt Boschweg (Schijndel). Daarnaast is de Provincie voornemens een nieuwe parallelweg te realiseren.

Reconstructie N617

Doel van het onderzoek is nagaan of met de voorgenomen wijziging van de N617 sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het doel van het reconstructie-onderzoek is het berekenen van de eventuele toename van de geluidsbelasting. Hiervoor worden de geluidsbelastingen voor de jaren 2009 (één jaar voor de fysieke wijziging van de weg) en 2021 (tien jaar na fysieke wijziging van de weg) met elkaar vergeleken. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder indien de geluidsbelasting toeneemt met afgerond 2 dB(A). Als sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder worden maatregelen onderzocht om deze toename van de geluidsbelasting zoveel mogelijk ongedaan te maken.

Nieuwe Parallelweg

Het doel van het akoestisch onderzoek naar de nieuw aan te leggen parallelweg is het toetsen van de geluidsbelasting aan de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting afkomstig van de nieuwe parallelweg is berekend ter plaatse van de geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van de parallelweg voor de toekomstige situatie 2021. De geluidsbelasting is getoetst aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Bij overschrijding van de grenswaarde worden maatregelen onderzocht.

Leeswijzer

In deze rapportage is allereerst in hoofdstuk 2 ingegaan op de planomschrijving. Hoofdstuk 3 beschrijft op de huidige wetgeving. Hoofdstuk 4 bespreekt de voor dit onderzoek gebruikte onderzoeksopzet en de gebruikte invoergegevens. In hoofdstuk 5 en 6 komen de berekeningsresultaten aan de orde. Tenslotte is in hoofdstuk 7 afgesloten met een samenvatting en de conclusies.

HOOFDSTUK 2 Planomschrijving

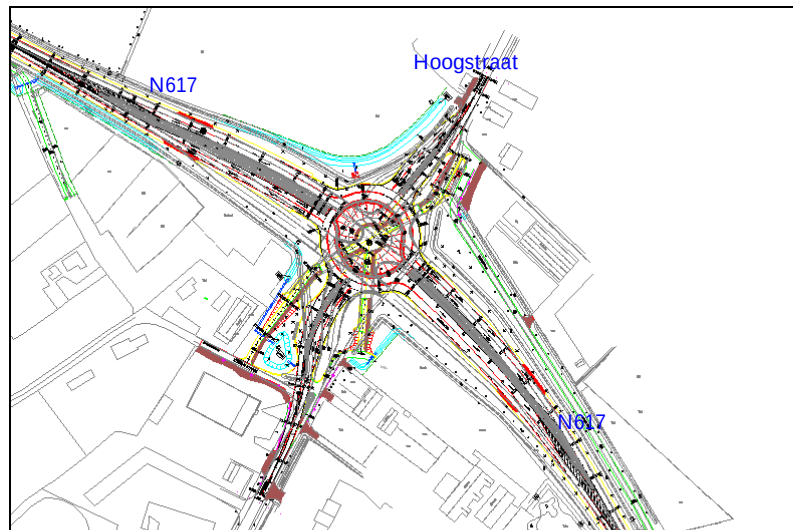
2.1

RECONSTRUCTIE N617

De N617 is de verbindingsweg tussen 's-Hertogenbosch en Schijndel. Het kruispunt met de Hoogstraat in Sint Michielsgestel en het kruispunt met Boschweg in Schijndel worden in de huidige situatie met een VRI-installatie geregeld. Het kruispunt met de Hoogstraat wordt vervangen door een turborotonde en het kruispunt ter hoogte van de Boschweg door een reguliere rotonde. Op beide rotondes wordt fijn dicht asfaltbeton (dab) als wegverharding toegepast. De reconstructie van de twee kruispunten is in de onderstaande figuren weergegeven.

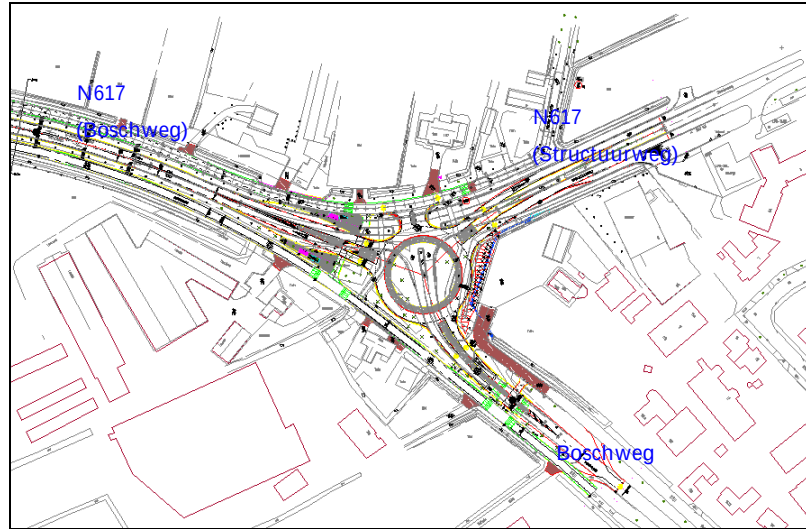
Figuur 2.1

Reconstructie kruispunt N617 met de Hoogstraat in Sint Michielsgestel (wegvak 1)



Figuur 2.2

Reconstructie kruispunt N617
met de Boschweg in Schijndel
(wegvak 2)



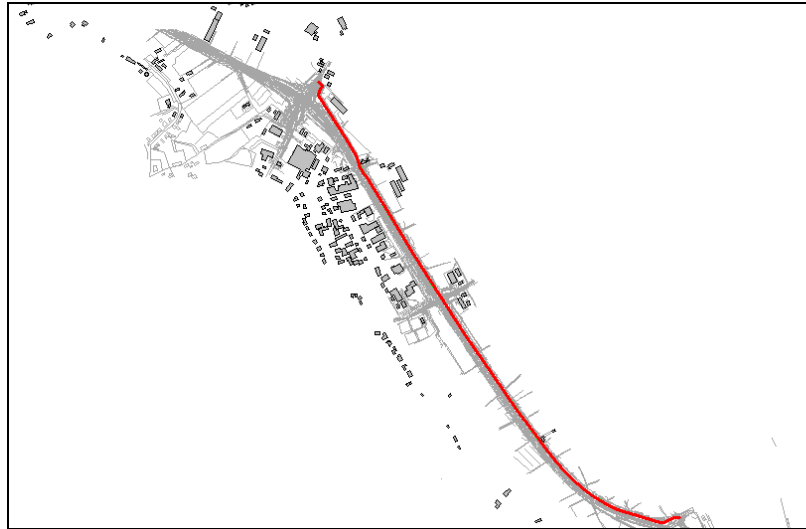
2.2

NIEUWE PARALLELWEG

Naast bovengenoemde reconstructie wordt langs de N617 een nieuwe fietspad en parallelweg gerealiseerd en diverse doorsteken worden afgesloten. De nieuwe parallelweg wordt geprojecteerd tussen de Hoogstraat en de Zijweg Dungen in Sint Michielsgestel. In Figuur 2.3 is de ligging van de nieuwe parallelweg weergegeven.

Figuur 2.3

Ligging nieuwe Parallelweg



HOOFDSTUK 3 Wettelijk kader

3.1

WET GELUIDHINDER

Op 1 januari 2007 is de gewijzigde Wet geluidhinder (Wgh) in werking getreden. De belangrijkste verandering is de zogenaamde “dosismaat”, oftewel de eenheid waarin de geluidsbelasting voor wegverkeer wordt bepaald. Tot 1 januari 2007 was dit de zogenaamde “etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau”, kort geschreven als L_{etm} en met als eenheid dB(A). In plaats hiervan wordt in de nieuwe Wet geluidhinder gewerkt met het “dag-avond-nacht-gemiddelde van het equivalente geluidsniveau”, kort geschreven als L_{den} (“den” staat voor ‘day, evening, night’) en met als eenheid dB. Deze wijziging is een uitvloeisel van de Europese Richtlijn Omgevingslawaaai uit 2002. Het belangrijkste verschil met de etmaalwaarde is tweeledig:

- § de geluidsbelasting is nu meer een gemiddelde waarde over het hele etmaal, in plaats van de hoogste waarde van de dagperiode (07:00-19:00) en van de nachtperiode (23:00-07:00) na toepassing van een straffactor van 10 dB. De avondperiode (19:00-23:00 uur), na toepassing van een straffactor van 5 dB, wordt nu ook in de beoordeling betrokken.
- § Vergeleken met de etmaalwaarde, is een geluidsbelasting in L_{den} voor hoofdwegen gemiddeld circa 2 dB lager. Daarom zijn alle normen in de nieuwe Wet geluidhinder ook met 2 dB verlaagd. De ‘oude’ voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) voor nieuwe situaties bedraagt nu dus 48 dB.

Naast de invoering van L_{den} als dosismaat is de Wet geluidhinder op meerdere punten gewijzigd. Dit onderzoek is verricht conform de nieuwe wetgeving.

3.2

GELUIDSZONES

In de Wet geluidhinder zijn geluidszones gedefinieerd. De geluidszones zijn te beschouwen als aandachts- of onderzoeksgebieden. De geluidszones zijn van rechtswege aanwezig. Dat wil zeggen dat er geen apart besluit nodig is om ze in te stellen.

De wettelijke breedte van de geluidszone wordt bepaald door het aantal rijstroken van de weg en het binnen- of buitenstedelijke karakter van de omgeving langs de weg. In de volgende tabel zijn de wettelijke zonebreedten die de Wgh kent opgenomen.

Tabel 3.1

Breedte van de geluidszone

Aantal rijstroken	Breedte van de geluidszone	
	Buitenstedelijk gebied	Stedelijk gebied
5 of meer	600 m	350 m
3 of 4	400 m	350 m
1 of 2	250 m	200 m

In artikel 1 van de Wgh zijn de definities opgenomen van binnenstedelijk en buitenstedelijk gebied. Deze definities luiden:

- § Buitenstedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom (bepaald door borden komgrens) alsmede het gebied binnen de bebouwde kom voor zover gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.
- § Stedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

3.3

GELUIDSGEVOELIGE BESTEMMINGEN

De grenswaarden van de Wet geluidhinder gelden voor de geluidsgevoelige bestemmingen die liggen binnen de geluidszone van de weg. In de Wet geluidhinder en het Besluit Geluidhinder zijn de geluidsgevoelige bestemmingen als volgt gedefinieerd:

- § woningen.
- § onderwijsgebouwen (uitgezonderd gymnastieklokalen).
- § ziekenhuizen en verpleeghuizen.
- § andere gezondheidszorggebouwen (verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleuterdagverblijven).
- § woonwagenstandplaatsen.
- § terreinen die behoren bij andere gezondheidszorggebouwen, voor zover daar zorg verleend wordt.

3.4

AFTREK OP DE BEREKENDE RESULTATEN

Het beleid van de Nederlandse overheid en de Europese Unie (EU) is erop gericht om de geluidsemissie van het verkeer te verminderen. Dit wordt bereikt door steeds strengere eisen te stellen aan de geluidsemissies van voertuigen en banden (in EU-verband) en door onderzoek naar stillere wegdekverhardingen te stimuleren (door de Nederlandse overheid). In de Wet geluidhinder is in artikel 110g de mogelijkheid geboden om hierop te anticiperen in het geluidsonderzoek, aangezien in het geluidsonderzoek de toekomstige geluidsbelastingen maatgevend zijn. In artikel 110g van de Wgh is bepaald dat op het reken- of meetresultaat een aftrek wordt toegepast in verband met het stiller worden van het autoverkeer. De hoogte van deze aftrek is geregeld in artikel 3.6 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. De aftrek bedraagt:

- § 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km / uur of meer bedraagt.
- § 5 dB voor de overige wegen.
- § 0 dB bij het bepalen van de geluidswering van de gevels.

3.5

GRENSWAARDEN AANLEG NIEUWE WEG

De aanleg van een nieuwe weg geldt als een nieuwe situatie in de zin van de Wet geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde voor woningen bedraagt 48 dB. De maximaal toegestane waarde bedraagt 63 dB voor woningen in stedelijk gebied en 58 dB voor woningen in buitenstedelijk gebied. In Tabel 3.2 is een overzicht opgenomen van de grenswaarden die gelden bij de aanleg van een nieuwe weg.

Tabel 3.2

Overzicht van grenswaarden die gelden bij de aanleg van een nieuwe weg voor bestaande geluidsgevoelige bestemmingen

soort bestemming	Voorkeurgrenswaarde [dB]	maximale grenswaarde [dB]
Woning	48	63 stedelijk 58 buitenstedelijk
Onderwijs, ziekenhuis, verpleeghuis	48	63 stedelijk 58 buitenstedelijk
Andere gezondheidszorggebouwen	48	53
Woonwagenstandplaats	48	53
Ander geluidsgevoelig terrein dan woonwagenstandplaats	53	58

3.6

GRENSWAARDEN RECONSTRUCTIE

Voor alle geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van een te wijzigen weg moet bij een wijziging van de weg onderzocht worden of er sprake is van “reconstructie” van die weg zoals dat is gedefinieerd in de Wgh. Er is sprake van een reconstructie indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstige maatgevende jaar zonder maatregelen, met 2 dB of meer wordt verhoogd ten opzichte van hoogst toelaatbare geluidsbelasting. Het toekomstig maatgevende jaar is meestal het tiende jaar na de wijzigingen.

De hoogst toelaatbare geluidsbelasting is bepaald in artikel 100 van de Wet geluidhinder. In dit artikel wordt onderscheid gemaakt tussen de bestemmingen waarvoor reeds een hogere waarde is vastgesteld en de bestemmingen waarvoor geen hogere waarde is vastgesteld. Indien reeds een hogere waarde is vastgesteld geldt als de hoogst toelaatbare geluidsbelasting de laagste waarde van:

- § de heersende waarde (1 jaar voor de wijzigingen aan de weg);
- § en de eerder vastgestelde waarde.

Indien geen hogere waarde is vastgesteld en de heersende waarde bedraagt meer dan 48 dB, dan geldt de heersende geluidsbelasting (1 jaar voor de wijzigingen aan de weg) als de hoogst toelaatbare geluidsbelasting.

In alle situaties geldt dat 48 dB de ondergrens is van de hoogste toelaatbare geluidsbelasting.

Indien sprake is van een reconstructie moeten maatregelen onderzocht worden. Het doel daarbij is om de toekomstige geluidsbelasting zo veel mogelijk terug te brengen tot de hoogst toelaatbare waarde. Daarbij wordt eerst gekeken naar maatregelen bij de bron (stiller wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidsschermen of -wallen). Ook wordt naar de doelmatigheid van de maatregelen gekeken. Indien maatregelen niet voldoende of haalbaar zijn, kan een hogere waarde dan de hoogste toelaatbare geluidsbelasting worden vastgesteld. De maximaal vast te stellen hogere waarde voor woningen is vermeld in Tabel 3.3.

De toename van de geluidsbelasting mag niet meer dan 5 dB bedragen, tenzij de geluidsbelasting van een gelijk aantal woningen elders, met een tenminste gelijke waarde vermindert.

Tabel 3.3

Overzicht van grenswaarden
voor woningen bij wijzingen
aan een weg

situatie	Hoogst toelaatbare waarde	Maximale grenswaarde
niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting ≤ 53 dB	heersende geluidsbelasting met ondergrens van 48 dB	63 dB stedelijk gebied 58 buitenstedelijk gebied
niet eerder hogere waarde vastgesteld en heersende geluidsbelasting > 53 dB	heersende geluidsbelasting	68 dB
eerder vastgestelde hogere waarde	laagste van: § heersende waarde (ondergrens 48 dB) § eerder vastgestelde hogere waarde	63 dB stedelijk gebied 58 buitenstedelijk gebied

HOOFDSTUK

4 Uitgangspunten

4.1

REKENMETHODE

Voor het uitvoeren van de berekeningen is gebruik gemaakt van het computerprogramma Geonoise (versie 5.43). De berekeningen met dit computerprogramma zijn overeenkomstig Standaard rekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Hierin is voorgeschreven dat met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden wordt, zoals de samenstelling van het verkeer, wegdektype, afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping, helling- en kruispuntcorrecties, hoogteligging van de weg, enzovoorts.

4.2

VERKEERSGEGEVENS

De gehanteerde verkeersgegevens voor het reconstructieonderzoek voor de peiljaren 2009 en 2021 zijn opgesteld door ARCADIS (basis voorgaand onderzoek uit 2008, gehanteerde groei 2%) en goedgekeurd door de provincie Noord-Brabant. De verkeersgegevens zijn opgenomen in Tabel 4.4. De ligging van de wegen zijn opgenomen in de figuren van bijlage 1.

Tabel 4.4

Verkeersintensiteiten N617
voor de peiljaren 2009 en 2021

wegvak	Aantal voertuigen per uur								
	Lv ¹⁾	Dag Mv ²⁾	Zv ³⁾	Lv	Avond Mv	Zv	Nacht Lv	Mv	Zv
Situatie 2009:									
N617 (ten westen van Hoogstraat)	890	68	20	516	17	4	141	14	3
N617 (ten oosten van Hoogstraat)	722	57	18	383	11	3	127	12	4
N617 (ten westen van Boschweg)	841	174	28	514	70	5	135	32	5
N617 (Structuurweg)	639	132	21	391	53	4	103	25	4
Situatie 2021:									
N617 (ten westen van Hoogstraat)	1047	80	23	608	19	4	167	16	4
N617 (ten oosten van Hoogstraat)	762	60	19	404	12	3	134	14	4
N617 (ten westen van Boschweg)	950	196	32	580	79	6	153	37	6
N617 (Structuurweg)	722	150	24	441	60	4	116	28	5

¹⁾ Lv = lichte motorvoertuigen

²⁾ Mv = middelzware motorvoertuigen

³⁾ Zv = zware motorvoertuigen

Het wegdek van de N617 in de huidige situatie bestaat uit fijn gebezemd beton en van de Structuurweg uit dunne deklaag 1. Voor de gewijzigde situatie in 2021 wordt op de N617 in de berekeningen uitgegaan van fijn gebezemd beton. De wegverharding van Structuurweg blijft ook in de nieuwe situatie ongewijzigd (dunne deklaag).

Op de N617 geldt een wettelijk maximum snelheid van 80 km/uur en op de Structuurweg 70 km/uur. Voor de rotonde¹ is een snelheid van 35 km/uur aangehouden.

De verkeersgegevens van de nieuw te realiseren parallelweg zijn vastgesteld op basis van de aanliggende voorzieningen (en woningen) én op basis van het feit dat er in dit wegvak een landbouwsluis wordt gerealiseerd. Hierdoor bevindt zich op de nieuwe Parallelweg alleen maar bestemmingsverkeer. De gehanteerde verkeersgegevens zijn vermeld in Tabel 4.5.

Tabel 4.5

Verkeersgegevens nieuwe parallelweg

weg	Etmaalintensiteit	uurpercentage			voertuigverdeling		
	2021	[%]	[%]	[%]	Lv	Mv	Zv
Nieuwe parallelweg	475	6,7	3,5	0,7	97,5	1,9	0,6

Het wegdek van de nieuwe parallelweg bestaat uit fijn asfaltbeton (DAB). Op deze weg geldt een wettelijk maximum snelheid van 60 km/uur.

¹ In het rekenmodel voor de huidige situatie is een toeslag ingevoerd voor verkeerslicht met een kental $\frac{1}{2}$. In het rekenmodel voor de toekomstige situatie is een toeslag ingevoerd voor het afremmen en optrekken van het verkeer op de rotonde.

HOOFDSTUK

5 Berekeningsresultaten reconstructie onderzoek

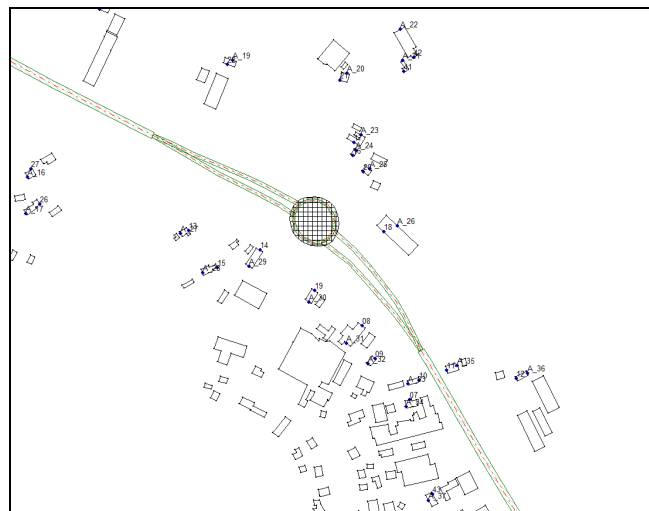
5.1

RECONSTRUCTIE N617/HOOGSTRAAT

De geluidsbelasting afkomstig van de N617 is berekend op 1,5 en 5,0 m hoogte boven het plaatselijke maaiveld. De ligging van de rekenpunten nabij het kruispunt met de Hoogstraat is in Figuur 5.1 weergegeven. De overige rekenpunten zijn in de bijlage weergegeven. De berekende geluidsbelastingen zijn opgenomen in de bijlage. Alle geluidsbelastingen zijn weergegeven na de aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Figuur 5.1

Positie rekenpunten ter hoogte van het kruispunt N617 met Hoogstraat



Uit de rekenresultaten volgt dat de geluidsbelasting afkomstig van de N617 in 2021 toeneemt met minder dan 1 dB ten opzichte van de situatie in 2009 voor de situaties met een geluidsbelasting in de voorsituatie van 48 dB of meer. De maximale toename bedraagt 1,2 dB voor rekenpunt A_26 bij een geluidsbelasting van afgerond 40 dB. Voor de rekenpunten met een geluidsbelasting van 48 dB of meer bedraagt de maximale toename 0,7 dB voor rekenpunt 23 bij een geluidsbelasting van maximaal 53 dB. De maximale toename bedraagt dus minder dan de grens van 2 dB toename en daarom is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Op grond van de Wet geluidhinder zijn geen maatregelen of procedures nodig.

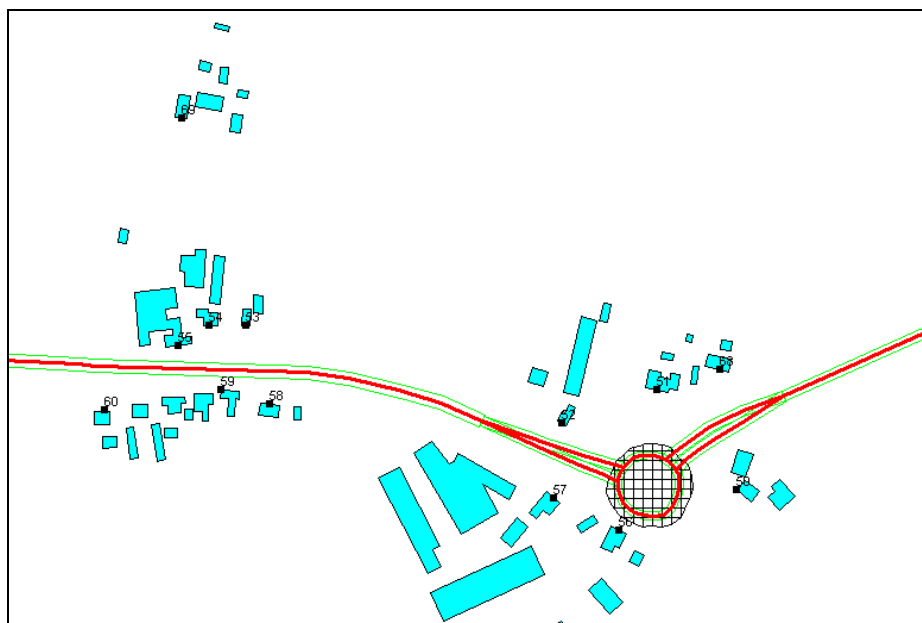
5.2

RECONSTRUCTIE N617/BOSCHWEG

De ligging van de rekenpunten nabij het kruispunt N617 met de Boschweg is in Figuur 5.2 weergegeven. De ligging van de overige rekenpunten zijn in de bijlage weergegeven. De berekende geluidsbelasting op de maatgevende punten is opgenomen in de bijlage. Alle geluidsbelastingen zijn weergegeven na de aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder.

Figuur 5.2

Positie rekenpunten ter hoogte van het kruispunt N617 met Hoogstraat



Tabel 5.3

Geluidsbelasting afkomstig de N617 ter hoogte van de Boschweg

* Toegepaste wegverharding ten westen van de rotonde: fijn gebezemd beton

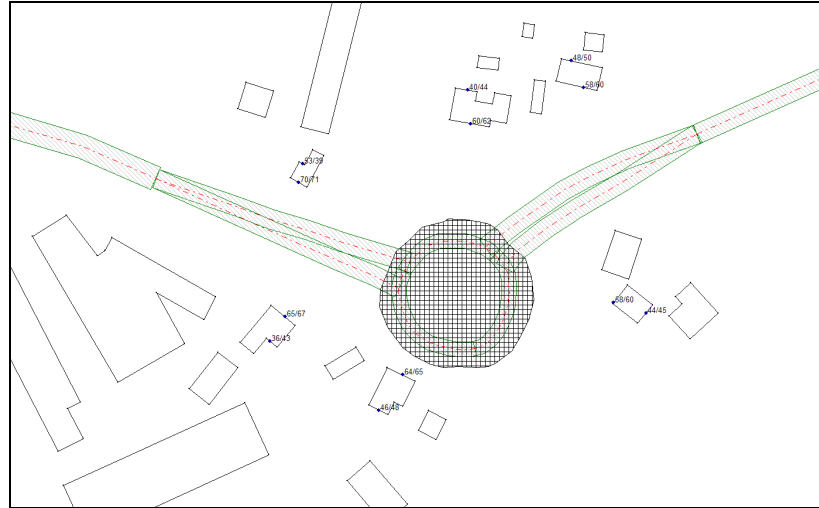
Punt	Adres	Hoogte [m]	2009* [dB]	2021* [dB]	toename [dB]
50	Boschweg 165	1,50	55,2	55,7	0,6
50	Boschweg 165	5,00	56,8	57,4	0,7
51	Boschweg 167-169	1,50	58,1	56,9	-1,1
51	Boschweg 167-169	5,00	60,1	58,9	-1,2
52	Boschweg 171	1,50	67,7	67,8	0,2
52	Boschweg 171	5,00	68,2	68,5	0,3
56	Boschweg 202-204	1,50	57,3	60,4	3,2
56	Boschweg 202-204	5,00	59,4	62,0	2,7
57	Boschweg 206	1,50	61,6	63,3	1,7
57	Boschweg 206	5,00	63,5	65,0	1,5
68	Nieuwe Slender 2	1,50	55,1	55,7	0,6
68	Nieuwe Slender 2	5,00	57,2	57,7	0,6

Uit de rekenresultaten volgt dat de geluidsbelasting afkomstig van de N617 in 2021 met meer dan 2 dB toeneemt ten opzichte van de situatie in 2009. De maximale toename bedraagt 3.2 dB op rekenpunt 56, voor rekenpunt 57 bedraagt de toename maximaal 1,7 dB. Er is sprake van een reconstructie voor de woningen Boschweg 202-204 en Boschweg 206. De geluidsbelasting blijft onder de maximale grenswaarde van 68 dB en de toename blijft onder de maximale toegestane toename van 5 dB. Derhalve geldt voor deze woningen een inspanningsverplichting om te geluidstoename tot nul terug te brengen.

Tevens is voor deze woningen (en voor alle woningen) de geluidsbelasting op de achtergevel (aantonen geluidluwe zijde) in beeld gebracht. Op de volgende afbeelding staat voor de maatgevende punten de geluidsbelasting op de achtergevel weergegeven.

Afbeelding 5.4

Geluidsbelastingen op voor- en achtergevel vanwege N617



Uit bovenstaande afbeelding blijkt dat voor de woningen waarvoor een reconstructie-effect optreedt de geluidsbelasting op de achtergevel gelijk is aan of minder is dan 48 dB. Hiermee wordt voldaan aan de eis dat er een geluidluwe zijde aanwezig moet zijn. De complete rekenresultaten zijn opgenomen in de bijlage.

5.3 MAATREGELEN

Op gevels van de woningen aan de Boschweg 202-204 en Boschweg 206 treedt een geluidstoename van meer dan 1,49 dB op als gevolg van de reconstructie. Om deze toename tot nul terug te brengen zijn een aantal stillere wegdektypes onderzocht, te weten: fijn asfaltbeton en dunne deklaag 1. Deze wegdektypes zijn toegepast op het wegvak ten westen van de rotonde. In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de resultaten.

Tabel 5.5

Geluidsbelasting afkomstig van de N617 na toepassing van bronmaatregelen

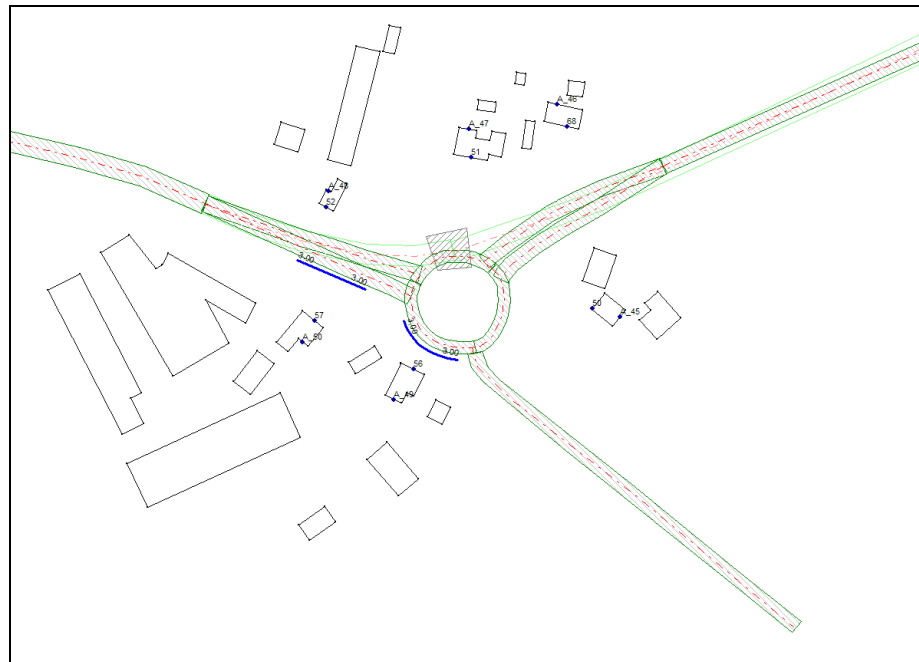
punt	adres	hoogte [m]	2009 [dB]	Met fijn asfaltbeton		Met dunne deklaag 1	
				2021 [dB]	Toename [dB]	2021 [dB]	Toename [dB]
50	Boschweg 165	1,50	55,2	54,7	-0,5	54,1	-1,1
50	Boschweg 165	5,00	56,8	56,6	-0,2	56,0	-0,8
51	Boschweg 167-169	1,50	58,1	55,8	-2,3	54,4	-3,7
51	Boschweg 167-169	5,00	60,1	57,8	-2,3	56,6	-3,6
52	Boschweg 171	1,50	67,7	66,0	-1,7	63,2	-4,5
52	Boschweg 171	5,00	68,2	66,7	-1,5	64,2	-4,0
56	Boschweg 202-204	1,50	57,3	59,4	2,1	58,1	0,9
56	Boschweg 202-204	5,00	59,4	60,8	1,5	59,4	0,0
57	Boschweg 206	1,50	61,6	61,4	-0,2	58,5	-3,1
57	Boschweg 206	5,00	63,5	63,2	-0,3	60,4	-3,1
68	Nieuwe Slender 2	1,50	55,1	55,5	0,4	55,2	0,2
68	Nieuwe Slender 2	5,00	57,2	57,6	0,4	57,4	0,2

Door het toepassen van fijn asfaltbeton kan de toename niet helemaal worden weggenomen. Er is voor rekenpunt 56 nog steeds sprake van een reconstructie.

Door het toepassen van dunne deklaag 1 over een lengte van circa 100 m ten westen van de rotonde kan de toename wel worden weggenomen. Het toepassen van dunne deklaag 1 voor de rotonde is niet civiel technisch duurzaam (vanwege remmende voertuigen) en daarom niet realistisch. Derhalve is het effect van een afschermende voorziening in beeld gebracht. Op onderstaande afbeelding staat de ligging van de afschermende voorziening(en) weergegeven. De provincie heeft aangegeven een glazenscherm te willen realiseren. Derhalve is gerekend met reflecterende schermen.

Afbeelding 5.6

Ligging afschermende
voorzieningen voor Boschweg
202-204 en Boschweg 206



De afschermende voorziening voor Boschweg 206 heeft een hoogte van 3 meter, de afschermende voorziening voor Boschweg 202-204 heeft eveneens een hoogte van 3 meter. In de volgende tabel staat de geluidsbelasting weergegeven voor de maatgevende punten na toepassing van de afschermende voorzieningen.

Tabel 5.7

Geluidsbelasting afkomstig van
de N617 na toepassing van
afschermende voorzieningen

punt	adres	hoogte [m]	2009 [dB]	Met schermen	
				2021 [dB]	Toename [dB]
50	Boschweg 165	1,50	55.2	56	0.8
50	Boschweg 165	5,00	56.8	57.7	0.9
51	Boschweg 167-169	1,50	58.2	57.5	-0.7
51	Boschweg 167-169	5,00	60.4	59.7	-0.7
52	Boschweg 171	1,50	67.7	68.3	0.7
52	Boschweg 171	5,00	68.2	69.2	0.9
56	Boschweg 202-204	1,50	57.3	56.5	-0.7
56	Boschweg 202-204	5,00	59.4	60.1	0.7
57	Boschweg 206	1,50	61.6	58.7	-2.9
57	Boschweg 206	5,00	63.5	61.3	-2.2
68	Nieuwe Slender 2	1,50	55.1	55.8	0.7
68	Nieuwe Slender 2	5,00	57.2	57.8	0.7

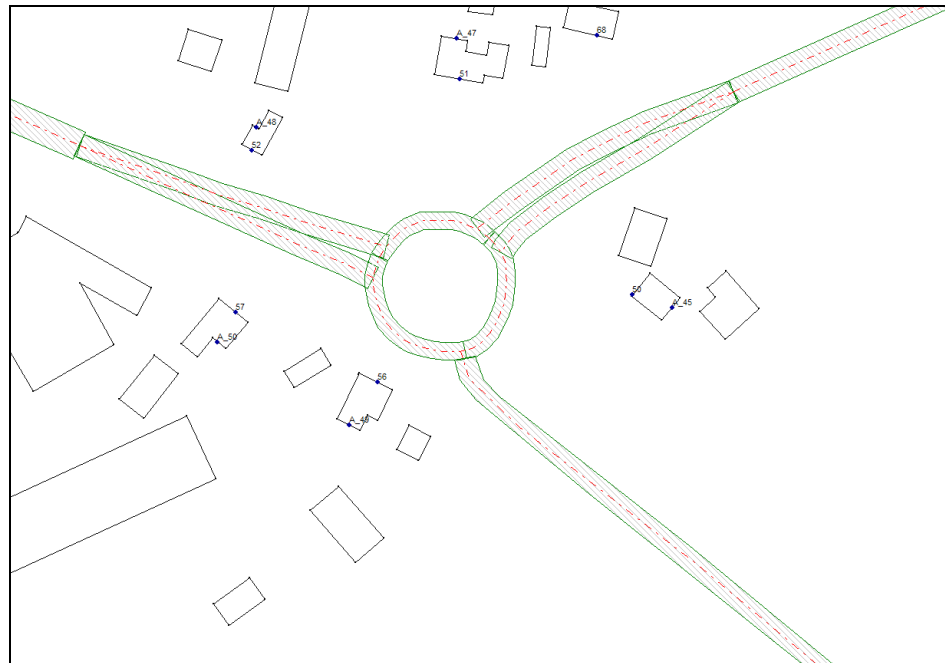
Uit de resultaten blijkt dat wanneer afschermende voorzieningen worden toegepast zoals weergegeven in afbeelding 5.6 er geen sprake meer is van een reconstructie.

De toepassing van schermen op deze locatie kan vanuit stedenbouwkundige aspecten of vanuit verkeerskundige redenen (obstakel vrije ruimte, vrije zichthoek) niet wenselijk zijn.

Indien het reduceren van de geluidsbelasting afkomstig van de N617 tot een toename van minder dan 1,5 dB met behulp van bron- en/of overdrachtsmaatregelen op bezwaren stuit van landschappelijke, verkeerskundige, financiële of stedenbouwkundige aard, is de reconstructie van N617 alleen mogelijk indien een hogere waarde wordt vastgesteld.

De provincie dient het vaststellen van hogere grenswaarden zelf te motiveren.

Alvorens een hogere waarde dient te worden vastgesteld dient het gecumuleerde niveau in beeld te worden gebracht. Hiervoor is mede de geluidsbelasting van de Boschweg (30 km / uur) in beeld gebracht. Op onderstaande afbeelding staat de Boschweg in het rekenmodel weergegeven.



De verkeersgegevens van de Boschweg zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 5.8

Verkeersgegevens Boschweg

weg	Etmaalintensiteit 2021	uurpercentage			voertuigverdeling		
		[%]	[%]	[%]	Lv	Mv	Zv
Boschweg	6.364	6,3	3,5	1,4	94,9	4,9	0,2

De gecumuleerde niveaus staat in onderstaande tabel 5.9 voor de relevante situaties weergegeven.

Tabel 5.9

Gecumuleerde geluidsbelasting
voor relevante situaties

Punt	Adres	Hoogte	Geluidsbelasting vanwege N617 2021	Gecumuleerd geluidsniveau 2021
		[m]	[dB]	[dB]
56	Boschweg 202-204	1,50	60,4	60,5
56	Boschweg 202-204	5,00	62,0	62,1
57	Boschweg 206	1,50	63,3	63,3
57	Boschweg 206	5,00	65,0	65,0

Uit bovenstaande tabel blijkt dat het gecumuleerde geluidsniveau voor de relevante situaties maximaal 0,1 dB afwijkt van de aan te vragen hogere grenswaarde.

Aangezien de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot extreem hogere geluidsbelastingen dient bij vaststelling van de hogere grenswaarde (zonder toepassing maatregelen) rekening te worden gehouden met de onderstaande geluidsbelastingen.

Tabel 5.10

Situaties waarvoor hogere grenswaarde dienen te worden vastgesteld

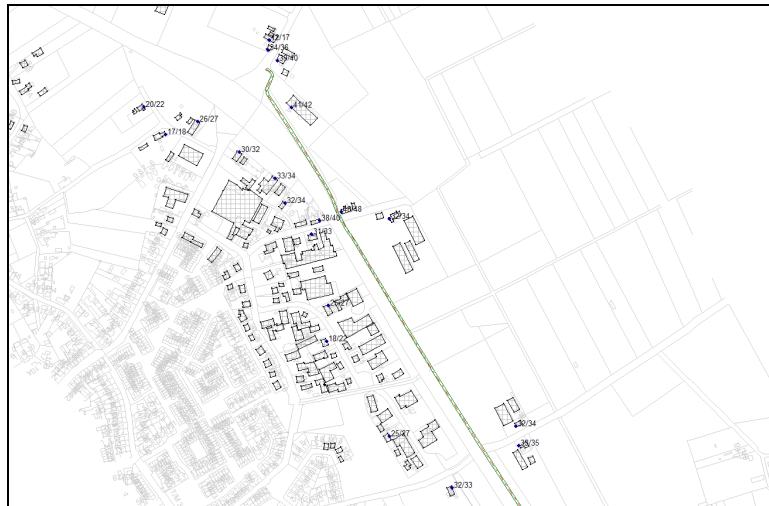
Punt	Adres	Hoogte [m]	2009* [dB]	2021* [dB]	toename [dB]
56	Boschweg 202-204	1,50	57,3	60,4	3,2
56	Boschweg 202-204	5,00	59,4	62,0	2,7
57	Boschweg 206	1,50	61,6	63,3	1,7
57	Boschweg 206	5,00	63,5	65,0	1,5

HOOFDSTUK 6 Berekeningsresultaten nieuwe parallelweg

In de geluidszone van de nieuwe parallelweg liggen woningen. De ligging van de rekenpunten en een volledig overzicht van de rekenresultaten is weergegeven in bijlage 4. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 48 dB. Hiermee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

Op onderstaande afbeelding 6.1 staan de geluidsbelasting vanwege de Parallelweg voor de onderzochte woningen per waarneemhoogte (1.5 en 5.0 meter) weergegeven.

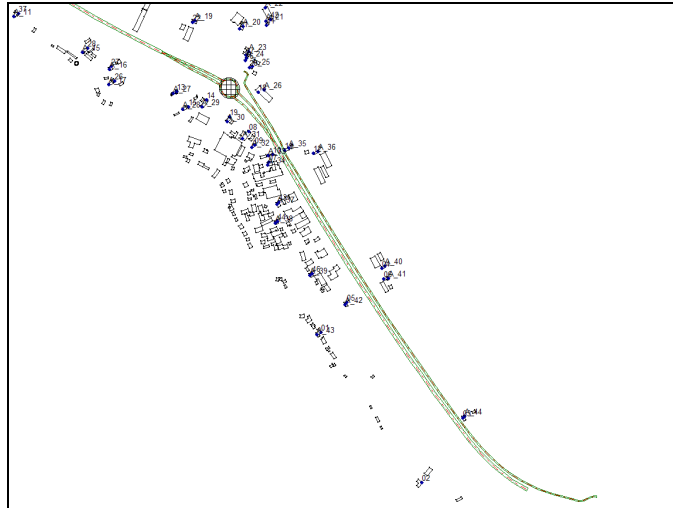
Afbeelding 6.1
Geluidsbelasting vanwege
Parallelweg



Tevens is voor de woningen ter hoogte van het tracé van de Parallelweg de gecumuleerde geluidsbelasting (met de N617) in beeld gebracht. Op onderstaande afbeelding staan de woningen waarvoor de gecumuleerde geluidsbelasting in beeld is gebracht weergegeven. De rekenresultaten zijn opgenomen in de bijlage.

Afbeelding 6.2

Situaties waarvoor
gecumuleerde geluidsbelasting
in beeld is gebracht



Uit de berekeningen blijkt dat de gecumuleerde geluidsbelasting niet veel verschillen van de afzonderlijke waarden zoals deze geconstateerd zijn op de onderzochte woningen vanwege de geluidsbelasting van de N617.

HOOFDSTUK 7

Conclusie & samenvatting

In opdracht van de Provincie Noord-Brabant is een akoestisch onderzoek verricht met betrekking tot de provinciale weg N617 's-Hertogenbosch – Schijndel. Aanleiding hiertoe is de geplande reconstructie van de N617 ter hoogte van het kruispunt Hoogstraat (St. Michielsgestel) en ter hoogte van het kruispunt Boschweg (Schijndel). Daarnaast is de Provincie voornemens een nieuwe parallelweg te realiseren.

Reconstructie onderzoek N617

Doel van het onderzoek is nagaan of met de voorgenomen wijziging van de N617 sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het doel van het reconstructie-onderzoek is het berekenen van de eventuele toename van de geluidsbelasting. Hiervoor worden de geluidsbelastingen voor de jaren 2009 (één jaar voor de fysieke wijziging van de weg) en 2021 (tien jaar na fysieke wijziging van de weg) met elkaar vergeleken. Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder indien de geluidsbelasting toeneemt met 2 dB(A). Als sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder worden maatregelen onderzocht om deze toename van de geluidsbelasting zoveel mogelijk ongedaan te maken.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de geluidsbelasting afkomstig van de N617, ter hoogte van de Hoogstraat, na de wijziging met minder dan 1 dB toeneemt. De toename bedraagt dus minder dan de grens van 2 dB toename en daarom is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Op grond van de Wet geluidhinder zijn geen maatregelen of procedures nodig.

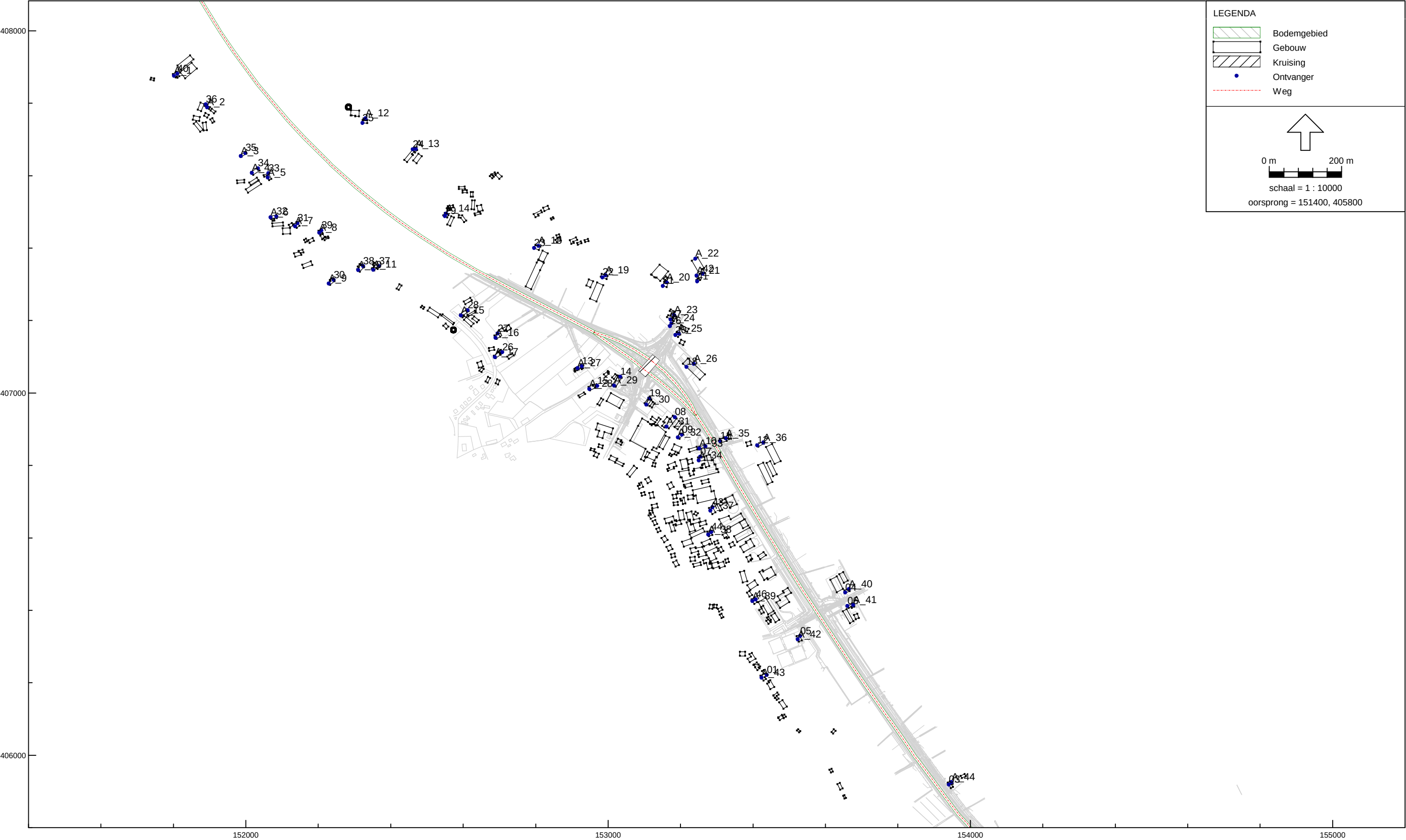
Hogere grenswaarde

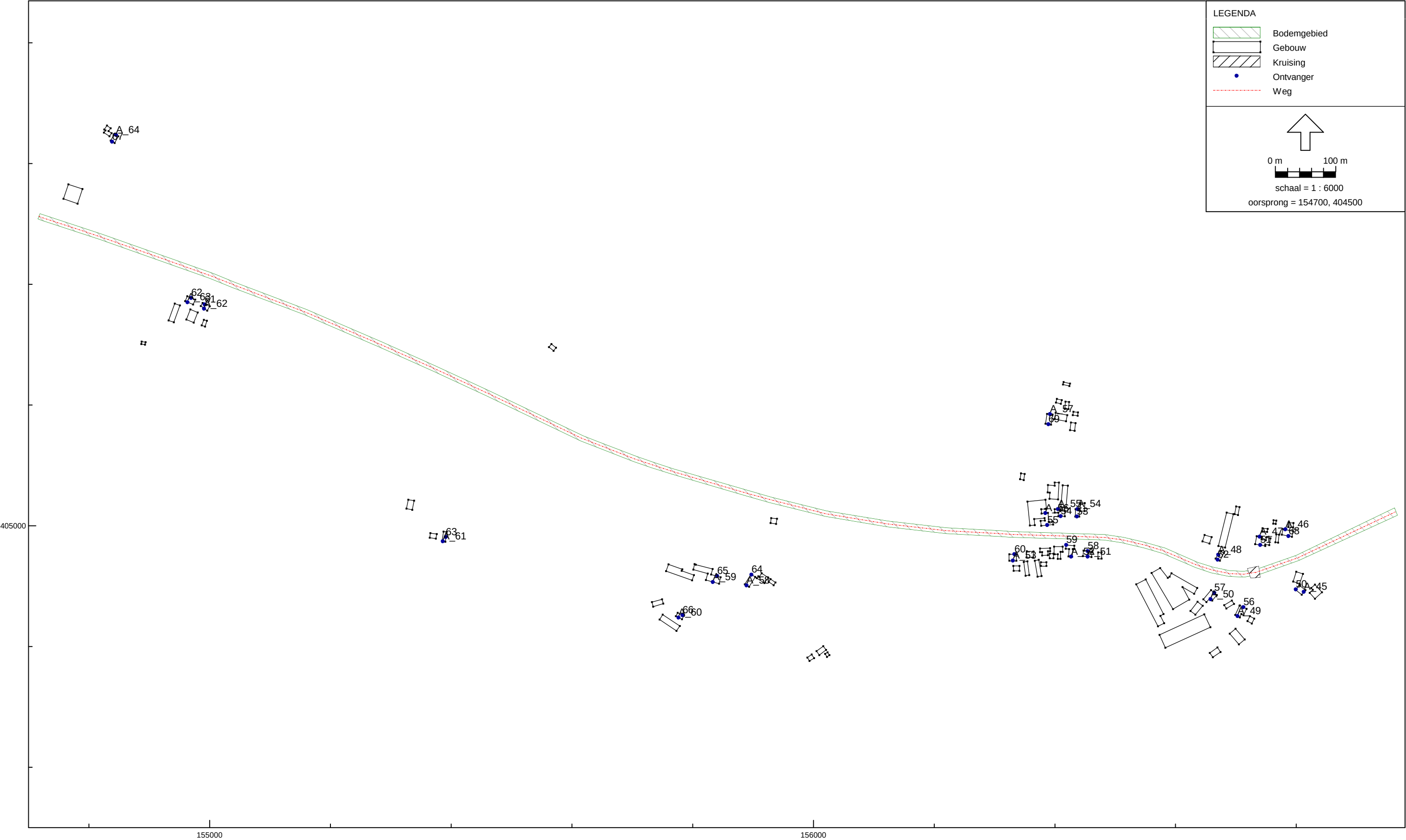
Uit de rekenresultaten volgt dat de geluidsbelasting afkomstig van de N617, ter hoogte van de Boschweg, na de wijziging met meer dan 2 dB toeneemt. De maximale toename op rekenpunt 56 bedraagt 3.2 dB, derhalve is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Op grond van de Wet geluidhinder zijn maatregelen onderzocht. Bronmaatregelen en maatregelen in het overdrachtsgebied zijn niet wenselijk gebleken vanwege stedenbouwkundige en verkeerskundige redenen. Derhalve dient er voor die situaties waarbij sprake is van een reconstructie-effect (Boschweg 202-204 en Boschweg 206) een hogere grenswaarde te worden vastgesteld. In tabel 5.8 zijn de vast te stellen hogere waardes weergegeven.

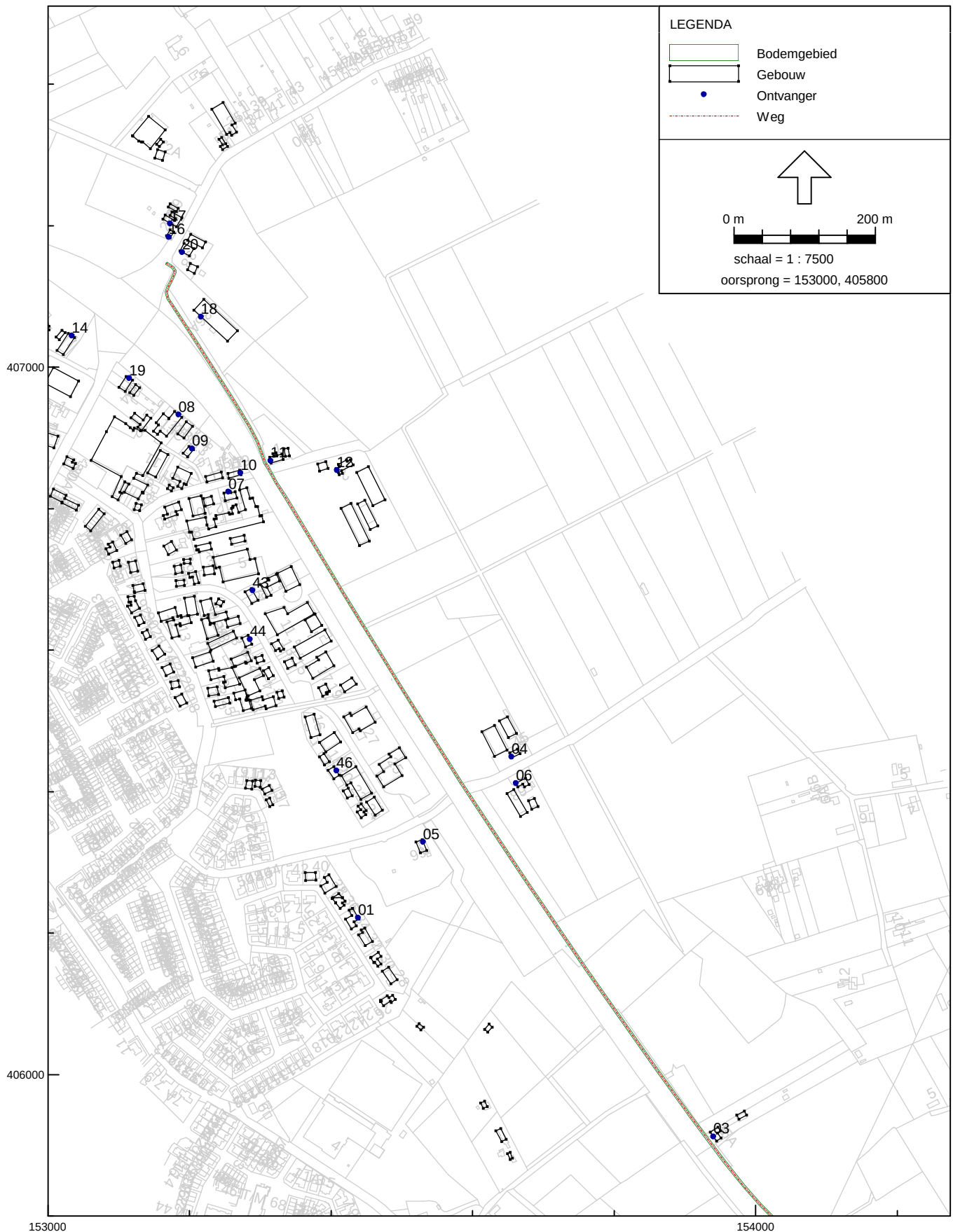
Nieuwe Parallelweg

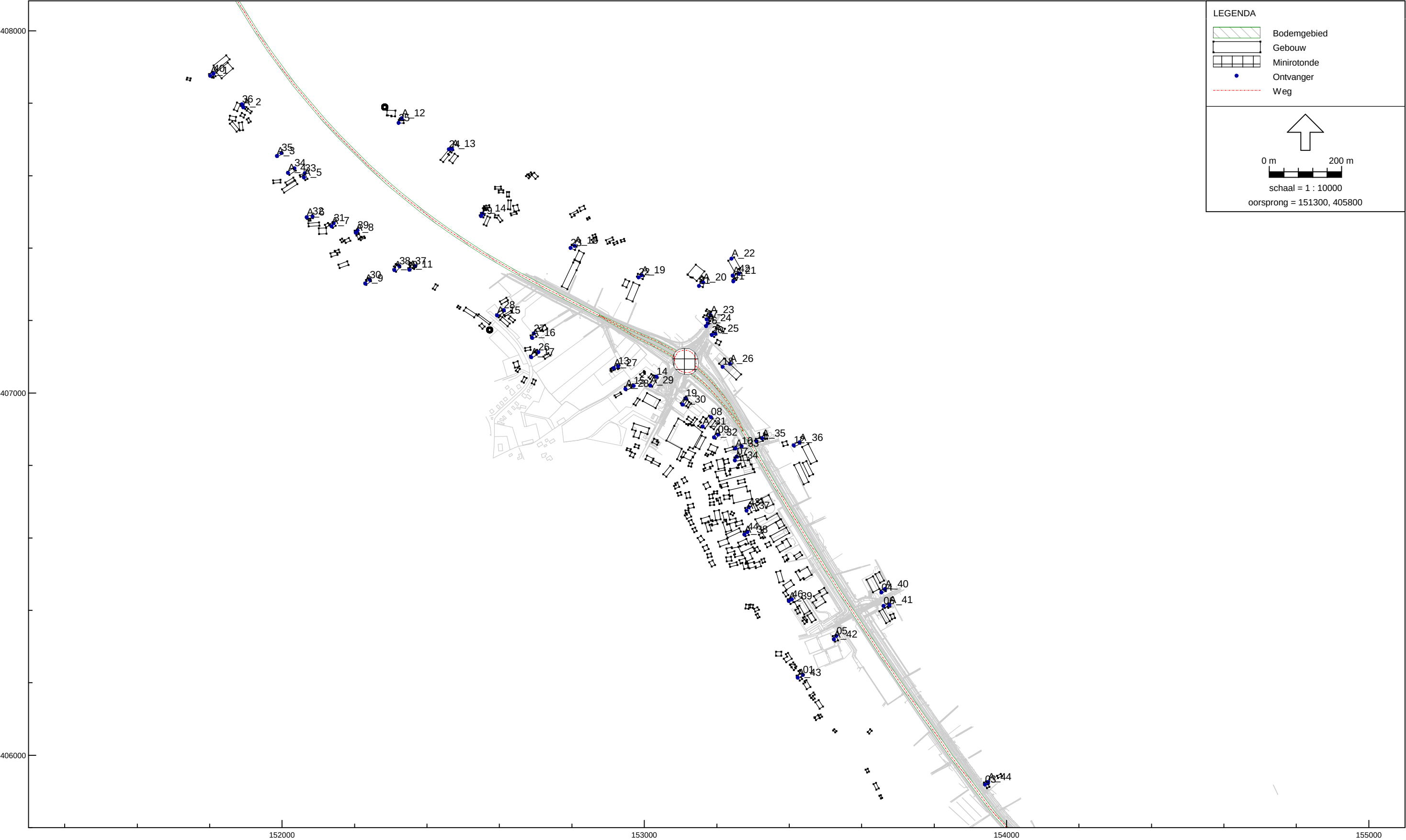
Het doel van het akoestisch onderzoek naar de nieuw aan te leggen parallelweg is het toetsen van de geluidsbelasting aan de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting afkomstig van de nieuwe parallelweg is berekend ter plaatse van de geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van de parallelweg voor de toekomstige situatie 2021. De geluidsbelasting is getoetst aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Uit het onderzoek blijkt dat er voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

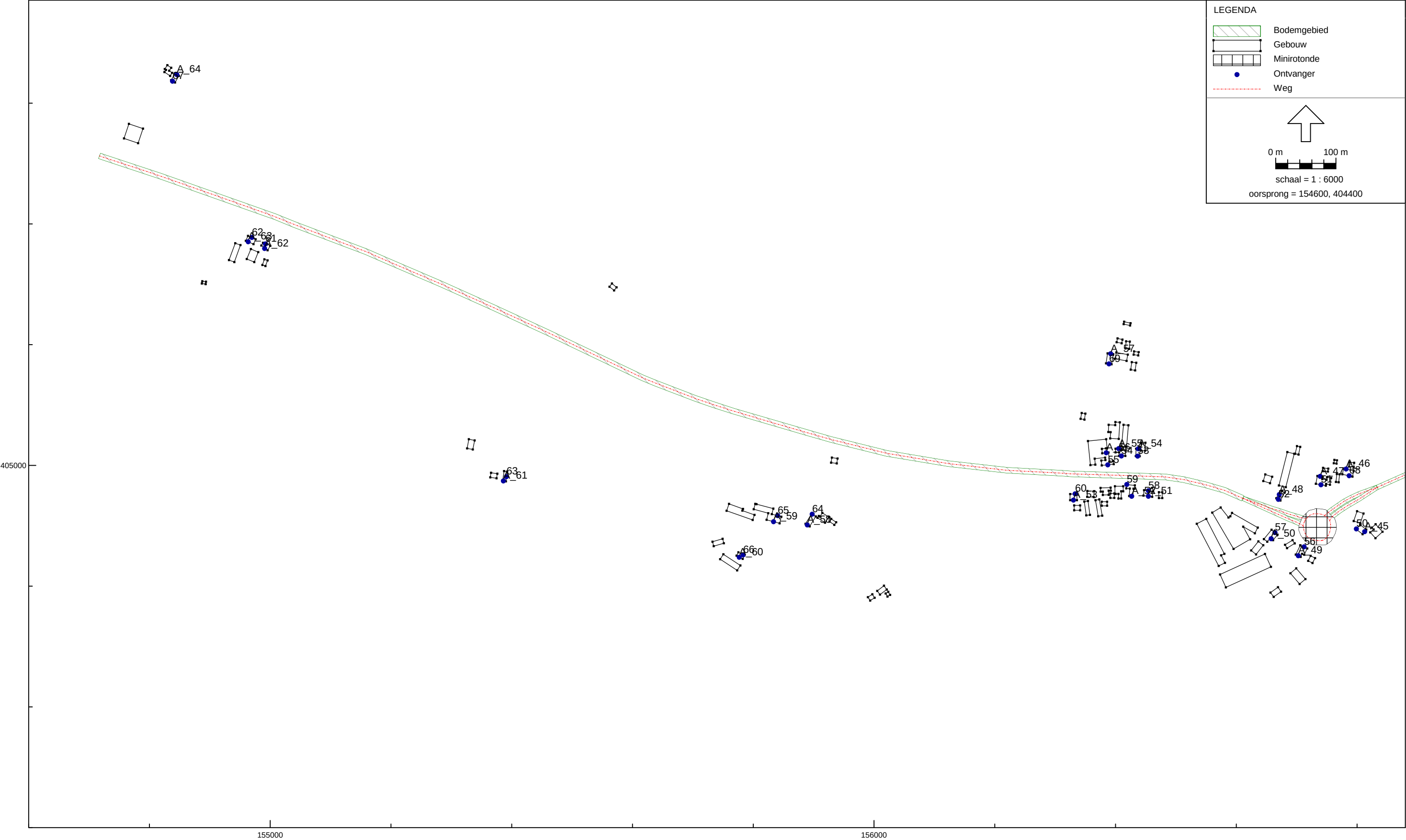
BIJLAGE 1 Overzichtstekeningen











BIJLAGE 2

Geluidsbelasting huidige situatie en toekomstige situatie

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai N617
Geluidsbelasting in dB

huidige situatie: 2009
incl. correctie conform art. 110g Wgh

Model: eerste model - Situatie 2009 - Wegvak 1 N617
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten (inclusief groepsreducties)
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	De Watersnip 34	1.5	46.5	43.0	39.2	47.8
01_B	De Watersnip 34	5.0	47.8	44.3	40.4	49.1
02_A	De Bus 2	1.5	45.1	41.7	37.8	46.4
02_B	De Bus 2	5.0	46.1	42.6	38.7	47.4
03_A	De Bus 5	1.5	61.0	57.6	53.7	62.3
03_B	De Bus 5	5.0	62.4	58.9	55.1	63.7
04_A	Moerschot 45	1.5	51.8	48.4	44.4	53.1
04_B	Moerschot 45	5.0	53.2	49.8	45.9	54.6
05_A	Moerschot 66	1.5	54.0	50.6	46.7	55.4
05_B	Moerschot 66	5.0	55.6	52.2	48.3	56.9
06_A	Moerschot 68	1.5	52.6	49.2	45.2	53.9
06_B	Moerschot 68	5.0	54.1	50.7	46.8	55.5
07_A	Berkdijk 12	1.5	53.7	50.2	46.3	55.0
07_B	Berkdijk 12	5.0	55.8	52.3	48.4	57.1
08_A	Berkdijk 13	1.5	56.9	53.6	49.6	58.3
08_B	Berkdijk 13	5.0	58.9	55.5	51.5	60.2
09_A	Berkdijk 15	1.5	54.9	51.5	47.6	56.2
09_B	Berkdijk 15	5.0	56.8	53.4	49.5	58.2
10_A	Berkdijk 19	1.5	62.1	58.7	54.8	63.5
10_B	Berkdijk 19	5.0	63.3	59.8	56.0	64.6
11_A	Loopsteegje 1	1.5	64.7	61.2	57.4	66.0
11_B	Loopsteegje 1	5.0	65.3	61.8	58.0	66.6
12_A	Loopsteegje 2	1.5	51.8	48.4	44.4	53.1
12_B	Loopsteegje 2	5.0	53.2	49.7	45.8	54.5
13_A	Duifhuisstraat 5	1.5	52.7	49.8	45.0	54.0
13_B	Duifhuisstraat 5	5.0	54.2	51.2	46.4	55.4
14_A	Duifhuisstraat 7	1.5	55.7	52.6	48.1	57.0
14_B	Duifhuisstraat 7	5.0	57.5	54.4	49.9	58.7
15_A	Duifhuisstraat 8	1.5	49.4	46.4	41.6	50.6
15_B	Duifhuisstraat 8	5.0	50.7	47.7	43.0	52.0
16_A	Hoogstraat 23	1.5	51.7	48.6	44.1	53.0
16_B	Hoogstraat 23	5.0	53.0	49.8	45.4	54.2
17_A	Hoogstraat 27	1.5	49.5	46.5	41.8	50.7
17_B	Hoogstraat 27	5.0	50.8	47.8	43.1	52.1
18_A	Hoogstraat 36	1.5	55.9	52.5	48.4	57.1
18_B	Hoogstraat 36	5.0	57.6	54.2	50.2	58.9
19_A	Hoogstraat 36	1.5	55.6	52.3	48.2	56.9
19_B	Hoogstraat 36	5.0	57.4	54.0	50.0	58.7
20_A	Hoogstraat 38	1.5	52.7	49.5	45.1	53.9
20_B	Hoogstraat 38	5.0	53.9	50.8	46.4	55.2
21_A	Brandsestraat 2	1.5	47.4	44.3	39.8	48.6
21_B	Brandsestraat 2	5.0	48.8	45.6	41.1	50.0
22_A	Brandsestraat 3	1.5	46.8	43.7	39.3	48.1
22_B	Brandsestraat 3	5.0	48.2	45.0	40.7	49.5
23_A	Brandsestraat 5	1.5	50.8	47.9	43.0	52.0
23_B	Brandsestraat 5	5.0	52.0	49.1	44.2	53.2
24_A	Brandsestraat 15	1.5	46.1	43.2	38.3	47.3
24_B	Brandsestraat 15	5.0	47.2	44.2	39.3	48.3
25_A	Brandsestraat 22	1.5	50.0	47.1	42.2	51.2
25_B	Brandsestraat 22	5.0	51.1	48.2	43.3	52.3
26_A	Pleinsedijk 1	1.5	48.2	45.2	40.4	49.4
26_B	Pleinsedijk 1	5.0	49.2	46.2	41.4	50.4
27_A	Pleinsedijk 2	1.5	49.1	46.2	41.3	50.3
27_B	Pleinsedijk 2	5.0	50.5	47.6	42.7	51.7
28_A	Pleinsedijk 3	1.5	51.2	48.3	43.4	52.4
28_B	Pleinsedijk 3	5.0	52.5	49.5	44.7	53.7
29_A	Krakensteinweg 1	1.5	54.2	51.3	46.4	55.4
29_B	Krakensteinweg 1	5.0	55.7	52.8	47.9	56.9
30_A	Hemelrijkstraat 23	1.5	45.8	42.8	37.9	47.0
30_B	Hemelrijkstraat 23	5.0	46.9	43.9	39.1	48.1
31_A	Hemelrijkstraat 29	1.5	48.8	45.9	41.0	50.0
31_B	Hemelrijkstraat 29	5.0	49.8	46.8	42.0	51.0
32_A	Hemelrijkstraat 31	1.5	48.3	45.4	40.5	49.5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï N617
Geluidsbelasting in dB

huidige situatie: 2009
incl. correctie conform art. 110g Wgh

Model: eerste model - Situatie 2009 - Wegvak 1 N617
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten (inclusief groepsreducties)
Rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
32_B	Hemelrijkstraat 31	5.0	49.3	46.3	41.5	50.5
33_A	Hemelrijkstraat 33	1.5	50.8	47.8	42.9	52.0
33_B	Hemelrijkstraat 33	5.0	51.8	48.9	44.0	53.0
34_A	Hemelrijkstraat 35	1.5	50.5	47.6	42.7	51.7
34_B	Hemelrijkstraat 35	5.0	51.5	48.5	43.7	52.7
35_A	Hemelrijkstraat 37	1.5	50.5	47.6	42.7	51.7
35_B	Hemelrijkstraat 37	5.0	51.5	48.6	43.7	52.7
36_A	Hemelrijkstraat 41	1.5	50.5	47.5	42.7	51.7
36_B	Hemelrijkstraat 41	5.0	51.6	48.6	43.8	52.8
37_A	Hemelrijkstraat 6	1.5	51.1	48.2	43.3	52.3
37_B	Hemelrijkstraat 6	5.0	52.2	49.2	44.4	53.4
38_A	Hemelrijkstraat 8	1.5	49.3	46.4	41.5	50.5
38_B	Hemelrijkstraat 8	5.0	50.4	47.4	42.6	51.6
39_A	Hemelrijkstraat 12	1.5	50.4	47.5	42.6	51.6
39_B	Hemelrijkstraat 12	5.0	51.4	48.4	43.6	52.6
40_A	Hemelrijkstraat 16	1.5	43.2	40.2	35.4	44.4
40_B	Hemelrijkstraat 16	5.0	44.6	41.6	36.8	45.8
41_A	Hoogstraat 31	1.5	43.5	40.3	35.9	44.7
41_B	Hoogstraat 31	5.0	45.2	41.9	37.6	46.4
42_A	Hoogstraat 35	1.5	37.5	34.0	30.1	38.8
42_B	Hoogstraat 35	5.0	39.0	35.5	31.6	40.3
43_A	Bedrijvenweg 7	1.5	46.9	43.5	39.6	48.2
43_B	Bedrijvenweg 7	5.0	48.9	45.4	41.5	50.2
44_A	Bedrijvenweg 8	1.5	38.7	35.1	31.4	40.0
44_B	Bedrijvenweg 8	5.0	42.3	38.7	35.0	43.6
46_A	Bedrijvenweg 20	1.5	46.8	43.4	39.4	48.1
46_B	Bedrijvenweg 20	5.0	48.5	45.0	41.2	49.8
A_1_A		1.5	27.4	24.4	19.6	28.6
A_1_B		5.0	30.3	27.3	22.5	31.5
A_2_A		1.5	37.2	34.2	29.4	38.4
A_2_B		5.0	39.5	36.4	31.6	40.6
A_3_A		1.5	35.7	32.7	27.8	36.9
A_3_B		5.0	37.1	34.1	29.3	38.3
A_4_A		1.5	22.9	19.7	15.2	24.1
A_4_B		5.0	27.4	24.2	19.7	28.6
A_5_A		1.5	39.6	36.6	31.7	40.8
A_5_B		5.0	41.9	38.9	34.1	43.1
A_6_A		1.5	24.7	21.4	17.0	25.9
A_6_B		5.0	33.3	30.2	25.5	34.5
A_7_A		1.5	39.1	36.2	31.3	40.3
A_7_B		5.0	40.5	37.5	32.7	41.7
A_8_A		1.5	38.8	35.8	30.9	40.0
A_8_B		5.0	40.1	37.0	32.3	41.3
A_9_A		1.5	--	--	--	--
A_9_B		5.0	--	--	--	--
A_10_A		1.5	33.8	30.8	26.0	35.0
A_10_B		5.0	34.7	31.7	26.9	35.9
A_11_A		1.5	38.0	35.0	30.2	39.2
A_11_B		5.0	39.1	36.0	31.3	40.3
A_12_A		1.5	39.4	36.5	31.6	40.6
A_12_B		5.0	40.6	37.6	32.7	41.8
A_13_A		1.5	26.8	23.8	19.0	28.0
A_13_B		5.0	27.7	24.6	19.9	28.9
A_14_A		1.5	42.0	39.0	34.2	43.2
A_14_B		5.0	43.5	40.4	35.7	44.7
A_15_A		1.5	45.5	42.5	37.6	46.6
A_15_B		5.0	46.6	43.5	38.7	47.7
A_16_A		1.5	37.6	34.5	29.8	38.8
A_16_B		5.0	41.7	38.5	33.9	42.8
A_17_A		1.5	37.1	34.0	29.3	38.3
A_17_B		5.0	38.5	35.4	30.7	39.7
A_18_A		1.5	36.8	33.8	29.0	38.0
A_18_B		5.0	39.0	35.9	31.2	40.1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai N617
Geluidsbelasting in dB

huidige situatie: 2009
incl. correctie conform art. 110g Wgh

Model: eerste model - Situatie 2009 - Wegvak 1 N617
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten (inclusief groepsreducties)
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
A_19_A		1.5	37.4	34.3	29.7	38.7
A_19_B		5.0	38.8	35.6	31.1	40.0
A_20_A		1.5	34.3	31.2	26.6	35.5
A_20_B		5.0	35.7	32.6	28.1	37.0
A_21_A		1.5	39.5	36.3	31.8	40.7
A_21_B		5.0	42.0	38.7	34.3	43.2
A_22_A		1.5	37.3	34.1	29.6	38.5
A_22_B		5.0	39.1	35.9	31.4	40.3
A_23_A		1.5	39.5	36.6	31.7	40.7
A_23_B		5.0	40.7	37.7	32.9	41.9
A_24_A		1.5	45.9	42.9	38.2	47.1
A_24_B		5.0	47.0	44.0	39.3	48.2
A_25_A		1.5	41.7	38.6	34.0	42.9
A_25_B		5.0	43.3	40.1	35.7	44.5
A_26_A		1.5	37.2	34.2	29.5	38.4
A_26_B		5.0	38.4	35.4	30.7	39.7
A_27_A		1.5	46.8	43.8	39.0	48.0
A_27_B		5.0	48.0	45.0	40.2	49.2
A_28_A		1.5	41.1	38.0	33.4	42.3
A_28_B		5.0	42.4	39.2	34.7	43.6
A_29_A		1.5	45.3	42.1	37.8	46.6
A_29_B		5.0	47.1	43.8	39.5	48.3
A_30_A		1.5	41.8	38.5	34.3	43.1
A_30_B		5.0	44.5	41.1	37.0	45.7
A_31_A		1.5	43.1	39.7	35.8	44.5
A_31_B		5.0	46.1	42.5	38.7	47.4
A_32_A		1.5	46.1	42.7	38.7	47.4
A_32_B		5.0	48.1	44.6	40.8	49.4
A_33_A		1.5	50.6	47.1	43.2	51.9
A_33_B		5.0	52.7	49.2	45.3	54.0
A_34_A		1.5	41.3	37.9	34.0	42.6
A_34_B		5.0	44.5	41.1	37.2	45.8
A_35_A		1.5	51.7	48.3	44.3	53.0
A_35_B		5.0	53.3	49.8	45.9	54.6
A_36_A		1.5	27.7	24.2	20.4	29.0
A_36_B		5.0	28.6	25.0	21.3	29.9
A_37_A		1.5	36.7	33.2	29.3	38.0
A_37_B		5.0	40.3	36.8	32.9	41.6
A_38_A		1.5	29.0	25.4	21.6	30.3
A_38_B		5.0	34.7	31.1	27.3	35.9
A_39_A		1.5	30.4	26.9	23.1	31.7
A_39_B		5.0	34.1	30.7	26.6	35.4
A_40_A		1.5	29.6	26.0	22.3	30.9
A_40_B		5.0	30.5	26.9	23.2	31.8
A_41_A		1.5	30.4	26.9	23.1	31.7
A_41_B		5.0	31.9	28.3	24.6	33.2
A_42_A		1.5	39.0	35.5	31.7	40.3
A_42_B		5.0	41.2	37.7	33.9	42.5
A_43_A		1.5	22.8	19.4	15.0	23.9
A_43_B		5.0	26.9	23.5	19.1	28.0
A_44_A		1.5	41.0	37.6	33.7	42.3
A_44_B		5.0	42.1	38.6	34.7	43.4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai N617
Geluidsbelasting in dB

huidige situatie: 2009
incl. correctie conform art. 110g Wgh

Model: eerste model - Situatie 2009 - Wegvak 2
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten (inclusief groepsreducties)
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
50_A	Boschweg 165	1.5	53.9	50.9	46.3	55.2
50_B	Boschweg 165	5.0	55.6	52.5	47.9	56.8
51_A	Boschweg 167-169	1.5	57.0	53.9	49.3	58.2
51_B	Boschweg 167-169	5.0	59.2	56.1	51.5	60.4
52_A	Boschweg 171	1.5	66.4	63.4	58.7	67.7
52_B	Boschweg 171	5.0	67.0	63.9	59.3	68.2
53_A	Boschweg 175	1.5	61.7	58.8	54.0	63.0
53_B	Boschweg 175	5.0	63.4	60.5	55.7	64.7
54_A	Boschweg 177	1.5	61.6	58.7	53.9	62.8
54_B	Boschweg 177	5.0	63.2	60.3	55.5	64.5
55_A	Boschweg 179-181	1.5	66.9	64.0	59.2	68.2
55_B	Boschweg 179-181	5.0	67.5	64.5	59.8	68.8
56_A	Boschweg 202-204	1.5	56.0	53.0	48.3	57.3
56_B	Boschweg 202-204	5.0	58.1	55.1	50.4	59.4
57_A	Boschweg 206	1.5	60.4	57.4	52.7	61.6
57_B	Boschweg 206	5.0	62.2	59.2	54.6	63.5
58_A	Boschweg 216-218	1.5	63.9	61.0	56.2	65.2
58_B	Boschweg 216-218	5.0	65.0	62.1	57.3	66.3
59_A	Boschweg 220-234	1.5	67.7	64.7	59.9	68.9
59_B	Boschweg 220-234	5.0	68.1	65.1	60.4	69.3
60_A	Boschweg 236	1.5	61.6	58.7	53.9	62.9
60_B	Boschweg 236	5.0	63.3	60.4	55.6	64.6
61_A	Boschweg 264	1.5	58.8	55.9	51.1	60.1
61_B	Boschweg 264	5.0	60.8	57.9	53.1	62.1
62_A	Boschweg 266	1.5	59.0	56.1	51.3	60.3
62_B	Boschweg 266	5.0	61.0	58.1	53.3	62.3
63_A	Spierkesbos	1.5	45.7	42.8	37.9	46.9
63_B	Spierkesbos	5.0	46.6	43.6	38.9	47.8
64_A	Olieeindsestraat 2	1.5	52.5	49.6	44.8	53.8
64_B	Olieeindsestraat 2	5.0	53.6	50.7	45.9	54.9
65_A	Olieeindsestraat 3	1.5	51.2	48.3	43.5	52.4
65_B	Olieeindsestraat 3	5.0	52.3	49.3	44.6	53.5
66_A	Olieeindsestraat 5	1.5	44.0	41.1	36.3	45.3
66_B	Olieeindsestraat 5	5.0	45.3	42.3	37.6	46.5
67_A	Zijweg Dungen 1	1.5	48.6	45.7	40.8	49.8
67_B	Zijweg Dungen 1	5.0	49.6	46.7	41.9	50.9
68_A	Nieuwe Slender 2	1.5	53.8	50.7	46.2	55.1
68_B	Nieuwe Slender 2	5.0	55.9	52.7	48.4	57.2
69_A	Lieseindsestraat 1	1.5	48.0	45.1	40.3	49.3
69_B	Lieseindsestraat 1	5.0	48.9	46.0	41.2	50.2
A_45_A		1.5	40.2	37.0	32.6	41.5
A_45_B		5.0	42.0	38.7	34.4	43.2
A_46_A		1.5	44.3	41.1	36.7	45.6
A_46_B		5.0	46.4	43.2	38.9	47.7
A_47_A		1.5	36.8	33.6	29.2	38.0
A_47_B		5.0	40.1	36.9	32.4	41.3
A_48_A		1.5	49.4	46.4	41.7	50.7
A_48_B		5.0	35.5	32.5	27.8	36.7
A_49_A		1.5	41.2	38.1	33.5	42.4
A_49_B		5.0	42.8	39.7	35.1	44.0
A_50_A		1.5	32.4	29.2	24.8	33.6
A_50_B		5.0	39.1	35.9	31.5	40.3
A_51_A		1.5	44.4	41.4	36.7	45.6
A_51_B		5.0	45.9	42.9	38.2	47.1
A_52_A		1.5	44.4	41.4	36.7	45.6
A_52_B		5.0	46.0	43.0	38.3	47.2
A_53_A		1.5	46.5	43.6	38.8	47.8
A_53_B		5.0	48.8	45.8	41.0	50.0
A_54_A		1.5	34.3	31.3	26.6	35.5
A_54_B		5.0	36.4	33.3	28.7	37.6
A_55_A		1.5	45.8	42.9	38.1	47.1
A_55_B		5.0	47.8	44.9	40.1	49.1
A_56_A		1.5	40.9	38.0	33.2	42.1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai N617
Geluidsbelasting in dB

huidige situatie: 2009
incl. correctie conform art. 110g Wgh

Model: eerste model - Situatie 2009 - Wegvak 2
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten (inclusief groepsreducties)
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
A_56_B		5.0	43.4	40.4	35.7	44.7
A_57_A		1.5	26.2	23.1	18.5	27.4
A_57_B		5.0	29.1	25.9	21.4	30.3
A_58_A		1.5	34.2	31.2	26.4	35.4
A_58_B		5.0	36.0	33.0	28.3	37.2
A_59_A		1.5	30.4	27.4	22.7	31.7
A_59_B		5.0	34.8	31.7	27.1	36.0
A_60_A		1.5	39.5	36.5	31.8	40.7
A_60_B		5.0	40.9	37.9	33.2	42.1
A_61_A		1.5	--	--	--	--
A_61_B		5.0	--	--	--	--
A_62_A		1.5	46.0	43.1	38.3	47.3
A_62_B		5.0	47.7	44.8	40.0	48.9
A_63_A		1.5	45.8	42.9	38.1	47.1
A_63_B		5.0	47.2	44.3	39.5	48.5
A_64_A		1.5	31.0	27.9	23.4	32.3
A_64_B		5.0	32.5	29.3	24.8	33.7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï toekomstige situatie: 2021
 Geluidsbelasting in dB vanwege Parallelweg incl. correctie art. 110g Wgh B01055.000157

Model: eerste model - versie van parallelweg - Parallelweg - 2009
 Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten (inclusief groepsreducties)
 Rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	De Watersnip 34	1.5	24.9	22.1	15.1	25.4
01_B	De Watersnip 34	5.0	26.1	23.3	16.3	26.6
02_A	De Bus 2	1.5	23.9	21.0	14.0	24.4
02_B	De Bus 2	5.0	24.7	21.9	14.9	25.2
03_A	De Bus 5	1.5	47.6	44.7	37.8	48.1
03_B	De Bus 5	5.0	47.4	44.5	37.6	47.9
04_A	Moerschot 45	1.5	31.7	28.9	21.9	32.2
04_B	Moerschot 45	5.0	33.4	30.5	23.5	33.9
05_A	Moerschot 66	1.5	31.7	28.8	21.8	32.2
05_B	Moerschot 66	5.0	33.0	30.1	23.2	33.5
06_A	Moerschot 68	1.5	32.8	29.9	22.9	33.3
06_B	Moerschot 68	5.0	34.6	31.7	24.8	35.1
07_A	Berkdijk 12	1.5	30.7	27.9	20.9	31.2
07_B	Berkdijk 12	5.0	32.6	29.8	22.8	33.1
08_A	Berkdijk 13	1.5	32.4	29.6	22.6	32.9
08_B	Berkdijk 13	5.0	33.9	31.1	24.1	34.5
09_A	Berkdijk 15	1.5	32.0	29.2	22.2	32.5
09_B	Berkdijk 15	5.0	33.5	30.6	23.7	34.0
10_A	Berkdijk 19	1.5	37.4	34.6	27.6	37.9
10_B	Berkdijk 19	5.0	39.2	36.4	29.4	39.8
11_A	Loopsteegje 1	1.5	47.9	45.1	38.1	48.4
11_B	Loopsteegje 1	5.0	47.6	44.8	37.8	48.1
12_A	Loopsteegje 2	1.5	31.5	28.7	21.7	32.0
12_B	Loopsteegje 2	5.0	33.0	30.2	23.2	33.5
13_A	Duifhuisstraat 5	1.5	19.7	16.9	9.9	20.2
13_B	Duifhuisstraat 5	5.0	21.1	18.3	11.3	21.6
14_A	Duifhuisstraat 7	1.5	25.9	23.0	16.0	26.4
14_B	Duifhuisstraat 7	5.0	26.8	24.0	17.0	27.3
15_A	Duifhuisstraat 8	1.5	16.0	13.2	6.2	16.5
15_B	Duifhuisstraat 8	5.0	17.9	15.1	8.1	18.4
16_A	Hoogstraat 23	1.5	33.4	30.5	23.6	33.9
16_B	Hoogstraat 23	5.0	35.2	32.4	25.4	35.7
17_A	Hoogstraat 27	1.5	11.6	8.7	1.8	12.1
17_B	Hoogstraat 27	5.0	16.7	13.9	6.9	17.2
18_A	Hoogstraat 36	1.5	40.2	37.4	30.4	40.7
18_B	Hoogstraat 36	5.0	41.4	38.6	31.6	41.9
19_A	Hoogstraat 36	1.5	29.9	27.0	20.0	30.4
19_B	Hoogstraat 36	5.0	31.1	28.3	21.3	31.6
20_A	Hoogstraat 38	1.5	38.2	35.4	28.4	38.7
20_B	Hoogstraat 38	5.0	39.4	36.6	29.6	39.9
43_A	Bedrijvenweg 7	1.5	24.8	22.0	15.0	25.3
43_B	Bedrijvenweg 7	5.0	26.6	23.8	16.8	27.1
44_A	Bedrijvenweg 8	1.5	17.7	14.9	7.9	18.2
44_B	Bedrijvenweg 8	5.0	21.1	18.3	11.3	21.6
46_A	Bedrijvenweg 20	1.5	24.9	22.1	15.1	25.4
46_B	Bedrijvenweg 20	5.0	26.5	23.7	16.7	27.0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï N617
Geluidsbelasting in dB

toekomstige situatie: 2021
incl. correctie conform art. 110g Wgh

Model: Wegverharding Getbeton - Situatie 2021 - Wegvak 1 N617
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten (inclusief groepsreducties)
Rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
01_A	De Watersnip 34	1.5	46.7	43.3	39.4	48.1
01_B	De Watersnip 34	5.0	48.0	44.5	40.7	49.3
02_A	De Bus 2	1.5	45.4	41.9	38.1	46.7
02_B	De Bus 2	5.0	46.3	42.8	39.0	47.6
03_A	De Bus 5	1.5	61.3	57.8	54.0	62.6
03_B	De Bus 5	5.0	62.7	59.2	55.4	64.0
04_A	Moerschot 45	1.5	52.0	48.6	44.7	53.3
04_B	Moerschot 45	5.0	53.5	50.0	46.2	54.8
05_A	Moerschot 66	1.5	54.3	50.9	47.0	55.6
05_B	Moerschot 66	5.0	55.8	52.4	48.6	57.2
06_A	Moerschot 68	1.5	52.8	49.4	45.5	54.1
06_B	Moerschot 68	5.0	54.4	50.9	47.1	55.7
07_A	Berkdijk 12	1.5	53.9	50.4	46.6	55.2
07_B	Berkdijk 12	5.0	56.0	52.5	48.7	57.3
08_A	Berkdijk 13	1.5	56.5	53.2	49.2	57.9
08_B	Berkdijk 13	5.0	58.5	55.1	51.1	59.8
09_A	Berkdijk 15	1.5	55.0	51.6	47.7	56.4
09_B	Berkdijk 15	5.0	56.9	53.5	49.6	58.3
10_A	Berkdijk 19	1.5	62.4	58.9	55.1	63.7
10_B	Berkdijk 19	5.0	63.6	60.1	56.3	64.9
11_A	Loopsteegje 1	1.5	64.9	61.4	57.6	66.3
11_B	Loopsteegje 1	5.0	65.5	62.0	58.2	66.8
12_A	Loopsteegje 2	1.5	51.8	48.4	44.5	53.1
12_B	Loopsteegje 2	5.0	53.2	49.8	45.9	54.5
13_A	Duifhuisstraat 5	1.5	53.0	50.0	45.2	54.2
13_B	Duifhuisstraat 5	5.0	54.4	51.4	46.6	55.6
14_A	Duifhuisstraat 7	1.5	54.6	51.4	46.9	55.8
14_B	Duifhuisstraat 7	5.0	56.1	52.9	48.5	57.3
15_A	Duifhuisstraat 8	1.5	49.6	46.6	41.8	50.8
15_B	Duifhuisstraat 8	5.0	50.9	47.9	43.2	52.1
16_A	Hoogstraat 23	1.5	51.7	48.5	44.0	52.9
16_B	Hoogstraat 23	5.0	52.9	49.8	45.3	54.2
17_A	Hoogstraat 27	1.5	49.4	46.4	41.6	50.6
17_B	Hoogstraat 27	5.0	50.7	47.7	42.9	51.9
18_A	Hoogstraat 36	1.5	55.9	52.6	48.5	57.2
18_B	Hoogstraat 36	5.0	57.8	54.4	50.4	59.1
19_A	Hoogstraat 36	1.5	54.4	51.1	47.0	55.7
19_B	Hoogstraat 36	5.0	56.0	52.7	48.6	57.3
20_A	Hoogstraat 38	1.5	52.7	49.6	45.0	53.9
20_B	Hoogstraat 38	5.0	53.9	50.7	46.3	55.1
21_A	Brandsestraat 2	1.5	47.4	44.3	39.7	48.6
21_B	Brandsestraat 2	5.0	48.8	45.6	41.1	50.0
22_A	Brandsestraat 3	1.5	46.9	43.8	39.3	48.2
22_B	Brandsestraat 3	5.0	48.4	45.1	40.7	49.6
23_A	Brandsestraat 5	1.5	51.5	48.6	43.7	52.7
23_B	Brandsestraat 5	5.0	52.7	49.8	45.0	54.0
24_A	Brandsestraat 15	1.5	46.8	43.9	39.0	48.0
24_B	Brandsestraat 15	5.0	47.9	44.9	40.1	49.1
25_A	Brandsestraat 22	1.5	50.7	47.7	42.9	51.9
25_B	Brandsestraat 22	5.0	51.8	48.8	44.0	53.0
26_A	Pleinsedijk 1	1.5	48.7	45.7	40.9	49.9
26_B	Pleinsedijk 1	5.0	49.7	46.7	41.9	50.9
27_A	Pleinsedijk 2	1.5	49.8	46.9	42.0	51.1
27_B	Pleinsedijk 2	5.0	51.2	48.2	43.4	52.4
28_A	Pleinsedijk 3	1.5	51.9	49.0	44.1	53.1
28_B	Pleinsedijk 3	5.0	53.2	50.2	45.4	54.4
29_A	Krakensteinweg 1	1.5	54.9	52.0	47.1	56.1
29_B	Krakensteinweg 1	5.0	56.4	53.4	48.6	57.6
30_A	Hemelrijkstraat 23	1.5	46.5	43.5	38.7	47.7
30_B	Hemelrijkstraat 23	5.0	47.6	44.5	39.8	48.8
31_A	Hemelrijkstraat 29	1.5	49.5	46.6	41.7	50.7
31_B	Hemelrijkstraat 29	5.0	50.5	47.5	42.7	51.7
32_A	Hemelrijkstraat 31	1.5	49.0	46.1	41.2	50.2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai N617
Geluidsbelasting in dB

toekomstige situatie: 2021
incl. correctie conform art. 110g Wgh

Model: Wegverharding Get beton - Situatie 2021 - Wegvak 1 N617
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten (inclusief groepsreducties)
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
32_B	Hemelrijkstraat 31	5.0	50.0	47.0	42.2	51.2
33_A	Hemelrijkstraat 33	1.5	51.5	48.5	43.7	52.7
33_B	Hemelrijkstraat 33	5.0	52.5	49.5	44.7	53.7
34_A	Hemelrijkstraat 35	1.5	51.2	48.2	43.4	52.4
34_B	Hemelrijkstraat 35	5.0	52.2	49.2	44.4	53.4
35_A	Hemelrijkstraat 37	1.5	51.2	48.2	43.4	52.4
35_B	Hemelrijkstraat 37	5.0	52.2	49.2	44.4	53.4
36_A	Hemelrijkstraat 41	1.5	51.2	48.2	43.4	52.4
36_B	Hemelrijkstraat 41	5.0	52.3	49.3	44.5	53.5
37_A	Hemelrijkstraat 6	1.5	51.8	48.9	44.0	53.0
37_B	Hemelrijkstraat 6	5.0	52.9	49.9	45.1	54.1
38_A	Hemelrijkstraat 8	1.5	50.0	47.1	42.2	51.2
38_B	Hemelrijkstraat 8	5.0	51.1	48.1	43.3	52.3
39_A	Hemelrijkstraat 12	1.5	51.1	48.1	43.3	52.3
39_B	Hemelrijkstraat 12	5.0	52.1	49.1	44.3	53.3
40_A	Hemelrijkstraat 16	1.5	43.9	40.9	36.1	45.1
40_B	Hemelrijkstraat 16	5.0	45.3	42.2	37.5	46.5
41_A	Hoogstraat 31	1.5	43.6	40.4	35.9	44.8
41_B	Hoogstraat 31	5.0	45.3	42.0	37.7	46.5
42_A	Hoogstraat 35	1.5	37.3	33.8	30.0	38.6
42_B	Hoogstraat 35	5.0	38.8	35.3	31.5	40.1
43_A	Bedrijvenweg 7	1.5	47.1	43.7	39.8	48.5
43_B	Bedrijvenweg 7	5.0	49.1	45.6	41.8	50.4
44_A	Bedrijvenweg 8	1.5	38.9	35.3	31.6	40.2
44_B	Bedrijvenweg 8	5.0	42.5	38.9	35.3	43.9
46_A	Bedrijvenweg 20	1.5	47.0	43.6	39.7	48.3
46_B	Bedrijvenweg 20	5.0	48.7	45.2	41.4	50.1
A_1_A		1.5	28.1	25.0	20.3	29.3
A_1_B		5.0	31.0	28.0	23.3	32.2
A_2_A		1.5	37.9	34.9	30.1	39.1
A_2_B		5.0	40.1	37.1	32.4	41.3
A_3_A		1.5	36.4	33.3	28.6	37.6
A_3_B		5.0	37.8	34.7	30.0	39.0
A_4_A		1.5	23.6	20.4	15.9	24.8
A_4_B		5.0	28.1	24.9	20.4	29.3
A_5_A		1.5	40.3	37.3	32.5	41.5
A_5_B		5.0	42.6	39.6	34.8	43.8
A_6_A		1.5	25.4	22.0	17.7	26.6
A_6_B		5.0	34.0	30.8	26.3	35.2
A_7_A		1.5	39.8	36.8	32.0	41.0
A_7_B		5.0	41.2	38.2	33.4	42.4
A_8_A		1.5	39.5	36.4	31.7	40.7
A_8_B		5.0	40.8	37.7	33.0	42.0
A_9_A		1.5	--	--	--	--
A_9_B		5.0	--	--	--	--
A_10_A		1.5	34.5	31.5	26.7	35.7
A_10_B		5.0	35.4	32.3	27.6	36.6
A_11_A		1.5	38.7	35.6	31.0	39.9
A_11_B		5.0	39.8	36.6	32.1	41.0
A_12_A		1.5	40.1	37.2	32.3	41.3
A_12_B		5.0	41.3	38.3	33.5	42.5
A_13_A		1.5	27.5	24.4	19.8	28.7
A_13_B		5.0	28.4	25.3	20.7	29.6
A_14_A		1.5	42.6	39.5	34.8	43.8
A_14_B		5.0	43.9	40.8	36.1	45.1
A_15_A		1.5	46.2	43.1	38.4	47.4
A_15_B		5.0	47.3	44.2	39.5	48.5
A_16_A		1.5	38.3	35.2	30.5	39.5
A_16_B		5.0	42.4	39.2	34.6	43.5
A_17_A		1.5	37.2	34.2	29.4	38.4
A_17_B		5.0	38.7	35.6	30.9	39.9
A_18_A		1.5	37.4	34.3	29.6	38.6
A_18_B		5.0	39.6	36.5	31.8	40.8

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai N617
Geluidsbelasting in dB

toekomstige situatie: 2021
incl. correctie conform art. 110g Wgh

Model: Wegverharding Getbeton - Situatie 2021 - Wegvak 1 N617
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten (inclusief groepsreducties)
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
A_19_A		1.5	37.9	34.7	30.2	39.1
A_19_B		5.0	39.2	36.0	31.5	40.4
A_20_A		1.5	34.3	31.3	26.5	35.5
A_20_B		5.0	35.8	32.7	28.0	37.0
A_21_A		1.5	40.1	36.9	32.4	41.3
A_21_B		5.0	42.5	39.2	34.8	43.7
A_22_A		1.5	37.8	34.6	30.0	39.0
A_22_B		5.0	39.6	36.4	31.9	40.8
A_23_A		1.5	40.3	37.3	32.5	41.5
A_23_B		5.0	41.5	38.5	33.7	42.7
A_24_A		1.5	46.6	43.6	38.8	47.8
A_24_B		5.0	47.7	44.7	39.9	48.9
A_25_A		1.5	41.1	37.9	33.5	42.3
A_25_B		5.0	42.7	39.5	35.2	44.0
A_26_A		1.5	38.4	35.4	30.6	39.6
A_26_B		5.0	39.6	36.6	31.8	40.8
A_27_A		1.5	47.2	44.2	39.4	48.4
A_27_B		5.0	48.4	45.4	40.6	49.6
A_28_A		1.5	41.7	38.5	34.0	42.9
A_28_B		5.0	42.9	39.7	35.3	44.1
A_29_A		1.5	43.4	40.1	36.0	44.7
A_29_B		5.0	45.4	42.1	38.0	46.7
A_30_A		1.5	41.7	38.4	34.3	43.0
A_30_B		5.0	44.5	41.2	37.1	45.8
A_31_A		1.5	43.3	39.8	36.0	44.6
A_31_B		5.0	46.2	42.7	38.9	47.6
A_32_A		1.5	46.3	42.9	39.0	47.7
A_32_B		5.0	48.3	44.9	41.0	49.6
A_33_A		1.5	50.6	47.2	43.3	51.9
A_33_B		5.0	52.7	49.3	45.4	54.1
A_34_A		1.5	41.5	38.1	34.2	42.8
A_34_B		5.0	44.7	41.3	37.4	46.0
A_35_A		1.5	51.7	48.4	44.4	53.0
A_35_B		5.0	53.4	49.9	46.0	54.7
A_36_A		1.5	28.0	24.4	20.7	29.3
A_36_B		5.0	28.9	25.2	21.6	30.2
A_37_A		1.5	36.9	33.4	29.6	38.3
A_37_B		5.0	40.6	37.1	33.2	41.9
A_38_A		1.5	29.3	25.7	21.9	30.6
A_38_B		5.0	34.9	31.3	27.6	36.2
A_39_A		1.5	30.7	27.2	23.3	32.0
A_39_B		5.0	34.5	31.1	27.1	35.8
A_40_A		1.5	29.8	26.3	22.6	31.2
A_40_B		5.0	30.7	27.1	23.5	32.1
A_41_A		1.5	30.7	27.1	23.4	32.0
A_41_B		5.0	32.1	28.5	24.9	33.4
A_42_A		1.5	39.3	35.8	32.0	40.6
A_42_B		5.0	41.5	38.0	34.3	42.9
A_43_A		1.5	23.4	20.1	15.8	24.6
A_43_B		5.0	27.5	24.1	19.9	28.7
A_44_A		1.5	41.2	37.8	33.9	42.6
A_44_B		5.0	42.3	38.8	35.0	43.6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai N617
Geluidsbelasting in dB

toekomstige situatie: 2021
incl. correctie conform art. 110g Wgh

Model: GEB BETON (oorspronkelijke verharding) - Situatie 2021 - Wegvak 2
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten (inclusief groepsreducties)
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
50_A	Boschweg 165	1.5	54.5	51.3	46.9	55.7
50_B	Boschweg 165	5.0	56.2	53.0	48.7	57.5
51_A	Boschweg 167-169	1.5	55.9	52.8	48.3	57.2
51_B	Boschweg 167-169	5.0	58.0	54.9	50.5	59.3
52_A	Boschweg 171	1.5	66.5	63.5	59.0	67.8
52_B	Boschweg 171	5.0	67.2	64.1	59.7	68.5
53_A	Boschweg 175	1.5	62.2	59.3	54.6	63.5
53_B	Boschweg 175	5.0	64.0	61.0	56.3	65.2
54_A	Boschweg 177	1.5	62.1	59.2	54.4	63.4
54_B	Boschweg 177	5.0	63.8	60.8	56.1	65.0
55_A	Boschweg 179-181	1.5	67.5	64.5	59.8	68.7
55_B	Boschweg 179-181	5.0	68.1	65.1	60.4	69.3
56_A	Boschweg 202-204	1.5	59.2	56.0	51.6	60.5
56_B	Boschweg 202-204	5.0	60.8	57.6	53.2	62.0
57_A	Boschweg 206	1.5	62.0	58.9	54.4	63.3
57_B	Boschweg 206	5.0	63.7	60.6	56.1	65.0
58_A	Boschweg 216-218	1.5	64.4	61.5	56.8	65.7
58_B	Boschweg 216-218	5.0	65.5	62.6	57.9	66.8
59_A	Boschweg 220-234	1.5	68.2	65.2	60.5	69.5
59_B	Boschweg 220-234	5.0	68.6	65.6	61.0	69.9
60_A	Boschweg 236	1.5	62.2	59.3	54.5	63.5
60_B	Boschweg 236	5.0	63.9	60.9	56.2	65.1
61_A	Boschweg 264	1.5	59.3	56.4	51.7	60.6
61_B	Boschweg 264	5.0	61.4	58.4	53.7	62.6
62_A	Boschweg 266	1.5	59.5	56.6	51.9	60.8
62_B	Boschweg 266	5.0	61.5	58.6	53.9	62.8
63_A	Spierkesbos	1.5	46.2	43.3	38.6	47.5
63_B	Spierkesbos	5.0	47.1	44.2	39.5	48.4
64_A	Olieeindsestraat 2	1.5	53.0	50.2	45.4	54.3
64_B	Olieeindsestraat 2	5.0	54.2	51.2	46.5	55.4
65_A	Olieeindsestraat 3	1.5	51.7	48.8	44.1	53.0
65_B	Olieeindsestraat 3	5.0	52.8	49.9	45.2	54.1
66_A	Olieeindsestraat 5	1.5	44.6	41.6	36.9	45.8
66_B	Olieeindsestraat 5	5.0	45.8	42.8	38.2	47.1
67_A	Zijweg Dungen 1	1.5	49.1	46.2	41.4	50.4
67_B	Zijweg Dungen 1	5.0	50.2	47.2	42.5	51.4
68_A	Nieuwe Slender 2	1.5	54.4	51.2	46.9	55.7
68_B	Nieuwe Slender 2	5.0	56.5	53.2	49.0	57.7
69_A	Lieseindsestraat 1	1.5	48.6	45.7	41.0	49.9
69_B	Lieseindsestraat 1	5.0	49.5	46.6	41.9	50.8
A_45_A		1.5	40.3	37.1	32.7	41.5
A_45_B		5.0	42.0	38.8	34.5	43.3
A_46_A		1.5	44.7	41.5	37.1	45.9
A_46_B		5.0	46.8	43.6	39.3	48.1
A_47_A		1.5	37.1	33.9	29.5	38.4
A_47_B		5.0	40.4	37.2	32.8	41.7
A_48_A		1.5	49.8	46.8	42.2	51.1
A_48_B		5.0	35.8	32.8	28.2	37.1
A_49_A		1.5	42.3	39.2	34.8	43.6
A_49_B		5.0	44.0	40.9	36.5	45.3
A_50_A		1.5	32.9	29.8	25.3	34.2
A_50_B		5.0	39.4	36.2	31.8	40.7
A_51_A		1.5	44.1	41.1	36.4	45.3
A_51_B		5.0	45.6	42.6	37.9	46.8
A_52_A		1.5	43.5	40.6	35.9	44.8
A_52_B		5.0	45.2	42.2	37.6	46.5
A_53_A		1.5	47.1	44.2	39.4	48.3
A_53_B		5.0	49.3	46.4	41.6	50.6
A_54_A		1.5	34.8	31.8	27.2	36.1
A_54_B		5.0	36.9	33.9	29.3	38.2
A_55_A		1.5	46.3	43.4	38.7	47.6
A_55_B		5.0	48.3	45.4	40.7	49.6
A_56_A		1.5	41.4	38.5	33.8	42.7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai N617
Geluidsbelasting in dB

toekomstige situatie: 2021
incl. correctie conform art. 110g Wgh

Model: GEB BETON (oorspronkelijke verharding) - Situatie 2021 - Wegvak 2
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten (inclusief groepsreducties)
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
A_56_B		5.0	43.9	41.0	36.3	45.2
A_57_A		1.5	26.7	23.6	19.1	28.0
A_57_B		5.0	29.6	26.4	22.0	30.8
A_58_A		1.5	34.7	31.7	27.0	36.0
A_58_B		5.0	36.5	33.5	28.9	37.8
A_59_A		1.5	31.0	27.9	23.3	32.2
A_59_B		5.0	35.3	32.2	27.7	36.6
A_60_A		1.5	40.0	37.1	32.4	41.3
A_60_B		5.0	41.4	38.5	33.8	42.7
A_61_A		1.5	--	--	--	--
A_61_B		5.0	--	--	--	--
A_62_A		1.5	46.6	43.7	38.9	47.8
A_62_B		5.0	48.2	45.3	40.6	49.5
A_63_A		1.5	46.4	43.5	38.7	47.6
A_63_B		5.0	47.7	44.8	40.1	49.0
A_64_A		1.5	31.6	28.5	24.0	32.9
A_64_B		5.0	33.1	29.9	25.5	34.3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BIJLAGE 3 Reconstructie

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai N617

Vershil in geluidsbelasting in dB 2021 versus 2009incl. correctie conform art. 110g Wgh

Model : Voorgrond : Wegverharding Getbeton - Situatie 2021 - Wegvak 1 N617
 Achtergrond: eerste model - Situatie 2009 - Wegvak 1 N617
 Groep : Waarde=hoofdgroep / Referentie=hoofdgroep
 (inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
 Periode : Waarde=Lden / Referentie=Lden
 Toetsingswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Id	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
A_26_A		1.50	39.6	38.4	1.2
A_26_B		5.00	40.8	39.7	1.1
A_23_B		5.00	42.7	41.9	0.8
A_23_A		1.50	41.5	40.7	0.8
23_A	Brandsestraat 5	1.50	52.7	52.0	0.7
23_B	Brandsestraat 5	5.00	54.0	53.2	0.7
28_A	Pleinsedijk 3	1.50	53.1	52.4	0.7
30_B	Hemelrijkstraat 23	5.00	48.8	48.1	0.7
A_8_A		1.50	40.7	40.0	0.7
27_A	Pleinsedijk 2	1.50	51.1	50.3	0.7
31_B	Hemelrijkstraat 29	5.00	51.7	51.0	0.7
32_B	Hemelrijkstraat 31	5.00	51.2	50.5	0.7
34_A	Hemelrijkstraat 35	1.50	52.4	51.7	0.7
34_B	Hemelrijkstraat 35	5.00	53.4	52.7	0.7
37_A	Hemelrijkstraat 6	1.50	53.0	52.3	0.7
37_B	Hemelrijkstraat 6	5.00	54.1	53.4	0.7
38_A	Hemelrijkstraat 8	1.50	51.2	50.5	0.7
39_A	Hemelrijkstraat 12	1.50	52.3	51.6	0.7
39_B	Hemelrijkstraat 12	5.00	53.3	52.6	0.7
A_13_A		1.50	28.7	28.0	0.7
A_15_B		5.00	48.5	47.7	0.7
A_3_A		1.50	37.6	36.9	0.7
A_5_B		5.00	43.8	43.1	0.7
24_A	Brandsestraat 15	1.50	48.0	47.3	0.7
24_B	Brandsestraat 15	5.00	49.1	48.3	0.7
25_A	Brandsestraat 22	1.50	51.9	51.2	0.7
25_B	Brandsestraat 22	5.00	53.0	52.3	0.7
27_B	Pleinsedijk 2	5.00	52.4	51.7	0.7
28_B	Pleinsedijk 3	5.00	54.4	53.7	0.7
29_A	Krakensteinweg 1	1.50	56.1	55.4	0.7
29_B	Krakensteinweg 1	5.00	57.6	56.9	0.7
31_A	Hemelrijkstraat 29	1.50	50.7	50.0	0.7
32_A	Hemelrijkstraat 31	1.50	50.2	49.5	0.7
33_A	Hemelrijkstraat 33	1.50	52.7	52.0	0.7
33_B	Hemelrijkstraat 33	5.00	53.7	53.0	0.7
36_B	Hemelrijkstraat 41	5.00	53.5	52.8	0.7
38_B	Hemelrijkstraat 8	5.00	52.3	51.6	0.7
A_10_A		1.50	35.7	35.0	0.7
A_12_A		1.50	41.3	40.6	0.7
A_12_B		5.00	42.5	41.8	0.7
A_13_B		5.00	29.6	28.9	0.7
A_15_A		1.50	47.4	46.6	0.7
A_16_A		1.50	39.5	38.8	0.7
A_16_B		5.00	43.5	42.8	0.7
A_1_A		1.50	29.3	28.6	0.7
A_1_B		5.00	32.2	31.5	0.7
A_3_B		5.00	39.0	38.3	0.7
A_5_A		1.50	41.5	40.8	0.7
A_8_B		5.00	42.0	41.3	0.7
30_A	Hemelrijkstraat 23	1.50	47.7	47.0	0.7
36_A	Hemelrijkstraat 41	1.50	52.4	51.7	0.7
A_10_B		5.00	36.6	35.9	0.7
A_11_A		1.50	39.9	39.2	0.7
A_11_B		5.00	41.0	40.3	0.7
A_7_B		5.00	42.4	41.7	0.7
40_B	Hemelrijkstraat 16	5.00	46.5	45.8	0.7
A_24_A		1.50	47.8	47.1	0.7
A_2_A		1.50	39.1	38.4	0.7
A_2_B		5.00	41.3	40.6	0.7
A_6_B		5.00	35.2	34.5	0.7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai N617

Vershil in geluidsbelasting in dB 2021 versus 2009incl. correctie conform art. 110g Wgh

Model : Voorgrond : Wegverharding Getbeton - Situatie 2021 - Wegvak 1 N617
 Achtergrond: eerste model - Situatie 2009 - Wegvak 1 N617
 Groep : Waarde=hoofdgroep / Referentie=hoofdgroep
 (inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
 Periode : Waarde=Lden / Referentie=Lden
 Toetsingswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Id		Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil	
A_7_A		Hemelrijkstraat 16	1.50	41.0	40.3	0.7	
40_A			1.50	45.1	44.4	0.7	
A_43_A			1.50	24.6	23.9	0.7	
A_43_B			5.00	28.7	28.0	0.7	
A_4_B		Hemelrijkstraat 37	5.00	29.3	28.6	0.7	
35_A			1.50	52.4	51.7	0.7	
A_24_B		Hemelrijkstraat 37	5.00	48.9	48.2	0.7	
A_4_A			1.50	24.8	24.1	0.7	
35_B			5.00	53.4	52.7	0.7	
A_6_A			1.50	26.6	25.9	0.6	
A_18_B			5.00	40.8	40.1	0.6	
A_21_A			1.50	41.3	40.7	0.6	
A_18_A			1.50	38.6	38.0	0.6	
A_28_A			1.50	42.9	42.3	0.6	
A_14_A			1.50	43.8	43.2	0.6	
A_28_B			5.00	44.1	43.6	0.5	
26_A		Pleinsedijk 1	1.50	49.9	49.4	0.5	
26_B		Pleinsedijk 1	5.00	50.9	50.4	0.5	
A_21_B			5.00	43.7	43.2	0.5	
A_22_A			1.50	39.0	38.5	0.5	
A_27_A			1.50	48.4	48.0	0.4	
A_22_B			5.00	40.8	40.3	0.4	
A_27_B		5.00	49.6	49.2	0.4		
A_19_A		1.50	39.1	38.7	0.4		
A_39_B		5.00	35.8	35.4	0.4		
A_14_B		5.00	45.1	44.7	0.4		
A_19_B			5.00	40.4	40.0	0.4	
A_37_B			5.00	41.9	41.6	0.3	
A_38_A			1.50	30.6	30.3	0.3	
A_42_B			5.00	42.9	42.5	0.3	
A_38_B			5.00	36.2	35.9	0.3	
A_37_A		Berkdijk 19	1.50	38.3	38.0	0.3	
10_B			5.00	64.9	64.6	0.3	
A_42_A			1.50	40.6	40.3	0.3	
02_A		De Bus 2	1.50	46.7	46.4	0.3	
02_B		De Bus 2	5.00	47.6	47.4	0.3	
10_A		Berkdijk 19	1.50	63.7	63.5	0.3	
43_A		Bedrijvenweg 7	1.50	48.5	48.2	0.3	
43_B		Bedrijvenweg 7	5.00	50.4	50.2	0.3	
46_B		Bedrijvenweg 20	5.00	50.1	49.8	0.3	
A_32_A			1.50	47.7	47.4	0.3	
A_36_A			1.50	29.3	29.0	0.3	
A_40_B			5.00	32.1	31.8	0.3	
A_41_A			1.50	32.0	31.7	0.3	
A_44_B			5.00	43.6	43.4	0.3	
01_A			De Watersnip 34	1.50	48.1	47.8	0.3
03_A		De Bus 5	1.50	62.6	62.3	0.3	
03_B		De Bus 5	5.00	64.0	63.7	0.3	
04_A		Moerschot 45	1.50	53.3	53.1	0.3	
04_B		Moerschot 45	5.00	54.8	54.6	0.3	
05_A		Moerschot 66	1.50	55.6	55.4	0.3	
05_B		Moerschot 66	5.00	57.2	56.9	0.3	
06_B		Moerschot 68	5.00	55.7	55.5	0.3	
A_36_B			5.00	30.2	29.9	0.3	
A_40_A			1.50	31.2	30.9	0.3	
A_41_B			5.00	33.4	33.2	0.3	
A_44_A				1.50	42.6	42.3	0.3
06_A		Moerschot 68		1.50	54.1	53.9	0.2
15_A		Duifhuisstraat 8		1.50	50.8	50.6	0.2
46_A		Bedrijvenweg 20		1.50	48.3	48.1	0.2
A_39_A				1.50	32.0	31.7	0.2

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai N617

Verschil in geluidsbelasting in dB 2021 versus 2009 incl. correctie conform art. 110g Wgh

Model : Voorgond : Wegverharding Getbeton - Situatie 2021 - Wegvak 1 N617
 Achtergrond: eerste model - Situatie 2009 - Wegvak 1 N617
 Groep : Waarde=hoofdgroep / Referentie=hoofdgroep
 (inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
 Periode : Waarde=Lden / Referentie=Lden
 Toetsingswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Id	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Verschil

11_B	Loopsteegje 1	5.00	66.8	66.6	0.2
44_A	Bedrijvenweg 8	1.50	40.2	40.0	0.2
44_B	Bedrijvenweg 8	5.00	43.9	43.6	0.2
A_32_B		5.00	49.6	49.4	0.2
01_B	De Watersnip 34	5.00	49.3	49.1	0.2
07_A	Berkdijk 12	1.50	55.2	55.0	0.2
07_B	Berkdijk 12	5.00	57.3	57.1	0.2
11_A	Loopsteegje 1	1.50	66.3	66.0	0.2
13_B	Duifhuisstraat 5	5.00	55.6	55.4	0.2
A_17_B		5.00	39.9	39.7	0.2
A_34_A		1.50	42.8	42.6	0.2
13_A	Duifhuisstraat 5	1.50	54.2	54.0	0.2
A_34_B		5.00	46.0	45.8	0.2
A_31_B		5.00	47.6	47.4	0.2
15_B	Duifhuisstraat 8	5.00	52.1	52.0	0.2
A_17_A		1.50	38.4	38.3	0.2
A_31_A		1.50	44.6	44.5	0.2
18_B	Hoogstraat 36	5.00	59.1	58.9	0.1
09_A	Berkdijk 15	1.50	56.4	56.2	0.1
09_B	Berkdijk 15	5.00	58.3	58.2	0.1
A_35_B		5.00	54.7	54.6	0.1
18_A	Hoogstraat 36	1.50	57.2	57.1	0.1
22_B	Brandsestraat 3	5.00	49.6	49.5	0.1
41_A	Hoogstraat 31	1.50	44.8	44.7	0.1
A_33_B		5.00	54.1	54.0	0.1
41_B	Hoogstraat 31	5.00	46.5	46.4	0.1
12_A	Loopsteegje 2	1.50	53.1	53.1	0.1
12_B	Loopsteegje 2	5.00	54.5	54.5	0.1
22_A	Brandsestraat 3	1.50	48.2	48.1	0.1
A_30_B		5.00	45.8	45.7	0.1
A_35_A		1.50	53.0	53.0	0.1
A_33_A		1.50	51.9	51.9	0.0
A_20_B		5.00	37.0	37.0	0.0
20_A	Hoogstraat 38	1.50	53.9	53.9	0.0
A_9_A		1.50	--	--	--
A_9_B		5.00	--	--	--
21_B	Brandsestraat 2	5.00	50.0	50.0	0.0
A_20_A		1.50	35.5	35.5	0.0
21_A	Brandsestraat 2	1.50	48.6	48.6	0.0
16_A	Hoogstraat 23	1.50	52.9	53.0	-0.1
20_B	Hoogstraat 38	5.00	55.1	55.2	-0.1
A_30_A		1.50	43.0	43.1	-0.1
16_B	Hoogstraat 23	5.00	54.2	54.2	-0.1
17_A	Hoogstraat 27	1.50	50.6	50.7	-0.1
17_B	Hoogstraat 27	5.00	51.9	52.1	-0.2
42_A	Hoogstraat 35	1.50	38.6	38.8	-0.2
42_B	Hoogstraat 35	5.00	40.1	40.3	-0.2
08_A	Berkdijk 13	1.50	57.9	58.3	-0.4
08_B	Berkdijk 13	5.00	59.8	60.2	-0.4
A_25_B		5.00	44.0	44.5	-0.6
A_25_A		1.50	42.3	42.9	-0.6
14_A	Duifhuisstraat 7	1.50	55.8	57.0	-1.2
19_A	Hoogstraat 36	1.50	55.7	56.9	-1.2
19_B	Hoogstraat 36	5.00	57.3	58.7	-1.4
14_B	Duifhuisstraat 7	5.00	57.3	58.7	-1.4
A_29_B		5.00	46.7	48.3	-1.6
A_29_A		1.50	44.7	46.6	-1.9

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai N617
Geluidsbelasting in dB 2021 versus 2009

incl. correctie conform art. 110g Wgh

Model : Voorgrond : GEB BETON (oorspronkelijke verharding) - Situatie 2021 - Wegvak 2
Achtergrond: eerste model - Situatie 2009 - Wegvak 2
Groep : Waarde=hoofdgroep / Referentie=hoofdgroep
(inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
Periode : Waarde=Lden / Referentie=Lden
Toetsingswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Id	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
56_A	Boschweg 202-204	1.50	60.5	57.3	3.2
56_B	Boschweg 202-204	5.00	62.0	59.4	2.7
57_A	Boschweg 206	1.50	63.3	61.6	1.7
57_B	Boschweg 206	5.00	65.0	63.5	1.5
A_49_B		5.00	45.3	44.0	1.3
A_49_A		1.50	43.6	42.4	1.2
50_B	Boschweg 165	5.00	57.5	56.8	0.7
69_A	Lieseindsestraat 1	1.50	49.9	49.3	0.6
69_B	Lieseindsestraat 1	5.00	50.8	50.2	0.6
A_64_A		1.50	32.9	32.3	0.6
A_64_B		5.00	34.3	33.7	0.6
68_A	Nieuwe Slender 2	1.50	55.7	55.1	0.6
53_B	Boschweg 175	5.00	65.2	64.7	0.6
53_A	Boschweg 175	1.50	63.5	63.0	0.6
63_A	Spierkesbos	1.50	47.5	46.9	0.6
63_B	Spierkesbos	5.00	48.4	47.8	0.6
A_57_A		1.50	28.0	27.4	0.6
A_58_B		5.00	37.8	37.2	0.6
A_59_B		5.00	36.6	36.0	0.6
50_A	Boschweg 165	1.50	55.7	55.2	0.6
54_B	Boschweg 177	5.00	65.0	64.5	0.6
55_A	Boschweg 179-181	1.50	68.7	68.2	0.6
55_B	Boschweg 179-181	5.00	69.3	68.8	0.6
58_A	Boschweg 216-218	1.50	65.7	65.2	0.6
58_B	Boschweg 216-218	5.00	66.8	66.3	0.6
59_A	Boschweg 220-234	1.50	69.5	68.9	0.6
59_B	Boschweg 220-234	5.00	69.9	69.3	0.6
60_A	Boschweg 236	1.50	63.5	62.9	0.6
60_B	Boschweg 236	5.00	65.1	64.6	0.6
61_A	Boschweg 264	1.50	60.6	60.1	0.6
61_B	Boschweg 264	5.00	62.6	62.1	0.6
62_A	Boschweg 266	1.50	60.8	60.3	0.6
62_B	Boschweg 266	5.00	62.8	62.3	0.6
64_A	Olleeindsestraat 2	1.50	54.3	53.8	0.6
64_B	Olleeindsestraat 2	5.00	55.4	54.9	0.6
65_A	Olleeindsestraat 3	1.50	53.0	52.4	0.6
65_B	Olleeindsestraat 3	5.00	54.1	53.5	0.6
67_A	Zijweg Dungen 1	1.50	50.4	49.8	0.6
67_B	Zijweg Dungen 1	5.00	51.4	50.9	0.6
68_B	Nieuwe Slender 2	5.00	57.7	57.2	0.6
A_53_A		1.50	48.3	47.8	0.6
A_53_B		5.00	50.6	50.0	0.6
A_54_A		1.50	36.1	35.5	0.6
A_54_B		5.00	38.2	37.6	0.6
A_55_A		1.50	47.6	47.1	0.6
A_55_B		5.00	49.6	49.1	0.6
A_56_A		1.50	42.7	42.1	0.6
A_56_B		5.00	45.2	44.7	0.6
A_57_B		5.00	30.8	30.3	0.6
A_58_A		1.50	36.0	35.4	0.6
A_59_A		1.50	32.2	31.7	0.6
A_60_A		1.50	41.3	40.7	0.6
A_60_B		5.00	42.7	42.1	0.6
A_62_A		1.50	47.8	47.3	0.6
A_62_B		5.00	49.5	48.9	0.6
A_63_A		1.50	47.6	47.1	0.6
A_63_B		5.00	49.0	48.5	0.6
54_A	Boschweg 177	1.50	63.4	62.8	0.6
66_A	Olleeindsestraat 5	1.50	45.8	45.3	0.6
66_B	Olleeindsestraat 5	5.00	47.1	46.5	0.6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai N617
Geluidsbelasting in dB 2021 versus 2009

incl. correctie conform art. 110g Wgh

Model : Voorgrond : GEB BETON (oorspronkelijke verharding) - Situatie 2021 - Wegvak 2
Achtergrond: eerste model - Situatie 2009 - Wegvak 2
Groep : Waarde=hoofdgroep / Referentie=hoofdgroep
(inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
Periode : Waarde=Lden / Referentie=Lden
Toetsingswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Id	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil

A_50_A		1.50	34.2	33.6	0.6
A_46_B		5.00	48.1	47.7	0.4
A_48_A		1.50	51.1	50.7	0.4
A_48_B		5.00	37.1	36.7	0.4
A_46_A		1.50	45.9	45.6	0.4
A_47_B		5.00	41.7	41.3	0.4
A_47_A		1.50	38.4	38.0	0.4
A_50_B		5.00	40.7	40.3	0.4
52_B	Boschweg 171	5.00	68.5	68.2	0.3
52_A	Boschweg 171	1.50	67.8	67.7	0.2
A_45_A		1.50	41.5	41.5	0.1
A_45_B		5.00	43.3	43.2	0.1
A_61_A		1.50	--	--	--
A_61_B		5.00	--	--	--
A_51_B		5.00	46.8	47.1	-0.3
A_51_A		1.50	45.3	45.6	-0.3
A_52_B		5.00	46.5	47.2	-0.7
A_52_A		1.50	44.8	45.6	-0.8
51_A	Boschweg 167-169	1.50	57.2	58.2	-1.1
51_B	Boschweg 167-169	5.00	59.3	60.4	-1.1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai N617
Geluidsbelasting in dB 2021 versus 2009

fijn asfalt
incl. correctie conform art. 110g Wgh

Model : Voorgrond : maatregelen: fijn asfaltbeton (DAB) - Situatie 2021 - Wegvak 2
Achtergrond: eerste model - Situatie 2009 - Wegvak 2
Groep : Waarde=hoofdgroep / Referentie=hoofdgroep
(inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
Periode : Waarde=Lden / Referentie=Lden
Toetsingswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Id	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
56_A	Boschweg 202-204	1.50	59.4	57.3	2.1
56_B	Boschweg 202-204	5.00	60.8	59.4	1.5
68_A	Nieuwe Slender 2	1.50	55.5	55.1	0.4
68_B	Nieuwe Slender 2	5.00	57.5	57.2	0.4
A_49_B		5.00	44.4	44.0	0.3
A_46_A		1.50	45.8	45.6	0.2
A_46_B		5.00	47.9	47.7	0.2
A_45_A		1.50	41.5	41.5	0.1
A_45_B		5.00	43.3	43.2	0.1
A_49_A		1.50	42.4	42.4	0.0
A_61_A		1.50	--	--	--
A_61_B		5.00	--	--	--
57_A	Boschweg 206	1.50	61.4	61.6	-0.2
50_B	Boschweg 165	5.00	56.6	56.8	-0.2
57_B	Boschweg 206	5.00	63.2	63.5	-0.3
A_47_A		1.50	37.7	38.0	-0.3
50_A	Boschweg 165	1.50	54.7	55.2	-0.5
A_47_B		5.00	40.7	41.3	-0.6
A_50_A		1.50	33.0	33.6	-0.6
A_57_B		5.00	29.4	30.3	-0.9
A_57_A		1.50	26.5	27.4	-0.9
A_64_B		5.00	32.8	33.7	-1.0
A_64_A		1.50	31.2	32.3	-1.1
A_56_B		5.00	43.5	44.7	-1.1
A_54_B		5.00	36.4	37.6	-1.2
A_59_A		1.50	30.5	31.7	-1.2
69_B	Lieseindsestraat 1	5.00	48.9	50.2	-1.2
A_56_A		1.50	40.9	42.1	-1.3
A_59_B		5.00	34.7	36.0	-1.3
59_B	Boschweg 220-234	5.00	68.1	69.3	-1.3
A_54_A		1.50	34.2	35.5	-1.3
A_58_B		5.00	35.9	37.2	-1.3
55_B	Boschweg 179-181	5.00	67.5	68.8	-1.3
59_A	Boschweg 220-234	1.50	67.6	68.9	-1.3
69_A	Lieseindsestraat 1	1.50	48.0	49.3	-1.3
53_B	Boschweg 175	5.00	63.4	64.7	-1.3
58_B	Boschweg 216-218	5.00	65.0	66.3	-1.3
54_B	Boschweg 177	5.00	63.2	64.5	-1.3
55_A	Boschweg 179-181	1.50	66.9	68.2	-1.3
60_B	Boschweg 236	5.00	63.3	64.6	-1.3
A_60_B		5.00	40.8	42.1	-1.3
66_B	Olleeindsestraat 5	5.00	45.2	46.5	-1.3
A_55_B		5.00	47.7	49.1	-1.3
A_62_B		5.00	47.6	48.9	-1.3
53_A	Boschweg 175	1.50	61.6	63.0	-1.3
58_A	Boschweg 216-218	1.50	63.8	65.2	-1.3
A_53_B		5.00	48.7	50.0	-1.3
A_58_A		1.50	34.1	35.4	-1.3
62_B	Boschweg 266	5.00	60.9	62.3	-1.4
63_B	Spierkesbos	5.00	46.5	47.8	-1.4
A_60_A		1.50	39.4	40.7	-1.4
54_A	Boschweg 177	1.50	61.5	62.8	-1.4
60_A	Boschweg 236	1.50	61.5	62.9	-1.4
61_B	Boschweg 264	5.00	60.7	62.1	-1.4
A_55_A		1.50	45.7	47.1	-1.4
65_B	Olleeindsestraat 3	5.00	52.1	53.5	-1.4
A_62_A		1.50	45.9	47.3	-1.4
A_63_B		5.00	47.1	48.5	-1.4
62_A	Boschweg 266	1.50	58.9	60.3	-1.4
64_B	Olleeindsestraat 2	5.00	53.5	54.9	-1.4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai N617
Geluidsbelasting in dB 2021 versus 2009

fijn asfalt
incl. correctie conform art. 110g Wgh

Model : Voorground : maatregelen: fijn asfaltbeton (DAB) - Situatie 2021 - Wegvak 2
Achtergrond: eerste model - Situatie 2009 - Wegvak 2
Groep : Waarde=hoofdgroep / Referentie=hoofdgroep
(inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
Periode : Waarde=Lden / Referentie=Lden
Toetsingswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Id	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
66_A	Olleeindsestraat 5	1.50	43.9	45.3	-1.4
67_B	Zijweg Dungen 1	5.00	49.5	50.9	-1.4
A_53_A		1.50	46.4	47.8	-1.4
61_A	Boschweg 264	1.50	58.7	60.1	-1.4
63_A	Spierkesbos	1.50	45.5	46.9	-1.4
A_48_B		5.00	35.3	36.7	-1.4
65_A	Olleeindsestraat 3	1.50	51.0	52.4	-1.4
A_63_A		1.50	45.7	47.1	-1.4
64_A	Olleeindsestraat 2	1.50	52.4	53.8	-1.4
67_A	Zijweg Dungen 1	1.50	48.4	49.8	-1.4
A_50_B		5.00	38.8	40.3	-1.5
52_B	Boschweg 171	5.00	66.7	68.2	-1.5
52_A	Boschweg 171	1.50	66.0	67.7	-1.7
A_48_A		1.50	48.8	50.7	-1.9
A_51_B		5.00	45.1	47.1	-2.0
A_51_A		1.50	43.5	45.6	-2.1
51_A	Boschweg 167-169	1.50	56.0	58.2	-2.3
51_B	Boschweg 167-169	5.00	58.1	60.4	-2.3
A_52_B		5.00	44.8	47.2	-2.4
A_52_A		1.50	43.0	45.6	-2.6

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai N617
Geluidsbelasting in dB 2021 versus 2009

dunne deklaag 1
incl. correctie conform art. 110g Wgh

Model : Voorgrond : maatregelen: 1ste 100 m dunne deklaag - Situatie 2021 - Wegvak 2
Achtergrond: eerste model - Situatie 2009 - Wegvak 2
Groep : Waarde=hoofdgroep / Referentie=hoofdgroep
(inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
Periode : Waarde=Lden / Referentie=Lden
Toetsingswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Id	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
56_A	Boschweg 202-204	1.50	58.1	57.3	0.9
A_57_A		1.50	28.0	27.4	0.6
A_58_B		5.00	37.8	37.2	0.6
A_59_B		5.00	36.6	36.0	0.6
55_B	Boschweg 179-181	5.00	69.3	68.8	0.6
58_A	Boschweg 216-218	1.50	65.7	65.2	0.6
58_B	Boschweg 216-218	5.00	66.8	66.3	0.6
59_A	Boschweg 220-234	1.50	69.5	68.9	0.6
59_B	Boschweg 220-234	5.00	69.9	69.3	0.6
60_A	Boschweg 236	1.50	63.5	62.9	0.6
60_B	Boschweg 236	5.00	65.1	64.6	0.6
61_A	Boschweg 264	1.50	60.6	60.1	0.6
61_B	Boschweg 264	5.00	62.6	62.1	0.6
62_A	Boschweg 266	1.50	60.8	60.3	0.6
62_B	Boschweg 266	5.00	62.8	62.3	0.6
63_A	Spierkesbos	1.50	47.5	46.9	0.6
63_B	Spierkesbos	5.00	48.4	47.8	0.6
64_A	Olíeíndsestraat 2	1.50	54.3	53.8	0.6
64_B	Olíeíndsestraat 2	5.00	55.4	54.9	0.6
65_A	Olíeíndsestraat 3	1.50	53.0	52.4	0.6
67_A	Zijweg Dungen 1	1.50	50.4	49.8	0.6
67_B	Zijweg Dungen 1	5.00	51.4	50.9	0.6
A_53_A		1.50	48.3	47.8	0.6
A_54_A		1.50	36.1	35.5	0.6
A_54_B		5.00	38.2	37.6	0.6
A_55_A		1.50	47.6	47.1	0.6
A_55_B		5.00	49.6	49.1	0.6
A_56_A		1.50	42.7	42.1	0.6
A_56_B		5.00	45.2	44.7	0.6
A_57_B		5.00	30.8	30.3	0.6
A_58_A		1.50	36.0	35.4	0.6
A_59_A		1.50	32.2	31.7	0.6
A_60_A		1.50	41.3	40.7	0.6
A_60_B		5.00	42.7	42.1	0.6
A_62_A		1.50	47.8	47.3	0.6
A_62_B		5.00	49.5	48.9	0.6
A_63_A		1.50	47.6	47.1	0.6
A_63_B		5.00	49.0	48.5	0.6
55_A	Boschweg 179-181	1.50	68.7	68.2	0.6
65_B	Olíeíndsestraat 3	5.00	54.1	53.5	0.6
A_53_B		5.00	50.6	50.0	0.5
53_B	Boschweg 175	5.00	65.2	64.7	0.5
66_A	Olíeíndsestraat 5	1.50	45.8	45.3	0.5
66_B	Olíeíndsestraat 5	5.00	47.0	46.5	0.5
54_B	Boschweg 177	5.00	65.0	64.5	0.5
53_A	Boschweg 175	1.50	63.5	63.0	0.5
54_A	Boschweg 177	1.50	63.3	62.8	0.5
A_64_A		1.50	32.7	32.3	0.5
A_64_B		5.00	34.2	33.7	0.5
69_A	Líeseíndsestraat 1	1.50	49.7	49.3	0.4
69_B	Líeseíndsestraat 1	5.00	50.6	50.2	0.4
A_46_B		5.00	48.1	47.7	0.4
A_46_A		1.50	45.9	45.6	0.4
A_47_B		5.00	41.7	41.3	0.4
A_47_A		1.50	38.4	38.0	0.4
68_B	Níeuwe Slender 2	5.00	57.4	57.2	0.2
68_A	Níeuwe Slender 2	1.50	55.2	55.1	0.2
A_50_A		1.50	33.7	33.6	0.1
A_45_A		1.50	41.5	41.5	0.1
56_B	Boschweg 202-204	5.00	59.4	59.4	0.1

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï N617
Geluidsbelasting in dB 2021 versus 2009

dunne deklaag 1
incl. correctie conform art. 110g Wgh

Model : Voorgrond : maatregelen: 1ste 100 m dunne deklaag - Situatie 2021 - Wegvak 2
Achtergrond: eerste model - Situatie 2009 - Wegvak 2
Groep : Waarde=hoofdgroep / Referentie=hoofdgroep
(inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
Periode : Waarde=Lden / Referentie=Lden
Toetsingswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Id	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
A_45_B		5.00	43.3	43.2	0.1
A_61_A		1.50	--	--	--
A_61_B		5.00	--	--	--
A_50_B		5.00	40.2	40.3	-0.1
A_49_B		5.00	43.4	44.0	-0.7
50_B	Boschweg 165	5.00	56.0	56.8	-0.8
50_A	Boschweg 165	1.50	54.1	55.2	-1.1
A_49_A		1.50	40.9	42.4	-1.5
A_51_B		5.00	45.4	47.1	-1.7
A_51_A		1.50	43.7	45.6	-1.9
A_48_A		1.50	48.2	50.7	-2.5
A_52_B		5.00	44.3	47.2	-2.9
57_A	Boschweg 206	1.50	58.5	61.6	-3.1
57_B	Boschweg 206	5.00	60.4	63.5	-3.1
51_B	Boschweg 167-169	5.00	57.3	60.4	-3.2
A_52_A		1.50	42.2	45.6	-3.4
51_A	Boschweg 167-169	1.50	54.8	58.2	-3.4
52_B	Boschweg 171	5.00	64.2	68.2	-4.0
A_48_B		5.00	32.3	36.7	-4.4
52_A	Boschweg 171	1.50	63.2	67.7	-4.5

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai
Geluidsbelasting in dB vanwege N617

Situatie 2021 versus 2009
maatregel: 'schermen'

Model : Voorgrond : Scherm GEB BETON (oorspronkelijke verharding) - Situatie 2021 - Wegvak 2
Achtergrond: eerste model - Situatie 2009 - Wegvak 2
Groep : Waarde=hoofdgroep / Referentie=hoofdgroep
(inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
Periode : Waarde=Lden / Referentie=Lden
Toetsingswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Id	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil
A_49_B		5.00	45.3	44.0	1.2
50_B	Boschweg 165	5.00	58.0	56.8	1.2
50_A	Boschweg 165	1.50	56.3	55.2	1.1
52_B	Boschweg 171	5.00	69.2	68.2	0.9
A_50_A		1.50	34.4	33.6	0.8
68_A	Nieuwe Slender 2	1.50	55.8	55.1	0.7
68_B	Nieuwe Slender 2	5.00	57.9	57.2	0.7
52_A	Boschweg 171	1.50	68.3	67.7	0.7
A_64_A		1.50	32.9	32.3	0.6
A_64_B		5.00	34.3	33.7	0.6
69_A	Lieseindsestraat 1	1.50	49.9	49.3	0.6
69_B	Lieseindsestraat 1	5.00	50.8	50.2	0.6
53_B	Boschweg 175	5.00	65.2	64.7	0.6
53_A	Boschweg 175	1.50	63.5	63.0	0.6
63_A	Spierkesbos	1.50	47.5	46.9	0.6
63_B	Spierkesbos	5.00	48.4	47.8	0.6
A_57_A		1.50	28.0	27.4	0.6
A_58_B		5.00	37.8	37.2	0.6
A_59_B		5.00	36.6	36.0	0.6
54_B	Boschweg 177	5.00	65.0	64.5	0.6
55_A	Boschweg 179-181	1.50	68.7	68.2	0.6
55_B	Boschweg 179-181	5.00	69.3	68.8	0.6
58_A	Boschweg 216-218	1.50	65.7	65.2	0.6
58_B	Boschweg 216-218	5.00	66.8	66.3	0.6
59_A	Boschweg 220-234	1.50	69.5	68.9	0.6
59_B	Boschweg 220-234	5.00	69.9	69.3	0.6
60_A	Boschweg 236	1.50	63.5	62.9	0.6
60_B	Boschweg 236	5.00	65.1	64.6	0.6
61_A	Boschweg 264	1.50	60.6	60.1	0.6
61_B	Boschweg 264	5.00	62.6	62.1	0.6
62_A	Boschweg 266	1.50	60.8	60.3	0.6
62_B	Boschweg 266	5.00	62.8	62.3	0.6
64_A	Olieeindsestraat 2	1.50	54.3	53.8	0.6
64_B	Olieeindsestraat 2	5.00	55.4	54.9	0.6
65_A	Olieeindsestraat 3	1.50	53.0	52.4	0.6
65_B	Olieeindsestraat 3	5.00	54.1	53.5	0.6
67_A	Zijweg Dungen 1	1.50	50.4	49.8	0.6
67_B	Zijweg Dungen 1	5.00	51.4	50.9	0.6
A_53_A		1.50	48.3	47.8	0.6
A_53_B		5.00	50.6	50.0	0.6
A_54_A		1.50	36.1	35.5	0.6
A_54_B		5.00	38.2	37.6	0.6
A_55_A		1.50	47.6	47.1	0.6
A_55_B		5.00	49.6	49.1	0.6
A_56_A		1.50	42.7	42.1	0.6
A_56_B		5.00	45.2	44.7	0.6
A_57_B		5.00	30.8	30.3	0.6
A_58_A		1.50	36.0	35.4	0.6
A_59_A		1.50	32.2	31.7	0.6
A_60_A		1.50	41.3	40.7	0.6
A_60_B		5.00	42.7	42.1	0.6
A_62_A		1.50	47.8	47.3	0.6
A_62_B		5.00	49.5	48.9	0.6
A_63_A		1.50	47.6	47.1	0.6
A_63_B		5.00	49.0	48.5	0.6
54_A	Boschweg 177	1.50	63.4	62.8	0.6
66_A	Olieeindsestraat 5	1.50	45.8	45.3	0.5
66_B	Olieeindsestraat 5	5.00	47.0	46.5	0.5
A_46_B		5.00	48.1	47.7	0.4
A_48_B		5.00	37.1	36.7	0.4

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai
Geluidsbelasting in dB vanwege N617

Situatie 2021 versus 2009
maatregel: 'schermen'

Model : Voorgrond : Scherm GEB BETON (oorspronkelijke verharding) - Situatie 2021 - Wegvak 2
Achtergrond: eerste model - Situatie 2009 - Wegvak 2
Groep : Waarde=hoofdgroep / Referentie=hoofdgroep
(inclusief groepsreducties) / (inclusief groepsreducties)
Periode : Waarde=Lden / Referentie=Lden
Toetsingswaarden: Waarde=Berekende waarden / Referentie=Berekende waarden

Id	Omschrijving	Hoogte	Waarde	Referentie	Vershil

A_49_A		1.50	42.8	42.4	0.4
A_46_A		1.50	45.9	45.6	0.4
A_47_B		5.00	41.7	41.3	0.4
A_47_A		1.50	38.4	38.0	0.4
A_50_B		5.00	40.5	40.3	0.2
A_48_A		1.50	50.7	50.7	0.1
A_45_A		1.50	41.5	41.5	0.1
A_45_B		5.00	43.3	43.2	0.1
A_61_A		1.50	--	--	--
A_61_B		5.00	--	--	--
56_B	Boschweg 202-204	5.00	59.3	59.4	-0.1
A_51_B		5.00	46.9	47.1	-0.2
A_51_A		1.50	45.3	45.6	-0.3
51_A	Boschweg 167-169	1.50	57.6	58.2	-0.7
51_B	Boschweg 167-169	5.00	59.7	60.4	-0.7
A_52_B		5.00	46.5	47.2	-0.7
A_52_A		1.50	44.8	45.6	-0.8
57_B	Boschweg 206	5.00	61.3	63.5	-2.2
57_A	Boschweg 206	1.50	58.7	61.6	-2.9
56_A	Boschweg 202-204	1.50	54.3	57.3	-3.0

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BIJLAGE 4 Cumulatie

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai
Gecumuleerde geluidsbelasting in dB

Situatie 2021

Model: GEB BETON (oorspronkelijke verharding) - Situatie 2021 - Wegvak 2
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten (inclusief groepsreducties)
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
50_A	Boschweg 165	1.5	54.5	51.4	47.0	55.8
50_B	Boschweg 165	5.0	56.2	53.0	48.7	57.5
51_A	Boschweg 167-169	1.5	55.9	52.8	48.4	57.2
51_B	Boschweg 167-169	5.0	58.0	54.9	50.5	59.3
52_A	Boschweg 171	1.5	66.6	63.5	59.0	67.8
52_B	Boschweg 171	5.0	67.2	64.1	59.7	68.5
53_A	Boschweg 175	1.5	62.2	59.3	54.6	63.5
53_B	Boschweg 175	5.0	64.0	61.0	56.3	65.2
54_A	Boschweg 177	1.5	62.1	59.2	54.5	63.4
54_B	Boschweg 177	5.0	63.8	60.8	56.1	65.0
55_A	Boschweg 179-181	1.5	67.5	64.5	59.8	68.7
55_B	Boschweg 179-181	5.0	68.1	65.1	60.4	69.3
56_A	Boschweg 202-204	1.5	59.2	56.1	51.7	60.5
56_B	Boschweg 202-204	5.0	60.8	57.7	53.3	62.1
57_A	Boschweg 206	1.5	62.0	59.0	54.4	63.3
57_B	Boschweg 206	5.0	63.7	60.6	56.1	65.0
58_A	Boschweg 216-218	1.5	64.4	61.5	56.8	65.7
58_B	Boschweg 216-218	5.0	65.5	62.6	57.9	66.8
59_A	Boschweg 220-234	1.5	68.2	65.2	60.5	69.5
59_B	Boschweg 220-234	5.0	68.6	65.6	61.0	69.9
60_A	Boschweg 236	1.5	62.2	59.3	54.5	63.5
60_B	Boschweg 236	5.0	63.9	60.9	56.2	65.1
61_A	Boschweg 264	1.5	59.3	56.4	51.7	60.6
61_B	Boschweg 264	5.0	61.4	58.4	53.7	62.6
62_A	Boschweg 266	1.5	59.5	56.6	51.9	60.8
62_B	Boschweg 266	5.0	61.5	58.6	53.9	62.8
63_A	Spierkesbos	1.5	46.2	43.3	38.6	47.5
63_B	Spierkesbos	5.0	47.1	44.2	39.5	48.4
64_A	Olieeindsestraat 2	1.5	53.0	50.2	45.4	54.3
64_B	Olieeindsestraat 2	5.0	54.2	51.2	46.5	55.4
65_A	Olieeindsestraat 3	1.5	51.7	48.8	44.1	53.0
65_B	Olieeindsestraat 3	5.0	52.8	49.9	45.2	54.1
66_A	Olieeindsestraat 5	1.5	44.6	41.6	36.9	45.8
66_B	Olieeindsestraat 5	5.0	45.8	42.8	38.2	47.1
67_A	Zijweg Dungen 1	1.5	49.1	46.2	41.4	50.4
67_B	Zijweg Dungen 1	5.0	50.2	47.2	42.5	51.4
68_A	Nieuwe Slender 2	1.5	54.5	51.2	46.9	55.7
68_B	Nieuwe Slender 2	5.0	56.5	53.2	49.0	57.8
69_A	Lieseindsestraat 1	1.5	48.7	45.7	41.0	49.9
69_B	Lieseindsestraat 1	5.0	49.6	46.6	41.9	50.8
A_45_A		1.5	42.2	39.3	35.1	43.7
A_45_B		5.0	43.9	40.9	36.7	45.4
A_46_A		1.5	44.7	41.5	37.1	45.9
A_46_B		5.0	46.8	43.6	39.3	48.1
A_47_A		1.5	37.1	33.9	29.6	38.4
A_47_B		5.0	40.4	37.3	32.8	41.7
A_48_A		1.5	49.8	46.8	42.2	51.1
A_48_B		5.0	35.8	32.8	28.2	37.1
A_49_A		1.5	42.6	39.6	35.1	44.0
A_49_B		5.0	44.3	41.1	36.8	45.6
A_50_A		1.5	33.2	30.1	25.7	34.5
A_50_B		5.0	39.5	36.3	31.9	40.7
A_51_A		1.5	44.1	41.1	36.4	45.4
A_51_B		5.0	45.6	42.6	38.0	46.9
A_52_A		1.5	43.6	40.6	35.9	44.8
A_52_B		5.0	45.2	42.2	37.6	46.5
A_53_A		1.5	47.1	44.2	39.4	48.3
A_53_B		5.0	49.3	46.4	41.6	50.6
A_54_A		1.5	34.8	31.8	27.2	36.1
A_54_B		5.0	36.9	33.9	29.3	38.2
A_55_A		1.5	46.3	43.4	38.7	47.6
A_55_B		5.0	48.3	45.4	40.7	49.6
A_56_A		1.5	41.4	38.5	33.8	42.7

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai
Gecumuleerde geluidsbelasting in dB

Situatie 2021

Model: GEB BETON (oorspronkelijke verharding) - Situatie 2021 - Wegvak 2
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten (inclusief groepsreducties)
Rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2006; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
A_56_B		5.0	43.9	41.0	36.3	45.2
A_57_A		1.5	26.7	23.6	19.1	28.0
A_57_B		5.0	29.6	26.4	22.0	30.8
A_58_A		1.5	34.7	31.7	27.0	36.0
A_58_B		5.0	36.5	33.5	28.9	37.8
A_59_A		1.5	31.0	27.9	23.3	32.2
A_59_B		5.0	35.3	32.2	27.7	36.6
A_60_A		1.5	40.0	37.1	32.4	41.3
A_60_B		5.0	41.4	38.5	33.8	42.7
A_61_A		1.5	-3.4	-5.9	-9.9	-1.5
A_61_B		5.0	-2.5	-5.0	-9.0	-0.6
A_62_A		1.5	46.6	43.7	38.9	47.8
A_62_B		5.0	48.2	45.3	40.6	49.5
A_63_A		1.5	46.4	43.5	38.7	47.6
A_63_B		5.0	47.7	44.8	40.1	49.0
A_64_A		1.5	31.6	28.5	24.0	32.9
A_64_B		5.0	33.1	29.9	25.5	34.3

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

MEMO

Onderwerp:
Aanvullende notitie geluid - Reconstructie N617

Arnhem,
18 februari 2010

Van:
Paul Karman

Afdeling:
Milieu & Ruimte

Aan:
Provincie Noord-Brabant:
Ric Vergeer
Boudewijn Sonnenberg

Projectnummer:
110501.201455

Opgesteld door:
Paul Karman

Ons kenmerk:
B01055.000157

Kopieën aan:
ARCADIS:
Charlotte Stoops

ARCADIS NEDERLAND BV
Beaulieustraat 22
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Tel 026 3778 911
Fax 026 3515 235
www.arcadis.nl

DIVISIE MILIEU & RUIMTE

INLEIDING

Aanvullend op het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Provinciale weg N617 en de Parallelweg¹ hebben er op verzoek van de provincie Noord-Brabant een aantal berekeningen plaatsgevonden.

De varianten die besproken zijn in het overleg van 2 februari 2010 zijn doorgerekend, de resultaten zijn vastgelegd in onderstaande notitie. De uitgangspunten die gehanteerd zijn bij de schermvarianten zijn achtereenvolgens:

- Voorkomen van reconstructie-effect (indien mogelijk) voor alle waarneemhoogten middels toepassing van 2 meter hoog scherm (variëren in lengte);
- Ter hoogte van fietsoversteek scherm maximaal 1,5 m¹ hoog, verlengen scherm of niet voorkomen van reconstructie-effect voor 2^e bouwlaag;
- Optimale variant, voorkomen van reconstructie-effect op begane grond.

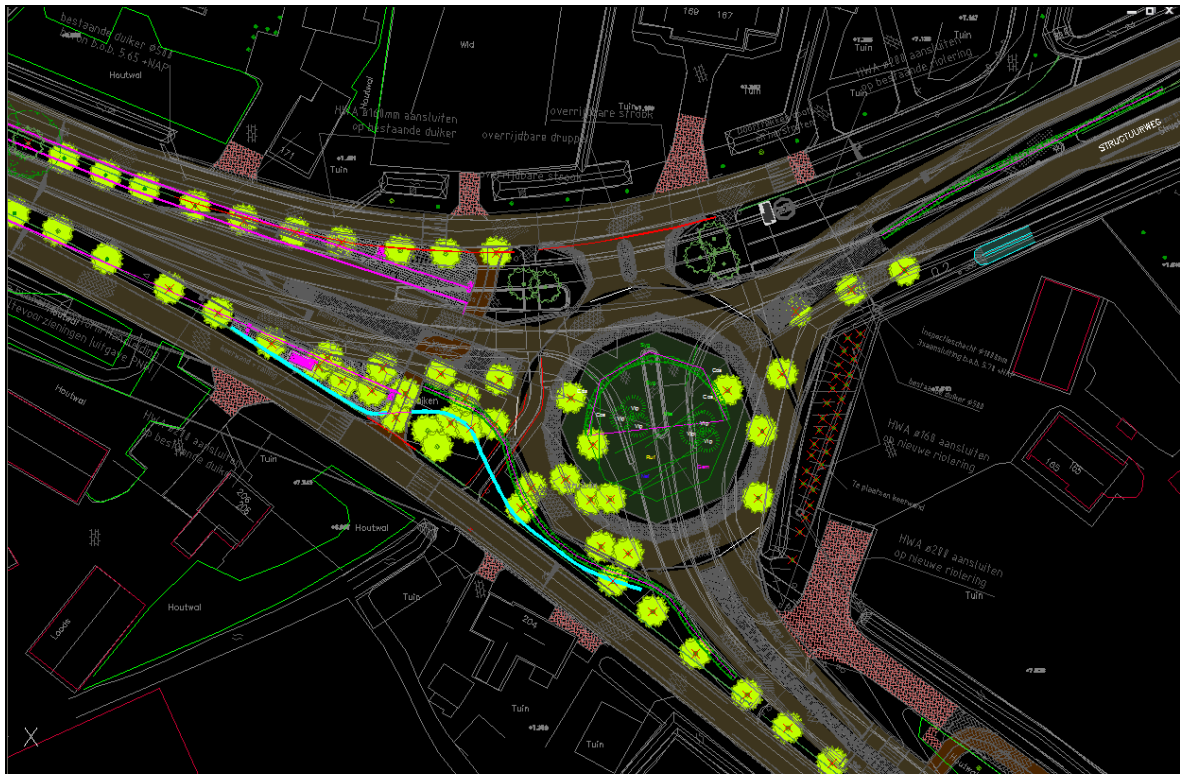
De ligging van het scherm is aangeleverd door de provincie, deze heeft gediend als basis voor de berekeningen. Conform besproken in het overleg wordt uitgegaan van 4,5 m¹ waarneemhoogte (2^e bouwlaag) in plaats van 5 m¹ waarneemhoogte (2^e bouwlaag).

Uitgangspunt bij deze berekeningen is een minder hoog scherm dan berekend in het akoestisch onderzoek eventueel in combinatie met een hogere grenswaarde voor de 2^e bouwlaag. Alle overige

¹ Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Provinciale weg N617 en de Parallelweg, Provincie Noord-Brabant, opgesteld door ARCADIS 5 oktober 2009, B01055.00157, 074158380:0.5.

uitgangspunten (bijvoorbeeld verkeersgegevens, ligging gebouwen etc.) zijn gelijk aan voorgaand akoestisch onderzoek.

Op onderstaande afbeelding staat de door de provincie aangeleverde afschermende voorziening weergegeven.

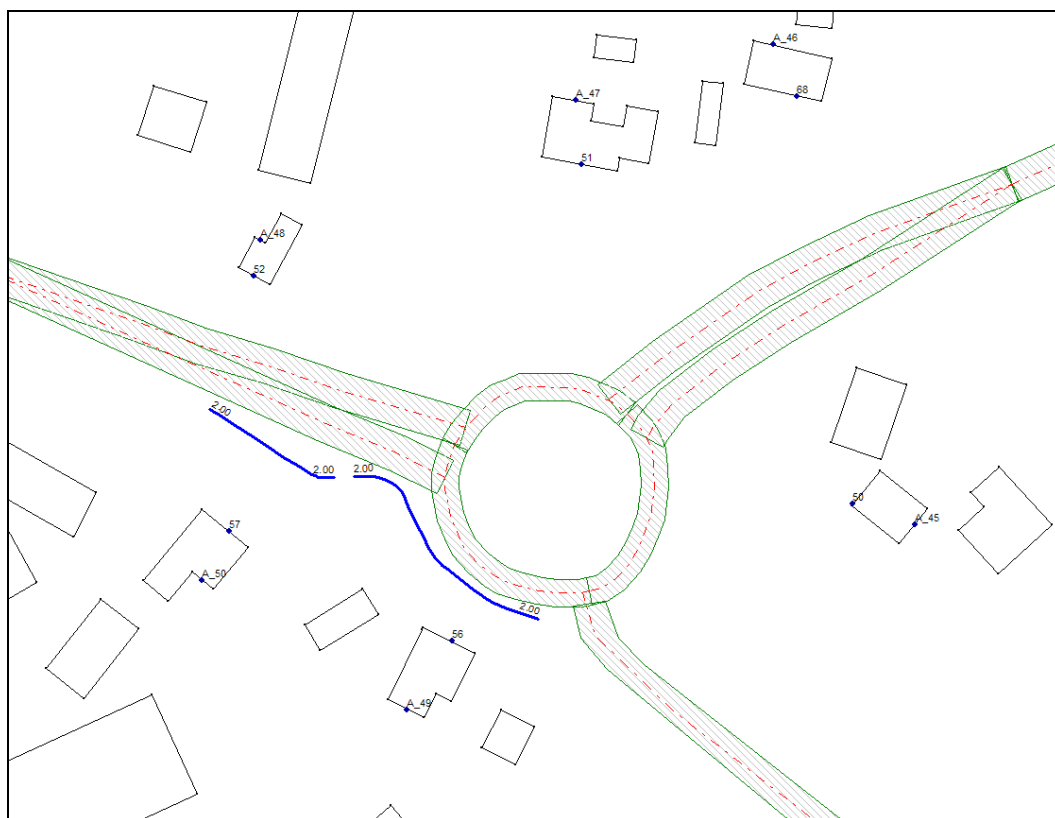


Op bovenstaande afbeelding staat de ligging van het te hanteren scherm (bestaande uit twee delen) weergegeven. Ter plaatse van de nieuwe fietsoversteek is een open ruimte gelaten in het scherm. De ligging van bovenstaand scherm is vertaald naar het rekenmodel geluid.

Per doorgerekende variant worden hieronder de resultaten besproken. De geluidsbelastingen zijn weergegeven inclusief correctie conform artikel 110g Wet geluidhinder.

VARIANT 1

Bij variant 1 is uitgegaan van situering van het scherm zoals aangeleverd door de provincie. De hoogte van het scherm bedraagt 2 meter. Op onderstaande afbeelding staat het rekenmodel voor variant 1 weergegeven.



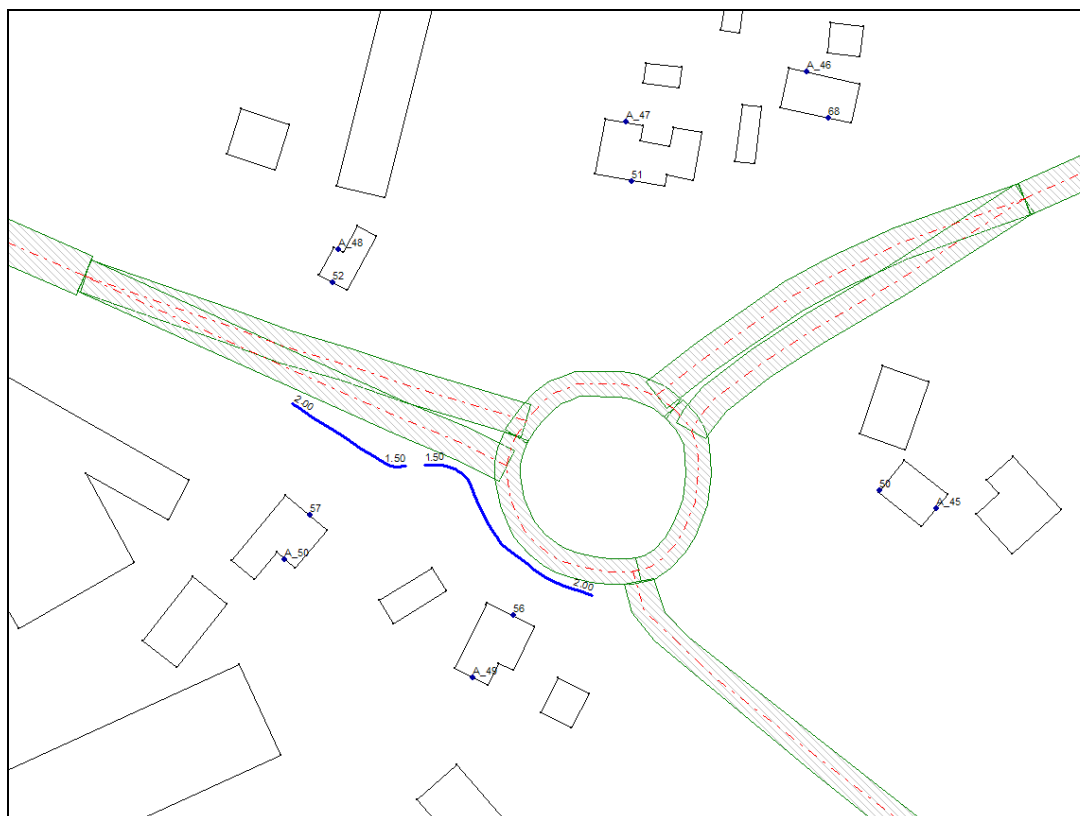
In onderstaande tabel staan de resultaten voor de situaties, overeenkomstig met tabel 5.7 (pagina 15) uit voorgaand akoestisch onderzoek, weergegeven. Dit betreft de woningen in de directe nabijheid van de rotonde.

Reken punt	Adres	Waarneem hoogte in meters	Geluidsbelasting in dB 2009	Geluidsbelasting in dB 2021	Vershil in dB
50_A	Boschweg 165	1.5	55.2	55.7	0.5
50_B	Boschweg 165	4.5	56.7	57.4	0.7
51_A	Boschweg 167-169	1.5	58.2	57.3	-0.9
51_B	Boschweg 167-169	4.5	60.3	59.3	-1
52_A	Boschweg 171	1.5	67.7	68.1	0.4
52_B	Boschweg 171	4.5	68.2	68.7	0.5
56_A	Boschweg 202-204	1.5	57.3	54.5	-2.8
56_B	Boschweg 202-204	4.5	59.1	60.5	1.4
57_A	Boschweg 206	1.5	61.6	59.1	-2.5
57_B	Boschweg 206	4.5	63.4	63.4	0
68_A	Nieuwe Slender 2	1.5	55.1	55.6	0.5
68_B	Nieuwe Slender 2	4.5	57.1	57.6	0.5

De resultaten in bovenstaande tabel tonen aan dat wanneer een scherm wordt geprojecteerd zoals weergegeven in bovenstaande afbeelding (variant 1), met een hoogte van 2 meter, er *geen* sprake is van een reconstructie-effect.

VARIANT 2

Voor variant 2 geldt als basis variant 1. Ter hoogte van de fietsoversteek is het scherm 5 meter richting het westen en het oosten 1,5 meter in plaats van 2 meter hoog. Het overige deel van het scherm is 2 meter hoog. Op onderstaande afbeelding staat het rekenmodel voor variant 2 weergegeven.



In onderstaande tabel staan de resultaten voor variant 2 weergegeven.

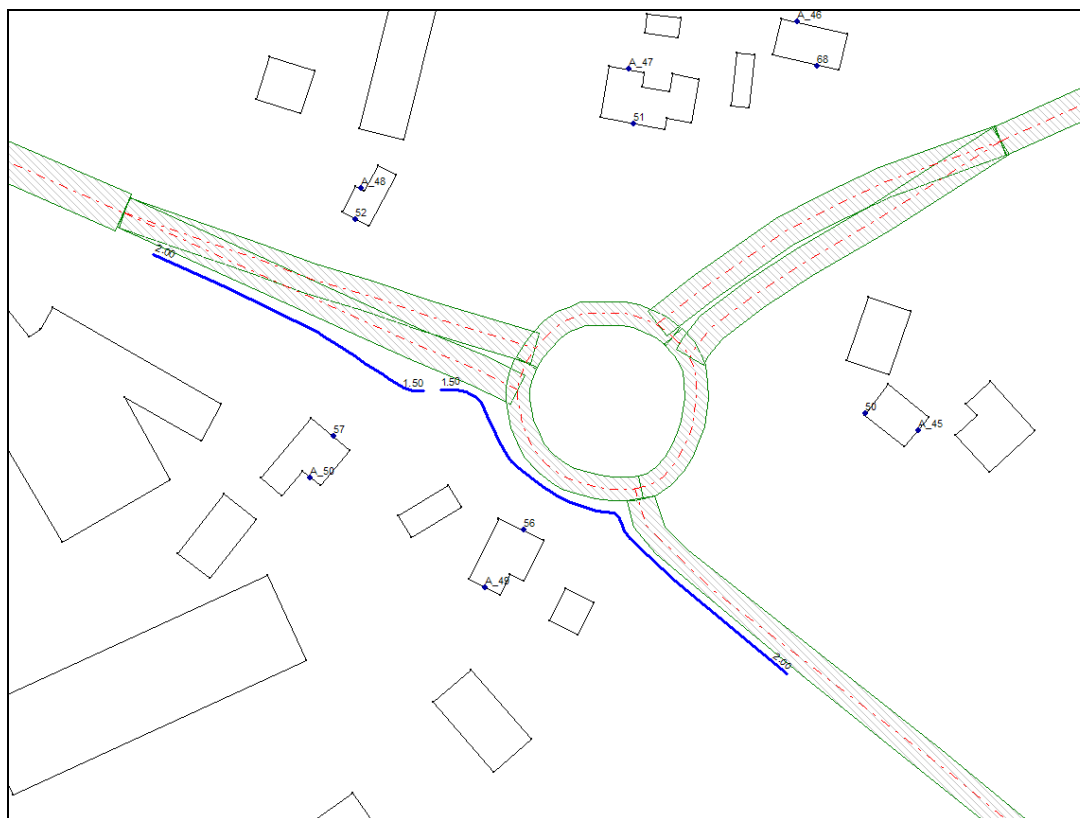
Reken punt	Adres	Waarneem hoogte in meters	Geluidsbelasting in dB 2009	Geluidsbelasting in dB 2021	Verschil in dB
50_A	Boschweg 165	1.5	55.2	55.7	0.5
50_B	Boschweg 165	4.5	56.7	57.4	0.7
51_A	Boschweg 167-169	1.5	58.2	57.3	-0.9
51_B	Boschweg 167-169	4.5	60.3	59.3	-1
52_A	Boschweg 171	1.5	67.7	68.1	0.4
52_B	Boschweg 171	4.5	68.2	68.7	0.5
56_A	Boschweg 202-204	1.5	57.3	55	-2.3
56_B	Boschweg 202-204	4.5	59.1	60.8	1.7
57_A	Boschweg 206	1.5	61.6	59.3	-2.3
57_B	Boschweg 206	4.5	63.4	63.5	0.1
68_A	Nieuwe Slender 2	1.5	55.1	55.6	0.5
68_B	Nieuwe Slender 2	4.5	57.1	57.6	0.5

ARCADIS

De resultaten in bovenstaande tabel tonen aan dat wanneer een scherm wordt geprojecteerd zoals weergegeven in bovenstaande afbeelding (variant 2), met voornamelijk een hoogte van 2 meter en een hoogte van 1,5 meter de eerste 5 meter ten westen en ten oosten van de fietsoversteek, er sprake is van een reconstructie-effect voor de 2^e bouwlaag van Boschweg 202-204. De maximale toename bedraagt 1,7 dB bij een maximale geluidsbelasting van afgerond 61 dB.

VARIANT 2A

Bij variant 2A is uitgegaan van variant 2, met het vergroten van de lengte van het scherm is getracht het reconstructie-effect weg te nemen voor de 2^e bouwlaag van Boschweg 202-204. Op onderstaande afbeelding staat het rekenmodel voor variant 2A weergegeven.



In onderstaande tabel staan de resultaten voor variant 2A weergegeven.

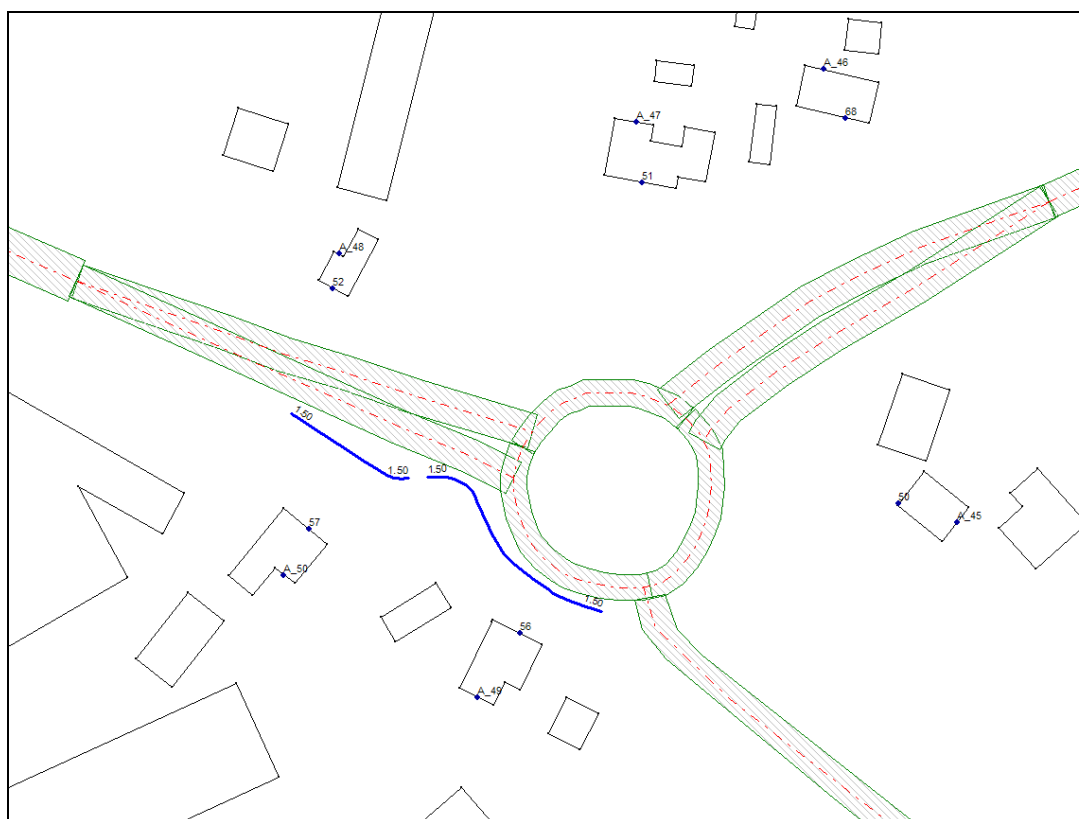
Reken punt	Adres	Waarneem hoogte in meters	Geluidsbelasting in dB 2009	Geluidsbelasting in dB 2021	Vershil in dB
50_A	Boschweg 165	1.5	55.2	56	0.8
50_B	Boschweg 165	4.5	56.7	57.5	0.8
51_A	Boschweg 167-169	1.5	58.2	57.5	-0.7
51_B	Boschweg 167-169	4.5	60.3	59.4	-0.9
52_A	Boschweg 171	1.5	67.7	68.5	0.8
52_B	Boschweg 171	4.5	68.2	69.3	1.1

Reken punt	Adres	Waarneem hoogte in meters	Geluidsbelasting in dB 2009	Geluidsbelasting in dB 2021	Vershil in dB
56_A	Boschweg 202-204	1.5	57.3	54.3	-3
56_B	Boschweg 202-204	4.5	59.1	60.6	1.5
57_A	Boschweg 206	1.5	61.6	56.3	-5.3
57_B	Boschweg 206	4.5	63.4	62.5	-0.9
68_A	Nieuwe Slender 2	1.5	55.1	55.6	0.5
68_B	Nieuwe Slender 2	4.5	57.1	57.6	0.5

De resultaten in bovenstaande tabel tonen aan dat wanneer een scherm wordt geprojecteerd zoals weergegeven in bovenstaande afbeelding (variant 2A), waarbij met lengte wordt gevarieerd ten opzichte van variant 2, er nog steeds sprake is van een reconstructie-effect voor de 2^e bouwlaag van Boschweg 202-204. Door het scherm te verlengen is het reconstructie-effect niet weg te nemen. De maximale toename bedraagt 1,5 dB bij een geluidsbelasting van afgerond 61 dB.

VARIANT 3A

Bij variant 3A is uitgegaan van variant 2, alleen heeft het scherm nu over de volle lengte een hoogte van 1,5 meter. Op onderstaande afbeelding staat het rekenmodel voor variant 3A weergegeven.



In onderstaande tabel staan de resultaten voor variant 3A weergegeven.

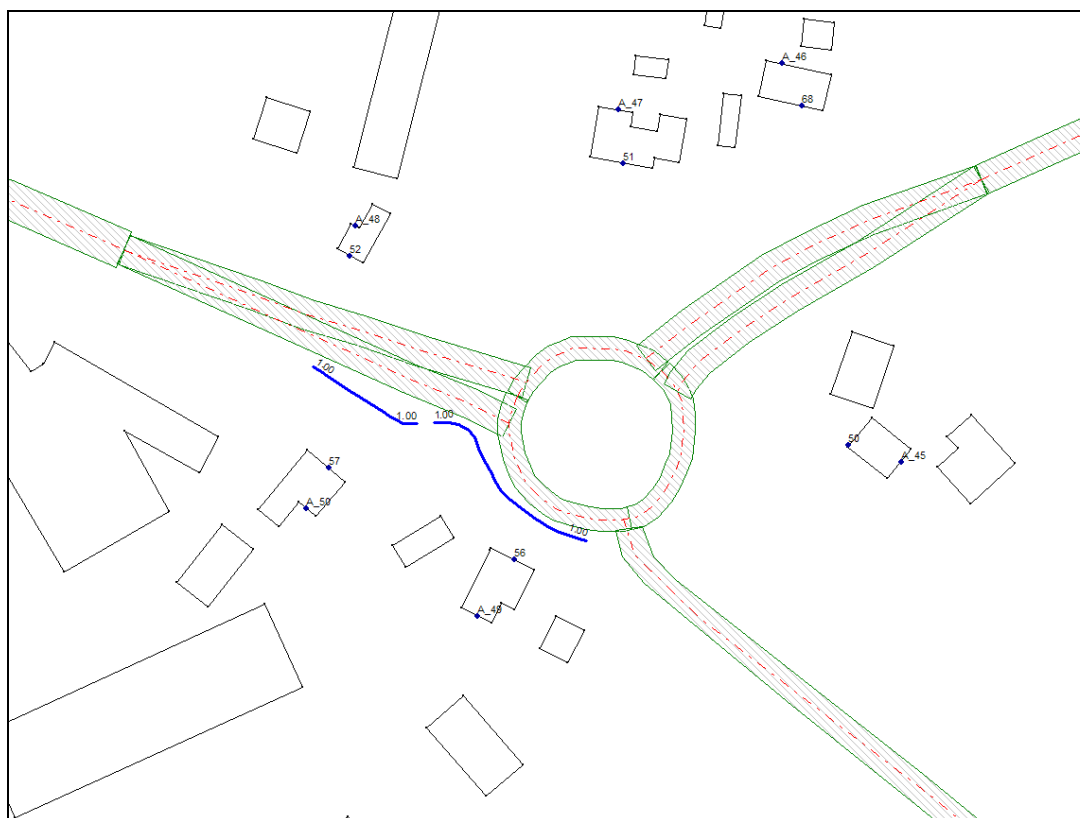
ARCADIS

Reken punt	Adres	Waarneem hoogte in meters	Geluidsbelasting in dB 2009	Geluidsbelasting in dB 2021	Vershil in dB
50_A	Boschweg 165	1.5	55.2	55.8	0.6
50_B	Boschweg 165	4.5	56.7	57.4	0.7
51_A	Boschweg 167-169	1.5	58.2	57.4	-0.8
51_B	Boschweg 167-169	4.5	60.3	59.3	-1
52_A	Boschweg 171	1.5	67.7	68.1	0.4
52_B	Boschweg 171	4.5	68.2	68.5	0.3
56_A	Boschweg 202-204	1.5	57.3	56.7	-0.6
56_B	Boschweg 202-204	4.5	59.1	61.4	2.3
57_A	Boschweg 206	1.5	61.6	60	-1.6
57_B	Boschweg 206	4.5	63.4	64.3	0.9
68_A	Nieuwe Slender 2	1.5	55.1	55.7	0.6
68_B	Nieuwe Slender 2	4.5	57.1	57.6	0.5

De resultaten in bovenstaande tabel tonen aan dat wanneer een scherm wordt geprojecteerd zoals weergegeven in bovenstaande afbeelding (variant 3A), waarbij het scherm over de volle lengte een hoogte van 1,5 meter heeft, er sprake is van een reconstructie-effect voor de 2^e bouwlaag van Boschweg 202-204. De maximale toename bedraagt 2,3 dB bij een geluidsbelasting van afgerond 61 dB.

VARIANT 3B

Bij variant 3B is uitgegaan van variant 3A, alleen heeft het scherm nu over de volle lengte een hoogte van 1 meter. Op onderstaande afbeelding staat het rekenmodel voor variant 3B weergegeven.



In onderstaande tabel staan de resultaten voor variant 3B weergegeven.

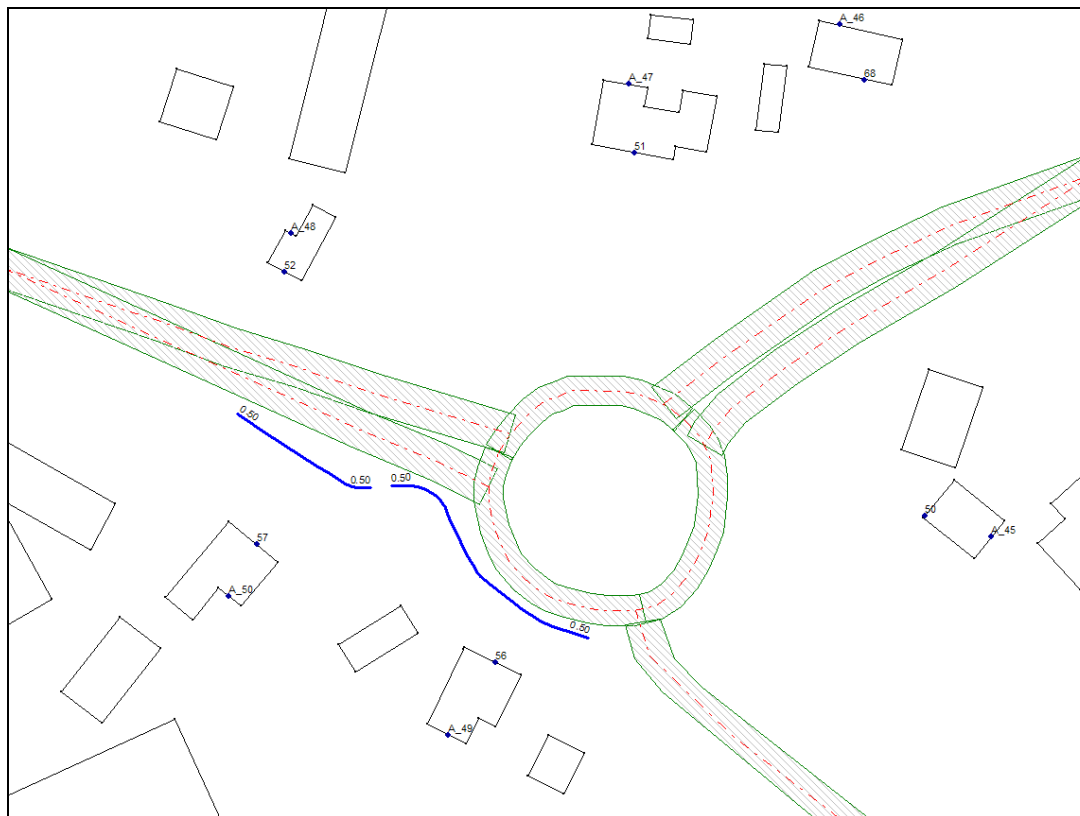
Reken punt	Adres	Waarneem hoogte in meters	Geluidsbelasting in dB 2009	Geluidsbelasting in dB 2021	Vershil in dB
50_A	Boschweg 165	1.5	55.2	55.8	0.6
50_B	Boschweg 165	4.5	56.7	57.4	0.7
51_A	Boschweg 167-169	1.5	58.2	57.4	-0.8
51_B	Boschweg 167-169	4.5	60.3	59.1	-1.2
52_A	Boschweg 171	1.5	67.7	68	0.3
52_B	Boschweg 171	4.5	68.2	68.5	0.3
56_A	Boschweg 202-204	1.5	57.3	58.4	1.1
56_B	Boschweg 202-204	4.5	59.1	61.8	2.7
57_A	Boschweg 206	1.5	61.6	61.5	-0.1
57_B	Boschweg 206	4.5	63.4	64.8	1.4
68_A	Nieuwe Slender 2	1.5	55.1	55.7	0.6
68_B	Nieuwe Slender 2	4.5	57.1	57.7	0.6

De resultaten in bovenstaande tabel tonen aan dat wanneer een scherm wordt geprojecteerd zoals weergegeven in bovenstaande afbeelding (variant 3B), waarbij het scherm over de volle lengte een hoogte van 1 meter heeft, er sprake is van een reconstructie-effect voor de 2^e bouwlaag van Boschweg 202-204. De maximale toename bedraagt 2,7 dB bij een geluidsbelasting van afgerond 62 dB.

ARCADIS

VARIANT 3C

Bij variant 3C is uitgegaan van variant 3A, alleen heeft het scherm nu over de volle lengte een hoogte van 0,5 meter. Op onderstaande afbeelding staat het rekenmodel voor variant 3C weergegeven.



In onderstaande tabel staan de resultaten voor variant 3C weergegeven.

Reken punt	Adres	Waarneem hoogte in meters	Geluidsbelasting in dB 2009	Geluidsbelasting in dB 2021	Vershil in dB
50_A	Boschweg 165	1.5	55.2	55.8	0.6
50_B	Boschweg 165	4.5	56.7	57.4	0.7
51_A	Boschweg 167-169	1.5	58.2	57.2	-1
51_B	Boschweg 167-169	4.5	60.3	59.1	-1.2
52_A	Boschweg 171	1.5	67.7	67.8	0.1
52_B	Boschweg 171	4.5	68.2	68.5	0.3
56_A	Boschweg 202-204	1.5	57.3	59.8	2.5
56_B	Boschweg 202-204	4.5	59.1	62	2.9
57_A	Boschweg 206	1.5	61.6	62.6	1
57_B	Boschweg 206	4.5	63.4	64.9	1.5
68_A	Nieuwe Slender 2	1.5	55.1	55.7	0.6
68_B	Nieuwe Slender 2	4.5	57.1	57.7	0.6

De resultaten in bovenstaande tabel tonen aan dat wanneer een scherm wordt geprojecteerd zoals weergegeven in bovenstaande afbeelding (variant 3C), waarbij het scherm over de volle lengte een

ARCADIS

hoogte van 0,5 meter heeft, er sprake is van een reconstructie-effect voor de 1^e en de 2^e bouwlaag van Boschweg 202-204 en de 2^e bouwlaag van Boschweg 206. De maximale toename bedraagt 2,9 dB bij een geluidsbelasting van afgerond 62 dB.

RESUME

Met boven beschreven berekeningen is aangetoond dat wanneer uitgegaan wordt van een scherm zoals voorgesteld door de provincie met een hoogte van maximaal 2 meter (variant 1), er *geen* sprake is van een reconstructie-effect. Deze wijziging ten opzichte van voorgaand akoestisch onderzoek (2 meter schermhoogte in plaats van 3 meter schermhoogte) is te wijten aan een gewijzigde uitvoering (lengte en vorm) en ligging van de schermen én een gewijzigde waarneemhoogte voor de 2^e bouwlaag (4,5 meter in plaats van 5 meter).

Wanneer uitgegaan wordt van een wat lager deel (maximaal 1,5 meter, variant 2) ter hoogte van de fietsoversteek (ten behoeve van fietsveiligheid en fietscomfort), is sprake van een reconstructie-effect voor de 2^e bouwlaag van Boschweg 202-204. Met het verlengen van het scherm (gedeelte wat 2 meter hoog is) kan dit reconstructie-effect niet worden weggenomen (zie variant 2A).

Indien uitgegaan wordt van een gehele lengte van 1,5 of 1 meter voor het scherm (variant 3A en 3B) is er nog steeds sprake van een reconstructie-effect voor de 2^e bouwlaag van Boschweg 202-204, maar niet voor meer locaties.

Voor variant 3A geldt dat voor eenzelfde waarde een ontheffing nodig zal zijn (afgerond 61 dB) in vergelijking tot variant 2. Voor variant 3B is een hogere waarde benodigd van afgerond 62 dB.

Bij een nog lager scherm (0,5 meter, variant 3C) geldt voor meerdere locaties dat er sprake is van een reconstructie-effect, ook voor de begane grond (Boschweg 202-204).

BIJLAGE 3

Luchtkwaliteitsonderzoek

**HERINRICHTING N617
ONDERZOEK LUCHTKWALITEIT**

PROVINCIE NOORD-BRABANT

22 mei 2007

Inhoud

1 Inleiding	3
2 Wettelijk kader	4
2.1 Besluit luchtkwaliteit 2005	4
2.2 Toetsingskader	5
2.2.1 Stikstofdioxide (NO ₂)	5
2.2.2 Fijn Stof (PM10)	6
3 Opzet van het onderzoek	7
3.1 Berekening Luchtkwaliteit	7
3.2 Verkeersgegevens	7
4 Berekeningsresultaten	9
4.1 Situatie 2009	9
4.2 Situatie 2015	9
4.3 Situatie 2017	10
4.4 Situatie 2020	10
4.5 Analyse berekeningsresultaten	10
5 Samenvatting en conclusie	11
Bijlage 1 Situatie plangebied	12
Bijlage 2 Invoergegevens CARII	13
Bijlage 3 Berekeningsresultaten	14

HOOFDSTUK 1 Inleiding

In opdracht van de Provincie Noord-Brabant is door ARCADIS een onderzoek naar de luchtkwaliteit ten behoeve van de herinrichting van de N617 tussen 's-Hertogenbosch en Schijndel uitgevoerd. De herinrichting behelst onder andere het vervangen van de wegverharding alsmede het realiseren van een turborotonde ter hoogte van de Hoogstraat te St. Michielsgestel en het realiseren van een rotonde ter hoogte van het kruispunt Boschweg te Schijndel. Daarnaast wordt op enkele locaties de parallelstructuur langs de N617 aangepast. In bijlage 1 zijn de plannen grafisch weergegeven.

Het doel van het onderzoek is om in verschillende toetsjaren (2009, 2015, 2017 en 2020) de luchtkwaliteit zowel binnen als buiten het plangebied te beoordelen. De toetsing binnen het plan wordt uitgevoerd ter bepaling van de directe hinder (blootstelling binnen het plan) en de toetsing op de randen van de wegen wordt uitgevoerd ter bepaling van de indirecte hinder (gevolgen van het plan op de omgeving).

De hierbij gehanteerde onderzoeksopzet is zodanig gekozen, dat het onderzoek gebruikt kan worden voor een bestemmingsplanprocedure of een artikel 19 procedure(WRO).

In deze rapportage wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- Wettelijk kader (hoofdstuk 2);
- Opzet van het onderzoek (hoofdstuk 3);
- Berekeningsresultaten (hoofdstuk 4);
- Conclusies (hoofdstuk 5).

HOOFDSTUK

2 Wettelijk kader

2.1

BESLUIT LUCHTKWALITEIT 2005

Op 5 augustus 2005 is het (herziene) Besluit luchtkwaliteit¹ in werking getreden. Dit besluit implementeert de EU-kaderrichtlijn luchtkwaliteit² en de daarbij behorende 1^e en 2^e EU-dochterrichtlijn³ in de Nederlandse wetgeving. Ze geeft grenswaarden voor de luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), zwevende deeltjes (PM10 of fijn stof), zwaveldioxide (SO₂), lood (Pb), benzeen (C₆H₆) en koolmonoxide (CO).

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervangt het eerdere Besluit luchtkwaliteit 2001. Dit laatste besluit bleek, mede door gerechtelijke uitspraken, te zorgen voor een stagnatie van besluitvormingsprocessen en planontwikkelingen. Om te zorgen dat een aantal belangrijke knelpunten in de wetgeving konden worden weggenomen is er per 5 augustus 2005 het nieuw Besluit luchtkwaliteit 2005 van kracht. In dit Besluit zijn een aantal wezenlijke (nuance)verschillen ten opzichte van het Besluit luchtkwaliteit 2001 opgenomen. Deze (nuance)verschillen, waarvan er hieronder enkele kort zijn samengevat, bieden mogelijkheden om ten opzichte van het Besluit luchtkwaliteit 2001 meer plannen te verwezenlijken.

Compensatie voor zeezout

Voor de onschadelijke component zeezout in de concentratie fijn stof mag een correctie op de heersende fijn stofconcentraties worden toegepast. De correctie (een aftrek ten opzichte van de berekende waarde) ligt, afhankelijk van de situering in Nederland, tussen de 3 en 7 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie.

Op het aantal berekende overschrijdingsdagen van het 24-uursgemiddelde voor PM10 mag een correctie (een aftrek) van 6 dagen worden toegepast. Deze correctie wordt eveneens toegekend aan de component zeezout in de concentratie PM10.

Luchtkwaliteit mag niet verslechteren

Zolang de luchtkwaliteit niet verslechtert, mogen bestuursorganen hun bevoegdheden uitoefenen. Dat wil zeggen dat, zelfs bij geconstateerde grenswaardenoverschrijdingen ontwikkelingen (plannen, projecten etc.) doorgang mogen vinden zolang de luchtkwaliteit niet verslechtert. In het oude Besluit was het niet mogelijk tot ontwikkeling over te gaan als de luchtkwaliteit zich boven de grenswaarden bevond. Dat is in het nieuwe Besluit onder voorwaarden wel mogelijk.

¹ Staatsblad (2005), nummer 316.

² Richtlijn 96/62/EG, 27-09-1996, PbEG L 296 (EU, 1996)

³ Richtlijn 1999/30/EG, 22-04-1999, PbEG L 163 (EU, 1999), Richtlijn 2000/69/EG, 13-12-2000, PbEG L 313 (EU 2000)

Toepassing saldobenadering

Wanneer in situaties met reeds heersende grenswaardenoverschrijdingen door toedoen van een plan/project de luchtkwaliteit ter plaatse verslechtert mag de saldobenadering worden toegepast. Dit maakt het mogelijk plaatselijk een verslechtering van de luchtkwaliteit toe te staan als de luchtkwaliteit voor het gehele plangebied, de hele gemeente of zelfs de gehele regio daar baat bij heeft en daardoor per saldo verbetert.

2.2

TOETSINGSKADER

In Nederland zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Deze twee stoffen liggen in Nederland het dichtst bij de gestelde grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005. Overschrijdingen van de andere genoemde stoffen komen in Nederland nauwelijks meer voor. In dit onderzoek wordt daarom vooral aan stikstofdioxide en fijn stof aandacht besteed. In de onderstaande subparagrafen zijn de toetsingsnormen voor deze twee stoffen weergegeven.

2.2.1

STIKSTOFDIOXIDE (NO₂)

De gezondheidseffecten veroorzaakt door hoge concentraties stikstofdioxide bestaan uit het verminderen van de longfunctie en het optreden van astmatische klachten of geïrriteerde luchtwegen.

Stikstofdioxide komt vrij bij de verbranding van fossiele brandstoffen en soms als procesemissie van de industrie. Veruit de belangrijkste bron van stikstofdioxide in de buitenlucht is het gemotoriseerde verkeer. Andere bronnen zijn de industrie (vooral stookinstallaties voor energieopwekking), landbouw, huishoudens (CV-ketel, open haard) en bronnen in het buitenland. Mede doordat een aantal bronnen in de afgelopen jaren een stuk schoner zijn geworden dalen de laatste jaren de stikstofdioxideconcentratie in de stedelijke buitenlucht enigszins. Dat neemt niet weg dat nabij drukke verkeerswegen de normen overschreden kunnen worden. In tabel 2.1 zijn de normen weergegeven zoals deze gelden in Nederland (deze gelden overigens ook in de rest van de Europese Gemeenschap).

Tabel 2.1

Normen uit het Besluit
luchtkwaliteit 2005 ten aanzien
van de luchtcomponent
Stikstofdioxide (NO₂)

Toetsingseenheid	Maximale Concentratie	Opmerking
Jaargemiddelde concentratie: grenswaarde per 01-01-2010	40 µg/m ³	
plandrempel 2005	50 µg/m ³	Tot 2010 neemt de plandrempel jaarlijks met 2 µg/m ³ af
Uurgemiddelde concentratie: grenswaarde vanaf 01-01-2010	200 µg/m ³	overschrijding maximaal 18 uur per kalenderjaar toegestaan
plandrempel (2005)	250 µg/m ³	Tot 2010 neemt de plandrempel met 10 µg/m ³ per jaar af. De grenswaarde gaat gelden vanaf 2010
grenswaarde tot aan 01-01-2010 ¹	290 µg/m ³	overschrijding maximaal 18 uur per kalenderjaar toegestaan
alarmdrempel	400 µg/m ³	overschrijding maximaal 18 x per kalenderjaar toegestaan bij gebieden > 100 km ²

¹ Voor zeer drukke verkeerssituaties op wegen waarbij de intensiteit groter is dan 40.000 motorvoertuigen per etmaal.

Voor de berekeningen en toetsing is vooral de jaargemiddelde concentratie relevant. Als norm wordt voor de jaargemiddelde grenswaarde **40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$** gehanteerd. Deze norm gaat gelden vanaf 1 januari 2010 en is dus ook in het peiljaar voor dit plan, 2015, van toepassing. Tot 2010 is een plandrempel van toepassing, die elk jaar tot 2010 afneemt met 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

2.2.2

FIJN STOF (PM10)

Fijn stof is een belangrijke indicatorstof voor gezondheidsrisico's. De gezondheidseffecten bestaan uit een verhoogd risico op voortijdig overlijden ten gevolge van luchtwegaandoening of hart- en vaatziekten. Ook kunnen hoge fijn stofconcentraties leiden tot een vermindering van de longfunctie, tot luchtwegklachten en tot een toename van het aantal ziekenhuisopnamen.

In Nederland zijn de industrie en het verkeer de belangrijkste bronnen van fijn stof. Fijn stof heeft een lange levensduur in de atmosfeer, waardoor de bijdrage van buitenlandse bronnen (o.a. België en Duitsland) aan de gemiddelde concentratie in heel Nederland groot is (circa ¾ deel komt uit het buitenland). Nabij grote steden en bij grote industriegebieden (Rijnmond) is de concentratie fijn stof hoger door lokale emissies/bronnen.

In tabel 2.2 zijn de normen weergegeven zoals deze vanaf 2005 gelden in Nederland en de rest van de Europese Gemeenschap.

Tabel 2.2

Normen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 ten aanzien van de luchtcomponent fijn stof (PM_{10})

Toetsingseenheid	Maximale Concentratie	Opmerking
Jaargemiddelde concentratie, humaan: grenswaarde per 01-01-2005	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	
24-uursgemiddelde concentratie, humaan: grenswaarde vanaf 1-01-2005	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	overschrijding maximaal 35 dagen per kalenderjaar toegestaan

Voor de berekeningen en toetsing van de luchtkwaliteitsituatie zijn het jaargemiddelde en de 24-uursgemiddelde concentratie van belang.

Als norm wordt de jaargemiddelde grenswaarde van **40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$** gehanteerd. De concentratie wordt getoetst inclusief de correctie ten gevolge van de component zeezout in de concentratie PM_{10} die voor Gemeenten Schijndel en St. Michielsgestel 3 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt.

Voor de 24-uursgemiddelde concentratie wordt de norm van **50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$** gehanteerd, die vanaf 1 januari 2005 van toepassing is. Deze waarde mag, inclusief de aftrek van 6 dagen ten gevolge van de component zeezout in de concentratie PM_{10} , maximaal 35 dagen per kalenderjaar worden overschreden.

HOOFDSTUK 3

Opzet van het onderzoek

3.1 BEREKENING LUCHTKWALITEIT

De berekeningen ter bepaling van de luchtkwaliteit zijn uitgevoerd met CARII, versie 6.0. Omdat in het Besluit luchtkwaliteit geen specifieke gevoelige bestemmingen zijn vastgelegd, is in eerste instantie op de rand van de wegen de luchtkwaliteit bepaald. Op deze wijze kan bepaald worden wat de directe hinder (langs wegen binnen het plangebied) en de indirecte hinder (langs wegen buiten het plangebied) is.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor een viertal toetsjaren (2009 - 1 jaar na planrealisatie -, 2015, 2017 en 2020). De aangeleverde verkeersgegevens die bij de berekeningen zijn gehanteerd, zijn in de volgende paragraaf gepresenteerd. Alle invoergegevens voor de diverse berekeningen zijn in bijlage 2 weergegeven.

3.2 VERKEERSGEGEVENS

De verkeersgegevens voor de N617 zijn aangeleverd door de directie Economie & Mobiliteit van de Provincie Noord-Brabant en de gemeente Schijndel. De verkeersgegevens bevatten intensiteiten per motorvoertuigcategorie per periode. Voor de autonome groei is per wegdeel een gemiddelde groei gehanteerd, die is bepaald op basis van de etmaalintensiteiten voor de jaren 2007 en 2018.

Door de tellingen, de prognoses en de autonome groei te combineren zijn de intensiteiten voor de jaren 2009 (1 jaar na realisatie plan), 2015, 2017 en 2020 op de N617 berekend. In tabel 3.1 zijn de intensiteiten voor de situatie waarbij het plan gerealiseerd is samengevat.

Tabel 3.1

Etmaalintensiteit per weg per peiljaar.

Wegdeel N617	Etmaalintensiteit per peiljaar per weg			
	2009	2015	2017	2020
Rijksweg - Hoogstraat	16373	16419	16749	16893
Hoogstraat - Gestelseweg	11905	11941	12196	12307
Gestelseweg - Structuurweg	15913	16061	17140	17624

Voor de CAR berekeningen is het ook noodzakelijk om enig inzicht te hebben in de motorvoertuigverdeling per weg. De verdelingen zijn bepaald op basis van de aangeleverde verkeersgegevens. De verdelingen van de te beoordelen wegdelen zijn in tabel 3.2 weer-gegeven. Opgemerkt wordt dat voor alle jaren een gelijke verdeling is gehanteerd.

Tabel 3.2

Motorvoertuigverdeling per weg.

Wegdeel N617	Voertuigintensiteit per uur per categorie motorvoertuigen (%)		
	Licht	Middelzwaar	Zwaar
Rijksweg - Hoogstraat	91.6	6.5	1.9
Hoogstraat - Gestelseweg	91.1	6.8	2.1
Gestelseweg - Structuurweg	81.3	16.2	2.5

HOOFDSTUK

4 Berekeningsresultaten

In dit hoofdstuk zijn de berekeningsresultaten inclusief 'zeezoutcorrectie' voor de maatgevende stoffen (NO₂ en PM₁₀) per peiljaar (2009, 2015, 2017 en 2020) gepresenteerd. De berekeningsresultaten voor alle stoffen zijn in bijlage 3 weergegeven. Opgemerkt wordt dat op de in de bijlage gepresenteerde resultaten geen 'zeezoutcorrectie' is toegepast.

4.1

SITUATIE 2009

De berekende concentraties voor het jaar 2009 op de rand van de verschillende wegdelen van de N617 zijn in tabel 4.1 weergegeven.

Tabel 4.1

Berekende luchtconcentraties voor het jaar 2009 inclusief 'zeezoutcorrectie' op de rand van de weg

Wegdeel N617	Afstand tot wegas [m]	NO ₂ jaargemiddeld $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Fijn stof PM ₁₀ jaargemiddeld $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Fijn stof PM ₁₀ aantal overschrijdingen van 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ daggemiddelde
Grenswaarde:	-	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	35 x per jaar
Rijksweg - Hoogstraat	5	22.5	28.2	29
Hoogstraat - Gestelseweg	5	21.9	28.5	30
Gestelseweg - Structuurweg	5	21.5	28.8	32

Op de randen van de wegdelen vinden voor de situatie 2009 geen overschrijdingen van de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 plaats. Daarom kan geconcludeerd worden dat binnen en buiten het plangebied de grenswaarden uit het Besluit niet worden overschreden.

4.2

SITUATIE 2015

De berekende concentraties voor het jaar 2015 op de rand van de verschillende wegdelen van de N617 zijn in tabel 4.2 weergegeven.

Tabel 4.2

Berekende luchtconcentraties voor het jaar 2015 inclusief 'zeezoutcorrectie' op de rand van de weg

Wegdeel N617	Afstand tot wegas [m]	NO ₂ jaargemiddeld $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Fijn stof PM ₁₀ jaargemiddeld $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Fijn stof PM ₁₀ aantal overschrijdingen van 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ daggemiddelde
Grenswaarde:	-	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	35 x per jaar
Rijksweg - Hoogstraat	5	26.4	25.1	18
Hoogstraat - Gestelseweg	5	26.3	25.2	18
Gestelseweg - Structuurweg	5	28.3	25.4	19

Op de randen van de wegdelen vinden voor de situatie 2015 geen overschrijdingen van de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 plaats. Daarom kan geconcludeerd worden dat binnen en buiten het plangebied de grenswaarden uit het Besluit niet worden overschreden.

4.3

SITUATIE 2017

De berekende concentraties voor het jaar 2017 op de rand van de verschillende wegdelen van de N617 zijn in tabel 4.3 weergegeven.

Tabel 4.3

Berekende luchtconcentraties voor het jaar 2017 inclusief 'zeezoutcorrectie' op de rand van de weg

Wegdeel N617	Afstand tot wegas [m]	NO ₂ jaargemiddeld $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Fijn stof PM ₁₀ jaargemiddeld $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Fijn stof PM10 aantal overschrijdingen van 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ daggemiddelde
Grenswaarde:	-	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	35 x per jaar
Rijksweg - Hoogstraat	5	24.9	24.5	16
Hoogstraat - Gestelseweg	5	24.8	24.7	17
Gestelseweg - Structuurweg	5	27.2	25.0	18

Op de randen van de wegdelen vinden voor de situatie 2017 geen overschrijdingen van de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 plaats. Daarom kan geconcludeerd worden dat binnen en buiten het plangebied de grenswaarden uit het Besluit niet worden overschreden.

4.4

SITUATIE 2020

De berekende concentraties voor het jaar 2020 op de rand van de verschillende wegdelen van de N617 zijn in tabel 4.4 weergegeven.

Tabel 4.4

Berekende luchtconcentraties voor het jaar 2020 inclusief 'zeezoutcorrectie' op de rand van de weg

Wegdeel N617	Afstand tot wegas [m]	NO ₂ jaargemiddeld $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Fijn stof PM ₁₀ jaargemiddeld $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Fijn stof PM10 aantal overschrijdingen van 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ daggemiddelde
Grenswaarde:	-	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	35 x per jaar
Rijksweg - Hoogstraat	5	22.3	23.8	14
Hoogstraat - Gestelseweg	5	22.3	23.9	15
Gestelseweg - Structuurweg	5	24.8	24.3	16

Op de randen van de wegdelen vinden voor de situatie 2020 geen overschrijdingen van de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 plaats. Daarom kan geconcludeerd worden dat binnen en buiten het plangebied de grenswaarden uit het Besluit niet worden overschreden.

4.5

ANALYSE BEREKENINGSRESULTATEN

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat:

- Op de randen van de drukste wegdelen van de N617 gedurende geen enkel peiljaar een overschrijding van de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 plaatsvindt;
- Binnen en buiten het plangebied gedurende geen enkel peiljaar een overschrijding van de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 plaatsvindt.

Op basis van de bovenstaande constatering wordt gesteld dat er geen sprake is van directe hinder binnen het plangebied en indirecte hinder nabij het plangebied. Daarom wordt geconcludeerd dat binnen en nabij het plangebied wordt voldaan aan alle grenswaarden die zijn benoemd in het Besluit luchtkwaliteit 2005.

HOOFDSTUK

5

Samenvatting en
conclusie

In opdracht van de Provincie Noord-Brabant is door ARCADIS een onderzoek naar de luchtkwaliteit ten behoeve van de herinrichting van de N617 tussen 's-Hertogenbosch en Schijndel uitgevoerd. De herinrichting behelst onder andere het vervangen van de wegverharding alsmede het realiseren van een turbotronde ter hoogte van de Hoogstraat te St. Michielsgestel en het realiseren van een rotonde ter hoogte van het kruispunt Boschweg te Schijndel. Daarnaast wordt op enkele locaties de parallelstructuur langs de N617 aangepast.

Het doel van het onderzoek is om in verschillende toetsjaren (2009, 2015, 2017 en 2020) de luchtkwaliteit zowel binnen als buiten het plangebied te beoordelen. De toetsing binnen het plan wordt uitgevoerd ter bepaling van de directe hinder (blootstelling binnen het plan) en de toetsing op de randen van de wegen wordt uitgevoerd ter bepaling van de indirecte hinder (gevolgen van het plan op de omgeving).

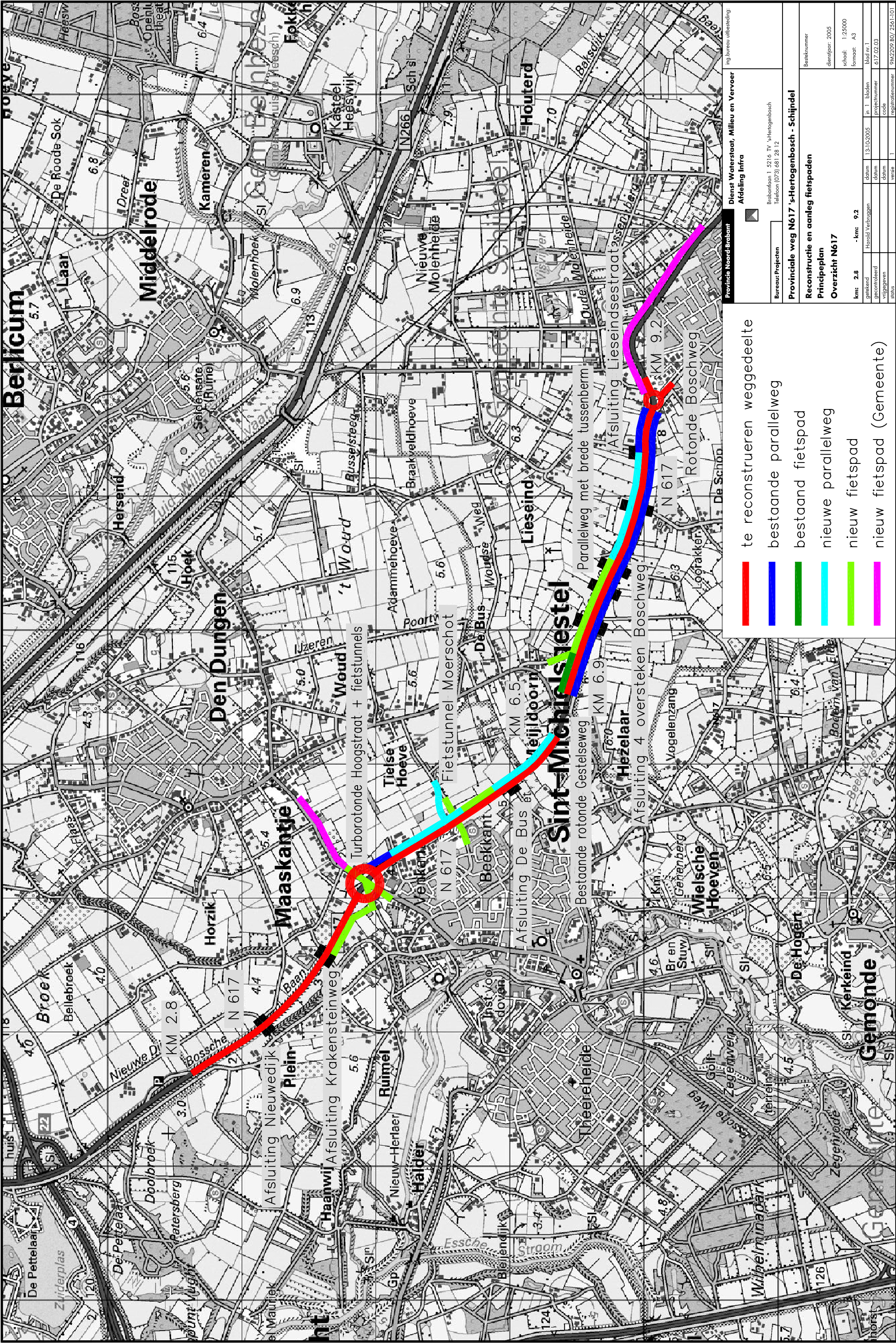
De hierbij gehanteerde onderzoeksopzet is zodanig gekozen, dat het onderzoek gebruikt kan worden voor een bestemmingsplanprocedure of een artikel 19 procedure(WRO).

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat:

- Op de randen van de drukste wegdelen van de N617 gedurende geen enkel peiljaar een overschrijding van de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 plaatsvindt;
- Binnen en buiten het plangebied gedurende geen enkel peiljaar een overschrijding van de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 plaatsvindt.

Op basis van de bovenstaande constatering wordt gesteld dat er geen sprake is van directe hinder binnen het plangebied en indirecte hinder nabij het plangebied. Daarom wordt geconcludeerd dat binnen en nabij het plangebied wordt voldaan aan alle grenswaarden die zijn benoemd in het Besluit luchtkwaliteit 2005.

BIJLAGE 1 Situatie plangebied



- te reconstrueren weggedeelte
- bestaande parallelweg
- bestaand fietspad
- nieuwe parallelweg
- nieuw fietspad
- nieuw fietspad (Gemeente)

Provincie Noord-Brabant

Dienst Waterstaat, Milieu en Vervoer

Afdeling Infra

Bureau: Projecten

Brabantlaan 1 3216 TV 's-Hertogenbosch

Telefoon (073) 681 28 12

ing bureau uitbesteding:

Bestelnummer

diensjaar: 2005

schad: 1:25000

format: A3

blad nr. 1

617 02 03

9M2209 BO/2561101

km: 2.8

- km: 9.2

gekeurd

gecontroleerd

uitgegeven

status

Harold Verbruggen

gecontroleerd

uitgegeven

status

datum

datum

datum

versie

13-10-2005

datum

datum

1

in 1. blad

projectnummer

code

registratienummer

in 1. blad

617 02 03

BIJLAGE 2 Invoergegevens CARII

Gebruiker	Groothuis
Bedrijf	Arcadis
Gemeente/Plaats	Arnhem

Plaats	Straatnaam	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mvt/etm]	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeer- bewegingen	Snelheidstype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegas [m]	Fractie stagnatie
St. Michielsgestel	N617	152000	407000	16749	0.916	0.065	0.019	0	0	Buitenweg algemeen	2	1.25	5	0
St. Michielsgestel	N617	153000	406000	12196	0.911	0.068	0.021	0	0	Buitenweg algemeen	4	1	5	0
Schijndel	N617	154000	405000	17140	0.813	0.162	0.025	0	0	Buitenweg algemeen	2	1	5	0

Gebruiker	Groothuis
Bedrijf	Arcadis
Gemeente/Plaats	Arnhem

Plaats	Straatnaam	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mvt/etm]	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeer- bewegingen	Snelheidstype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegas [m]	Fractie stagnatie
St. Michielsgestel	N617	152000	407000	16419	0.916	0.065	0.019	0	0	Buitenweg algemeen	2	1.25	5	0
St. Michielsgestel	N617	153000	406000	11941	0.911	0.068	0.021	0	0	Buitenweg algemeen	4	1	5	0
Schijndel	N617	154000	405000	16061	0.813	0.162	0.025	0	0	Buitenweg algemeen	2	1	5	0

Gebruiker	Groothuis
Bedrijf	Arcadis
Gemeente/Plaats	Arnhem

Plaats	Straatnaam	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mvt/etm]	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeer- bewegingen	Snelheidstype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegas [m]	Fractie stagnatie
St. Michielsgestel	N617	152000	407000	16373	0.916	0.065	0.019	0	0	Buitenweg algemeen	2	1.25	5	0
St. Michielsgestel	N617	153000	406000	11905	0.911	0.068	0.021	0	0	Buitenweg algemeen	4	1	5	0
Schijndel	N617	154000	405000	15913	0.813	0.162	0.025	0	0	Buitenweg algemeen	2	1	5	0

Gebruiker	Groothuis
Bedrijf	Arcadis
Gemeente/Plaats	Arnhem

Plaats	Straatnaam	X [m]	Y [m]	Intensiteit [mvt/etm]	Fractie licht	Fractie middel zwaar	Fractie zwaar	Fractie autobus	Aantal parkeer- bewegingen	Snelheidstype	Wegtype	Bomenfactor	Afstand tot wegas [m]	Fractie stagnatie
St. Michielsgestel	N617	152000	407000	16893	0.916	0.065	0.019	0	0	Buitenweg algemeen	2	1.25	5	0
St. Michielsgestel	N617	153000	406000	12307	0.911	0.068	0.021	0	0	Buitenweg algemeen	4	1	5	0
Schijndel	N617	154000	405000	17624	0.813	0.162	0.025	0	0	Buitenweg algemeen	2	1	5	0

BIJLAGE 3 Berekeningsresultaten

Gebruiker	Groothuis
Bedrijf	Arcadis
Gemeente/Plaats	Arnhem

Jaartal	2017
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempe

Schalingsfactor emissiefactoren

Personenauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO2 [µg/m³]			PM10 [µg/m³]			Benzeen [µg/m³]		SO2 [µg/m³]			CO [µg/m³]		BaP [ng/m³]			
		Jaargemid delde	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandrem el	Jaargemid delde	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandrem el	Jaargemid delde	Jm achtergron d	# Overschrij dingen 24 uursgemid delde	98- Percentiel 8h	98- Percentiel achtergron d	Jaargemid delde	Jm achtergron d		
St. Michielsgestel	N617	24.9	16.7	0	0	27.5	24.6	22	22	0.8	0.7	2.6	2.5	0	767.3	710.5	0.3	0.3
St. Michielsgestel	N617	24.8	16.3	0	0	27.7	24.7	23	23	0.7	0.6	2.5	2.4	0	751.0	693.9	0.3	0.3
Schijndel	N617	27.2	16.1	0	0	28.0	24.7	24	24	0.7	0.6	2.5	2.4	0	731.6	680.0	0.3	0.3

Gebruiker	Groothuis
Bedrijf	Arcadis
Gemeente/Plaats	Arnhem

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempe

Jaartal	2015
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Schalingsfactor emissiefactoren

Personenauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO2 [µg/m³]				PM10 [µg/m³]				Benzeen [µg/m³]		SO2 [µg/m³]		CO [µg/m³]		BaP [ng/m³]		
		Jaargemid delde	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandrem p	Jaargemid delde	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandrem p	Jaargemid delde	Jm achtergron d	# Overschrij dingen 24 uursgemid delde	98- Percentiel 8h	98- Percentiel achtergron d	Jaargemid delde	Jm achtergron d		
St. Michielsgestel	N617	26.4	17.8	0	0	28.1	25.0	24	24	0.8	0.7	2.7	2.6	0	773.6	710.5	0.3	0.3
St. Michielsgestel	N617	26.3	17.4	0	0	28.2	25.1	24	24	0.7	0.6	2.6	2.5	0	757.2	693.9	0.3	0.3
Schijndel	N617	28.3	17.1	0	0	28.4	25.1	25	25	0.7	0.6	2.6	2.5	0	734.7	680.0	0.3	0.3

Gebruiker	Groothuis
Bedrijf	Arcadis
Gemeente/Plaats	Arnhem

Jaartal	2009
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempe

Schalingsfactor emissiefactoren

Personenauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

Plaats	Straatnaam	NO2 [µg/m³]		Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandrem pel	PM10 [µg/m³]		Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandrem pel	Benzeen [µg/m³]		Jm achtergron d	# Overschrij dingen 24 uursgemid delde	CO [µg/m³]		98- Percentiel 8h	98- Percentiel achtergron d	BaP [ng/m³]		Jaargemid delde	Jm achtergron d
		Jaargemid delde					Jaargemid delde					Jaargemid delde				98- Percentiel 8h	98- Percentiel achtergron d			Jaargemid delde	Jm achtergron d		
St. Michielsgestel	N617	33.8		22.5	0	0	31.2	27.1	35	35	0.8	0.7	2.8	2.7	0	857.4	710.5	0.3	0.3				
St. Michielsgestel	N617	33.7		21.9	0	0	31.5	27.3	36	36	0.7	0.6	2.8	2.7	0	841.2	693.9	0.3	0.3				
Schijndel	N617	36.2		21.5	0	0	31.8	27.3	38	38	0.7	0.6	2.6	2.5	0	801.3	680.0	0.4	0.3				

Gebruiker	Groothuis
Bedrijf	Arcadis
Gemeente/Plaats	Arnhem

Legenda:

Geen overschrijding
Overschrijding grenswaarde
Overschrijding plandrempe

Jaartal	2020
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie

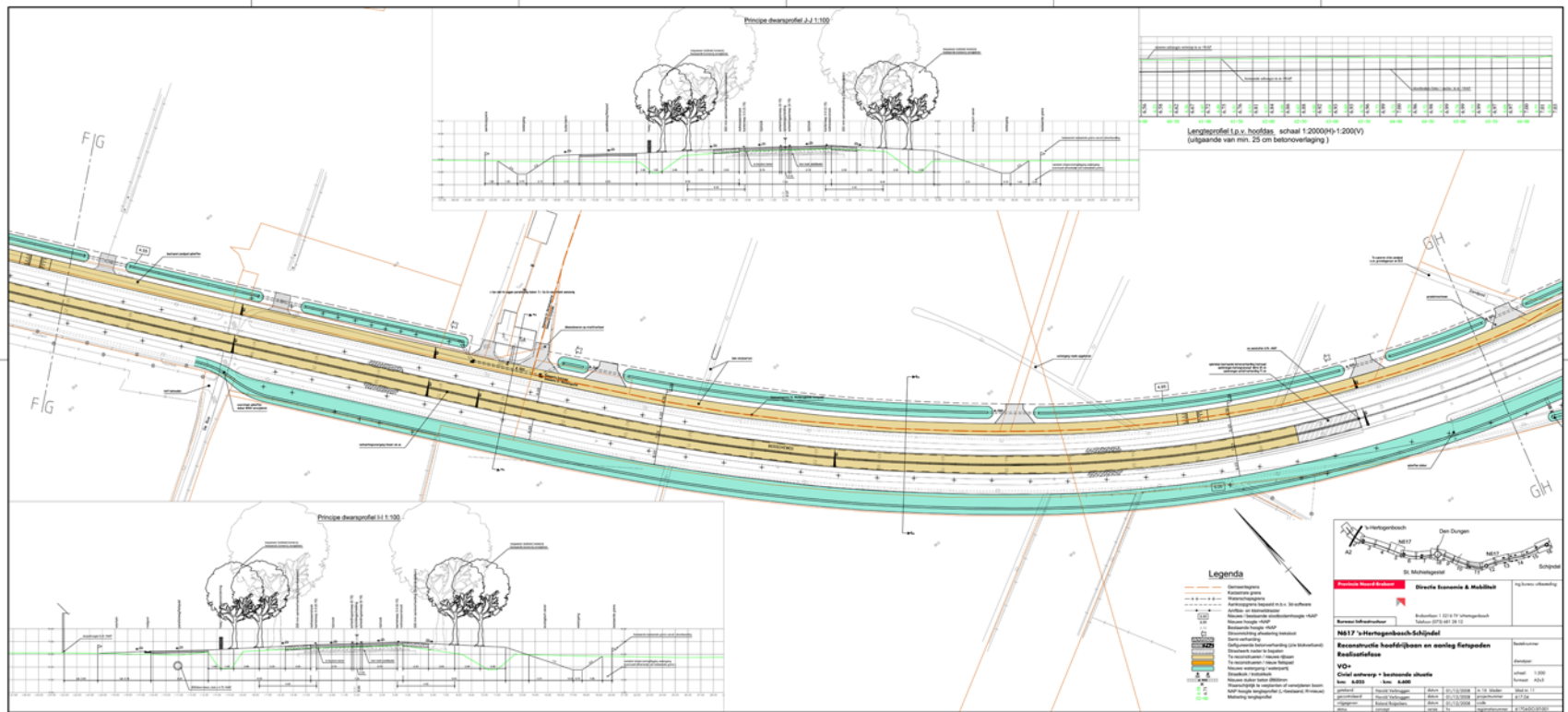
Schalingsfactor emissiefactoren

Personenauto's	1
Middelzwaar vervoer	1
Zwaar verkeer	1
Autobusverkeer	1

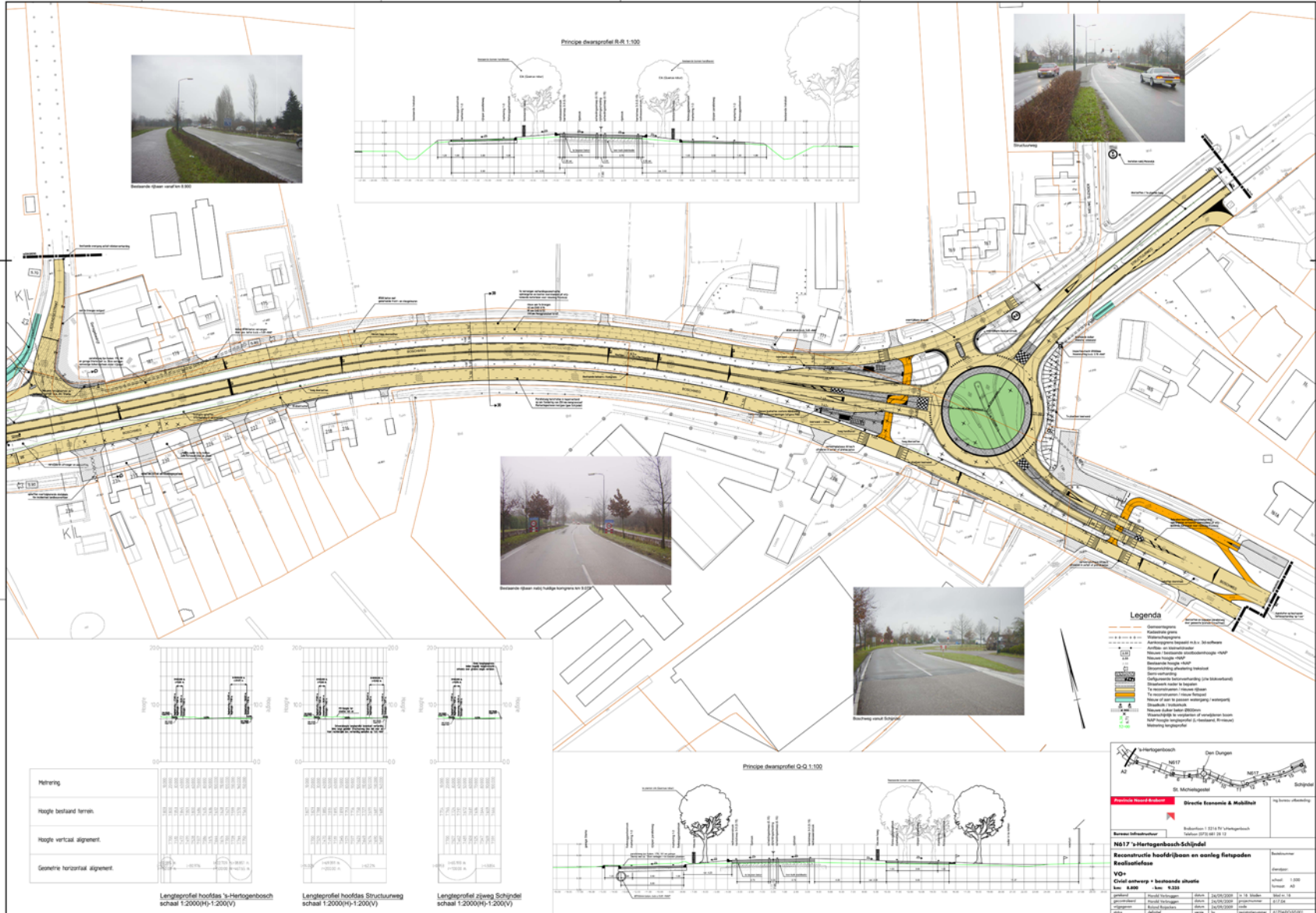
Plaats	Straatnaam	NO2 [µg/m³]				PM10 [µg/m³]				Benzeen [µg/m³]		SO2 [µg/m³]			CO [µg/m³]		BaP [ng/m³]	
		Jaargemid delde	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandrempe l	Jaargemid delde	Jm achtergron d	# Overschrij dingen grenswaar de	# Overschrij dingen plandrempe l	Jaargemid delde	Jm achtergron d	Jaargemid delde	Jm achtergron d	# Overschrij dingen 24 uursgemid delde	98- Percentiel 8h	98- Percentiel achtergron d	Jaargemid delde	Jm achtergron d
St. Michielsgestel	N617	22.3	15.1	0	0	26.8	24.0	20	20	0.8	0.7	2.4	2.3	0	756.2	710.5	0.3	0.3
St. Michielsgestel	N617	22.3	14.8	0	0	26.9	24.1	21	21	0.7	0.6	2.4	2.3	0	739.8	693.9	0.3	0.3
Schijndel	N617	24.8	14.6	0	0	27.3	24.1	22	22	0.7	0.6	2.4	2.3	0	722.5	680.0	0.3	0.3

BIJLAGE 4

Kaarten reconstructie N617







BIJLAGE 5

Wateradvies

Leeuw M.J. de (Maroesja)

Van: Messer, Willem [WMesser@aaenmaas.nl]
Verzonden: woensdag 4 februari 2009 17:10
Aan: Kerkhof Jonkman M.J.C. (Maaike)
CC: Lee J. van der (Joeri); Jeanettevan Boerdonk (JvBoerdonk@dommel.nl)
Onderwerp: RE: Waterparagraaf N617

Beste Maaike,

Ook wij hebben geen opmerkingen.

met vriendelijke groet,

Willem Messer
beleidsmedewerker ruimtelijke ordening

Waterschap Aa en Maas



Pettelaarpark 70
5216 PP 's-Hertogenbosch



Postbus 5049
5201 GA 's-Hertogenbosch



073-615 68 97



073-615 66 00



www.aaenmaas.nl

Kijk ook eens op onze [website](#) naar de
watertoets bij Aa en Maas



please consider the environment - do you really need to print this email?

Van: Kerkhof Jonkman M.J.C. (Maaike) [mailto:m.j.c.kerkhofjonkman@arcadis.nl]
Verzonden: maandag 26 januari 2009 16:03
Aan: Messer, Willem; Jeanettevan Boerdonk (JvBoerdonk@dommel.nl)
CC: Lee J. van der (Joeri)
Onderwerp: Waterparagraaf N617

Beste mensen,

Bij deze de laatste versie van de waterparagraaf van de N617. De opmerkingen van de waterschappen, alsmede de berekende compensatie voor toename verhard oppervlak zijn in de waterparagraaf toegevoegd. De waterberging wordt nu op de plankaart verwerkt.

Graag jullie reactie op de waterparagraaf, uiterlijk 4 februari, zodat we eea tijdig kunnen verwerken. Gezien mijn vakantie vanaf 30 januari, graag een reactie naar mij én mijn collega Joeri van der Lee. Joeri is een collega, ook betrokken bij het project en neemt tijdelijk de taken van Eline Boele (ARCADIS) als projectleider over.

Met vriendelijke groet,

Maaike Kerkhof Jonkman

ARCADIS Nederland BV
Ing. M.J.C. Kerkhof Jonkman
Specialist Stedelijk Water
Het Rietveld 59a
Postbus 673
7300 AR APELDOORN
Telefoon 06 2706 1483
Fax 055 581 5599

3 Save a tree. Don't print this e-mail unless it's really necessary.

Dit e-mail bericht is vertrouwelijk. Het is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.

Indien u niet de geadresseerde bent, verzoeken we u dringend ons direct te informeren en om dit bericht en eventuele bijlage(n) te verwijderen, zonder het te kopiëren, door te zenden of op enige andere wijze te openbaren of te gebruiken. ARCADIS Nederland BV, statutair gevestigd te Arnhem en geregistreerd in het Handelsregister onder nr. 09036504, is niet aansprakelijk voor welke schade dan ook als gevolg van communicatie per e-mail en verzending van documenten en gegevens.

This e-mail is confidential and may also be privileged. It is intended for use by the addressee only.

If you are not the intended addressee, we request that you notify us immediately and delete this e-mail, and any attachment(s), without copying, forwarding, disclosing or using it in any other way. ARCADIS Nederland BV, with registered office in Arnhem, The Netherlands, registered with the trade register under number 09036504, will not be liable for damage relating to the communication by e-mail of data or documents.

Disclaimer:

Dit e-mail bericht is slechts bestemd voor de (rechts)persoon aan wie het is gericht en kan informatie bevatten die persoonlijk of vertrouwelijk is en niet openbaar mag worden gemaakt krachtens wet- of regelgeving of overeenkomst. Indien een ander dan geadresseerde dit e-mail bericht ontvangt of anderszins in handen krijgt is hij niet gerechtigd tot kennisneming, verspreiding, openbaar maken of vermenigvuldigen daarvan. Hij wordt verzocht onmiddellijk waterschap Aa en Maas telefonisch (telefoon: +31 (0)73 6156666) op de hoogte te stellen en het e-mail bericht te vernietigen. Waterschap Aa en Maas staat niet in voor de juiste en volledige overbrenging van de inhoud van een verzonden e-mail, noch voor tijdige ontvangst daarvan. Dit e-mail bericht brengt geen enkele contractuele gebondenheid voor waterschap Aa en Maas tot stand.

Dit e-mail bericht is gecontroleerd op Virussen.

Leeuw M.J. de (Maroesja)

Van: Boerdonk, Jeannette v. [JvBoerdonk@dommel.nl]
Verzonden: donderdag 29 januari 2009 17:00
Aan: Kerkhof Jonkman M.J.C. (Maaïke); Lee J. van der (Joeri)
CC: Frenken, Ilja; wmesser@aaenmaas.nl
Onderwerp: FW: Waterparagraaf N617

Beste Maaïke en Joeri,

Bij deze onze informele reactie op de concept waterparagraaf N617

Onze opmerkingen die wij in het overleg bij de provincie Noord-Brabant (niet Overijssel) hadden zijn naar tevredenheid in onderstaande waterparagraaf verwerkt. Wel zou ik nog graag de volgende punten onder jullie aandacht willen brengen;

- De precieze uitwerking van de locatie en inrichting van de greppels/bermsloten ten behoeve van compensatie kunnen middels een keurontheffing worden geregeld. Ook de werkzaamheden op, onder of in de kade en het beheer en onderhoud van afsluiters moet worden meegenomen in de keurontheffing. Graag zou ik dit ook in de waterparagraaf zien terugkomen.
- Onder het kopje waterkwaliteit zie ik ook graag nader omschreven hoe er wordt omgegaan met het infiltreren van hemelwater in het gebied waar uit bodemonderzoek vervuiling is geconstateerd.
- Bij de overzichtstabel van toename verhard oppervlak moet ook een begeleidend kaartje met de toename van verhard oppervlak worden toegevoegd.

Ik vertrouw er op jullie hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.
Mochten er nog vragen zijn dan kun je me altijd mailen of bellen.

Met vriendelijke groet,
Jeannette van Boerdonk

Jeannette van Boerdonk
Planvormer landelijk gebied

Waterschap De Dommel
Stroomgebied Beneden Dommel en Zandleij
Mijlstraat 39b, 5281 LJ Boxtel
Postadres: Postbus 10 001, 5280 DA Boxtel
Tel: 0411 - 661060
E-mail: jvboerdonk@dommel.nl
Website: www.dommel.nl

Van: Kerkhof Jonkman M.J.C. (Maaïke) [mailto:m.j.c.kerkhofjonkman@arcadis.nl]
Verzonden: maandag 26 januari 2009 16:03
Aan: Willem Messer (wmesser@aaenmaas.nl); Boerdonk, Jeannette v.
CC: Lee J. van der (Joeri)
Onderwerp: Waterparagraaf N617

Beste mensen,

Bij deze de laatste versie van de waterparagraaf van de N617. De opmerkingen van de waterschappen, alsmede de berekende compensatie voor toename verhard oppervlak zijn in de waterparagraaf toegevoegd. De waterberging wordt nu op de plankaart verwerkt.

Graag jullie reactie op de waterparagraaf, uiterlijk 4 februari, zodat we eea tijdig kunnen verwerken. Gezien mijn vakantie vanaf 30 januari, graag een reactie naar mij én mijn collega Joeri van der Lee. Joeri is een collega, ook betrokken bij het project en neemt tijdelijk de taken van Eline Boele (ARCADIS) als projectleider over.

Met vriendelijke groet,

Maike Kerkhof Jonkman

ARCADIS Nederland BV
Ing. M.J.C. Kerkhof Jonkman
Specialist Stedelijk Water
Het Rietveld 59a
Postbus 673
7300 AR APELDOORN
Telefoon 06 2706 1483
Fax 055 581 5599
m.j.c.kerkhofjonkman@arcadis.nl
www.arcadis.nl

3 Save a tree. Don't print this e-mail unless it's really necessary.

Dit e-mail bericht is vertrouwelijk. Het is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Indien u niet de geadresseerde bent, verzoeken we u dringend ons direct te informeren en om dit bericht en eventuele bijlage(n) te verwijderen, zonder het te kopiëren, door te zenden of op enige andere wijze te openbaren of te gebruiken. ARCADIS Nederland BV, statutair gevestigd te Arnhem en geregistreerd in het Handelsregister onder nr. 09036504, is niet aansprakelijk voor welke schade dan ook als gevolg van communicatie per e-mail en verzending van documenten en gegevens.

This e-mail is confidential and may also be privileged. It is intended for use by the addressee only. If you are not the intended addressee, we request that you notify us immediately and delete this e-mail, and any attachment(s), without copying, forwarding, disclosing or using it in any other way. ARCADIS Nederland BV, with registered office in Arnhem, The Netherlands, registered with the trade register under number 09036504, will not be liable for damage relating to the communication by e-mail of data or documents.

Deze e-mail en bijgesloten bestanden zijn vertrouwelijk en uitsluitend bedoeld voor de geadresseerde. Indien u deze e-mail per abuis ontvangt verzoeken wij U contact op te nemen met de systeembeheerder: ict@dommel.nl.

Deze voettekst is tevens een bevestiging dat dit bericht is gescand op de aanwezigheid van virussen.

www.dommel.nl

BIJLAGE 6

Beleidsregel natuurcompensatie

Beleidsregel natuurcompensatie

Datum

november 2005

Voorwoord

De belangen in de Brabantse ruimte zijn groot. De opgaven die we ons zelf gesteld hebben, zijn dat ook. Dat betekent, dat we steeds weer opnieuw keuzen moeten maken: keuzen voor woningbouw, bedrijventerreinen, natuurontwikkeling, waterbeheer, landbouw, infrastructuur enzovoort. In de provincie Noord-Brabant hebben we afgesproken, dat daar waar natuur moet wijken voor zogenaamde rode ontwikkelingen, we de natuur dan compenseren.

In het structuurschema Groene Ruimte (1993) heeft het rijk voor het eerst het begrip ‘natuurcompensatie’ gebruikt. Dit houdt in dat bij noodzakelijke aantastingen van natuur- en landschapswaarden, bijvoorbeeld als er een zwaarwegend maatschappelijk belang in het geding is, er geen netto verlies van die waarden mag optreden. Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant hebben in de notitie ‘toepassing natuurcompensatiebeginsel’ uit 1997 hier nader invulling aan gegeven.

In 2004 is het compensatiebeleid geëvalueerd en naar aanleiding daarvan hebben GS besloten om het beleid te actualiseren met deze beleidsregel als resultaat. In de regeling wordt het beleid zo duidelijk en transparant mogelijk weergegeven. De beleidsregel bevat niet méér regels dan de notitie uit 1997. Wel zijn enkele regels nader aangescherpt, met name op procedureel gebied en voor wat betreft het bewaken van de feitelijke uitvoering.

Bij de totstandkoming van deze beleidsregels zijn naast de statencommissie voor Ruimte en Milieu en de Provinciaal Planologische Commissie ook vertegenwoordigers van het Ministerie van Landbouw en Visserij directie zuid, Het Brabants Landschap, De Brabantse Milieufederatie, de Vereniging Natuurmonumenten, de Samenwerkende Kamers van Koophandel en de gemeente Tilburg nauwgezet betrokken geweest. Ik ben hen voor hun inbreng buitengewoon erkentelijk.

Wij hopen met deze beleidsregel een bijdrage te leveren aan het behoud en de versterking van de grote diversiteit aan natuur- en landschapswaarden die Brabant rijk is.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

Drs. P.L.A.Rüpp,
Gedeputeerde Ruimtelijke Ontwikkeling

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

Overwegende dat:

- Provinciale Staten van Noord-Brabant in februari 2002 het streekplan 'Brabant in Balans' hebben vastgesteld waarin op hoofdlijnen het beleid is vastgelegd hoe omgegaan dient te worden met compensatie van natuur- en landschappelijke waarden;
- Deze beleidsregel een verdere uitwerking van dit compensatiebeleid bevat;
- De Statencommissie Ruimte en Milieu en de Provinciale Planologische Commissie om advies is gevraagd;
- De ontwerp-beleidsregel vanaf 1 maart 2005 gedurende vier weken ter inzage heeft gelegen;
- De ingebrachte zienswijzen en een beantwoording daarop zijn vastgelegd in een nota van zienswijzen;

maken bekend dat in hun vergadering van 22 november 2005 is vastgesteld het navolgende:

Inhoud

Beleidsregel natuurcompensatie	5
Artikel 1 Begripsbepalingen	5
Artikel 2 Wanneer is het natuurcompensatiebeginsel van toepassing?	6
Artikel 3 Natuurcompensatieplan	6
Artikel 4 Waar kan worden gecompenseerd?	7
Artikel 5 Wijze van compensatie	8
Artikel 6 Realisatietermijn compenserende maatregelen	8
Artikel 7 Zekerstelling Uitvoering	8
Artikel 8 Financiële compensatie	9
Artikel 9 Afstemming op andere overheidsregelingen met betrekking tot aanleg natuur, bos en landschap	9
Artikel 10 Registratie en Monitoring	10
Artikel 11 Inwerkingtreding en overgangsbepaling	10
Artikel 12 Hardheidsclausule	10
Toelichting	11
1 Algemeen	11
1.1 Doel beleidsregel natuurcompensatie	11
1.2 Het compensatiebeginsel	11
1.3 Toetsing aan de streekplankaarten	13
1.4 Relatie met ‘rood voor groen’	14
2 Toelichting per artikel	15
Toelichting bij artikel 2. Wanneer is het natuurcompensatiebeginsel van toepassing?	15
Toelichting bij artikel 3. Natuurcompensatieplan	16
Toelichting bij artikel 4. Waar kan worden gecompenseerd?	17
Toelichting bij artikel 5. Wijze van compensatie	18
Toelichting bij artikel 6. Realisatietermijn compenserende maatregelen	19
Toelichting bij artikel 7. Zekerstelling uitvoering	20
Toelichting bij artikel 8. Financiële compensatie	21
Toelichting bij artikel 9. Afstemming op andere overheidsregelingen	22
Toelichting bij artikel 10. Registratie en Monitoring	22
Toelichting bij artikel 11. Inwerkingtreding en overgangsbepaling	23
Toelichting bij artikel 12. Hardheidsclausule	23
Bijlagen	25
Bijlage A: Stappenplan	26
Bijlage B: Registratieformulier	27
Bijlage C: Voortgangformulier	29
Bijlage D: Modelovereenkomst	30

Beleidsregel natuurcompensatie

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

- 1 aantasting van natuur- en landschapswaarden: vernietiging, verstoring en versnippering van natuur- en landschapswaarden;
- 2 actuele natuurwaarden: alle feitelijk aanwezige natuurwaarden;
- 3 Agrarische Hoofdstructuur (AHS): de landbouwgronden buiten de GHS en buiten de bebouwde kernen en infrastructuur;
- 4 AHS-landschap: landbouwgebieden waarin landschappelijke waarden voorkomen die nauw samenhangen met bijzondere natuurwaarden of landbouwgebieden die zelf geen bijzondere natuurwaarden bezitten maar vanwege hun ligging ten opzichte van bos- en natuurgebieden tot de AHS-landschap worden gerekend;
- 5 beheersgebied: gebied dat in het Beheers- en landschapsgebiedsplan als zodanig is begrensd. Hier wordt via een beheersovereenkomst gestreefd naar een agrarische bedrijfsvoering die mede is gericht op het behoud en ontwikkeling van natuur- en landschapswaarden;
- 6 Ecologische Hoofdstructuur (EHS): bestaande bos- en natuurgebieden, de begrensde te ontwikkelen natuurgebieden, beheersgebieden en (robuuste) ecologische verbindingzones;
- 7 Ecologische Verbindingszone (EVZ): aaneengesloten zone, qua omvang minder breed dan een robuuste ecologische verbindingzone, tussen twee natuurgebieden, bestaande uit een corridor met kleine landschapselementen (te realiseren door waterschappen en gemeenten);
- 8 functionaliteit: de bijdrage die een gebied levert aan de instandhouding van natuurlijke processen en verbanden;
- 9 Gedeputeerde Staten: College van gedeputeerde staten van Noord-Brabant, hierna te noemen: GS;
- 10 Groene Hoofdstructuur (GHS): samenhangend netwerk van alle natuur- en bosgebieden, landbouwgebieden en andere gebieden met bijzondere natuur- en landschappelijke waarden en landbouwgebieden die bijzondere potenties hebben voor de ontwikkeling van natuurwaarden;
- 11 grote projecten: projecten die zich uitstrekken over meerdere gemeenten;
- 12 initiatiefnemer: een rechtspersoon of natuurlijke persoon die een activiteit of ingreep wil uitvoeren;
- 13 landschappelijke waarden: de landschappelijke waarden die met natuurwaarden samenhangen;
- 14 mitigatie: het beperken van de nadelige effecten van een voorgenomen activiteit;
- 15 natuurdoeltype: type natuur waarnaar gestreefd wordt middels beheer en inrichting;
- 16 natuurcompensatie: het compenseren van verlies in omvang en in kwaliteit van natuur- en landschappelijke waarden door middel van aanleg van nieuwe natuurgebieden en/of landschapselementen en het planologisch beschermen van gelijkwaardige gebieden met eenzelfde beschermingsregime, waar zich in beginsel eenzelfde natuurdoeltype kan ontwikkelen als in het aangetaste gebied;
- 17 natuurcompensatiebeginsel: het uitgangspunt dat de als gevolg van ingrepen in de GHS en AHS-landschap, verloren gegane waarden van natuur en landschap dienen te worden gecompenseerd;

- 18 natuurcompensatieovereenkomst: overeenkomst tussen initiatiefnemer en gemeente of provincie aangaande realisatie van compenserende maatregelen;
- 19 natuurcompensatieplan: plan dat wordt opgesteld onder verantwoordelijkheid van de gemeente waarin is aangegeven welke maatregelen getroffen worden en op welke termijn, om de compensatie te realiseren;
- 20 natuurcompensatievoorziening: fonds beheerd door de provincie ten behoeve van compensatie;
- 21 onontkoombare aantasting: aantastingen ten gevolge van uitbreiding van intensieve vormen van ruimtegebruik en ruimtelijke ingrepen in en buiten de GHS en AHS-landschap waarvan is aangetoond dat er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijke belang en waarvoor geen alternatieve locaties of andere oplossingen zijn;
- 22 potentiële natuurwaarden: mogelijk te ontwikkelen natuurwaarden;
- 23 registratieformulier: een door gemeente of Rijkswaterstaat in te vullen formulier waarop alle noodzakelijke compensatiegegevens staan;
- 24 robuuste ecologische verbindingszone: een samenhangend geheel dat is opgebouwd uit ecologische en landschappelijke elementen en dat natuurkernen verbindt (te realiseren door Rijk en provincie);
- 25 rijksprojecten: projecten rijksoverheid waarbij GS geen bevoegd gezag is;
- 26 voortgangformulier: een door de gemeente of Rijkswaterstaat jaarlijks in te vullen formulier waarop de voortgang van het compensatieplan wordt gemeld.

Artikel 2 Wanneer is het natuurcompensatiebeginsel van toepassing?

- 1 Bij bestemmings-, wijzigings- en uitwerkingsplannen die ter goedkeuring worden voorgelegd aan GS of bij verzoeken om een verklaring van geen bezwaar ex artikel 19 WRO, waarbij sprake is van ruimtelijke ingrepen die leiden tot aantastingen van:
 - a. Actuele natuur- en landschappelijke waarden binnen GHS en AHS-Landschap;
 - b. Potentiële natuurwaarden binnen de GHS;
 - c. Natuur- en landschappelijke waarden binnen gebieden die in vigerende bestemmingsplannen zijn bestemd als bos- of natuurgebied.
- 2 Bij uitbreiding van intensieve vormen van ruimtegebruik en ruimtelijke ingrepen in de GHS en AHS-Landschap die hier in beginsel niet thuishoren dient eerst de Provinciale Planologische Commissie gevraagd worden om door middel van een principe-uitspraak advies te geven over de onontkoombaarheid van de aantasting.
- 3 Voor uitbreiding van vormen van ruimtegebruik die thuishoren of kunnen horen in de GHS en AHS-Landschap geldt specifiek beleid zoals opgenomen in het streekplan 2002.

Artikel 3 Natuurcompensatieplan

- 1 Bij verlies van natuur- en/of landschappelijke waarden als gevolg van een onontkoombare aantasting, dient de initiatiefnemer een compensatieplan op te stellen.
- 2 Het natuurcompensatieplan wordt opgesteld onder verantwoordelijkheid van het gemeentebestuur.
- 3 Het natuurcompensatieplan dient gekoppeld aan het bestemmingsplan waarin de compensatie wordt geregeld.

- 4 Het natuurcompensatieplan dient gelijktijdig met het ter goedkeuring indienen van het bestemmingsplan waarin de compensatie wordt geregeld aan GS te worden voorgelegd.
- 5 Aan het natuurcompensatieplan worden de volgende voorwaarden gesteld:
 - a het plan geeft aan hoe het nettoverlies aan natuur- en landschapswaarden wordt gecompenseerd;
 - b de plaats van compensatie dient te voldoen aan het gestelde in artikel 4;
 - c kwaliteit en kwantiteit van de compensatie dienen te voldoen aan het gestelde in artikel 5;
 - d de realisatietermijn dient te voldoen aan het gestelde in artikel 6;
 - e om de uitvoering en het beheer van de compensatie te garanderen dient de initiatiefnemer te voldoen aan het gestelde in artikel 7;
 - f financiële compensatie is alleen mogelijk onder de in artikel 8 genoemde voorwaarden;
 - g afstemming op andere overheidsregelingen en -plannen conform artikel 9;
 - h bij het plan dient een ingevuld registratieformulier te worden gevoegd;
 - i jaarlijks dient een ingevuld voortgangformulier te worden ingestuurd door de gemeente.

Artikel 4 Waar kan worden gecompenseerd?

Bij de uitvoering van compensatie is het streven gericht op het bereiken van robuuste structuren die qua aard en functionaliteit minimaal gelijk zijn aan de aangetaste natuur- en landschappelijke waarden.

Hierbij gelden de volgende randvoorwaarden:

- 1 de compensatie voor verlies aan natuur- en landschappelijke waarden dient bij voorkeur plaats te vinden binnen de GHS in de nabijheid van de aantasting maar kan eventueel ook daarbuiten plaatsvinden indien dit leidt tot robuustere structuren;
- 2 compensatie in de EHS is niet toegestaan behoudens in de onder lid 3 aangegeven gevallen;
- 3 in uitzonderingsgevallen kan worden gecompenseerd in begrensde beheersgebieden en (gedeelten van) EVZ's:
 - a bij beheersgebieden wanneer er sprake is van een grote meerwaarde ten opzichte van het vastgelegde ambitieniveau voor het beheersgebied, van versnelling en van fysieke compensatie; de oppervlakte beheersgebied die voor compensatie wordt aangewend dient elders opnieuw concreet te worden begrensd of eventueel terug te vloeien naar de provinciale hectarenpot voor beheersgebied, zodat de totale oppervlakte aan beheersgebied gelijk blijft;
 - b bij EVZ's alleen als aanvulling op die stroken waar reeds instrumentarium of middelen voor beschikbaar zijn;
- 4 Compensatie buiten de GHS mag niet ten koste gaan van een goede agrarische structuur.

Artikel 5 Wijze van compensatie

- 1 De aangetaste natuur- en landschappelijke waarden in de GHS en AHS-landschap dienen te worden gecompenseerd waarbij de omvang van de compensatie wordt bepaald door:
 - a de omvang van het vernietigd areaal
Het vernietigde areaal dient minimaal in dezelfde oppervlakte te worden gecompenseerd. Afhankelijk van de aard en de kwaliteit van de vernietigde waarden wordt er bovenop een kwaliteitstoeslag gehanteerd. De bepaling van de kwaliteitstoeslag wordt uitgedrukt in extra te compenseren oppervlakte natuur. Bij een ontwikkelingstijd van 0-10 jaar wordt geen kwaliteitstoeslag berekend. Bij kwaliteiten die een minimale ontwikkelingstijd van 10 - 25 jaar nodig hebben wordt een kwaliteitstoeslag van 1/3 van de oppervlakte gehanteerd. Bij een ontwikkelingstijd van 25-100 jaar wordt een kwaliteitstoeslag van 2/3 van de oppervlakte gehanteerd. Bij een ontwikkelingstijd van meer dan 100 jaar is maatwerk bovenop de kwaliteitstoeslag van 2/3 van de oppervlakte vereist.
 - b het verstoorde/versnipperde areaal
Afhankelijk van de mate van verstoring/versnippering, dient een compensatie in oppervlakte plaats te vinden;
 - c de mate waarin de functionaliteit van natuur- en landschapswaarden is aangetast; bij aantasting dient het compensatieplan gericht te zijn op het intact houden of herstellen van de functionaliteit;
- 2 Potentiële natuurwaarden in de GHS dienen te worden gecompenseerd middels:
 - a het planologisch veiligstellen van gelijkwaardige gebieden en/of
 - b het daadwerkelijk tot ontwikkeling brengen van een deel van de resterende potenties of aanleg van landschapselementen.

Artikel 6 Realisatietermijn compenserende maatregelen

- 1 De uitvoering van het compensatieplan dient uiterlijk gelijktijdig met de voltooiing van de versturende ingreep gestart te zijn.
- 2 In een tijdschema dat deel uitmaakt van de uitvoeringsovereenkomst leggen betrokken partijen vast wanneer er met de uitvoering van de compensatie wordt aangevangen en wanneer deze dient te zijn afgerond.
- 3 Wanneer sprake is van een onontkoombare aantasting van (het leefgebied van) bedreigde soorten dient de compensatie gerealiseerd te worden vóór aanvang van de ingreep. In dat geval dient een vervangende biotoop voor aanvang van de ingreep beschikbaar te zijn.

Artikel 7 Zekerstelling Uitvoering

- 1 De planologische verankering van de compensatie wordt geregeld in een bestemmingsplan.
- 2 Tegelijkertijd met het ter goedkeuring aan GS aanbieden van het aantastende plan of het verzoek om een verklaring van geen bezwaar, dient ook het plan waarin de compenserende bestemming wordt geregeld ter goedkeuring te worden voorgelegd.
- 3 Om de feitelijke uitvoering en het beheer van het natuurcompensatieplan te garanderen, sluiten de initiatiefnemer en gemeente een overeenkomst; deze overeenkomst maakt onderdeel uit van het natuurcompensatieplan.

- 4 Indien de gemeente tevens initiatiefnemer is, wordt een overeenkomst gesloten tussen de provincie en de gemeente. Indien de provincie initiatiefnemer is, wordt een overeenkomst tussen de gemeente en de provincie gesloten. Indien het Rijk initiatiefnemer is wordt een overeenkomst tussen het Rijk en de gemeente(n) gesloten.
- 5 In de overeenkomst wordt bepaald dat de uitvoering van de compensatie zal plaatsvinden conform het compensatieplan. De overeenkomst bevat een boetebeding op grond waarvan de initiatiefnemer een bedrag verbeurt aan de gemeente bij niet, niet tijdige of onvolledige nakoming van de overeenkomst, dit onverminderd het recht van de gemeente of provincie om nakoming alsnog te vorderen.
- 6 Wanneer er sprake is van een overeenkomst tussen de gemeente en de provincie respectievelijk het Rijk wordt geen boetebeding opgenomen.
- 7 Het bedrag van het boetebeding vervalt aan de gemeente die dit geld bestemt voor natuurcompensatie; het boetebeding is een bedrag dat tenminste gelijk is aan alle directe en indirecte kosten die samenhangen met compensatie.

Artikel 8 Financiële compensatie

- 1 Financiële compensatie is niet toegestaan, tenzij:
 - a na gedegen onderzoek fysieke compensatie binnen de gemeentegrenzen of in de regio niet mogelijk is; of
 - b de compenserende bestemmingsplanherziening slechts gedeeltelijk dan wel niet kan doorgaan als gevolg van het geground verklaren van beroepschriften door een rechtscollege; of
 - c er sprake is van een gering tot zeer gering effect op beschermde natuurwaarden, hetgeen wil zeggen dat er geen bedreigde biotopen of soorten in het geding zijn, het te vernietigen/aan te tasten natuurterrein of landschapselement kleiner is dan 0,25 ha en het element geen verbindingsfunctie vormt voor bedreigde soorten.
- 2 De bij financiële compensatie verkregen gelden dienen in de provinciale compensatievoorziening te worden gestort.
- 3 Indien gebruik wordt gemaakt van de compensatievoorziening dient een overeenkomst tussen de provincie en de initiatiefnemer te worden opgesteld waarin onder meer voorwaarden worden opgenomen over de besteding van het geld voor het realiseren van de uit te voeren compensatietaakstelling(en). De statencommissie(s) belast met Ruimtelijke Ordening en Milieu wordt hiervan in kennis gesteld.

Artikel 9 Afstemming op andere overheidsregelingen met betrekking tot aanleg natuur, bos en landschap

- 1 Uitvoering van compensatiewerken in gebieden waar al concreet vastgelegde verplichtingen liggen tot het realiseren van nieuwe natuur, nieuw bos en/of nieuwe landschapselementen is niet toegestaan en zal niet erkend worden als (onderdeel van) de uitvoering van een compensatieverplichting.
- 2 Maatregelen waarvoor overheidssubsidie is of wordt aangewend zullen niet erkend worden als onderdeel van het voldoen aan een compensatieverplichting.
- 3 Bij compensatieplichtige ingrepen is tenminste deze provinciale beleidsregel van toepassing. Waar ander beleid slechts gedeeltelijk overeenkomt met de eisen van deze provinciale beleidsregel, zal de compensatie moeten worden aangevuld tot aan de

eisen van deze provinciale beleidsregel is voldaan. Daar waar hogere eisen worden gesteld dan de provinciale beleidsregel geldt de zwaarstwegende regelgeving.

Artikel 10 Registratie en Monitoring

- 1 De provincie registreert alle projecten die onderworpen zijn aan deze regeling.
- 2 De gemeente (of provincie/Rijk) dient jaarlijks een voortgangsrapportage te leveren over de uitvoering van de compensatie.
- 3 De provincie zal de voortgang van de compensatie-uitvoering monitoren op basis van de aangeleverde voortgangsrapportages.
- 4 De provincie zal steekproefsgewijs veldcontroles uitvoeren.
- 5 Gedeputeerde Staten evalueert uiterlijk na 4 jaar het in het kader van deze regeling gevoerde beleid.

Artikel 11 Inwerkingtreding en overgangsbepaling

- 1 Deze regeling treedt in werking op 1 januari 2006 en vervangt de notitie toepassing natuurcompensatiebeginsel uit 1997.
- 2 De door de Provinciale Planologische Commissie tussen 1 januari 2004 en 1 januari 2006 gegeven adviezen over voorontwerpbestemmingsplannen op basis van de regeling natuurcompensatie van 1997 blijven van kracht.

Artikel 12 Hardheidsclausule

GS zijn bevoegd om af te wijken van de beleidsregel natuurcompensatie indien de uitvoering van enige bepaling uit deze regeling onredelijke gevolgen met zich meebrengt in relatie tot het doel dat deze beleidsregel dient. De Statencommissie belast met Ruimtelijke Ordening en Milieu zal in kennis worden gesteld indien GS heeft besloten om af te wijken.

Toelichting

1 Algemeen

1.1 Doel beleidsregel natuurcompensatie

Doel van deze beleidsregel is het opstellen van beleidsregels voor natuurcompensatie en daarmee te zorgen dat er bij onontkoombare aantastingen van natuur- en landschapswaarden geen ‘netto verlies’ aan waarden optreedt. De beleidsregel is van toepassing op het grondgebied van de provincie Noord-Brabant. De beleidsregel is bij aantasting van natuur- en landschapswaarden door intensieve vormen van ruimtegebruik pas aan de orde nadat door de Provinciale Planologische Commissie middels een principe-uitspraak advies is gegeven over de onontkoombaarheid van de aantasting. De beleidsregel vervangt de in 1997 door GS vastgestelde notitie ‘toepassing compensatiebeginsel’ (tenzij er sprake is van de in artikel 11 genoemde bepaling). Deze notitie is gebaseerd op het streekplan van 1992, het Besluit uitwerking compensatie natuur- en landschapswaarden (PS, 1993), alsmede op het door Provinciale Staten vastgestelde Natuurbeleidsplan Noord-Brabant (1993). Bij de vaststelling van het streekplan in 2002 was deze notitie nog van kracht.

Actualisering van het natuurcompensatiebeleid bleek nodig op grond van de resultaten van een begin 2004 uitgevoerde evaluatie. Bij deze evaluatie is zowel gekeken naar de uitvoering van compensatieplannen als de inhoud van de notitie ‘toepassing compensatiebeginsel’. Geconcludeerd werd ondermeer dat:

- een betere registratie en monitoring van de uitvoering van de compensatieplannen gewenst is;
- het huidige compensatiebeleid op een aantal punten verduidelijking dan wel aanpassing behoeft;
- nieuwe wettelijke kaders in het compensatiebeleid zullen moeten worden ingebed.

Met deze beleidsregel wordt beoogd om het compensatiebeleid zo helder en transparant mogelijk te formuleren. De beleidsregel moet gemeenten en initiatiefnemers duidelijk maken hoe compensatieverplichtingen dienen te worden uitgevoerd en aan welke criteria Gedeputeerde Staten compensatieplannen en overeenkomsten zullen toetsen.

In bijlage A wordt een schematisch overzicht gegeven van de verschillende te nemen stappen bij een compensatieplichtige activiteit.

De voorschriften vormen het toetsingskader van GS bij het beoordelen van compensatieplichtige plannen. GS hebben de mogelijkheid gemotiveerd van een van de beschreven regels af te wijken.

1.2 Het compensatiebeginsel

Zonering buitengebied

Een van de redenen om de notitie ‘toepassing compensatiebeginsel’ uit 1997 te actualiseren is de in het streekplan van 2002 aangepaste zonering van het buitengebied. In het streekplan 2002 is de GHS en de AHS als volgt opgebouwd:

Hoofdzone	Subzone
GHS-natuur	natuurparel overig bos- en natuurgebied ecologische verbindingzone
GHS-landbouw	leefgebied kwetsbare soorten leefgebied struweelvogels natuurontwikkelingsgebied
AHS-landschap	leefgebied dassen waterpotentiegebied RNLE-landschapsdeel
AHS-landbouw	zoekgebied veeverdichtingsgebieden vestigingsgebied glastuinbouw mogelijk doorgroeigebied glastuinbouw glasboomteeltgebied AHS-overig

Relatie EHS-GHS

De bestaande bos- en natuurgebieden, de begrensde te ontwikkelen natuurgebieden en de ecologische verbindingzones vallen binnen de GHS-natuur. Deze begrenzings zijn vastgelegd in het natuurgebiedsplan (2002).

De robuuste ecologische verbindingzones worden nader begrensd in het kader van de gebieds- en reconstructieplannen. Bij deze (robuuste) evz's gaat het vaak nog om *potentiële* verbindingen waarop enkel een indicatieve aanduiding rust.

De begrensde beheersgebieden vallen binnen de GHS-landbouw. Deze gebieden zijn vastgelegd in het beheers- en landschapsgebiedsplan (2002).

De EHS, uitgaande van de begrenzing in de natuurgebiedsplannen, valt geheel binnen de streekplancategorie GHS en bestaat uit alle bestaande bos- en natuurgebieden, de begrensde te ontwikkelen natuurgebieden, de beheersgebieden en de evz's (inclusief robuuste evz's).

Het natuurcompensatiebeginsel

Het natuurcompensatiebeginsel heeft betrekking op de natuur- en landschapswaarden in de GHS en AHS-landschap en in gebieden die in vigerende bestemmingsplannen zijn bestemd als bos- of natuurgebied. Voor een duurzame instandhouding en ontwikkeling van deze zones is het beleid gericht op het bieden van een planologische basisbescherming. Daarbij worden uitbreiding, intensivering en nieuwvestiging van intensieve vormen van ruimtegebruik alsmede ruimtelijke ingrepen in bodem- en waterhuishouding zoveel mogelijk tegengegaan. Alleen in uitzonderingsgevallen zal de provincie in overweging nemen om natuur- en landschapswaarden voor andere functies te laten wijken.

Onder uitzonderingsgevallen worden die gevallen verstaan waarin:

1. het belang van natuur- en landschapswaarden moet wijken voor een zwaarwegend maatschappelijk belang. Onder zwaarwegende maatschappelijke belangen worden in ieder geval openbare belangen verstaan, dus niet uitsluitend of overwegend particuliere belangen of belangen van bepaalde kleinere groepen van burgers. Veiligheids-, volksgezondheids- en wezenlijke milieubelangen zijn zonder meer zwaarwegend. Belangen die worden gediend door de aanleg van (inter) nationale, provinciale en regionale infrastructuur zijn dat ook, als nut en noodzaak daarvan zijn komen vast te staan. Sociale en economische belangen kunnen ook zwaarwegend zijn. Louter financiële belangen van een overheidsorgaan zijn in het algemeen niet als een zwaarwegend maatschappelijk belang te beschouwen. De Provinciale Planologische Commissie dient hierover door middel van een principe-uitspraak te adviseren.

en

2. door middel van een gedegen onderzoek is aangetoond dat voor die vormen van ruimtegebruik geen alternatieve locaties of andere oplossingen buiten de GHS, AHS-landschap of buiten deze zones gelegen gebieden die in vigerende bestemmingsplannen zijn bestemd als bos- of natuurgebied, voorhanden zijn.

Indien na afweging van belangen wordt besloten dat het belang van behoud van natuur- en landschappelijke waarden moet wijken voor een zwaarwegend maatschappelijk belang, wordt het compensatiebeginsel toegepast. Dit houdt in dat verzekerd moet zijn dat de aantasting van natuurwaarden en de daarmee samenhangende landschappelijke waarden tot het minimum wordt beperkt en wordt gecompenseerd conform de in deze beleidsregel opgestelde regels.

Het natuurcompensatiebeleid is ook aan de orde bij ruimtelijke ingrepen die thuishoren of kunnen horen in de GHS en AHS-landschap. Het betreft verblijfsrecreatie, ontgrondingen, golfbanen, lawaaisporten, militaire terreinen en duurzame energiehuishouding. Hiervoor is een specifiek beleid geformuleerd in het streekplan (paragrafen 3.4.9, 3.4.11 en 3.6.4 tot en met 3.6.6).

1.3 Toetsing aan de streekplankaarten

In het streekplan 2002 zijn kaartbeelden opgenomen van verschillende schaalniveaus. Daarnaast heeft de provincie voor een aantal thema's gedetailleerdere (digitale) kaarten ter beschikking. De schaal van de kaarten loopt uiteen van 1:10.000 tot 1: 50.000. De betreffende thema's zijn in gegeneraliseerde vorm opgenomen op de streekplankaarten (1:100.000). Deze kaarten zijn door provinciale staten vastgesteld en vormen dus het toetsingskader voor compensatieplannen. De onderliggende gedetailleerdere kaarten zijn niet vastgesteld door provinciale staten. Deze kaarten worden beschouwd als werkkaarten waarmee zowel de gemeenten als de provincie bij het toetsen van (compensatie)plannen hun voordeel kunnen doen.

1.4 Relatie met ‘rood voor groen’

Soms worden compensatietaakstellingen op basis van het compensatiebeleid verward met ‘rood voor groen’ beleid. Bij ‘rood voor groen’ wordt echter geen natuur aangetast en wordt een andere doelstelling nagestreefd. Het gaat om het ontwikkelen van nieuwe natuur in ruil voor het mogen ontwikkelen van ‘rood’ met het doel een kwaliteitsimpuls aan een gebied te geven. Natuur die in het kader van ‘rood voor groen’ wordt aangelegd, kan niet worden aangewend om te voldoen aan compensatieverplichtingen.

2 Toelichting per artikel

Toelichting bij artikel 2. Wanneer is het natuurcompensatiebeginsel van toepassing?

Algemeen

Het provinciale compensatiebeleid is van toepassing op bestemmings-, wijzigings- en uitwerkingsplannen of verzoeken om verklaring van geen bezwaar ex artikel 19 die aan Gedeputeerde Staten worden voorgelegd en waarbij sprake is van aantastingen van natuur- en landschappelijke waarden in de GHS en AHS-landschap. Is van dergelijke aantastingen geen sprake dan geldt enkel de Boswet en de bepalingen uit het bestemmingsplan zoals bijvoorbeeld een aanlegvergunning. Daarnaast blijft de Europese regelgeving gelden (met name de Flora- en faunawet).

De beleidsregel is eveneens van toepassing op concrete beleidsbeslissingen waarvoor GS/PS bevoegd gezag zijn.

Gebieden die in vigerende bestemmingsplannen zijn bestemd als bos- of natuurgebied

Conform het streekplan 2002 is het natuurcompensatiebeginsel van toepassing op onontkoombare aantastingen van natuur- en landschapswaarden binnen de GHS en AHS-landschap, zoals aangeduid op de plankaart behorende bij het streekplan. Vanwege het schaalniveau van de streekplankaarten (1:100.000) zijn echter niet alle (kleine) gebieden die onder de GHS en AHS- landschap vallen op de kaart als zodanig terug te vinden. Het compensatiebeginsel is dan alleen van toepassing op die gebieden die ook in bestemmingsplannen positief bestemd zijn als bos- en natuur.

Omgang met natuur in de AHS-landbouw die planologisch niet is beschermd

Hiervoor wordt verwezen naar de partiële herziening van het streekplan (december 2004) die bepaalt dat ingeval er op gronden in de AHS landbouw die volgens het geldend bestemmingsplan niet als zodanig zijn bestemd, bos of natuur spontaan is ontstaan of anders dan als compensatie respectievelijk met toepassing van het rood-voor-groen-beleid is aangelegd, is een afweging inzake de planologische bescherming daarvan eerst na 10 jaar na dat ontstaan of die aanleg vereist. Spontaan ontstane c.q. aangelegde natuur in AHS-landbouw jonger dan 10 jaar (met uitzondering van compensatienatuur respectievelijk rood-voor-groen-natuur) heeft dus geen planologische bescherming en wordt hooguit beschermd door richtlijnen of sectorale wetgeving.

Overigens dient in dit verband opgemerkt dat ook altijd nog de bestaande wetgeving in nationaal en internationaal verband (zoals Boswet, Flora- en Fauna wet, Natuurbeschermingswet) van toepassing is.

Actuele natuurwaarden

Met de actuele natuurwaarden in de GHS en AHS-landschap worden alle waar te nemen vormen van natuur in een gebied bedoeld. Deze waarden hoeven niet elk jaar, in elk seizoen en in elk gebied waargenomen te worden. Te denken valt bijvoorbeeld aan gebieden die dienen als tijdelijk fourageer- of leefgebied voor bepaalde diersoorten zoals

een opvanggebied voor rietganzen of kraanvogels. Voor planten geldt dat, alhoewel ze in principe het hele jaar aanwezig zijn, ze niet altijd waarneembaar zijn.

Potentiële natuurwaarden

Potentiële natuurwaarden worden aangetroffen in de natuurontwikkelingsgebieden binnen de GHS landbouw (beekdalen en kwelzones, begrensd in de natuurgebiedsplannen) en de natuurontwikkelingsgebieden binnen de EHS. Door de aanwezigheid van biotische- en a-biotische omstandigheden kan een gebied geschikt zijn voor de ontwikkeling van een bepaald natuurtype. Heeft zich dit natuurtype door externe factoren, zoals landbouwkundig gebruik, nog niet kunnen ontwikkelen, is er sprake van potentiële natuurwaarden. Compensatie van potentiële natuurwaarden is aan de orde indien het zeldzame tot redelijk zeldzame natuurtypen betreft.

Landschappelijke waarden

Alleen de landschappelijke waarden die direct samenhangen met de natuurwaarden (zoals houtwallen, maasheggen, beukenlanen) dienen te worden gecompenseerd. Voor de bescherming en ontwikkeling van andere landschappelijke waarden (zoals archeologische waarden, landschappelijke openheid, cultuurhistorische - en aardkundige waarden) is afzonderlijk beleid geformuleerd (paragraaf 3.4.1. streekplan 2002).

Toelichting bij artikel 3. Natuurcompensatieplan

Het natuurcompensatieplan kan in feite beschouwd worden als de toelichting bij het bestemmingsplan waarin de compenserende bestemming wordt geregeld. Het natuurcompensatieplan gaat in op de aantasting van de natuur- en landschappelijke waarden, waarbij exact bepaald wordt welk natuurtype aangetast wordt en welke oppervlakte en natuurkwaliteiten hierbij verloren gaan (inclusief de gevolgen van versnippering en verstoring). Het plan geeft aan waar de compensatie plaatsvindt en welk natuurdoeltype wordt gerealiseerd. Inzicht wordt gegeven in de realisatietermijn. Verder moet in het plan worden aangetoond dat het beheer uitgevoerd zal worden door een instantie met de juiste beheersdoelstellingen (zoals Staatsbosbeheer, Vereniging Natuurmonumenten, Brabants Landschap, gemeente). Jaarlijks dient naar de provincie een voortgangformulier te worden gestuurd. De gemeente, als eindverantwoordelijke voor het opstellen van een bestemmingsplan, heeft bij de totstandkoming van het compensatieplan de coördinerende rol.

Netto-verlies aan natuur- en landschapswaarden

Doel van de compensatie is het terugbrengen van verloren gegane natuurwaarden en potenties tot ontwikkeling van natuurwaarden zodanig dat per saldo 'geen netto verlies' aan waarden voor wat betreft areaal, kwaliteit en samenhang resteert. Alleen het verlies aan waarden dat resteert na genomen mitigerende maatregelen dient te worden gecompenseerd.

Grote projecten

Sommige projecten bestrijken het grondgebied van meerdere gemeenten. Hierbij valt te denken aan de aanleg van wegen, spoorwegen, dijken en kanalen. Bij dergelijke projecten kunnen de betrokken gemeenten onderling afspreken om één gezamenlijk compensatieplan op te stellen. Dit werkt voor alle betrokken partijen efficiënter en

bovendien biedt dit de mogelijkheid om de compensatie geclusterd in te zetten. Dit sluit aan op het streven naar robuustheid in groene structuren.

Toelichting bij artikel 4. Waar kan worden gecompenseerd?

Zoeklocaties compensatie

Het natuurcompensatiebeleid is gericht op een duurzame instandhouding en ontwikkeling van de kwaliteit van natuur en landschap binnen de GHS en AHS-landschap.

Natuurcompensatie dient bij voorkeur in de GHS plaats te vinden in de nabijheid van de aantasting. Eventueel mag ook buiten de GHS gecompenseerd worden indien dit leidt tot robuustere structuren.

Compensatie binnen de EHS

Binnen de EHS is de mogelijkheid voor compensatie niet wenselijk omdat hiervoor gelden en instrumentarium beschikbaar zijn en de realisatie hiervan is gegarandeerd.

In uitzonderingsgevallen is compensatie in begrensde beheersgebieden mogelijk. Deze gebieden vallen geheel binnen de GHS-landbouw. Voor deze gebieden is geen aankooptitel aanwezig. De gebieden zijn begrensd omdat hier potenties aanwezig zijn om, op basis van vrijwilligheid, door middel van beheersmaatregelen natuur- en landschappelijke waarden te ontwikkelen. In de meeste gevallen grenzen de beheersgebieden aan de begrensde te ontwikkelen natuurgebieden of aan bestaande natuurgebieden. Daadwerkelijke natuurontwikkeling in deze gebieden past daardoor goed in het streven om te komen tot robuustheid in groene structuren.

In die uitzonderingsgevallen waarbij binnen begrensd beheersgebied wordt gecompenseerd, zal door de provincie de vrijgekomen oppervlakte beheersgebied worden toegevoegd aan de totale oppervlakte nog niet nader begrensd beheersgebied (de provinciale hectarenpot) in Noord-Brabant. Deze oppervlakte kan elders concreet worden begrensd of worden toegevoegd aan de oppervlakte ten behoeve van de 'ruime jas van de EHS'. Een Ruime Jasgebied is een apart beheersgebied. Het gebied bestaat uit een groot zoekgebied (de zogenaamde 'ruime jas') waarbinnen beheersovereenkomsten worden afgesloten. Vooraf is besloten wat de maximumoppervlakte is waarbinnen beheersovereenkomsten kunnen worden afgesloten. Deze oppervlakte is altijd een stuk kleiner dan het totale areaal zoekgebied.

De nieuwe begrenzingen zullen periodiek worden doorgevoerd via een besluit van GS tot wijziging van het beheers- en landschapsgebiedsplan.

Compensatie in een ecologische verbindingszone is alleen aan de orde als het een aanvulling betekent op instrumentarium of middelen die reeds beschikbaar zijn voor een gedeeltelijke inrichting van de zone.

Instandhouden goede agrarische structuur

Daar waar compensatie buiten de GHS plaatsvindt dient rekening gehouden te worden met het instandhouden van een goede agrarische structuur. Compensatie mag bijvoorbeeld niet leiden tot versnippering van het agrarische gebied maar moet geconcentreerd plaatsvinden. De reconstructie- c.q. gebiedsplannen kunnen hierbij een richtinggevende rol vervullen.

Ontwikkelingsgericht inzetten van compensatie-instrument

Indien bij het uitvoeren van compensatieverplichtingen aansluiting gezocht wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen en beleidsplannen, kan door het inzetten van het compensatie-instrument worden bijgedragen aan een betere, robuustere en meer duurzame groenstructuur. Compensatie kan op deze manier een (extra) bijdrage leveren aan de uitvoering van bestaande plannen/projecten.

Toelichting bij artikel 5. Wijze van compensatie

Mitigatie

Voordat compensatie aan de orde is dienen eerst eventuele mitigerende maatregelen te worden uitgevoerd. Alleen verlies aan waarden dat resteert na het nemen van mitigerende maatregelen moet worden gecompenseerd.

Onder mitigatie wordt verstaan het beperken van de nadelige effecten op de locatie van de ingreep. Mitigatie is er in belangrijke mate op gericht om de nadelige effecten voor natuur- en landschapswaarden, door het nemen van specifieke maatregelen zoveel mogelijk te verkleinen. Dit kan gebeuren door een natuurvriendelijke inrichting, landschappelijke inpassing, planning van de werkzaamheden in het juiste seizoen e.d.

Voorbeelden van mitigerende maatregelen zijn o.a. geluidsschermen, wildviaducten, dassentunnels, de aanleg van beplanting, wijzigen van grondwaterstand en aanleg van verbindingzones.

In beeld brengen van de aantastingen

Alvorens te kunnen bepalen hoe de compensatie dient plaats te vinden, dient de aantasting van de natuur- en landschappelijke waarden goed in beeld te worden gebracht. Dit betekent dat inzicht dient te bestaan in:

1 de door de ingreep aangetaste oppervlakte.

Het betreft de concrete oppervlakte natuurwaarden welke teniet gaat als gevolg van de ingreep.

2 de kwaliteit van de aangetaste waarden.

Hierbij wordt gedacht aan de tijd welke een natuurtype nodig heeft om tot optimale kwaliteit te komen en de functie welke het natuurtype heeft binnen het lokale ecosysteem. De compensatie van dit kwaliteitsverlies houdt er rekening mee dat er een periode moet worden overbrugd waarin de waarden van het vervangende gebied zich kunnen ontwikkelen tot het kwaliteitsniveau dat verloren is gegaan. De bepaling van de kwaliteitstoeslag wordt uitgedrukt in extra te compenseren oppervlakte natuur.

3 de aard van de aangetaste waarden.

In principe moet compensatie plaatsvinden door de ontwikkeling van gelijksoortige natuur. Dit is ook het uitgangspunt van de Boswet waarin de eis gesteld wordt dat de gevelde oppervlakte bos minimaal 1:1 terugkomt. In sommige gevallen kan het echter wenselijk zijn andersoortige natuur terug te brengen. Dit kan bijvoorbeeld plaatsvinden in de kwaliteitstoeslag, waarin niet per definitie hetzelfde natuurdoeltype behoeft te worden teruggebracht.

4 de door de ingreep veroorzaakte verstoring en versnippering.

Hierbij wordt de oppervlakte gerekend die als gevolg van de invloed en uitstraling van de ingreep, niet meer optimaal kan functioneren. Te denken valt aan aantasting van oppervlakte door geluidsoverlast, verlichting, versnippering en verstoring (bv van de waterhuishouding). Bepaling van deze oppervlakte is maatwerk maar indien mogelijk zal relevant wetenschappelijk onderzoek en jurisprudentie hierbij worden betrokken.

5 de door de ingreep aangetaste functionaliteit van een gebied.

Van belang is ook dat de functionaliteit van de aangetaste natuur- en landschapswaarden wordt gecompenseerd. In de natuur is sprake van complexe natuurlijke processen en verbanden. Soorten zijn voor hun voortbestaan afhankelijk van andere soorten en van, voor hun soort, specifieke leefgebieden. Aan voortplantings-, foerageer- en overwinteringsgebieden kunnen hoge eisen gesteld worden door de diverse soorten. De bijdrage die een gebied levert aan de instandhouding van natuurlijke processen en verbanden noemen we de functionaliteit. Het gaat in de meeste gevallen bij functionaliteit niet over natuurdoeltypen, maar over (landschaps)structuren en biotische en a-biotische omstandigheden.

Voorbeelden van functionaliteiten zijn:

- normaal beheerde agrarische graslanden voor dassen;
- lijnvormige elementen in het landschap waarop vleermuizen zich kunnen oriënteren;
- steilranden en steile oevers voor oeverzwaluwen;
- kelders en oude holle bomen voor vleermuizen;
- oude gebouwen en torens met broedgelegenheid voor kerkuilen;
- zandpaden en open zandvlaktes zijn belangrijk voor bepaalde insecten, zoals graafwespen;
- hoog opgaand bos voor roeken.

6 de door de ingreep aangetaste potentiële natuurwaarden.

Bij potentiële natuurwaarden is er sprake van abiotische omstandigheden. Dit betreft veelal terreinen met een bijzondere waterhuishouding of bodemopbouw die in potentie veel kansen bieden om natuurwaarden te ontwikkelen.

Toelichting bij artikel 6. Realisatietermijn compenserende maatregelen

In deze beleidsregel wordt een koppeling gemaakt tussen de uitvoering van de compensatie en de uitvoering van de versturende ingreep. Uiterlijk gelijktijdig met de voltooiing van de versturende ingreep, dient met de uitvoering van de compensatie te zijn gestart d.w.z. een start te zijn gemaakt met de inrichtingsmaatregelen. Als de ingreep direct het leefgebied van een bedreigde soort ernstig onomkeerbaar aantast, dient eerst ervoor te worden gezorgd dat een vervangende en door de soort in gebruik genomen biotoop beschikbaar is, voordat met de versturende ingreep mag worden gestart.

In een tijdschema dat deel uitmaakt van de uitvoeringsovereenkomst leggen partijen vast wanneer met de uitvoering van de compensatie wordt aangevangen en wanneer deze dient te zijn afgerond. Van belang in dit verband is te wijzen op artikel 9 in de modelovereenkomst. Hierin is opgenomen dat indien er sprake mocht zijn van een wijziging in de omstandigheden buiten toedoen van de partijen waardoor uitvoering van

de overeenkomst op enig ogenblik niet langer op de vastgelegde wijze mogelijk is, partijen verplicht zijn medewerking te verlenen aan een aanpassing van de overeenkomst.

Toelichting bij artikel 7. Zekerstelling uitvoering

De provincie hecht veel waarde aan het veiligstellen van de feitelijke uitvoering van de noodzakelijk natuurcompensatie. Het gaat hierbij om een combinatie van:

- a het planologisch veiligstellen van de gronden ten behoeve van de compensatie;
- b het privaatrechtelijk waarborgen van de feitelijke uitvoering.

Ad a De planologische veiligstelling

Gelet op het feit dat in deze beleidsregel een planologische verankering wordt gevraagd van de gronden waarop de compenserende maatregelen plaatsvinden, kan uitsluitend worden gewerkt met een bestemmingsplan. Het aantastende plan kan echter ook via een artikel 19 procedure worden geregeld. Gezien de grote samenhang tussen beide plannen gaat een sterke voorkeur uit naar bundeling van deze plannen in één bestemmingsplan. Op die manier kan een optimale afstemming tussen de aantastende en compenserende plandelen worden bereikt.

Tegelijkertijd met het ter goedkeuring voorleggen aan GS van het aantastende plan of het verzoek om een v.v.g.b. dient ook het bestemmingsplan waarin de compenserende bestemming wordt geregeld en het daarbij behorende compensatieplan te worden voorgelegd.

Ad b De privaatrechtelijke waarborging van de feitelijke uitvoering

Teneinde de feitelijke uitvoering van de compensatie te garanderen dient het gemeentebestuur met de initiatiefnemer een overeenkomst te sluiten waarin wordt vastgelegd dat de initiatiefnemer zorgdraagt voor de uitvoering van de compensatie conform de afspraken die zijn gemaakt in het compensatieplan. Deze overeenkomst dient onderdeel uit te maken van het compensatieplan. In de overeenkomst tussen initiatiefnemer (indien het een private partij betreft) en gemeente moet een boetebeding worden opgenomen om een tijdige en volledige compensatie te waarborgen.

Een boetebeding is een clause die het bedrag vastlegt dat de initiatiefnemer moet betalen bij niet nakoming van diens verplichtingen. Een boetebeding voorkomt idealiter procedures, hetzij omdat partijen tevoren de hoogte van de schadevergoeding vastleggen (de zogenaamde schadefixeringsfunctie van het beding), hetzij omdat het boetebeding correcte nakoming stimuleert (de aansporingsfunctie). Het boetebeding dient alle met de compensatie samenhangende kosten te dekken. Hieronder worden in ieder geval verstaan: grondverwervingskosten, inrichtingskosten, kosten van beheer van de gerealiseerde nieuwe natuur-, bos-, en of landschapswaarden gedurende de eerste vijf jaar na de voltooiing van de aanleg alsmede alle overheadkosten zoals planvormings- en voorbereidingskosten, directie- en toezichtskosten, administratie- communicatie- en voorlichtingskosten en kosten van vergunningen.

Indien de initiatiefnemer een overheidsorgaan betreft dienen eveneens overeenkomsten afgesloten te worden. De volgende mogelijkheden doen zich daarbij voor:

- de gemeente is zelf initiatiefnemer; overeenkomst tussen gemeente en provincie;
- de provincie is initiatiefnemer; overeenkomst tussen provincie en gemeente;
- het Rijk is initiatiefnemer; overeenkomst tussen Rijk en gemeente(n).

Omdat de intensieve bestuurlijke relaties tussen de overheden voldoende mogelijkheden bieden om nakoming van de gemaakte afspraken te toetsen, kan een boetebeding hier achterwege gelaten worden.

Aangezien zowel het bestemmingsplan als het compensatieplan wordt opgesteld door of onder verantwoordelijkheid van het gemeentebestuur, gaan wij ervan uit dat de gemeente de handhaving en naleving van de afspraken die zijn vastgelegd in de overeenkomst op zich neemt.

Toelichting bij artikel 8. Financiële compensatie

Uitgangspunt bij de toepassing van financiële compensatie blijft dat fysieke compensatie plaatsvindt. Met het afkopen van de compensatie door middel van een financiële vergoeding wordt zeer terughoudend omgegaan. Dit zou de initiatiefnemer te gemakkelijk ontslaan van zijn verplichting te zoeken naar goede compensatiemogelijkheden. De natuur is niet gebaat bij een financiële afkoop, maar bij de realisatie van nieuwe (compenserende) natuur. Alleen in die gevallen waarbij het fysiek niet mogelijk is natuur te compenseren kan een financiële compensatie aan de orde zijn. Hiervan kan sprake zijn indien na gedegen onderzoek blijkt dat fysieke compensatie binnen de gemeentegrenzen of een andere gemeente in de regio niet mogelijk is of in geval de compenserende bestemmingsplanherziening slechts gedeeltelijk dan wel niet door kan gaan, als gevolg van het gegrond verklaren van beroepsschriften door een rechtscollege. Voorts zijn wij van mening dat indien er sprake is van een aantasting van geringe omvang met geringe tot zeer geringe effecten op beschermde natuurwaarden financiële compensatie mogelijk moet zijn. Dit biedt de mogelijkheid om met geld van diverse geringe aantastingen in één gebied natuur te realiseren hetgeen de robuustheid ten goede komt. Dit heeft de voorkeur boven het afzonderlijk en versnipperd compenseren van de geringe aantastingen. Wij spreken van geringe aantastingen wanneer er sprake is van een zeer beperkte omvang (0,25 ha), er geen sprake is van bedreigde biotopen of soorten en het element geen verbindingsfunctie vervult.

In het geval van financiële compensatie dient de initiatiefnemer het overeengekomen bedrag te storten in de provinciale compensatievoorziening, waarmee de provincie elders nieuwe natuur kan ontwikkelen of stimuleren. De hoogte van het bedrag voor financiële compensatie wordt bepaald door alle met de compensatie samenhangende kosten (zie definitie boetebeding onder toelichting artikel 7).

De provinciale compensatievoorziening is ingesteld op 22 oktober 1993 door Provinciale Staten. Wanneer van deze compensatievoorziening gebruik wordt gemaakt, dient er een overeenkomst tussen de provincie en initiatiefnemer te worden opgesteld, waarin onder andere voorwaarden kunnen worden verbonden aan de besteding van het geld. Te denken valt aan voorwaarden ten aanzien van soort natuur en realisatietermijn, zodat het geld in lijn met onderhavige beleidsregel wordt besteed.

Toelichting bij artikel 9. Afstemming op andere overheidsregelingen

Er is sprake van meerdere wetgeving op rijks- en Europees niveau (structuurschema Groene Ruimte, Habitat- Vogelrichtlijn, Boswet, Wet Milieubeheer) waarin compensatierichtlijnen zijn opgenomen. Een goede afstemming is vereist omdat voor een gebied meerdere kaders kunnen gelden met ieder hun eigen specifieke eisen.

Daar waar de eisen van ander beleid geheel of tenminste overeenkomen met de eisen van de provinciale beleidsregel, worden geen aanvullende eisen gesteld. Waar ander beleid dit slechts gedeeltelijk invult zal de compensatie moeten worden aangevuld tot aan de eisen van de provinciale regel is voldaan. Daar waar hogere eisen worden gesteld dan de provinciale beleidsregel geldt de zwaarstwegende regelgeving.

Voor wat betreft Tracéplichtige projecten en de daaraan gekoppelde natuurcompensatieregelgeving, geldt het Rijksbeleid.

Indien er sprake is van een hogere instantie met *eigen* regelgeving ten aanzien van natuurcompensatie die niet voldoet aan de criteria van de provinciale regelgeving, geldt *tenminste* de regelgeving van de hogere instantie. In dergelijke gevallen zal de provincie middels overleg proberen afspraken te maken over aanvullende maatregelen om de compensatie zoveel mogelijk conform de provinciale regelgeving te laten plaatsvinden. Uitgangspunt zal daarbij zijn dat er bij onontkoombare aantastingen van natuur- en landschapswaarden geen ‘netto verlies’ aan waarden optreedt.

Toelichting bij artikel 10. Registratie en Monitoring

Om overzicht te houden over het aantal natuurcompensatieprojecten en de voortgang van de compensatieprojecten binnen de provincie Noord-Brabant registreert de provincie alle natuurcompensatieprojecten en de voortgang van deze projecten.

Registratieformulier

Voor de registratie van natuurcompensatieprojecten wordt gebruik gemaakt van de gegevens die door de gemeenten (of provincie /Rijk) over betreffende natuurcompensatieprojecten worden aangeleverd. De gemeente (provincie/Rijk) levert de gegevens over het natuurcompensatieproject aan via een volledig ingevuld registratieformulier (bijlage B). Het ingevulde formulier maakt deel uit van het ingediende compensatieplan. Zonder het ingevuld registratieformulier voldoet het ingediende compensatieplan niet aan de eisen.

Voortgangformulier

Na de start van de uitvoering wordt de voortgang van natuurcompensatieprojecten gevolgd en geregistreerd door gebruik te maken van door de gemeente (provincie/Rijk) geleverde gegevens. De gemeenten (provincie/Rijk) leveren de gegevens over de voortgang van de natuurcompensatieprojecten aan door jaarlijks een ingevuld voortgangformulier in te sturen (bijlage C). De eerste rapportage dient een jaar na aanvang van het compensatieproject te worden ingestuurd. De datum van insturen legt de gemeente vast in het registratieformulier. Het insturen van de ingevulde voortgangformulieren gebeurt tot het compensatieproject is afgerond.

Naast deze schriftelijke monitoring zal de provincie ook steekproefsgewijs in het veld onderzoek doen naar de uitvoering van de compensatietaakstellingen.

Toelichting bij artikel 11. Inwerkingtreding en overgangsbepaling

Voorkomen dient te worden dat compensatieplichtige plannen waarover reeds door de directie ROH en de Provinciale Planologische Commissie is geadviseerd, grote vertraging ondervinden door alsnog aanvullende eisen op basis van het geactualiseerde beleid te stellen. Daarom is een overgangsregeling opgenomen.

Toelichting bij artikel 12. Hardheidsclausule

Hoewel van beleidsregels gezegd kan worden dat het openbaar bestuur ten aanzien van beleidsregels een inherente afwijkingsbevoegdheid heeft, wordt er hier nadrukkelijk voor gekozen expliciet een hardheidsclausule in de regel op te nemen. De regel geeft daarmee toepassing aan het beginsel dat is neergelegd in artikel 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht.

Bijlagen

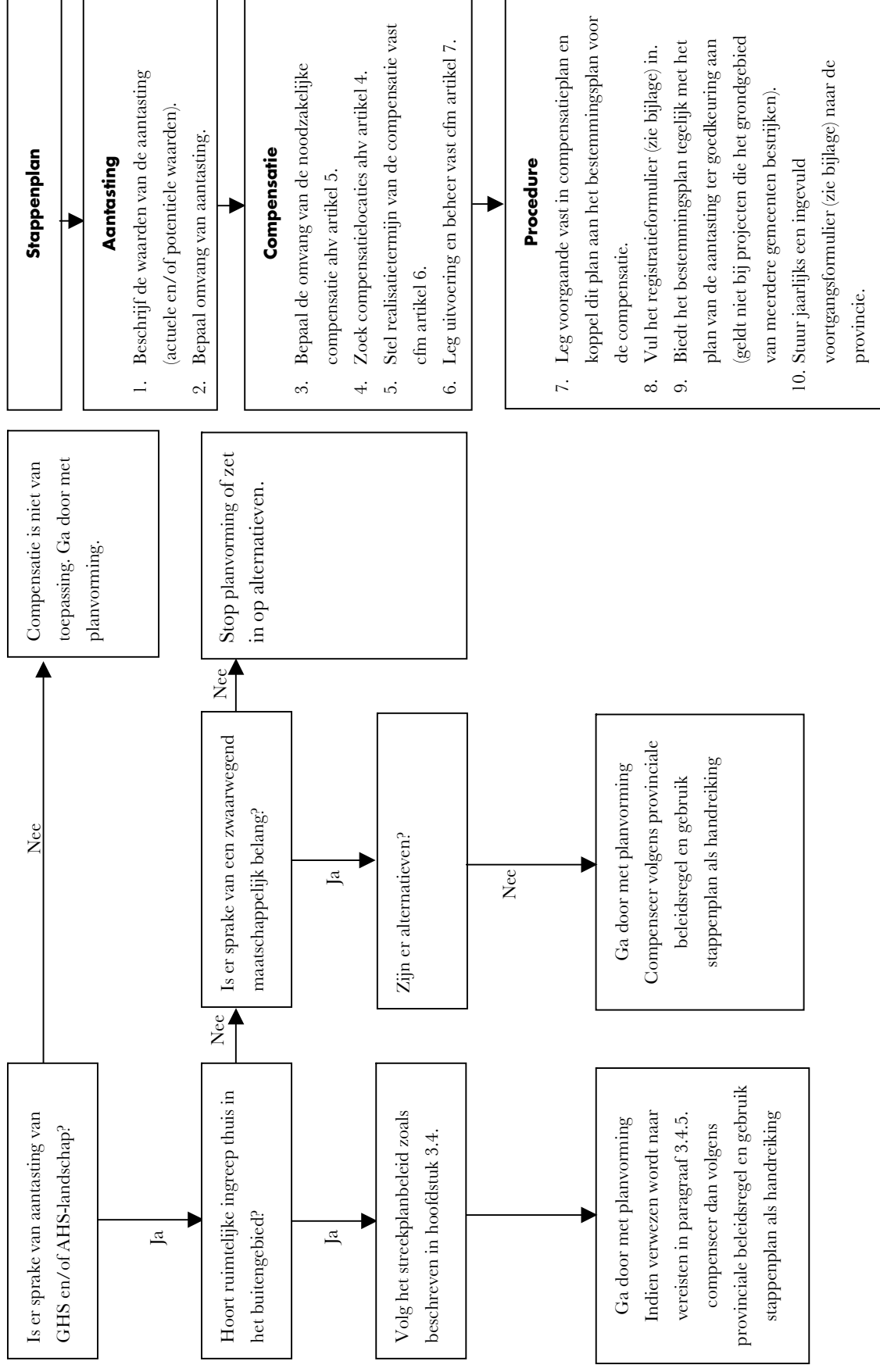
Bijlage A: Stappenplan

Bijlage B: Registratieformulier

Bijlage C: Voortgangformulier

Bijlage D: Modelovereenkomst

Bijlage A: Stappenplan



Bijlage B: Registratieformulier

Algemene informatie	
Naam van het project	
Indienende gemeente/ Initiatiefnemer	
Contactpersoon bij gemeente (1)	
Omschrijving van het project (2)	
Compensatieovereenkomst (3)	
Boetebeding (4)	
Vervaldatum boetebeding	
Geplande aanvang project	
Datum insturen van voortgangformulier (6)	
Zijn boswet, flora- en faunawet of vogel- en habitatrichtlijnen van toepassing (7)	
Aantasting natuur	
Geplande datum aanvang aantasting	
Geplande datum realisatie aantasting	
Natuurtype aantasting	
Oppervlakte aantasting (ha)	
Type aantasting: vernietiging en/of verstoring (8)	
Locatie aantasting (9)	
Kaartengegevens aantasting (10)	

Compensatie natuur	
Geplande datum aanvang compensatiemaatregelen	
Geplande datum realisatie compensatie	
Natuurdoeltype compensatie	
Maatregelen uit te voeren ter compensatie (11)	
Oppervlakte compensatienatuur (ha)	
Locatie compensatienatuur (9)	
Kaartgegevens compensatie (10)	
Toekomstig eigenaar van de compensatienatuur	
Toekomstig beheerder van de compensatienatuur	

Toelichting

- (1) Gegevens van persoon die bij de indienende gemeente optreedt als contactpersoon voor de provincie voor het betreffende project.
- (2) Wat zijn de aard en de reden van het betreffende project.
- (3) Tussen welke partijen is er een compensatieovereenkomst gesloten.
- (4) Wat is de hoogte van de bij het project horende boetebeding en wat zijn de bijbehorende voorwaarden.
- (5) Op welke datum wordt de boetebeding invorderbaar.
- (6) Een jaar na de start van het project moet het eerste compensatievoortgangformulier aan de provincie verstuurd worden.
- (7) Is bij het opstellen van het compensatieplan rekening gehouden met aanpalende wetgeving.
- (8) Beschrijving van de natuuraantasting.
- (9) Gemeente/plaats/adres/kavel waar de aantasting/compensatie plaatsvindt.
- (10) Kaart en/of luchtfoto van de locatie van de aantasting/compensatie. Deze als bijvoegen bij het compensatieregistratieformulier.
- (11) Beschrijving van de maatregelen die ter compensatie worden uitgevoerd.

Bijlage C: Voortgangformulier

Algemene informatie	
Naam van het project	
Indienende gemeente/ Initiatiefnemer	
Contactpersoon bij gemeente	
Omschrijving van het project	
Aantasting natuur	
Aanvangsdatum aantasting (1)	
Uitgevoerde aantastingmaatregelen (2)	
Realisatiedatum aantasting (3)	
Compensatie natuur	
Aanvangdatum compensatie (1)	
Uitgevoerde compensatiemaatregelen (2)	
Realisatie compensatie (3)	
Overdracht compensatienatuur aan eigenaar compensatienatuur (4)	
Overeenkomst met de beheerder compensatienatuur gesloten (5)	

Toelichting

- (1) Datum waarop de uitvoering van de aantasting/compensatie gestart is.
- (2) Welke aantastingmaatregelen/compensatiemaatregelen zijn er uitgevoerd ten tijde van het insturen.
- (3) Datum waarop de aantasting/compensatie gerealiseerd is.
- (4) Datum waarop de compensatienatuur wordt overgedragen aan de nieuwe eigenaar. (Indien van toepassing).
- (5) Datum waarop een beheerovereenkomst met de beheerder van de compensatienatuur gesloten is. (Indien van toepassing).

Bijlage D: Modelovereenkomst

Modelovereenkomst inzake het zekerstellen van natuurcompensatie

Ondergetekenden:

1. De gemeente ..., vertegenwoordigd door ..., burgemeester van ..., genoemde gemeente ingevolge ... van de Gemeentewet rechtens vertegenwoordigend, handelend ter uitvoering van ... besluit van ... hierna te noemen ‘Gemeente’ ¹⁾

en

2. ... (initiatiefnemer)

In aanmerking nemende:

- ...
- ...

Verklaren te zijn overeengekomen:

Artikel 1 Definities en reikwijdte

- het plangebied omvat ...;
- het *compensatieplan* ...;
- onder initiatiefnemer wordt in deze overeenkomst verstaan initiatiefnemer of diens rechtsopvolger;
- onder gemeente wordt in deze overeenkomst verstaan de gemeente of haar rechtsopvolger.

Artikel 2

2.1 Onderdeel van de overeenkomst maakt/maken uit: ... (tekening(en)) en het compensatieplan

Artikel 3 Verplichtingen initiatiefnemer

- 3.1 De initiatiefnemer is gehouden voor eigen rekening de gronden in te richten en te beheren overeenkomstig het bestemmingsplan en het compensatieplan. Het compensatieplan wordt als bijlage ‘X’ bij deze overeenkomst gevoegd en als ingelast in deze overeenkomst beschouwd.
- 3.2 Initiatiefnemer zal jaarlijks aan de gemeente verslag uitbrengen van zijn inspanningen, activiteiten en resultaten inzake inrichting, beheer en gebruik. Een afschrift van dit verslag wordt toegezonden aan het college van gedeputeerde staten van de provincie Noord-Brabant.

Artikel 4 Verplichtingen gemeente

4.1 De gemeente zal voor rekening van initiatiefnemer het ontwerpbestemmingsplan conform het door partijen overeengekomen compensatieplan opstellen³⁾.

- 4.2 De gemeente zal zich inspannen om het ontwerpbestemmingsplan of het verzoek om een verklaring van geen bezwaar op een zo kort mogelijke termijn in procedure te brengen en een zo vlot mogelijk verloop van de procedure te bevorderen, een en ander voor zover zich zulks verdraagt met de publiekrechtelijke taak van de gemeente.
- 4.3 De gemeente zal voorts alle benodigde medewerking verlenen om te bewerkstelligen dat initiatiefnemer steeds tijdig zal kunnen beschikken over de benodigde vergunningen, vrijstellingen en machtigingen en de daaraan verbonden voorwaarden, althans voor zover zich zulks verdraagt met de correcte uitoefening van de publiekrechtelijke taken en bevoegdheden van de gemeente⁴⁾.

Artikel 5 Beheer en onderhoud

- 5.1 De gemeente en initiatiefnemer zullen in overleg binnen een jaar na het sluiten van deze overeenkomst een ter zake kundige instantie belasten met het toezicht op de juiste uitvoering van het in artikel 3.1. bedoelde compensatieplan⁵⁾. De kosten van het uit te voeren toezicht komen voor rekening van ...

Artikel 6 Tijdschema

- 6.1 Het tijdschema is als bijlage 'X' bij deze overeenkomst gevoegd en dient als ingelast in deze overeenkomst beschouwd te worden.

Artikel 7 Overgedragen rechten aan derden

- 7.1 De initiatiefnemer mag, behoudens vooraf verkregen schriftelijke toestemming van de gemeente, diens rechten en verplichtingen voortvloeiende uit deze overeenkomst noch geheel, noch gedeeltelijk aan derden overdragen. De gemeente kan aan deze toestemming nadere voorwaarden verbinden ter waarborging van de behoorlijke nakoming van deze overeenkomst.

Artikel 8 Boetebeding

Indien de initiatiefnemer zijn verplichtingen op grond van deze overeenkomst niet nakomt zal hij een boete van 1000 (duizend) euro per dag verbeuren ten behoeve van de gemeente, onverminderd het recht van de gemeente om nakoming van de overeenkomst te vorderen. De boetebeding dient alle kosten die samenhangen met de compensatie te dekken. Onder kosten die samenhangen met de compensatie worden in ieder geval verstaan: grondverwervingskosten, inrichtingskosten, kosten van beheer van de gerealiseerde nieuwe natuur-, bos-, en of landschapswaarden gedurende de eerste vijf jaar na de voltooiing van de aanleg alsmede alle overheadkosten zoals planvormings- en voorbereidingskosten, directie- en toezichtkosten, administratie- communicatie- en voorlichtingskosten en kosten van vergunningen.

Artikel 9 Ontbinding, wijziging, schadevergoeding

- 9.1 Indien ter uitvoering -door de gemeente- van deze overeenkomst door het gemeentebestuur besluiten moeten worden genomen, welke aan goedkeuring van toezichthoudende instanties zijn onderworpen, is de gemeente tot uitvoering dezer overeenkomst slechts gehouden, indien en voor zover die goedkeuring (in beroep) wordt verkregen, zonder dat door initiatiefnemer ter zake enigerlei schadeloosstelling kan worden gevorderd. partijen nemen het bepaalde in artikel 9.3 in acht.
- 9.2 In het geval dat de inhoud van definitief verleende vergunningen, vrijstellingen en machtigingen dan wel de inhoud van een voor het plangebied vastgesteld en goedgekeurd bestemmingsplan afwijkt van het inrichtingsplan, zal aanpassing van het inrichtingsplan aan die inhoud plaats vinden. Voor zover een zodanige afwijking kan worden opgelost door indiening van een aanvullende bouwvergunningaanvraag, zal de initiatiefnemer na wederzijds goedvinden tot indiening overgaan.
- 9.3 Mocht, behoudens hetgeen bepaald in artikel 9.2, ten gevolge van een wijziging in de omstandigheden buiten toedoen van partijen, uitvoering van de overeenkomst op enig ogenblik niet langer op de thans voorgestelde wijze mogelijk zijn, dan zijn beide partijen verplicht medewerking te verlenen aan een aanpassing van deze overeenkomst. Deze aanpassing dient zoveel mogelijk aan te sluiten bij de bestaande inhoud en strekking van de overeenkomst, de daarin neergelegde rechten en verplichtingen van ieder van partijen en de financiële verhoudingen tussen partijen.

Artikel 10 Geschillenregeling

- 10.1 Ingeval een geschil ontstaat zullen partijen overleg plegen over de oplossing daarvan. Voert dat overleg niet tot een resultaat, dan zal dat geschil ook met betrekking tot de uitvoering van deze overeenkomst en/of haar toepassing, en ook in geval slechts door een der partijen een geschil aanwezig wordt geacht, met uitsluiting van de gewone rechter beslecht worden bij wijze van arbitrage, door drie scheidslieden voor elk geschil afzonderlijk.
- 10.2 De gemeente en initiatiefnemer benoemen elk een arbiter. Deze arbiters tezamen benoemen een derde arbiter, die jurist dient te zijn en die zal fungeren als voorzitter. Ingeval binnen zes weken nadat een der partijen te kennen heeft gegeven dat een geschil aanwezig is, geen volledig arbitraal trio is geformeerd, kan de meest gereede partij de President van de Arrondissementsrechtbank te ... verzoeken de (ontbrekende) arbiters aan te wijzen en te benoemen. Dit alles laat onverlet de bevoegdheid van partijen in geval een spoedeisende aangelegenheid de bevoegde President van de rechtbank van de Arrondissementsrechtbank in te schakelen, rechtsprekend in kort geding.

Aldus overeengekomen en in tweevoud getekend te ... op

Toelichting bij modelovereenkomst compensatie

- 1 De vraag welk orgaan bevoegd is, is niet in zijn algemeenheid te beantwoorden. Vaak zal de raad bevoegd zijn. Van belang is de vraag of en in hoeverre de raad de bevoegdheid tot het aangaan van overeenkomst aan burgemeester en wethouders heeft gedelegeerd. Verder is uiteraard van belang de bevoegdheidsverdeling in het kader van de bestemmingsplanprocedure en in het kader van de vrijstellingsprocedure;
- 2 In de considerans kan het volgende in een of andere vorm worden opgenomen: nemen het volgende in aanmerking:

“de initiatiefnemer heeft het voornemen (...volgt beschrijving)

de realisering van deze plannen zal een aantasting van de Groene Hoofdstructuur tot gevolg hebben;

op grond van het provinciale beleid worden in de Groene Hoofdstructuur uitbreiding, intensivering en nieuwvestiging van intensieve vormen van ruimtegebruik alsmede ruimtelijke ingrepen in de bodem- en waterhuishouding, zoveel mogelijk tegengegaan;

als er sprake is van een zwaarwegend maatschappelijk belang en onderzoek heeft aangetoond dat vanwege ruimtelijke aspecten geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten de Groene Hoofdstructuur, kunnen ingrepen worden toegestaan;

in het geval er sprake is van een dergelijke onontkoombaarheid kan medewerking worden verleend aan een bestemmingsplanwijziging als zeker gesteld is dat voldoende in compensatie van de aan te tasten waarden is voorzien;

daarbij is uitgangspunt dat volledige compensatie van de aan te tasten waarden plaatsvindt volgens het beginsel ‘geen netto verlies’; initiatiefnemer is er in principe zelf verantwoordelijk voor dat op een geschikte locatie in de directe omgeving compensatie plaatsvindt;

uitgangspunt is dat gelijktijdig met de ‘aantastende’ bestemmingsplanherziening een planherziening wordt aangeboden, waarin voorzien wordt in een compenserende bestemming.

de gemeente dient in de richting van de provincie aan te tonen dat de feitelijke uitvoering van de compensatie en het beheer worden zekergesteld;

het aangaan van een overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer is het meest geschikte middel om deze zekerstelling aan te tonen.”

- 3 Bij deze bepaling is als uitgangspunt genomen dat er al een *compensatieplan* is opgesteld.
Overeengekomen wordt dat de gemeente een bestemmingsplan opstelt en dat de initiatiefnemer voor de uitvoering van compensatie en voor beheer zorgt op grond van dat inrichtingsplan.
- 4 Hiermee wordt ook bedoeld op het verkrijgen van bijvoorbeeld ontgronding-vergunningen, milieuvergunningen en bouwvergunningen. De inspanningsverplichting en ook het verlenen van medewerking voor het verkrijgen van vergunningen e.d. dienen uiteraard een einde te nemen wanneer dergelijke verplichtingen gaan strijden met de verantwoordelijkheden die de gemeente heeft als vergunningverlenend orgaan of als orgaan dat verantwoordelijk is voor de vaststelling van het bestemmingsplan.
- 5 Voorbeelden van ter zake kundige instanties zijn: Staatsbosbeheer, Brabants Landschap, Natuur monumenten.

BIJLAGE 7

Toetsing EHS reconstructie N617

TOETSING EHS RECONSTRUCTIE N617

PROVINCIE NOORD-BRABANT

CONCEPT

19 november 2008

074002886:0.2

B01055.000003.002



Inhoud

Samenvatting	3
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Doel van de toets	6
1.3 Beschrijving van het plangebied	6
1.4 Voorgenomen werkzaamheden	6
2 Ecologische hoofdstructuur	8
2.1 De Ecologische Hoofdstructuur	8
2.2 Spelregels EHS	8
2.2.1 Algemeen	8
2.2.2 Compensatie EHS	9
2.2.3 Beleidsregel natuurcompensatie Noord-brabant	12
2.2.4 Concretisering	12
2.2.5 Significantie	13
3 Wezenlijke waarden en kenmerken van het plangebied	14
3.1 Inleiding	14
3.1.1 Natuurdoelen en kwaliteit	15
3.1.2 Geomorfologische en aardkundige waarden en processen	17
3.1.3 Waterhuishouding	17
3.1.4 Kwaliteit van bodem, water, lucht, rust, stilte, donkerte en openheid	17
3.1.5 Landschapstructuur en belevingswaarde	19
4 Effecten op de EHS	20
4.1 Natuurwaarden en –kwaliteit	20
4.2 Geomorfologische en aardkundige waarden en processen	20
4.3 Waterhuishouding (grond- en oppervlaktewater)	21
4.4 Kwaliteit van bodem, water, lucht, rust, stilte, donkerte en openheid	21
4.5 Landschapstructuur en belevingswaarde	21
4.6 Conclusies	21
5 Afweging	22
5.1 Significantie van effecten	22
5.1.1 Compensatie EHS	22
5.2 Conclusie	24
6 Conclusie	25
7 Bronnen	26
Colofon	27

Samenvatting

In het kader van verbetering van verkeersveiligheid heeft de provincie Noord-Brabant besloten om een reconstructie uit te voeren op de weg N617 tussen 's-Hertogenbosch en Schijndel.

Het plangebied voor de werkzaamheden is zowel de N617 zelf, als een strook aan weerszijden van de weg gelegen. Het tracé kruist op verschillende plaatsen delen van de EHS (Ecologische Hoofdstructuur) en GHS (Groene Hoofdstructuur).

De voorgenomen plannen en activiteiten hebben mogelijk nadelige invloed op de EHS en GHS en voorkomende wezenlijke waarden en kenmerken. Hierbij dient niet alleen gekeken te worden naar negatieve effecten op huidige waarden, maar ook op de potentiële waarden waarvoor het gebied is aangewezen: de zogenoemde natuurdoelen. Nadelige effecten dienen te worden onderzocht en uitgesloten. Als gevolgen niet significant zijn wordt gekeken of mitigerende en compenserende maatregelen wel voldoen aan het compensatiebeginsel van de provincie Noord-Brabant.

Op verschillende plaatsen vindt fysieke aantasting door ruimtebeslag van de GHS plaats. Hierbij gaan echter geen unieke natuurwaarden verloren. De verbreding van de weg leidt tot ruimtebeslag op natuurdoeltypen. Indirecte effecten door de werkzaamheden worden niet verwacht. Als verbreding van de weg gepaard gaat met een toename van verkeer kan dit leiden tot de achteruitgang van een aantal natuurlijke kenmerken en waarden van het gebied (lucht, stilte, donkerte). De kap van bomen voor de verbreding van de weg gaat gepaard met meer openheid van het landschap. De kap dient binnen de GHS gecompenseerd te worden. De overige wezenlijke waarden en kenmerken van het plangebied van de GHS worden niet aangetast.

Fysiek ruimtebeslag op de EHS moet voor de verschillende natuurtypen met de volgende oppervlaktes (inclusief de kwaliteitstoeslag) worden gecompenseerd:

▪ Bloemrijk grasland	0,0030 ha
▪ Ecologische verbindingszone	0,0360 ha
▪ Multifunctioneel bos	0,2960 ha
▪ Reservaatakker	0,0430 ha

Mogelijk moet nog een deel ruimteverlies door een rotonde van Bloemrijk grasland worden gecompenseerd. Dit kan worden meegenomen in de compensatie die voor de verbreding van de N617 moet plaatsvinden.

Voor het verlies aan GHS moet volgens het compensatiebeginsel van de provincie Noord-Brabant worden gecompenseerd. Dit kan middels fysieke compensatie van het ruimtebeslag of kwaliteitsverbetering, bijvoorbeeld door middel van het aanleggen van een ecologische watergang. Ook het verlies van het leefgebied van de Das moet volgens het compensatiebeginsel van de provincie Brabant worden gecompenseerd. De oppervlakte van de compensatie moet gelijk zijn aan het fysieke ruimtebeslag op de akkers langs de weg als de kwaliteit van het leefgebied voor dassen wordt vergroot, of mogelijk groter zijn als de kwaliteit niet verbetert.

Bij het aanleggen van tunnels in dassenleefgebied moet gelet worden op:

- geschiktheid van de tunnels voor dassen;
- afrasteren van de weg zodat de dassen naar de tunnels worden geleid en niet de weg oversteken.

Over exacte invulling van de compensatie moet overleg plaatsvinden met het Bevoegd Gezag. Hierbij gaat het om de exacte eisen die aan compensatie worden gesteld, de locatie en oppervlaktes van compensatie.

HOOFDSTUK 1

Inleiding

1.1

AANLEIDING

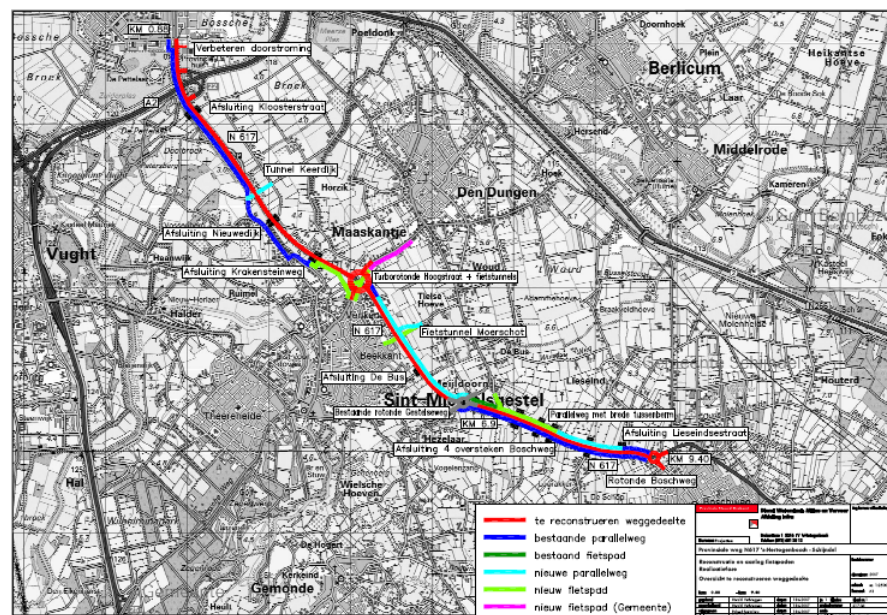
Duurzaam Veilig (Verkeer) is een initiatief van verschillende Nederlandse overheden om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten. Duurzaam veilig is in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Noord-Brabant beschreven als een belangrijk speerpunt.

De provincie Noord-Brabant heeft in het kader van de verkeersveiligheid besloten om een reconstructie uit te voeren op de weg N617 tussen 's-Hertogenbosch en Schijndel (zie Figuur 1.1). De directe aanleiding voor deze reconstructie betreft de noodzaak van een duurzaam veilige inrichting van het traject, het opheffen van onveilig oversteken en het realiseren van een primaire fietsrelatie vanuit Schijndel richting 's-Hertogenbosch.

Het plangebied voor de werkzaamheden is zowel de N617 zelf, als een strook aan weerszijden van de weg gelegen. Deze strook is ten behoeve van de fietsverbinding danwel een parallelweg. Niet alle plannen voor reconstructie van de weg en de samenhangende werkzaamheden passen binnen de vigerende bestemmingsplannen. Om de reconstructie wel te laten plaatsvinden heeft een herziening van de bestemmingsplannen plaatsgevonden. Voor een deel van het tracé betekent dit dat oppervlakteverlies optreedt voor gebieden aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Figuur 1.1

Reconstructie van de N617.



1.2

DOEL VAN DE TOETS

De voorgenomen activiteiten vinden plaats langs de N617 tussen 's-Hertogenbosch en Schijndel. Over de gehele lengte van dit tracé (zie Figuur 1.1) vinden verschillende werkzaamheden plaats. Het tracé kruist op verschillende plaatsen delen van de EHS (Ecologische Hoofdstructuur) en GHS (Groene Hoofdstructuur). Dit zijn gebieden waarin natuur voorrang krijgt. Op enkele locaties vindt mogelijk ruimtebeslag plaats op deze gebieden. Voorgenomen plannen en activiteiten kunnen een nadelige invloed hebben op de binnen het natuurgebied voorkomende wezenlijke waarden en kenmerken. Nadelige effecten dienen te worden onderzocht en uitgesloten volgens het 'nee, tenzij' principe beschreven in de Spelregels EHS [1]. Vervolgens moet worden gekeken of de mitigerende en compenserende maatregelen wel voldoen aan het compensatiebeginsel van de provincie Noord-Brabant. In het bijzonder moeten de compensatie voldoen aan beleidsregel natuurcompensatie provincie Noord-Brabant [2].

1.3

BESCHRIJVING VAN HET PLANGEBIED

Het plangebied kan bestaan uit akkers, grasvelden, bos, watergangen, et cetera. De breedte van deze strook varieert langs het tracé. Langs sommige delen wordt een parallelweg of een nieuwe watergang aangelegd. Langs deze delen zal het plangebied breder zijn, dan langs de delen waar alleen de weg verbreed wordt. Langs de bermen van de weg zijn kort gemaaide vegetaties te vinden waarin geen beschermde plantensoorten voorkomen. De N617 loopt tussen 's-Hertogenbosch en Schijndel en daartussen alleen langs de plaat Sint-Michiëlgestel. De weg loopt verder door hoofdzakelijk door akkers en graslanden.

1.4

VOORGENOMEN WERKZAAMHEDEN

In het voorontwerp van het bestemmingsplan N617 [3] zijn de volgende algemene maatregelen beschreven:

1. Reconstructie van de verhardingsconstructie van de N617.
2. Het complementeren van de primaire fietsrelatie 's-Hertogenbosch – Schijndel door de aanleg van fietspaden en parallelwegen.
3. Zorg dragen voor een adequate waterhuishouding, hiertoe bestaande duikers verlengen of vervangen.
4. Uitvoeren van het landschapsplan, inclusief de realisatie van de compensatiewerken voor de te verplaatsen bomen en overige vervallen natuurwaarden.
5. Aanleg van faunavoorziening(en) op basis van de vastgestelde Ontsnipperingsnota van de provincie (juli 1998) en het Flora- en Faunaonderzoek.
6. Verleggen van kabels en leidingen.
7. Het treffen van noodzakelijke maatregelen op basis van het akoestisch onderzoek, wat nog plaats moet gaan vinden.

Specifiek voor de verschillende wegvakken zijn de volgende maatregelen beschreven:

Wegvak Bosschebaan – Hoogstraat (km. 1,8 tot km. 4,6):

Binnen dit wegvak worden de bestaande onveilige oversteken ter hoogte van de Brandsestraat/Nieuwedijk en de Krakensteinweg opgeheven. Daarnaast wordt tussen de Krakensteinweg en de Duifhuisstraat aan de zuidwestzijde van de N617 (inclusief sloot voor het deel langs de N617) een tweerichtingsfietspad aangelegd.

Ter hoogte van de Keerdijk wordt een tunnel aangelegd voor landbouw- en fietsverkeer.

Aansluiting Hoogstraat (km. 4,6 tot km. 5,0):

Het bestaand kruispunt (Hoogstraat – Bosschebaan) wordt vervangen door een gedeeltelijk verhoogde (turbo)rotonde. Aan de zuidzijde van de Hoogstraat (richting 't Maaskantje) zal de gemeente gelijktijdig overgaan tot de aanleg van een tweerichtingsfietspad. Fietzers kunnen de N617 passeren onder de rotonde Hoogstraat met in totaal drie fietstunnels. De fietsverbinding onder de N617 door sluit aan op zowel het Loopsteegje en het nieuwe fietspad van de gemeente. De wegverharding van het Loopsteegje zal worden verbreed tot 4,50 m.

Wegvak Hoogstraat – Rotonde Gestelseweg (km. 5,0 tot km. 6,6):

Aan de noordoostzijde van de N617 wordt een nieuwe parallelweg aangelegd tussen het Loopsteegje en Zijweg Dungen (inclusief verbindingsweg met Moerschot). De parallelweg krijgt een breedte van 4,5 meter. Aan de noordoostzijde van de N617 wordt een nieuwe sloot (deels als waterschapssloot) (tussen de parallelweg en de eigendomsgrens) tussen het Loopsteegje en Zijweg Dungen aangelegd. Binnen dit wegvak worden de bestaande onveilige oversteken ter hoogte van Moerschot en De Bus opgeheven. Ter hoogte van Moerschot wordt een fietstunnel aangelegd.

Wegvak Gestelseweg – Lieseindsestraat (km. 6,9 tot km. 8,8):

Binnen dit wegvak wordt eveneens een nieuwe parallelweg (breedte 4,5 m) aangelegd aan de noordoostzijde van de provinciale weg tussen de Lieseindsestraat en Zijweg Dungen, aansluitend op de (achter)ontsluiting van het voormalig provinciaal depot. Er wordt een eenrichting fietspad vóór het voormalig provinciaal depot langs, aansluitend op het fietspad rondom de rotonde Gestelseweg aangelegd. Tevens wordt er een nieuwe (waterschaps)sloot aan de Noordoost-zijde van de N617 aangelegd (tussen de parallelweg en de eigendomsgrens) tussen de Lieseindsestraat en het voormalig provinciaal depot. De bestaande onveilige oversteken voor de bereikbaarheid van de percelen aan de Noordoost-zijde worden opgeheven. Ter hoogte van de Olieeindsestraat wordt een duiker op een dusdanige wijze ingericht dat deze kan worden gebruikt voor fauna. Net voor de Zijweg Dungen wordt een dassentunnel aangelegd.

Wegvak Lieseindsestraat - Boschweg (km. 8,8 tot km. 9,1):

Binnen dit wegvak komen de bestaande aansluiting van de Lieseindsestraat (noordoost-zijde) en de bestaande doorsteek (zuidwestzijde) op de N617 te vervallen. De Lieseindsestraat wordt aangesloten op de bestaande noordelijke parallelweg. De bestaande bebouwde komgrens van Schijndel wordt verplaatst naar km 8,8. De huidige bushaltevoorzieningen vervallen en worden vervangen door een nieuwe bushaltevoorzieningen ten westen van de aansluiting Boschweg.

Aansluiting Boschweg (km. 9,1 tot km. 9,2):

Het bestaand (drietaks) kruispunt binnen dit wegvak wordt vervangen door een rotonde met een extra aansluiting ten behoeve van het verkeer (op de parallelweg) van en naar de Nieuwe Slender en de Lieseindsestraat. Fietzers kunnen de N617 ten westen van de rotonde in twee richtingen gelijkvloers oversteken. Aan de noordzijde van de Structuurweg zal de gemeente gelijktijdig overgaan tot de aanleg van een tweerichtingen fietspad (als onderdeel van het primaire fietsnetwerk). Dit fietspad sluit via de Nieuwe Slender en de bestaande parallelweg aan op de nieuwe noordelijke parallelweg langs de N617.

HOOFDSTUK 2 Ecologische hoofdstructuur

2.1 DE ECOLOGISCHE HOOFDSTRUCTUUR

De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een samenhangend stelsel van bestaande natuurgebieden, nieuw te ontwikkelen natuur en verbindingzones. Ruimtelijk is dit vastgelegd door het Rijk in de Nota Ruimte [4]. De Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS) bestaat uit de door de in de Nota Ruimte vastgelegde EHS en door de provincie toegevoegde gebieden. In de provincie Brabant wordt de PEHS de Groene Hoofdstructuur (GHS) genoemd. De toegevoegde gebieden vallen niet onder de definitie van de EHS volgens de Nota Ruimte. In het streekplan en het provinciale compensatiebeginsel dient deze differentiatie nog aangebracht te worden.

2.2 SPELREGELS EHS

2.2.1 ALGEMEEN

Om de natuur in Nederland tot een goed functionerend netwerk te maken wordt de Ecologische Hoofdstructuur aangelegd (EHS). Voor de EHS heerst een ruimtelijk beschermingsregime. Het beleid is gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS. Binnen de EHS is het “nee, tenzij” beginsel aan de orde. Dit betekent dat in of in de omgeving van de GHS/EHS ingrepen met een significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden niet zijn toegestaan, tenzij:

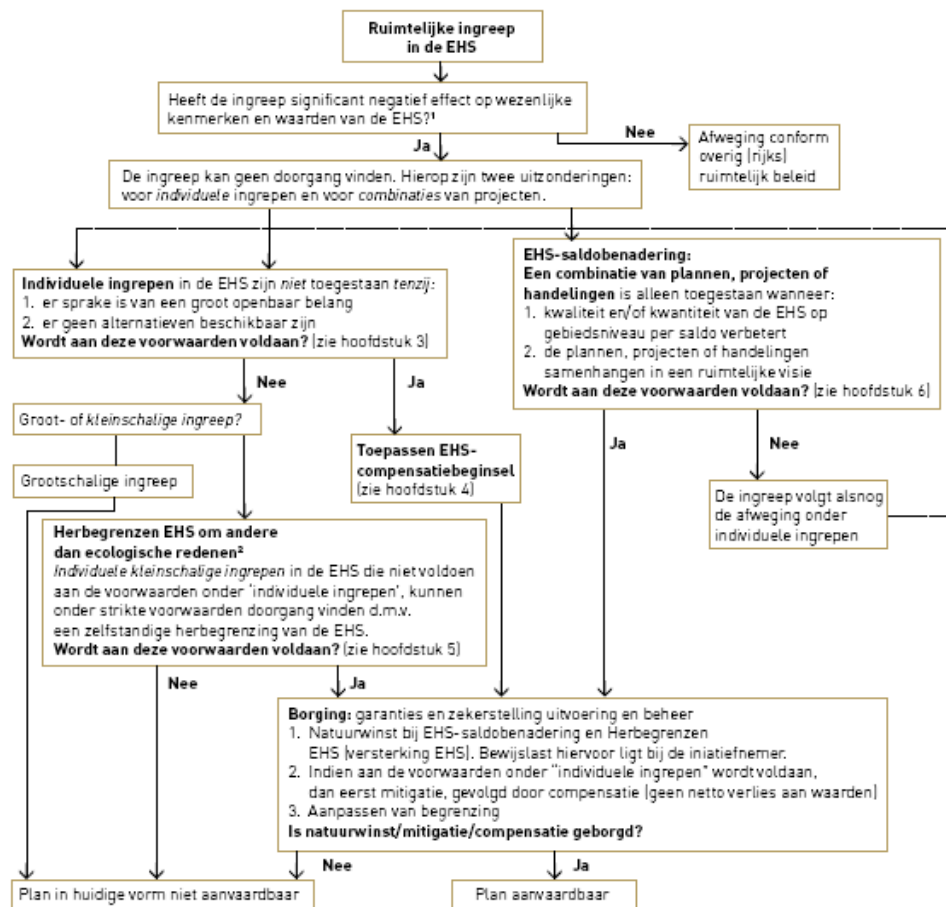
- er geen reële alternatieven zijn;
- er sprake is van redenen van groot openbaar belang.

Als een project of plan ondanks de significante negatieve effecten toch door kan gaan, moeten de negatieve effecten volledig worden gecompenseerd om het doel van het beleid te kunnen handhaven. In de Nota ruimte is een basis gegeven voor compensatie.

Het EHS-beschermingsregime is opgebouwd uit verschillende elementen. Dit zijn naast het “nee, tenzij”-regime, met als sluitstuk “natuurcompensatie”, de maatwerkinstrumenten “EHS-saldobenadering” en “herbegrenzen EHS”. Het doel van deze instrumenten is om binnen een duidelijk kader, ruimtelijke ontwikkelingen in de EHS mogelijk te maken, mits deze leiden tot netto winst voor de EHS. Deze instrumenten staan beschreven in het Stappenplan EHS. Dit stappenplan wordt aangehouden als effecten op de EHS significant zijn (zie Figuur 2.2). Bij niet significante effecten op de natuurwaarden vindt compensatie plaats aan de hand van het compensatiebeginsel van (in dit geval) de provincie Noord-Brabant.

Figuur 2.2

Stappen Schema Spelregels
EHS.



2.2.2

COMPENSATIE EHS

Compensatie van de EHS moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

1. Geen nettoverlies aan waarden, voor wat betreft areaal, kwaliteit en samenhang.
2. Compensatie aansluitend of nabij het gebied, onder de voorwaarde dat een duurzame situatie ontstaat.
3. Indien fysieke compensatie aansluitend of nabij het gebied onmogelijk is (zie 2), door compensatie door de realisering van kwalitatief gelijkwaardige waarden, danwel door fysieke compensatie verder weg van het aangetaste gebied.
4. Indien zowel fysieke compensatie als compensatie door kwalitatief gelijkwaardige waarden redelijkerwijs onmogelijk is (zie 2 en 3), wordt financiële compensatie geboden. Deze wordt in het door rijk en provincies beheerde Nationaal Groenfonds gestort, maar blijft gelabeld aan de betrokken ingreep.
5. Het tijdstip van besluit over de ingreep is ook het tijdstip waarop wordt besloten over aard, wijze en tijdstip van mitigatie en compensatie.

Daarnaast worden er nog een aantal inhoudelijke eisen gesteld aan de compensatie:

- Compensatie kan niet worden aangewend om regulier beleid, dat wil zeggen vastgestelde beleidsdoelen zoals natuurontwikkeling binnen de EHS, versneld te realiseren.

- In het vervangende areaal dient een basisinrichting te worden gerealiseerd, waarbij de waarden die verloren zijn gegaan, weer kunnen worden ontwikkeld; c.q. zich kunnen ontwikkelen (voorbeeld: bij het kappen van bos worden nieuwe bomen geplant).
- Om de samenhang in de EHS te waarborgen en dezelfde ecologische kwaliteit te realiseren kan het nodig zijn het areaal dat verloren gaat te compenseren met een groter areaal.
- Voor het kwaliteitsverlies van de bestaande natuurwaarden gedurende de ontwikkelingsperiode van het vervangende gebied wordt een toeslag op de fysieke compensatie berekend, zowel in oppervlak, als in extra budget om de extra kosten tijdens de beginjaren van omvormingsbeheer te ondervangen. Zie Tabel 2.1 voor de ontwikkeltijden en bijbehorende toeslagen.

Tabel 2.1

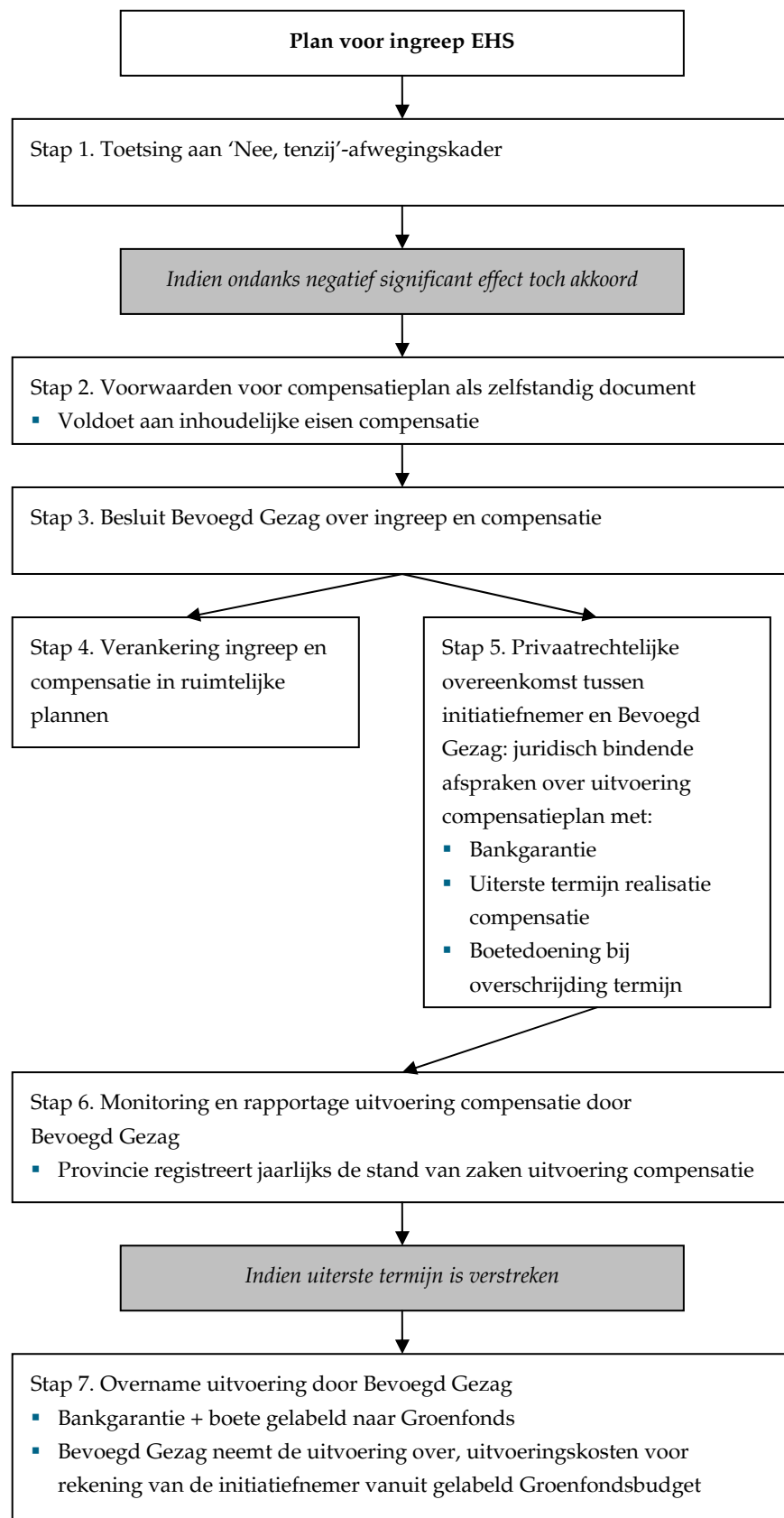
Ontwikkeltijden en
bijbehorende toeslagen voor
natuurcompensatie.

Ontwikkeltijd	Toeslag
< 5 jaar	Geen
5 -25 jaar	1/3 oppervlak + gekapitaliseerde kosten ontwikkelingsbeheer
25 – 100 jaar	2/3 oppervlak + gekapitaliseerde kosten ontwikkelingsbeheer
> 100 jaar	Grote onzekerheid over ontwikkelen verloren gegane kwaliteit. Per geval bekeken of zeldzame kwaliteit weer geregenereerd kan worden.

- De initiatiefnemer zorgt voor een waarborging van de vergoeding van reguliere beheerskosten voor een periode van 25 jaar. Dit kan bijvoorbeeld worden gedaan door het gebied in aanmerking te laten komen voor beheersubsidie.

Figuur 2.3

Schema met op hoofdlijnen de stappen in de compensatieprocedure voor de EHS (Uit: Spelregels EHS).



2.2.3

BELEIDSREGEL NATUURCOMPENSATIE NOORD-BRABANT

In het streekplan van de Provincie Noord-Brabant 'Brabant in Balans' is het buitengebied uitgewerkt. Het buitengebied is gezoneerd in een Groene Hoofdstructuur (GHS) en een Agrarische Hoofdstructuur (AHS). De GHS-gebieden zijn gereserveerd voor de functie natuur. Hier is plaats voor grondgebonden landbouw en recreatie met een groen karakter. Afhankelijk van de kwetsbaarheid van het gebied en de aard van de te beschermen natuurwaarden, wordt bepaald welke vormen van landbouw, toerisme en recreatie haalbaar zijn en met welke intensiteit. De GHS is de manier waarop de provincie Noord-Brabant de EHS heeft ingevuld. De GHS kan worden gezien als de EHS plus, die gebieden die nodig zijn voor het ecologisch functioneren van de EHS.

Op het grondgebied van de provincie Noord-Brabant is de Beleidsregel natuurcompensatie (november 2005) van kracht. Met deze beleidsregel wordt beoogd het compensatiebeleid zo helder en transparant mogelijk te formuleren.

Uit deze beleidsregel blijkt dat voor zowel de GHS als AHS-landschap het provinciale compensatiebeginsel geldt. Dit is alleen van toepassing op die gebieden die ook in bestemmingsplannen positief bestemd zijn als bos- en natuur.

Compensatie binnen de EHS is niet wenselijk en alleen in uitzonderingsgevallen mogelijk. Natuurcompensatie dient bij voorkeur wel binnen de GHS te gebeuren, in de nabijheid van de aantasting. Binnen de GHS zijn namelijk vaak al de potenties aanwezig voor de te compenseren natuur. Daar waar compensatie buiten de GHS plaatsvindt, moet wel rekening worden gehouden dat agrarisch gebied niet versnipperd wordt. Verder zijn de regels uit de Spelregels EHS van toepassing die in de Beleidsregel staan uitgewerkt.

Boswet

Alle beplantingen van bomen die groter zijn dan 10 are (1 are = 100 m²) of laanbeplantingen van meer dan 20 bomen. Dit geldt alleen voor bos buiten de bebouwde kom. Binnen drie jaar nadat een bos is gekapt moet het worden herplant. De Boswet kent de mogelijkheid om de herplantplicht uit te voeren op een andere perceel dan waar gekapt wordt. Compensatie moet plaatsvinden volgens de regels die provinciaal zijn vastgelegd. Compensatie moet vooraf worden geregeld in overleg met het bevoegd gezag (de Provincie).

2.2.4

CONCRETISERING

Bij ruimtelijke ingrepen wordt onderscheid gemaakt tussen individuele ingrepen en combinaties van ingrepen. De reconstructie van de N617 valt onder individuele ingrepen. Het toetsingskader hiervan is als volgt opgebouwd:

De eerste stap bestaat uit een toetsing waarbij beoordeeld wordt of de ingreep een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS tot gevolg heeft. Daarbij gaat het zowel om de huidige als potentiële waarden.

Vervolgens dient (voor individuele ingrepen) onderzocht te worden of in dit geval sprake is van een groot openbaar belang en of redelijke alternatieven aanwezig zijn. Indien aan deze twee voorwaarden wordt voldaan, treedt het compensatiebeginsel in werking, waarbij de 'restschade' na mitigatie gecompenseerd dient te worden. In de provinciale Beleidsregel natuurcompensatie is uitgewerkt hoe hier invulling aan gegeven dient te worden [2].

Uitgangspunt van het compensatiebeginsel is dat geen nettoverlies aan wezenlijke waarden en kenmerken op mag treden.

In dit rapport zullen in de effectenbeoordeling eventuele mitigerende maatregelen worden meegewogen om de maximale omvang van de effecten te kunnen beoordelen. Dit is noodzakelijk om de significantie van eventuele effecten te kunnen bepalen.

2.2.5

SIGNIFICANTIE

Bij de beoordeling of gevolgen voor een EHS gebied significant (kunnen) zijn, staan de natuurdoelen voor het gebied centraal. Deze zijn gerelateerd aan de soorten en natuurdoeltypen waarvoor het gebied is aangewezen en uiteindelijk gaat het dus om gevolgen voor die soorten en natuurdoeltypen. De gevolgen zijn onaanvaardbaar en derhalve significant wanneer het behalen van de instandhouding als gevolg van de ingreep of de activiteit wordt bemoeilijkt. Daarbij is van belang wat deze doelstellingen inhouden.

Hierbij is een aantal indicatoren gebruikt, voor zover algemeen toegankelijke informatie hierin inzicht kan bieden:

1. het relatieve belang van het door de planelementen beïnvloede gebied voor de betrokken natuurdoeltypen en/of soorten (gebied gelegen binnen de verstoringsafstanden zoals gehanteerd in het toetsingskader);
2. de staat van instandhouding van de natuurdoeltypen en soorten in het betreffende EHS gebied (gunstig, ongunstig);
3. de trend waarmee ze de afgelopen jaren voorkomen (vooruitgang of achteruitgang).

HOOFDSTUK 3

Wezenlijke waarden en kenmerken van het plangebied

3.1

INLEIDING

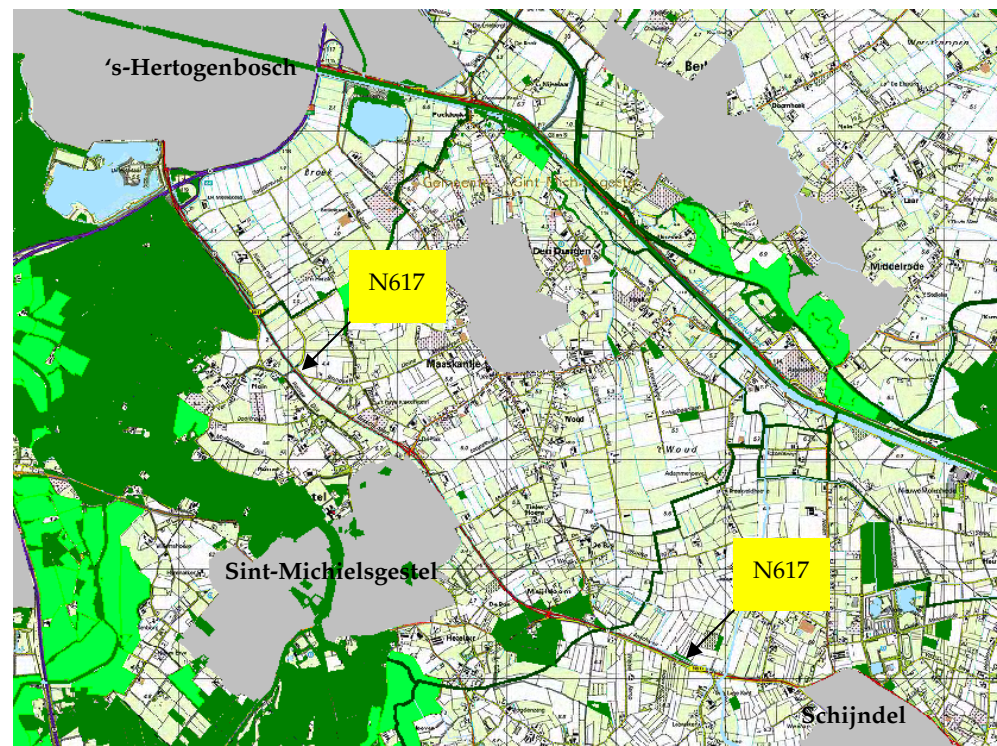
De wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS zijn actuele en potentiële waarden, gebaseerd op de natuurdoelen van het gebied [2], waarbij de volgende indeling wordt gehanteerd:

1. Natuurdoelen en kwaliteit.
2. Geomorfologische en aardkundige waarden en processen.
3. Waterhuishouding.
4. Kwaliteit van bodem, lucht, rust, donkerte en openheid.
5. Landschapsstructuur en belevingswaarde.

In Figuur 3.4 is een kaart met de N617, de EHS en EVZ's gegeven.

Figuur 3.4

Kaart met de ecologische hoofdstructuur van Brabant. Donkergroen zijn de gebieden van het Natuurgebiedsplan 2003, de lichtgroene zijn de Beheersgebieden 2004. De zwarte lijnen zijn EVZ's.

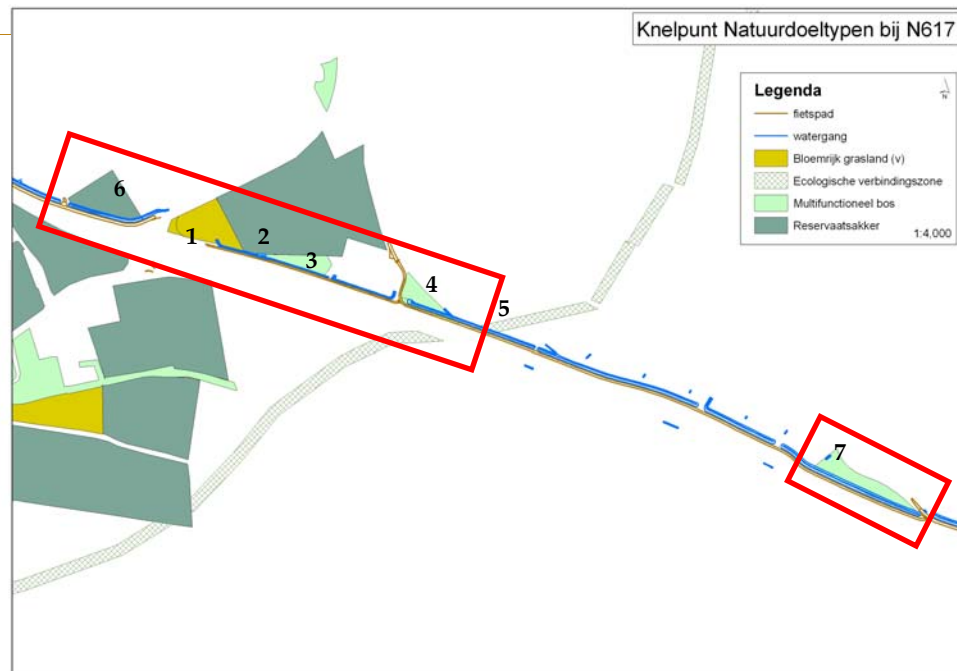


3.1.1 NATUURDOELEN EN KWALITEIT

De provincie Noord-Brabant heeft de visie opgesteld waarin wordt gestreefd naar het verhogen van de ecologische kwaliteit, verhoging van de belevingswaarde van natuur en het handhaven van de Groene Hoofdstructuur (GHS).

Figuur 3.5

Kaart van de mogelijke knelpunten rond de EHS aan de N617. De locaties van de knelpunten zijn rood omkaderd.



In september 2006, 31 maart en 21 mei 2008 is door een ter zake kundig ecooloog van ARCADIS een quickscan uitgevoerd ter plaatse van de te reconstrueren N617. Daarbij is het gebied beoordeeld op huidige en potentiële kwaliteit van natuur.

Tijdens het veldbezoek van 31 maart en 21 mei 2008 zijn op de locaties waar ruimtebeslag (zie Figuur 3.5) plaatsvindt op de natuurtypen gekeken naar de natuurwaarden van deze delen. Onder natuurwaarden worden bijzondere habitats en het voorkomen van beschermde en zeldzame soorten, in het bijzonder in relatie met de EHS en aangewezen habitattypes.

Huidige waarden

- 1: Op deze locatie ligt momenteel een grasland met aanplant van populieren en een huis met bijbehorende tuin. De aangetroffen natuurwaarden zijn niet bijzonder of waardevol.
- 2 en 6: Op de reservaatsakkers werd ten tijde van het veldbezoek maïs verbouwd. De aangetroffen natuurwaarden zijn niet bijzonder of waardevol.
- 3: Dit multifunctionele bos bestaat voornamelijk uit eiken en *Robinia*. Het bos heeft een functie voor broedvogels, maar verder weinig natuurwaarden.
- 4: Dit multifunctionele bos bestaat uit een ruigte van struiken, Bramen en Hop. Beide bossen hebben in het bijzonder waarde voor vogelsoorten. De bossen zijn rijk aan verschillende algemene voorkomende vogels van bossen en struwelen (onder andere Merel, Vink en Koolmees). Het bos heeft weinig natuurwaarde.

- 5: De ecologische verbindingzone bestaat uit graslanden met grote aantallen pollen Pitrus. In sommige delen zijn jonge eiken aangeplant. De ecologische verbindingzone heeft weinig natuurwaarde.
- 7: Dit multifunctionele bos bestaat uit Hoge populieren met een ruige ondergroei van Zwarte els, Braam en Hop. Dit bos heeft evenals de andere bossen een functie voor algemene vogelsoorten van bossen en struwelen. Het bos zelf heeft weinig natuurwaarde.

Na te streven waarden

- 1: Het natuurdoeltype bloemrijke graslanden is op locatie 1 nog niet ontwikkeld. Een deel van de oppervlakte is in beslag genomen door de rotonde die is aangelegd. Daarnaast is de verwachting dat de aan te leggen watergang een klein oppervlak zal innemen.
- 2 en 6: Het huidige gebruik van de akkers wordt voortgezet. Fysiek ruimtebeslag vindt plaats op de akker die ten westen van de rotonde ligt (knelpunt 6). De akker die ingeklemd ligt tussen de types Bloemrijk grasland en Multifunctioneel bos blijft vrij van fysiek ruimtebeslag.
- 3 en 4: Aan de huidige natuurwaarden zal weinig veranderen. Verbreding van de weg en het graven van de nieuwe sloot gaan gepaard met fysiek ruimtebeslag. Het deel waar ruimtebeslag op plaatsvindt, verliest voor vogels haar functie. Het gaat hier om een strook aan de randen van de percelen. De rest van de bos behoudt haar functie. Het is niet de verwachting dat de natuurwaarde van de bossen toeneemt.
- 5: De EVZ is gericht op het verbinden van natuurgebieden met elkaar. Verbreding van de weg belemmert deze functie. Dit gebeurt in het bijzonder wanneer geen tunnel onder de weg door wordt gecreëerd.
- 7: Een strook van het bos verdwijnt. Het deel waar ruimtebeslag plaatsvindt, verliest haar functie voor vogels.

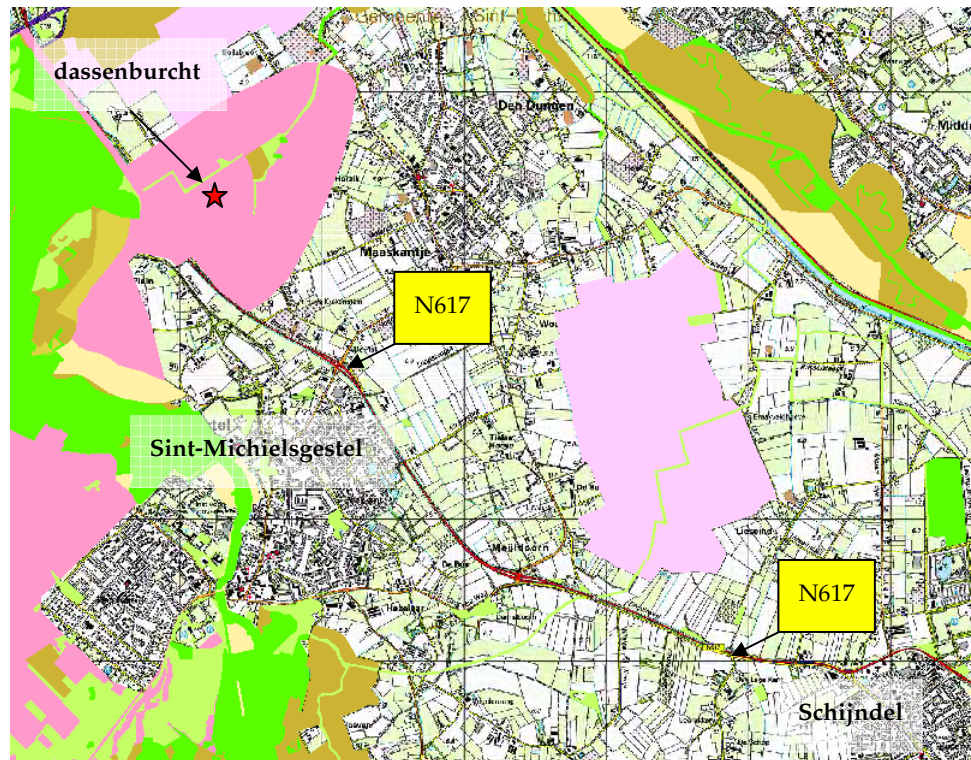
De delen langs de N617 hebben een geringe natuurwaarde. Dit hangt vermoedelijke samen met de aanwezigheid van deze weg. Aantasting van de natuurwaarden vindt eigenlijk alleen maar plaats door fysiek ruimtebeslag door de verbreding. Ontwatering heeft weinig effect, omdat in het gebied al sloten aanwezig zijn. Verder zijn geen soorten aangetroffen, die gevoelig zijn voor ontwatering. Andere indirecte gevolgen zijn niet te verwachten.

In Figuur 3.6 is de positie van de Groene Hoofdstructuur 2004 ten opzichte van de N617 weergegeven. Opvallend is ten noorden van Sint-Michielsgestel het leefgebied van de dassen. Dit ligt aan weersijden van de bestaande weg.

Ten oosten van de N617 is een in gebruik zijnde Dassenburcht gelegen. Op 14 februari 2008 is op de N617 ter hoogte van de burcht een overreden Das aangetroffen. Dit geeft aan dat het gebied door Dassen wordt gebruikt en dat de N617 momenteel een barrière voor deze soort vormt.

Figuur 3.6

Kaart van de N617 en de omliggende onderdelen van de Groene hoofdstructuur (2003).
Groen = natuurplein;
lichtgroen = overige bos- en natuurgebieden; bruin = leefgebied kwetsbare soorten;
lichtgeel = natuurontwikkelingsgebied;
donkerroze = leefgebied dassen; lichtroze = waterpotentiegebied.



3.1.2

GEOMORFOLOGISCHE EN AARDKUNDIGE WAARDEN EN PROCESSEN

Op 3 augustus 2005 heeft de gemeente Noord-Brabant kaarten gepubliceerd met aardkundig waardevolle gebieden [5]. Binnen het plangebied bevinden zich geen bijzondere aardkundige waarden.

3.1.3

WATERHUISHOUDING

Het watersysteem wordt bij de beoordeling van ruimtelijke ontwikkelingen als zeer belangrijk geacht vanwege de lange reproductietijd en daarmee gepaard gaande onvervangbaarheid van de waarden en systemen. Wat betreft water (en bodem) wordt gestreefd naar een robuust systeem.

Dit betreft zowel het grondwatersysteem en stroom- en afwateringsgebieden, zijn langs het tracé van de N617 geen bijzonderheden te verwachten. Langs het tracé komen verschillende infiltratiegebieden en intermediaire gebieden voor. Verder valt het plangebied binnen het stroomgebied van rivier de Dommel [5].

3.1.4

KWALITEIT VAN BODEM, WATER, LUCHT, RUST, STILTE, DONKERTE EN OPENHEID

De wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS betreffen een aantal verschillende kenmerken. Hieronder staat de deze kenmerken beschreven langs de N617.

Bodem

Het gebied heeft geen bijzondere aardkundige waarden (zie paragraaf 3.1.2).

Water

Binnen het plangebied liggen enkele watergangen die gebruikt worden voor het afwateren van landbouwgebieden. De weg is gelegen in een van nature nat gebied. Langs het tracé is in de sloten vaak sprake van kwel [6].

Over het algemeen zorgen hoge grondwaterstanden voor hoge waterstanden in de watergangen. De sloten langs de N617 hebben een drainerende werking, om te zorgen dat de weg en directe omgeving droog blijven.

Lucht

In Noord-Brabant is het Servicepunt Luchtkwaliteit Noord-Brabant bezig met het opstellen van projecten voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. In Noord-Brabant worden de normen voor NO₂ en fijn stof overschreden. Deze overschrijding veroorzaakt gezondheidschade en kan een belemmering vormen voor het realiseren van grote ruimtelijke en infrastructurele projecten. Op verschillende locaties (vooral langs wegen) worden verschillende initiatieven ondernomen. Dit zijn:

1. Het stimuleren van schone en duurzame brandstoffen en voertuigen.
2. Stimulering alternatieve mobiliteit.
3. Verbetering doorstroming gemotoriseerd verkeer.
4. Vermindering blootstelling luchtverontreiniging.
5. Innovatie, communicatie en gedragsbeïnvloeding.

Op de website voor 'Schonere lucht in Brabant' [7] is een kaart gepubliceerd waarop staat aangegeven welke initiatieven op welke locaties worden gestimuleerd. Hierbij gaat het voornamelijk om de steden. Voor het tracé van de N617 is geen specifieke doelstelling geformuleerd. Van het tracé langs de N617 mag worden aangenomen dat de luchtkwaliteit niet bijzonder goed is vanwege de aanwezigheid van de weg. Verbreding van de weg mag echter niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Langs het tracé kan de kwaliteit wel verslechteren, als dit in een ander deel van de regio leidt tot een verbetering van de kwaliteit (saldobenadering) [6].

Rust en stilte

Ter bescherming van de relatief rustige gebieden zijn in de 'Provinciale milieuverordening' van 1994 stiltegebieden aangewezen. Regelgeving en ruimtelijk beleid zijn gericht op het weren van geluidsverstoring in deze gebieden. Hierbij moet in het bijzonder gelet worden op dat het heersende geluidsniveau niet wordt verhoogd. Specifiek in deze situatie wordt gericht op het doen afnemen van gemotoriseerd verkeer door stiltegebieden. De N617 loopt niet door een stiltegebied. Er grenzen ook geen stiltegebieden aan het tracé.

In het plangebied zelf is sprake van een hoge mate van geluidbelasting en verstoring. Dit komt door de N617 waar een groot aantal auto's over rijdt. De provincie heeft ook kaarten met omgevingslawaaï, hierop is ook te zien dat een zekere mate van verstoring rond de weg aanwezig is [5].

Donkerte

Donkerte is door de provincie Noord-Brabant gekoppeld aan stiltegebieden. Specifiek onderzoek naar lichtvervuiling moet nog door de provincie worden uitgevoerd [5]. Er zijn geen doelstellingen voor het plangebied geformuleerd. Langs de weg staat langs het grootste deel geen straatverlichting. Bij de rotondes en in de bebouwde kom staan deze wel. Op de weg wordt met verlichting gereden. De lichtbelasting in de directe omgeving van de weg is hoog.

Openheid

In Noord-Brabant zijn schaaluitesten wat betreft openheid te vinden. De zee- en rivierkleigebieden zijn open gebieden terwijl met name de zandgronden een meer besloten karakter hebben.

Deze waarden worden grotendeel beschermd door toewijzing van GHS en AHS-landschapgebieden [5]. De omgeving van het tracé valt onder de meer besloten zandgronden.

3.1.5

LANDSCHAPSTRUCTUUR EN BELEVINGSWAARDE

Verbreiding van de N617 staat niet loodrecht op het natuurbeleid van de provincie. Het natuurbeleid (realisering GHS) van de provincie Noord-Brabant richt zich op het verbeteren van de ecologische kwaliteit van het landschap en daarmee een verhoging van de belevingswaarde van de natuur. Voor ecologische kwaliteit is het naast beheer noodzakelijk dat milieu- en wateromstandigheden worden verbeterd. Voor verhoging van de belevingswaarde is het belangrijk om natuur in en om grote steden te ontwikkelen en de mogelijkheden voor recreatie in de natuur te vergroten [5]. Verbreiding van de N617 staat deze gestelde doelen (die gerelateerd zijn aan het voorkomen van EHS in de omgeving voor landschapsstructuur en belevingswaarde) niet in de weg.

HOOFDSTUK

4 Effecten op de EHS

In dit hoofdstuk worden de effecten besproken van de werkzaamheden rond de reconstructie op de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS langs de N617.

4.1

NATUURWAARDEN EN –KWALITEIT

Figuur 3.5 laat zien dat langs het tracé een aantal locaties zijn waar ruimtebeslag op de EHS plaatsvindt. Dit is langs de rotonde in de buurt van Sint-Michielsgestel waar de N617, de Gestelseweg, Boschweg en Zijweg Dungen bij elkaar komen. Verder zal het grootste deel van het bosperceel verdwijnen dat langs de N617 ligt in de richting van Schijndel. Op de kaart is ook te zien dat een ecologische verbingszone gelegen is tussen de twee locaties waar ruimtebeslag plaats gaat vinden. Ecologische verbingszones (EVZ's) zijn aangewezen zodat de uitwisseling van planten en dieren tussen natuurgebieden wordt verbeterd of veiliggesteld. Ruimtebeslag vindt niet zozeer plaats door verbreding van de weg, maar wel door de aanleg van nieuwe fietspaden en watergangen. De natuurdoeltypen waarop ruimtebeslag plaatsvindt staan in Tabel 4.2 met bijbehorende waarden. De extra ruimte die in de tabel is aangegeven, is het resultaat van overblijvende ruimte tussen de verbreding van de weg en de nieuw aan te leggen sloot. Het is waarschijnlijk dat de bomen in deze strook ten behoeve van de werkzaamheden worden gekapt. Zelfs als dit niet het geval zou zijn, dan is de strook (2 m breed) niet meer aan te merken als multifunctioneel bos maar meer als groenstrook, of wegberm.

Tabel 4.2

Ruimtebeslag van de geplande de Ecologische Hoofdstructuur.

Natuurdoeltype	Oppervlakte ruimtebeslag (m ²)			
	Fietspad	Watergang	Extra ruimte	TOTAAL
Bloemrijk grasland (v)	0	30	0	30
Ecologische verbingszone	110	160	90	360
Multifunctioneel bos	360	1600	260	2220
Reservaatsakker	0	430	0	430

Verbreding van de N617 zal zorgen voor een verkleining van het leefgebied voor de Das. Geplande faunatunnels zullen echter de kwaliteit van het leefgebied voor de Das vergroten. Doordat de barrièrewerking van de weg wordt weggenomen, zal het leefgebied ontsnipperd worden. De tunnels dienen geschikt te zijn voor dassen en de weg moet wordt afgerasterd.

4.2

GEOMORFOLOGISCHE EN AARDKUNDIGE WAARDEN EN PROCESSEN

In het gebied bevinden zich geen waardevolle aardkundige waarden. Door de werkzaamheden treden geen permanente veranderingen op bestaande aardkundige waarden en geomorfologische kenmerken en processen.

4.3

WATERHUISHOUDING (GROND- EN OPPERVLAKTEWATER)

Tijdens de werkzaamheden verandert de waterhuishouding rond de weg tijdelijk.

Voor de aangetroffen natuur heeft dit geen gevolgen.

In de toekomst wordt gezorgd dat grondwater niet onnodig wordt afgevoerd. Verder worden voor afwatering de beleidslijnen van het Waterschap De Dommel gevolgd.

In het ontwerp is hier rekening mee gehouden. In het ontwerp is ook rekening gehouden met het afvoer van hemelwater van de weg. De waterkwaliteit wordt bewaakt door het aanleggen van een zuiverende laag onder het asfalt [6].

4.4

KWALITEIT VAN BODEM, WATER, LUCHT, RUST, STILTE, DONKERTE EN OPENHEID

De verbreding van de N617 heeft geen invloed op de kwaliteit van de bodem en water.

De kwaliteit van lucht is in de huidige situatie niet bijzonder hoog door de N617. Langs het tracé kan de luchtkwaliteit verslechteren als verbreding van de weg leidt tot een toename van verkeer. Naar verwachting leidt een toename van verontreinigde stoffen niet tot het niet realiseren van de natuurdoeltypes waarvoor de gebieden langs de N617 zijn aangewezen.

Tijdens de werkzaamheden is sprake van overlast door geluid en aanwezigheid van mensen. Deze overlast is tijdelijk en qua overlast vergelijkbaar met het huidige gebruik van de N617. Als verbreding van de weg leidt tot een toename van weggebruik leidt dit mogelijk tot meer overlast door geluid.

De werkzaamheden zelf hebben geen invloed op donkerte als alleen overdag wordt gewerkt. Een toename van verkeer (vooral 's nachts) door verbreding leidt wel tot een vermindering van donkerte.

De werkzaamheden hebben invloed op de openheid van het landschap door de kap van bomen. Dit gebeurt op enkele plaatsen langs het tracé (zie ook paragraaf 4.1). Door de kap van bomen zal het landschap meer open worden. Voor bomen die binnen de GHS worden gekapt moet gecompenseerd worden.

4.5

LANDSCHAPSTRUCTUUR EN BELEVINGSWAARDE

De N617 is in de huidige situatie aanwezig. Daarom leidt verbreding niet tot aantasting van de huidige landschapsstructuur of belevingswaarde. Het kappen van bomen zorgt voor een verandering van landschapsstructuur. Het grootste deel van de bossen blijft behouden.

Op locatie 7 (zie Figuur 3.5) gaat een strook bos verloren. Aan de overkant van de N617 staan echter verschillende bomen die blijven staan.

Vooraf Dassen zijn afhankelijk van een bepaalde landschapsstructuur. Deze structuur wordt niet wezenlijk aangetast in het leefgebied van de Das.

4.6

CONCLUSIES

- Op verschillende plaats vindt fysieke aantasting door ruimtebeslag van de GHS plaats. Hierbij gaan echter geen unieke natuurwaarden verloren.
- Als verbreding van de weg gepaard gaat met een toename van verkeer gaat de kwaliteit van lucht, stilte en donkerte langs het tracé omlaag.
- De kap van bomen voor de verbreding van de weg gaat gepaard met meer openheid van het landschap. Voor bomen die binnen de GHS gekapt worden, moet worden gecompenseerd. Concreet houdt dit in dat voor het oppervlakte bos dat verdwijnt, gecompenseerd moet worden.
- De overige wezenlijke waarden en kenmerken van het plangebied van de GHS worden niet aangetast.

HOOFDSTUK 5 Afweging

5.1

SIGNIFICANTIE VAN EFFECTEN

Getoetst dient te worden of de verbreding van de N617 een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS tot gevolg heeft. Uit hoofdstuk 4 blijkt dat verbreding van de N617 betekent dat op verschillende delen van de EHS (naast Dassenleefgebied, alleen onderdeel van de GHS) ruimtebeslag plaatsvindt.

Het effect op de natuurwaarden van het ruimtebeslag is niet significant voor de delen waar ruimtebeslag op plaatsvindt. Beschermde en bijzondere soorten komen niet voor langs deze delen.

Van de aanwezige habitattypen waar ruimtebeslag op plaatsvindt, gaan geen unieke natuurwaarden verloren. Het bloemrijke grasland moet nog ontwikkeld worden. Van de overige natuurtypen wordt niet verwacht dat deze in de toekomst nog een ontwikkeling doormaken waarvan gezegd kan worden dat deze de natuurwaarden vergroten.

Naast ruimtebeslag op de EHS, vindt ook ruimtebeslag op dassenleefgebied (GHS) plaats. In de huidige situatie vormt de N617 een barrière tussen de Dassenleefgebieden. De N617 heeft geen tunnels voor Dassen ter hoogte van het Dassenleefgebied.

Naast beslag op de EHS vindt ook ruimtebeslag plaats op Leefgebied voor Dassen.

Verbreding van de weg zal gepaard gaan met een verkleining van het leefgebied voor Dassen. Het effect van het ruimtebeslag zal niet significant zijn op het leefgebied voor de Dassen. Bij de reconstructie van de N617 zullen echter ook faunatunnels worden aangelegd, waardoor Dassen de weg niet meer hoeven over te steken. Dit zal resulteren in een verhoging van de kwaliteit van leefgebied.

5.1.1

COMPENSATIE EHS

De reconstructie van de N617 brengt een permanent ruimtebeslag met zich mee. Voor het ruimtebeslag op de EHS dient compensatie plaats te vinden. De natuurwaarden binnen het gebied worden niet significant aangetast door het verbreden van de N617. Compensatie moet plaatsvinden aan de hand van de Beleidsregel Natuurcompensatie Noord-Brabant. Een uitwerking hiervan wordt gegeven in het volgende hoofdstuk.

In Tabel 5.3 is het ruimtebeslag van de N617 op de verschillende natuurdoeltypen weergegeven.

Tabel 5.3

Compensatie verliezen verbreding N617 voor de verschillende natuurtypen.

Nieuw te creëren oppervlakte (ha) voor compensatie				
Natuurtype	Ontwikkeltijd (jaar)	Kwaliteitstoeslag	Ruimtebeslag (ha)	Taakstelling (ha)
Bloemrijk grasland (v)	25	1/3	0,0030	0,0030
Ecologische verbindingszone	0-5	-	0,0360	0,0360
Multifunctioneel bos	5-25	1/3	0,2220	0,2960
Reservaatakker	0-5	-	0,0430	0,0430
TOTAAL				0,3780

Voor Multifunctioneel bos geldt een kwaliteitstoeslag omdat bomen aanwezig zijn. Het kost enige tijd om bomen te laten groeien. Hierdoor ligt de ontwikkeltijd voor Multifunctioneel bos hoger dan voor andere typen, daarom wordt een kwaliteitstoeslag toegepast. Voor het bloemrijke grasland geldt nog geen kwaliteitstoeslag omdat dit type nog niet is ontwikkeld op de locatie.

De locaties van compensatie liggen bij voorkeur in de buurt van de locaties waar ruimtebeslag heeft plaatsgevonden. De compensatietaakstelling kan ingevuld worden door het aanwijzen van nieuwe gebieden met de bijbehorende natuurdoeltypen in de omgeving van het plangebied of door kwaliteitsverbetering. Deze kwaliteitsverbetering dient het verlies op te vangen van het ruimtebeslag. Een mogelijke invulling voor kwaliteitsverbetering is het ecologisch inrichten van de watergang tussen de te realiseren rotonde Hoogstraat en de bestaande rotonde Gestelseweg. Deze sloot heeft een totale lengte van 1600 m en een gemiddelde breedte van 6 meter.

De aanleg van de rotonde heeft 0,035 ha ruimtebeslag Bloemrijk grasland tot gevolg gehad (zie Figuur 5.7). Op de nieuwe versies van de natuurdoeltypekaarten is deze oppervlakte niet aangepast en dit betekent dat mogelijk niet gecompenseerd is voor deze verdwenen 0,035 ha. Mogelijk kan met de compensatie van de verbreding van de N617 deze oppervlakte worden meegenomen in de compensatie.

Figuur 5.7

Kaart van de natuurdoeltypen met topografische ondergrond. In de kaart is aangegeven op welke locatie voor een oppervlakte Bloemrijk grasland is verdwenen voor het aanleggen van een rotonde.



Voor invulling, locaties en eisen van de compensatie moet een apart compensatieplan voor worden opgesteld, deze maakt geen deel uit van dit rapport.

5.2

CONCLUSIE

Op verschillende delen van de EHS vindt door de reconstructie van de N617 ruimtebeslag plaats. Dit resulteert niet in een significante achteruitgang omdat geen unieke waarden of kenmerken verloren gaan. Voor het ruimtebeslag moet gecompenseerd worden volgens het compensatiebeginsel van de provincie Noord-Brabant. Compensatie kan plaatsvinden door fysieke compensatie van het ruimtebeslag of door ecologische kwaliteitsverbetering van een watergang in het plangebied.

HOOFDSTUK

6 Conclusie

Op verschillende plaats vindt fysieke aantasting door ruimtebeslag van de GHS plaats. Hierbij gaan geen unieke natuurwaarden verloren. Op de plaatsen waar fysiek ruimtebeslag plaatsvindt, zijn tijdens veldbezoek geen beschermde soorten aangetroffen. Als verbreding van de weg gepaard gaat met een toename van verkeer kan dit leiden tot de achteruitgang van een aantal natuurlijke kenmerken en waarden van het gebied. Als het verkeer toeneemt, gaat de kwaliteit van lucht, stilte en donkerte langs het tracé omlaag. De kap van bomen voor de verbreding van de weg gaat gepaard met meer openheid van het landschap. Voor bomen die binnen de GHS wordt gecompenseerd. De overige wezenlijke waarden en kenmerken van het plangebied van de GHS worden niet aangetast.

Fysiek ruimtebeslag op de EHS moet voor de verschillende natuurtypen met de volgende oppervlaktes (inclusief de kwaliteitstoeslag) worden gecompenseerd in de buurt van de verloren oppervlakte. Voor het Bloemrijke grasland is de oppervlakte die mogelijk is verdwenen door het aanleg van de rotonde niet meegenomen:

▪ Bloemrijk grasland	0,0030 ha
▪ Ecologische verbindingszone	0,0360 ha
▪ Multifunctioneel bos	0,2960 ha
▪ Reservaatakker	0,0430 ha

Voor het verlies aan GHS moet volgens het compensatiebeginsel van de provincie Noord-Brabant worden gecompenseerd. Dit kan middels fysieke compensatie van het ruimtebeslag of kwaliteitsverbetering, bijvoorbeeld doormiddel van het aanleggen van een ecologische watergang.

Bij het aanleggen van tunnels in Dassenleefgebied moet gelet worden op:

- geschiktheid van de tunnels voor Dassen. Dassen stellen specifieke eisen aan dergelijke tunnels;
- afrasteren van de weg zodat de Dassen (en andere soorten) naar de tunnels worden geleid en niet de weg oversteken.

Over exacte invulling van de compensatie moet overleg plaatsvinden met het Bevoegd Gezag. Hierbij gaat het om de exacte eisen die aan compensatie worden gesteld, de locatie, kwaliteitsverbetering en oppervlaktes van compensatie.

HOOFDSTUK 7 Bronnen

-
1. Ministeries van LNV en VROM en de provincies (2007). Spelregels EHS: Beleidskader voor compensatiebeginsel, EHS-saldobenadering en herbegrenzen EHS. Een gezamenlijke uitwerking van rijk en provincies.
 2. Provincie Noord-Brabant (2005) Beleidsregel natuurcompensatie provincie Noord-Brabant.
 3. ARCADIS (2008) Bestemmingsplan Sint Michielsgestel: Voorontwerp. Opdrachtgever: Provincie Noord-Brabant.
 4. Ministerie van VROM (2006). Nota Ruimte (deel 4, versie na parlementaire goedkeuring).
 5. Website provincie Noord-Brabant. <http://www.brabant.nl>. Bezocht op 07-05-2008.
 6. ARCADIS, 2008. Bestemmingsplan N617 Sint Michielsgestel, voorontwerp. In opdracht van de provincie Noord-Brabant. Rapportnummer 110501/ZF8/036/201455.
 7. Website Schonere lucht in Brabant. <http://www.schonereluchtinbrabant.nl>. Bezocht op 16-04-2008.

COLOFON

TOETSING EHS RECONSTRUCTIE N617

OPDRACHTGEVER:

PROVINCIE NOORD-BRABANT
CONCEPT

STATUS:

Vrijgegeven

AUTEUR:

Gijs Kos

GECONTROLEERD DOOR:

Martijn Gerlach

VRIJGEGEVEN DOOR:

Eline Boele

19 november 2008

B01055/ZF8/0J5/000003074002886:0.2

ARCADIS NEDERLAND BV
Utopialaan 40-48
Postbus 1018
5200 BA 's-Hertogenbosch
Tel 073 6809 211
Fax 073 6144 606
www.arcadis.nl
Handelsregister
9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden veeleelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.

BIJLAGE 8

Vleermuisonderzoek

Resultaten vleermuisonderzoek plantracé N617

Inleiding

De Provincie Noord-Brabant is voornemens werkzaamheden te verrichten ter plekke van doorgaande weg van 's-Hertogenbosch - Schijndel, zie bijlage 1 voor het plantracé. Bij de voorgenomen werkzaamheden is het noodzakelijk de plannen te toetsen in het kader van de Flora- en faunawet. De werkzaamheden kunnen immers tot gevolg hebben dat (zwaar) beschermde soorten of soortgroepen verstoord worden of dat er belangrijke leefgebieden vernietigd worden.

Om die reden heeft er in 2008 een uitgebreid vleermuisonderzoek plaatsgevonden.

Het doel hiervan is het vaststellen van het gebruik van de planlocatie door deze soortgroep en welke nadelige effecten er op (kunnen) treden bij de uitvoer van de werkzaamheden.

Wetgeving

Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet beschermt een groot aantal soorten (waaronder vrijwel alle gewervelde dieren en een aantal planten). Deze mogen onder meer niet gedood, verjaagd, gevangen of verontrust worden. De uitvoering van werkzaamheden kan in sommige situaties leiden tot handelingen, die in strijd zijn met deze verbodsbepalingen. De werkzaamheden kunnen immers leiden tot het verstoren of doden van dieren en het vernietigen van groeiplaatsen van beschermde planten. In veel gevallen kan het plan overigens zo uitgevoerd worden, dat overtreding van de genoemde verbodsbepalingen niet aan de orde is. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn en de wet geen mogelijkheden biedt voor vrijstelling, dan moet een ontheffing aangevraagd worden, die alleen onder bepaalde voorwaarden kan worden verstrekt. Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk van de minister van LNV vrijstelling te krijgen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Sinds 23 februari 2005 geldt een vrijstellingenbesluit in de vorm van een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Hierin worden de beschermde soorten in verschillende categorieën onderverdeeld. Afhankelijk van de categorie waarin een bepaalde soort valt is een ontheffing noodzakelijk of kan een vrijstelling gaan gelden. Er worden in principe vier categorieën onderscheiden, zie tabel 2.2.

Tabel 1. Beschermingscategorieën AMvB artikel 75, Flora- en faunawet

Tabel	Categorie	Ontheffing of vrijstelling bij ruimtelijk ontwikkelingen
1	Algemene soorten	
2	Overige soorten	Vrijstelling mogelijk mits gebruik gemaakt wordt van een door de minister goedgekeurde gedragscode; anders ontheffing noodzakelijk (lichte toets)
3	Soorten op bijlage 4 van de Habitatrichtlijn en bijlage 1 van de AMvB	Ontheffing noodzakelijk (uitgebreide toets)
	Vogels	Vrijstelling mogelijk mits gebruik gemaakt wordt van een door de minister goedgekeurde gedragscode; anders ontheffing noodzakelijk (uitgebreide toets)

In de Flora- en faunawet is een zorgplicht opgenomen:

ZORGPLICHT FLORA- EN FAUNAWET

Artikel 2, lid 1: Een ieder neemt voldoende zorg in acht voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leefomgeving.

Artikel 2, lid 2: De zorg, bedoeld in het eerste lid, houdt in ieder geval in dat een ieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat door zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen voor flora of fauna kunnen worden veroorzaakt, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten voor zover zulks in redelijkheid kan worden gevergd, dan wel alle maatregelen te nemen die redelijkerwijs van hem kunnen worden gevergd teneinde die gevolgen te voorkomen of, voor zover die gevolgen niet kunnen worden voorkomen, deze zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken.

De zorgplicht geldt altijd en voor alle planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet, en in het geval dat ze beschermd zijn ook als er ontheffing of vrijstelling is verleend. De zorgplicht betekent niet dat er geen dieren mogen worden gedood, maar wel dat dit, indien noodzakelijk, op zodanige wijze gebeurt dat het lijden zo beperkt mogelijk is.

Onderzoeksmethodiek

Het vleermuisonderzoek is uitgevoerd tijdens de avond- en ochtendschemer. Tijdens dit onderzoek is gelet op foeragerende en migrerende dieren nabij geschikte foerageergebieden en potentiële vliegroutes (onder andere lijnvormige groene elementen). Gedurende de nacht heeft het onderzoek zich toegespitst op foeragerende dieren en vliegroutes. Op basis van de vliegrichtingen van diverse vleermuissoorten is een landschappelijke inschatting gemaakt over de ligging van potentiële verblijfplaatsen.

Het onderzoek is door onze ervaren vleermuisspecialist uitgevoerd met behulp van een bat-detector. De gebruikte bat-detector is uitgerust met een opnamefunctie. Aan de hand van een softwarepakket zijn van lastig in het veld determineerbare soorten de opnames geanalyseerd. Door middel van een analyse van sonogrammen is een bijna 100% determinatie zekerheid te garanderen. In bijlage 2 zijn de verrichte waarnemingen op kaart afgebeeld. Op deze bijlage is een globale schets afgebeeld van het foerageergebied van de aangetroffen soorten en zijn de vastgestelde vliegroutes afgebeeld. Daarnaast zijn vermoedelijke vaste rust- en verblijfplaatsen aangegeven. Het afgebeelde foerageergebied wisselt van grootte en geeft dan ook geen compleet beeld over het werkelijk in gebruik zijnde gebied.

De planlocatie is driemaal onderzocht: eenmaal in mei, eenmaal in juni en eenmaal in juli 2008.

Onderzoeksresultaten

Verblijfplaatsen

Er zijn geen vaste rust- en verblijfplaatsen aangetroffen in de aanwezige bomen langs het tracé. Er zijn wel aanwijzingen dat er vaste rust- en verblijfplaatsen aanwezig zijn in enkele woningen en boerderijen in de directe nabijheid van het plantracé.

Hierbij gaat het in totaal om vier mogelijke locaties. Eén ervan betreft een boerderij, gelegen op enige afstand (circa 150 meter) waar een grote activiteit van laatvliegers waargenomen is.

ARCADIS

Voorts is er een verdachte locatie aangetroffen die mogelijk geschikt is voor Grootoorvleermuizen (*Plecotus spec.*) als verblijfplaats. En er is bij twee gebouwen een grote activiteit waargenomen van Gewone dwergvleermuis.

Vliegroule

Er zijn tien vliegroules vastgesteld van Gewone dwergvleermuizen langs en over het tracé. Bij vernietiging van de vegetatiestructuur (boomlanen en langgerekte bredere houtwallen) verdwijnen deze “veilige” vliegroules langs dichtbegroeide en beschutting biedende vegetatie.

Voorts zijn er drie vliegroules vastgesteld van laatvliegers in het gebied en de directe omgeving. Een van de drie vliegroules loopt daadwerkelijk langs het tracé en kan in het geding komen bij vernietiging van groene lijnelementen.

Er is een vliegroule vastgesteld van Grootoorvleermuizen aan de zuidzijde van de N617. Deze loopt langs een bomenlaan richting vermoedelijke verblijfplaats, zie ook bijlage 2.

Foerageergebied

Grote delen van het plantracé doen dienst als foerageergebied voor Gewone dwergvleermuis. Het totaal aantal wordt geschat rond de 50-70 dieren.

Op een vijftal plaatsen zijn voorts foeragerende Grootoorvleermuizen aangetroffen.

Deze aantallen zijn laag te noemen (maximaal 15 dieren).

Er is maar één locatie vastgesteld in de nabijheid van het plantracé waar foeragerende Laatvliegers zijn aangetroffen. Deze dieren zijn met name actief (foeragerend) in open agrarische gebieden en langs bosranden in open gebieden). Vanuit dit foerageergebied zijn vliegroules vastgesteld naar een vermoedelijke verblijfplaats van deze soort. Het totaal aantal wordt geschat op 10-15 dieren die waargenomen zijn tijdens het veldonderzoek.

De aantallen geven niet de exacte aantallen weer. Er zijn geen gegevens bekend van foerageergebieden ten noorden en zuiden van het plantracé van dieren.

Effecten op vleermuizen

Bij de voorgenomen werkzaamheden treden de volgende effecten op ten aanzien van vleermuizen:

- Gedeeltelijk verlies en vernietiging van foerageergebieden.
Opgemerkt dient te worden dat er veelvuldige herplant plaats vindt van laanstructuren en bosjes, echter wegen deze qua kwaliteit voor vleermuizen niet op tegen de huidige situatie. Deze zullen pas vergelijkbaar van kwaliteit zijn over enkele jaren.
- Verlies en vernietiging van vliegroules.
- Mogelijk negatief effect op de functionaliteit van vaste rust- en verblijfplaatsen als gevolg van verlies en vernietiging van foerageer- en migreergebied.

Voorkomen van effecten op vleermuizen

Om te voorkomen dat de gunstige staat van instandhouding in het geding komt van de lokaal aanwezige populaties Gewone dwergvleermuis, Laatvlieger en Grootoorvleermuis (*Plecotus spec.*) is het van belang foerageergebieden en vliegroutes zoveel mogelijk intact te laten.

Wanneer het in tact laten van deze stroken/gebiedsdelen niet mogelijk is, dienen er mitigerende en compenserende maatregelen getroffen te worden om dit verlies op te vangen.

Mitigerende maatregelen bestaan uit handelingen (bijvoorbeeld werkbare periode van het jaar, geen belichting in de avonduren op groene elementen end dergelijke) die effecten minimaliseren op flora en fauna. Compensatie is het daadwerkelijk herontwikkeling van verloren gegaan foerageer- of migreergebied. Het uitgangspunt bij compensatie is dat er ruim voorafgaand aan de werkzaamheden compensatie plaats vindt. Wanneer er onvoldoende kwalitatief foerageer-migreergebied gecompenseerd is kan niet aan de eis worden voldaan zoals deze is vastgesteld door de ontheffingsverlenende partij.

Toetsing aan de wetgeving

Conform Flora- en faunawet kan gesteld worden dat de volgende overtredingen plaatsvinden:

Tabel 2: Overtredingen in het kader van de Flora- en faunawet

Soortgroep	Soort	Ff wet tabel	Art. 8	Art. 9	Art. 10	Art. 11	Art. 12
Zoogdieren	Gewone dwergvleermuis	3(IV)		X	X	X	
	Laatvlieger	3(IV)		X	X	X	
	Grootoorvleermuis (<i>Plecotus spec.</i>)	3(IV)		X	X	X	
	Algemeen voorkomende zoogdieren (o.a. Egel, Vos, Haas, Konijn)	1		X	X	X	
	Algemeen voorkomende broedvogels	Vogels		X	X	X	X

Ffwet Tabel: 1: Algemene soorten
2: Overige soorten
3: Soorten bijlage IV HR/bijlage 1 AMvB (resp. (IV) en (I))
Vogels (bescherming tijdens broedseizoen, en bescherming vaste nestlocaties beleidsregel artikel 11)

Artikel 8. Het is verboden planten, behorende tot een beschermde inheemse plantensoort, te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te onwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen.

Artikel 9. Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen.

Artikel 10. Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, opzettelijk te verontrusten.

Artikel 11. Het is verboden nesten, hollen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.

Artikel 12. Het is verboden eieren van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen.

Ontheffing

Er is een ontheffing vereist voor de gedeeltelijke vernietiging van foerageergebieden en migratieroutes van de aangetroffen soorten. Hiertoe dienen voorts mitigerende en compenserende maatregelen genomen te worden (compensatie ruim voorafgaande de eigenlijke werkzaamheden).

Compensatie is in het geding omdat de gunstige staat van instandhouding van de lokale populaties Gewone dwergvleermuizen en Grootoorvleermuizen in het geding zijn bij een (hele of gedeeltelijke) vernietiging van foerageergebieden en migratieroutes.

Daarnaast is de functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaatsen van de soorten in het geding wanneer deze belangrijke elementen vernietigd worden. Ook hiervoor geldt dat er een ontheffing noodzakelijk geacht wordt in het kader van de Flora- en faunawet.

Conclusies

Uit het vleermuisonderzoek kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

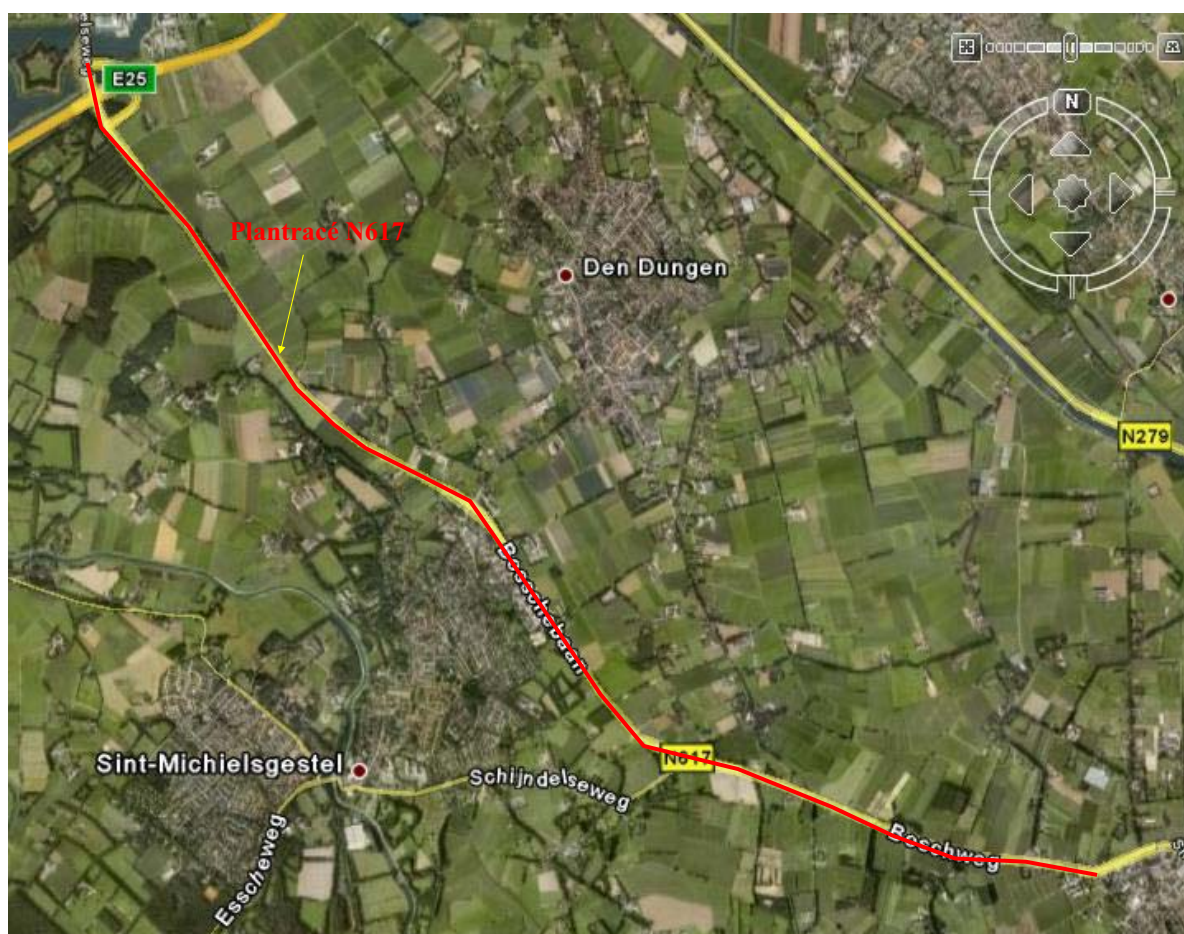
- Het plantracé vormt belangrijk foerageergebied voor Gewone dwergvleermuis en Grootoorvleermuis (*Plecotus spec.*).
- In de directe nabijheid van het plantracé zijn voorts waarnemingen verricht van Laatvliegers (foerageren boven open agrarisch gebied en bosranden langs open gebieden).
- Over en langs het plantracé liggen meerdere vliegroutes van Gewone dwergvleermuis, Laatvlieger en Grootoorvleermuis (*Plecotus spec.*).
- Het is onbekend waar zich de exacte vaste rust- en verblijfplaatsen (met name kraamverblijven) bevinden. Door het vernietigen van foerageer- en migreergebieden kan de functionaliteit van deze verblijfplaatsen in het geding komen.
- Er is een ontheffing vereist in het kader van de Flora- en faunawet voor de gedeeltelijke vernietiging van foerageergebieden, migratieroutes en het in geding komen van de functionaliteit van vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen.
- In het kader van de Flora- en faunawet dient de ontheffingsaanvraag voorzien te worden van een gedegen mitigatie- en compensatieplan om onnodige verstoring en verlies aan leefgebied respectievelijk te minimaliseren en te behouden.
- Daarnaast dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen van vogels uitgevoerd te worden, om overtredingen ten aanzien van broedende vogels in het kader van de Flora- en faunawet te voorkomen.

Vervolgstappen

- Nader onderzoek naar het in geding komen van de functionaliteit van vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen in de directe omgeving van het plantracé als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden.
- Opstellen mitigatie-compensatieplan om aantasting van leefgebied te beperken en te compenseren.
- Aanvraag ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet voor de vernietiging, aantasting en verstoring van leefgebied.
- Voorafgaand aan de werkzaamheden starten met het aanleggen van nieuwe foerageergebieden en het zorgdragen voor het behouden of creëren van nieuwe migratieroutes.

ARCADIS

Bijlage 1: Plantracé N617



ARCADIS

Bijlage 2: Vleermuisactiviteit plantracé

BIJLAGE 9

Mitigatie- en compensatieplan

MITIGATIEPLAN VLEERMUIZEN INZAKE HERINRICHTING N617

VOOR BEHOUD VAN VLEGROUTES EN FOERAGEERGEBIEDEN HET
BLIJVEN FUNCTIONEREN VAN VERBLIJFPLAATSEN

24 augustus 2009
B01055.000003.003

Inhoud

1 Aanleiding	3
1.1 Inleiding	3
2 Wetgeving	5
2.1 Soortbescherming	5
2.2 Vleermuisprotocol	7
3 Onderzoeksresultaten 2009	8
3.1 Aanleiding: het advies uit 2008	8
3.2 Onderzoeksmethodiek	8
3.3 Voorkomen van vaste rust- en verblijfplaatsen	10
3.3.1 Deelgebied 1	11
3.3.2 Deelgebied 2	12
3.3.3 Deelgebied 3	12
3.3.4 Deelgebied 4	13
3.4 Aanvullende informatie vliegroutes	14
3.4.1 Vliegroutes deelgebied 1	14
3.4.2 Vliegroutes deelgebied 2	15
3.4.3 Vliegroutes deelgebied 3	15
3.4.4 Vliegroutes deelgebied 4	16
4 Effectanalyse	17
4.1 Effectanalyse	17
4.2 Voorgestelde compenserende en mitigerende maatregelen	18
4.3 Effecten overige soorten	19
4.4 Ontheffing	19
5 Conclusies	21
5.1 Conclusies	21
Bijlage 1 Vleermuisactiviteit 2008, 2009 en mitigerende maatregelen N617	22

HOOFDSTUK 1 Aanleiding

1.1

INLEIDING

Vanwege de voorgenomen verbreding van een deel van de N617, het gedeelte van de doorgaande weg tussen 's-Hertogenbosch naar Schijndel, heeft er in 2008 een verkennend vleermuisonderzoek plaatsgevonden (rapportage oktober 2008).

Uit het onderzoek in 2008 is geconcludeerd dat:

- Het plantracé vormt belangrijk foerageergebied voor Gewone dwergvleermuis en Grootoorvleermuis (*Plecotus spec.*);
- In de directe nabijheid van het plantracé zijn voorts waarnemingen verricht van Laatvliegers (foerageren boven open agrarisch gebied en bosranden langs open gebieden);
- Over en langs het plantracé liggen meerdere vliegroutes van Gewone dwergvleermuis, Laatvlieger en Grootoorvleermuis (*Plecotus spec.*);
- Het is onbekend waar zich de exacte vaste rust- en verblijfplaatsen (met name kraamverblijven) bevinden. Door het vernietigen van foerageer- en migreergebieden kan de functionaliteit van deze verblijfplaatsen in het geding komen;
- Er is een ontheffing vereist in het kader van de Flora- en faunawet voor de gedeeltelijke vernietiging van foerageergebieden, migratieroutes en het in geding komen van de functionaliteit van vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen;
- In het kader van de Flora- en faunawet dient de ontheffingsaanvraag voorzien te worden van een gedegen mitigatie- en compensatieplan om onnodige verstoring en verlies aan leefgebied respectievelijk te minimaliseren en te behouden;
- Daarnaast dienen de werkzaamheden buiten het broedseizoen van vogels uitgevoerd te worden, om overtredingen ten aanzien van broedende vogels in het kader van de Flora- en faunawet te voorkomen.

Op basis van de onderzoeksresultaten kan geconcludeerd worden dat de gebiedsfunctie verstoord wordt bij de voorgenomen werkzaamheden. Het gaat daarbij om verlies aan foerageergebieden en vernietiging van belangrijke vliegroutes. Indien deze verstoring niet geïdentificeerd wordt is dit in overtreding met de Flora- en faunawet.

Vernietiging van vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen treedt niet op, maar de functionaliteit van de vastgestelde verblijven kan wel afnemen vanwege verandering van het landschap in de omgeving van de verblijfplaatsen.

Om inzicht te krijgen in het aanwezig zijn van vaste rust- en verblijfplaatsen heeft ARCADIS in 2009 onderzoek uitgevoerd naar het in het geding komen van de functionaliteit van de verblijfplaatsen wanneer vliegroutes en actuele jachtgebieden langs het tracé tijdelijk vernietigd/verstoord worden.

Het doel was om vast te stellen of de functionaliteit van verblijfplaatsen in het geding komen bij de voorgenomen ingreep en zo ja welke mitigerende en compenserende maatregelen er nodig zijn de functionaliteit van het gebied voor de desbetreffende soorten en populaties te behouden.

In dit rapport worden de onderzoeksresultaten beschreven en wordt op kaart aangegeven welke mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. Daarnaast geven we aan of een ontheffingsaanvraag noodzakelijk is.

HOOFDSTUK 2 Wetgeving

2.1

SOORTBESCHERMING

De Flora- en faunawet beschermt een groot aantal soorten (waaronder vrijwel alle gewervelde dieren en een aantal planten). Deze mogen niet gedood, verjaagd, gevangen of verontrust worden. De uitvoering van werkzaamheden kan in sommige situaties leiden tot handelingen, die in strijd zijn met deze verbodsbepalingen. De werkzaamheden kunnen immers leiden tot het verstoren of doden van dieren en het vernietigen van groeiplaatsen van beschermde planten. In veel gevallen kan het plan zo uitgevoerd worden, dat overtreding van de genoemde verbodsbepalingen niet aan de orde is. Wanneer dit niet mogelijk blijkt te zijn en de wet geen mogelijkheden biedt voor vrijstelling, dan moet een ontheffing aangevraagd worden, die alleen onder bepaalde voorwaarden kan worden verstrekt.

Onder bepaalde voorwaarden is het mogelijk van de minister van LNV vrijstelling te krijgen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Sinds 23 februari 2005 is een vrijstellingenbesluit in werking getreden, in de vorm van een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Hierin worden de beschermde soorten in verschillende categorieën onderverdeeld. Afhankelijk van de categorie waarin een bepaalde soort valt is een ontheffing noodzakelijk of kan een vrijstelling gaan gelden. Er worden vier categorieën onderscheiden, zie tabel 2.1.

Tabel 2.1

Beschermingscategorieën
AMvB artikel 75

Tabel	Categorie	Ontheffing of vrijstelling bij ruimtelijke ontwikkelingen
1	Algemene soorten	Vrijstelling mogelijk
2	Overige soorten	Vrijstelling mogelijk mits gebruik gemaakt wordt van een door de minister goedgekeurde gedragscode; anders ontheffing noodzakelijk (lichte toets)
3	Soorten op bijlage 4 van de Habitatrichtlijn en bijlage 1 van de AMvB	Ontheffing noodzakelijk (uitgebreide toets)
	Vogels	Vrijstelling mogelijk voor soorten waar de nestlocaties niet jaarrond beschermd zijn (gebruik gedragscode). Ontheffing noodzakelijk voor soorten met jaarrond beschermde nesten, waarbij het aantonen van een belang noodzakelijk is en waarbij de functionaliteit van leefgebied niet in het geding mag zijn. Ontheffing niet zonder meer te verkrijgen.

Indien verboden handelingen optreden ten aanzien van vogels is een ontheffing vereist. Wanneer de werkzaamheden buiten kwetsbare perioden zoals het broedseizoen

plaatsvinden, is over het algemeen geen ontheffing nodig. Er zijn echter een aantal uitzonderingen van broedplaatsen die jaarrond beschermd zijn:

- De nesten van blauwe reiger, zwarte specht, groene specht, grote bonte specht, middelste bonte specht, kleine bonte specht, steenuil, raaf, zwarte kraai en roek en zijn jaarrond beschermd als ze nog in functie zijn.
- De nesten van in bomen broedende roofvogelsoorten (rode en zwarte wouw, buizerd, wespandief, sperwer, havik, zeearend, torenvalk en boomvalk) en van ransuil zijn jaarrond beschermd. Deze soorten maken gebruik van oude nesten omdat deze niet in staat zijn om een geheel eigen nest te bouwen. Hier geldt dat voldoende nestgelegenheid aanwezig moet blijven en dat niet elk kraaiennest in een territorium gespaard hoeft te worden bij een ingreep.
- De nesten van grotendeels of geheel van menselijke activiteiten afhankelijke soorten (ooievaar, torenvalk, slechtvalk, kerkuil, oehoe, steenuil, gierzwaluw, boerenzwaluw, huiszwaluw, grote gele kwikstaart) zijn als ze nog worden gebruikt, jaarrond beschermd.

Er zijn recentelijk uitspraken gedaan door RvS (onder andere Park Brederode) waarin wordt aangegeven dat de HR en VR soorten zoals opgenomen in de FFW niet goed worden beoordeeld binnen de ontheffingsaanvragen. Dienst Regelingen heeft hierop aangegeven dat de ontheffingsaanvragen voor de FFW vanaf heden (mei 2009) anders en strenger beoordeeld worden. Er is recent een beleidslijn opgesteld, maar deze is nog niet openbaar. Deze wordt echter al wel gehanteerd. Dit geldt ook voor plannen die gereed zijn en waarvoor nu een ontheffingsprocedure loopt.

Het gaat daarbij specifiek om de soorten van bijlage IV van HR en om broedvogels met vaste nesten.

LNV hanteert nu als uitgangspunt dat voor deze soorten geen overtreding van artikel 11 van FFW (vaste rust- en verblijfplaatsen) mag optreden. Daar hoort ook het functionele leefgebied bij. Binnen alle plannen en projecten wordt hier op aangestuurd. Dat betekent ook dat de Flora- faunawet een belangrijke rol speelt binnen de alternatievenkeuze (en formulering).

Voor de rest is aangegeven dat de termen mitigatie en compensatie anders gebruikt moeten worden. Compensatie van leefgebied van een bepaalde soort binnen het huidige leefgebied heet voortaan mitigatie, daarbuiten compensatie. Indien het functionele leefgebied voor 100% gemitigeerd wordt (en de nest/burchtlocatie niet direct wordt aangetast) treedt er geen overtreding op van art 11 van de Flora- en faunawet, wat ook het uitgangspunt is.

Binnen de ontheffingsaanvragen wordt nu het volgende afwegingskader doorlopen:

- 1) Is de functionaliteit van het leefgebied of vast- rust en verblijfplaats in het geding? Nee, geen ontheffing nodig. Ja, naar 2.
- 2) Is er sprake van een belang zoals genoemd in HR en VR (volksgezondheid, bescherming van flora en fauna, luchtveiligheid en openbare veiligheid). Nee, je krijgt geen ontheffing. Ja, naar 3.
- 3) Weegt dit belang zwaarder dan de overtreding van de verbodsbepaling art 11? Nee, je krijgt geen ontheffing. Ja, naar 4.
- 4) Is er een andere bevredigende oplossing mogelijk (alternatievenafweging)? Nee, je krijgt geen ontheffing (maar wel de gelegenheid je plan aan te passen). Ja, naar 4.

5) Wordt de gunstige staat van instandhouding gegarandeerd (compensatieplicht)? Nee, je krijgt geen ontheffing (maar wel de gelegenheid je compensatieplan aan te passen). Ja, je krijgt de ontheffing.

Een en ander betekent dat de onderbouwing van het functionele leefgebied (zowel theoretisch als via veldonderzoek) heel belangrijk gaat worden. LNV onderschrijft het belang om per soort een beschrijving van de biotoopeisen vast te leggen alsmede een onderzoeksprotocol (zoals inmiddels voor vleermuizen). Het uitgangspunt hierbij is dat het mogelijk moet zijn om het functionele leefgebied goed aan te tonen.

2.2

VLEERMUISPROTOCOL

Recentelijk in 2009 is door de Gegevens Autoriteit Natuur, de leden van het Netwerk Groene Bureaus en het Ministerie van LNV een vleermuisprotocol aangenomen, welke voorziet in jaarrond onderzoek op planlocaties waarbij verblijfplaatsen, foerageergebieden en migreergebieden in het geding dreigen te komen. Dit protocol is opgesteld vanwege de Europese bescherming van alle in Europa in het wild voorkomende vleermuissoorten. In het kader hiervan wordt een jaarrond onderzoek naar alle functies vereist alvorens een uitspraak gedaan kan worden in het kader van de Flora- en faunawet. Indien niet voldaan kan worden aan deze eis wordt een nadere toetsing opgelegd. In het geval een deskundige ecooloog vastgesteld heeft dat een bepaald gebied of gebouw geen functies herbergt voor vleermuizen kan hiervan afgeweken worden.

HOOFDSTUK 3

Onderzoeksresultaten

2009

3.1 AANLEIDING: HET ADVIES UIT 2008

In 2008 is een verkennend vleermuisonderzoek uitgevoerd langs het tracé van de N617. Het doel hiervan was om te onderzoeken welke functie de begroeiing langs het tracé heeft voor vleermuizen. Er is destijds geen specifiek onderzoek verricht naar het voorkomen van vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen in de nabijgelegen bebouwing.

Dit onderzoek is uitgevoerd vanwege voorgenomen werkzaamheden ten behoeve van de reconstructie van de provinciale weg N617. De werkzaamheden bestaan in eerste instantie met name uit het verwijderen van opgaande vegetatie en het kappen van boomlanen, om vervolgens een extra geasfalteerde strook (parallelweg/ fietsverbinding) aan te leggen.

Uit het onderzoek in 2008 kwam naar voren dat er op veel plaatsen gebruik gemaakt wordt van de opgaande vegetatie als foerageergebied of migreergebied, door diverse soorten vleermuizen.

Op basis van de onderzoeksresultaten is geadviseerd zomeronderzoek uit te voeren naar het voorkomen van vaste rust- en verblijfplaatsen teneinde vast te stellen of de verstoringen die optreden binnen het landschap (vernietiging foerageer- en migreerroutes) de functionaliteit van deze vaste rust- en verblijfplaatsen in het geding brengt. Dit dient te worden aangetoond in het kader van de Flora- en faunawet.

In de zomermaanden van 2009 (mei, juni en juli) heeft een dergelijk onderzoek plaatsgevonden.

Naast vleermuizen is er ook gelet op het voorkomen van broedvogels met jaarronde nestbescherming. Hiervoor is geen specifiek soortgericht onderzoek verricht, maar de waarnemingen berusting op toevallige waarnemingen en uit geïnterviewde omwoners. De resultaten hiervan worden kort in de resultaten en conclusies bespreken. De waarnemingen van aangetroffen dieren zijn afgebeeld in bijlage 1.

3.2 ONDERZOEKSMETHODIEK

Het vleermuisonderzoek is uitgevoerd tijdens de avond- en ochtendschemer. Tijdens dit onderzoek is gelet op uitvliegende dieren bij gebouwen die als geschikte verblijfloccaties zijn aangewezen. In feite vormt elk gebouw een potentiële verblijfplaats voor vleermuizen. Voor wat betreft dit project is onderzocht of er activiteiten zijn (en welke) van vleermuizen ter

plekke van foerageergebieden en migreerroutes en hoe dit zich verhoudt tot omliggende bebouwing. De nabij gelegen bebouwing is vervolgens op het voorkomen van vaste rust- en verblijfplaatsen onderzocht.

Naast deze onderzoeksmethodiek is onverhoopt veel informatie (niet uitsluitend over het voorkomen van vleermuizen) verkregen via mondelinge contacten tijdens het veldwerk. Veel omwonende dienden te woord gestaan te worden om verantwoording te geven over het aanwezig zijn van ecologen ter plekke. Op die manier raken mensen betrokken bij het werk en geven ze vaak informatie over het voorkomen en gebruik van diersoorten op hun eigen perceel of in de omgeving ervan.

De verkregen informatie is vervolgens in het veld gecontroleerd, door specifieke locaties te bezoeken waar bijzondere natuurwaarden (bijvoorbeeld nestlocatie Steenuil) voor zouden komen.

Het vleermuisonderzoek is uitgevoerd door twee vleermuisspecialisten van ARCADIS (te weten de heer M. Stevens en de heer M. Coenen). Beide hebben jarenlange ervaring met vleermuisinventarisaties. Daarnaast hebben ze diverse cursussen gevolgd via de VZZ (Vereniging van Zoodierkunde en Zoogdieronderzoek) en zijn ze beide betrokken bij jaarlijkse kerkzoldertellingen (nazomer) in Midden-Limburg en wintertellingen van vleermuizen in de Zuid-Limburgse kalksteengroeven. Daarnaast worden onder andere winterobjecten als de Peel-Raamstelling (bunkercomplex uit de 2^{de} Wereldoorlog) geteld en winterverblijven in de omgeving van Roermond.

Het onderzoek is uitgevoerd met behulp van een bat-detector. De gebruikte bat-detector is uitgerust met een opname functie (type D240X, met een Edirol R-09HR opnameapparaat). Aan de hand van een software pakket zijn van lastig in het veld determineerbare soorten de opnames geanalyseerd. Door middel van een analyse van sonogrammen is een bijna 100% determinatie zekerheid te garanderen.

In bijlage 1 zijn de verrichte waarnemingen op kaart afgebeeld. Op deze bijlage is een globale schets afgebeeld van de foerageergebieden en vliegroutes, zoals aangetroffen in 2008 soorten en de aangetroffen vaste rust- en verblijfplaatsen in 2009. Eventuele nieuw vastgestelde vliegroutes zijn ook in deze bijlage opgenomen.

Daarnaast is een aparte bijlage bijgevoegd van overige beschermde diersoorten die tijdens het veldonderzoek 2009 zijn aangetroffen. Het betreft hier waarnemingen van Steenuil en Kerkuil.

Het afgebeelde foerageergebied wisselt van grootte en geeft dan ook geen compleet beeld over het werkelijk in gebruik zijnd gebied.

De planlocatie is in totaal acht keer bezocht, zie onderstaande tabel.

Tabel 3.2

Overzicht
onderzoeksmomenten

Datum	Weersomstandigheden Temperatuur (min.- max.)	Tijdstip	Toestand	Neerslag
25 mei	17 - 24 °C	Avond	Half bewolkt	Droog
2 juni	14 - 17 °C	Avond	Half bewolkt	Droog
10 juni	13 - 17°C	Avond	Bewolkt	Droog
18 juni	16 - 18 °C	Avond	Zwaar bewolkt	Lichte motregen
29 juni	15 °C	Ochtend	Half bewolkt	Droog
6 juli	18 - 22°C	Avond	Lichtbewolkt	Droog
14 juli	15 °C	Ochtend	Zwaar bewolkt	Droog
23 juli	17 - 20 °C	Avond	Half bewolkt	Droog

3.3

VOORKOMEN VAN VASTE RUST- EN VERBLIJFPLAATSEN

In onderstaande afbeeldingen worden de aangetroffen verblijfplaatsen weergegeven. Een grote overzichtskaart is als bijlage toegevoegd.

Afbeelding 3.1 betreft een overzichtskaart van het gehele onderzochte tracé in 2008 en 2009. Hierbij dient te worden opgemerkt dat er in 2009 op het noordelijke deel van het tracé geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar het voorkomen van vaste rust- en verblijfplaatsen, omdat hier geen verdere werkzaamheden gepland zijn. Dit gebied is aangeduid met de oranje cirkel in afbeelding 3.1.

Dit heeft geleid tot een extra onderzoeksinspanning in gebieden waar meer concentratie van bebouwing is. Uiteindelijk is dit ten gunste geweest van het vleermuisonderzoek.

Afbeelding 3.1

Ligging N617 bij de kernen Sint Michielsgestel en Schijndel
De blauwe lijnen geeft de deelgebieden aan (1: Zuidmidden, 2: Zuid, 3: Zuidzuid en 4: Zuid Schijndel)



De planlocatie, is vanwege de lengte, opgesplitst in kleine delen, te weten deelgebied 1, 2, 3 en 4. Zodoende zijn de onderzoeksresultaten duidelijker te presenteren.

De locatie ten noorden van de kern Sint-Michielsgestel (oranje kader in afbeelding 3.1) is niet onderzocht omdat hier geen werkzaamheden plaatsvinden.

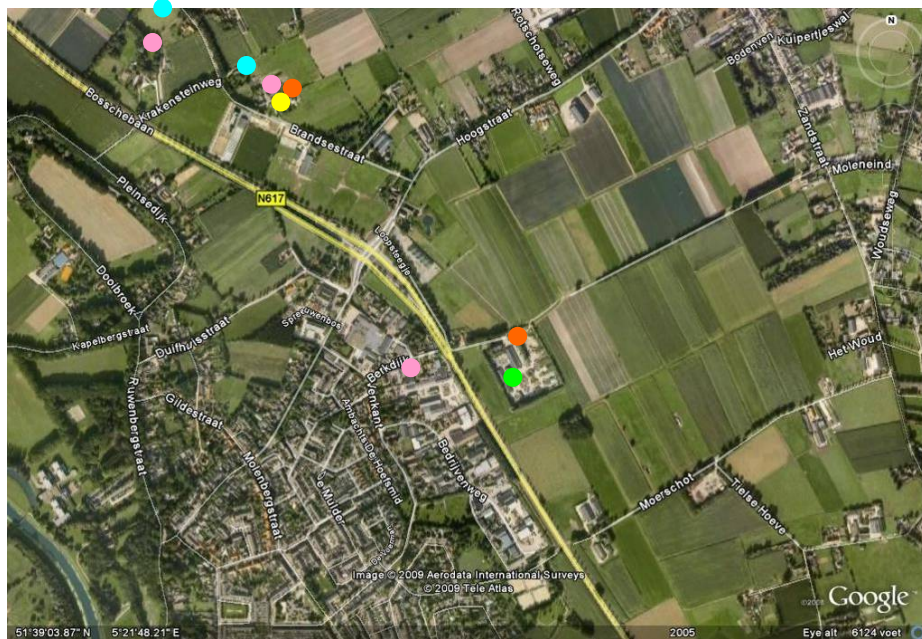
3.3.1

DEELGEBIED 1

Afbeelding 3.2

Vaste rust- en verblijfplaatsen
deelgebied 1

- Gewone dwergvleermuis
- Gewone grootoorvleermuis
- Laatvlieger
- Steenuil
- Kerkuil



Uit bovenstaande afbeelding is af te lezen dat er een vijftal vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen zijn.

Het betreft hier drie verblijfplaatsen van de Gewone dwergvleermuizen met variërende aantallen (van links naar rechts respectievelijk <10, 20-40 en 15-20). Voorts zijn er twee verblijven van Laatvlieger aangetroffen (aantallen van links naar rechts 5-10 en <5). Verder is er een verblijf aangetroffen van Gewone grootoorvleermuis (aantallen <5).

STEENUIL

Tevens zijn er twee waarnemingen verricht van de Steenuil. Gezien de afstand van zicht tussen beide dieren (circa 400 meter) mogen we aannemen dat het hier gaat om een broedpaartje in het gebied. Vanwege het kleinschalige landschap wat zich aan deze kant van de N617 heeft ontwikkeld in de loop der jaren kan gesteld worden dat de Steenuilen vooral dit gebied gebruiken als foerageergebied. Het stedelijke gebied ten zuiden van de N617 zal niet in gebruik zijn door Steenuilen als foerageergebied. Afbreuk van kwalitatief en functioneel leefgebied treedt bij de uitbreidingsplannen van de N617 dan ook niet op.

KERKUIL

Er zijn op een boerderij tevens sporen gevonden van bewoning door een Kerkuil. Of het dier er gebroed heeft in 2009 is niet vastgesteld.

De eigenaar van de boerderij vertelde dat de soort er in 2008 wel heeft gebroed.

Uit de beschikbare gegevens van de Stichting het Noord-Brabants Landschap (*Bescherming Steenuil en Kerkuil in Noord-Brabant, jaarverslag 2007*) blijkt dat er meerdere broedgevallen van Steenuil en Kerkuil bekend zijn in het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Schijndel. Er liggen ook meerdere territoria langs de N617.

Vanwege dit gegeven dient er bij de herinrichting van het terrein ook rekening gehouden te worden met deze soorten. Het gaat hierbij met name om inpassingen van lijnvormige elementen die de aanwezige kleinschalige landschappen met elkaar verbinden. Bij eventuele

vernietiging van huidige verbindingen tussen landschapselementen dienen deze in hersteld te worden, om zodanig de duurzaamheid van deze soorten in de regio te kunnen waarborgen.

3.3.2

DEELGEBIED 2

Afbeelding 3.3

Vaste rust- en verblijfplaatsen
deelgebied 2

● Gewone dwergvleermuis



Het betreft hier een verblijfplaats van Gewone dwergvleermuis met een aantal van circa 10 dieren.

3.3.3

DEELGEBIED 3

In dit deelgebied zijn geen vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen.

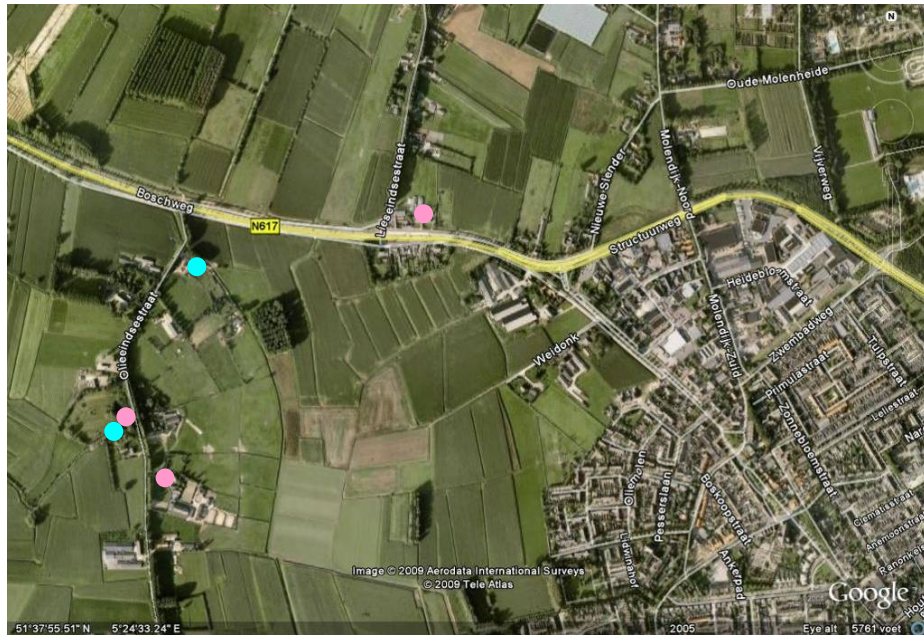
3.3.4

DEELGEBIED 4

Afbeelding 3.4

Vaste rust- en verblijfplaatsen
deelgebied 4

- Gewone dwergvleermuis
- Steenuil



In dit deelgebied zijn drie vaste rust- en verblijfplaatsen van de Gewone dwergvleermuis aangetroffen. Het gaat hier van links naar rechts om respectievelijk <6, <10 en 5 dieren.

STEENUIL

Verder is er (persoonlijke mededeling bewoner) een broedende Steenuil aanwezig geweest op een perceel net ten zuiden van de N617 (bovenste blauwe punt, 2008).

Het is aannemelijk dat deze Steenuil ook foerageergebied gebruikt aan de noordzijde van de N617.

Voor behoud van het foerageergebied en de verbindingen ernaar toe dient begeleidende struwelen van noord naar zuid aangelegd te worden (zoals in de huidige situatie aanwezig is). Op deze manier wordt voorzien in een vliegroute tussen optimale foerageergebieden ten noorden en ten zuiden van de N617. Wenselijk is oostelijk en westelijk gelegen kleinschalige landschappelijke elementen aan te leggen om het leefgebied van de soort te vergroten. Zodoende heeft de soort ook betere mogelijkheden zich te verspreiden richting mogelijke omliggende territoria voor uitwisseling.

De meest zuidelijke Steenuil waarneming berust op zichtwaarnemingen van een broedgeval in 2006. Mogelijk gaat het hierbij om hetzelfde broedpaar als in 2008. Het is onbekend waar en of de soort in 2009 ook gebroed heeft in dit gebied.

Ook uit het jaarverslag 2007 blijkt dat in deze regio meerdere territoria aanwezig zijn van Steenuilen en Kerkuilen. De laatste soort is overigens hier niet aangetroffen (ook niet jagend in 2008, 2009, maar dit kan een waarnemingseffect zijn).

3.4

AANVULLENDE INFORMATIE VLEGROUTES

Er zijn in 2008 vaste vliegroutes aangetoond langs verschillende landschapselementen (zie rapportage oktober 2008). Ook in 2009 zijn enkele nieuwe vliegroutes aangetroffen. Het betreft hier met name vliegroutes van aangetroffen verblijfplaatsen richting foerageergebieden.

Deze vliegroutes zijn bijgevoegd op bijlage 1 op A0 formaat.

Per deelgebied worden alleen de vliegroutes afgebeeld die in 2009 zijn aangetroffen.

3.4.1

VLEGROUTES DEELGEBIED 1

Afbeelding 3.5

Vliegroutes deelgebied 1
(aanvullingen 2009)

↔ Gewone dwergvleermuis
↔ Laatvlieger



De vliegroutes die zijn aangetroffen van de Gewone dwergvleermuis lopen parallel aan de N617 langs de hoog opgaande Zomereiken die daar ter plekke staan. De vliegroute die de N617 kruist loopt vanuit de kolonieplaats (aanwezig in een huis aan de Berkdijk) richting geschikte foerageergebieden (laanelementen langs de boerderijen). Ook hier zijn enkele Gewone dwergvleermuizen in een verblijf aangetroffen, voor exacte ligging zie bijlage 1 of hoofdstuk 3.3.1.

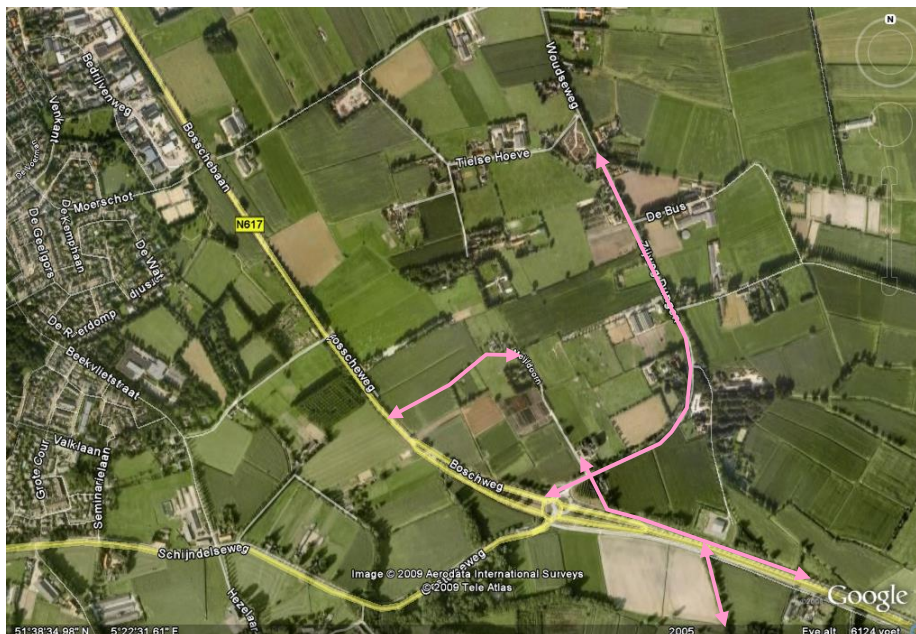
3.4.2

VLIEGROUTES DEELGEBIED 2

Afbeelding 3.6

Vliegroutes deelgebied 2
(aanvullingen 2009)

↔ Gewone dwergvleermuis



3.4.3

VLIEGROUTES DEELGEBIED 3

Afbeelding 3.7

Vliegroutes deelgebied 3
(aanvullingen 2009)

↔ Gewone dwergvleermuis



3.4.4

VLIEGROUTES DEELGEBIED 4

Afbeelding 3.8

Vliegroutes deelgebied 4
(aanvullingen 2009)

↔ Gewone dwergvleermuis



Van Gewone grootoorvleermuizen zijn geen duidelijke vliegrichtingen waargenomen in 2009. In 2008 zijn deze wel op enkele plaatsen vastgesteld, zie bijlage 1.

HOOFDSTUK

4 Effectanalyse

4.1

EFFECTANALYSE

Met de wetenschap, uit de veldonderzoeken 2008 en 2009, dat er diverse verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebieden in kaart gebracht zijn kunnen we een effectanalyse maken van de plannen ten opzichte van de veranderingen van het landschappelijk beeld en wat de gevolgen zijn ten aanzien van de functionaliteit van het gebied voor vleermuizen. Het zwaartepunt hierin ligt vooral bij de veranderingen functionaliteit van het leefgebied ten opzichte van vaste rust- en verblijfplaatsen (met name kraamkolonies).

Tevens wordt we aangegeven welke effecten er op treden ten opzichte van de aangetroffen Steenuilen en Kerkuil.

Om de analyse te verduidelijken maken we gebruik van onderstaande tabel.

Tabel 4.3

Analyse tabel effecten ten opzichte van functionaliteit leefgebied vleermuizen, op basis van onderzoeksgegevens 2008 en 2009.

Deelgebied	Soort	Effecten			Toetsing Ffw	Mitigerende maatregelen			Onthulling ff-wet
		Verandering foerageergebied	Verandering vliegroute / doorsnijding vliegroute	Verandering leefgebied	Functionaliteit verblijfplaats in het gebied	Hop-over groen	Geleidendes vegetatie (doornian)	Herplanten begroeiing	
1	Gewone dwergvleermuis	+			Nee				Ja
	Gewone grootoorvleermuis	+	+		Nee		+		NEE, mits mitigatie
	Laatvlieger	+	+	+	Niet geheel uit te sluiten	+	+		Ja
2	Gewone dwergvleermuis	+	+		Niet geheel uit te sluiten	+	+	+	Ja
	Gewone grootoorvleermuis	+		+	Niet geheel uit te sluiten	+	+	+	Ja
3	Gewone dwergvleermuis		+	+	Nee			+	NEE, mits mitigatie
4	Gewone dwergvleermuis		+		Nee	+			NEE, mits mitigatie
	Gewone grootoorvleermuis		+	+	Niet geheel uit te sluiten	+			NEE, mits mitigatie
	Laatvlieger		+		Nee		+		NEE, mits mitigatie

Uit bovenstaande tabel is af te leiden dat er in de deelgebieden negatieve effecten optreden met betrekking tot het blijven functioneren van de vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen. Het gaat hier om effecten die met name een groot effect kunnen hebben op

kraamverblijven. Wanneer geschikte foerageergebieden en/of verbindingswegen vernietigd worden leidt dit voor de desbetreffende soort tot het minder geschikt worden van een verblijfplaats of zelfs vernietiging ervan. Dit kan grote gevolgen hebben voor lokale populaties vleermuizen.

Om die reden is een effectenanalyse gemaakt. Uit het veldonderzoek en bovenstaande analyse blijkt dat er op diverse plaatsen een samenhang is tussen de aanwezigheid van foerageergebieden (kleine of grotere gebieden), de aanwezigheid van vliegroutes en het aanwezigheid zijn van verblijfplaatsen (met wisselende aantallen).

Aangezien er bij de voorgenomen werkzaamheden (het verbreden van de N617 met een rijstrook (ventweg) diverse bosschages en lijnelementen (boomlanen) vernietigd worden kan gesteld worden dat er zonder het uitvoeren van de juiste mitigerende maatregel de samenhang van het “vleermuissysteem” verdwijnt. Daarmee samenhangend neemt de functionaliteit van het leefgebied en verblijfplaats af. Aangezien er een groot deel van geschikt foerageergebied gehandhaafd blijft en het vooral de afname is in vliegverbindingen zal dit op korte termijn geen al te grote negatieve invloeden veroorzaken.

Echter omdat het toch van belang is, vanwege wisselende insectenstanden, verplaatsen van kolonies naar andere gebiedsdelen en vanwege de grote range van sommige soorten is het belangrijk de verloren gegane vegetatiestructuren voldoende te mitigeren (voorheen heette dit compensatie leefgebied).

Dit mitigeren van vegetatiestructuren houdt in dat aansluiting van het leefgebied van vleermuizen terug gebracht moet worden door realisatie van nieuwe beplanting. Op die manier wordt in de huidige wetgeving beoordeeld of de ontheffingsaanvraag wel of niet ingediend hoeft te worden. Wanneer er geen vegetatie teruggebracht wordt dan kan het zijn dat er geen ontheffing verleend wordt. Indien aangetoond wordt dat er voldoende vegetatie terug komt wordt een verlening succesvol.

4.2

VOORGESTELDE COMPENSERENDE EN MITIGERENDE MAATREGELEN

Voor wat betreft mitigerende maatregelen voor vleermuizen wordt onderstaand opgesomd wat er gemitigeerd moet worden:

- Boomlanen; opgebouwd uit Zomereiken, Gewone es, Hollandse lindes. Deze soorten trekken veel insecten aan, wat op deze manier aantrekkingskracht heeft op vleermuizen. Bomen dienen minimaal 4-5 meter hoog te zijn. Het betreft hier compensatie van oude bomen;
- Bestaande jonge bomen omplanten. Het betreft hier het mitigeren van bomen;
- Bosschages: opgebouwd uit struiken en enkele boomvormers; boomvormers als Zomereik en Gewone es en struiken met bloemen en vruchten zoals Tweestijlige meidoorn, Gelderse roos, Lijsterbes en dergelijke.

Aanplant van Populierenbosjes is niet gewenst aangezien deze nauwelijks insecten aantrekken en omdat de openheid ervan zorgt dat de wind er vrij spel heeft. Dit is niet bevorderlijk voor vleermuizen.

4.3

EFFECTEN OVERIGE SOORTEN

Tijdens het veldonderzoek in 2009 zijn enkele andere soorten aangetroffen. Het gaat hier om Steenuil en Kerkuil waarvoor geldt dat hun nestlocaties en het functionele leefgebied sinds 2009 wettelijke bescherming genieten. Indien ruimtelijke ingrepen afbreuk doen aan dit leefgebied (foerageergebied en nestlocaties) dient dit gemitigeerd te worden. Dit houdt in dat de nodige landschappelijke voorzieningen getroffen moeten worden. Voorbeelden hiervan zijn aanplant van kleinschalige landschapselementen zoals boomgaarden, hagen, bloemrijke graslanden en dergelijke.

Van belang hierbij is ook dat er eventuele verbindingen gelegd worden met andere kleinschalige gebieden die nu, vanwege de openheid in het landschap niet of slecht bereikbaar zijn voor de soorten. Met name Steenuilen hebben een beperkte vlieggrange, waardoor het voor deze soorten van groot belang is dat verbindingen gelegd worden tussen verschillende gebieden waar soortgenoten huisvesten (dit ter versterking van het genetisch materiaal).

Voor Kerkuilen is het van belang dat weilanden en bloemrijke graslanden in voldoende mate aanwezig blijven.

Uit de veldinventarisaties is gebleken dat er op twee plekken met zekerheid Steenuilen zijn aangetroffen. Het betreft hier waarnemingen van meerdere Steenuilen in een betrekkelijk kleine range van elkaar af. Het is mogelijk dat het hier gaat om een broedpaartje.

Van de Kerkuil zijn enkel braakballen aangetroffen, maar de eigenaar van het pand gaf aan dat het dier in 2008 gebroed heeft op de locatie.

Gezien de ruimtelijke ingrepen van de N617 kan echter gesteld worden dat er geen benoemenswaardige landschapselementen voor deze beide soorten verloren gaan. De waarnemingsplekken van de Steenuilen en de oude broedlocatie van Kerkuilen liggen op een afstandje van de N617. Het optimale leefgebied bevindt zich ook op ene afstand van de N617.

Voor deze soorten is mitigatie niet aan de orde.

4.4

ONTHEFFING

In het kader van de Flora- en faunawet kan gesteld worden dat ontheffing noodzakelijk is voor de vernietiging van functioneel leefgebied van vleermuizen. Hiervoor geldt compensatie. Dit is het geval op delen van het tracé (kleine strook deelgebied 1 en kleine strook deelgebied 2, zie afbeelding 4.9).

Afbeelding 4.9

Stroken waarvoor ontheffing nodig is vanwege vernietiging foerageergebied en vliegroutes met oude bomen (omcirkelde gebieden).



Ingeval jonge laanbomen (aanwezig langs delen van de N617) omgeplant worden betreft het mitigatie. Hiervoor is een ontheffing niet noodzakelijk; er wordt voorkomen dat totale afbreuk van vliegroutes plaatsvindt. De vliegroutes met het plantmateriaal wat ze nu ook gebruiken wordt slechts verschoven.

Belangrijk voor een verlening van de ontheffingsaanvraag (of afkeuring van de aanvraag) is dat er aangetoond dient te worden dat er duurzaam voorzien wordt in nieuwe boomlanen en bosschages. Indien dit bestemmingsplan technisch is vastgelegd als ecologisch groen of als natuur dan wordt de aanvraag gehonoreerd of als vergunningsplichtig beschouwd.

Een aanvraag dient te worden aangevraagd, maar kan op basis van het mitigatievoorstel als niet noodzakelijk geacht worden. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de voorgestelde mitigerende maatregelen als harde eis worden overgenomen door Dienst Regelingen (het beoordelend orgaan inzake de Flora- en fauna ontheffingen).

De voorgenomen plannen hebben niet tot gevolg dat functioneel leefgebied van Steenuilen en Kerkuilen vernietigd worden. Ontheffing hiervoor is niet noodzakelijk.

HOOFDSTUK 5

Conclusies

5.1

CONCLUSIES

Uit het veldonderzoek van 2008 en 2009 kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

VLEERMUIZEN

- De planlocatie doet deels dienst als foerageergebied voor vleermuizen (Gewone dwergvleermuis, Gewone grootoorvleermuis en Laatvlieger);
- Langs de N617 liggen diverse vliegroutes die door verschillende soorten vleermuizen gebruikt worden;
- Er zijn enkele vaste rust- en verblijfplaatsen aangetroffen in bebouwing die in de directe nabijheid van de N617 liggen. Het betreft hier verblijven die dienst doen als kraamverblijf, verblijfplaatsen voor kleine groepen dieren (hoogstwaarschijnlijk mannetjes en die dienst doen als baltsplek/paarplekken);
- Het verwijderen van vliegroutes en bosschages doet afbreuk aan de functionaliteit van het leefgebied van vleermuizen en kunnen negatieve invloeden hebben op (kraam)verblijfplaatsen van vleermuizen;
- Door het mitigeren van laanelementen is een ontheffingsaanvraag niet noodzakelijk. Het plan wordt wel beoordeeld waarbij de opgestelde mitigerende maatregelen als harde eis opgenomen worden;
- Compensatie van oude laanbomen vindt plaats op plekken waar oude niet te verplanten bomen voorkomen (bomen minimaal 4-5 meter hoog);
- Door het bestemmingsplan technisch vastleggen van de laanelementen en bosschages (als bestemming natuur of ecologisch groen) wordt duurzaamheid van de mitigatie en compensatie gewaarborgd;
- Er worden geen verblijfplaatsen van vleermuizen vernietigd;
- Er dient een ontheffing aangevraagd te worden voor twee kleine locaties in deelgebied 1 en 2. Wellicht is dit niet noodzakelijk wanneer er compensatie plaats heeft met voldoende hoog plantmateriaal van 4-5 meter hoog.

UILEN

- Er komen Steenuilen en Kerkuilen voor in het kleinschalige gebied in de nabijheid van de N617;
- Er worden geen broedlocaties van Kerkuil en Steenuil (of van andere soorten), welke jaarronde bescherming genieten in het kader van de Flora- en faunawet, vernietigd;
- Er vindt geen afbreuk plaats aan functioneel foerageergebied van Steenuil en Kerkuil.

BIJLAGE 1

Vleermuisactiviteit 2008, 2009 en mitigerende maatregelen N617

BIJLAGE 10 Nota vooroverleg, inspraak en zienswijze

MEMO

Onderwerp:
Nota beantwoording inspraakreacties Bestemmingsplan N617
gemeente Schijndel

's-Hertogenbosch,
20 oktober 2008

Projectnummer:
110501.201455

ARCADIS NEDERLAND BV
Utopialaan 40-48
Postbus 1018
5200 BA 's-Hertogenbosch
Tel 073 6809 211
Fax 073 6144 606
www.arcadis.nl

DIVISIE MILIEU & RUIMTE

Van:
E.J. Boele

Opgesteld door:
E.J. Boele

Afdeling:
Adviesgroep Gebiedsontwikkeling

Ons kenmerk:
110501/ZF8/1Z7/201455

Bestemmingsplan 'N617 Schijndel': aanleiding en doel

Het voorliggende voorontwerp bestemmingsplan betreft een partiële herziening van het vigerende bestemmingsplan Buitengebied 2000, voor het gedeelte van de provinciale weg N617 op het grondgebied van Schijndel. Deze herziening is noodzakelijk om de herinrichting van de N617 tussen 's-Hertogenbosch en Schijndel mogelijk te maken. De herinrichting betreft de duurzaam veilige inrichting van de provinciale weg, het opheffen van onveilige oversteken en het realiseren van een doorgaande fietsroute tussen Schijndel en 's-Hertogenbosch. Dit in combinatie met de vervanging van de bestaande wegverharding in verband met structureel onderhoud.

Inzage en toelichting

Op dinsdagavond 1 juli 2008 is een informatieavond over dit plan gehouden in Cultureel Centrum 't Spectrum, Steeg 9 te Schijndel. Het voorontwerpbestemmingsplan heeft van 13 juni tot 25 juli 2008 ter inzage gelegen in het gemeentehuis te Schijndel.

Op het bestemmingsplan N617 gemeente Schijndel zijn vier inspraakreacties binnengekomen.

De reacties zijn van de volgende personen:

1. Adressant 1: De heer F.J.A. Korsten, Nieuwe Slender 5, Schijndel
2. Adressant 2: W.J.M Klessens Bolstweg 1A te Mariaheide en Gebr. Klessens Venushoek 5, Schijndel.
3. Adressant 3: Bouwbedrijf Hobbelen B.V. Boschweg 165, Schijndel.
4. Adressanten 4: De heer den Otter, Boschweg 230, Schijndel.
De heer Sterks, Boschweg 236, Schijndel.
Bewoners van Boschweg 175 t/m 181 en 216 t/m 236.

De ingekomen inspraakreactie richten zich op het voornemen voor de reconstructie voor de N617 om medewerking te verlenen aan de partiële herziening van het bestemmingsplan Buitengebied 2000. De inspraakreacties zijn hieronder samengevat weergegeven. Direct daaronder is het standpunt van het college gegeven.

1. Adressant 1: De heer F.J.A. Korsten

- 1.1 De heer Korsten geeft aan dat de Nieuwe Slender vaak wordt gebruikt als sluiproute door automobilisten die vanaf Den Bosch komen en richting Molenheide moeten. Door de Nieuwe Slender te gebruiken vermijden ze de verkeerslichten Structuurweg/ Boschweg, bij garage Sterks de parallelweg op, om zo via de Nieuwe Slender op de Molendijk te komen. Omgekeerd is het voor automobilisten die vanaf Molendijk-Noord of de camping richting Den Bosch moeten, verleidelijk om via de Nieuwe Slender pas bij garage Sterks de N617 op te gaan. Tevens wordt er op de Nieuwe Slender regelmatig te hard gereden (boven de 80 km/uur).

De heer Korsten geeft aan dat het probleem van het sluipverkeer met de reconstructie van de N617 niet wordt aangepakt. Door het verkeer in de nieuwe situatie de Nieuwe Slender direct op de nieuwe Rotonde aan te sluiten wordt de Nieuwe Slender een nog aantrekkelijkere sluiproute. Dit terwijl de Nieuwe Slender bedoeld is voor landbouw- en fietsverkeer. Landbouw- en fietsverkeer gaan niet samen met sluipverkeer. Graag ontvangt de heer Korsten uitleg van het college hoe het sluipverkeer op de Nieuwe Slender in het kader van de reconstructie van de N617 wordt opgelost.

De heer Korsten vraagt zich af of het mogelijk is een landbouwverkeer-sluis in de Nieuwe Slender te realiseren om zo het sluipverkeer tegen te gaan.

Standpunt van het college:

- 1.1 De doelstelling van het bestemmingsplan waar adressant op reageert is het planologisch mogelijk maken van de reconstructie van de N617. De reconstructie van de weg heeft weer tot doel het vergroten van de verkeersveiligheid door de weg op een duurzaam veilige manier opnieuw in te richten.
- De Nieuwe Slender wordt in de nieuwe situatie rechtstreeks op de rotonde aangesloten. Hierdoor wijzigt er nauwelijks iets ten opzichte van de huidige situatie. Hoofdzakelijk bestemmingsverkeer (waaronder landbouwverkeer en fietsverkeer) zal gebruik maken van deze aansluiting. Weren van sluipverkeer is een probleem maar dit project zal dit niet oplossen, aangezien het buiten de scope van het project valt. Met de bewoners van de Nieuwe Slender is reeds besproken dat zonodig passende maatregelen om het sluipverkeer tegen te gaan zullen worden getroffen door de gemeente Schijndel. Hiervoor heeft de gemeente middelen beschikbaar. Hier zal nog nader op teruggekomen worden door de gemeente.
- ## **2 Adressant 2: De heer Klessens en Gebr. Klessens**
- 2.1 De Gebr. Klessens maken bezwaar tegen de afsluiting van de doorgang westelijk van de Lieseindsestraat, omdat de Gebr. ten behoeve van de uitoefening van het agrarisch bedrijf regelmatig gebruik moeten maken van de doorgang.
- 2.2 Tevens maken de Gebr. Klessens bewaar tegen het aanpassen van het benodigde gedeelte van de grond voor de N617, met een oppervlakte van meer dan 800m².
- 2.3 De voorlichting en informatie is misleidend geweest in het traject. In het kader van de ruilverkaveling was melding gemaakt van een verschuiving naar de Lieseindsestraat. Vervolgens is deze verder verschoven richting de Boschweg.

Bij de voorlichting over de voorbereiding en uitvoering van de plannen voor de aanpassing van de N617 is ervan uitgegaan dat de ruilverkaveling dusdanig was georganiseerd dat er geen bedrijven waren die gebruik hoefden te maken van de bestaande doorgangen over de N617, omdat alle gronden aan dezelfde zijde van de N617 waren gepland als de betreffende bedrijven waren gelegen. Dit kwam naar voren tijdens de informatieavond. Het bedrijf van de Gebr. Klessens ligt 12,7 ha van het totale oppervlak van 20,5 ha van de te bewerken grond aan de andere zijde van de N617 dan waar het bedrijf is gevestigd, te weten aan de Venushoek 5 te Schijndel. Door de voorgenomen verlegging krijgt het bedrijf te maken met kostenstijgingen, toenemende reistijden, toenemend dieselgebruik en de daarmee samenhangende belasting van de natuur.

- 2.4 De verkeersveiligheid verslechtert doordat de Gebr. Klessens worden gedwongen om de noodzakelijke transporten met behoorlijk zwaar verkeer via de buiten/woonwijken van de gemeente Schijndel naar de betreffende percelen aan de andere zijde van de N617 te laten plaatsvinden.
- 2.5 In het kader van de ruilverkaveling is aangegeven dat deze tot doel heeft om een verbetering te realiseren van de ontsluiting van de voor een agrarisch bedrijf benodigde kavels. Hiervoor worden verkavelingskosten en basiskosten ten behoeve van ontsluiting van de kavels bij de betrokken bedrijven in rekening gebracht. Eén van de argumenten daarbij is dat de toegewezen gronden gemiddeld op kleinere afstand van het bedrijf komen te liggen dan de ingebrachte, terwijl tevens een betere bereikbaarheid van de gronden wordt nagestreefd. Voor het bedrijf van de Gebr. Klessens klopt dit in het geheel niet vanwege de voorgenomen toekomstige afsluiting van de overgang over de N617, oftewel er komt juist een aanzienlijke verslechtering van de ontsluiting van de kavels voor de Gebr. Klessens terwijl hiervoor in het kader van de ruilverkaveling wel kosten in rekening zijn gebracht.
- 2.6 In de toedeling in het kader van de ruilverkaveling is in de ruilverkavelingslijst een aantal percelen/kavelnummers weergegeven, die met name voor wat betreft de betreffende oppervlakten niet te herleiden/ vergelijken zijn tot de ingeleverde percelen. Dit wordt onder andere veroorzaakt doordat percelen verkeerd waren ingetekend en er daarnaast een nieuwe perceelindeling met grenzen dwars door bestaande percelen werd ingevoerd. Dit resulteerde er onder ander in dat de aangegeven “nieuwe” oppervlakten niet meer te herleiden zijn/ waren tot de oude percelen. Aldus is de inbrengsituatie niet correct/ duidelijk aangegeven zodat ondergetekende geen juiste beoordeling van de lijst der geldelijke regelingen kon maken en daardoor niet kon bepalen of er grond, onder andere ten behoeve van een eventuele aanpassing van N617, zou worden toegewezen. Ook de ruilverkavelingscommissie heeft met geen enkel woord gerept over de mogelijke inlevering van gronden ten behoeve van een eventuele verbreding van de N617, laat staan over een mogelijke vergoeding daarvoor.
- 2.7 In de plannen wordt voorzien in een aanpassing van de N617 ter plekke van de te bewerken gronden door de Gebr. Klessens met een extra parallelweg ter ontsluiting van de aanliggende percelen naast een fietspad. De Gebr. Klessens stellen voor deze beide over een beperkte lengte te combineren teneinde de voor de aanpassing van de N617 benodigde grond te beperken.
- 2.8 De Gebr. Klessens verzoeken op basis van bovenstaande punten de doorgang over de N617 te handhaven of een andere meer acceptabele doorgang te creëren. Daarnaast wordt voorgesteld om in overleg te komen tot verduidelijking van de eventuele vergoeding/ compensatie, alsmede over een meer acceptabele vormgeving van de aanpassing N617 ter plekke.

Standpunt van het college:

- 2.1 De afsluiting van de diverse koude doorsteken (waaronder de Olieeindsestraat) is noodzakelijk om de N617 verkeersveilig te maken. Het belang van de verkeersveiligheid weegt zwaarder dan het individuele belang van adressant om zijn agrarische bedrijf te exploiteren. Bovendien is voor de adressant een alternatieve ontsluiting van de bedrijfskavel voorzien. De bedrijfskavel wordt ontsloten op een parallelweg welke aansluit op de rotonde Boschweg. Het afsluiten van de doorgang zal daarom naar verwachting de bedrijfsuitoefening nauwelijks beïnvloeden.
- 2.2 Het profiel van de N617 wordt op sommige plaatsen verbreed zodat voldaan wordt aan de eisen die gesteld worden aan een verkeersveilige gebiedsontsluitingsweg. Doordat het profiel wijzigt heeft de provincie gronden langs de N617 nodig voor de realisatie. Ruimteclaim kan vanuit technisch perspectief (binnen kader Duurzaam Veilig) niet minder. Uit de ruilverkaveling die is gedaan met de adressant moet duidelijk zijn welke gronden deze heeft gekregen. De betreffende gronden met een oppervlakte van circa 800 m² zijn reeds kadastraal overgedragen. De gemeente gaat ervan uit dat het Kadaster de nieuwe grenzen heeft uitgezet. Het proces van de ruilverkaveling is bij de adressant bekend. De financiële afwikkeling heeft reeds plaatsgevonden in het kader van de ruilverkaveling.
- 2.3 De voorlichting en informatie in het kader van de ruilverkaveling was op basis van een conceptontwerp. Door een nadere technische uitwerking is in het huidige ontwerp de weg verschoven richting de Boschweg. Van misleiding is geen sprake.
- 2.4 De afsluiting van de kruising Lieseindsestraat zorgt ervoor dat tussen de vestigingen c.q. gronden van adressant langere reistijden ontstaan. Dit weegt echter niet op tegen het maatschappelijk belang om de N617 verkeersveilig te maken en de kruising Lieseindsestraat te sluiten. Aangezien de gronden in de huidige situatie ook op enige afstand van elkaar liggen, is het de verwachting dat de gevolgen beperkt blijven. Indien de adressant van mening blijft dat deze hierdoor in een financieel nadeligere positie komt te verkeren, bestaat de mogelijkheid - na het in werking treden van het bestemmingsplan - een verzoek om planschade of nadeelcompensatie in te dienen bij respectievelijk de gemeente of provincie. De adressant zal straks inderdaad door de bebouwde kom moeten rijden, via gebiedsontsluitingswegen. De gebiedsontsluitingswegen zijn qua profiel geschikt voor zwaar verkeer. Er zal dus geen probleem zijn.
- 2.5 De onderhavige inspraakprocedure heeft betrekking op het bestemmingsplan voor de herinrichting van de N617 en niet op de ruilverkaveling. In het kader van de ruilverkaveling zijn duidelijke afspraken gemaakt over het in rekening brengen van kosten voor de nieuwe ontsluiting.
- 2.6 In het kader van de ruilverkaveling zijn duidelijke afspraken gemaakt over de in te leveren gronden en de nieuwe gronden. De bijbehorende afspraken zijn – zoals het hoort - aan adressant bekend gemaakt.
- 2.7 Vanaf Zijweg Dungen tot het Zandpad loopt, evenwijdig aan de N617, een vrijliggend fietspad. Ter hoogte van het Zandpad moet het (brom)fietsverkeer gebruik maken van de parallelweg. In het ontwerp is al rekening gehouden met het combineren van parallelwegen en (brom)fietsverkeer. Er is ook getracht de benodigde gronden voor de N617 zoveel mogelijk te beperken. Het profiel is dusdanig ingericht dat een verkeersveilige gebiedsontsluitingsweg ontstaat. Om die reden is er op een aantal plaatsen gekozen voor alleen een fietspad (geen parallelweg) en op sommige plaatsen maakt het (brom)fietsverkeer gebruik van de parallelweg (combinatie fietspad en parallelweg). Hierdoor wordt niet meer grond gebruikt dan strikt noodzakelijk is en in het kader van de ruilverkaveling is verworven.

- 2.8 De Gebr. Klessens verzoeken op basis van bovenstaande punten de doorgang over de N617 te handhaven of een andere meer acceptabele doorgang te creëren. Daarnaast wordt voorgesteld om in overleg te komen tot verduidelijking van de eventuele vergoeding/ compensatie, alsmede over een meer acceptabele vormgeving van de aanpassing N617 ter plekke. Zie de voorgaande beantwoording.

3. Adressant 3: Bouwbedrijf Hobbelen bv

- 3.1 Voor het bouwbedrijf is het gebied tussen Lieseindsestraat en Boschweg tot aan de Jan van Amstelstraat van belang aangezien daarbinnen het bouwbedrijf ligt en ze geconfronteerd wordt met nadelige veranderingen door de herstructurering van de N617. Het bouwbedrijf kan zich niet vinden in het feit dat de gemeente Schijndel niet dezelfde uitgangspunten hanteert bij de herinrichting van de Boschweg en de fietspaden. De gemeente legt namelijk geen fiets- suggestiestroken aan op de rijbaan terwijl dit in de bebouwde kom wel is gedaan. Dat motief gaat hier niet op omdat het een van oorsprong provinciale weg buiten de bebouwde kom betreft en er, in tegenstelling tot de Boschweg/ Hoofdstraat, voldoende ruimte is om vrijliggende fietspaden aan te leggen. Al jaren maken fietsers en wandelaars gebruik van de parallelweg tot aan de bebouwde kom. Ook vindt adressant dat de geplande oversteek vlakbij het bedrijf hoogst ongelukkig is en achterwege kan blijven als het langzaamverkeer over de parallelweg geleid wordt.
- 3.2 Vanwege de verkeersveiligheidsaspecten op de parallelwegen in combinatie met daar aanwezig fietsverkeer, is in principe de beleidsnotitie landbouwverkeer van toepassing. Een aanpassing van de gemeentelijke parallelweg valt echter buiten de reconstructie van de N617, dat vindt de adressant geen goede zaak.
- 3.3 Het bouwbedrijf is gevestigd aan de Boschweg 165 waar de opslag en andere activiteiten worden verricht. Daar worden de bouwmaterialen aangeleverd en vandaar naar de werken getransporteerd. Op dit moment is er een inrit die rechtstreeks aansluit op de Boschweg. Men heeft vernomen dat, in het kader van de reconstructie, die inrit verwijderd zou worden en daarmee gaat men niet akkoord. Bouwbedrijf Hobbelen heeft namelijk niet de mogelijkheid op het terrein met vrachtwagens te keren en dat betekent dat men genoodzaakt wordt om vanaf het bedrijf de hele parallelweg achteruit te rijden tot de kruising Ericastraat-Boschweg. Behalve dat dit onpraktisch is, levert dat ook een hoogst verkeersonveilige situatie op, zeker als daar ook nog eens een oversteek van langzaam verkeer wordt aangelegd. Bouwbedrijf Hobbelen wil in ieder geval de inrit behouden en dan uitsluitend vanaf het bedrijf rechtstreeks de Boschweg oprijden. Het inkomende verkeer zal er geen gebruik van maken. Bouwbedrijf Hobbelen wijst er alvast op dat men zich genoodzaakt voelt de schade te claimen indien men de inrit toch zou opheffen.
- 3.4 Men vindt het onlogisch dat gekozen wordt voor een plan dat door twee verschillende overheden wordt ontwikkeld.

Standpunt van het college:

- 3.1 Voor de inrichting van de Boschweg is gebruik gemaakt van het vigerend beleid, het gemeentelijk verkeersplan. Het gebied is onderdeel van een 30 km/uur gebied en wordt daarom ook ingericht als zodanig. De N617 wordt ingericht conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig, dit is provinciaal beleid. Bij de rotonde is het echter niet mogelijk om fietssuggestiestroken aan te leggen omdat dit leidt tot verkeersonveilige situaties. Het is noodzakelijk hier de verschillende verkeersstromen te scheiden.

De realisatie van de rotonde Boschweg en de kleine aanpassingen aan de Boschweg passen binnen de huidige bestemming “Verkeer” van het vigerende bestemmingsplan. Hierdoor kunnen deze aanpassingen reeds uitgevoerd worden. Echter voor de volledigheid en openheid is ervoor gekozen deze toch in de partiële herziening van het bestemmingsplan mee te nemen.

- 3.2 De parallelweg aan de noordzijde van de Boschweg, welke het perceel van de adressant ontsluit, wordt niet primair gebruikt door landbouwverkeer. Hiervoor geldt derhalve geen beleidsnotitie landbouw. Deze parallelweg valt inderdaad buiten de scope van de reconstructie van de N617 en is om die reden niet meegenomen in het bestemmingsplan.
De parallelweg ten zuiden van de Boschweg wordt wel gebruikt door landbouwverkeer en hiervoor geldt wel de beleidsnotitie landbouw. Deze parallelweg is daarom juist wel meegenomen in de reconstructie van de N617 en is dus ook opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan.
- 3.3 De rechtstreekse aansluiting van het perceel van het bouwbedrijf op de Boschweg komt in de nieuwe situatie te vervallen. Het bouwbedrijf zal gebruik moeten maken van de parallelweg. Op het terrein van het bouwbedrijf is voldoende ruimte om te keren. Er worden geen problemen verwacht met de nieuwe ontsluiting. Het handhaven van de directe ontsluiting op de Boschweg zou met de realisatie van de rotonde kunnen leiden tot verkeersonveilige situaties, om die reden is de ontsluiting komen te vervallen en wordt er een alternatief geboden.
- 3.4 De provincie Noord-Brabant is – als eigenaar van de weg - initiatiefnemer voor de reconstructie van de N617. Het gaat immers om een provinciale weg. De gemeente Schijndel is, samen met de gemeente Sint Michielsgestel, betrokken bij de plannen en werkt nauw samen met de provincie. Het gaat immers over haar grondgebied.
Voor een bestemmingsplan is de raad van de betrokken grondgebiedgemeente bevoegd gezag om het bestemmingsplan vast te stellen. In het kader van de reconstructie is de samenwerking van de provincie en de gemeente(n) derhalve logisch.

4 Adressanten 4: De heer den Otter, Boschweg 230, Schijndel

De heer Sterks, Boschweg 236, Schijndel

Bewoners van Boschweg 175 t/m 181 en 216 t/m 236

De bewoners van het gebied Boschweg Noord, ter hoogte van Boschweg nr. 216 t/m 236, tekenen bezwaar aan inzake de aangegeven plaats waar het informatiepunt en verkeersplateau zijn gesitueerd in het ontwerp.

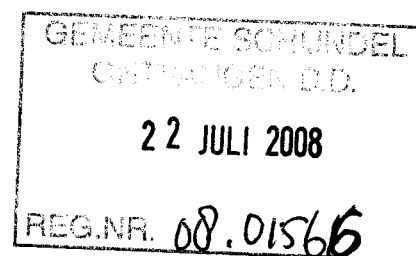
- 4.1 Ter hoogte van huisnummer 232 en 234 is een informatiepunt getekend. De adressanten zijn van mening dat dit informatiepunt beter bij de bushalte aan de nieuwe aan te leggen rotonde (bij Hobbelen) of voor Dillisdorp kan worden geplaatst. De reden hiervan is dat de adressanten denken geluidsoverlast te gaan ondervinden. De adressanten vragen zich af of een informatiepunt wel noodzakelijk is. Er zijn nu goede communicatiemiddelen, zoals mobiele telefoon, navigatiesysteem et cetera. Hoogwaardig openbaar vervoer wat provinciaal ingevoerd gaat worden maakt de noodzaak van een informatiepunt minder noodzakelijk. Volgens de adressanten heeft het meeste verkeer vanuit Den Bosch geen bestemming in Schijndel. Vrachtverkeer met bestemming Schijndel is meestal bedoeld voor industrieterrein Duin, Rooyseheide of Molendijk-Zuid. Deze zijn duidelijk aangegeven. Een informatiepunt heeft hiervoor geen meerwaarde. Andere bezoekers van Schijndel weten of ze in het centrum, Schijndel Zuid of Schijndel Noord moeten zijn. Ook dit is duidelijk in de bewegwijzering aangegeven.
- Een informatiepunt op het bedoelde weggedeelte levert volgens adressanten verkeersonveilige situaties en verkeershinder op.
- 4.2 Het verkeersplateau ter hoogte van Boschweg 236 levert volgens adressanten ernstige geluidhinder in verband met het afremmen en optrekken van het gemotoriseerd verkeer. Graag zouden zij deze verder richting Sint Michielsgestel gesitueerd willen hebben.
- 4.3 Graag willen de adressanten de aandacht vestigen op de maximale snelheid van de hoofdrijbaan, 70km/uur en eventueel het plaatsen van flitspalen. Ook willen de adressanten dat de maximale snelheid op de secundaire weg gehandhaafd blijft op 30 km/uur, zoals dit nu ook het geval is.
- 4.4 Tevens vragen de adressanten om rekening te houden met geluidsoverlast. In het akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï kunnen de adressanten geen resultaten van metingen vinden voor de woningen nrs. 216 t/m 236.

Standpunt van het college

- 4.1 Het is niet mogelijk het informatiepunt te verplaatsen. Er is onvoldoende ruimte ter hoogte van Dillisdorp of de Rotonde voor een informatiepunt. Tevens levert dit hier verkeersonveilige situaties op. Het combineren van het informatiepunt met de bushalte is eveneens geen optie. Indien er een vrachtwagen bij het informatiepunt staat, is er voor een bus die moet stoppen onvoldoende opstelruimte. De bus zal dan de rijbaan voor achteropkomend verkeer blokkeren.
- 4.2 Het is noodzakelijk een verkeersplateau aan te leggen om ervoor te zorgen dat het verkeer op de provinciale weg afgeremd wordt van 60 km/uur naar 30 km/uur voordat het de bebouwde kom binnen rijdt. De drempel zal circa vijf meter in westelijke richting worden verschoven, zodat deze precies ligt op de overgang van buitengebied naar bebouwde kom. (komt ie nou verder weg of dichterbij klagers?)
- De drempel is een maatschappelijk aanvaardbaar middel om verkeer af te remmen.
- De drempel is gebaseerd op 60 km/uur en zal met name zorgen voor een fysieke aankondiging

- van het binnenrijden van de bebouwde kom. Er wordt niet verwacht dat de drempel voor overlast gaat zorgen.
- 4.2 De maximale snelheid van de hoofdrijbaan van de N617 is 70km/uur. Deze snelheid past bij de functie van de N617 als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. De maximale snelheid op de nieuwe parallelweg binnen de bebouwde kom is 30 km/uur. Alleen landbouwverkeer en bestemmingsverkeer zullen gebruik maken van deze parallelweg. De N617 en de parallelweg nodigen (vanwege het profiel) niet uit tot hard rijden, hierdoor worden er geen problemen verwacht. Flitspalen zijn daarom niet noodzakelijk.
- 4.4 In bijlage 1 van het akoestisch onderzoek zijn de rekenpunten 58 t/m 60 met het adres Boschweg 216 t/m 234 opgenomen. De betreffende woningen zijn wel degelijk meegenomen in het akoestisch onderzoek. In het rapport zijn deze punten weergegeven op pagina 14. In de tabel op deze bladzijde zijn alleen maatgevende punten opgenomen. De punten 50 t/m 60 zijn derhalve niet in de tabel opgenomen. Er wordt verwezen naar bijlage 1 voor een volledig overzicht van de resultaten.

Aan: Burgemeester en Wethouders
Postbus 5
5480 AA Schijndel



Mariaheide, 13 juli 2008

Betreft: **Zienswijze Voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied N617**

Geacht College,

In het kader van de ter inzage legging van het Voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied N617, hierna te noemen ontwerp, wil ondergetekende, mede namens het agrarisch bedrijf dat wordt uitgeoefend door de Gebr. Klessens, hierna te noemen de gebr., zijn zienswijze kenbaar maken over dit plan. Enerzijds betreft dit de afsluiting van de doorgang westelijk van de Lieseindestraat, omdat de gebr. t.b.v. de uitoefening van het agrarisch bedrijf regelmatig gebruik moet maken van de doorgang. Anderzijds betreft dit het voor de aanpassing van de N617 benodigde gedeelte van de grond van ondergetekende, met een oppervlakte van meer dan 800 m².

Wijziging doorgang N617.

Volgens het gepresenteerde ontwerp wordt de doorgang voor (agrarisch) verkeer verlegd van de Noordwestelijk van de Lieseindestraat gelegen oversteek naar de nieuw aan te leggen rotonde Boschweg.

Ondergetekende maakt ernstig bezwaar tegen deze verschuiving in het kader waarvan het volgende wordt opgemerkt:

1. Voorlichting/informatie tot nu toe misleidend:

- a. Bij de toelichting op de verschillende activiteiten in het kader van de ruilverkaveling werd al melding gemaakt van een verschuiving naar de Lieseindestraat, wat reeds op grote bezwaren stuitte bij ondergetekende. Een verdere verschuiving richting de Boschweg scherpt deze bezwaren alleen maar aan en is ook nooit ergens in de voorlichting aangegeven;
- b. Bij de voorlichting over de voorbereiding en uitvoering van de plannen voor de aanpassing van de N617 is er van uitgegaan en aangegeven dat de ruilverkaveling dusdanig was georganiseerd dat er geen bedrijven waren die gebruik hoefden te maken van de bestaande doorgangen over de N617 omdat alle gronden aan dezelfde zijde van de N617 waren gepland als waar de betreffende bedrijven waren gelegen. Dit kwam duidelijk naar voren tijdens de voorlichtingsavond op 1 juli 2008. Juist in het geval van het bedrijf van de gebroeders Klessens ligt 12,7 ha. van het totale oppervlak van 20,5 ha van de te bewerken grond aan de andere zijde van de N617 dan waar het bedrijf is gevestigd, te weten aan de Venushoek 5 te Schijndel.

2. Nieuwe situatie onaanvaardbaar:

- a. Bij de uitoefening van het agrarisch bedrijf vanuit de locatie Venushoek 5 worden de gebr., vanwege de voorgenomen verlegging van de doorgang opgescheept met onacceptabele kostenstijgingen vanwege aanzienlijk toenemende reistijden, toenemend dieselverbruik en de daarmee samenhangende onevenredige extra belasting van de natuur;
- b. De verkeersveiligheid in Schijndel verslechtert bovendien aanzienlijk omdat de gebr. worden gedwongen om de noodzakelijke transporten, met de bijbehorende zware machines, via de buiten/woonwijken van de gemeente Schijndel naar de betreffende percelen aan de andere zijde van de N617 te laten plaatsvinden.

3. Verslechtering ontsluiting kavels

In het kader van de ruilverkaveling is steeds aangegeven dat deze tot doel heeft om een verbetering van de ontsluiting van de voor een agrarisch bedrijf benodigde kavels te realiseren. Hiervoor worden ook "verkavelingskosten" én "basiskosten t.b.v. ontsluiting kavels" bij de betrokken bedrijven in rekening gebracht. Eén van de argumenten daarbij is namelijk dat de toegewezen gronden gemiddeld op kleinere afstand van het bedrijf komen te liggen dan de ingebrachte, terwijl tevens een betere bereikbaarheid van de gronden wordt nagestreefd. Voor het bedrijf van de gebr., gelokaliseerd op Venushoek 5, klopt dit in het geheel niet vanwege de voorgenomen toekomstige afsluiting van de overgang over de N617, oftewel er komt juist een aanzienlijke verslechtering van de ontsluiting van de kavels voor de gebr., terwijl hiervoor in het kader van de ruilverkaveling wel kosten in rekening zijn gebracht.

4. Voor aanpassing N617 benodigde grond

- a. In de toedeling in het kader van de ruilverkaveling is in de lijst met Rnummer 1216547 een aantal percelen-/kavelnummers weergegeven, die met name voor wat betreft de betreffende oppervlakten niet te herleiden/vergelijken zijn tot de ingeleverde percelen. Dit wordt o.a. veroorzaakt doordat percelen verkeerd waren ingetekend en er daarnaast een nieuwe perceelsindeling met grenzen dwars door bestaande percelen werd ingevoerd. Dit resulteerde er o.a. in dat de aangegeven "nieuwe" oppervlakten, niet meer te herleiden zijn/waren tot de oude percelen.

Aldus is de **inbrengsituatie niet correct/duidelijk aangegeven** zodat ondergetekende geen juiste beoordeling van de lijst der geldelijke regelingen kon maken en daardoor niet kon bepalen of er grond, o.a. t.b.v. een evt. aanpassing van de N617 zou worden toegewezen. Ook de ruilverkavelingcommissie heeft **met geen enkel woord gerept** over de mogelijke inlevering van grond t.b.v. een eventuele verbreding van de N617, laat staan over een mogelijke vergoeding daarvoor.

b. Verbreding N617 terplekke onnodig

In de plannen wordt voorzien in een aanpassing van de N617 ter plekke van de te bewerken gronden door de gebr. met een extra parallelweg ter ontsluiting van de aanliggende percelen naast een fietspad. Ondergetekende stelt voor deze beide over een beperkte lengte te combineren teneinde de voor de aanpassing van de N617 benodigde grond te beperken.

Ondergetekende verzoekt u op basis van bovenstaande uitgangspunten de bestaande doorgang over de N617 te handhaven of een andere meer acceptabele doorgang te creëren. Daarnaast wordt voorgesteld om in overleg te komen tot verduidelijking van de eventuele vergoeding/compensatie, alsmede over een meer acceptabele vormgeving van de aanpassing van de N617 ter plekke.

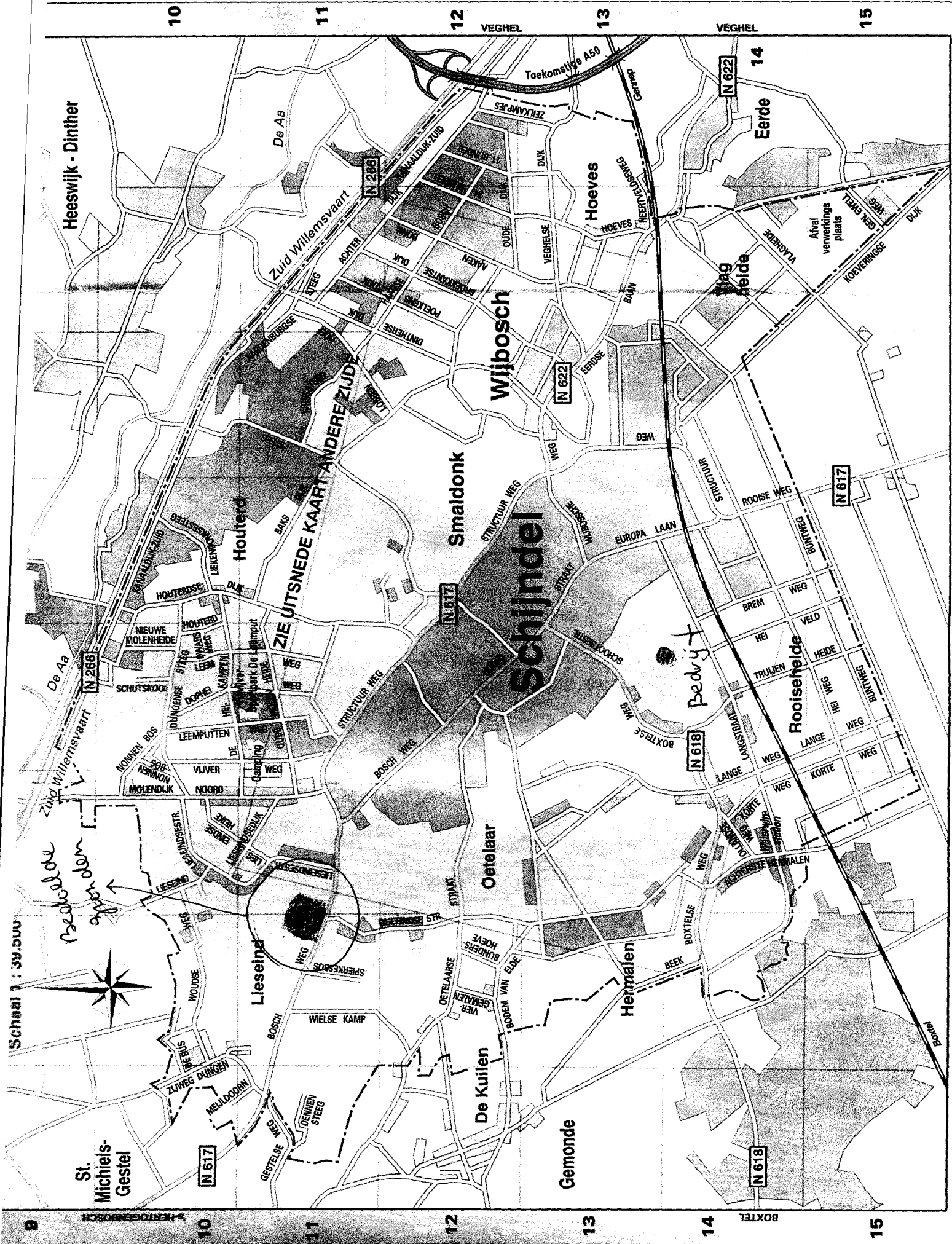
In afwachting van een positieve reactie verblijft,

hoogachtend,

W.J.M. Klessens
Bolstweg 1A
5464 TC Mariaheide
Tel.: 06 - 52 36 50 29

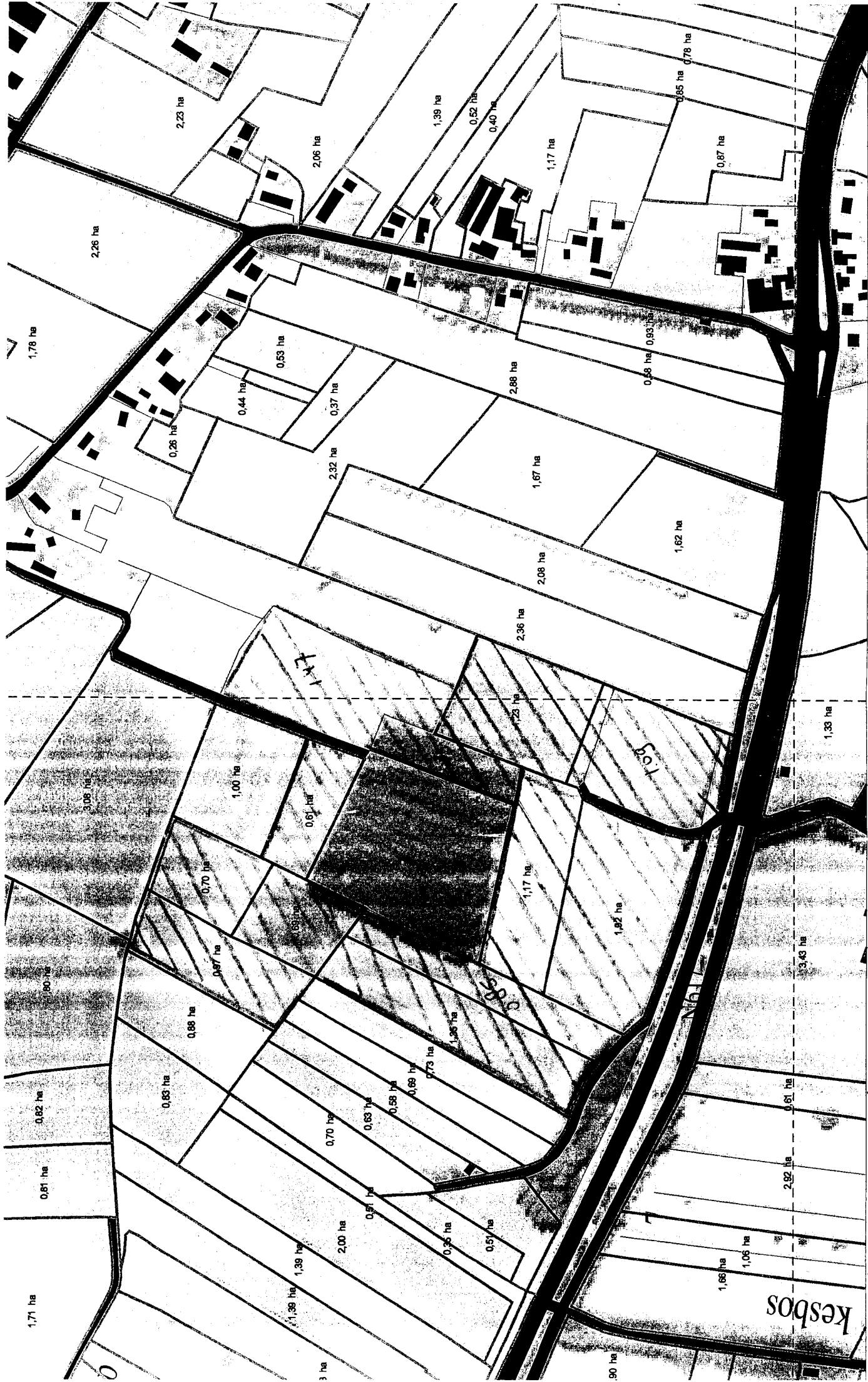
mede namens: Gebr. Klessens
p.a. J. W.A.M. Klessens
Venushoek 5
5481 VM Schijndel

Bijlage: 1 kavelkaart en 1 plattegrond waarop de situatie wordt verduidelijkt.



T
S
R
O
D

ST. OEDENRODE

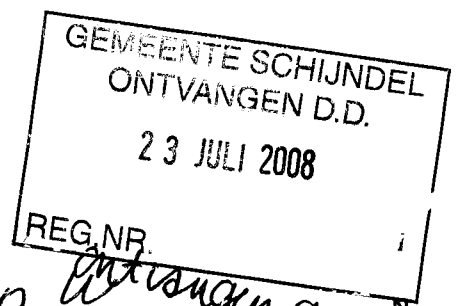


Van Buisson en Wethouders

Postbus 5

5480 AH Schipnol

22-7-'04
K. G. G. G. G. G.



Aan het College van Bestuur en Wethouders van 0.45 u
Gemeente Schijndel. Rh

Schijndel 23 juli 2008

Onderwerp: Bestemmingsplan buitengebied.

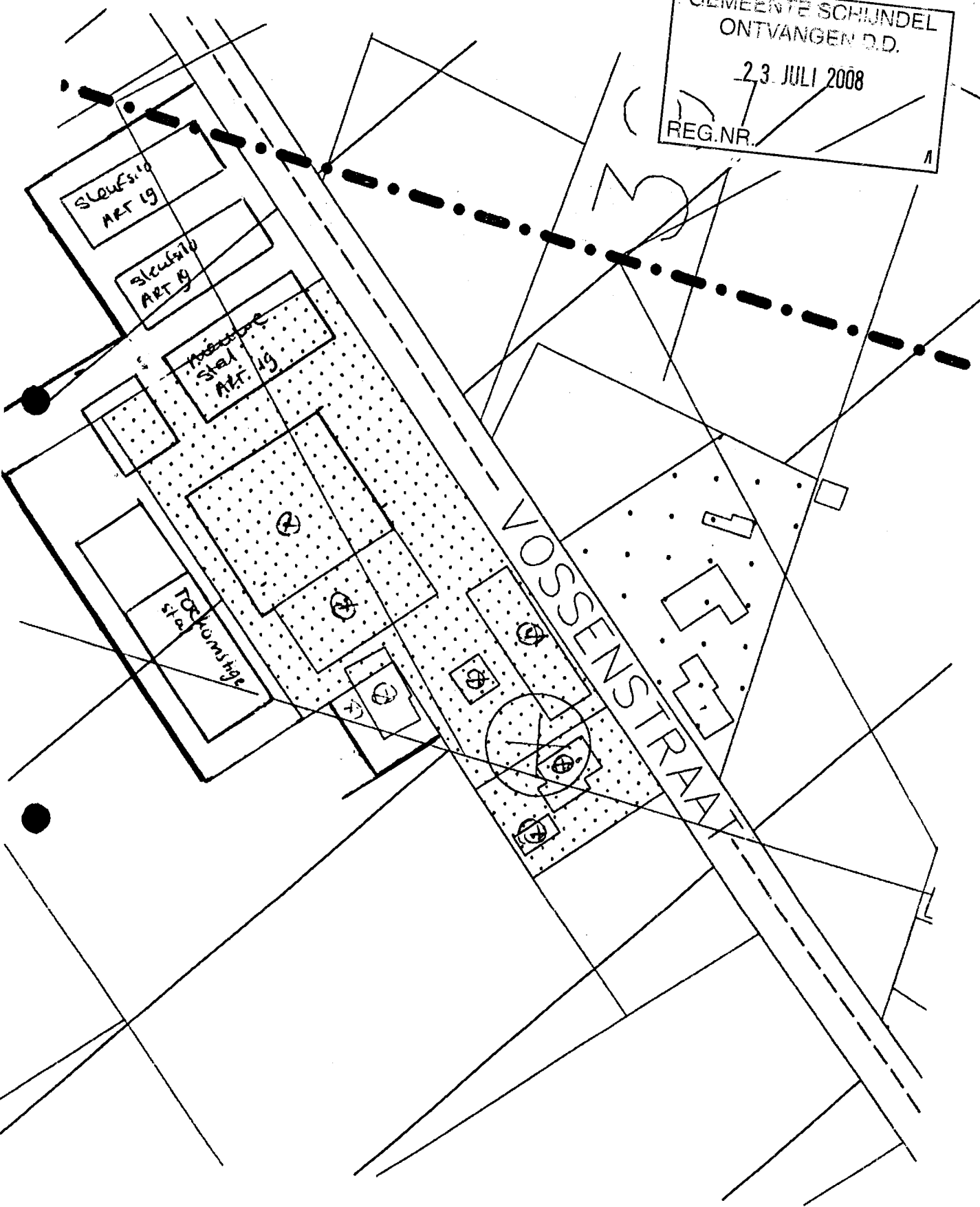
Hiermede maak ik bezwaar tegen het bouwblok Vossenstraat 8, zoals op de plankaart is ingetekend. In een brief d.d. 31 aug. 2006 geeft de gemeente aan de gewenste begrenzing van het bouwblok in te tekenen en de onderbouwing te geven voor het gewenste bouwblok zie bijlage.

Om de komende 10 jaar vooruit te kunnen met dit bouwblok kan ik mijn derde stal niet realiseren.

Met dit bouwblok op de plankaart kan ik niets mee

Hoogachtend;

GEMEENTE SCHIJNDEL
ONTVANGEN D.D.
23 JULI 2008
REG.NR. /



VOSSENSTRAAT 8
1:1000

Kerkstraat 74
5411 BC Zeeland
Tel. (0486) 45 01 60
Fax (0486) 45 02 38
Rabobank nr 13.71.38.679
info@vangerwenadvies.nl
www.vangerwenadvies.nl
BTWnr. NL80.8311955B01

Afdeling: VROM-R
Datum ontvangen: 26/09/2006
Afd. termijn: 08/11/2006
Reg. nummer: 06.014561



Gerwen

Aan het College van B&W
Gemeente Schijndel
Postbus 5
5480 AA Schijndel

Uw referentie:

Onze referentie:

Zeeland, 13-9-2006

Onderwerp: Herziening bestemmingsplan Buitengebied

Geachte meneer/mevrouw,

De heer J.P.M. Kerkhof exploiteert op de Vossenstraat 8 te Schijndel een rundveebedrijf. Aan zijn bouwblok is goedkeuring onthouden door de Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant. Nu de gemeente bezig is met de voorbereiding van een herziening van het bestemmingsplan Buitengebied 2000 zijn er mogelijkheden om het bouwblok van de heer Kerkhof te vergroten.

In een brief d.d. 31 augustus 2006 geeft de gemeente aan dat daar waar het mogelijk en noodzakelijk is, een aanpassing van de begrenzing van de agrarische bouwblokken zal worden meegenomen. De gemeente wil de begrenzingen van de agrarische bouwblokken binnen de beleidsruimte van het provinciaal planologisch beleid zodanig aanpassen, dat de agrariers voor de komende tien jaren voldoende ruimte voor ontwikkeling van hun bedrijf hebben, zonder dat er wijzigingsprocedures voor aanpassing van het bouwblok behoeven te worden doorlopen. De gemeente heeft gevraagd de gewenste begrenzing van het bouwblok in te tekenen en een onderbouwing te geven voor het gewenste bouwblok. In een gesprek met de wethouder B. Claassen heeft de heer Kerkhof ook aangegeven wat zijn wensen zijn.

De heer Kerkhof wil middels deze brief aandacht vragen voor het vergroten van zijn bouwblok.

De heer Kerkhof is voornemens een derde en vierde stal en extra sleufsilo's te realiseren. De uitbreiding met de derde stal en de twee sleufsilo's is volgens de Adviescommissie Agrarische Bouwaanvragen noodzakelijk voor de ontwikkeling en groei van het agrarisch bedrijf. Daarnaast is de uitbreiding nodig om te kunnen moderniseren. Voor de bouw van de derde stal en de sleufsilo's en de daarbij noodzakelijke vergroting van het bouwblok is inmiddels een artikel 19 WRO procedure opgestart. De gemeente kan deze vrijstelling meenemen bij de ontwikkeling van het

nieuwe bestemmingsplan. Om de vierde stal in de toekomst te kunnen realiseren, is een vergroting van het bouwblok nodig bij de achtergrens van het bouwblok. In de bijgevoegde tekening is aangegeven hoe het wenselijke bouwblok eruit ziet.

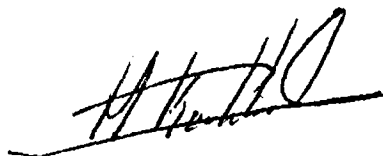
De geplande uitbreiding van de inrichting is noodzakelijk om in de toekomst te kunnen blijven bestaan. Op relatief korte termijn wordt de derde stal gerealiseerd. Deze uitbreiding is echter niet voldoende om de komende 10 jaar vooruit te kunnen. Door de realisatie van de derde stal en de sleufsilos zet de heer Kerkhof een stap richting het volwaardig worden. De uitbreiding met de vierde stal is noodzakelijk om ook in de toekomst volwaardig te kunnen blijven. De ontwikkelingen in de agrarische sector staan niet stil. Om volwaardig te kunnen blijven, moet meegegaan worden met de schaalvergroting die in de agrarische sector in gang gezet is. De mogelijkheid om te kunnen blijven ontwikkelen en groeien is van groot belang voor de duurzaamheid van het rundveebedrijf van de heer Kerkhof.

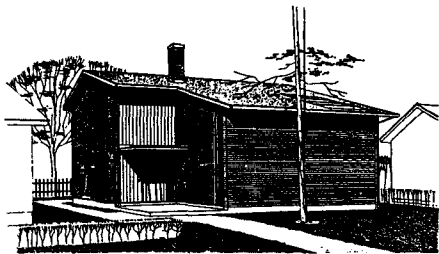
Wij verzoeken de gemeente het bouwblok zoals dat in de bijlage getekend is, op te nemen bij de herziening van het bestemmingsplan Buitengebied.

Voor vragen kunt u contact opnemen met ons kantoor.

Hoogachtend,

M. Rijkers MSc
Agrarisch Adviesbureau van Gerwen





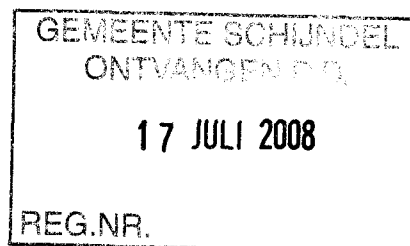
Bouwbedrijf Hobbelen bv

Gespecialiseerd in metselwerk, lijmwerk en steigerbouw

BOSCHWEG 165, 5481 EE SCHIJNDEL
POSTBUS 74, 5480 AB SCHIJNDEL
TEL. 073-5498342 FAX 073-5478695
REK.NR. ABN-AMRO SCHIJNDEL 44.48.55.033
G.REK. NR. 99.40.25.505
INSCHR. K.V.K. 160.44272
BTW NR. NL 8023.17.820.B01

Aan burgemeester en wethouders van Schijndel
Postbus 5
5480 AA Schijndel

Schijndel, 14 juli 2008



Geacht college,

In het kader van het voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied N617 dat vanaf 13 juni tot 25 juli 2008 ter inzage ligt voor zienswijze c.q. inspraak willen wij graag het volgende naar voren brengen. Voor ons is van belang het gebied tussen Lieseindsestraat en Boschweg tot aan de Jan van Amstelstraat omdat wij daarbinnen ons bedrijf hebben en geconfronteerd worden met nadelige veranderingen.

Wij vinden het onlogisch dat binnen dat gebied er twee verschillende plannen worden ontwikkeld door twee verschillende overheden. Dat zou in een plan vervat dienen te worden en in ieder geval met dezelfde verkeerskundige uitgangspunten.

Wij onderschrijven de opvatting van de provincie dat de hoofdrijbaan gesloten is voor langzaam (gemotoriseerd) verkeer, bijvoorbeeld landbouwvoertuigen en (brom)fietzers. Deze dienen gebruik te maken van de parallelwegen.

Om die reden kunnen we ons niet vinden in het feit dat de gemeente Schijndel niet dezelfde uitgangspunten hanteert bij de herinrichting van de Boschweg en de fietspaden als niet vrij-liggende fiets- suggestiestroken wil aanleggen op de rijbaan omdat dat in de bebouwde kom ook is gedaan. Dat motief gaat hier niet op omdat het een van oorsprong provinciale weg buiten de bebouwde kom betreft en in tegenstelling tot de Boschweg/Hoofdstraat voldoende ruimte is om vrij-liggende fietspaden aan te leggen. Al jaren maken fietsers en wandelaars gebruik van de parallelweg tot aan de bebouwde kom. Ook de geplande oversteek vlak bij ons bedrijf is hoogst ongelukkig en kan achterwege blijven als het langzaam verkeer over de parallelweg geleid wordt.

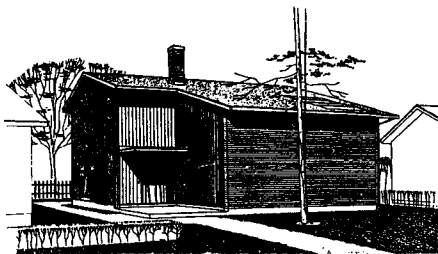
De hierna genoemde algemene uitgangspunten onderschrijven wij.

Algemeen:

3. De hoofdrijbaan is gesloten voor langzaam gemotoriseerd verkeer (bijvoorbeeld landbouwvoertuigen) en (brom)fietzers. Deze dienen gebruik te maken van de parallelwegen.

4. Het ontwerp gaat er vanuit dat binnen de plangrenzen en binnen de bebouwde kom de Lieseindsestraat, de bestaande noordelijke parallelweg, de Nieuwe Slender en de Boschweg (vanaf aansluiting richting het centrum) worden ingericht als 30 km-zone. De provinciale weg N617 krijgt buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 80 km/uur en binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 70 km/uur.

5. Zorgdragen voor een adequate waterhuishouding, hiertoe bestaande duikers verlengen of vervangen.



Bouwbedrijf Hobbelen bv

Gespecialiseerd in metselwerk, lijmwerk en steigerbouw

BOSCHWEG 165, 5481 EE SCHIJNDEL
POSTBUS 74, 5480 AB SCHIJNDEL
TEL. 073-5498342 FAX 073-5478695
REK.NR. ABN-AMRO SCHIJNDEL 44.48.55.033
G.REK. NR. 99.40.25.505
INSCHR. K.V.K. 160.44272
BTW NR. NL 8023.17.820.B01

Het bestaand (drietaks) kruispunt binnen dit wegvak wordt vervangen door een rotonde met een extra aansluiting ten behoeve van het verkeer (op de parallelweg) van en naar de Nieuwe Slender en de Lieseindsestraat. Fietzers kunnen de N617 ten westen van de rotonde in twee richtingen gelijkvloers oversteken.

Parallelwegen en fietspaden

Vanwege de verkeersveiligheidsaspecten op de parallelwegen, in combinatie met daar aanwezig fietsverkeer, is in principe de beleidsnotitie landbouwverkeer van toepassing. *Een aanpassing van de gemeentelijke parallelweg valt echter buiten de reconstructie van de N617.* Dat vinden wij zoals al eerder opgemerkt geen goede zaak.

Positie van het bedrijf.

Ons bedrijf is gevestigd aan de Boschweg 165 waar wij onze opslag en andere activiteiten verrichten. Daar worden ook de materialen aangeleverd en vandaar uit naar onze werken getransporteerd. Thans hebben we een inrit die rechtstreeks aansluit op de Boschweg. Naar wij hebben vernomen zou in het kader van de reconstructie die inrit verwijderd worden en daarmee kunnen we niet akkoord gaan. We hebben namelijk niet de mogelijkheid om op eigen terrein met vrachtwagens te keren en dat betekent dat we alsdan genoodzaakt worden om vanaf ons bedrijf de hele parallelweg achteruit te rijden tot de kruising Ericastraat-Boschweg. Behalve praktisch is dat ook een hoogst verkeersonveilige situatie en temeer als daar ook nog eens een oversteek van langzaam verkeer wordt aangelegd. Wij willen in ieder geval de inrit behouden en dan uitsluitend gebruiken om vanaf ons bedrijf rechtstreeks de Boschweg op te rijden. Het inkomende verkeer zal geen gebruik van maken. Bij deze willen u er alvast op attenderen dat we ons genoodzaakt zullen zien de schade te claimen indien u de inrit toch zou opheffen.

Gaarne vernemen wij uw reactie en hopen dat u het plan wilt aanpassen in het belang van de verkeersveiligheid van de kwetsbare verkeersdeelnemers.

Met vriendelijke groet,

Bouwbedrijf Hobbelen B.V.
Boschweg 165
5481 EE Schijndel

F.J.A. Korsten
Nieuwe Slender 5
5482 ZE Schijndel
Tel. 0736569150

Schijndel, 20 juli 2008.

Aan de Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Schijndel
Postbus 5
5480 AA Schijndel

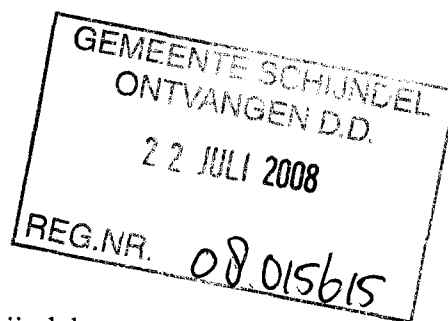
L.S.,

Middels deze brief wil ik graag mijn zienswijze naar voren brengen rondom het voorontwerp bestemmingsplan buitengebied 2000, herziening N617.

Sinds 1 mei 2003 woon ik met mijn vrouw en 3 kinderen (nu 6, 5, en 3 jaar oud) met veel plezier in de Nieuwe Slender in Schijndel; een mooie landelijke locatie om te wonen, met uitzicht op boerderijen, paarden, en maisvelden, en toch slechts op een steenworp afstand van de bebouwde kom van Schijndel.

Het enige minder prettige aan het wonen in de Nieuwe Slender is het feit dat de Nieuwe Slender steeds vaker wordt geteisterd door sluipverkeer. Automobilisten die vanaf Den Bosch komen en richting Molendijk-Noord of camping De Molenheide moeten, schieten in een poging om de verkeerslichten Structuurweg/Boschweg te vermijden, bij garage Sterks de parallel-weg op, om zo via de Nieuwe Slender op de Molendijk uit te komen. En omgekeerd is het voor vele automobilisten die vanaf de Molendijk-Noord of de camping richting Den Bosch moeten ook erg verleidelijk om via de Nieuwe Slender pas bij garage Sterks de N617 op te gaan. Zeker in de zomer-periode, wanneer de camping vol zit met bewoners en het een komen en gaan is van bezoekers, lijkt de Nieuwe Slender regelmatig een racebaan. Snelheden van boven de 80 km/uur worden niet geschuwd, en passerende fietsers en voetgangers dragen alleen maar bij aan 'het echte racegevoel'. Als je al de kans krijgt om mensen aan te spreken op hun gevaarlijke gedrag, kun je steevast rekenen op een grote mond of de bekende gebaren van afkeuring.

Toen we hier pas woonden heb ik bij verschillende bewoners navraag gedaan of zij zich hier ook aan stoorden en of ze hun eventuele bezwaren al bij de Gemeente Schijndel kenbaar hadden gemaakt. Hun antwoord was dat zij dit reeds herhaaldelijk aan de Gemeente Schijndel hadden gemeld, en dat het antwoord van de gemeente iedere keer was dat dit probleem in de toekomst zou worden aangepakt wanneer de verkeerslichten Structuurweg/Boschweg zouden worden vervangen door een rotonde.



Dit moment is nu gekomen; de N617 wordt gereconstrueerd met als primair doel om te komen tot een duurzaam veilige inrichting. Aandachtig heb ik de laatste tijd dan ook de verschillende stukken bestudeerd die behoren bij het voorontwerp bestemmingsplan buitengebied 2000, herziening N617.

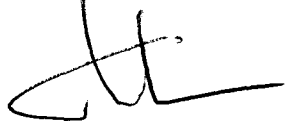
In grote lijnen zien de plannen er prima en goed doordacht uit. Echter, als ik het allemaal goed begrepen heb, wordt het sluipverkeer-probleem in de Nieuwe Slender niet aangepakt. Sterker nog, door de Nieuwe Slender direct op de nieuwe rotonde aan te sluiten wordt de Nieuwe Slender een nog idealere route van de camping naar Den Bosch, en zal het sluipverkeer alleen maar toenemen. Dit terwijl het plan toch ook nog duidelijker dan nu al het geval is de Nieuwe Slender neerzet als een erftoegangsweg bedoeld voor fietsers en landbouwverkeer. En fietsers en landbouwverkeer gaan nou eenmaal niet samen met de doorgaande automobilist die alleen maar zo snel mogelijk op de plaats van zijn bestemming wil komen.

Graag ontvang ik daarom van U uitleg over hoe de Gemeente Schijndel als onderdeel van de reconstructie van de N617, in het kader van duurzaam veilig, het sluipverkeer-probleem in de Nieuwe Slender denkt te gaan oplossen.

Daarnaast zou ik graag een reactie van de Gemeente Schijndel tegemoet zien op het voorstel om, wederom in het kader van duurzaam veilig en als onderdeel van of vooruitlopend op de reconstructie van de N617, een 'landbouwverkeer-sluis' in de Nieuwe Slender te plaatsen, gesitueerd direct tegen de in de toekomst te plaatsen rotonde op de kruising Structuurweg/Boschweg. Nu de plannen voor de reconstructie van de N617 wat meer vorm beginnen te krijgen, moet het mogelijk zijn om alvast structurele maatregelen te nemen om de Nieuwe Slender per direct verkeersveiliger te krijgen.

Met vriendelijke groeten,

Ir. F.J.A. Korsten



Nieuwe Slender 5
5482 ZE Schijndel

22/7/2008 D
11.35 uur

BURGEMEESTER & WETHOUDERS

Postbus 5

5480 AA Schijndel

MEMO

Onderwerp:
Nota beantwoording inspraakreacties Bestemmingsplan N617
gemeente Schijndel

's-Hertogenbosch,
20 februari 2009

Projectnummer:
110501.201455

ARCADIS NEDERLAND BV
Utopialaan 40-48
Postbus 1018
5200 BA 's-Hertogenbosch
Tel 073 6809 211
Fax 073 6144 606
www.arcadis.nl

DIVISIE MILIEU & RUIMTE

Van:
J. van der Lee

Opgesteld door:
J. van der Lee

Afdeling:
Adviesgroep Gebiedsontwikkeling

Ons kenmerk:

Bestemmingsplan 'N617 Schijndel': aanleiding en doel

Het voorliggende voorontwerp bestemmingsplan betreft een partiële herziening van het vigerende bestemmingsplan Buitengebied 2000, voor het gedeelte van de provinciale weg N617 op het grondgebied van Schijndel. Deze herziening is noodzakelijk om de herinrichting van de N617 tussen 's-Hertogenbosch en Schijndel mogelijk te maken. De herinrichting betreft de duurzaam veilige inrichting van de provinciale weg, het opheffen van onveilige oversteken en het realiseren van een doorgaande fietsroute tussen Schijndel en 's-Hertogenbosch. Dit in combinatie met de vervanging van de bestaande wegverharding in verband met structureel onderhoud.

Artikel 3.1.1 Bro

Op 4 november 2008 is het plan aangeboden in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro. Naar aanleiding hiervan zijn 2 reacties ingediend. De reacties zijn van de volgende overleginstanties:

1. VROM Inspectie regio Zuid, Postbus 850, 5600 AW Eindhoven
2. Provincie Noord Brabant, Directie Ruimtelijke Ordening en Handhaving, postbus 90151, 5200 MC

NB! de waterschappen zijn los van het vooroverleg bij de planvorming betrokken.

Adressant 1:

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)(categorie 2)

Heb bestemmingsplan bevat een aantasting van de landelijke EHS. Het bestemmingsplan zegt echter niets over de toepassing van de EHS-Spelregels, zoals een 'nee, tenzij' -afweging, die ten grondslag dient te liggen aan de voorgestelde compensatie. Ik verzoek u deze afweging inzichtelijk te maken, zodat duidelijk is op welke wijze de aantasting gemotiveerd is. Op dit moment wordt deze afweging in het bestemmingsplan gemist.

Standpunt college

Naar aanleiding van de opmerking is het ontwerp bestemmingsplan aangepast. In het ontwerp van het

ARCADIS

bestemmingsplan is nu in de toelichting nader ingegaan op de aantasting van EHS en de compensatie daarvan. Verder voorziet het ontwerp (verbeelding en regels) in de planologische borging van de compensatie.

NB! In de interim structuurvisie wordt aan de regionale infrastructuur een zwaar maatschappelijk belang toegekend. Volledigheidshalve wordt hiernaar verwezen. I.c. is gekozen voor de reconstructie van een bestaande weg. Een nadere afweging van het Nee tenzij principe is verder aan de orde als alternatieven voor handen zijn. Een alternatief hiervoor zou zijn het aanleggen van een nieuwe verbinding via een andere route. Deze opties hebben bij uitstek meer negatieve gevolgen in zich.

Externe veiligheid (categorie 2)

In het bestemmingsplan wordt niets vermeld over de aardgastransportleidingen die in het gebied aanwezig zijn.

Standpunt college:

Ten behoeve van de planontwikkeling is een KLIC melding gedaan. De ruimtelijk relevante leidingen zijn in het bestemmingsplan opgenomen.

Adressant 2

De provincie is van mening dat bij de herstructurering van de provinciale weg N617 het provinciale natuurbelang onvoldoende is gewaarborgd.

Standpunt college

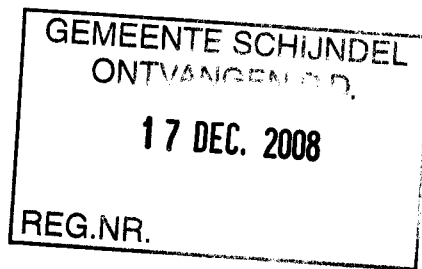
De opmerking heeft er toe geleid dat het bestemmingsplan is aangepast. In het ontwerp bestemmingsplan is de natuurcompensatie opgenomen zodat deze planologisch geborgd is.

Resumerend

Naar aanleiding van de ingekomen reacties is het bestemmingsplan aangepast op de onderdelen Natuur en Externe Veiligheid.

directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving

Het college van burgemeester
en wethouders van Schijndel
Postbus 5
5480 AA SCHIJNDEL



VERZONDEN 16 DEC. 2008

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl
Bank ING 67.45.60.043
Postbank 1070176

Onderwerp

Vooroverlegreactie voorontwerpbestemmingsplan Buitengebied 2000, partiële herziening N617

Geacht college,

Bij brief van 4 november 2008, ontvangen op 5 november 2008, heeft u de Directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving (ROH) in het kader van het wettelijk vooroverleg verzocht om een reactie op het voorontwerpbestemmingsplan "Buitengebied 2000, partiële herziening N617".

Hieronder volgt de vooroverlegreactie waarbij de Directie ROH zich beperkt tot de vraag hoe het plan zich verhoudt tot de provinciale belangen die op basis van het provinciaal ruimtelijk beleid relevant zijn.

1. Planbeschrijving

De provinciale weg N617 tussen 's-Hertogenbosch en Schijndel dient te worden gereconstrueerd. Directe aanleiding voor deze reconstructie is de noodzaak van een duurzaam veilige inrichting van het traject, het opheffen van onveilige oversteken en het realiseren van een primaire fietsrelatie vanuit Schijndel richting 's-Hertogenbosch en vice versa. Het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan betreft het gedeelte van het tracé binnen de gemeente Schijndel.

2. Provinciale belangen

Groene hoofdstructuur

De provincie streeft naar het behoud en de ontwikkeling van een netwerk van robuuste natuurgebieden met goede ecologische verbindingen. Om dit belang te realiseren, hanteert de provincie sinds 1992 het instrument van de Groene Hoofdstructuur (GHS). Binnen de GHS wil de provincie (potentiële) natuurwaarden en de hiermee samenhangende landschappelijke waarden planologisch beschermd zien. In het plangebied komen gebieden voor die deel uitmaken van c.q. grenzen aan die Groene Hoofdstructuur.

Datum

10 december 2008

Ons kenmerk

1464431/1477317

Uw kenmerk

PSM/08.023400

Contactpersoon

P. van den dries

Directie

Ruimtelijke Ontwikkeling
en Handhaving

Telefoon

073-6812395

Fax

073-6807645

Bijlage(n)

-

E-mail

Pvddries@brabant.nl

Het provinciehuis is vanaf het centraal station bereikbaar met stadsbus, lijn 61 en 64, halte Provinciehuis of met de treintaxi.

Dit betreft met name het gebied gelegen aan de noordzijde van de Bosschenaar/Bosscheweg langs de gemeentegrens met Sint-Michielsgestel, dat deel uitmaakt van de GHS-Natuur, subzone overig bos- en natuurgebied. Verder is er sprake van een doorsnijding van een ecologische verbindingszone.

Datum

10 december 2008

Ons kenmerk

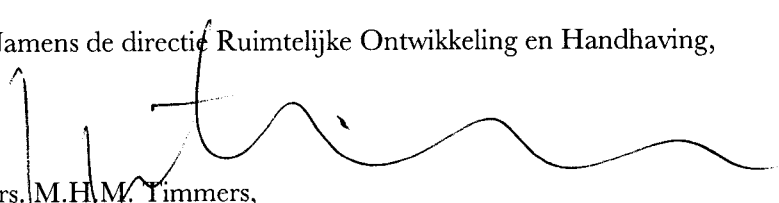
1464431/1477317

In het voorontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat er aantasting van natuurwaarden plaatsvindt en dat deze zal worden gemitigeerd en gecompenseerd. Uit het plan wordt echter niet duidelijk hoe groot deze aantasting is en hoe en waar deze aantasting zal worden gecompenseerd. Hiermee zijn de natuurwaarden naar de mening van de directie onvoldoende beschermd. Dit raakt direct aan het hiervoor verwoorde provinciale belang. Vanuit dit belang dient het zwaarwegend maatschappelijk belang en het ontbreken van alternatieve locaties met betrekking tot de beoogde ontwikkeling te zijn aangetoond, alvorens aantasting van de GHS-natuur, onder voorwaarde van mitigerende en compenserende maatregelen, aan de orde kan zijn. Wanneer bij toepassing van dit "nee, tenzij-principe" natuurcompensatie aan de orde is, acht de directie het van belang om hiervoor een natuurcompensatieplan op te stellen en tegelijkertijd met onderhavig bestemmingsplan deze compensatie planologisch te regelen.

3. Conclusie

Zoals uit het vorenstaande blijkt, zijn wij van mening dat bij de herstructurering van de provinciale weg N617 binnen uw gemeente, het provinciale natuurbelang onvoldoende is gewaarborgd. Aangezien het hier een project van de provincie zelf betreft, zullen wij een overleg plannen met de provinciaal projectleider voor de N617, om er voor te zorgen dat dit provinciaal belang op afdoende wijze in het plan wordt geborgd.

Namens de directie Ruimtelijke Ontwikkeling en Handhaving,



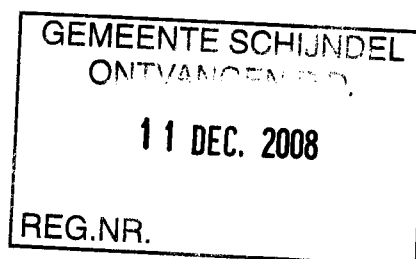
drs. M.H.M. Timmers,
bureauhoofd Ruimtelijke Ontwikkeling Noord-Oost



VROM-Inspectie
Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

> Retouradres Postbus 850 5600 AW Eindhoven

Het College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Schijndel
Postbus 5
5480 AA SCHIJNDEL



Datum **10 DEC. 2008**
Betreft Vooroverleg bestemmingsplan "Buitengebied 2000, Partiële herziening N617"

VROM-Inspectie

Regio Zuid
Overheden

Kennedyplein 7-13
Postbus 850
5600 AW Eindhoven
www.vrom.nl

Contactpersoon

drs. W.H.K. Hoogenberk

T 040-2652911

F 040-2653030

Kenmerk

20080024201/WHO/JUM

Uw kenmerk

PSM/08.023476

Versienummer

4 november 2008

Geacht college,

Op uw verzoek om advies ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) over het voorontwerpbestemmingsplan "Buitengebied 2000, Partiële herziening N617", ontvangen op 5 november 2008, bericht ik u het volgende.

Het Kabinet heeft op basis van de sturingsfilosofie van de Nota Ruimte en de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) aangegeven het wenselijk te vinden dat de regionale rijksdiensten zoveel mogelijk samenwerken. Besloten is dat de directeur/inspecteur van de VROM-Inspectie Regio Zuid voortaan de reactie op voorontwerpbestemmingsplannen van alle belanghebbende regionale rijksdiensten zal coördineren en zoveel mogelijk in één rijksreactie zal verwoorden.

Het bovengenoemde voorontwerpbestemmingsplan geeft aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

"Het bestemmingsplan bevat een aantasting van de EHS", zo staat vermeld in het plan. Het bestemmingsplan zegt echter niets over de toepassing van de EHS-Spelregels, zoals een 'nee, tenzij ...'-afweging, die ten grondslag dient te liggen aan de voorgestelde compensatie. Ik verzoek u deze afweging inzichtelijk te maken, zodat duidelijk is op welke wijze de aantasting gemotiveerd is. Op dit moment wordt deze afweging in het bestemmingsplan gemist.

(categorie 2)

VROM-Inspectie

Regio Zuid
Overheden

Kenmerk

20080024201/WHO/JUM

Externe veiligheid

Uit mijn informatie blijkt dat het plangebied, dat wil zeggen de Boschweg, ter hoogte van Spierkesbos en Wielse Kamp wordt doorkruist door een buisleidingenstrook, waarin drie ondergrondse aardgastransportleidingen zijn gelegen. In het bestemmingsplan wordt daarover niets vermeld.

Richtlijnen voor aardgastransportleidingen zijn opgenomen in de circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" (VROM, 1984). Ik verzoek u deze circulaire toe te passen.

Momenteel wordt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (AMvB Buisleidingen) opgesteld. Naar verwachting treedt de AMvB Buisleidingen in 2009 in werking.

Met de inwerkingtreding wordt voornoemde circulaire ingetrokken. De AMvB Buisleidingen gaat uit van de systematiek, zoals die in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) wordt toegepast. Dit betekent dat voor het plaatsgebonden risico (PR) de 10^{-6} contour dient te worden berekend. Tevens moet het groepsrisico (GR) bij het ruimtelijk besluit worden betrokken. Daarnaast voorziet het voorgenomen beleid in het aangeven van een zogenaamde belemmeringenstrook van ten minste 5 meter aan weerszijden van een buisleiding. Op deze strook is dan, overeenkomstig het nieuwe beleid, een aanlegvergunningstelsel van toepassing. Binnen de belemmeringenstrook is geen bebouwing toegestaan, behoudens ontheffing van burgemeester en wethouders. Dit bouwverbod is nodig voor het onderhoud van de buisleiding. Een ontheffing kan worden verleend, voor zover de veiligheid met betrekking tot de in de belemmeringenstrook gelegen buisleiding niet wordt geschaad en geen kwetsbaar object wordt toegepast.

Voor de drie hogedruk aardgastransportleidingen adviseer ik u aan weerszijden van de leiding een 'belemmeringenstrook' van 5 meter (hoofdtransportleidingen met een ontwerpdruk > 40 bar) op te nemen. Deze strook is nodig voor het onderhoud van de buisleiding. Voor deze belemmeringenstrook adviseer ik u een aanlegvergunningstelsel op te nemen ter voorkoming van graafschade.

(categorie 2)

Conclusie

Ik vertrouw er op dat u bovenstaande opmerkingen in het in procedure te brengen plan zult verwerken.

Categorieaanduiding

- Categorie 1 houdt in dat het plan op dit planelement in strijd is met nationale belangen.
- Categorie 2 houdt in dat de aanvaardbaarheid van dit planelement nog niet duidelijk is, omdat het plan geen of onvoldoende motivering en/of gegevens bevat.
- Categorie 3 gaat om meedenkopmerkingen.

VROM-Inspectie

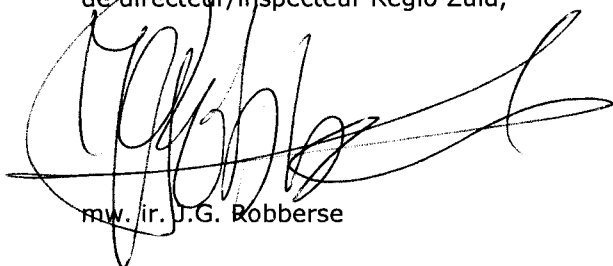
Regio Zuid
Overheden

Kenmerk

20080024201/WHO/JUM

Een afschrift van deze brief heb ik gezonden aan het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant.

Hoogachtend,
de directeur/inspecteur Regio Zuid,



mw. ir. J.G. Robberse

Notitie
Reactie op zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan N617 gemeente Schijndel: Aanleiding en doel

Het voorliggende Ontwerp bestemmingsplan reconstructie provinciale weg N617 betreft een partiële herziening van het vigerende bestemmingsplan Buitengebied 2000, voor het gedeelte van de provinciale weg N617 op het grondgebied van Schijndel. Deze herziening is noodzakelijk om de herinrichting van de N617 tussen 's-Hertogenbosch en Schijndel mogelijk te maken. De herinrichting betreft de duurzaam veilige inrichting van de provinciale weg, het opheffen van onveilige oversteken en het realiseren van een doorgaande fietsroute tussen Schijndel en 's-Hertogenbosch. Dit in combinatie met de vervanging van de bestaande wegverharding in verband met structureel onderhoud.

Inzage en toelichting

Het ontwerp bestemmingsplan heeft vanaf 27 maart tot 8 mei 2009 ter inzage gelegen.

Alle belanghebbenden konden gedurende bovengenoemde termijn een zienswijze mondeling en schriftelijk naar voren brengen bij de gemeenteraad, postbus 5, 5480 AA Schijndel.

Op het bestemmingsplan N617 gemeente Schijndel zijn twee inspraakreacties binnengekomen.

De reacties zijn van de volgende adressanten:

1. Adressant 1: Bouwbedrijf Hobbelen B.V. Boschweg 165, Schijndel.
2. Adressant 2: De heer Den Otter, Boschweg 230, Schijndel.
De heer Sterks, Boschweg 236, Schijndel.
Theo Kastelijn, Boschweg 232, Schijndel.
Bewoners van Boschweg 175 t/m 181 en 216 t/m 236.
3. Adressant 3: Nederlandse Gasunie N.V.

De ingekomen inspraakreactie richten zich op het voornemen voor de reconstructie voor de N617 om medewerking te verlenen aan de partiële herziening van het bestemmingsplan Buitengebied 2000.

De reacties zijn hieronder samengevat weergegeven. Direct daaronder is het standpunt van het college gegeven.

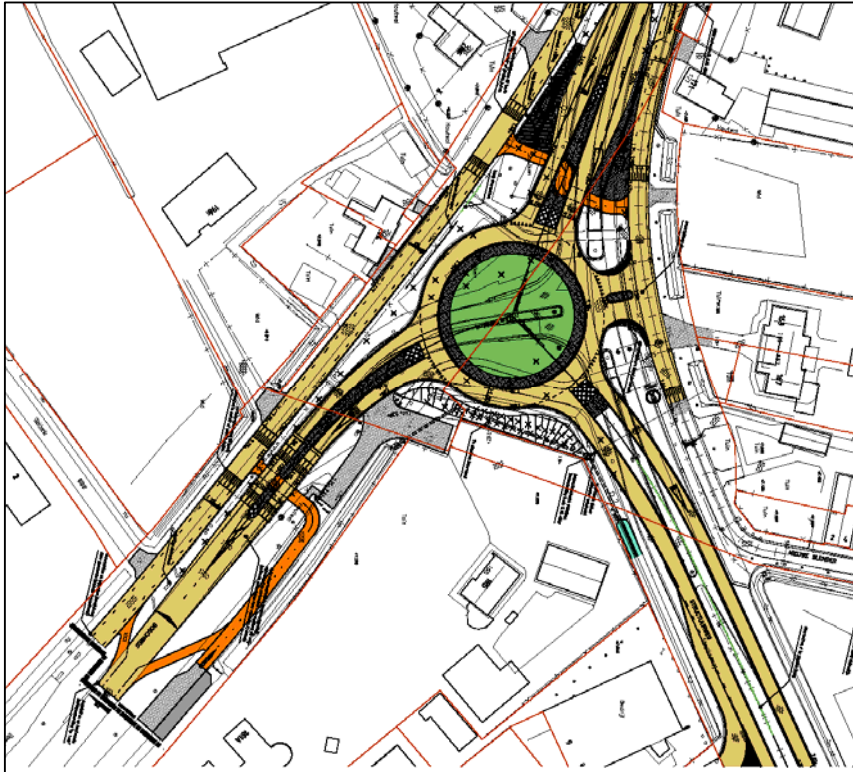
1. Adressant 1: Bouwbedrijf Hobbelen B.V. Boschweg 165, Schijndel

Het bouwbedrijf heeft in het kader van het voorontwerp bestemmingsplan Buitengebied N617 al een inspraakreactie ingediend. Hij kan zich echter niet vinden in de reactie van het college met betrekking tot de bereikbaarheidsproblematiek voor het bedrijf.

- 1.1 Het college heeft in de eerdere beantwoording aangegeven dat de rechtstreekse aansluiting van het perceel van het bouwbedrijf op de Boschweg komt te vervallen, waardoor zij gebruik moeten maken van de parallelweg. Tevens stelt het college dat er voldoende ruimte is om te keren op het eigen terrein van het bouwbedrijf en dat handhaving van de directe aansluiting op de Boschweg zou leiden tot verkeersonveilige situaties. De parallelweg wordt als alternatief aangeboden. Het bouwbedrijf stelt nu opnieuw dat het niet mogelijk is om op de bedrijfslocatie met een oplegger te keren. Het bouwbedrijf vindt dat het van belang is dat er rekening wordt gehouden met de vigerende bestemming en gebruiksmogelijkheden. De uitrit dient gehandhaafd te blijven.
- 1.2 Het college heeft in de eerder beantwoording aangegeven dat het niet mogelijk is om fietssuggestiestroken aan te leggen omdat dit leidt tot verkeersonveilige situaties. Tevens valt de parallelweg buiten de scope van de reconstructie en is om die reden niet meegenomen in het nieuwe bestemmingsplan. Het bouwbedrijf heeft echter aangegeven dat het van belang is géén fietssuggestiestroken aan te leggen maar het langzaam verkeer over de parallelwegen te leiden. Het college stelt dat deze parallelweg aan de noordzijde buiten het bestemmingsplan is gelaten doordat op basis van het vigerende bestemmingsplan een aanpassing al mogelijk is. Het bouwbedrijf wil hier echter nu al inzicht in hebben.
- 1.3 Het bouwbedrijf stelt dat het college geen inzicht heeft gegeven in de reconstructie van de T-kruising Boschweg-Ericastraat. Doordat de gemeente de wegbeheerder van de Boschweg, de noordelijke parallelweg en de Ericastraat is en blijft, dient de verkeerssituatie op de reconstructie van de T-kruising betrokken te worden in het bestemmingsplan van de reconstructie van de N617, omdat dit ook gevolgen heeft voor het verkeer op de noordelijke parallelweg. Het standpunt dat de inrit komt te vervallen dient dus door het college ingetrokken te worden.

Standpunt van het college

- 1.1 Naar aanleiding van de geschetste problemen zal het ontwerp van de reconstructie zo worden aangepast dat er een directe aansluiting voor Bouwbedrijf Hobbelen BV op de Boschweg komt. Er zal een 'knip' of 'paal' komen zodat ander verkeer geen gebruik kan maken van deze inrit. Tevens zal de middengeleider aan de rand van de rotonde worden verlaagd zodat de vrachtwagens met oplegger de draai van en naar het bedrijf kunnen maken. Zie onderstaande afbeelding.

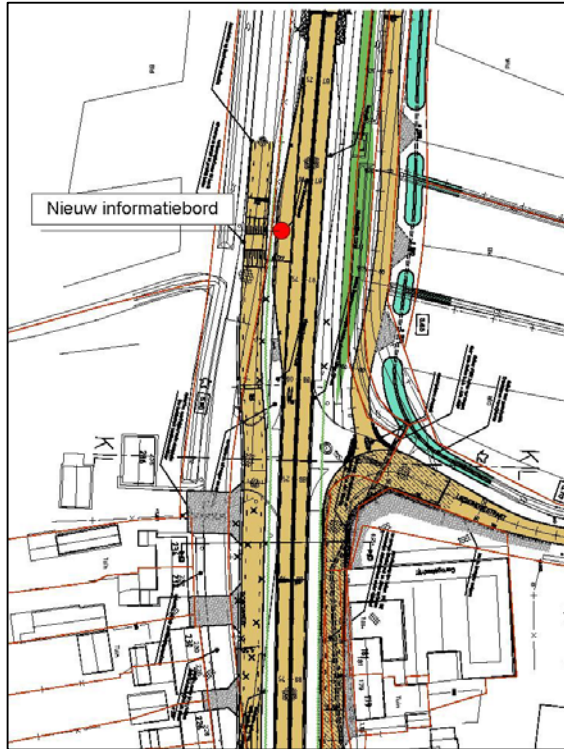


- 1.2 De noordelijke parallelweg langs de Boschweg valt buiten de scope van de reconstructie van de N617 en is om die reden niet meegenomen in het bestemmingsplan. De parallelweg is onderdeel geweest van de Herinrichting Boschweg-Noord. Over de inrichting van de parallelweg heeft het bedrijf kunnen inspreken in het kader van de voorbereiding en vaststelling van het plan Herinrichting Boschweg-Noord. Zie verder standpunt en afbeelding onder 1.1.
- 1.3 De reconstructie van de T-kruising Boschweg-Ericastraat is betrokken geweest bij de Herinrichting Boschweg-Noord. De werkzaamheden daarvan zijn inmiddels grotendeels uitgevoerd. Het is daarom niet betrokken in de bestemmingsplanprocedure voor de reconstructie van de N617. Het standpunt van het college met betrekking tot de inrit is vermeld onder 1.1.

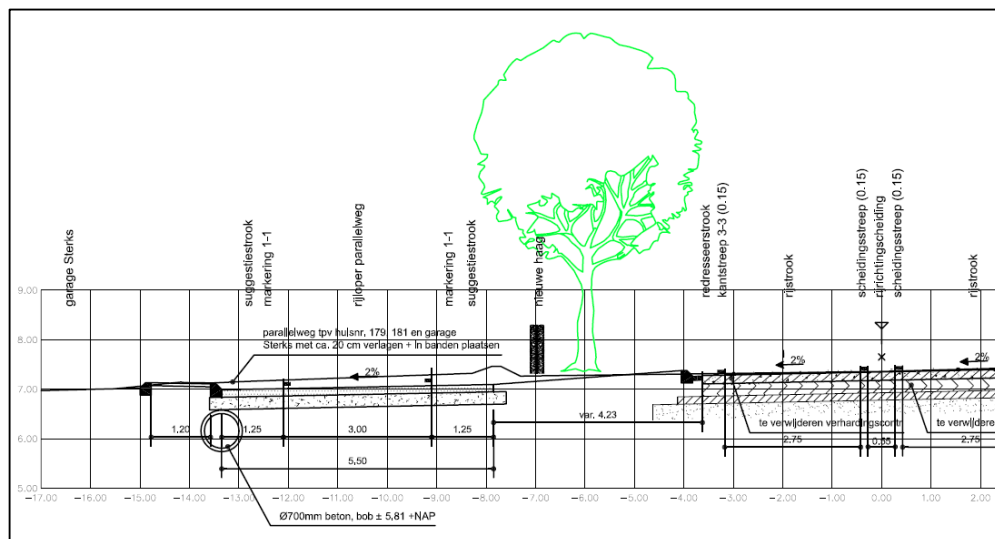
- 2. Adressant 2: De heer Den Otter, Boschweg 230, Schijndel.
De heer Sterks, Boschweg 236, Schijndel.
Theo Kastelijn, Boschweg 232, Schijndel.
Namens de Bewoners van Dillesdorp: Boschweg 175 t/m 181 en
216 t/m 236.**
- 2.1 Ter hoogte van huisnummers 232 en 234 is een informatiepunt getekend. De bewoners van Dillesdorp zijn het niet eens met de plaats waarop een informatiepunt is voorzien.
De adressanten zijn van mening dat dit informatiepunt beter bij de bushalte aan de nieuw aan te leggen rotonde (bij Hobbelen) of voor de nieuwe bebouwde kom geplaatst kan worden.
Zij zijn van mening dat het realiseren van een informatiepunt bij de bushalte een veiligere optie is, kostenbesparend is en minder geluidsoverlast voor de bewoners van Dillesdorp zal opleveren. Tevens geven zij aan dat op de meeste plaatsen in Schijndel de informatiepunten bij een rotonde of buiten de bebouwde kom staan.
Wanneer het informatiepunt op de plek van de huidige uitvoegstrook om terug de parallelweg op te gaan (vanuit richting Sint-Michielsgestel) wordt gerealiseerd (met kleine aanpassingen aan deze strook), zullen hierdoor minder bomen en groen verdwijnen en zal dit ook minder geluidsoverlast opleveren voor de bewoners van Dillesdorp.
Eén van deze opties is beter dan de huidige locatie waar het informatiepunt is voorzien.
De bewoners van Dillesdorp vragen of er rekening wordt gehouden met de volgende punten/besproken onderwerpen:
- 2.2 In verband met de afwatering en bereikbaarheid van het perceel Boschweg 181 zou de hoofdrijbaan worden verlaagd met 20 tot 25 cm.
- 2.3 De bewoners van de zuidelijke parallelweg ter hoogte van Dillesdorp zouden de vrijgekomen grond voor hun woning mogen gebruiken, echter blijft deze grond in eigendom van de gemeente.
- 2.4 De verplaatsing van de drempel, vijf meter in westelijke richting, op de overgang van het buitengebied naar de bebouwde kom.
- 2.5 Dat de maximale snelheid op de parallelwegen binnen de bebouwde kom maximaal 30 km/h is, en alleen gebruik wordt voor landbouw- en bestemmingsverkeer.
- 2.6 De adressanten geven aan dat er tijdens het gesprek op 21 april 2009 met de heer Claassen en de heer Smulders ter sprake is gekomen dat er geen informatieavond zou worden belegd. Echter in het schrijven van 2 juli 2008 (blz. 5/5) staat vermeld dat er wel degelijk een informatieavond zou komen, waar zou worden toegelicht wanneer wat zou gebeuren en op welke wijze met belangen rekening is gehouden.
- 2.7 Adressant de heer Jo Sterks wil een reactie ontvangen op de brief die de heer Jo Sterks in zijn bezit heeft over het niet afsluiten van de kruising Boschweg/ Lieseindsestraat.

Standpunt van het college

- 2.1 Het ontwerp van de N617 (inrichtingsplan) is op verzoek van adressant 1 aangepast. Onderstaande afbeelding geeft het aangepaste ontwerp weer. Het infopunt zal net buiten de nieuwe bebouwde komgrens geplaatst worden (richting 's-Hertogenbosch), waarbij de parallelweg binnen de nieuwe komgrens over een wat groter gedeelte naar de hoofdrijbaan is verplaatst/gelegen. Het infopunt begint nu op de plaats waar de te verwijderen rechtsafstrook begint.



- 2.2 De verlaging van de hoofdrijbaan is verwerkt in het definitieve ontwerp.



- 2.3 De vrijkomende grond zal via een overeenkomst in gebruik worden gegeven aan de eigenaren/bewoners. Deze overeenkomst zal worden gesloten als het werk aan de N617 is uitgevoerd en duidelijk is welke grond in gebruik zal worden gegeven. Door middel van een overeenkomst worden de lusten en de lasten (beheer/onderhoud) vastgelegd. Tevens zal deze een beschrijving omvatten over de kabels en leidingen waar de gemeente te alle tijden bij moet kunnen.
- 2.4 Het verleggen van de drempel is verwerkt in het definitieve ontwerp (zie afbeelding onder 2.1.).
- 2.5 De maximum snelheid is inderdaad 30 km/h. Hier zal nog een apart besluit over worden genomen.
- 2.6 Mogelijk is in het gesprek van 21 april 2009 iets anders bedoeld dan is bedoeld in het verslag van de informatieavond van juli 2008. Mogelijk is de vraag op 21 april 2009 opgevat als een informatieavond in het kader van de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan.
- De informatieavond, zoals vermeld op pagina 5 van het verslag van juli 2008, dus het voornemen voor een informatieavond over de uitvoering van de werkzaamheden en de te nemen verkeersmaatregelen en verkeersomleidingen, bestaat nog steeds. De exacte datum is nog niet bekend. De belanghebbenden worden hierover nog nader geïnformeerd.
- 2.7 Een kopie van de betreffende brief is opgevraagd bij de heer Sterks. Hij heeft de betrokken brief echter niet (meer) kunnen overleggen. In het kader van duurzame veiligheid is er sprake van gewijzigde regelgeving en gewijzigde beleidsuitgangspunten. Vanuit dat oogpunt bezien, is de aansluiting van de Lieseindsestraat op de Boschweg/ provinciale weg niet wenselijk. De gemeente is hierdoor genoodzaakt de kruising Boschweg/ Lieseindsestraat af te sluiten.

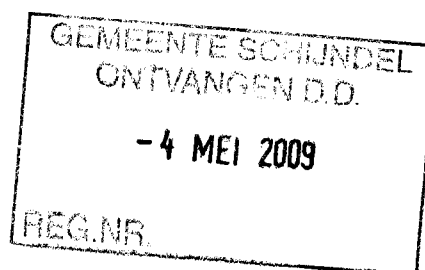
3. Adressant 3: Nederlandse Gasunie N.V.

- 3.1 De Nederlandse Gasunie N.V. geeft aan dat in het gebied waarop dit plan betrekking heeft, een drietal 66,2 bar hoofd aardgastransportleidingen liggen. De leidingen zijn middels de bestemming (L-G) "Leiding-Gas" opgenomen op de plankaart. De opgenomen strookbreedte van 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leidingen is onjuist. Voor een hoofd aardgastransportleiding geldt een belemmerende strook van 5 meter aan weerszijden van de hartlijn van de leiding. Dit dient over de breedte van alle drie de leidingen aangepast te worden op de verbeelding.

Standpunt van het college

- 3.1 Deze aanpassingen zullen worden verwerkt op de verbeelding.

AANTEKENEN
Gemeenteraad
Gemeente Schijndel
Markt 5
5482 NE Schijndel



Schijndel, 29 april 2009

Betreft: Zienswijze Ontwerp bestemmingsplan N617

Geachte heer/mevrouw,

Naar aanleiding van het indienen van ons bezwaar op 21 juli 2008, betreffende informatiepunt N617 ter hoogte van Boschweg nr. 232 t/m 236, (Dillesdorp), delen wij u het volgende mede.

Wij hebben aangegeven in bovengenoemd schrijven, dat wij het niet eens zijn met de plaats waarop u een informatiepunt wilt plaatsen. Wij zijn nog steeds van mening dat dit informatiepunt beter bij de bushalte aan de nieuw aan te leggen rotonde (bij Hobbelen) of voor de nieuwe bebouwde kom geplaatst kan worden.

Het voordeel het informatiepunt bij de rotonde te leggen lijkt ons veiliger, omdat het verkeer al af moet remmen bij het naderen van de rotonde en daardoor ook geen geluidsoverlast zal veroorzaken. Ook is het veiliger/makkelijker om vanuit dit punt de rotonde weer op te rijden. In de huidige situatie is ook de bushalte samengevoegd met een informatiepunt. Dit heeft nog nooit onveilige situaties opgeleverd, zover voor ons bekend. Alleen erg veel geluidsoverlast van stoppende bussen en vrachtauto's cq. personenwagens.

Indien het informatiepunt voor de nieuwe komgrens komt te liggen, gezien vanuit richting st. Michielsgestel, veroorzaakt dit ook minder geluidsoverlast voor de bewoners van het Dillesdorp en daar is volgens ons wel voldoende ruimte. Op de plek waar nu de uitvoegstrook ligt om vanuit richting St. Michielsgestel weer terug de parallelweg op te gaan zou daar met een kleine aanpassing gebruik van kunnen worden gemaakt. Dan hoeven er geen bomen en groen te wijken en zou dan een kostenbesparing op kunnen leveren.

Dus door het informatiepunt op te schuiven richting st. Michielsgestel, kunt u de problemen van de bewoners van het Dillesdorp oplossen. Dit moet toch kunnen in een gemeente waar inwoners ook hun wensen kenbaar kunnen maken?

Indien u van mening bent dat het informatiepunt toch op de door u aangegeven plaats komt te liggen, verwachten wij, dat dit weer geluidsoverlast zal veroorzaken en ook dat dit meer kosten met zich meebrengt, omdat er een aparte plaats aangelegd moet worden, terwijl als het informatiepunt bij de bushalte aangelegd wordt, dit in een moeite meegenomen kan worden. Ook willen we u erop wijzen dat als men zulke investeringen doet om een weg te reconstrueren en veiliger te maken, ook rekening te houden met de omwonenden om achteraf niet geconfronteerd te worden met klachten van geluidsoverlast wat dan weer kosten met zich meebrengt om dit op te lossen.

Op de meeste plaatsen in Schijndel staan de informatiepunten bij een rotonde of buiten de bebouwde kom. Neem bijvoorbeeld de Steeg, Rooiseweg en Schootsestraat.

Naar aanleiding van ons gesprek op 21 april met Dhr. Claassen (wethouder) en Dhr. Peter Smulders (medewerker RO) in verband met onduidelijkheid omtrent de communicatie met de bewoners van het Dillesdorp, vraag ik uw aandacht voor het volgende.

Wij willen graag een bevestiging van u d.m.v. tekening van dwarsdoorsnede en een schrijven voor de volgende punten:

- De hoogte van de hoofdrijbaan N617 en de noordelijke parallelweg ter hoogte van huisnummer 181 (Jo Sterks) i.v.m. afwatering en bereikbaarheid van dit perceel. In vorig overleg is besproken dat de hoofdrijbaan zou worden verlaagd met 20 tot 25 cm. Zie bijlage: "reactie vraag 1 provincie" blad 3/5.
- De bewoners van de zuidelijke parallelweg, t.h.v. Dillesdorp de vrijgekomen grond voor hun woning mogen gebruiken, maar dat deze eigendom blijft van de gemeente. De gebruikers dienen de grond wel zelf te onderhouden.
- In een vorig verslag (Nota vooroverleg en inspraak) staat bij punt 4.2 dat de drempel vijf meter in westelijke richting wordt verschoven, zodat deze precies ligt op de overgang van buitengebied naar bebouwde kom.
- De maximale snelheid op de parallelwegen binnen de bebouwde kom 30 km. per uur is. En dat deze alleen gebruikt wordt voor landbouw- en bestemmingsverkeer. Zie Besprekingsverslag 13 december 2007, blz. 1/2 *.
- Mocht het informatiepunt verplaatst worden zoals we hierboven omschreven hebben en mondeling hebben toegelicht tijdens ons overleg op 21 april.

Tijdens het gesprek op 21 april met Dhr. Claassen en Dhr. Smulders is ter sprake gekomen dat er **geen informatieavond** zou worden belegd. In het schrijven van 2 juli 2008, zie bijlage blz. 5/5, staat vermeld dat er **wel degelijk een informatieavond** zou komen, waar zou worden toegelicht wanneer wat zou gebeuren en op welke wijze met belangen rekening is gehouden.

Graag wil Dhr. Jo Sterks een reactie van u ontvangen op de brief die de gemeente Schijndel aan dhr. Jo Sterks gestuurd heeft wat betreft het niet afsluiten van de kruising Boschweg/Lieseindsestraat.

Mocht u nog nadere informatie willen hebben, zijn wij gaarne bereid om deze nader mondeling toe te lichten. U kunt hierover contact opnemen met Henrie den Otter, Boschweg 230, 5481 EK Schijndel, tel. 06-55713877.

Vertrouwende u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd, verblijven wij,

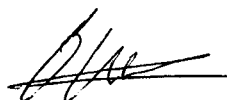
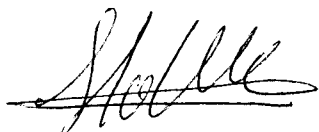
Met vriendelijke groet,

Namens bewoners Dillisdorp
Boschweg 175 t/m 181, 216 t/m 236

Henrie den Otter
Boschweg 230
5481 EK Schijndel

Jo Sterks
Boschweg 181
5481 EE Schijndel

Theo Kastelijn
Boschweg 232
5481 EK Schijndel



VERSLAG

Onderwerp:
Informatieavond N617 gemeente Schijndel

Afdeling:
Adviesgroep Gebiedsontwikkeling

Plaats/datum bespreking:
's-Hertogenbosch, 2 juli 2008

Opgesteld door:
Boele

Aanwezig:
**R. Roijackers
R. Vergeer
J. van der Lee
E. Boele
H. Verbruggen
P. Smulders**

Projectnummer:

Ons kenmerk:

Verslagnummer:

Verzenddatum:
2 juli 2008

ARCADIS NEDERLAND BV
Utopialaan 40-48
Postbus 1018
5200 BA 's-Hertogenbosch
Tel 073 6809 211
Fax 073 6144 606
www.arcadis.nl

DIVISIE MILIEU & RUIMTE

Kopieën aan:

Actie door:

Nummer:

Verslag:

Informatieavond

Wethouder Claassen van Openbare werken en Ruimtelijke Ordening opent de informatieavond en heet iedereen hartelijk welkom.

Hij geeft aan dat deze avond in het teken staat van de reconstructie van de N617 en dat hiervoor een bestemmingsplan is gemaakt. Het voorontwerp bestemmingsplan partiële herziening van bestemmingsplan Buitengebied 2000 gemeente Schijndel ligt momenteel ter inzage. Deze herziening is noodzakelijk om de herinrichting van de N617 tussen 's-Hertogenbosch en Schijndel mogelijk te maken. De herinrichting betreft de duurzaam veilige inrichting van de provinciale weg, het opheffen van onveilige oversteken en het realiseren van een doorgaande fietsroute tussen Schijndel en 's-Hertogenbosch. Dit in combinatie met de vervanging van de bestaande wegverharding in verband met structureel onderhoud.

De wethouder geeft het woord aan Roland Roijackers van de provincie Noord-Brabant.

Roland vertelt kort het programma voor de informatieavond. Hij zal eerst iets vertellen over het hoe en waarom. Vervolgens licht hij het wegontwerp toe. Daarna zal Joeri van der Lee van ARCADIS de procedure toelichten. Na afloop is er de gelegenheid tot het stellen

Actie door:

Nummer:

Verslag:

Op dit moment is er ter plaatse van garagebedrijf Sterks een groot hoogteverschil aanwezig tussen de bestaande weg en het maaiveld. Hoe wordt hier in de nieuwe situatie mee omgegaan? (inspreker geeft aan dat een groter hoogteverschil in zijn nadeel is)



Reactie vraag 1 provincie:

Met het inmeten van het trace van de weg is het hoogteverschil eveneens geconstateerd. In het nieuwe wegontwerp is rekening gehouden met de grote hoogteverschillen. Ter hoogte van de garage en circa 100 meter ervoor zal de rijbaan van de weg lager worden aangelegd (nadat de huidige betonplaten zijn verwijderd) zodat het hoogte verschil kleiner wordt. Ter hoogte van het garagebedrijf komt de parallelweg circa 20 – 25 cm lager te liggen in vergelijking met de huidige situatie. De Hoofdrijbaan komt, door het opbreken en verwijderen van de bestaande betonverharding, binnen de nieuwe komgrens niet hoger te liggen.

Tussen sommige betonplaten is destijds asbest gebruikt om de ruimtes op te vullen. In de zomer zal er nog nader onderzoek worden gedaan naar de aanwezigheid van asbest. Uit onderzoek zal blijken hoe met het asbest zal worden omgegaan.

Het beton zal buiten de bebouwde kom worden gehandhaafd en bewerkt worden (gebeukt) waarna er overheen asfalt komt te liggen.

Vraag 2 van de heer H. Sterks:

Hoe flexibel is de situering van drempels (verkeersremmende maatregel) in het plan? Ter hoogte van Boschweg 216 is nu een drempel ingetekend in de zuidelijke parallelweg, dit zal zorgen voor veel hinder het remmen en optrekken van voertuigen.

Reactie vraag 2 van de provincie:

Uw woning ligt binnen de bebouwde kom waar de maximale snelheid 70km/u is. De drempels zijn in overleg met de gemeente ingetekend. Of het nog mogelijk is deze te verplaatsen zal in overleg met de gemeente moeten. Deze vraag zal terug worden gelegd bij de gemeente aangezien de gemeente over de verkeersremmende maatregelen gaat.

Vraag 3 van de heer Den Otter:

In de ontwerptekeningen is een informatiepunt opgenomen. Is het nog mogelijk dit informatiepunt te verplaatsen?

Reactie Vraag 3 provincie:

Het informatiepunt is bewust gesitueerd binnen de bebouwde kom langs N617. Deze situering heeft met name te maken met de verkeersveiligheid.

Vraag 4 van de heer Van Kaathoven:

In het ontwerp is te zien dat het fietspad achter de groenstrook ligt, dit kan mogelijk zorgen voor onveilige situatie. Is het mogelijk het fietspad op een dusdanige wijze te situeren dat dit niet zorgt voor onveilige situaties?

Reactie provincie op Vraag 4:

Het is nog onduidelijk hoe de groenstrook wordt ingericht. Er zal vanzelfsprekend in de nadere uitwerking rekening worden gehouden met de

Actie door:

Nummer:

Verslag:

zuidzijde ligt overigens wel een fietspad tweerichtingverkeer, dit vormt een goed alternatief.

Vraag vanuit het publiek (de heer Sterks)

Op tekening staat dat er ook een aansluiting komt vanaf de Zijweg Dungen Inags het voormalige provinciale steunpunt (nu T&G Hoveniersbedrijf). Klopt dat.

Reactie van provincie/gemeente.

Klopt, Voor het fietsverkeer vanuit Den Dungen komt er een fietspad langs het terrein van het voormalige provinciale steunpunt. Enkel een fietspad, dus niet voor ander verkeer.

Planning reconstructie N617

De bestemmingsplanprocedure loopt tot ongeveer januari 2009. Vervolgens zal het ontwerp van de weg worden uitgewerkt voor de aanbesteding van de werkzaamheden. De aanbesteding zal in het voorjaar plaats vinden, zodat daarna een start kan worden gemaakt met de uitvoer. Deze planning geldt met name voor het Schijndelse deel van de N617 aangezien er voor het gedeelte Sint Michielsgestel nog gronden verworven moeten worden. De uitvoering zal gefaseerd plaatsvinden (in 2 fasen).

Er zullen diverse voorzieningen worden getroffen om ervoor te zorgen dat bedrijven bereikbaar blijven. De werkzaamheden zullen circa 1 jaar in beslag nemen.



Voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden zal een informatieavond worden belegd. Op deze avond zal worden toegelicht wanneer wat gaat gebeuren en op welke wijze met belangen rekening is gehouden.

Wethouder Claassen bedankt alle aanwezigen en sluit de informatieavond af.

Besprekingsverslag

Bespreking

Onderwerp: Bijeenkomst klankbordgroep Schijndel m.b.t. Reconstructie N617 's-Hertogenbosch-Schijndel, 13 december 2007, gemeentehuis Schijndel

Datum

13 december 2007

Auteur

R. Roijackers

Aanwezig

Dhr. C. Smulders (gemeente Schijndel)
Dhr. R. Roijackers, en dhr. H. Verbruggen (provincie Noord-Brabant)
Dhr. P. vd Eerden
Dhr. J. Sterks
Dhr. J. vd Otter
Dhr. J. vd Oetelaar
Dhr. A. v Helvoirt
Dhr. E.J. Wondergem
Dhr. C. Voets
Dhr. P. v Kaathoven

Verslag

Tijdens de laatste klankbordgroep is een aantal opmerkingen gemaakt over het ontwerp voor de reconstructie van de provinciale weg N617 's-Hertogenbosch-Schijndel. Toen is ook toegezegd om voor de start van de planologische procedure nog een bijeenkomst te organiseren. Inmiddels is het concept voorontwerp bestemmingsplan in voorbereiding en de verwachting is dat begin 2008 gestart kan worden met de planologische procedure.

Het ontwerp wordt door de provincie toegelicht. Verwijzend naar de opmerkingen in de vorige klankbordgroep kan het volgende worden opgemerkt:

- De provincie heeft op grond van de meest recente informatie nogmaals een verhardingsadvies laten opstellen. Hieruit komt als advies naar voren om de provinciale weg te voorzien van een asfaltverharding. In het advies is rekening gehouden met verschillende criteria zoals geluid, duurzaamheid e.d.
- Het ontwerp ter hoogte van het bosgebied noordzijde Olieeindsestraat is aangepast. Tussen het bosgebiedje en het voormalig provinciaal steunpunt wordt uitgegaan van een fietspad in plaats van een parallelweg. Met het aangepaste ontwerp is er naar verwachting niet of slechts zeer beperkt sprake van aantasting van het gebiedje.
- De nieuwe situatie met betrekking tot de parallelwegen is besproken met de gemeente en in het ontwerp meegenomen. De gekozen inrichting en materiaalkeuze is afgestemd op het wegtype en het gewenste gedrag van de weggebruiker.
- ✕ • Voor de noordelijk parallelweg wordt uitgegaan van een asfaltverharding. Dit is namelijk een 60 km-weg. De parallelweg aan de noordzijde wordt ter hoogte van garage Sterks gemiddeld circa 20 cm verlaagd. Consequentie is dat de bestaande duiker onder de parallelweg moet worden vervangen. Voor de zuidelijke parallelweg wordt uitgegaan van een klinkerverharding, omdat het hier een 30 km-weg betreft.
- De aansluiting van de zuidelijke parallelweg op de Boschweg is zo gekozen dat het landbouwverkeer op een veilige wijze kan worden afgewikkeld en dat ongewenst sluipverkeer

zoveel mogelijk wordt tegengegaan.

- In het ontwerp komen geen oversteken voor wandelaars.

Naar aanleiding van de bespreking komen nog enkele aandachtspunten naar voren:

- De laatste periode wordt er steeds vaker groter wild (reeën) in de nabijheid van de N617 waargenomen. De provincie zal nagaan of hiervoor in de nieuwe situatie waarschuwborden kunnen/moeten worden geplaatst.
- De vraag vanuit de klankbordgroep is om in verband met geluid/trillingen de zuidelijke parallelweg ter hoogte van Dillesdorp te verschuiven richting de hoofdrijbaan. Randvoorwaarde vanuit de gemeente is dat er geen openbaar groen wordt aangelegd tussen de toekomstige parallelweg en de woningen. Over het gebruik van de strook zullen overeenkomsten worden gesloten met de individuele bewoners. Voor de zuidelijke parallelweg wordt uitgegaan van een klinkerverharding, omdat het hier een 30 km-weg betreft.
- In de nieuwe situatie wordt de hoofdrijbaan ter hoogte van Dillesdorp overlaagd met asfalt. De bestaande rijbaan wordt niet verwijderd in verband met onevenredig hoge kosten voor het afvoeren van asbesthoudend materiaal (asbesthoudende voegen). De hoogteligging van de nieuwe rijbaan zal dus wat hoger zijn dan in de bestaande situatie. De vraag wordt gesteld of de huidige rijbaan wel asbest bevat. Op basis van de huidige gegevens gaat de provincie er van uit dat er asbest in de voegen aanwezig is. Er zal echter ook nog milieu-onderzoek worden verricht naar de aanwezigheid van asbest. Met de klankbordgroep wordt overeengekomen dat, als het onderzoek aantoont dat er asbest onder de hoofdrijbaan zit, deze niet zal worden verwijderd. In dat geval wordt de hoofdrijbaan overlaagd.

De gemeente is inmiddels ook vergevorderd met het ontwerp voor de Boschweg. Het streven is er op gericht om de werkzaamheden voor de reconstructie van de N617 en de Boschweg zoveel als mogelijk op elkaar af te stemmen. Begin 2008 zal het voorstel voor de reconstructie van de Boschweg in de raad worden behandeld.

De klankbordgroep spreekt haar waardering uit over de gevolgde procedure. De eerstvolgende mogelijkheid om te kunnen reageren zal in het kader van de planologische procedure zijn. De procedures van de verschillende betrokken gemeenten worden zoveel mogelijk op elkaar afgestemd.

Eenieder wordt bedankt voor de inbreng en de vergadering wordt gesloten.

Aan

de heer J. Sterkus

- ☐ volgens afspraak
- ☐ ter kennisgeving
- ☐ om te behouden
- ☐ met verzoek deze met uw bemerkingen terug te zenden
- ☐ met verzoek contact op te nemen met

Datum

5 febr 2008

Contactpersoon

R. Roijackers

Telefoon

06 13690487

☒ Aangepast besprekingsverslag

Met vriendelijke groet,

Rian Lasteren

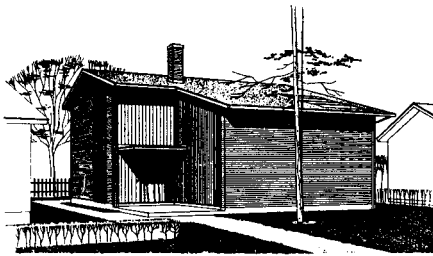
7,00 €



3SRZAA0373876 5482 NE 5

ANTEKENEN

Gemeenteraad
Gemeente Schijndel
Markt ~~82~~ 20
5482 NE Schijndel.



Bouwbedrijf Hobbelen bv

Gespecialiseerd in metselwerk, lijmwerk en steigerbouw

BOSCHWEG 165, 5481 EE SCHIJNDEL
POSTBUS 74, 5480 AB SCHIJNDEL
TEL. 073-5498342 FAX 073-5478695
REK.NR. ABN-AMRO SCHIJNDEL 44.48.55.033
G.REK. NR. 99.40.25.505
INSCHR. K.V.K. 160.44272
BTW NR. NL 8023.17.820 B01

GEDEENTE SCHIJNDEL

ONTVANGEN D.D.

- 6 MEI 2009

Aan de raad REG.NR.

Gemeente Schijndel

Postbus 5

5480 AA SCHIJNDEL

4 mei 2009

SCHIJNDEL,

Blad 1

Betreft: Zienswijzen tegen het bestemmingsplan

Geachte leden van de gemeenteraad,

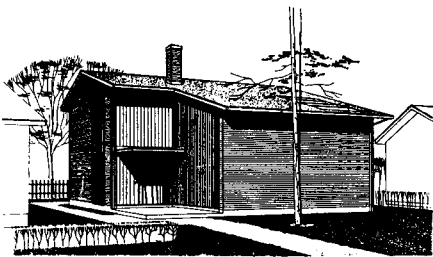
In het kader van het voorontwerp bestemmingsplan Buitengebied N617 hebben wij bij brief van 14 juli 2008 een inspraakreactie ingediend bij het college van burgemeester en wethouders. Bij brief van 25 maart 2009 hebben wij van het college daarop antwoord gekregen.

Blijkens de brief van het college ligt het ontwerp bestemmingsplan "Reconstructie Provinciale weg N617" vanaf 27 maart tot en met 8 mei 2009 ter inzage. Gedurende deze periode kunnen zienswijzen worden ingediend.

Van deze gelegenheid willen wij gebruik maken omdat wij ons niet kunnen vinden in de reactie op de inspraak. Het college heeft namelijk geen oplossing aangegeven voor de door ons naar voren gebrachte problematiek met betrekking tot de bereikbaarheid van ons bedrijf aan de Boschweg 165.

Het college stelt in zijn standpunt het volgende:

- Bij de rotonde is het niet mogelijk om fietssuggestiestroken aan te leggen omdat dit leidt tot verkeersonveilige situaties;
- De parallelweg aan de noordzijde van de Boschweg, welke ons perceel ontsluit valt buiten de scope van de reconstructie van de N617 en is om die reden niet meegenomen in het bestemmingsplan;
- De rechtstreekse aansluiting van het perceel van het bouwbedrijf op de Boschweg komt in de nieuwe situatie te vervallen. Het bouwbedrijf zal gebruik moeten maken van de parallelweg. Op het terrein van het bouwbedrijf is voldoende ruimte om te keren. Er worden geen problemen verwacht met de nieuwe ontsluiting. Het handhaven van de directe ontsluiting op de Boschweg zou met de realisatie van de rotonde kunnen leiden tot verkeersonveilige situaties. Om die reden is de ontsluiting komen te vervallen en wordt een alternatief geboden.



Bouwbedrijf Hobbelen bv

Gespecialiseerd in metselwerk, lijmwerk en steigerbouw

BOSCHWEG 165, 5481 EE SCHIJNDEL

POSTBUS 74, 5480 AB SCHIJNDEL

TEL. 073-5498342 FAX 073-5478695

REK.NR. ABN-AMRO SCHIJNDEL 44.48.55.033

G.REK. NR. 99.40.25.505

INSCHR. K.V.K. 160.44272

BTW NR. NL 8023.17.820.B01

Aan de raad van de
Gemeente Schijndel
Postbus 5
5480 AA SCHIJNDEL

Blad 2

SCHIJNDEL,

4 mei 2009

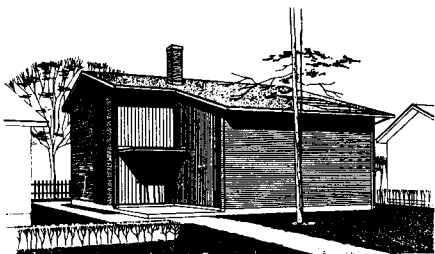
Allereerst merken wij op dat in onze inspraakreactie is aangegeven dat het van belang is om op de Boschweg geen fietssuggestiestroken aan te leggen maar het langzaam verkeer over de parallelwegen te leiden zoals dat nu ook al gebeurt. Het college heeft onze reactie juist andersom weergegeven.

Het college stelt dat de parallelweg aan de noordzijde buiten het bestemmingsplan is gehouden omdat op basis van het vigerende bestemmingsplan een aanpassing al mogelijk is. Dat mag dan wel zo zijn, maar voor ons is het van belang om nu al inzicht te hebben in de toegankelijkheid van die parallelweg.

De oplossing die het college voorstelt is geen oplossing want zoals wij al hebben aangegeven is het niet mogelijk om op onze bedrijfslocatie met een oplegger te keren. Van belang is dat rekening wordt gehouden met de vigerende bestemming en gebruiksmogelijkheden. Het gaat hier om een bedrijfsterrein dat overeenkomstig de bestemming moet kunnen worden gebruikt voor buitenopslag zoals wij dat al jaren doen. Het is ons niet duidelijk op basis waarvan het college tot de conclusie is gekomen dat op eigen terrein kan worden gekeerd. Het college heeft ons niet om informatie gevraagd en overleg heeft evenmin plaatsgevonden.

De uitrit dient dan ook te worden gehandhaafd en zodanig te worden aangepast dat het vrachtverkeer zich in een vloeiende lijn kan invoegen op de rijstrook naar de rotonde.

Positief vinden wij de opstelling van de provincie die oog heeft voor onze problematiek. Daarbij komt dat het college ons geen inzicht heeft gegeven in de reconstructie van de T-kruising Boschweg-Ericastraat. Wij vinden dat die verkeerssituatie bij dit bestemmingsplan betrokken dient te worden vanwege de gevolgen die de reconstructie heeft voor het verkeer op de noordelijke parallelweg. Voor ons moet helder en zeker zijn wat er met die T-kruising gaat gebeuren en wanneer. De voorstellen die de provincie heeft gedaan vormen zeker een aanzet tot een oplossing maar dienen nog te worden aangepast om van een bevredigende oplossing te kunnen spreken. Alsdan dient dat vervolgens ook in het bestemmingsplan vastgelegd te worden.



Bouwbedrijf Hobbelen bv

Gespecialiseerd in metselwerk, lijmwerk en steigerbouw

BOSCHWEG 165, 5481 EE SCHIJNDEL
POSTBUS 74, 5480 AB SCHIJNDEL
TEL. 073-5498342 FAX 073-5478695
REK.NR. ABN-AMRO SCHIJNDEL 44.48.55.033
G.REK. NR. 99.40.25.505
INSCHR. K.V.K. 160.44272
BTW NR. NL 8023.17.820.B01

Aan de raad van de
Gemeente Schijndel
Postbus 5
5480 AA SCHIJNDEL

Blad 3

4 mei 2009
SCHIJNDEL,

Dat betekent dus ook dat het standpunt van het college dat "de inrit komt te vervallen" ingetrokken dient te worden.

Een bevredigende oplossing dient onderdeel uit te maken van de beslissing over het bestemmingsplan want de gemeente is en blijft de wegbeheerder van de Boschweg en de noordelijke parallelweg en Ericastraat.

U bent het bevoegd orgaan om daarover een besluit te nemen en wij zien ons genoodzaakt mede vanwege de nodige rechtszekerheid, bij u zienswijzen in te dienen. Uw antwoord zien wij met belangstelling tegemoet en verder behouden wij ons alle rechten voor.

Met vriendelijke groet,

BOUWBEDRIJF HOBBELEN B.V.

Boschweg 165

Postbus 74

5480 AB SCHIJNDEL

Tel.: 073 - 549 83 42

Bouwbedrijf Hobbelen B.V.

21 APR. 2009

gasunie

Het College van Burgemeester en wethouders
van de Gemeente Schijndel
Markt 20
5482 NG SCHIJNDEL

N.V. Nederlandse Gasunie

Postbus 19
9700 MA Groningen
Concourslaan 17
T (050) 521 91 11
F (050) 521 19 99
E b.changoe@gasunie.nl
Handelsregister Groningen 02029700
www.gasunie.nl

Datum
17 april 2009

Doorkiesnummer
(0182) 62 34 65

Ons kenmerk
TAJW 09.1869

Uw kenmerk

Onderwerp
Zienswijze op ontwerp bestemmingsplan reconstructie provinciale weg N617

Geacht College,

Uit een publicatie in de Nederlandse Staatscourant nr. 59 van 26 maart jongstleden, vernamen wij dat het voornoemde ontwerpbestemmingsplan door u ter inzage is gelegd. Ter waarborging van een aantal veiligheidsaspecten aangaande deze leidingen en de directe omgeving daarvan, dienen wij onderstaande zienswijze in.

In het gebied waarop dit plan betrekking heeft, liggen een drietal 66,2 bar hoofd aardgastransportleidingen van ons bedrijf.

De leidingen zijn middels de bestemming (L-G) "Leiding-Gas" opgenomen op de plankaart. De opgenomen strookbreedte van 4 meter ter weerszijden van de hartlijn van de leidingen is onjuist. Voor een hoofd aardgastransportleiding geldt een belemmerde strook van 5 meter aan weerszijden van de hartlijn van de leiding. Wij verzoeken u deze breedte over alle drie de leidingen te projecteren op de plankaart.

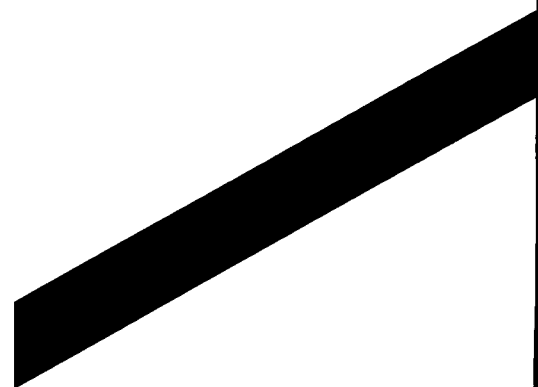
Wij gaan er vanuit dat bij de verdere besluitvorming rekening wordt gehouden met de belangen van ons bedrijf opdat de veilige en ongestoorde ligging van de aanwezige leidingen, ten dienste van de openbare gasvoorziening, gewaarborgd blijft.

Mocht een en ander nog vragen oproepen dan kunt u zich voor nadere informatie met betrekking tot de technische aspecten wenden tot de heer G.G. Kavelaars van onze afdeling tracébeheer, tel. 06-53785592. Hier kan tevens advies worden ingewonnen inzake mogelijke vrijstellingen bij voorgenomen werkzaamheden in de nabijheid van de leidingen. Voor planologische en juridische aspecten kunt u zich wenden tot ondergetekende.

Hoogachtend,



B. Changoe
Medewerker Juridische Zaken West



COLOFON

BESTEMMINGSPLAN RECONSTRUCTIE
PROVINCIALE WEG N617**OPDRACHTGEVER:**

GEMEENTE SCHIJNDEL

STATUS:

Vrijgegeven

AUTEUR:

E.J. Boele
S. van den Berg

GECONTROLEERD DOOR:

E.J. Boele

VRIJGEGEVEN DOOR:

E.J. Boele

16 juli 2010
110501/ZF0/099/201455

ARCADIS NEDERLAND BV
Utopialaan 40-48
Postbus 1018
5200 BA 's-Hertogenbosch
Tel 073 6809 211
Fax 073 6144 606
www.arcadis.nl
Handelsregister
9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.