



Nota inspraak en vooroverleg Bp Reconstructie N65

27 mei 2019

Nota inspraak en vooroverleg

Ontwerpbestemmingsplan "Reconstructie N65"

definitief
27 mei 2019

Auteurs

M. Sillekens-van der Heijden
G.E. La Rose

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	1
2	Reconstructie N65	2
2.1	Inleiding	2
2.2	“Reconstructie N65”, proces en procedure	3
2.3	Verkeer: verkeerscijfers en kruispuntenanalyse	4
2.4	Geluid	4
2.5	Luchtkwaliteit	4
2.6	Water	5
3	Inspraakreacties	6
3.1	Overzicht ingediende reacties	6
3.2	Samenvatting en beantwoording reacties	7
4	Vooroverlegreacties	28
4.1	Instanties	28
4.2	Samenvatting en beantwoording reacties	28

1 Inleiding

Het voorontwerp van het bestemmingsplan "N65" heeft van 14 december 2017 tot en met 31 januari 2018 gedurende een periode van zeven weken ter inzage gelegen. Daarbij is een ieder in de gelegenheid gesteld om mondeling of schriftelijk zijn mening over het plan kenbaar te maken. De terinzagelegging is gepubliceerd in het Klaverblad en op de website.

Ook is ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp van het bestemmingsplan "N65" toegezonden aan de bij het plan betrokken instanties te weten:

- Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant;
- Waterschap De Dommel;
- Prorail;
- RWS;
- Veiligheidsregio Noord Brabant;
- Gasunie;
- Defensie.

In deze "Nota van inspraak en vooroverleg" zijn alle ingekomen reacties opgenomen en geven wij aan wat wij hiervan vinden.

De reacties zijn samengevat weergegeven. De reacties zijn in hun totaliteit afgewogen. Voor zover deze niet volledig zijn weergegeven,

betekent het dus niet dat hier bij de beoordeling geen rekening mee is gehouden.

Tijdens de inspraakperiode zijn 25 inspraakreacties ingediend. Deze worden hierna behandeld.

Volgens de Wet bescherming persoonsgegevens mogen NAW-gegevens (naam, adres en woonplaats) en enkele andere persoonsgegevens niet op internet worden aangeboden. Een uitzondering geldt voor gegevens van:

- Ondernemingen die behoren tot een rechtspersoon;
- Personen die beroepsmatig betrokken zijn bij de procedure, bijvoorbeeld advocaten en gemachtigden.

Als het voor de uitoefening van een publieke taak nodig is, mogen de persoonsgegevens wel digitaal aangeboden worden.

Tegenwoordig worden bestemmingsplannen met bijbehorende stukken ook digitaal geplaatst. Daarom zijn in deze inspraaknota de gegevens van private personen niet opgenomen, maar wordt gewerkt met nummering. Bij deze nota hoort een apart overzicht waarin de NAW-gegevens wel zijn opgenomen. Deze wordt wel analoog ter inzage gelegd.

2 Reconstructie N65

2.1 Inleiding

De ingediende inspraakreacties hebben betrekking op het voorontwerp bestemmingsplan voor de N65 Vught. Dit plan is gebaseerd op het voorkeursalternatief (VKA) voor de N65. Na de terinzagelegging van het voorontwerp bestemmingsplan is gewerkt aan een verbeterd ontwerp voor de N65. Ook de inhoud van de inspraakreacties zijn meegenomen bij de totstandkoming van het nieuwe ontwerp. Het heeft geleid tot de “**Reconstructie N65**”. Bij de reconstructie zijn enkele optimalisaties doorgevoerd (zie figuur 1) ten opzichte van het VKA.

Bouwsteen	Ontwerp VKA	Geoptimaliseerd ontwerp Reconstructie N65
Vught		
Helvoirtseweg/ J.F. Kennedylaan	Halve, ongelijkvloerse aansluiting (N65 verdiept).	Halve, ongelijkvloerse aansluiting (N65 volledig verdiept) met kruising op circa 6,80m +NAP; daarna N65 half verdiept naar De Bréautélaan.
De Bréautélaan/Martinilaan	Ongelijkvloerse kruising (N65 verdiept).	Ongelijkvloerse kruising (zonder uitwisseling van verkeer), waarbij de N65 ten opzichte van de as ongeveer 4,5 meter is verdiept en het viaduct op ca 8.90 m +NAP is gelegen; daarna N65 half verdiept naar Boslaan.
Boslaan/Vijverbosweg	Geoptimaliseerd gelijkvloers kruispunt (zonder fiets en voet overstek).	Volledige, ongelijkvloerse aansluiting, waarbij de N65 ten opzichte van de as ongeveer 5,5 meter is verdiept en het viaduct op ca circa 8.00 m + NAP is gelegen; daarna einde verdiepte legging N65.
Aansluiting Groenewoud en viaduct Kruishoefweg/ Sparrendaalseweg	Vraaggestuurde VRI – Gelijkvloerse aansluiting. Geen sprake van een viaduct.	Eenzijdige aansluiting met uit- en invoeger, gesloten middenberm N65 ter plaatse van de Groenewoudreef. Daarbij een ongelijkvloerse kruising (zonder uitwisseling van verkeer), waarbij de N65 op maaiveldniveau is gelegen.
Ecoduct (natuurbrug)	Geen.	Op verzoek van de provincie Noord-Brabant een ecoduct ten oosten van het Groenewoud, waarbij de N65 op maaiveldniveau is gelegen.
Tankstation	Geen.	Realisatie van een tankstation (met LPG) ter hoogte van hectometerpaal 8.2 ten oosten van de N65, inclusief op- en afrit.
Parallelvoorzieningen	Parallelvoorzieningen aan noord- en zuidzijde voor fietsers en ter ontsluiting percelen in vorm fietspaden en fietsstraten.	Geoptimaliseerde gedeeltelijke structuur van parallelvoorzieningen aan de noordzijde en volledige structuur van parallelvoorzieningen aan de zuidzijde voor fietsers en bestemmingsverkeer (ter ontsluiting van percelen en opheffing van uitritten op N65) in de vorm van fietspaden en fietsstraten. Een deel van de parallelwegen is onderdeel van de snelwielroute.

De aanpassingen uit de figuur hiernaast leiden er toe dat enkele onderwerpen uit de inspraakreacties niet meer van toepassing zijn of gewijzigd zijn in het nieuwe plan. Bij de beantwoording van de inspraakreacties verwijzen we daarom vaak naar het nieuwe ontwerpbestemmingsplan, waarin onderzoeken en figuren zijn opgenomen, die zijn gebaseerd op de reconstructie.

In algemene zin zijn wij van mening dat met de komst van de reconstructie het ontwerp voor de N65 sterk is verbeterd. Daarbij is tevens tegemoet gekomen aan (een groot deel van) de inspraakreacties. Hieronder wordt ingegaan op de aanpassingen van de verschillende onderwerpen en wordt aangegeven waar in het ontwerpbestemmingsplan deze onderwerpen verder worden beschreven.

Figuur 1: Optimalisatie Bouwstenen (verschillen VKA en Reconstructie)

2.2 “Reconstructie N65”, proces en procedure

In paragraaf 2.2 van het ontwerpbestemmingsplan worden de verschillende bouwstenen van de reconstructie N65 uitgebreid behandeld. Hieronder sommen we de belangrijkste aanpassingen in vergelijking met het VKA op:

- Op de plekken, waar de N65 de bebouwde kom van Vught doorkruist, is nu sprake van een (half)verdiepte ligging. Deze verdiepte ligging heeft positieve gevolgen voor de leefbaarheid voor de omliggende woningen. Met name op het gebied van geluid.
- Bij de Vijverbosweg was geen sprake van een verdiepte ligging, maar van een geoptimaliseerde kruising. Door de verdiepte aansluiting in de reconstructie N65 kan het langzaam verkeer weer oversteken en door het gekozen ontwerp ongelijkvloers en op een veilige manier. Bijkomend (groot) voordeel van de ongelijkvloerse aansluiting in het nieuwe ontwerp is het verbeteren van de doorstroming van het verkeer, wat ten goede komt aan een verbetering van de luchtkwaliteit in de omgeving. Het autoverkeer kent de meeste uitstoot aan CO2 wanneer het verkeer veel afremt, stil staat en weer optrekt. Met een ongelijkvloerse kruising is de doorstroming van het verkeer optimaal en dus de uitstoot aan schadelijke stoffen minimaal.
- Bij het verder uitwerken van het VKA naar het VKA+ is ook het principe van de N65 als gebiedsontsluitingsweg verlaten en is de weg in verder ingericht als regionale stroomweg, waardoor straks op het gehele traject van Vught naar Haaren 80 km/uur gaat gelden in plaats van de huidige 70km/uur in Vught en 80 km/uur in Haaren. Bij een regionale stroomweg horen volgens de richtlijnen ongelijkvloerse kruisingen. Omdat een regionale stroomweg buiten de kom moet zijn gelegen wordt een voorstel voor wijziging van de bebouwde komgrens voorafgaande aan de vaststelling van het bestemmingsplan aan de gemeenteraad voorgelegd.
- In het verlengde van de Sparrendaalseweg wordt in het buitengebied een viaduct over de N65 gerealiseerd. Het viaduct zorgt ervoor dat er uitwisseling kan plaatsvinden tussen aangrenzende gronden, bedrijven en bewoners ten noorden en zuiden van de weg en blijven beter bereikbaar.
- De parallelvoorzieningen worden uitgebreid en verbeterd. Aan de zuidkant van de N65 wordt met name de doorstroming en bereikbaarheid met de fiets verbeterd met de aanleg van een snelfietsroute.
- Er wordt een ecoduct over de N65 aangelegd. De komst van het ecoduct heeft een positieve bijdrage voor de natuurwaarden in het gebied. Het verbindt twee gebieden ongelijkvloers met elkaar voor enkele beschermde soorten in het gebied.
- Het bestaande tankstation nabij Helvoirt aan de zuidzijde van de N65 wordt ca. 300 meter verplaatst richting Vught. Het huidige tankstation is niet in te passen in de veranderingen aan de N65. Door het verplaatsen van het tankstation kan het verkeer veilig in- en uitvoegen. Op de oude locatie zal de bestaande weg (De Dijk) worden verlegd om ook daar de verkeersveiligheid te vergroten. Omliggende cultuurhistorisch waardevolle panden komen beter in beeld te liggen met het vertrek van het tankstation, wat een meerwaarde betekent voor het landschap.
- Tenslotte is het ruimtegebruik voor de tijdelijke weg aanzienlijk lager geworden. De tijdelijke weg komt in zijn geheel aan de zuidkant van de N65 te liggen en maakt zoveel mogelijk gebruik van de huidige parallelstructuur. In de toekomstige situatie komt de snelfietsroute grotendeels terug op de ligging van de tijdelijke weg. Dit zorgt ervoor dat de ruimte optimaal wordt gebruikt.

Bovenstaande punten zijn opgenomen in het ontwerp van de N65, die als bijlage is opgenomen bij het ontwerpbestemmingsplan (bijlage 1 t/m 3).

2.3 Verkeer: verkeerscijfers en kruispuntenanalyse

Voor het ontwerp bestemmingsplan is een geactualiseerd onderzoek naar de verkeersintensiteiten gedaan. Deze cijfers zijn verrijkt en zijn vervolgens de onderzoeken naar onder meer geluid en luchtkwaliteit opnieuw uitgevoerd. In paragraaf 5.2 van ontwerpbestemmingsplan wordt kort uitgelegd hoe de verkeerscijfers tot stand zijn gekomen.

Door de betere doorstroming van de N65 zal de verkeersintensiteit op een groot aantal wegen afnemen t.o.v. de situatie zonder de reconstructie van de N65. Op met name de hoofdwegenstructuur en een aantal onderliggende wegen zal echter sprake zijn van meer verkeer. De intensiteiten zijn terug te vinden in de rapportage verkeerscijfers (bijlage 8 bij ontwerpbestemmingsplan). Met een kruispuntenanalyse (bijlage 9 bij het ontwerpbestemmingsplan) is onderzocht of de kruisingen het verkeer kunnen afwikkelen. Uit de analyse van de kruispunten blijkt, dat op vrijwel alle kruispunten in de gemeente Vught een soepele afwikkeling van het verkeer plaatsvindt. Alleen op het kruispunt Helvoirtseweg - Van Voorst tot Voorststraat kan het verkeer in 2030 in de avondspits niet goed worden afgewikkeld en wordt onderzocht welke maatregel(en) genomen moet(en) worden.

2.4 Geluid

Voor het aspect geluid zijn twee onderzoeken geactualiseerd voor het nieuwe ontwerpbestemmingsplan. In het kader van de **Wet geluidhinder** is de geluidbelasting op het onderliggende wegennet onderzocht. Er is niet één lijn te trekken in de uitkomsten van het onderzoek: op sommige wegen wordt de verkeersintensiteit straks hoger en neemt de geluidsbelasting iets toe, op sommige wegen wordt de verkeersintensiteit straks lager en neemt de geluidsbelasting juist af, ook vanwege de verdiepte ligging van de N65. Op de locaties waar sprake is van een toename van de geluidsbelasting, blijft deze toename onder de maximaal te ontheffen waarden. De toename van de geluidsbelasting op de onderliggende wegen is aanvaardbaar. Op 4 locaties zullen wij een besluit hogere waarden nemen, aangezien de voorkeursgrenswaarde daar overschreden wordt. Het gehele onderzoek en de resultaten zijn terug te lezen in bijlage 14 en paragraaf 5.7 van het ontwerpbestemmingsplan.

Het andere onderzoek voor geluid richt zich op de geluidsbelasting, die wordt gecreëerd door de N65 zelf. Dit onderzoek is uitgevoerd op basis van de Wet Milieubeheer. De uitkomsten van het onderzoek bepalen op welke locaties geluidsmaatregelen (geluidschermen) worden getroffen, rekening houdend met de gebiedsvisies. Vanwege de verdiepte ligging van de N65 binnen de bebouwde kom van Vught in combinatie met bron- en overdrachtsmaatregelen is de geluidsbelasting verbeterd. In bijlage 15 van het ontwerpbestemmingsplan treft u een overzicht van de maatregelen, die worden genomen.

2.5 Luchtkwaliteit

Voor het ontwerp bestemmingsplan is een geactualiseerd onderzoek naar de luchtkwaliteit gedaan. Uit het onderzoek blijkt dat de luchtkwaliteit blijft op alle plaatsen ruim onder de wettelijk toegestane norm blijft. In paragraaf 5.8 van het ontwerpbestemmingsplan wordt het aspect Luchtkwaliteit verder behandeld en in bijlage 17 is het rapport over luchtkwaliteit opgenomen.

2.6 Water

Voor de reconstructie N65 wordt rekening gehouden met de waterhuishouding in het gebied. De aanleg van de verdiepte N65 mag geen negatieve effecten veroorzaken voor de omgeving. De afvoer van het hemelwater is geborgd. De N65 wordt in Vught grotendeels verdiept en halfverdiept aangelegd.

Hierbij watert het regenwater afkomstig van de rijbaan en toe- en afritten af richting de drie diepere delen ter plaatse van de kruisende onderliggende wegen (Boslaan, Dé Bréautélaan, J.F. Kennedylaan). In het Integraal Water en klimaatstructuurplan is aangegeven dat er in de Vughtse Heide behoefte is om in droge periodes water te ontvangen, maar ook dat er voldoende ruimte beschikbaar is om water in de Lunetten op de Vughtse Heide te bergen.

De waterhuishoudkundige voorzieningen worden uitgevoerd voordat de aanleg van de nieuwe weg wordt gestart. In paragraaf 5.4 van het ontwerpbestemmingsplan wordt hier meer gedetailleerd op ingegaan.

3 Inspraakreacties

3.1 Overzicht ingediende reacties

Onderstaande reacties zijn ontvangen. Uit privacyoverwegingen zijn de namen en adressen van de private insprekers niet weergegeven.

Nr.	Naam	Postcode en woonplaats
1	Bewoners Heikantstraat	5261 XM Vught
2	Inspreker 2	5263 EM Vught
3	Inspreker 3	5263 AG Vught
4	Inspreker 4	5263 AG Vught
5	Inspreker 5	5263 AA Vught
6	Inspreker 6	5263 LT Vught
7	Inspreker 7	5262 HK Vught
8	Bewoners Helvoirtseweg	5263 EE Vught
9	Inspreker 9	5263 EE Vught
10	Inspreker 10	5261 BH Vught
11	Inspreker 11	5263 LV Vught
12	Inspreker 12	5263 EH Vught
13	Inspreker 13	5263 AG Vught
14	Inspreker 14	5263 EE Vught
15	Bewoners Oude Schanslaan e.o.	5263 EK Vught
16	Shell	3994 AL Houten
17	Shell	3012 CM Rotterdam
18	Stichting Wandelnet	3800 AV Amersfoort
19	Fietzersbond	5262 AV Vught
20	KNHS	5282 SP Boxtel
21	Inspreker 21	5262 LN Vught
22	Inspreker 22	5263 EA Vught
23	Vereniging Platform Vught Structureel	5263 GW Vught
24	Stichting Het Groene Hart Brabant en Stichting Boom & Bos	5213 BL 's Hertogenbosch
25	Inspreker 25	5263 EE Vught

3.2 Samenvatting en beantwoording reacties

Nr.	Samenvatting reactie	Reactie gemeente
1	1) Door het openhouden van de oprit Olmenlaan zal het verkeer zeer fors en onevenredig toenemen in de Heikantstraat/Olmenlaan. Dit heeft grote gevolgen voor de leefbaarheid, veiligheid, geluidsoverlast en luchtkwaliteit en het karakter van de Olmenlaan en van de Helvoirtseweg.	De gevolgen van de reconstructie van de N65 voor het onderliggend wegennet zijn onderzocht. De gevolgen voor de Olmenlaan/Heikantstraat worden meegenomen in het project Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). Hiervoor wordt met een Tracébesluit een separate procedure gevolgd.
	2) De noodzaak voor het openhouden van de aansluiting Olmenlaan blijkt onvoldoende uit het bestemmingsplan. Er zijn voldoende bestaande alternatieven die beter zijn ingericht voor het verkeer.	Voor het nieuwe ontwerp van de N65 zijn de verschillende aansluitingen op het onderliggend wegennet goed onderzocht. In het gekozen voorkeursalternatief, dat als beste uit de vergelijking naar voren is gekomen, is deze aansluiting open gehouden. De keuze (en bijbehorende onderbouwing) is zodoende al voor het tot stand komen van het bestemmingsplan genomen.
	3) Hoe wordt de oprit Olmenlaan verkeersveilig ingericht?	Bij de vormgeving van de op- en afritten van de N65 hanteren wij de nationale richtlijnen.
	4) De gemeente gaat in haar berekening voor de capaciteit van de Heikantstraat ten onrechte uit van de standaardregels voor een 30 km/uur-straat.	De Heikantstraat is in het verkeer en vervoer plan opgenomen als erftoegangsweg 2 waarvoor de maximum snelheid 30 km/uur geldt. Voor deze wegen gelden uitgangspunten voor de voorkeursintensiteiten van de weg, die niet worden overschreden. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de specifieke eigenschappen van de weg.
	5) Ter hoogte van de Olmenlaan wordt de N65 opgehoogd en komt deze boven het maaiveld te liggen. Dit zorgt voor een toename van het geluid op de omgeving. Kan de gemeente garanderen dat er op tijd geluidsschermen gerealiseerd zijn?	Het geluidonderzoek en eventueel de bijbehorende maatregelen zijn meegenomen in het project PHS.
	6) De inspraak van bewoners op hoe de Heikantstraat ingericht wordt, is onvoldoende.	De gemeente Vught heeft op meerdere momenten overleg gevoerd met de inwoners van de Heikantstraat over de toekomstige situatie. De ideeën en wensen van de bewoners worden zoveel

		mogelijk meegenomen in de planvorming/nieuwe inrichting van de weg. Hierover wordt in een later stadium nog nader overleg gevoerd.
2	1) De infrastructurele plannen van de N65 komen ten goede van de forenzen en niet van de bewoners.	De N65 heeft een (boven)regionale functie voor het verkeer. Veel verkeer maakt gebruik van de weg, terwijl de doorstroming niet ideaal is. Op dit moment vormt de weg een barrière in de gemeente Vught. Met de reconstructie van de weg wordt de doorstroming verbeterd en de barrièrewerking verminderd. Hierdoor zal de leefbaarheid en de verkeersveiligheid toenemen. Wij zijn dan ook van mening dat de aanpassingen aan de N65 voor de forenzen, maar zeker ook voor de bewoners een positief effect hebben.
	2) Omdat met dit plan gemeenschapsgelden gemoeid zijn, is sprake van strijd met de beginselen van behoorlijk bestuur.	Het budget voor de reconstructie van de N65 wordt niet geheel door de gemeente Vught betaald, maar ook (grotendeels) door de regio en het Rijk.
3	1) De plannen bij de woning Lekkerbeetjenlaan 6 en de impact op de woning zijn niet duidelijk: Hoe verloopt het wegprofiel bij de afbuiging naar de Lekkerbeetjenlaan voor de tijdelijke weg? Wat is de geluidsbelasting in de nieuwe situatie op de woning? Wat is de toename van trillingen op de woning?	In het bestemmingsplan worden de verschillende aspecten onderzocht voor de veranderingen aan de N65. De geluidsbelasting op de woningen is onderzocht voor zowel het onderliggend wegennet als de N65. De resultaten hiervan zijn verwerkt in bijlage 14 en 15 van het ontwerpbestemmingsplan. De inrichting van de tijdelijke weg is ook veranderd met de reconstructie van de N65. Deze zal niet meer langs de Lekkerbeetjenlaan lopen, maar vanaf het kruispunt met de Kennedylaan aan de zuidkant van de N65 worden gesitueerd richting Tilburg. De N65 is gelegen op zandgronden, waarbij het aspect trillingen niet aan de orde is. Voor het verleggen van het spoor is wel onderzoek gedaan naar het aspect trillingen. Dit is meegenomen in het Tracébesluit, dat voor het project voor de omlegging van het spoor wordt genomen.
	2) Welke maatregelen worden genomen voor de toename van de verkeersintensiteit op de Lekkerbeetjenlaan waardoor een geluidstoename van 4 dB ontstaat?	Er worden maatregelen genomen in het overgangsgebied (schermen) tussen de N65 en de Lekkerbeetjenlaan en voor sommige bewoners worden maatregelen aan de woningen (isolatie) voorgesteld. De schermen, die worden geplaatst, worden behandeld in bijlage 15 van het ontwerpbestemmingsplan.
	3) Wat mag de maximale geluidsbelasting op de gevel zijn vanuit de weg (N65)?	De maximale geluidsbelasting vanuit de N65 op de woningen wordt bepaald in de Wet milieubeheer en wordt vastgelegd in de geluidsproductieplafonds, die gelden voor de N65. Een en ander staat uitgelegd in paragraaf 5.7 van het BP.
4	1) De maximale snelheid van 70 km/uur binnen de bebouwde kom moet in het bestemmingsplan	Een bestemmingsplan regelt de bouw- en gebruiksmogelijkheden in een gebied, niet de inrichting ervan en de maximale toegestane snelheden op een weg.

	worden vastgelegd. Ook moet in het bestemmingsplan worden vastgelegd hoe de weg wordt ingericht om dit ook te borgen.	
2)	In het bestemmingsplan moet vastgelegd worden welke woningen gesloopt gaan worden en waarom, waarbij aandacht moet zijn voor de karakteristieke uitstraling van de bestaande woningen en het straatbeeld.	Met de reconstructie van de N65 zullen er geen woningen aan de Lekkerbeetjenlaan worden gesloopt. Deze opmerking van reclamant is niet meer aan de orde.
3)	Nu de N65 wordt afgesloten bij het omkeren van het spoor, kan de bypass bij het kruispunt Craijenstein komen te vervallen.	De bypass komt (inderdaad) te vervallen met de reconstructie van de N65.
4)	Het is onwenselijk om de maximale termijn van 5 jaar voor de tijdelijke bestemming te gebruiken. Bepaal een redelijke termijn van bijvoorbeeld twaalf maanden.	Door Reconstructie N65 is het plan aangepast. Er is geen sprake meer van een tijdelijke bestemming aan de noordzijde van de N65 (bij de Lekkerbeetjenlaan). Dit komt door het vervallen van de bypass.
5)	Er wordt onvoldoende aandacht geschonken aan de daadwerkelijke inpassing van de weg in relatie tot de omgeving en cultuurhistorische waarden. Er dient aangegeven te worden welke bomen, hagen en groen behouden moeten blijven.	Binnen de bestemming verkeer vallen ook de bomen, bermen en andere groene elementen. In de Nota Groen van Vught zijn de bomen langs de N65 als waardevol benoemd. Voor de reconstructie van de N65 zijn alle bomen in het gebied geïnventariseerd en beoordeeld op basis van het puntensysteem uit de Nota Groen. Het uitgangspunt bij de reconstructie is dat zoveel mogelijk bestaande bomen, hagen en groen behouden blijven. Bij de uitvoering van het project wordt gekeken naar een goede vorm van compensatie voor bomen, die gekapt dienen te worden. Er worden nieuwe bomen langs de weg geplant en er wordt indien onvoldoende kan worden herplant een financiële compensatie betaald voor het aanleggen van groen elders in de gemeente. Dit is omschreven in paragraaf 5.11 van het ontwerpbestemmingsplan. De beschermde bomen zijn weergegeven in bijlagen 6 en 7.
6)	Het is onwenselijk hogere grenswaarden vast te stellen. De gemeente moet de geluidsbelasting juist terug willen brengen.	Wij nemen in eerste instantie de maatregelen, die mogelijk/nodig zijn, voor het terugdringen van de geluidsbelasting, passend binnen de beleidskaders. Op enkele plaatsen dient een besluit hogere waarden te worden genomen.
7)	De visie is vastgesteld, omdat de meeste omwonenden een scherm van maximaal 1,5 meter wilden. Het kan zijn dat schermen van 1,5 meter	De Gebiedsvisie is het uitgangspunt voor de vormgeving (hoogte, kwaliteit) van de geluidschermen langs de weg. In het bestemmingsplan wordt opgenomen waar de schermen mogen komen. Het geluidsonderzoek naar de N65 (zie bijlage 15) geeft aan waar de schermen doelmatig zijn. De schermen

	echter niet geplaatst worden, omdat deze niet effectief zijn. Als dat zo is, is het oneigenlijk om de vastgestelde Gebiedsvisie als basis te gebruiken.	worden enkel geplaatst als ze een effect bewerkstelligen. In combinatie met de verdiepte ligging van de N65 is gebleken dat schermen van 1,5 meter hoog zeker een positief effect.
	8) Verzocht wordt niet alleen maar terug te grijpen op het voorkeursalternatief, maar onderzoek te doen naar een diepere aanleg van de N65.	Met de reconstructie van de N65 wordt een groot gedeelte van de weg verdiept aangelegd.
	9) Op de verbeelding wordt ter plaatse van de Lekkerbeetjenlaan een te groot ruimtebeslag gedaan op de diverse locaties.	Met de reconstructie van de N65 is het ruimtebeslag op de Lekkerbeetjenlaan aangepast en verminderd.
5	1) Door uit te gaan van de gebiedsvisie, laat de gemeente ten onrechte de ruimtelijke kwaliteit prevaleren boven het geluidsaspect. Een enquête onder bewoners zou een goed instrument zijn om te toetsen of bewoners dit ook vinden. Op welke manier kan een burger nog invloed uitoefenen op de hoogte van de geluidsschermen?	Vanuit de gemeente Vught hebben verschillende gesprekken plaatsgevonden met de omwonenden van de N65. Tijdens de gesprekken zijn ook de (hoogte van de) geluidsschermen besproken. In de loop naar het ontwerpbestemmingsplan zijn diverse avonden georganiseerd, zowel over het ontwerp van de weg als over het aspect geluid. Wij gaan ervan uit dat hiermee voldoende mogelijkheden zijn geboden om inspraak te doen.
	2) Vanuit het oogpunt van het aspect luchtkwaliteit zou is de ligging van de N65 midden door het dorp een probleem. Wat is de reden dat de gemeente kiest om de N65 op de huidige plaats te laten liggen in plaats van om te leiden via de A2.	De N65 heeft een regionale verbindende functie, die niet te combineren is met de A2. Het aspect luchtkwaliteit verbetert wel met de reconstructie van de weg vanwege een betere doorstroming van het verkeer. Het onderzoek naar luchtkwaliteit wordt behandeld in het ontwerpbestemmingsplan (paragraaf 5.8) en is als rapportage opgenomen in bijlage 17.
6	De rechtstreekse ontsluiting van het perceel Helvoirtseweg 215 op de N65 leidt tot verkeersonveilige situaties. Daarom wordt verzocht om een korte parallelweg of een verbreding van het fietspad richting de Sparrendaalseweg aan te leggen en dit op te nemen in het (ontwerp)bestemmingsplan.	De voorgestelde parallelstructuur is meegenomen in de reconstructie van de N65.
7	1) Er wordt vooral gekeken naar het verkeer op de N65 en te weinig naar de verkeersafwikkeling van de rest van Vught;	Voor de afwikkeling van het verkeer hebben wij zowel onderzoek gedaan naar de N65 als naar het onderliggend wegennetwerk. Dit onderzoek naar het onderliggend wegennet is als bijlage 9 toegevoegd aan het bestemmingsplan.

		Hierbij is gekeken naar de intensiteiten op de wegen en de belasting op de kruispunten. Uit het onderzoek blijkt dat het verkeer op veruit de meeste plekken goed doorstroomt en dat het wegennet van Vught dus niet overbelast wordt. Op een enkele locatie zullen maatregelen getroffen worden voor een betere afwikkeling.
	2) De verkeerslichten bij de Vijverbosweg zullen nog steeds zorgen voor de nodige luchtvervuiling, zeker nu er meer opstelstroken komen en het de enige verkeerslichten zijn op de N65 in Vught (nu is het meer verspreid);	In de reconstructie van de N65 komen er geen verkeerslichten meer bij de Vijverbosweg.
	3) Het laten vervallen van de verbinding voor het langzaam verkeer over het kruispunt Boslaan-Vijverbosweg is verkeersonveilig, omdat fietsers dan juist op een gevaarlijke manier toch gaan oversteken;	Met de fietsers is rekening gehouden in de reconstructie van de N65. Er komt nu een ongelijkvloerse kruising met de N65 waardoor langzaam verkeer veilig de N65 kan kruisen.
	4) Dat het verkeer tussen de twee kruispunten Helvoirtseweg/John F. Kennedylaan en Martinilaan/De Bréautélaan weer op maaiveld komt, leidt tot extra geluidsoverlast;	Bij de reconstructie van de N65 zal de weg binnen de bebouwde kom verdiept aangelegd worden.
	5) Extra verkeerslichten bij de Groenewouddreef zullen leiden tot op een opstopping. Een fietstunnel kan een oplossing zijn.	Bij de reconstructie komen Bij de Groenewouddreef geen verkeerslichten meer in het nieuwe ontwerp van de N65.
	6) Het viaduct over de Taalstraat zou opgehoogd moeten worden tot 4 of 4,5 meter;	Het viaduct over de Taalstraat is geen onderdeel van dit bestemmingsplan, maar wordt meegenomen in het Tracébesluit voor de verdieping van het spoor (PHS).
	7) De gemeente Vught moet niet alleen het Voorkeursalternatief als basis hanteren, maar naar andere oplossingen gaan zoeken.	De afgelopen maanden is er hard gewerkt aan een nieuw ontwerp voor de N65, de reconstructie N65. Hierin zijn de opmerkingen van reclamant ook meegenomen.
8.	1) In de toelichting van het bestemmingsplan in H5 ontbreekt een beschrijving van de gevolgen van het voornemen tot het laten vervallen van de rechtstreekse ontsluiting van de percelen Helvoirtseweg 199-207 op de N65.	Bij de reconstructie van de N65 is ook de verkeersafwikkeling van het onderliggend wegennet meegenomen. De percelen van reclamant zijn in de toekomstige situatie met de aanleg van een nieuwe verkeersstructuur bereikbaar.

	Door het vervallen van deze rechtstreekse ontsluiting moet een volledig nieuwe oplossing voor verkeersafwikkeling gerealiseerd worden en wordt de leefbaarheid voor de bewoners ernstig beïnvloed, vooral door de mogelijkheid om op minder dan 10 meter een scherm te kunnen realiseren;	Het plaatsen van een scherm langs de N65 heeft als doel om de leefbaarheid te vergroten. Vanwege de Gebiedsvisie wordt het scherm niet hoger worden dan 1,5 meter.
	2) Ook in de regels van het bestemmingsplan moet worden opgenomen dat de afstand van de hoofdrijbaan tot de percelen met minimaal 5 meter vergroot wordt of de afstand van de op te richten geluidswal tot de gevels minimaal 9 meter moet bedragen;	Voor de reconstructie van de N65 is de optimale ligging van de nieuwe N65 bepaald. Er is voldoende ruimte om de geluidschermen te realiseren. De voorgestelde bepaling wordt niet opgenomen in de regels.
	3) In het bestemmingsplan moet verder worden uitgewerkt of er überhaupt voldoende ruimte is om de schermen uit de Gebiedsvisie te kunnen realiseren;	De uitgangspunten van de Gebiedsvisie worden vermeld in het bestemmingsplan. De hoogte van de schermen zijn in eerste instantie gebaseerd op de Gebiedsvisie. Voor de woningen van reclamant zal het scherm de visie volgen. In het ontwerp van de weg is nader beken of er voldoende ruimte is om de schermen te realiseren. Dat is zo. Het ontwerp wordt nog verder uitgewerkt.
	4) De ruimtelijke impact van de maatregelen die voortvloeien uit het MJPJG moeten in het bestemmingsplan verwerkt worden.	De gemeente Vught heeft met de Gebiedsvisie bepaald wat de gewenste ruimtelijke uitstraling en de hoogte van de schermen is. De maximale gewenste maten (hoogtes) zijn opgenomen in het bestemmingsplan.
	5) Voor het vervallen van de rechtstreekse ontsluiting van de woningen op de N65 moet een zakelijk recht dat op de percelen rust, afgenomen worden. Het is zeer bezwaarlijk dat dit recht zo ernstig wordt aangetast, terwijl het bestemmingsplan geen oplossing bevat voor een nieuwe verkeerscirculatie voor de woningen en het creëren van een leefbare woonomgeving achter een geluidscherm.	Zie antwoord onder 1).
9.	Op de Helvoirtseweg neemt de verkeersintensiteit aanmerkelijk toe. Ook komt de weg dicht bij de woning Helvoirtseweg 144 te liggen. Wij maken ons	Wij hebben een onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de woningen langs de Helvoirtseweg. Er worden maatregelen getroffen in de vorm van schermen (voor de geluidbelasting van de N65) en het toepassen van stil asfalt (op zowel de N65 als de Helvoirtseweg) om de geluidbelasting te verlagen.

	ernstige zorgen over de geluidsoverlast die hierdoor ontstaat. Hoe gaat de gemeente dit compenseren?	In bijlage 14 vindt u het onderzoek wat is uitgevoerd voor de Helvoirsteweg (onderliggend wegennet) en in bijlage 15 kunt u zien welke maatregelen worden getroffen voor de geluidbelasting van de N65 zelf. Met de voorzieningen, die worden getroffen, wordt de situatie van reclamant beter dan in de bestaande situatie zonder de reconstructie van de N65. De vergelijking voor de verschillende gevels van de woning wordt gemaakt in de tabel van bijlage 15.
10.	1) Een klein deel van de N65 van Vught is noch in het bestemmingsplan voor de N65 noch in PHS opgenomen;	Het gedeelte van de N65 vanaf hectometerpaal 4.18 tot de gemeentegrens richting Helvoirt valt binnen dit bestemmingsplan. Het aansluitende gedeelte van de weg (richting Den Bosch) tot hectometerpaal 3.1 hoort bij het Tracébesluit van PHS (omkering spoor).
	2) Aan de zuidzijde van Vught zouden ook over de volledige lengte geluidsschermen moeten komen te staan.	Het gedeelte, aan de zuidzijde van de N65, dat door reclamant wordt genoemd, behoort bij het project voor de omkering van het spoor (PHS). Daar wordt in dit bestemmingsplan niet op in gegaan. Op basis van het akoestisch rapport is besloten waar wel of geen geluidsschermen nodig zijn. Voor deze locatie kunt u het akoestisch onderzoek terug vinden in het Tracébesluit, dat wordt genomen voor de omkering van het spoor.
11	Op de aan te leggen parallelweg zal veel zwaar verkeer komen. Dat leidt tot opstoppen bij de verkeerslichten en tot verkeersonveilige situaties voor schoolgaande fietsers. Het is een gemiste kans om zo'n klein stukje parallelweg waarbij de aanliggende op- en uitritten niet worden meegenomen aan te leggen.	In de reconstructie van de N65 is de ontsluiting rondom het restaurant In 't Groene Woud geheel aangepast en wordt geen verkeerslicht geplaatst. De schoolgaande fietsers worden geacht via de aan te leggen snelfietsroute aan de zuidzijde van de N65 te rijden, waarbij zij nagenoeg zonder menging met gemotoriseerd verkeer hun bestemming veilig kunnen bereiken.
12	1) Het plan leidt tot een toename van het verkeer (verdubbeling) en daarmee tot een toename van lawaai en fijnstof. Dit geldt voor de N65, maar zeker ook op de Helvoirtseweg; de woning Helvoirtseweg 138 ligt tussen beide wegen ingeklemd waardoor deze extra wordt geraakt.	Vanwege een betere doorstroming op de weg (minder verkeerslichten en op/afritten) zal het verkeer op de N65 minder fijnstof uitstoten. Dit komt vanwege het minder stoppen en opnieuw optrekken van de auto's. Vanwege de meer verdiepte ligging van de weg, zal ook de geluidbelasting afnemen. Dit is terug te lezen in de tabel van bijlage 15. Aan de voorzijde van de woning van reclamant zal de geluidbelasting toenemen vanwege de toename van het verkeer op de Helvoirtseweg. Voor deze geluidbelasting wordt op de Helvoirtseweg stiller asfalt toegepast.

	2) De toename van verkeer leidt tot problemen op de Helvoirtseweg ivm de veiligheid en oversteekbaarheid.	De doorstroming van het verkeer in het onderliggend wegennet van Vught is onderzocht op basis van verkeersintensiteiten en een kruispuntenberekening. De toekomstige verkeersintensiteit is acceptabel voor de Helvoirtseweg. Voor de Helvoirtseweg geldt dat op één kruispunt, met de Van Voorst tot Voorststraat, in de avondspits het verkeer niet goed kan worden afgewikkeld. De oversteekbaarheid van de weg wordt daardoor als acceptabel gezien. Het rapport met het onderzoek is opgenomen als bijlage 9 bij het bestemmingsplan.
13	<u>Achtergrond</u>	
	1) Het plan is aangepast tov eerder communicatie met bewoners. De woningen kunnen nu behouden blijven. Dit leidt tot onrust.	1) Het ontwerp voor de N65 is geoptimaliseerd. Wij zijn van mening dat het plan hiermee is verbeterd. Wij begrijpen dat het voor u vervelend is dat er nu afgeweken wordt van eerdere plannen.
	2) Het is onduidelijk waar de tijdelijke afslag over de Lekkerbeetjenlaan zal komen en waarom deze wijziging is gedaan.	2) De tijdelijke weg komt bij de reconstructie N65 nu te liggen langs de zuidkant van de N65. De Lekkerbeetjenlaan zal in de tijdelijke situatie niet worden belast met een tijdelijke weg.
	<u>Verkeersafwikkeling ventweg</u>	
	3) Het is onduidelijk of dat er ook vrachtverkeer gebruik kan maken van de ventweg.	3) Bij de reconstructie van de N65 kan vrachtverkeer ook gebruik maken van de Lekkerbeetjenlaan.
	4) Er zijn ernstige zorgen over de geluidsoverlast, de veiligheid, de belasting van de ventweg en overbelasting van de reeds slechte riolering en waterhuishouding.	4) De nieuwe inrichting van de weg houdt rekening met de verschillende aspecten. De verkeersintensiteit neemt toe op de Lekkerbeetjenlaan, maar is acceptabel voor de doorstroming van het verkeer en verkeersveiligheid op de weg. Wanneer de geluidbelasting hoger is dan bepaalde grenswaarden, zullen maatregelen worden getroffen. Dit kan aan de bron (stil asfalt), in het overgangsgedebiet (schermen) of aan de woningen (isolatie). In bijlage XX van het ontwerpbestemmingsplan is het akoestisch onderzoek opgenomen voor het onderliggend wegennet.
	5) De toename van 2500 voertuigen dient te worden aangepast naar 4000 voertuigen gezien de nieuwe woonwijk die is gebouwd aan de Aert Heijmlaan. Er is geen enkel onderzoek gedaan omtrent geluidsoverlast. Ook komt de verkeersveiligheid aan de Lekkerbeetjenlaan substantieel in het geding.	5) De nieuwe woonwijk aan de Aert Heijmlaan is meegenomen in het onderzoek naar de toekomstige verkeersintensiteiten op de Lekkerbeetjenlaan.
	6) De waterhuishouding is op dit moment zeer matig en er is stelselmatig last van buitengewone stankoverlast. Dit probleem moet worden aangepakt, ook in de toekomst.	6) De toename van het verkeer heeft geen gevolgen voor de waterhuishouding in het gebied. Bij de aanleg van de nieuwe weg hoort een goed functionerende riolering/afwatering. Bij de uitvoerende partij zullen wij uw zorgen neerleggen, zodat hier de nodige aandacht voor is.
	<u>N65 en geluidsoverlast</u>	

	7) Door de stijging van de weg ter plaatse van de woning zal er meer geluidsoverlast komen. 8) De geluidsoverlast door de toename van het verkeer op de ventweg en de toename van geluid door het spoor zijn niet meegenomen in de berekeningen. De berekeningen voor Lekkerbeetjenlaan 2,4 of 6 in het voorontwerp bestemmingsplan N65 ontbreken.	7) De geluidbelasting van de N65 op uw woning is berekend in het akoestisch onderzoek. De maatregelen, die worden getroffen vanwege de N65 zijn opgenomen in bijlage 15 van het ontwerpbestemmingsplan. 8) De berekeningen voor het aspect geluid ten aanzien van het onderliggend wegennet is opnieuw uitgevoerd voor de reconstructie van de N65. De woningen, die reclamant noemt, zijn hier ook in opgenomen.
	<u>Veiligheid</u> 9) Het is onduidelijk waar de ventweg komt en wat de gevolgen zijn voor de woning en de verkeersdrukke. 10) Doordat de Lekkerbeetjenlaan door de werkzaamheden volledig zal worden afgesloten, kunnen de hulpdiensten niet tijdig bij de woning komen.	9) De tijdelijke weg komt niet meer te liggen bij de Lekkerbeetjenlaan, maar aan de zuidkant van de N65. 10) De hulpdiensten zullen altijd tijdig bij de woningen kunnen komen. Hier wordt rekening mee gehouden bij de uitvoering van de werkzaamheden.
	<u>Milieu</u> 11) Door de toename van verkeer op de ventweg zal de samenstelling van de fijnstof in de lucht toenemen.	11) Logischerwijs neemt de uitstoot van fijnstof toe bij een toename van verkeer op de weg. Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt echter dat de luchtkwaliteit in het gehele project ver onder de toegestane normen blijft, die wettelijk zijn vastgelegd. Er is dus geen sprake van een slechte situatie.
	<u>Vughtse regeling</u> 12) De Vughtse regeling is niet afdoende om de financiële schade te kunnen afdekken. 13) Om gebruik te maken van de Vughtse regeling dienen er allerlei kosten te worden gemaakt (taxatiekosten, makelaarskosten) waar geen vergoeding voor wordt aangeboden.	De Vughtse regeling is geen onderdeel van het bestemmingsplan. Meer informatie over de regeling is terug te vinden op de website www.rijksinfra.nl.
14	Vanaf de Helvoirtseweg 211 -213 (hm 7.1) komt er geen aansluiting met verkeersregulerende maatregelen op de N65. Bij een maximale doorstroming is het moeilijk om op de N65 te komen. Verzocht wordt om te zorgen dat het bedrijf veilig en makkelijk bereikbaar is vanaf de N65, door middel van	In het nieuwe ontwerp voor de N65 is een nieuwe parallelstructuur met fietsstraten langs de N65 ontworpen. Het bestemmingsverkeer naar de percelen van reclamant zijn bereikbaar via de Sparrendaalseweg en Hoevenestraat(ook met de auto). Met een nieuw aan te leggen viaduct is ook de noordzijde van de N65 vanaf deze percelen via de Sparrendaalseweg beter bereikbaar.

	een veilige uitvoegstrook, (op aanvraag gestuurde) verkeerslichten en een verbetering van het wegdek.	
15	Bewoners kampen al jaren met enorme geluidsoverlast (hetgeen eerder zelfs middels een deskundigenrapport is aangetoond) en zien daarnaast graag een reductie van de fijnstof. Ten onrechte worden in dit plan geluidsschermen van slechts 1,5 meter toegestaan. Dit is niet toereikend om de geluidsoverlast weg te nemen, laat staan de geluidstoename, die deze ontwikkeling daar bovenop tot gevolg heeft, te doen reduceren. Daarnaast blijkt uit de onderliggende rapportage dat een geluidsscherm wel benodigd is. De gemeente mag het ruimtelijke aspect niet laten prevaleren boven het aspect geluid en het aspect verkeersveiligheid. De gemeente moet voor een verdere verdiepte ligging gaan.	In het nieuwe ontwerp de N65 komt een verdiepte ligging van de N65 binnen het grootste gedeelte van de bebouwde kom van Vught. Ook ter plaatse van de woningen van reclamanten is nu sprake van een verdiepte ligging van de weg. Wij gaan ervan uit daarmee gehoor te hebben gegeven aan de ingediende inspraakreactie.
16	Door de plannen wordt het tankstation aan de Esschestraat minder goed bereikbaar. Dit leidt tot inkomstenderving. Er moeten op voorhand afspraken worden gemaakt over planschadevergoeding of nadeelcompensatie.	Uit de verkeersgegevens blijkt dat de aanpassing van de N65 geen nadelen oplevert voor de bereikbaarheid van het tankstation. Het kan zijn dat door de reconstructie van de N65 mensen anders moeten gaan rijden, maar dat heeft geen invloed op de bereikbaarheid. Planschadevergoeding kan worden aangevraagd na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan.
17	Het voorontwerpbestemmingsplan heeft grote impact op het tankstation Shell omdat de wegen langs het tankstation minder goed bereikbaar worden vanaf de N65 en er een daling van passantenstroom optreedt. Dat leidt tot inkomstenderving Er moeten op voorhand afspraken worden gemaakt over planschadevergoeding of nadeelcompensatie.	Zie het antwoord bij 16.
18	Reclamant geeft enkele suggesties mee voor het beter inrichten van de kruisingen met de N65.	Met de reconstructie van de N65 zijn vele veranderingen doorgevoerd in het wegontwerp. Hierbij hebben wij ook veel aandacht gegeven aan de fietser en de voetganger.

19	Er dient een integraal en overkoepelend bestemmingsplan te worden gemaakt waarin zowel PHS als de N65 plannen zijn opgenomen. De plannen bieden niet de gewenste duidelijkheid en de juridische zekerheid voor het herstel van verbindingen die door PHS en de N65 worden verbroken. De Fietzersbond verzoekt om het voorkeursalternatief bij te stellen en de wijzigingen in het ontwerp bestemmingplan op te nemen.	Het afgelopen jaar hebben wij gewerkt aan het verbeteren van het voorkeursalternatief voor de N65. Het resultaat is de reconstructie van de weg. Er is contact geweest met de fietzersbond en de suggesties van de fietzersbond zijn besproken en waar mogelijk meegenomen in de reconstructie. De reconstructie is nu de basis voor het ontwerpbestemmingsplan. Voor de omlegging van het spoor (PHS) wordt een Tracébesluit genomen. Dit is een aparte procedure, maar de plannen van PHS en de N65 worden onderling goed afgestemd.
20	Er wordt aangesloten bij de inspraakreactie van de Fietzersbond en de Wandelsportbond. Voor de veiligheid is het van groot belang dat de kruising De Breautélaan/Martinilaan ongelijkvloers wordt aangelegd en voorzien wordt van een voetpad aan beide zijden van de weg. De kruising het Groene Woud is een recreatief belangrijke route. Door de ligging van het paardensportcentrum wordt regelmatig gebruik gemaakt van de oversteek. Deze dient veilig te worden uitgevoerd zoals voorgesteld met de vraaggestuurde VRI.	Het afgelopen jaar hebben wij gewerkt aan het verbeteren van het voorkeursalternatief voor de N65. Het resultaat is de reconstructie van de weg. Er is contact geweest met de fietzersbond en de suggesties van de fietzersbond zijn besproken en waar mogelijk meegenomen in de reconstructie. De reconstructie is nu de basis voor het ontwerpbestemmingsplan. Daar waar mogelijk worden voetpaden aangelegd. Bij het Groene Woud is nu sprake van een halve aansluiting op de N65 en een aangepaste parallelstructuur (inclusief viaduct). Hiermee zijn de percelen in het buitengebied beter bereikbaar geworden.
21	Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidshinder op de Jagersboschlaan toeneemt als gevolg van extra verkeer. Volgens het bestemmingsplan hoeven er geen maatregelen te worden getroffen. Toename van geluid is niet wenselijk voor inspreker. Er wordt daarom verzocht om het wegdek van de Jagersboschlaan te vervangen in 'fluisterstil asfalt' ipv de bestaande klinkers.	De Jagersboschlaan is niet in dit bestemmingsplan onderzocht. De Jagersboschlaan is nog als niet doorgaande weg beoordeeld. Het project Jagersboschlaan is een eigenstandig project. Reacties op deze plannen kunnen worden gegeven indien de daarvoor benodigde procedures gevoerd worden.

	Er is vernomen dat de grote bomen aan de Jagersboschlaan gekapt zullen worden. Inspreker stemt hier niet mee in en zal alle rechtsmiddelen aangrijpen om dit tegen te houden.	De plannen rondom de Jagersboschlaan zijn geen onderdeel van dit bestemmingsplan. Reacties op deze plannen kunnen worden gegeven indien de daarvoor benodigde procedures gevoerd worden.
22	Een geluidswal van 1,50 meter is alleen esthetisch bedacht maar is niet effectief om de geluidsbelasting terug te brengen. Door het project zal het verkeer toenemen waardoor er meer overlast ontstaat. Hier moet iets effectiefs tegen gedaan worden voor het belang en gezondheid van betrokkenen.	Ter hoogte van de woning van reclamant zal in het nieuwe ontwerp voor de N65 sprake zijn van een verdiepte ligging. Dit heeft een positief effect op de geluidsbelasting op de woning.
23	Ad 1.1: Gesteld wordt dat de weg een (boven)regionale verkeersfunctie heeft. Dit is anders dan in het Programma van Ambities van 31 maart 2009, waarin wordt gemeld dat de weg niet van primaire betekenis is voor de doorstroming en dat in de toekomst ook niet zal worden. Het is onduidelijk waarom dit uitgangspunt is verlaten. Wat is de reden waarom de weg ineens wel van betekenis is voor het bovenregionale verkeer?	Rijkswaterstaat ziet de N65 als een belangrijke schakel in het hoofdwegenet van bovenregionale betekenis: a. als verbinding tussen economische centra van nationaal belang. De weg is in de huidige categorisering type A (basisnet). b. als alternatieve route bij incidenten op andere schakels van het hoofdwegenet in Brabant met name de A2 tussen 's-Hertogenbosch en Eindhoven.
	Ad 3.1: Met de voorgestelde oplossingen wordt het doel van het project N65 niet gerealiseerd. Alleen een geheel verdiepte weg zou daarvoor de oplossing zijn. Waarom is niet gestreden voor meer geld en betere alternatieven?	Met de reconstructie van de N65 is nu sprake van een verdiepte ligging van de weg binnen de bebouwde kom van Vught.
	Ad 3.2.1: - Reclamant maakt zich zorgen om de oplossing Rembrandtlaan en Olmenlaan, de leefbaarheid aan de Lekkerbeetjenlaan en de Helvoirtseweg komt onder druk komt te staan. - De N65 wordt tijdens de bouw tijdelijk afgesloten. Kan het kruispunt Helvoirtseweg/J.F. Kennedylaan tijdens deze afsluiting niet worden aangepakt	Voor de afwikkeling van het verkeer op het onderliggend wegennet is een onderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de meeste wegen de verkeersintensiteit op de wegen goed kunnen afwikkelen. Wanneer dit niet het geval is, worden maatregelen getroffen. Dit kan zowel aan de weg zelf of in de structuur van Vught. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 9 van het ontwerpbestemmingsplan. De tijdelijke situatie is bij de reconstructie N65 anders vormgegeven. Hierdoor hoeven daarvoor geen woningen meer gesloopt te worden.

	zodat er geen aanleiding hoeft te zijn voor de sloop van 6 woningen? Is de gemeente het eens dat zij zich hard moet maken voor een dergelijke aanpak? • Welke invloed hebben de verkeerslichten bij de toe-en afrit op deze kruising op de doorstroming van het verkeer? Ontstaat hier geen filevorming? En is het veilig voor overstekend langzaam verkeer? • Na realisatie kunnen de te amoveren huizen aan de Lekkerbeetjenlaan worden herbouwd. Hoe dicht staan deze herbouwde huizen dan aan de straat die zoveel meer verkeer te verwerken krijgt?	De kruising bij de John F. Kennedylaan wordt met twee rotondes ontsloten en zonder verkeerslichten. De laatste vraag van reclamant is niet meer van toepassing.
	Ad 3.2.2: • Wanneer wordt de Martinilaan ingericht voor de fietser (er wordt gesproken over 'in een latere fase')? • Is het definitief dat de weg tussen de kruispunten Helvoirtseweg/J.F. Kennedylaan en de Martinilaan/De Bréautélaan weer omhoog komt?	De Martinilaan wordt in 2021 ingericht voor de fietser. Bij de reconstructie komt de N65 tussen de kruisingen niet meer boven maaiveld maar wordt half verdiept aangelegd.
	Ad 3.2.3: • Door het snel terugbrengen van drie rijstroken naar twee rijstroken tpv de kruising Boslaan/Vijverbosweg ontstaat grote kans op filevorming waardoor stagnatie kan optreden. De leefbaarheid voor bewoners verbetert dus niet. • Wandelaars en fietsers hebben ene lange omweg omdat de oversteek voor langzaam verkeer vervalt. Dit is in strijd met de CROW-normen. • De oplossingen leiden tot afbraak van huizen en groen om andere huizen te kunnen sparen. Deze afbraak leidt ertoe dat de geluidsbarrière	De kruising is in het reconstructie-plan geheel aangepast. De kruising wordt bij de Boslaan/Vijverbosweg ongelijkvloers aangelegd. Hierdoor zijn de opmerkingen van reclamant niet meer aan de orde.

	verdwijnt waardoor er toename van geluidsoverlast ontstaat voor een aantal bewoners. Hoe kan de gemeente dit verantwoorden naar bewoners, denkend aan veiligheid, lawaai-overlast en fijnstof?	
	Ad 3.2.4: • Een verkeerslicht bij het Groene Woud is niet bevorderlijk voor de doorstroming van het verkeer op de N65. • De fietsverbindingen bij de Boslaan en bij de Rembrandtlaan en Aert Heijmlaan komen te vervallen. Op welke wijze leveren deze oplossingen een bijdrage aan de verbetering van de oversteekbaarheid, de vermindering van de barrière werking en de verbetering van de leefbaarheid? • Wat wordt bedoeld met verkeerveilige op- en afritten zoals bij de Rembrandtlaan en Olmenlaan. Welke invloed heeft dat op het bestemmingsplan? En hoe zit het met de toename van verkeer op de straten rondom deze op- en afritten?	Het verkeerslicht bij het Groene Woud wordt vervangen door een halve aansluiting op de N65. Aangrenzende percelen worden ontsloten met een parallelstructuur en een viaduct. De fietsverbindingen bij de Boslaan blijft in de reconstructie door de ongelijkvloerse kruising behouden. De fietsverbindingen en bij de Rembrandtlaan en Aert Heijmlaan behoren niet tot het project N65 maar tot de omkering van het spoor (PHS). Alle op- en afritten van de N65 worden verkeersveilig ingericht door te voldoen aan de verkeerskundige eisen die daarvoor gelden wat geen invloed heeft op het bestemmingsplan. De toekomstige verkeersintensiteit is de basis voor deze ontwerpogave. Voor de toe- en afnames van het verkeer wordt verwezen naar bijlage 8 van het ontwerpbestemmingsplan.
	Ad 3.3: Er verdwijnt veel groen, waardoor de lanenstructuur wordt aangetast. Dit is kennelijk nodig om de laanstructuur van de N65 te behouden. Wat is nu voor de gemeente belangrijker, de leefbaarheid voor bewoners of de inrichting van de weg?	Om de leefbaarheid voor de bewoners te kunnen vergroten langs de N65, wordt de weg anders ingericht. Hierdoor zullen bomen gekapt moeten worden. Deze bomen zien wij ook als waardevol en beeldbepalend. Bij de uitwerking ontwerp van de weg wordt een nieuwe inpassing van o.a. de bomen opgenomen. Bomen worden waar mogelijk terug geplant, zodat de weg haar groene karakter behoudt.
	Ad 4: In het onderhavig project is niet naar bewoners geluisterd. Leidend is een te krap budget. Kan de gemeente niet een vuist maken om bij de andere	Met de reconstructie van de N65 wordt een groter budget gebruikt om ook gehoor te kunnen geven aan enkele bezwaren van reclamant, zoals het verdiept aanleggen van de weg in de bebouwde kom van Vught.

	overheden een echt goede oplossing te bereiken met voldoende budget?	
	Ad 4.2.1: • De onderbouwing van nut en noodzaak; er is sprake van een groot openbaar belang, zoals beschreven in de mer-beoordeling, is mager. Kan de gemeente duidelijk maken waarom zo zwaar wordt ingezet op de verbetering van doorstroming van de N65 en de kruispunten? • Onder het kopje "conclusie natuur" wordt verwezen naar een voorwaardelijke verplichting in het kader van de uitvoerbaarheid van het compensatieplan. Wat is deze voorwaardelijke verplichting en wat is de invloed daarvan op het ontwerpbestemmingsplan? • Onder het kopje aanduiding 'Integratie stad- land' wordt aangegeven dat in overleg met de provincie zal worden bekeken hoe invulling worden gegeven aan de groene en blauwe landschapsontwikkeling. Wanneer vindt dat overleg plaats en in hoeverre is de uitslag daarvan nog van invloed op onderhavig ontwerpbestemmingsplan?	De huidige N65 is onveilig. Door de vele verkeerslichten staat het verkeer vaak stil. Dit komt de leefbaarheid langs de weg niet ten goede. Door het realiseren van de ongelijkvloerse kruisingen en de verdiepte ligging binnen Vught, wordt de weg veiliger, stiller en schoner. Een bijkomend effect is de verbeterde doorstroming. De compensatiemaatregel die in het voorontwerpbestemmingsplan was opgenomen is niet meer aan de orde in het ontwerpbestemmingsplan. De provincie Brabant kent in haar Verordening geen gronden in de gemeente Vught, die hiervoor in aanmerking komen. Er zal daarom financiële compensatie plaatsvinden voor de verstoring die plaatsvindt in het Natuurnetwerk Brabant (NNB). De onderbouwing hiervan is te vinden in bijlage. Met de provincie zijn afspraken gemaakt over een kwaliteitsverbetering van het landschap, omdat de N65 in de groenblauwe mantel is gelegen. De maatregelen, die nodig zijn, voor deze verbetering worden geborgd in het bestemmingsplan en meegenomen in de uitvoering.
	Ad 4.3.2: De ambities van de gemeente zoals blijkend uit de structuurvisie zijn met de oplossingen uit het VKA nauwelijks gerealiseerd. Kan de ambitie van de gemeente voor een leefbaar Vught niet meer gericht worden op de belangen van de bewoners in plaats van op (de doorstroming van en zichtlijnen vanaf) de N65?	Met de reconstructie van de N65 is meer tegemoet gekomen aan de belangen van de inwoners van Vught. De verdiepte ligging is hier een voorbeeld van, maar ook de extra aandacht die is gegeven aan de fietsers en voetgangers.
	Ad 5.3.2: Er zijn kennelijke nog veel onzekerheden voor wat betreft de wateraspecten. Wanneer kunnen de in deze paragraaf geschetste onzekerheden worden opgeheven en wat is de invloed ervan op het definitieve bestemmingsplan?	Voor het ontwerpbestemmingsplan is een nieuwe watertoets opgesteld. De watertoets wordt behandeld in paragraaf 5.4 van het bestemmingsplan en is terug te lezen in bijlage 12 van het bestemmingsplan. In de watertoets is de waterhuishouding rondom de N65 goed uiteengezet, hierover zijn geen onzekerheden meer.

Ad 5.4.3: Onder het kopje Boslaan – Vijverboslaan wordt aangegeven dat de veranderingen niet leiden tot een wezenlijk andere (beleving van) variatie in landschap, panorama's en monumenten langs de weg. Maar er wordt tevens aangegeven wat er allemaal moet verdwijnen en wat er verslechterd, met name bij de aangrenzende wegen van de N65. Hoe kan de gemeente dit als serieus argument aanvoeren?	Bij het ontwerp van de reconstructie N65 is de aansluiting op de kruisende wegen zorgvuldig vorm gegeven. De vormgeving van de weg wordt uitgewerkt in een esthetisch programma van eisen, dat zal worden meegegeven aan de uitvoerende partij. Dit programma van eisen zorgt ervoor dat de N65 en de aangrenzende wegen als integraal plan wordt uitgevoerd.
Ad 5.4.4: Jammer te moeten constateren dat de kwaliteiten van lanen in Vught achteruitgaat. Hoe gaat de gemeente deze lanen compenseren?	Voor enkele lanen worden bomen gekapt om de nieuwe structuur te kunnen realiseren. Bij deze nieuwe structuur komen, waar mogelijk, nieuwe bomen terug. Hiermee blijft de kwaliteit van de lanen geborgd. Indien nodig, zal extra compensatie van de bomen plaats vinden, conform de richtlijnen van de Nota Groen.
Ad 5.5.2: Wanneer is het compensatieplan dat dient te worden opgesteld gereed?	Het compensatieplan is niet meer aan de orde. De provincie Brabant kent in haar Verordening geen gronden in de gemeente Vught, die hiervoor in aanmerking komen. Er zal daarom financiële compensatie plaatsvinden voor de verstoring die plaatsvindt in het Natuurnetwerk Brabant (NNB).
Ad 5.5.3: Wanneer zal het nader onderzoek naar mogelijk beschermde soorten plaatsvinden? Wat als die gevolgen heeft voor het bestemmingsplan?	Het nader onderzoek vindt reeds plaats. Hieruit zal blijken of er nog mitigerende maatregelen uitgevoerd moeten worden voor beschermde soorten. Dit heeft geen consequenties voor het bestemmingsplan. Het is mogelijk dat in een separate procedure (in het kader van de Wet natuurbescherming) een ontheffing aangevraagd wordt.
Ad 5.6.1: • Op een aantal straten zal het verkeer toenemen. Wanneer komt er zicht op hoe verkeersveilig deze wegen worden ingericht? • Wat is de onderbouwing van het percentage van 2% extra verkeer op de N65? • De verbetering van de doorstroming is gering, gezien het stukje mbt externe veiligheid. Wat is nu het echte nut en de noodzaak? • Waarom is een keuze gemaakt voor de voor Vught nadelige afrit Rembrandtlaan, terwijl het verkeer	Voor de straten in het onderliggend wegennet is geconstateerd, dat de toename van de verkeersintensiteit goed af te wikkelen is. Vanuit de gemeente vindt regelmatig onderzoek en monitoring plaats naar de verkeerssituatie. Ook de nieuwe situatie op de wegen zal worden gemonitord. De toename van verkeer is gebaseerd op het regionaal verkeersmodel en landelijke trends. De aanleiding en de knelpunten op de N65 (nut en noodzaak) worden behandeld in hoofdstuk 1 van het ontwerpbestemmingsplan.

	vanuit Den Bosch ook via de randweg naar Vught kan? • De impact van de plannen op de straten Rembrandtlaan/Lekkerbeetjenlaan en Olmenlaan zijn te groot: het karakter van de bestaande (verkeersluwe) straten wordt totaal veranderd. Hoe kan dit aan de bewoners worden uitgelegd? • De optimalisatie van het kruispunt Boslaan/Vijverbosweg zal niet leiden tot een verbetering van de wachttijden in de spits. Ook voor de leefbaarheid en de doorstroming op de N65 is het geen oplossing. Het beoogde doel wordt niet bereikt en de belangen van omwonenden worden te veel geschaad. De conclusie onder 5.6.2. is onjuist en wordt niet geschraagd door de cijfers en toelichtingen.	Bij de reconstructie van de N65 kan het verkeer vanuit Den Bosch zowel over de randweg als via de Rembrandtlaan naar Vught. Op enkele wegen in Vught neemt het verkeer toe. Indien noodzakelijk, zal de inrichting van de weg hierop aangepast worden. Dit zal dan zoveel mogelijk gebeuren in lijn met de aanwezige kwaliteiten van de weg. Bij de Boslaan/Vijverbosweg komt met de reconstructie van de N65 een ongelijkvloerse kruising.
	Ad 5.7.2: • Het blijkt uit het bestemmingsplan dat PHS een licht verhoogde geluidsbelasting geeft in straten die ver van het spoor verwijderd liggen. Waar ligt dat aan? • Voor de Rembrandtlaan wordt geen prognose gegeven voor het 2030 plan met PHS. Wat zijn daar de gegevens van? • Hoe wordt het verschil verklaard tussen de berekende geluidsbelasting in het bestemmingsplan en de opgave van de Atlas Leefomgeving? • Wanneer wordt het separaat onderzoek in het kader van de wet milieubeheer uitgevoerd? Hoe verhoudt zich dit onderzoek tot het nog lopende onderzoek in het kader van geluidssaneringsprogramma's in Vught?	Met de aanpassingen aan het spoor zal het verkeer op een andere manier gaan rijden. De veranderingen ten gevolgen van het project PHS worden uiteengezet in het Tracébesluit, dat hiervoor wordt genomen. Dit is een separate procedure. Met de reconstructie N65 zijn de geluidonderzoeken geactualiseerd en opgenomen in bijlagen 14 en 15 van het ontwerpbestemmingsplan. Op basis van het onderzoek in het kader van de Wet milieubeheer (bijlage 15) zal een nieuw saneringsplan worden opgesteld. De gemeente Vught dient zich ook te houden aan de wettelijke normen. De Wet geluidhinder vormt de basis voor het onderzoek naar het onderliggend wegennet (bijlage 14), de Wet milieubeheer voor het onderzoek naar de N65 (bijlage 15). In de tabel van bijlage 15 is terug te lezen welke belasting op de gevel wordt veroorzaakt door welke wegen (onderliggend wegennet of N65 en de cumulatie). Hieruit is ook op te maken dat in de meeste gevallen sprake is van een verlaging van de geluidbelasting.

	• In de gebiedsvisie staat de wettelijke verplichting om het geluidsniveau terug te brengen tot 48dB. Gezien de visie m.b.t. de hoogte van geluidsschermen wordt de ambitie bijgesteld en wordt aangehaakt tot de normen van MJPG. Hoe kan het dat de gemeente een wettelijke verplichting niet nakomt en op welke gronden doet zij dat? • Op een paar straten gaat de geluidsbelasting wel omhoog, in sommige met meer dan 5 dB. Welke gevolgen zijn precies toe te wijzen aan welke oorzaken? Onder welke regelingen vallen de diverse situaties? En welke maatregelen zijn toe te wijzen aan welk wettelijk regime? Hoe zit het met de financiering van deze maatregelen? Uit welk budget moet die komen? Zijn de toenames cumulatief? Is de geluidsbelasting gemeten of slechts berekend? Gaat de gemeente ook toetsen aan de werkelijkheid? Wanneer wordt een besluit genomen over de in te zitten maatregelen die volgens de diverse wettelijke kaders nog nodig zouden zijn? Welke effecten zijn er daarvan op het bestemmingsplan? Hoe kan het onderzoek in het kader van het geluidproductieplafond nog van invloed zijn op het definitieve bestemmingsplan? • De stelling dat de geluidssituatie langs enkele wegen ondanks toename in geluidsbelasting aanvaardbaar lijkt is een zwakke, wanneer is er duidelijkheid te verwachten?	De financiering van de benodigde maatregelen worden betaald door verschillende partijen, die bij het project betrokken zijn, waaronder Rijkswaterstaat. De procedure voor de geluidplafonds staat los van het bestemmingsplan. Wel maakt het bestemmingsplan het mogelijk dat de benodigde maatregelen (schermen, stil asfalt) worden gerealiseerd.
	Ad 5.8.2: • Waarom worden de waarden van NO2 en fijnstof niet vergeleken met de feitelijk gemeten situatie?	De waarden voor NO2 en fijnstof worden berekend op basis van verkeersintensiteiten, die voortkomen uit de verkeersmodellen. Deze intensiteiten zijn berekend voor 2035.

- De waarden zijn jaargemiddelen. Hoe zit het met de pieken naar boven, doen deze zich dagelijks, wekelijks of maandelijks voor? Zijn deze waarden gemeten of berekend. Gaat de gemeente deze ook toetsen aan de werkelijkheid? - Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid. Zijn de onderzoeksresultaten gemeten of berekend en waar vindt men deze? Niet blijkt uit de onderzoeken welke gemiddelden of welke pieken gerealiseerd gaan worden. De conclusie kan niet gestaafd worden door onderzoeksresultaten.	In de bijlage 17 van het ontwerpbestemmingsplan is een actueel onderzoek naar de luchtkwaliteit opgenomen. Er zijn nog geen afspraken gemaakt over de monitoring van de luchtkwaliteit.
Ad 5.10.2: - Onder kop artikel 4 etc wordt gesproken over een kruising die verdiept aangelegd wordt. Geldt dit voor beide verdiepte kruisingen? - Het bestemmingsplan en de mer-beoordeling (pag 17) schrijven wat anders over de verbetering van de doorstroming. Wat is waar: verbetert de doorstroming zodat de verkeersveiligheid beter wordt, of in geringe mate zodat de externe veiligheid en de ongevalsfrequentie niet in gevaar komt?	Met de reconstructie van de N65 worden de kruisingen met de weg binnen de bebouwde kom van Vught allen verdiept aangelegd. Door het realiseren van de ongelijkvloerse kruisingen en de verdiepte ligging binnen Vught, wordt de weg veiliger, stiller en schoner. Een bijkomend effect is de verbeterde doorstroming. De toename is niet zo groot dat de veiligheid in het geding komt.
Ad 6.1: Inspreker eist dat de gemeente het gelijktijdig aanpakken van de kruising en de omkering spoor als een harde eis zal stellen	De maatregelen aan de N65 zullen eerst aangepakt worden, voordat aan het project voor de omlegging van het spoor wordt begonnen.
Ad 6.2: - Wat dient onder het kopje Water vooraf inzichtelijk te worden gemaakt? Welke mitigerende maatregelen zijn hier nodig? - Wat wordt bedoeld om het kopje Geluid met "waar technisch mogelijk afschermende	De tijdelijke situatie is met de reconstructie van de N65 ingrijpend gewijzigd. De ingebrachte punten van reclamant zijn daardoor niet meer aan de orde.

	maatregelen"? En wat gebeurt er als dit technisch niet mogelijk is? Blijft de tijdelijke hinder dan wel beperkt?	
	Ad hoofdstuk 8: Welk deel van het budget is opgegaan aan adviseurskosten en welk deel is beschikbaar voor mitigerende maatregelen? Welke garantie is dat de geluidsschermen uit het MJPG ook daadwerkelijk door het Rijk worden gefinancierd?	Deze informatie is geen onderdeel van het bestemmingsplan. De financiële uitvoerbaarheid is met het budget geborgd.
	Ad 9.2: Van participatie, zijnde actieve deelname van de zijde van bewoners is geen sprake geweest, laat staan van inspraak.	Er zijn diverse informatieavonden georganiseerd voor omwonenden en belanghebbenden. Daarnaast heeft de projectorganisatie voor de N65 veel individuele gesprekken gevoerd met bewoners. Wij zijn van mening dat er voldoende ruimte is geweest voor inspraak.
24	1. De gemeente Vught heeft ten onrechte geen Bomenbeleidsplan. De Nota Groen is te algemeen.	De Nota Groen is geen onderdeel van de stukken waar inspraak op mogelijk is.
	2. Er moet een uitgebreide bomeninventarisatie plaatsvinden, waarbij alle bomen op coördinaten moeten worden ingemeten. Het moet daarbij niet alleen gaan om de monumentale en beeldbepalende bomen die zijn opgenomen in beleidsstukken. Op basis van gedegen veldonderzoek moet een afweging worden gemaakt over alle bomen. Er moet worden onderzocht of bomen verplant kunnen worden, of er nieuwe bomen ingeplant moeten worden. Kortom, er moet een zorgvuldige afweging worden gemaakt.	In dit voorjaar heeft een uitgebreide inventarisatie plaatsgevonden naar de bomen, die gekapt moeten gaan worden voor de reconstructie van de N65. Op basis van het puntensysteem uit de Nota Groen zijn de waarden van de bomen in beeld gebracht. De uitkomsten hiervan zijn als bijlagen 6 en 7 opgenomen bij het bestemmingsplan. In de vergunningsfase zal voor de uitvoering van de werkzaamheden onderzocht worden welke bomen definitief gekapt moeten worden en op welke manier dit gecompenseerd kan worden door herplant van bomen en financiële compensatie.
	3. Ter plaatse van de verdiepte liggingen zullen bepaalde bomen moeten wijken, maar er moet wel worden gekeken wat wél kan worden gedaan, bijvoorbeeld in de randzones of bij de afweging rondom de bypass;	Bij alle keuzes in de ontwerpfase is steeds bekeken wat de gevolgen zijn voor de bomen en hoe vermeden kan worden dat bomen gekapt zullen worden.

	4. Voor de uitvoering kan het volgende worden meegenomen: - Er moet een gedetailleerd bomenbeschermingsplan komen; - Dit moet worden opgenomen in het bestek; - Wortelzones van de bomen moeten beschermd worden d.m.v. hekken; - De aannemer moet een eigen toezichthouder aanstellen die toeziet op de naleving van de maatregelen uit het bomenbeschermingsplan; - Uitvoerend personeel moet doordrongen worden van het belang van de bescherming van bomen.	De suggesties van reclamant worden meegenomen in het eisenpakket voor de aannemer, die het werk zal gaan uitvoeren.
25	In het bestemmingsplan wordt aangegeven dat er door de plannen aan de N65 een toename van verkeer op de Helvoirtseweg zal optreden. Daardoor worden de al aanwezige problemen (lange wachttijden, uitlaatgassen, fijnstof en geluid) nog sterker verergerd.	De gevolgen van de reconstructie van de N65 voor het onderliggend wegennet zijn onderzocht. Allereerst zijn de nieuwe verkeersintensiteiten op basis van een verkeersmodel berekend. De verkeersintensiteiten zijn goed af te wikkelen op de wegen in Vught. Vervolgens is een kruispuntberekening uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de doorstroming bij het kruispunt met de Helvoirtseweg en de Van Voorst tot Voorstraat niet voldoende is. Om de doorstroming te verbeteren worden maatregelen getroffen. Dit kan fysiek bij het kruispunt of door de structuur in Vught aan te passen en het verkeer anders af te wikkelen, zodat het rustiger wordt op het kruispunt. Voor de aspecten geluid en luchtkwaliteit zijn onderzoeken uitgevoerd. Vanwege de hogere verkeersintensiteit neemt de geluidbelasting op enkele wegen toe. Hiervoor zal op een gedeelte van de Helvoirtseweg stiller asfalt worden toegepast. Dit is terug te lezen in het onderzoek in bijlage 14 van het ontwerpbestemmingsplan. Voor het aspect luchtkwaliteit blijft de kwaliteit ruimschoots onder de toegestane wettelijke normen (zie bijlage 17).
	Zijn er metingen gedaan voor fijnstof en geluid voor de woning?	Er zijn geen metingen gedaan in het veld. Op basis van de meest actuele verkeersmodellen wordt rekening gehouden met het toekomstige verkeer en is berekend wat deze intensiteiten aan verkeer doen met de geluidbelasting en de luchtkwaliteit bij de woningen.

4 Vooroverlegreacties

4.1 Instanties

Van de volgende instanties is een vooroverlegreactie ontvangen:

1. Provincie Brabant;
2. Waterschap De Dommel;
3. Rijkwaterstaat;
4. Ministerie van Defensie;
5. Gasunie;
6. ProRail;
7. Veiligheidsregio.

4.2 Samenvatting en beantwoording reacties

Nr.	Samenvatting reactie	Reactie gemeente
1	1. De voorwaarde in artikel 6.17 onder f van de Verordening, de uitvoering en instandhouding van de positieve bijdrage aan de bescherming van ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken, dient planologisch – juridisch geborgd te worden.	1. Voor de verstoring van de Groenblauwe mantel is een memo opgesteld, die aangeeft op welke manier wij binnen het project de verstoring compenseren. Het aanleggen van de compenserende elementen, zoals het ecoduct en de ecopassage zijn onderdeel van de reconstructie van de N65. Hiervoor is in de stuurgroep van het project budget vrij gemaakt. Bij de aanbesteding van het project zal aan de uitvoerende partij worden gevraagd om ook deze elementen te realiseren. In de regels van het bestemmingsplan wordt tevens een voorwaardelijke verplichting opgenomen, die verwijst naar de maatregelen uit bovengenoemde memo. De maatregelen dienen uit te zijn gevoerd, voordat de N65 weer in gebruik wordt genomen. Op die manier zijn de maatregelen planologisch-juridisch geborgd. Ook de instandhouding wordt meegenomen.
	2. Het compensatiegebied dat is opgenomen in het bestemmingsplan is niet geschikt om in te zetten als natuurcompensatielocatie. De aantasting van NNB zal financieel worden gecompenseerd. De	2. De wijzigingen zijn opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

	compensatielocatie zal uit het bestemmingsplan worden verwijderd en een financiële compensatie zal worden opgenomen in het ontwerp-bestemmingsplan.	
3.	In de toelichting bij het voorontwerp bestemmingsplan wordt ervan uit gegaan dat de bomen tussen de 5 en 20 jaar oud zijn. Daarom is sprake van een toeslag van 1/3 in oppervlakte. De onderbouwing van deze toeslag ontbreekt, er is niet gemotiveerd wat de leeftijd van de te kappen bomen is.	3. In het kader van de natuurtoets heeft een veldonderzoek plaatsgevonden. Aan de hand van dit onderzoek is de leeftijd van de bomen bepaald.
4.	In het voorontwerp wordt niet ingegaan op het aspect verstoring tbv geluidshinder. Conform artikel 5.1 lid 7 van de Verordening dient een onderbouwing in het plan te worden opgenomen hierover.	4. Het aspect geluidhinder is niet aan de orde voor dit project. De huidige weg produceert namelijk minimaal net zo veel geluid als in de toekomstige situatie, waardoor geluid geen extra verstoring veroorzaakt.
5.	De provincie is positief over het voorstel van de gemeente om de tijdelijke overlast te compenseren met het verbeteren van bossen in de omgeving van de N65. Om de kwaliteitsverbetering voor de tijdelijke aantasting te kunnen realiseren dient een verkenning van kansrijke locaties in de omgeving van het plangebied te worden gemaakt, in nauw overleg met de betreffende eigenaren en de beheerders van bospercelen.	5. De tijdelijke weg is anders vormgegeven bij de reconstructie van de N65, waardoor dit onderdeel niet meer aan de orde is.
6.	De tijdelijke bestemming Verkeer-Voorlopig 1 wordt na 5 jaar omgezet in de bestemming Groen, In de bestemming Groen wordt niet op de juiste wijze bescherming geboden aan de aanwezige ecologische waarden.	6. Bij de reconstructie van de N65 zal de tijdelijke situatie anders geregeld worden en minder (vrijwel geen) gebruik maken van gronden, die een andere bestemming krijgen in de permanente situatie. Er is nog sprake van één locatie met een tijdelijke bestemming. Op deze locatie zijn geen natuurwaarden aanwezig.
7.	Het gebied met de te verwijderen Natuur Netwerk Brabant ten westen van het Snippenlaantje moet	7. De voorgestelde wijziging wordt doorgevoerd.

	worden toegevoegd aan structuur Groenblauwe mantel ipv Bestaand stedelijk gebied.	
2	1. De effecten op het oppervlaktewater en het grondwater zijn nog niet verder uitgewerkt. Daarnaast ontbreekt de samenhang met het project verdiept spoor (PHS).	Het gehele waterverhaal wordt samen met PHS en de gemeente Haaren aangepakt onder het thema "klimaatadaptatie". Dit zorgt voor een integrale aanpak, waar de waterschappen "Aa en Maas" en "De Dommel" bij betrokken zijn. De uitkomsten hiervan, mede de gevraagde informatie over de effecten voor het grondwater en oppervlaktewater, zijn opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan,
	2. Indien er (meekoppel)kansen zijn om te kunnen komen tot een klimaatbestendige inrichting die effect hebben op het watersysteem van de N65 dienen deze te worden verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan.	De meekoppelkansen worden meegenomen in het hierboven genoemde project.
	3. Waar wordt de aansluiting van de N65 en het verdiept spoor geborgd?	Het ontwerp voor de N65 voor beide projecten komt samen bij hectometerpaal 4.18. Deze afstemming wordt projectmatig geborgd.
	4. Er zijn sinds 1 juli 2017 regels voor vergunningen voor grondwateronttrekkingen in relatie tot MER.	De vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt geactualiseerd in het ontwerpbestemmingsplan. Ook de grondwateronttrekkingen worden hierin meegenomen.
	5. Hoe is de waterhuishouding in de tijdelijke situatie?	In de tijdelijke situatie wordt vooral gebruik gemaakt van bestaande wegen. Langs de tijdelijke weg komen bermen en greppels.
	6. Er ontbreekt de beschrijving op welke wijze het wegwater afstroomt en welke zuiverende maatregelen zijn voorzien hiervoor.	In de watertoets zijn alle aspecten meegenomen voor de toekomstige situatie. Wij verwijzen u naar bijlage 12 van het ontwerpbestemmingsplan. Reclamant heeft de watertoets eerder toegezonden gekregen.
	7. In de bestemmingsomschrijving zijn alleen waterhuishoudkundige voorzieningen opgenomen. Hier dient ook 'water' aan te worden toegevoegd.	De wijziging wordt meegenomen in het bestemmingsplan.
3	Gezien de betrokkenheid in het project is RWS akkoord met het voorontwerp bestemmingsplan.	De reactie wordt ter kennisname aangenomen.

4	Defensie heeft geen opmerkingen op het voorontwerp bestemmingsplan	De reactie wordt ter kennisname aangenomen.
5.	De Gasunie geeft enkele opmerkingen over de formulering van de regels.	De opmerkingen van de Gasunie over de opbouw van de regels zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.
	Gasunie kan niet instemmen met het samenvallen van de nieuwe bestemming Verkeer met de dubbelbestemming Leiding-Gas. Hierover dient spoedig in overleg te worden gegaan met de tracébeheerder om naar eventuele mogelijkheden te kijken.	De gasleiding van reclamant ligt op dit moment ook onder de huidige N65. Deze situatie verandert niet met dit bestemmingsplan. Voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden zal overleg plaatsvinden met de Gasunie.
6.	Prorail dient geen formele vooroverlegreactie op het plan in. Er zal wel een informele reactie komen met een aantal punten die een aanpassing vragen.	De reactie wordt ter kennisname aangenomen.
7.	Bij de uitwerking van het ontwerp dient aandacht te zijn voor de bereikbaarheid van hulpdiensten. Het bestemmingsplan dient de hiervoor benodigde opties mogelijk te maken. De planregels bieden het bevoegd gezag de mogelijkheid om onder voorwaarden afwijkingen van de bouwregels toe te staan. De veiligheidsregio adviseert om hierbij een adviesrol voor de Veiligheidsregio op te nemen, of een verwijzing naar de beleidsregels bereikbaarheid en bluswatervoorziening.	Bij het uitwerken van het ontwerp van de reconstructie N65 is rekening gehouden met het inpassen van calamiteitenstroken. Vanwege de verdiepte ligging van de N65 in de bebouwde kom van Vught wordt gewerkt met matrixborden om in geval van nood het verkeer te kunnen sturen en ruimte te bieden voor hulpdiensten. Bij de uitvoering van de weg wordt aan de aannemer meegegeven, dat de beleidsregels bereikbaarheid en bluswatervoorziening van toepassing worden verklaard op de reconstructie van de N65.

Copyright © 2018

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

Over Antea Group

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

Contactgegevens

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

E. guido.larose@anteagroup.com

www.anteagroup.nl