

A

Bestemmingsplan
Randweg
's-Hertogenbosch - Vught

behoort bij besluit van Gedeputeerde
Staten van Noord-Brabant van

20.09.05

Mij bekend,
hoofd bureau

14002997



mr. drs. J.J.Th.L. Geraedts

Vught



's-Hertogenbosch



's-Hertogenbosch



Bestemmingsplan
Randweg
's-Hertogenbosch - Vught

Behoort bij besluit van de Gemeenteraad
van 's-Hertogenbosch van: 22-2-2005
~~Bijlage No: 15~~

mij bekend,
de griffier
van 's-Hertogenbosch

januari 2005

Inhoud

A. Toelichting	7
Leeswijzer	9
1. Inleiding	11
2. Ligging van het plangebied	15
3. Beleidskader	19
3.1 Rijks- en provinciaal beleid	19
3.2 Gemeentelijk ruimtelijk beleid	20
4. Noodzaak en nut van de Randweg 's-Hertogenbosch-Vught	25
4.1 Overwegingen	25
4.2 Conclusie: noodzaak en nut van de Randweg	27
5. Het milieueffectrapport Randweg 's-Hertogenbosch-Vught	29
5.1 Inleiding	29
5.2 Karakterisering studiegebied	29
5.3 Programma van eisen, randvoorwaarden en uitgangspunten	30
5.4 Alternatieven en varianten	32
5.5 Milieu-effecten	33
5.5.1 Inleiding	33
5.5.2 Effecten en beoordeling varianten	33
5.5.3 Effecten van de scenario's	37
5.5.4 Meest-milieuvriendelijk alternatief	39

6.	Motivering van het plan 6	41
6.1	Inleiding	41
6.2	Keuze voor halfverdiepte variant	41
6.3	Verkeer: maximale snelheid op de Randweg	43
7.	Beschrijving van het plan	47
7.1	De Randweg	47
7.1.1	Tracé	47
7.1.2	Aansluitingen	48
7.1.3	Kunstwerken	49
7.1.4	Drongelens kanaal	51
7.1.5	Langzaamverkeeroutes	52
7.2	Aantasting Habitatgebied, natuurwaarden en compensatie	53
7.2.1	Speciale beschermingszone Habitatrichtlijn	53
7.2.3	Mogelijkheden verkrijgen ontheffing in het kader van natuurwetgeving	54
7.2.4	Mitigatie en compensatie natuurwaarden	54
7.3	Waterhuishouding en watertoets	55
7.4	Aardkundige, cultuurhistorische en archeologische waarden	58
7.5	Rioolpersleiding	59
7.6	Mitigerende voorzieningen geluid woonomgeving	59
7.6.1	Geluidberekeningen en voorzieningen	59
7.6.2	Resultaten geluidberekeningen en overwegingen aangaande geluidwerende voorzieningen	62
7.7	Beoordeling luchtkwaliteit	64
7.8	Beoordeling externe veiligheid	65
8.	Bestuurlijk-Juridisch instrumentarium	67
8.1	Algemeen	67
8.2	Systematiek	67
8.3	Beschrijving per bestemmingsregeling	70
9.	Evaluatie van de milieu-gevolgen	73
10.	Economische uitvoerbaarheid	75
11.	Vooroverleg/adviezen/inspraak1	79
A.	Overleg/advies artikel 10 Bro en 7.20 Wet Milieubeheer	79
B.	Eindverslag inspraak Milieu-effectrapport en Voorontwerpbestemmingsplan Randweg 's-Hertogenbosch – Vught	108

B. Bijlage bij de toelichting	111
Advies PPCdd 13 januari 2004	113
C. Voorschriften	v-1
Paragraaf I Inleidende voorschriften	v-3
Artikel 1 Begripsomschrijvingen	v-3
Paragraaf II Bestemmingsvoorschriften	v-7
Artikel 3 Verkeersdoeleinden -Vw-	v-7
3.1 Doeleinden	v-7
3.2 Inrichting	v-8
3.3 Bouwvoorschriften	v-8
3.4 Nadere eisen	v-8
3.5 Gebruik van gronden en opstallen	v-9
Artikel 4 Waterstaatkundige doeleinden, Natuur- gebied en Kantoordoeleinden -Ws+N+K-	v-10
4.1 Doeleinden	v-10
4.2 Inrichting	v-10
4.3 Bouwvoorschriften	v-10
4.4 Gebruik van gronden en opstallen	v-10
4.5 Aanlegvergunning	v-11
Artikel 5 Waterstaatkundige doeleinden -Ws-	v-13
5.1 Doeleinden	v-13
5.2 Inrichting	v-13
5.3 Bouwvoorschriften	v-13
5.4 Gebruik van gronden en opstallen	v-14
Artikel 6 Natuurgebied -N-	v-15
6.1 Doeleinden	v-15
6.2 Inrichting	v-15
6.3 Bouwvoorschriften	v-15
6.4 Gebruik van gronden en opstallen	v-15
6.5 Aanlegvergunning	v-16
Artikel 7 Spoorwegdoeleinden -Sw-	v-18
7.1 Doeleinden	v-18
7.2 Inrichting	v-18
7.3 Bouwvoorschriften	v-18
7.4 Gebruik van gronden en opstallen	v-18
Paragraaf III Algemene voorschriften	v-19
Artikel 8 Overgangsbepalingen	v-19
Artikel 9 Bepalingen inzake vrijstellingsbevoegd- heden van burgemeester en wethouders	v-21
Artikel 10 Procedurevoorschriften	v-22
10.1 Vrijstelling	v-22
10.2 Aanlegvergunning	v-22
Artikel 11 Strafbepaling	v-23
Artikel 12 Anti-dubbeltelbepaling	v-24
Artikel 13 Titel	v-25

D. Bijlage

b-1

Compensatievoorstel Randweg 's-Hertogenbosch

b-3

E. Plankaarten

b-29

Toelichting

A

Leeswijzer

Dit (ontwerp) bestemmingsplan bestaat uit deze toelichting, de voorschriften en een plankaart.

Ten behoeve van dit bestemmingsplan is een MER-procedure doorlopen. Het MER, bestaande uit een hoofdrapport en een rapport met bijlagen en kaarten is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Deze toelichting bevat de beschrijving en motivering van het plan: welke redenen zijn er om dit bestemmingsplan op te stellen, waarom is er gekozen voor een bepaalde variant? Deze toelichting bevat verder een beschrijving van het plan, daarbij is er onder andere aandacht voor de maatregelen die worden getroffen om de gevolgen voor het milieu te beperken. De toelichting bevat verder een verklaring bij het bestuurlijk-juridisch instrumentarium.

Bij dit bestemmingsplan behoort een akoestisch rapport, waarin de geluidbelasting als gevolg van de randweg in de woonomgeving is beschreven.

In de toelichting wordt, om doublures te voorkomen, waar mogelijk verwezen naar het MER en het bijlagenrapport. In de toelichting zijn de belangrijkste onderdelen van het MER samengevat beschreven. De juridisch bindende onderdelen van het bestemmingsplan zijn opgenomen in de plankaart en de voorschriften.

Over de gehanteerde terminologie: met plangebied wordt bedoeld het gebied waarop het bestemmingsplan van toepassing is. In het MER is de term plangebied anders gebruikt, omdat daarin ook delen van de infrastructuur in beschouwing genomen zijn die uiteindelijk niet in het plangebied van dit bestemmingsplan zijn opgenomen. In het MER wordt daarnaast de term studiegebied gebruikt: dit is het gebied waar (milieu)effecten door de aanleg en het gebruik van Randweg kunnen optreden.

Inleiding

1

Aanleiding

De verkeersontsluiting aan de zuidzijde van 's-Hertogenbosch via de Vughterweg naar de A2/N65 en via de Vlijmenseweg naar de A59 voldoet niet (meer) aan de eisen die er vanuit verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefmilieu aan worden gesteld. Op het Willems-/Wilhelminaplein (ook wel Heetmanplein genoemd) treedt dagelijks congestie (filevorming) op. Hetzelfde geldt voor de aanvoerwegen naar het plein: de Vlijmenseweg, de Onderwijsboulevard (voorheen de Sportlaan), Parallelweg (de toekomstige Magistratenlaan), Koningsweg, Parklaan en Vughterweg. Op en rond het plein komen relatief veel ongevallen voor.

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft ambitieuze plannen voor de stedelijke ontwikkeling van het gebied ten westen van de spoorlijn (Paleiskwartier, Willemspoort met daarin het fusieziekenhuis Jeroen Bosch en de ontwikkeling van het Koning Willem I-College, de Onderwijsboulevard). Door de stedelijke ontwikkeling zal het aantal inwoners van dit deel van de stad sterk toenemen. Ook neemt het aantal arbeidsplaatsen sterk toe. Verder zal – mede als gevolg van het publieke karakter van een deel van de nieuwe en uit te breiden functies in het gebied, zoals ziekenhuis en scholen – het aantal gebruikers en bezoekers van het gebied sterk groeien.

De gemeente Vught heeft plannen voor stedelijke ontwikkelingen in Vught-noord, onder andere bestaande uit het ontwikkelen van nieuwe woongebieden en het tot ontwikkeling brengen van het terrein van de Frederik Hendrik kazerne, op termijn de Isabel-lakazerne en het realiseren van een nieuwe ontsluitingsstructuur.

Voor deze stedelijke ontwikkelingen in 's-Hertogenbosch en in Vught is een goede bereikbaarheid essentieel. De bestaande wegenstructuur kan hierin, gezien de bestaande capaciteitsproblemen, niet voorzien. De noodzaak om te komen tot een aanpassing van de wegenstructuur wordt door alle betrokken partijen onderschreven.

Voorgeschiedenis

Er wordt al lange tijd gewerkt aan het oplossen van het verkeersprobleem. In 1992 is – als uitvloeisel van de bestuursovereenkomst – een milieueffectrapport (MER) opgesteld waarin verschillende alternatieve oplossingen zijn onderzocht [BRO, 1992]. De voorgenomen activiteit waarvoor dat MER werd opgesteld was de aanleg van de zogenaamde Zuidweststructuur, een verbindingsweg tussen de Vlijmenseweg en de A2. Mede op basis van dat MER is in 1995 door de raden van de gemeenten 's-Hertogenbosch en Vught het bestemmingsplan 'Zuidweststructuur' vastgesteld, dat voorzag in de aanleg van de Zuidweststructuur. In dit bestemmingsplan was de oorspronkelijk voor de kop van de Gement voorziene (en in de bestuursovereenkomst vastgelegde) ontwikkeling tot bedrijventerrein niet meer opgenomen. Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Brabant hebben het bestemmingsplan op 14 mei 1996 goedgekeurd. Dit goedkeuringsbesluit is door de Raad van State op 4 februari 1999 vernietigd [Raad van State, 1999], omdat het in strijd was met het vigerende streekplan en geen wettelijk voorgeschreven herziening van het streekplan had plaatsgevonden. Bij deze beslissing van de Raad van State speelt de beschermde natuurstatus van het gebied de Gement, dat door de Zuidweststructuur wordt doorsneden, een belangrijke rol.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State is door de Gemeente 's-Hertogenbosch in 1999 onderzocht of er een alternatief mogelijk is dat zowel het verkeersprobleem duurzaam oplost alsmede past binnen de uitgangspunten van het vigerende streekplan. Uit het onderzoek is gebleken dat een dergelijk alternatief mogelijk is. Dit alternatief is, onder de benaming Randweg, op 31 mei 2000 door de gemeente 's-Hertogenbosch gepresenteerd. In een interactief proces zijn vervolgens belanghebbenden en belangstellenden uitgebreid over de Randweg geïnformeerd en is een dialoog aangegaan. De uitkomst hiervan is beschreven in het 'Rapport haalbaarheid en draagvlak Randweg', dat in maart 2001 aan de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch is voorgelegd.

Naar aanleiding van die rapportage heeft de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch besloten om de benodigde verdere plan-

voorbereidende werkzaamheden voor de Randweg ter hand te nemen.

Inmiddels is de Randweg, met een indicatieve aanduiding op de plankaart, als provinciale/stadsgewestelijke gebiedsontsluitingsweg opgenomen in het streekplan.

Milieu-effectrapportage

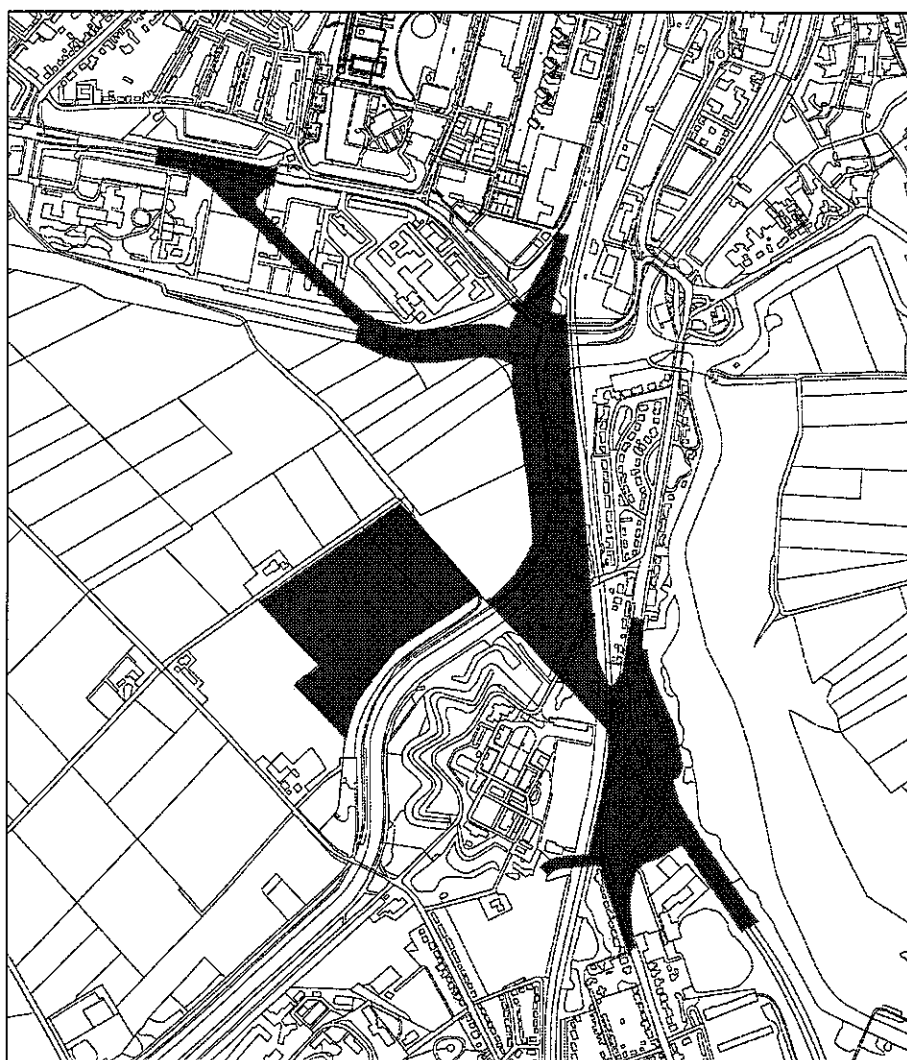
Ten behoeve van de openbare procedure voor dit bestemmingsplan is opnieuw milieu-effectrapportage uitgevoerd. Op 4 februari 2002 is de startnotitie m.e.r. gepubliceerd. Op 5 april 2002 heeft de Commissie m.e.r. een advies voor richtlijnen uitgebracht aan het bevoegd gezag, in dit geval de gemeenteraden van Vught en 's-Hertogenbosch. Op 30 mei 2002 en 4 juli 2002 hebben de gemeenteraden van respectievelijk Vught en 's-Hertogenbosch de richtlijnen vastgesteld.

Het MER is door de gemeenteraden van Vught en 's-Hertogenbosch op respectievelijk 25 maart 2003 en 27 maart 2003 aanvaardbaar verklaard.

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de (milieu)informatie die in het MER is opgenomen. In hoofdstuk 5 van deze toelichting is beschreven op welke wijze de milieueffecten in de besluitvorming zijn betrokken. Conform de bepalingen uit de Wet milieubeheer is in dit bestemmingsplan in hoofdstuk 9 aangegeven wanneer en op welke wijze de evaluatie van de milieugevolgen zal plaatsvinden. Naast een beschrijving van de milieueffecten wordt in het MER gedetailleerde informatie gegeven over het beleidsvoornemen (aanleg Randweg) en de afweging van alternatieven. Ook is in het MER de voor dit gebied relevante informatie opgenomen over het beleid van andere overheden.

Het MER bestaat uit een hoofdrapport en een rapport met bijlagen en tekeningen. Het MER is als bijlage gevoegd bij dit bestemmingsplan.

Om dubblures te voorkomen is al die achtergrondinformatie niet opnieuw in deze toelichting opgenomen en wordt waar mogelijk verwezen naar het MER en het bijlagenrapport.



figuur 1: ligging van het plangebied

Ligging van het plangebied 2

Begrenzing plangebied

Het plangebied, zoals aangegeven in figuur 1, ligt in de gemeenten Vught en 's-Hertogenbosch. Het plangebied omvat in hoofdzaak de toekomstige Randweg. Een deel van het plangebied ligt in en grenst aan de Gement.

Het plangebied ligt op de grens van het stedelijk gebied van 's-Hertogenbosch en Vught en het open, landelijke gebied van de Gement.

De plangrens is zodanig gekozen dat het primaire doel van het bestemmingsplan kan worden gerealiseerd. Het primaire doel is het aanleggen van de Randweg 's-Hertogenbosch, een regionale verbinding/stadsregionale gebiedsontsluitingsweg, en de aansluitingen daarop van de wegenstructuur, alsmede het ten behoeve daarvan gedeeltelijk verplaatsen van het Drongelens kanaal en de Langstraatspoordijk. De Randweg is onderdeel van het provinciale/stadsgewestelijke wegennet tussen het knooppunt Vlijmen en het knooppunt Vught. Een deel van deze verbinding blijft in de huidige vorm gehandhaafd. Het plan heeft alleen betrekking op het gedeelte van de verbinding dat nieuw wordt aangelegd.

Bij de begrenzing van het plan is verder rekening gehouden met de compensatie van natuurwaarden die door de aanleg van de Randweg verloren gaan. Deze compensatie zal de vorm krijgen van tot natuur te ontwikkelen gronden. Het plangedeelte bedoeld voor compensatie sluit aan op gronden die onderdeel zijn van de provinciale Groene Hoofdstructuur.

Gemeentegrens in het plangebied

Het plangebied ligt in de gemeenten Vught en 's-Hertogenbosch. De gemeentegrens ter plaatse van het plangebied is vanwege de (destijds voorgenomen, maar uiteindelijk niet gerealiseerde) aanleg van de Zuidweststructuur aangepast. Een deel van de bestemmingsplannen is daardoor overgegaan van Vught naar 's-Hertogenbosch en vice-versa.

Het voornemen bestaat om de gemeentegrens in de toekomst opnieuw aan te passen.

Vigerende bestemmingsplannen in het plangebied

Gemeente 's-Hertogenbosch

Plan in hoofdzaken 1945

- door Raad vastgesteld 1 maart 1945
- door Gedeputeerde Staten goedgekeurd 27 maart 1946, G.nr. 435

Plan in onderdelen West 1945

- vastgesteld door burgemeester en wethouders, waarnemende de bevoegdheid van de gemeenteraad. 1 maart 1945
- door Gedeputeerde Staten goedgekeurd 27 maart 1946, G.nr. 435

Plan in hoofdzaken West 1959

- door Raad vastgesteld 21 mei 1959
- door Gedeputeerde Staten goedgekeurd 28 oktober 1959, G.nr. 25144

Partieel Uitbreidingsplan in onderdelen Deutenen 1965

- door Raad vastgesteld 29 april 1965
- door Gedeputeerde Staten goedgekeurd 29 sept. 1965, G.nr.31 361

Bestemmingsplan Natuurgebied Isabellalaan 1971

- door Raad vastgesteld 29 sept. 1972
- door Gedeputeerde Staten goedgekeurd 27 juni 1973, G.nr.216.512

Bestemmingsplan Baanvak Zuid

- door Raad vastgesteld 13 april 1995
- door Gedeputeerde Staten goedgekeurd 11 sept. 1995, nr. 140.487

Gemeente Vught

Bestemmingsplan de Witte en omgeving 1987

- door Raad vastgesteld 26 mei 1988
- door Gedeputeerde Staten goedgekeurd 23 augustus 1988
nr. 8801479

Bestemmingsplan buitengebied 1970

- door Raad vastgesteld 20 januari 1972
- door Gedeputeerde Staten goedgekeurd 7 maart 1973
nr. G 213406

Bestemmingsplan Buitengebied 1997

- door Raad vastgesteld 3 juli 1997
- door Gedeputeerde Staten goedgekeurd 3 februari 1998
nr. G 176175

Bestemmingsplan Vught-Noord 1998

- door Raad vastgesteld 14 oktober 1999
- door Gedeputeerde Staten goedgekeurd 25 april 2000
nr. 647597

Beleidskader

3

Het voor dit plan relevante beleidskader voor rijks- en provinciaal niveau is beschreven in bijlage 3 van het bijlagenrapport bij de MER Randweg 's-Hertogenbosch-Vught. Relevante hoofdpunten uit het beleid zijn in dit hoofdstuk samengevat.

3.1 Rijks- en provinciaal beleid

Een deel van het studiegebied is aangemeld als Speciale beschermingszone in het kader van de Habitatrichtlijn.

Kernbegrippen in het Rijksbeleid met betrekking tot natuur en milieu, zoals beschreven in het Nationaal Milieubeleidsplan en het Structuurschema Groene Ruimte 2, zijn 'voorkomen, mitigeren, compenseren'.

Het waterbeleid is in de afgelopen periode sterk in beweging geweest. In de Rijksnota 'Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21^e eeuw' is aangegeven dat de belangen van een goede en duurzame waterhuishouding een belangrijke rol moeten spelen in het ruimtelijk beleid.

In het streekplan 'Brabant in Balans' (2002) is de Randweg 's-Hertogenbosch-Vught aangeduid als een 'provinciale/stadsgewestelijke gebiedsontsluitingsweg'. De aanduiding in het streekplan betekent, in relatie met de GHS en de AHS-landschap, dat met de aanleg van de weg een zwaarwegend maatschappelijk belang wordt gediend. Alternatieve oplossingen, waaronder een tracé dat in beduidende mate afwijkt van het tracé dat is aangegeven op plankaart 1 van het streekplan, zijn niet voorhanden.

3.2 Gemeentelijk ruimtelijk beleid

Gemeente 's-Hertogenbosch

In de ruimtelijke structuurvisie geeft de gemeente 's-Hertogenbosch haar visie op en ambities voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad in de toekomst, dit op basis van een uitgebreide analyse van kwaliteiten en knelpunten.

De ruimtelijke dynamiek van de stad vraagt om een schaal- en kwaliteitssprong.

Als ambities/kansen zijn gedefinieerd:

- op weg naar een complete centrumstad: profilering binnenstad (onder andere verdere ontwikkeling spoorzone) en ligging aan A2 (ontwikkeling Avenue2);
- op weg naar leefbaarheid door variatie en menging: variatie in woningaanbod, werk en voorzieningen naar de wijk, profilering water en natuur in de stad;
- op weg met selectieve bereikbaarheid: bundeling autoverkeer (onder andere ontwikkeling Randweg), profilering openbaar vervoer en langzaam verkeer;
- op weg naar een duurzame stad: verbetering kwaliteit leefmilieu.

Daarbij worden een aantal knelpunten/bedreigingen gesignaleerd:

- de stedelijke druk op de groen/blauwe slingers;
- natuurlijke en bestuurlijke grenzen aan in- en uitbreiding;
- centrum te klein en niet langer middelpunt van stad;
- kwaliteit woonaanbod;
- fragmentatie stad door infrastructuur en toenemende mobiliteit in het algemeen;
- problematische bereikbaarheid van de binnenstad in het bijzonder, met het Willems- en Wilhelminaplein als actueel knelpunt.

Bij de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en de omgeving wordt uitgegaan van een mal-contramal principe, waarbij de natuurgebieden in en om de stad ('Bossche Buitens') een groen kader (mal) geven voor de stedelijke ontwikkelingen erbinnen (contramal).

In de structuurvisie wordt de wens uitgesproken de ruimtelijke structuur en morfologische opbouw van de stad te accentueren en spannender te maken: (nog) meer onderscheid tussen de gesloten stad en het open groen/blauw, intensivering ruimtegebruik, variatie in woningaanbod.

Robuuste groenstructuren en natte en droge ecologische verbindingzones moeten voorkomen dat de infrastructuur een barrière vormt voor de flora en fauna.

Water wordt een ordenend principe, waarbij de veiligheid gewaarborgd c.q. vergroot moet worden en er gezocht moet worden naar retentiemogelijkheden.

Wat betreft infrastructuur worden als concrete actiepunten de afronding van de stedelijke binnen- en buitenring genoemd. De buitenring wordt met de aanleg van de Randweg gesloten. Herprofilering van de Magistratenlaan, gecombineerd met aansluiting op de Randweg en Zandzuigerstraat optimaliseert de stedelijke binnenring.

Engelervleugel (ten westen van binnenstad)

De belangrijkste herstructureringen vinden plaats aan de stadszijde van de vleugel in de westelijke spoorzone en de aanpak van aandachtsgebieden in het kader van het GroteStedenBeleid (GSB). Zeer belangrijk is verder de realisering van het westelijke deel van de stedelijke ring met de Randweg, waardoor het centraal station ook aan de westzijde goed kan worden ontsloten voor stad en regio.

Het Paleiskwartier wordt (verder) ontwikkeld tot hoogwaardige woon- en werklocatie, gericht op een hoogwaardige kantorenfunctie aansluitend bij het karakter van 's-Hertogenbosch als bestuurlijk centrum van Noord-Brabant. Het Paleiskwartier wordt ontwikkeld als moderne nieuwe binnenstad, de tegenhanger van de historische oude binnenstad aan de andere zijde van het station.

De Magistratenlaan wordt ontwikkeld als belangrijkste ontsluitingsroute van het Paleiskwartier. Aan de zuidzijde wordt de Magistratenlaan verbonden met de te ontwikkelen Randweg, of autonoom de Vlijmenseweg. Aan de noordzijde wordt de Magistratenlaan doorgetrokken naar de Zandzuigerstraat. Hiermee wordt het Paleiskwartier goed ontsloten zowel richting stad als richting A2/A59.

De bestaande functies in het gebied van de Willemspoort, onderwijs en ziekenhuis, worden uitgebreid. Aan de westelijke zijde van de Willemspoort worden ter plaatse van het Willem Alexanderziekenhuis/Bosch Medicentrum de ziekenhuisvoorzieningen van 's-Hertogenbosch geconcentreerd in het fusieziekenhuis Jeroen Bosch. Hiervoor wordt het bestaande ziekenhuis uitgebreid.

Naast het ziekenhuis zijn aanleunwoningen en -voorzieningen gepland.

Aan de oostzijde van de Willemspoort wordt het Koning Willem I-college, gehuisvest in het gelijknamige voormalige kazerne-complex, uitgebreid. Het Koning Willem I college is een grote scholengemeenschap voor onder andere MBO opleidingen en heeft met duizenden leerlingen een regionale functie. Het voorplan is om onderwijsactiviteiten op deze locatie verder te concentreren.

Daarnaast krijgt het transferium aan de Vlijmenseweg zijn definitieve locatie en wordt het verder uitgebreid.

Het tracé Onderwijsboulevard/Copernicuslaan wordt de centrale boulevard en ruimtelijk drager van de westelijke spoorzone. Ter

verbetering van de relatie van West met het zuidelijke deel van de binnenstad kan deze as als langzaam verkeersroute via het Biggelkamppad en het woonbuurtje (Nieuw) Deuteren naar het Paleiskwartier en vervolgens via een bebouwde voetgangers- en fietsersbrug (Ponte Palazzo) over het spooremlacement naar de binnenstad. De route gaat door het hart van het buurtje Deuteren. In de wijk Het Zand vormt ook de StadsDommel een belangrijk structurerend element. De allure van een 19de-eeuwse singel zal worden hersteld door verplaatsing van de langs het water geparkeerde auto's en herinrichting van de groene taluds met wandelpaden. Een belangrijke nieuwe stadsentree komt bij de nieuw aan te leggen zuidwestelijke Randweg; de doorgetrokken Magistratenlaan. Deze weg wordt onderdeel van de stedelijke ring en wordt doorgetrokken naar de nieuwe noordzijde via een nieuwe brug over de Dieze. Het transferium bij de Vlijmenseweg krijgt een definitieve locatie en wordt uitgebreid. Het station wordt aan de westzijde beter bereikbaar voor autoverkeer.

Vughtervleugel (ten zuiden van binnenstad)

De belangrijkste ontwikkeling in deze vleugel is de aanleg van de Randweg aan de zuidwestzijde van de stad, waardoor bestemmingsverkeer op de historische toegangsweg naar de binnenstad gescheiden kan worden van (boven)regionaal doorgaand verkeer. Hierdoor kan het tracé Taalstraat/Vughterweg transformeren tot een stedelijke verbindingas tussen het centrum van Vught en de Bossche binnenstad. Daarnaast zijn er ideeën voor de aanleg van een droge ecologische verbindingzone tussen de natuurgebieden Bossche Broek en Gement, beide onderdeel van de groene hoofdstructuur. Het buurtje Vughterpoort is gelegen in de uitstraling van de binnenstad en ondervindt hiervan grote verstedelijkingsdruk. De buurt dient een functioneel gemengde woonbuurt te blijven met zijn parkachtige aanleg, karakteristieke architectuur uit de jaren dertig en een speels stratenpatroon. De allure van de Vughterweg als historische zuidelijke stadsentree zal worden verbeterd door aanpassing van het profiel en door herinrichting van het Wilhelminaplein als stadspoort. Dit zal echter pas mogelijk worden na realisatie van de nieuwe Randweg.

Gemeente Vught

Met de strategische visie anticipeert de gemeente Vught op een aantal ruimtelijke ontwikkelingen en vragen in Vught-Noord:

- vrijkomen Frederik Hendrik Kazerne;
- vrijkomen sportterreinen Isabella Kazerne;
- op termijn vrijkomen van de Isabella Kazerne zelf (nu nog AZC);
- mogelijk vrijkomen sportcomplex de Koepel;
- ontsluiting Vught-Noord en de aansluiting op de Randweg 's-Hertogenbosch.

Op basis van een analyse van sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen (tabel 3.1) is een eindbeeld gevormd van de gewenste ontwikkeling en ontsluiting van Vught-Noord (tabel 3.2).

Tabel 3.1

Overzicht van sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen Vught-Noord

sterkte	– hoogwaardige bebouwing – groenstructuur /wonen in het bos – cultuurhistorie
zwakte	– orientatie en hiërarchie – entrees – relatie noord-zuid, met centrum met Drongelens Kanaal en buitengebied – verkeersonveiligheid – ontbreken voorzieningen
bedreiging	– toenemende verkeersintensiteiten A2 en N65 – hinder Randweg
kans	– opheffen barriere N65 (omlegging, ondertunneling) – herstel relatie Drongelens Kanaal (ontwikkeling Frederik Hendrik) – versterken landgoederenstructuur – benutten nabijheid Gement en Bossche Broek – versterken relatie met Vughtse heide – herinrichting Frederik Hendrik Kazerne – verbeteren verskeerstructuur – versterken relaties met Den Bosch, Vught-Zuid en centrum – versterken relatie met cultuurhistorie

Tabel 3.2

Overzicht van gewenste en / of mogelijke ontwikkeling Vught-Noord

	locatiegewenste en/of mogelijke ontwikkeling
Frederik Hendrik Kazerne	– buitenplaats: hoogwaardig wonen – versterken structuur en natuur- en cultuurhistorische waarde – compact bouwen – mengvormen wonen, werken, voorzieningen mogelijkheden afhankelijk van verkeersstructuur Vught-Noord een stedelijke ontwikkeling sluit aan bij het provinciaal beleid herbestemming defensieterrainen.
Isabella-kazerne	– kleinschalige en hoogwaardige woonomgeving eventueel gecombineerd met: – bestuurs- en managementactiviteiten – vrijetijdsactiviteiten (sport, cultuur) – zorggerichte activiteiten – wetenschap/onderzoeksactiviteiten behoud en herstel cultuurhistorische waarden als uitgangspunt goede ontsluiting van belang
De Koepel	– wonen, aansluitend op omliggende wijken behoud en herstel van groenstructuur en relatie met Vughtse heide als uitgangspunt

Verkeer

In ruimtelijk opzicht is het opheffen van het isolement van Vught-Noord door het verminderen van de barrièrewerking van de N65 een speerpunt. Daarnaast is het wenselijk het lokale verkeer niet door, maar rondom Vught te leiden. In aanvulling op de zuidelijke Randweg dient ook een noordelijke ontsluitingsweg te worden ontwikkeld. De Loonsebaan is geschikt, maar (te) aantrekkelijk voor sluipverkeer van de N65. Ook is de aansluiting van de Loonsebaan via de Bosscheweg op het regionale wegennet te smal. De gemeente Vught heeft – als uitvloeisel van het (ontwerp) Verkeer- en Vervoerplan Vught – onderzoek verricht naar de mogelijkheden om een nieuwe verkeersstructuur van Vught-noord te ontsluiten richting A2 en Vughterweg.

Varianten ten noorden en ten zuiden van de Isabellakazerne zijn voorgedragen als mogelijke oplossingen. Door de gemeente Vught is uiteindelijk gekozen voor de zogenaamde variant 6, ten zuiden van de Isabellakazerne. Deze variant komt er op neer dat de aansluiting van Vught op de Randweg bij Hotel de Witte wordt doorgetrokken in westelijke richting naar een tracé ten zuiden van het voormalige fort Isabella. Deze weg kruist de spoorlijn in een tunnelbak. Onderdeel van deze ontsluitingsstructuur is het vervallen van de bestaande gelijkvloerse spoorkruising van de Loonsebaan. Variant 6 geeft een betere verkeerskundige oplossing dan de varianten ten noorden van de Isabellakazerne en spaart de ecologische en landschappelijke waarden in de groenzone rondom de kazerne.

De gekozen oplossing past voorts in het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Vught, vastgesteld bij raadsbesluit d.d. 21 februari 2002.

Noodzaak en nut van de Randweg 's-Hertogenbosch-Vught 4

4.1 Overwegingen

Belang van aanleg van de Randweg: ontwikkeling in 's-Hertogenbosch en Vught

Een goede bereikbaarheid van de zuidwestflank van 's-Hertogenbosch en van het noordelijk deel van Vught is van essentieel belang voor een levenskrachtige en duurzame stedelijke ontwikkeling van het gebied. In het gebied – de strook tussen Vlijmense weg en de dijk van de voormalige Langstraatspoorlijn alsmede de woonwijken westelijk van de spoorlijn – zijn in de huidige situatie reeds woon- en werkfuncties aanwezig.

De door 's-Hertogenbosch vastgestelde ruimtelijk plannen voorzien voor de Spoorzone en het Paleiskwartier in een transformatie van het gebied naar een hoogwaardige woon- en werklocatie. Het aantal inwoners in dit deel van 's-Hertogenbosch zal in de ontwikkelingsperiode door de bouw van circa 1200 woningen sterk toenemen. In dezelfde periode zal ook het aantal arbeidsplaatsen in dit gebied met enkele duizenden toenemen.

De Onderwijsboulevard biedt plaats aan een aantal onderwijsinstellingen. Het complex van het Koning Willem I-college (KWIC) in het ontwikkelingsgebied Willemspoort, gesitueerd aan de Vlijmense weg, heeft een regionale onderwijsfunctie; besloten is om hier een aantal opleidingen te concentreren. De onderwijsinstellingen trekken dagelijks een groot aantal studenten en leerlingen.

Ter plaatse van het bestaande ziekenhuis wordt in het ontwikkelingsgebied Willemspoort een nieuw fusieziekenhuis gevestigd, dat als regionaal ziekenhuis 'Jeroen Bosch' de functies van de bestaande Bossche ziekenhuizen gaat overnemen. Dit zal leiden

tot een toename van de verkeersstromen van en naar het ziekenhuis vanuit de regio 's-Hertogenbosch.

Het slagen van de plannen van 's-Hertogenbosch voor de ontwikkelingen in het Paleiskwartier, Willemspoort (KWIC en Jeroen Bosch ziekenhuis) en de Onderwijsboulevard is voor een belangrijk deel afhankelijk van een goede (auto)bereikbaarheid.

Ook voor de (woning)bouwontwikkeling in Vught-noord en de verbetering van de ontsluitingsstructuur van Vught-noord is de aanleg van de Randweg van belang.

Onvoldoende capaciteit van het bestaande wegennet

Het MER geeft op basis van verkeersmodellen inzicht in de bestaande verkeerssituatie (2002) en in de verkeerssituatie zoals die (in 2015) zou ontstaan als de Randweg niet zou worden aangelegd. Uit de verkeerskundige analyses blijkt dat het bestaande wegennet onvoldoende mogelijkheden biedt om het verkeersaanbod in de huidige en toekomstige situatie adequaat te kunnen verwerken.

Uit de analyse van de verkeerssituatie met behulp van het verkeersmodel kan worden afgeleid dat het opwaarderen van de bestaande wegenstructuur (Vughterweg, Vlijmenseweg, Willems- en Wilhelminaplein) geen duurzame oplossing van de bereikbaarheidsprobleem kan vormen. In het MER zijn deze mogelijkheden als nulplus en nulplus-extra in beschouwing genomen. Het MER laat zien dat deze oplossingsrichtingen niet leiden tot een infrastructuur met voldoende capaciteit om het verkeersaanbod te kunnen verwerken.

In de huidige situatie leidt de te lage capaciteit van het wegennet en de slechte doorstroming tot sluipverkeer, met name over de Honderdmorgensedijk door de Gement. Hierdoor worden ook woonstraten in Vught-noord belast met doorgaand (sluip)verkeer.

Milieuproblematiek

De huidige verkeersinfrastructuur doorsnijdt in de Vughterpoort een woonwijk. De grote verkeersbelasting leidt in de Vughterpoort tot hinder en overlast in de woonomgeving. Het Koning Willem I-college ondervindt overlast (door geluid en trillingen) van de hoge verkeersbelasting op de Vlijmenseweg. Sluipverkeer (over de Kampdijklaan-Honderdmorgensedijk) leidt in Vught-noord tot geluidhinder in de woonomgeving.

De in het MER als niet realistisch aangeduide oplossingsrichtingen nulplus en nulplus-extra hebben als gevolg dat de verkeersbelasting op het bestaande wegennet te hoog blijft. Voor de woonwijk Vughterpoort en het Koning Willem I-College blijft daardoor de belasting met geluid hoog. Het aanpakken van het sluipverkeer door De Gement wordt bij de oplossingsrichtingen nulplus en nulplus-extra bemoeilijkt door het ontbreken van goede doorgaande routes.

De grote hoeveelheid verkeer op de Vughterweg in de Vughterpoort leidt tot hoge concentraties luchtverontreinigende stoffen in de woonomgeving. In het MER is op basis van modelberekeningen geconstateerd dat op een aantal plaatsen langs de Vughterweg de luchtkwaliteit niet voldoet aan de norm uit het Besluit Luchtkwaliteit.

Andere tracés niet mogelijk

Voorafgaand aan het opstellen van het MER heeft een uitgebreide analyse plaatsgevonden naar mogelijke tracés voor de Randweg. Deze analyse – beschreven in het MER en onderwerp geweest van inspraak in het kader van de MER-procedure – heeft uitgewezen dat buiten het tracé van de Randweg geen andere tracés als haalbaar kunnen worden beschouwd. De bijzondere planologische bescherming van de Gement, vanwege de landschappelijke en natuurwaarde, is daarbij een belangrijke factor in deze analyse.

Functie van de Randweg

De Randweg krijgt, in overeenstemming met de aanduiding in het streekplan, een functie als provinciale/stadsgewestelijke gebiedsontsluitingsweg.

De Randweg vormt een verbinding tussen het knooppunt Vlijmen (aansluiting op de A59) en knooppunt Vught (aansluiting op de A2). De Randweg heeft echter geen primaire functie als stroomweg tussen de A2 en de A59.

Geen belemmering voor waterhuishoudkundige functie van het Drongelens kanaal

Het voornemen van de Randweg kan zodanig worden vorm gegeven dat de waterhuishoudkundige functie van het Drongelens kanaal duurzaam in stand kan worden gehouden. Bij de aanleg van de Randweg wordt tevens rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen in de waterhuishouding, in verband met voortschrijdend inzicht met betrekking tot de bestrijding van hoogwater in 's-Hertogenbosch.

4.2 Conclusie: noodzaak en nut van de Randweg

Op basis van het voorgaande kan worden vastgesteld dat het voor een evenwichtige verkeersstructuur van 's-Hertogenbosch en Vught, voor de ruimtelijke ontwikkeling van het zuidwestelijk deel van 's-Hertogenbosch, het Paleiskwartier, Willemspoort en Onderwijsboulevard, alsmede voor de ontwikkeling van Vught-noord noodzakelijk is om de Randweg aan te leggen. De Randweg verbetert de mogelijkheden om het sluipverkeer door de Gement aan te pakken. Alternatieve mogelijkheden kunnen de problematiek niet oplossen.

Het milieueffectrapport Randweg 's-Hertogenbosch-Vught 5

5.1 Inleiding

In het MER Randweg 's-Hertogenbosch-Vught is beschreven op welke wijze de verkeersproblematiek in dit deel van 's-Hertogenbosch en Vught kan worden aangepakt en welke milieu-effecten de verschillende oplossingen met zich brengen. Het MER bestaat uit een hoofdrapport en een bijlagenrapport. In dit hoofdstuk zijn de bevindingen van het MER samengevat.

5.2 Karakterisering studiegebied

Het studiegebied waarbinnen de Randweg zal worden gesitueerd wordt gekarakteriseerd door een complexe structuur en markante overgangen. In het MER is een uitgebreide, thematische beschrijving opgenomen van de bestaande situatie van het studiegebied en de autonome ontwikkeling.

Kenmerkend voor het studiegebied is het contrast tussen enerzijds de wat hoger gelegen en visueel relatief gesloten stedelijke gebieden van Vught-noord en 's-Hertogenbosch en anderzijds de open, laag gelegen agrarische gebieden van de Gement en het Bossche broek, die tevens belangrijke actuele en potentiële natuurwaarden hebben en zijn aangemeld als speciale beschermingszones in het kader van de Habitatrichtlijn. Centraal in het gebied ligt de woonwijk Vughterpoort, die wordt doorsneden door de bestaande Vughterweg en de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Eindhoven. In het studiegebied zijn tevens belangrijke cultuurhistorische waarden aanwezig, die bijvoorbeeld duidelijk zichtbaar zijn in het voormalige fort Isabella.

Door het studiegebied stroomt de Dommel, in het studiegebied ligt het Drongelens kanaal. Het Drongelens kanaal heeft een belangrijke functie in het kader van het hoogwatervrij houden van 's-Hertogenbosch. De grondwatersituatie in het studiegebied wordt gekarakteriseerd door het voorkomen van (diepe)kwel, die van belang is voor de (potentiële) natuurwaarden van de Gement. In het studiegebied speelt een aantal ruimtelijke ontwikkelingen. Voor 's-Hertogenbosch gaat het om de ontwikkelingen in het gebied Willemspoort (ontwikkeling fusieziekenhuis Jeroen Bosch, ontwikkeling Koning Willem I-College), voor de gemeente Vught gaat het om de stedelijke ontwikkeling in het noordelijk deel van Vught.

In de huidige situatie leidt het verkeer op de doorgaande wegen in het studiegebied (met name de Bossche weg/Vughterweg, Vlijmense weg) tot een aantasting van de kwaliteit van het woon- en leefmilieu: de geluidbelasting langs de wegen is hoog. Naar verwachting zal de milieubelasting in de toekomst verder toenemen. Dit zal voor de Vughterweg tevens leiden tot het overschrijden van de normen voor de luchtkwaliteit.

5.3 Programma van eisen, randvoorwaarden en uitgangspunten

Programma van eisen

De Randweg krijgt een functie als regionale en stedelijke verbinding. De weg zal deels binnen de bebouwde kom worden aangelegd. Op grond van de functie en de situering is in het MER het volgende programma van eisen gehanteerd:

- 2x2-strooks gebiedsontsluitingsweg zonder vluchtstroken;
- ontwerp op basis van RONA, Handboek Wegontwerp deel Gebiedsontsluitingswegen en Duurzaam Veilig;
- ontwerpsnelheid alignement 70 kilometer per uur voor delen van de weg buiten de bebouwde kom en 50 kilometer per uur voor delen van de weg binnen de bebouwde kom;
- aansluiting met stedelijke infrastructuur met gelijkvloerse geregelde kruisingen;
- capaciteit > 40.000 mvt/etm;
- geluidarme verharding;
- strooilichtarme verlichting;
- watervrije hoogte 6,2 meter +NAP;
- capaciteit doorstroomopening Drongelens kanaal gelijk aan of groter dan (toekomstige) doorstroomcapaciteit spoorbrug;
- grondwaterneutrale bouwwijze;
- afstand houdend van de reservering voor het vierde spoor.

Uitgangspunten

Op grond van de wet- en regelgeving en het relevante beleid zijn in het MER de volgende uitgangspunten voor de Randweg geformuleerd:

- beperken ruimtebeslag in, en effecten op Gement, Maij en Bossche Broek;
- bundelen van infrastructuur;
- beperken effecten hinder zoals geluid en trillingen en luchtkwaliteit;
- zo mogelijk tegengaan van effecten op bestaande natuurwaarden en ecologische verbindingzones;
- bieden van een duurzame toekomstvastе oplossing.

Randvoorwaarden

De actuele situatie van het studiegebied en de mogelijke optredende ruimtelijke ontwikkelingen in het studiegebied leiden in het MER tot de randvoorwaarden:

- niet onmogelijk maken van een verbreding van het spoor 's-Hertogenbosch-Tilburg/Eindhoven van 3 naar 4 sporen (westelijk van bestaand spoor);
- garanderen van het gewenste veiligheidsniveau (kans 1/150) tegen wateroverlast vanuit de Dommel, Aa en Drongelens Kanaal; dit vertaalt zich in eisen ten aanzien van hoogteligging van de waterkeringen en capaciteitseisen van het Drongelens kanaal; vooralsnog worden daarvoor de bestaande waterkerende hoogtes aangehouden (6,2 meter +NAP bij de Vughterpoort en voor de dijken langs het Drongelens kanaal);
- niet onmogelijk maken van ingrepen om het veiligheidsniveau tegen wateroverlast aan te passen aan de zich wijzigende waterhuishoudkundige situatie;
- het niet onmogelijk maken van (het inrichten of verbeteren van) ecologische verbindingzones tussen Gement en Bossche Broek (dras en droog) en tussen Drongelens kanaal, Dommel en Stadsdommel (aquatisch);
- het niet onmogelijk maken van of beperken van de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de stedelijke contour van Vught en 's-Hertogenbosch.

Daarnaast is in het MER als randvoorwaarde gehanteerd dat de oplossingsrichtingen (alternatieven en varianten voor de manier waarop de Randweg wordt gerealiseerd) moeten voldoen aan een redelijke verhouding van (maatschappelijke) kosten en (maatschappelijke) baten.

Tenslotte moet de Randweg 's-Hertogenbosch voldoen aan de ontwerpeisen van de RONA en van Duurzaam Veilig.

Ten behoeve van het ontwerp van de tunnelbak voor de kruising met de spoorlijn (en ten behoeve van de bepaling van de hoogteligging van eventuele andere varianten) is als maatgevend peil van de waterstand een hoogte van 4,9 meter + NAP aangehouden.

5.4 Alternatieven en varianten

In het MER is beschreven waarom alleen de Randweg probleemoplossend is en in het MER in beschouwing is genomen.

Varianten in het MER

Het MER heeft zich derhalve gericht op de Randweg als basisvariant en enkele varianten voor het middengedeelte van het tracé (het gedeelte parallel aan de spoorlijn, tussen de spoorlijn en het Drongelens kanaal). De in het MER beschreven en bestudeerde varianten zijn:

- basisvariant
- variant 1: halfverdiepte variant: deze variant is er op gericht om de hinder voor de woon- en leefomgeving in het woongebied van de Vughterpoort te verkleinen en de uitstraling (zichtbaarheid, geluid) naar de Gement te verminderen
- variant 2: variant met steil talud Drongelens kanaal: deze variant is er op gericht het ruimtebeslag in de Gement zo mogelijk te beperken.

Het noordelijk en zuidelijk deel is voor de drie varianten gelijk. De verschillen tussen de drie varianten hebben betrekking op verschillen in de hoogteligging voor het middengedeelte en in de inrichting van de oevers van het Drongelens kanaal. Het horizontaal alignement van de drie varianten is (nagenoeg) gelijk.

Scenario's aangaande verkeer

Omdat de toekomstige verkeerssituatie per definitie onzeker is, is in het MER gewerkt met vier scenario's voor het verkeer. Deze scenario's bestaan uit een combinatie van twee variabelen, namelijk de snelheid die zal worden toegelaten op de Randweg (50 of 70 kilometer per uur) en de mate van succes van het beleid aangaande verkeer en vervoer (wel of niet realiseren van de doelstellingen van SVV II). Dit heeft geleid tot vier scenario's voor de verkeerssituatie, namelijk:

- scenario 50-1: op de Randweg wordt een snelheid van 50 km/uur toegestaan, de doelstellingen van het verkeers- en vervoersbeleid worden gerealiseerd
- scenario 70-1: op de Randweg wordt een snelheid van 70 km/uur toegestaan, de doelstellingen van het verkeers- en vervoersbeleid worden gerealiseerd
- scenario 50-2: op de Randweg wordt een snelheid van 50 km/uur toegestaan, de doelstellingen van het verkeers- en vervoersbeleid worden niet gerealiseerd
- scenario 70-2: op de Randweg wordt een snelheid van 70 km/uur toegestaan, de doelstellingen van het verkeers- en vervoersbeleid worden niet gerealiseerd.

Deze scenario's zijn in het MER gehanteerd als basis voor de beoordeling van het probleemoplossend vermogen van de Randweg en als basis voor de verkeerscijfers die in het MER zijn

gehanteerd als input voor de berekeningen van de geluidemissie en de effecten op de luchtkwaliteit.

5.5 Milieu-effecten

5.5.1 Inleiding

In het MER is een thematische beschrijving van de effecten van de Randweg (voor de drie varianten) opgenomen. In deze paragraaf van de toelichting is een samenvattende beschrijving en beoordeling van de effecten opgenomen. Daarbij wordt in eerste instantie ingegaan op de effecten en de beoordeling daarvan van de basisvariant, vervolgens wordt ingegaan op de varianten 1 (halfverdiept) en 2 (steil talud).

5.5.2 Effecten en beoordeling varianten

Basisvariant

De basisvariant is totstandgekomen na een langdurig proces van ontwerp, overleg en bijstellen. De uitkomst van dit proces is een wegontwerp waarin zo veel mogelijk rekening is gehouden met de bestaande waarden en functies in het inpassingsgebied. In vergelijking met de basisvariant, zoals beschreven in de startnotitie, is het alignement verder geoptimaliseerd voor het gedeelte juist ten noorden van de tunnelbak. Hier is uiteindelijk gekozen voor een ligging dicht bij de spoorlijn, waardoor het ruimtebeslag in het noordelijk deel van het Isabellabosje (verder) is verkleind.

Ondanks de grote inspanningen om effecten te voorkomen en beperken heeft de basisvariant gevolgen voor het milieu. De gevolgen zijn grotendeels gerelateerd aan het ruimtebeslag en de waarden van het gebied waar de Randweg wordt gesitueerd en aan het gebruik van de weg door autoverkeer (emissie van geluid, zichtbaarheid).

Met name ter hoogte van het Isabellabos, langs het bestaande kanaal en in het gebied tussen het ziekenhuis en de school gaan kleine arealen van gebieden met (beperkte) natuurwaarden verloren. De aardkundige, cultuurhistorische en archeologische waarden van het gebied dat verloren gaat zijn gering.

Een deel van de effecten op natuurwaarden is tijdelijk (bijvoorbeeld de aantasting van de flora op de dijk van het Drongelens kanaal). De aantasting van het Habitatgebied blijft beperkt tot de uiterste rand. Het slotenpatroon in het oostelijk deel van de Maij wordt door de basisvariant in principe niet structureel geraakt. Wel is wel een kleine verschuiving van de sloot nodig vanwege het de door het waterschap gestelde eisen aan waterkerende hoogtes en de daaraan gerelateerde opbouw van de dijklichamen en noodzakelijke ruimte voor ecologische verbindingsszones. Echter, de wezenlijke kenmerken van het gebied worden

niet aangetast. Dit wordt mede veroorzaakt door het gegeven dat de Randweg grondwaterneutraal zal worden gerealiseerd. De voor Maij en Gement essentiële (diepe) kwelstroom wordt door de Randweg niet beïnvloed. Aandacht hiervoor in de aanlegfase is noodzakelijk. Een deel van het Isabellabosje zal door de aanleg van de Randweg verloren gaan.

Een van de positieve effecten voor de Gement is het afsluiten van de Honderdmorgensedijk, die in de huidige situatie, mede als gevolg van de onvoldoende capaciteit van de Vughterweg en de Vlijmenseweg, functioneert als sluiproute. De geluidbelasting in Maij en Gement neemt hierdoor af. Door het afsluiten van de Honderdmorgensedijk wordt tevens de leefbaarheidssituatie in Vught-noord (Kampdijklaan) verbeterd. Voor de Kampdijklaan geldt dat door de recent ingestelde 30 kilometerzone de belasting door wegverkeer reeds wordt aangepakt. Het afsluiten van de Honderdmorgensedijk voor doorgaand verkeer wordt (mede) mogelijk gemaakt door het aanleggen van de Randweg als alternatieve route: zonder Randweg zou er een sterke druk blijven bestaan om de Honderdmorgense dijk niet af te sluiten. Door de gemeenten is aangegeven dat met het voornemen tot het afsluiten van de Honderdmorgensedijk wordt geanticipeerd op de aanleg van de Randweg.

De Randweg kan een duidelijke verbetering geven van de akoestische situatie, met name voor het gebied Vughterpoort. Door de Randweg zal de verkeersbelasting op de Vughterweg sterk afnemen, waardoor de geluidbelasting zowel op de bebouwing langs de Vughterweg als op de woningen van de Willem van Oranjelaan sterk zal afnemen. De toename van de geluidbelasting door de Randweg is beperkt; daarvoor is het wel nodig dat geluidschermen worden geplaatst tussen de Randweg en de spoorlijn. Zonder geluidschermen neemt de geluidbelasting op de achterzijde van de woningen aan de Willem van Oranjelaan toe, waarbij de maximale geluidbelasting bij nagenoeg alle woningen lager blijft dan 55 dB(A) (zonder correctie ex artikel 103 Wgh) bij een snelheid op de Randweg van 50 kilometer per uur. Bij een snelheid van 70 km/uur is de geluidbelasting (situatie zonder schermen, zonder aftrek cf Wet geluidhinder) circa 2 tot 3 dB(A) groter.

Door de aanleg van de ontsluitingsweg door Vught-noord neemt daar lokaal de geluidbelasting toe (ten opzichte van de referentiesituatie, die echter beter is dan de huidige situatie); dit effect is echter niet toe te schrijven aan de Randweg.

Ook voor het Willem I-college en het ziekenhuis neemt de geluidbelasting als gevolg van het aanleggen van de Randweg af. De geluidbelasting van de gevels langs de Vlijmense weg neemt sterk af; ook de geluidbelasting van het binnenterrein van de school wordt lager. Daartegenover staat voor het Koning Willem I-college een toename van de geluidbelasting op de gevels die gericht zijn naar de Randweg. De trillinghinder langs de Vlij-

mense weg neemt sterk af na aanleg van de Randweg. Voor het ziekenhuis leidt de Randweg tot een lagere geluidbelasting. Voor het ziekenhuis blijft, ook na aanleg van de Randweg, gelden dat er een 'stille' kant is (aan de zuidzijde, gericht naar de Gement) en een zijde die wordt belast met verkeersgeluid. Door aanpassing van de verharding van bestaande wegen en het toepassen van een geluidarme verharding voor de Randweg neemt de geluidbelasting op het ziekenhuis af. Daarbij wordt voorzien in een reconstructie van de bestaande Vlijmenseweg tot aan de nieuwe entree van het ziekenhuisterrein, gelijktijdig met de aanleg van de randweg. Het oostelijk deel van de Vlijmenseweg – vanaf de aansluiting met het ziekenhuis tot aan het Willems- en Wilhelminaplein – wordt gereconstrueerd nadat de randweg gereed is en in gebruik is genomen.

De verkeersintensiteit op de voormalige RW764, nabij de woonwijk de Heun, nemen als gevolg van de Randweg toe. De toename is vergelijkbaar met de toename waarmee bij het vaststellen van het bestemmingsplan voor de Heun rekening is gehouden. De Randweg leidt hier dan ook niet tot wijzigingen in de geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie.

De Randweg zal een positief effect hebben op de luchtkwaliteit langs de Vughterweg. Overschrijding van de normen, die hier in de autonome situatie zullen ontstaan, kunnen worden voorkomen door de aanleg van de Randweg. (Direct) langs het tracé van de Randweg liggen geen woningen. Er zullen door de Randweg dan ook geen luchtkwaliteitsproblemen ontstaan.

De Randweg is bedoeld om de verkeers- en vervoersproblematiek van de zuidwestflank van 's-Hertogenbosch duurzaam op te lossen. Een goede verkeersontsluiting en een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer is niet alleen noodzakelijk om de huidige ruimtelijke functies goed te laten functioneren, maar is ook essentieel voor de ontwikkeling van Paleiskwartier, Willemspoort, Onderwijsboulevard en Vught-Noord. Uit de uitgevoerde verkeersmodellering blijkt dat de Randweg een goede oplossing kan bieden voor het verkeers- en vervoersprobleem in het studiegebied.

Variant 1: halfverdiepte ligging

Variant 1 met een gedeeltelijk halfverdiept aangelegde Randweg is ontwikkeld om de hinder in de woon- en leefomgeving van de Vughterpoort verder te reduceren en om tevens de effecten op de Maij (geluid, visuele effecten) te beperken.

Bij het uitwerken van de halfverdiepte variant is er voor gekozen om de hoogteligging aan te passen aan het maximale waterpeil die in het Drongelens kanaal (bij een worst-caseaannname) kan optreden, zodanig dat geen extra voorzieningen nodig zijn om de weg droog te houden. Door deze aanpak kan deze variant achter de Willem van Oranjelaan maximaal ongeveer 2 meter lager worden gelegd dan de basisvariant, waarbij het verschil in

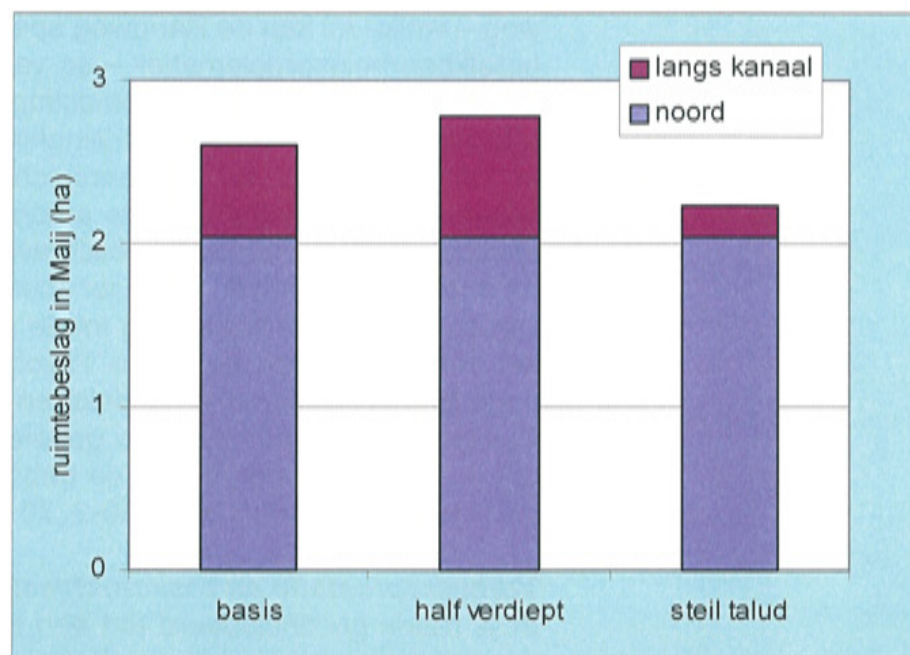
hoogteligging met de basisvariant bij de brug over het Drongelens kanaal terugloopt tot 0.

De verkeerskundige effecten en het probleemoplossend vermogen van variant 1 zijn gelijk aan die van de basisvariant. Voor een groot deel van de aspecten zijn de effecten van de halfverdiepte variant gelijk aan de effecten van de basisvariant.

De halfverdiepte variant leidt tot een lagere geluidbelasting op de achterkant van de woningen aan de Willem van Oranjelaan, met name op eerste en tweede verdieping. Het verschil bedraagt maximaal ongeveer 4 dB(A), zowel voor de verkeersscenario's met 50 kilometer per uur als 70 kilometer per uur. In vergelijking met de basisvariant leidt variant 1 er toe dat er – om te kunnen voldoen aan de normstelling voor geluidhinder – een korter en minder hoog geluidscherm nodig is tussen de Randweg en de woningen van de Willem van Oranjelaan. Door de verdiepte ligging neemt tevens de zichtbaarheid van het verkeer van de (bovenverdieping) van de woningen aan de Willem van Oranjelaan af, terwijl het uitzicht over Maij en Gement beter behouden blijft. Ook vanuit de Maij – dat wil zeggen vanaf de dijk langs het Drongelens kanaal – is het verkeer op de Randweg bij de halfverdiepte ligging minder zichtbaar.

Als gevolg van de voor deze variant gehanteerde ontwerpuitgangspunten (hoogte en taluds van de dijkje tussen weg en Drongelens kanaal) leidt variant 1 tot een iets groter ruimtebeslag in de Maij (figuur 5.1). Overigens kan daarbij, evenals in de basisvariant, de bestaande bermsloot in principe blijven liggen met uitzondering van het noordelijke deel; een beperkte verlegging is nodig om de benodigde kades en het doorstroombprofiel van het Drongelenskanaal te kunnen maken.

De kosten van deze variant liggen in dezelfde orde van grootte als de basisvariant.



Figuur 5.1: Ruimtebeslag in Gement voor de drie varianten

Variant 2: steil talud Drongelens kanaal

Variant 2 heeft een steil (hard) talud op de oever tussen kanaal en Randweg. Het doel hiervan is om de verschuiving van het kanaal en de dijk zo veel mogelijk te beperken. Het horizontaal en verticaal alignement van deze variant is gelijk aan de basisvariant. Verkeerskundig leidt deze variant dan ook tot dezelfde mate van probleemoplossendheid. Bij deze variant is het verschuiven van de dijk van het kanaal en het ruimtebeslag in de Maij geminimaliseerd (figuur 5.1).

Als gevolg van het harde en steile talud van de oever van het Drongelens kanaal gaat een deel van de ecologische (verbindings)functie van het kanaal verloren. De verbinding wordt niet geheel verbroken, omdat de westelijke kanaaloever aanwezig blijft; ook kan onder het steile talud nog een (smalle) plasberm worden aangelegd. Potentiële groeiplaatsen voor dijkflora gaan ter plaatse van het steile talud permanent verloren.

De akoestische effecten van deze variant zijn vergelijkbaar met de effecten van de basisvariant.

De kosten van deze variant zijn vergelijkbaar met de kosten van de basisvariant.

5.5.3 Effecten van de scenario's

Naast de drie varianten voor de Randweg is in het MER aandacht besteed aan verschillende scenario's voor de ontwikkeling van het verkeersaanbod in de planperiode. In het MER zijn de effecten van de drie varianten – voorzover relevant – bepaald voor de verkeersscenario's.

In het MER is beschreven dat de scenario's van belang zijn voor de beoordeling van de verkeerskundige prestatie van de Rand-

weg – welke rol kan de Randweg spelen bij het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek – en van de milieueffecten die zijn gerelateerd aan de verkeersbelasting van de weg (geluidhinder, effecten op de luchtkwaliteit, trillinghinder).

In het MER zijn de verkeerstechnische aspecten van de bestaande wegenstructuur, de autonome ontwikkelingen en de effecten van de Randweg beschreven. Voor de Randweg zijn de effecten beschreven voor vier scenario's, die combinaties zijn van scenarios met betrekking tot de algemene ontwikkeling van het verkeersaanbod (scenario 1: volgens vigerend beleid, scenario 2: niet realiseren van beleid) en het snelheidsregime op de Randweg (50 km/uur voor de gehele Randweg of 70 kilometer per uur voor de delen buiten de bebouwde kom). Dit leidt in het MER tot de scenario's 50-1, 50-2, 70-1 en 70-2.

Verkeersprestatie en toekomstvastheid

Er is reeds geconcludeerd dat een ingrijpende verbetering van de wegenstructuur in het studiegebied noodzakelijk is om in de toekomst een vlotte en veilige afwikkeling van het verkeer mogelijk te maken. De ontoereikendheid van de bestaande infrastructuur wordt geïllustreerd door de zeer hoge I/C-verhoudingen (de verhouding tussen het verkeersaanbod I (zoals bepaald met behulp van het verkeersmodel) en de capaciteit van de weg C) op een aantal wegen in het plangebied.

Met name op de doorgaande wegen (Vlijmenseweg, Vughterweg) treden I/C-waarden (ver) boven 1 op, hetgeen duidt op een zeer slechte verkeersafwikkeling. Deze situatie frustreert niet alleen het goed functioneren van 's-Hertogenbosch, maar is tevens een ernstige bedreiging voor de ontwikkeling van het Paleiskwartier, de Onderwijsboulevard en Willemspoort. Deze ontwikkeling is meegenomen in de verkeersmodellen en komt onder andere tot uiting in de sterke toename van de verkeersbelasting van de Vlijmense weg. De genoemde ontwikkelingen zijn kernpunten van het ruimtelijk en economisch beleid van 's-Hertogenbosch.

De in het kader van het MER uitgevoerde modelberekeningen laten zien dat door de Randweg 's-Hertogenbosch de bereikbaarheidsproblematiek in het studiegebied kan worden opgelost. Voor de periode tot 2015 – het gehanteerde modeljaar – zijn de genoemde ontwikkelingen in 's-Hertogenbosch voor een belangrijk deel gerealiseerd. Dit betekent dat voor de periode 2002-2015 een lokaal zeer sterke groei van het verkeersaanbod optreedt als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen, maar dat voor de periode daarna het verkeersaanbod de normale trend zal volgen en geen extra toename zal laten zien door verdere ruimtelijke ontwikkelingen.

De in het MER gepresenteerde modelresultaten laten zien dat de Randweg zal leiden tot een goede spreiding van het verkeer over het wegennet. De Randweg zelf zal als hoofdader gaan functioneren en het bestaande wegennet in belangrijke mate ontlasten.

Voor enkele wegen – met name de Vlijmenseweg – blijven de I/C-verhoudingen aan de hoge kant, zodat hier wellicht aanvullende maatregelen nodig zijn.

De capaciteit van de Randweg is voor de scenario's 50-1 en 50-2 ruim voldoende voor de periode tot 2015. Voor de periode daarna – met een naar verwachting minder sterke groei van het verkeersaanbod – is dan nog voldoende restcapaciteit aanwezig. Voor de scenario's 70-1 en 70-2 wordt de capaciteitsgrens van de Randweg eerder bereikt; voor het planjaar 2015 wordt dan bij model 70-2 een I/C-verhouding rond 1 verwacht. Deze toename van de intensiteit op de Randweg wordt voor een deel veroorzaakt door een grotere rol van de Randweg als alternatieve route (via de Randweg in plaats van over de A2 en A59); ook trekt de Randweg bij de scenario's 70-1 en 70-2 meer verkeer aan van het onderliggende wegennet (zoals de Vlijmenseweg).

Overigens kan hierbij worden aangetekend dat het in het MER gebruikte verkeersmodel bij de toedeling van verkeer aan wegvakken niet kijkt naar de beschikbare capaciteit en de afwikkelingskwaliteit; in de feitelijke situatie zal het (niet-bestemmings)verkeer een alternatieve route (bijvoorbeeld via A2 en A59) kiezen als de Randweg te vol is.

De verschillen tussen de scenario's 1 en 2 zijn betrekkelijk klein. Voor het studiegebied wordt dit deels veroorzaakt door de dominantie van de ruimtelijke ontwikkelingen in 's-Hertogenbosch zelf, die zullen leiden tot een sterke groei van het verkeersaanbod.

Milieu-effecten scenario's

De verschillen in de toegestane snelheid op de Randweg komen tot uiting in verschillen in de milieubelasting van de omgeving van de weg.

De scenario's met een snelheid van 70 kilometer per uur leiden, zowel bij de basisvariant als bij de halfverdiepte variant, tot een duidelijk hogere belasting van de omgeving met geluid. Dit effect is waarneembaar in het open gebied van de Gement en bij de geluidgevoelige bestemmingen langs de Randweg.

Voor de woningen in de Vughterpoort is het verschil (tussen de scenario's 50-1 en 70-2) ongeveer 1 tot 3 dB(A), zowel bij de basisvariant als bij de halfverdiepte variant. Ook bij het Koning Willem I-College is het verschil in geluidbelasting op de naar de Randweg gekeerde gevels van deze orde van grootte.

5.5.4 Meest-milieuvriendelijk alternatief

In het MER is het wettelijk verplichte meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA) beschreven.

In de startnotitie is aangegeven dat de basisvariant kan worden beschouwd als het meest-milieuvriendelijk alternatief. In de richtlijnen is aangegeven dat er een verdere optimalisatie van het tracé mogelijk zou kunnen zijn. Op basis hiervan is het aligne-

ment van de varianten aangepast, waardoor het ruimtebeslag in het noordelijk deel van het Isabellabos is beperkt.

Uit de beschrijving van de effecten van de varianten blijkt dat voor een aantal milieuaspecten de Randweg leidt tot positieve milieu-gevolgen; dit zijn met name de aspecten die te maken hebben met de leefomgeving. Anderzijds hebben alle varianten effecten op natuurwaarden. Door het gebruik van een geluidarm verhardingstype wordt de geluidemissie door een brongerichte maatregel aangepakt. Voor het MMA is daarom ook het snelheidsregime van 50 kilometer per uur als bronmaatregel gehanteerd.

Aangrijpingspunt voor het MMA is – naast het optimaliseren van het tracé zoals aangegeven in de richtlijnen – het verder beperken van de effecten op natuurwaarden. Daarbij zou variant 1(halfverdiept) als startpunt moeten worden genomen, omdat deze zowel voor de leefomgeving in de Vughterpoort als voor de Maij deze variant als meest gunstig kan worden beoordeeld. Een negatief aspect van deze variant is echter het (iets grotere) ruimtebeslag in de Maij. Dit kan verder worden teruggebracht door de taluds van de kanaaldijken aan te passen en eventueel de ruimte tussen weg en kanaal krapper te dimensioneren.

Bij het MMA worden maatregelen genomen om de emissie van licht en geluid naar de Maij verder terug te dringen. Met name ter plaatse de aansluiting van de Magistratenlaan op de Randweg bij de brug over het Drongelens kanaal – hooggelegen en zichtbaar vanuit de Maij – zal een goede afscherming leiden tot een beperking van de hoeveelheid geluid in de Maij en tot een vermindering van de visuele effecten van de Randweg.

Motivering van het plan

6

6.1 Inleiding

Het voornemen bevat twee hoofdelementen waarvoor een keuze noodzakelijk is:

- de keuze van de inrichtingsvariant (keuze uit de drie varianten die in het MER in beschouwing zijn genomen);
- de keuze voor het snelheidsregime op de Randweg (keuze uit de in het MER beschreven scenario's 50 en 70 kilometer per uur).

In dit hoofdstuk is de motivering van de keuzes voor deze beide hoofdelementen opgenomen.

De verdere uitwerking van het plan en de beleidskeuzes die daarbij zijn gemaakt komen aan de orde in hoofdstuk 7 bij de beschrijving van het plan.

6.2 Keuze voor halfverdiepte variant

In het MER zijn drie varianten beschreven voor de manier waarop de Randweg kan worden aangelegd. Het MER geeft inzicht in de milieu-effecten van de drie varianten. Mede op basis van het MER is er voor gekozen om de Randweg aan te leggen volgens de halfverdiepte variant. De keuze voor deze variant is gebaseerd op de volgende overwegingen.

Op grond van het uitgevoerde onderzoek kan worden vastgesteld dat de drie varianten voldoen aan de doelstellingen die met dit plan worden nagestreefd. De drie varianten hebben verkeers-technisch dezelfde functionaliteit.

De geraamde kosten van de drie varianten zijn niet onderscheidend: elk van de drie onderzochte varianten kan in principe

worden aangelegd binnen de budgetten die hiervoor zijn gereserveerd.

Er is geen relevant onderscheid tussen de drie varianten met betrekking tot de effecten op de wezenlijke kenmerken van de (als zodanig aangemelde) speciale beschermingszone Habitrachtlijn. Het ruimtebeslag van de halfverdiepte variant in de Maij is (in oppervlakte) marginaal groter dan het ruimtebeslag van de basisvariant en beperkt groter dan bij de variant steil talud (figuur 5.1); bij geen van de drie varianten worden echter de wezenlijke kenmerken van de Gement (waaronder de Maij) aangetast.

Tussen de drie varianten bestaat geen onderscheid met betrekking tot de effecten op de waterhuishouding (oppervlaktewater en grondwater).

Relevant voor het aanduiden van de halfverdiepte variant zijn met name de effecten die het gevolg zijn van het gebruik van de Randweg. Het verkeer op de Randweg leidt tot geluidbelasting in de woonomgeving van de Vugtherpoort en in de Gement. Door middel van geluidwerende maatregelen is het voor de drie varianten mogelijk om de geluidbelasting in de woonwijk Vugtherpoort te reduceren tot de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Om dit te kunnen realiseren zijn voor de basisvariant en de variant met steil talud langere en hogere geluidschermen nodig dan voor de halfverdiepte variant (tabel 6.2), bij alle varianten te situeren tussen de spoorlijn en de Randweg. Hogere en langere schermen worden om twee redenen als minder gewenst beschouwd: langere en hogere schermen leiden – ook als ze absorberend worden uitgevoerd – tot reflectie van spoorlawaaï en daarmee tot een hogere geluidbelasting op de gevels van de woningen aan de Willem van Oranjelaan; de tweede reden is dat langere en hogere schermen een grotere visuele barrière vormen tussen de Vugtherpoort en de Gement.

Verder kan worden aangevoerd dat het de voorkeur verdient om door een uitgekiend ontwerp effecten naar de omgeving te voorkomen boven het beperken van de effecten door het nemen van aanvullende maatregelen. Dit sluit immers aan bij de beleidsuitgangspunten zoals die in het landelijk milieu- en natuurbeleid zijn vastgelegd: in eerste instantie moet worden gestreefd naar het voorkomen van effecten (brongerichte maatregelen), in tweede instantie naar mitigerende maatregelen en in derde instantie naar compensatie.

Tabel 6.1: Benodigde lengte en breedte van geluidschermen langs de Randweg ter hoogte van de Vugterpoort voor verschillende varianten en scenario's, op basis van de berekeningen in het MER

Variant	scenario	geluidscherm	
		lengte (m)	maximale hoogte (m)
steil talud	50-1	700	2,5
	70-2	700	5
halfverdiept	50-1	350	2
	70-2	700	5

Een verdere overweging om te kiezen voor de halfverdiepte variant is dat door de lagere ligging van een deel van het tracé de visuele uitstraling van de weg (en de zichtbaarheid vanuit de Gement van het verkeer dat van de Randweg gebruik maakt) naar de Gement wordt beperkt. De halfverdiepte variant past daardoor beter bij de beleidsdoelstellingen voor de Gement.

Tenslotte wordt opgemerkt, dat de variant met steil talud vanwege strijdigheid met de doelstellingen aangaande de ecologische functie van het Drongelens kanaal niet in aanmerking komt om te worden aangeduid als het voorkeursmodel. In vergelijking met de halfverdiepte variant biedt deze variant geen voordelen. De variant steil talud leidt tot een aantasting van de ecologische verbindingsfunctie van het Drongelens kanaal, die bij de basisvariant en de halfverdiepte variant wel in stand kan worden gehouden. Daarnaast biedt de variant steil talud minder flexibiliteit in het geval dat – vanwege een eventuele vergroting van de afvoercapaciteit van het Drongelens kanaal in het kader van de hoogwaterbestrijding – een verruiming van het profiel noodzakelijk wordt.

6.3 Verkeer: maximale snelheid op de Randweg

In het MER zijn vier scenario's voor de verkeersbelasting van de Randweg in beschouwing genomen. De scenario's zijn gebaseerd op

- de mate van effectiviteit van het verkeersbeleid en
- het snelheidsregime op de Randweg.

De beschrijving in het MER van de effecten van de scenario's op de verkeersbelasting van de Randweg maken duidelijk dat de effectiviteit van het generieke verkeersbeleid van belang is voor de verkeersintensiteit op de Randweg en daarmee op de uitstralingseffecten van de Randweg. Binnen de kaders van dit bestemmingsplan kunnen echter geen generieke verkeersmaatregelen worden opgenomen. Ten behoeve van dit bestemmingsplan wordt uitgegaan van het uitvoeren van het generieke verkeersbeleid. Dit komt op het hanteren van scenario 1 uit het

MER als basis voor de beschrijving van de verkeersbelasting op de Randweg (en de daaraan gekoppelde effecten).

Het tweede element in de verkeersscenario's is het snelheidsregime op de Randweg. Voor de Randweg is in het MER gekeken naar een scenario met een snelheid van respectievelijk 50 en 70 kilometer per uur voor het gehele traject.

Op basis van de verkeersmodellering en de effectenstudie in het MER werd er in het (voor)ontwerpbestemmingsplan voor gekozen om voor de Randweg binnen het plangebied een maximum snelheid van 50 kilometer per uur in te stellen. Deze keuze werd gebaseerd op de volgende overwegingen van verkeerskundige en milieutechnische aard.

Een hogere maximumsnelheid op de Randweg zou tot een hogere verkeersbelasting op de Randweg leiden, onder andere doordat meer verkeer in de verkeersrelatie A2-A59 van de Randweg gebruik zou maken als alternatief voor de route over het hoofwegennet; een dergelijk gebruik van de Randweg zou strijdig zijn met de functie van de weg als provinciale/regionale gebiedsontsluitingsweg. Door de grotere belasting van de Randweg bij een snelheidsregime van 70 kilometer per uur zou daarnaast de doorstroming van de weg negatief worden beïnvloed.

De combinatie van een groter verkeersaanbod en een hogere rijsnelheid leidt bij het scenario met 70 kilometer per uur tot een hogere belasting van de omgeving van de Randweg met geluid en luchtverontreinigende stoffen. Dit effect is waarneembaar in de Gement – waar bij het 70 kilometer per uur scenario een groter areaal wordt belast met geluid – en in de woonomgeving van de Vughterpoort. Voor de Vughterpoort is in het MER beschreven dat bij het scenario met 70 kilometer per uur – in vergelijking met het scenario 50 kilometer per uur – langere en hogere geluidschermen noodzakelijk zijn om de geluidbelasting in de woonomgeving terug te brengen naar de voorkeursgrenswaarde (tabel 6.1). Langere en hogere schermen worden als minder gewenst beschouwd vanwege de visuele relatie tussen de Vughterpoort en de Gement en vanwege de reflectie van spoorgeluid. Door het instellen en handhaven van een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur zou een substantiële bijdrage kunnen worden geleverd aan het voorkomen van geluidhinder.

Ten tijde van het aanvang van vooroverleg/inspraak met betrekking tot het (voor)ontwerpbestemmingsplan was duidelijk, dat er een verschil van mening was tussen de gemeenten en de provincie over de aan te houden snelheid voor dit soort wegen. Uit overleg en nadere gedachtewisseling moest blijken of een aan te houden snelheid van 50 kilometer per uur voor de provincie in deze situatie als mitigerende maatregel acceptabel zou kunnen zijn. Door de provincie heeft een uitgebreide beoordeling plaatsgevonden of een 50 kilometerweg acceptabel zou kunnen zijn. Deze beoordeling is neergelegd in een dienstadvies van de afde-

ling REW d.d 4 december 2003, welk advies is onderschreven door de Provinciale Planologische Commissie in diens advies d.d.13 januari 2004 over het (voor-)ontwerpbestemmingsplan Randweg. Dit advies is integraal opgenomen als bijlage bij deze toelichting. Een samenvatting van dit advies is hierna opgenomen in hoofdstuk 11. *Overleg/advies ex artikel 7.20 Wet Milieubeheer c.q. ex artikel 10 Bro en verslag inspraak.*

Gezien de duidelijke uitkomst van deze beoordeling door de provincie moet een Randweg met een snelheidsregime van 50 km/u als niet haalbaar worden beschouwd. Voor de Randweg is daarom het ontwerp aangepast en toegerust op een snelheidsregime van 70 kilometer per uur .

Beschrijving van het plan 7

7.1 De Randweg

7.1.1 Tracé

Randweg als onderdeel van een provinciale/stadsgewestelijke gebiedsontsluitingsweg

De provinciale/stadsgewestelijke gebiedsontsluitingsweg loopt van de A59 (knooppunt Vlijmen) tot de A2 (knooppunt Vught). Een gedeelte van deze gebiedsontsluitingsweg bestaat uit bestaande wegen, die bij de aanleg van de Randweg in hun huidige vorm behouden blijven en zullen overlopen in de randweg. Deze te handhaven weggedeelte zijn in het noorden de Vlijmense weg en in het zuiden de voormalige Rijksweg 764.

De Randweg wordt uitgevoerd met een 2x2-rijstrooks wegprofiel.

Tracé

Vanaf de westelijke grens van het inpassingsgebied (aansluiting op bestaande Vlijmenseweg westelijk van de kruising met de Oude Vlijmenseweg) heeft het tracé – van west naar oost – het volgende verloop. Ten oosten van het Willem Alexanderziekenhuis buigt de weg in zuidoostelijke richting, om zuidelijk van het Koning Willem I College (KWIC) weer af te buigen in westelijke richting. Voor de ontsluiting van de wijk de Wolfsdonken en het zuidelijk deel van 's-Hertogenbosch is oostelijk van het ziekenhuis een T-aansluiting voorzien. Bij het Koning Willem I-college is de weg zo ver als mogelijk in noordelijke richting opgeschoven. Verder opschuiven is hier niet mogelijk vanwege de harde fysieke beperking van het KWIC in de stedelijke ontwikkelingszone en vanwege de geluidhinder op het scholencomplex. Tussen he

KWIC en het Drongelens kanaal komt de aansluiting van de Magistratenlaan. Direct ten oosten van de T-kruising passeert de Randweg via een brug het Drongelens kanaal. Het wegdek ligt hier (vanwege de benodigde doorstroomopening en -hoogte) op ongeveer 7,2 meter +NAP (as van de weg). Op het 'schiereiland' Vughterpoort ligt de weg parallel aan, en zo dicht mogelijk tegen de spoorlijn, waarbij rekening is gehouden met de reservering vanwege een toekomstige uitbreiding naar vier sporen. Tussen het noordelijke uiteinde van de tunnelbak en de brug over het Drongelens kanaal loopt de Randweg zo lang mogelijk in een halfverdiepte ligging. De halfverdiepte ligging gaat over in de tunnelbak van de ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn en de Vughterweg/Bosscheweg. Het diepste punt van de tunnelbak ligt ongeveer op -2.1 meter NAP. Dit punt ligt onder de constructiedikte. Na de kruising van spoor en Bosscheweg/Vughterweg sluit de Randweg aan op de voormalige rijksweg 764, direct noordelijk van hotel De Witte. De hoogteligging van het wegdek is hier zodanig dat het realiseren van een ecologische verbindingszone niet onmogelijk wordt gemaakt: het aanleggen van ecoducten is mogelijk.

7.1.2 Aansluitingen

De aan te leggen Randweg wordt op drie plaatsen aangesloten op het onderliggende wegennet. Het onderliggende wegennet wordt op enkele plaatsen, in relatie tot de aanleg van de Randweg, aangepast. De vorm en de locatie van de aansluitingen is zodanig gekozen, dat er een goede verkeersrelatie ontstaat tussen de Randweg en de te ontsluiten delen van 's-Hertogenbosch en Vught-noord. Daarnaast zijn de plaats en de vorm van de aansluitingen alsmede de aanpassingen van het onderliggend wegennet gericht op het voorkomen van sluipverkeer. De aansluitingen van de Randweg worden vanwege de ruimtelijke beperkingen en zuinig gebruik van ruimte in principe uitgevoerd als kruispunten voorzien van verkeersregelininstallaties.

Aansluiting Vlijmenseweg

De bestaande Vlijmenseweg wordt door de Randweg in twee delen geknipt. Het westelijke gedeelte, vanaf de aansluiting op de A59, loopt over in de aan te leggen Randweg, die op het terrein van de voormalige Willem I kazerne afbuigt in zuidoostelijke richting. Het oostelijke deel van de Vlijmense weg wordt omgebogen in zuidelijke richting om op het terrein van de voormalige Willem I-kazerne, tussen het ziekenhuis en het KWIC met een kruising aan te sluiten op de nieuw aan te leggen Randweg. Via het oostelijke gedeelte van de Vlijmenseweg wordt de verkeersrelatie gelegd tussen de Randweg, de ontwikkelingslocatie Willemspoort en het huidige Willems- en Wilhelminaplein en via dit plein met de oostelijk deel van de binnenring van 's-Hertogen-

bosch. Het oostelijk gedeelte van de Vlijmenseweg blijft gehandhaafd in de huidige vorm.

Aansluiting Magistratenlaan

De Magistratenlaan – de huidige Parallelweg – ten westen van de spoorlijn wordt over de Vlijmenseweg doorgetrokken naar de Randweg. Via deze aansluiting ontstaat een verkeersrelatie tussen de Randweg en het Paleiskwartier en de Onderwijsboulevard. De Magistratenlaan wordt met een T-kruising aangesloten. Vanwege het te overbruggen hoogteverschil met de te handhaven Vlijmenseweg (en vanwege de voor het kunstwerk over het Drongelens kanaal benodigde hoogte) ligt het kruisingsvlak hier hoger dan het aangrenzende maaiveld van het noordelijk deel van de Gement.

Aansluiting Vught-noord

De derde aansluiting van het onderliggend wegennet op de Randweg ligt nabij motel de Witte. Deze aansluiting legt de relatie tussen de Randweg en het noordelijke deel van Vught en, via de Vughterweg, het Willems- en Wilhelminaplein en de binnenstadsring van 's-Hertogenbosch.

Het onderliggende wegennet – in de bestaande situatie een ingewikkelde configuratie van verbindingswegen – wordt hier gereconstrueerd vanwege de aansluiting op de Randweg en vanwege de voorgenomen aanleg van de noordelijke ontsluitingsweg Vught (via een tunnel onder de spoorlijn in westelijke richting). Om de aansluiting mogelijk te maken wordt hier tussen de spoorlijn en de Randweg een rotonde aangelegd, waarop aansluiten de Bosscheweg (vanuit het zuiden), de Vughterweg (vanuit het noorden) de aansluiting op de Randweg en de noordelijke ontsluitingsweg van Vught. Vanwege het te overbruggen hoogteverschil (kruising spoorlijn) wordt deze rotonde enigzins verdiept aangelegd.

De bestaande wegen worden hier als volgt aangepast:

- de Bosscheweg, vanuit Vught, wordt om de aansluiting op de rotonde te kunnen maken, in oostelijke richting afgebogen. Het afgesneden deel van de Bosscheweg wordt, om de aanliggende woonhuizen bereikbaar te houden, ingericht als ventweg. Voor motel de Witte wordt hier een aansluiting op de (verschoven) Bosscheweg gemaakt.
- de Vughterweg wordt tussen de woonwijk Vughterpoort en de aan te leggen rotonde verplaatst naar een ligging langs de spoorlijn. De Vughterweg kruist de tunnelbak van de Randweg parallel aan de spoorlijn.

7.1.3 Kunstwerken

In de Randweg is een aantal kunstwerken voorzien: in de Randweg zelf gaat het om een brug over het Drongelens kanaal nabij de Vughterpoort en een ongelijkvloerse kruising met de spoor-

lijn 's-Hertogenbosch-Vught. Ten behoeve van de aansluiting van Vught-noord zal een tweede ongelijkvloerse kruising met de spoorlijn worden aangelegd. In het tracé is verder rekening gehouden met de mogelijkheid om ten behoeve van de ecologische verbindingszone een ecoduct aan te leggen. De aansluiting van de Magistratenlaan zal over de bestaande Vlijmenseweg worden gevoerd.

Brug Drongelens kanaal

Het Drongelens kanaal wordt ten westen van de bestaande spoorbrug met een kunstwerk overbrugd. Bij de dimensionering van dit kunstwerk wordt rekening gehouden met de eisen die ten behoeve van de waterstaatkundige functie aan het Drongelens kanaal worden gesteld. Het Drongelens kanaal heeft een belangrijke functie bij het voorkomen van hoogwaterproblemen in 's-Hertogenbosch. Deze functie zal in de toekomst blijven bestaan en mogelijk nog worden versterkt.

Om de overstromingskans van 's-Hertogenbosch op het niveau 1:150 te krijgen en eventueel nog te verkleinen zullen in de toekomst, afhankelijk van de uitkomst van onderzoek dat daarnaar door de provincie en de waterschappen wordt uitgevoerd, maatregelen worden genomen.

De dimensionering van de brug van de Randweg over het Drongelens kanaal wordt gebaseerd op de afmetingen van het kunstwerk in de spoorlijn, dat in de huidige situatie een (ontwerp) doorstroomprofiel heeft van 180m², gerekend tot 4,9 meter +NAP. Dit kan door verdiepen van het Drongelens kanaal worden vergroot tot ongeveer 260 m². De bovenkant van de Randweg zal ter plaatse van het kunstwerk op ongeveer 7,2 meter +NAP komen te liggen (as van de weg). Het plaatsen van tussensteunpunten onder de brug is mogelijk mits voldoende doorstroomprofiel (ten minste 260 m³ tot 4,9 meter +NAP) kan worden gerealiseerd.

Door de dimensionering van de brug in de Randweg af te stemmen op de dimensionering van de van de naastgelegen spoorbrug wordt voldoende doorstroomruimte voor het Drongelens kanaal gerealiseerd.

Tunnelbak Randweg-spoorlijn

De Randweg kruist de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Vught onderlangs in een open tunnelbak. De wanden van de tunnelbak worden geluidabsorberend uitgevoerd. Bij de aanleg van de tunnelbak wordt uitgegaan van een grondwaterneutrale bouwwijze. In de tunnelbak zal ten behoeve van de ondersteuning van het viaduct voor de spoorlijn een tussenwand worden geplaatst tussen de rijbanen.

Ongelijkvloerse kruising Vlijmenseweg-Magistratenlaan

De Magistratenlaan (de huidige Parallelweg) wordt in zuidelijke richting doorgetrokken. De bestaande Vlijmenseweg ligt hier –tussen het viaduct van de voormalige Langstraatspoorlijn en het viaduct van de spoorlijn- laag; deze lage ligging blijft gehandhaafd. De Magistratenlaan wordt hier over de Vlijmenseweg gelegd.

Tunnel ontsluitingsweg Vught-noord

De ontsluitingsweg Vught-noord wordt in een tunnelbak onder de spoorlijn doorgeleid. De ontsluitingsweg Vught-noord krijgt in de tunnelbak een 2*1 wegprofiel met aan twee zijden een fietspad en een pad voor voetgangers. Bij de aanleg van de tunnelbak zal zoveel mogelijk een grondwaterneutrale bouwwijze worden toegepast. De grondwaterneutrale bouwwijze zal afgestemd worden op de bodemsanering van het voormalige benzineverkooppunt aan de Bosscheweg.

Reservering kunstwerk ecologische verbindingzone

Bij het bepalen van de hoogteligging van de Randweg is rekening gehouden met de mogelijkheid van aanleg van een kunstwerk ten behoeve van een ecologische verbinding tussen de Gement en het Bossche broek. Tussen de tunnelbak (kruising met de spoorlijn) en de aansluiting van Vught-noord ligt de Randweg op een zodanige hoogte dat het aanleggen van een kunstwerk hier mogelijk is. In de oorspronkelijke planopzet werd rekening gehouden met de mogelijkheid van gelijktijdige realisering van deze ecologische verbindingzone met de Randweg, mits daartoe een afdoende financiering kon worden gevonden via bijdragen van o.a. rijk en provincie. Op dit moment is er geen uitzicht op een financiële bijdrage van rijk en provincie noch een bijdrage van andere overheidsinstanties (bv waterschappen). De aanleg van deze ecologische verbindingzone moest daarom uit dit bestemmingsplan worden geschrapt.

Het realiseren van het kunstwerk ten behoeve van de ecologische verbindingzone is daarmee afhankelijk van de verdere toekomstige planvorming over de ecologische verbindingzone.

7.1.4 Drongelens kanaal

Ter hoogte van de woonwijk Vughterpoort wordt de Randweg aangelegd tussen de spoorlijn en het Drongelens kanaal. Het Drongelens kanaal en de waterkering langs het kanaal worden hier, om de aanleg van de Randweg mogelijk te maken, verschoven in westelijke richting. De verschuiving bedraagt maximaal ongeveer 24 meter over een lengte van circa 300 meter. De verschuiving wordt zodanig beperkt, dat het bestaande patroon van sloten in de Maïj nagenoeg geheel kan worden gehandhaafd.

Bij het verschuiven van het kanaal en de waterkering wordt in principe het bestaande profiel (hoogtes, breedtes, taludhellingen) aangehouden.

7.1.5 Langzaamverkeerroutes

Als randvoorwaarde voor het plan wordt gehanteerd dat bestaande langzaamverkeersverbindingen in principe worden gehandhaafd. Dat hoeft niet te betekenen dat de bestaande wegen en fietspaden worden gespaard: als dat voor de aanleg van de Randweg noodzakelijk of wenselijk is wordt een alternatieve route gerealiseerd.

Langs de Randweg komen – met uitzondering van een klein deel in het noordelijk deel van het plangebied – geen fietspaden.

De bestaande fietsroute over de dijk van het Drongelens kanaal zal worden vervangen door een nieuw fietspad op de verschoven dijk van het kanaal. Deze fietsroute wordt doorgetrokken naar het fietspad op de dijk van de voormalige Langstraatspoorlijn, richting Deutenen. In de kop van de Maij (bij de aansluiting Magistratenlaan) wordt het fietspad doorgetrokken in noordelijke richting, onder de aan te leggen Randweg door. Het fietspad sluit daar aan op de fietspaden langs de bestaande Vlijmense weg. Bij de aansluiting van het fietspad zullen gelijkvloerse, eventueel door verkeerslichten beveiligde, oversteekmogelijkheden over de Vlijmenseweg worden aangelegd. Hierop sluit ook het aan te leggen vrijliggende fietspad langs de Magistratenlaan aan. De fietsroute door de Maij langs de Maijsteeg wordt gehandhaafd.

Langs het noordelijk deel van de Randweg (tussen de aansluiting van de Oude Vlijmenseweg en de nieuwe kruising Randweg-Vlijmenseweg) wordt aan de zuidkant van de Randweg een tweerichtingen fietspad opgenomen. Het fietspad aan de zuidkant kruist de Randweg bij de aansluiting van de Vlijmenseweg en zal worden opgenomen in de verkeersregeling van dit kruispunt. Langs de bestaande Vlijmenseweg (tussen de aan te leggen aansluiting op de Randweg en het Willems-/Wilhelminaplein) worden tweezijdige fietspaden aangelegd. De Weidonklaan neemt de functie over van het noordelijk fietspad. De vrijkomende ruimte aan de noordzijde wordt betrokken bij de parkachtige inrichting van dit gebied tussen randweg en Weidonklaan.

In Vught-noord krijgt de aan te leggen ontsluitingsweg voor Vught-noord ook een functie voor langzaam verkeer. In de tunnelbak van de ontsluitingsweg is ruimte gereserveerd voor een fietspad aan beide zijden van de weg en een voetpad aan een zijde van de weg. Bij de hier aan te leggen rotonde wordt rekening gehouden met vrijliggende voorzieningen voor het fietsverkeer, die aansluiten op de fietspaden langs de Vughterweg en de Bossche weg.

Als gevolg van de aanleg van de Randweg zal de bestaande Isabellalaan komen te vervallen tussen de spoorwegovergang en het terrein van de voormalige kazerne Isabella. Langs de

bestaande spoorlijn (drie sporen) ligt aan de westzijde een reservering voor een vierde spoor (vastgelegd in rail 21, zie bestemmingsplan Baanvak Zuid). Bij aanleg van het vierde spoor zou de bestaande overweg in de Isabellalaan gesloten moeten worden. In het plan is voorzien in de mogelijkheid om ter vervanging van de bestaande Isabellalaan een nieuwe route voor uitsluitend langzaam verkeer op te nemen parallel aan de spoorlijn. De functie van de Isabellalaan voor autoverkeer komt te vervallen. Het Rijk streeft inmiddels actief naar het sluiten van gelijkvloerse overgangen met drie sporen in het kader van de verkeersveiligheid, waarvoor specifieke procedures gelden. In dat kader wordt gezocht naar een alternatief voor de bestaande overgang in de Isabellalaan (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Railned Overwegen? Doen!* 2002). Een alternatief vormt de geprojecteerde tunnel ten behoeve van de Vughtse noordelijke randweg.

7.2 Aantasting Habitatgebied, natuurwaarden en compensatie

Ten behoeve van de toetsing van de voorgenomen aanleg van de Randweg 's-Hertogenbosch aan de afwegingskaders van de Habitatrichtlijn, het Structuurschema Groene Ruimte 2 en de Flora- en Faunawet is een bijlage opgenomen in het MER.

7.2.1 Speciale beschermingszone Habitatrichtlijn

Het plangebied van de Randweg ligt voor een deel in een gebied dat is aangemeld als een speciale beschermingszone krachtens de Europese Habitatrichtlijn. De aanmelding is gebaseerd op het gegeven dat het gebied leefgebied is van de vlindersoorten Pimpernelblauwtje en Donker Pimpernelblauwtje en op de aanwezigheid van de habitattypen 'laaggelegen schraal hooiland' en 'grasland met *Molinia* op kalkhoudende bodem en kleibodem'. Uit het MER en bijlage 'toetsing' blijkt dat de aanleg en het gebruik van de Randweg geen negatief effect heeft op de populaties van de beide vlindersoorten. Ook wordt geen onevenredige schade aangebracht aan potentieel leefgebied voor de vlindersoorten en aan de beide habitattypen. Door de aanleg en het gebruik van de Randweg worden de wezenlijke kenmerken van het habitatgebied niet aangetast.

7.2.2 Ecologische hoofdstructuur en natuurwaarden

In het kader van het streekplan 2002 'Brabant in balans' is een afweging gemaakt tussen het maatschappelijk belang van de Randweg 's-Hertogenbosch en de belangen van natuur en landschap, in concreto de Groene Hoofdstructuur (GHS). Deze afweging heeft er in geresulteerd dat de Randweg is opgenomen in het streekplan.

De beoordeling van de effecten van de Randweg op de ecologische hoofdstructuur (in de bijlage bij het MER) leidt tot de conclusie dat de aanleg van de Randweg geen onevenredige schade toebrengt aan de ecologische hoofdstructuur.

7.2.3 Mogelijkheden verkrijgen ontheffing in het kader van natuurwetgeving

Op grond van het M.E.R., de rapportage onder 9 'toetsing' in het Bijlagenrapport van het MER, alsmede het bij dit bestemmingsplan behorende compensatievoorstel wordt geconcludeerd, dat redelijkerwijs verwacht mag worden, dat ontheffingen op basis van de Flora- en Faunawet kunnen worden verkregen.

7.2.4 Mitigatie en compensatie natuurwaarden

Mitigerende maatregelen

In het MER en in de bijlage bij het MER is beschreven welke inspanningen zijn gepleegd om de effecten van de Randweg op natuurwaarden, flora en fauna te voorkomen en te mitigeren. Het uitgekiende ontwerp van de Randweg en de situering op de overgang van landelijk gebied en stedelijk gebied dragen in belangrijke mate bij aan het beperken van de effecten van de Randweg op natuurwaarden. Ook de halfverdiepte ligging van een deel van de weg kan worden beschouwd als een maatregel om effecten te voorkomen.

Tot de mitigerende maatregelen behoort verder de inrichting van het verschoven Drongelens kanaal. Bij de verplaatsing wordt bij het ontwerp en bij de uitvoering rekening gehouden met de ecologische functie van het kanaal.

Het plan houdt rekening met een mogelijk toekomstige aanleg van een ecologische verbindingszone in het gebied ten noorden van het voormalige fort Isabella tussen Gement en Bossche broek. De hoogteligging van de Randweg maakt het eventueel aanleggen van passeervoorzieningen voor fauna niet onmogelijk.

In het MER wordt beschreven dat een verdere reductie van de visuele belasting van de Gement kan worden gerealiseerd door het plaatsen van schermen bij de aansluiting van de Magistratenlaan. Het kruisingsvlak van deze aansluiting ligt hoog: daardoor is het verkeer op de kruising zichtbaar vanuit de Gement. Om met name de visuele uitstraling naar de Gement te beperken zal hier een scherm worden geplaatst van ongeveer 1,5 meter hoogte en een lengte van ongeveer 100 meter; het scherm sluit aan op de brug over het Drongelens kanaal. Bij het ontwerp van de brug over het kanaal wordt nader bezien of deze zodanig kan worden geconstrueerd (bijvoorbeeld door het toepassen van een dichte zijkant) dat de uitstralingseffecten naar de Gement kunnen worden beperkt.

Compensatie

Op grond van de in het MER en de bijlage beschreven effecten op natuurwaarden is, op basis van het provinciale compensatiebeginsel, bepaald in welke mate het verlies van natuurwaarden zal plaatsvinden en is een compensatievoorstel uitgewerkt.

Het permanente ruimtebeslag door de aanleg van de Randweg betreft de Maij en het Isabellabos en bedraagt 4,3 hectare. Inclusief de kwaliteitstoeslag moet hiervoor 5,82 hectare gecompenseerd worden. Het Drongelens kanaal, de dijken langs het Drongelens kanaal en de Langstraatspoordijk worden gereconstrueerd. Alleen de kwaliteitstoeslag, in totaal 3,03 hectare moet gecompenseerd worden. Bij elkaar opgeteld bedraagt het te compenseren oppervlak dan 8,85 hectare.

Behalve het ruimteverlies moet ook het kwaliteitsverlies (bijvoorbeeld door geluid) gecompenseerd worden. Ten gevolge van de geluidverstoring dienst 0,15 hectare (Maij) + 0,7 hectare (Groenzone rondom Isabella) = 0,85 hectare gecompenseerd te worden. In totaal dient dus 9,7 hectare gecompenseerd te worden.

De compensatie zal binnen het plangebied plaatsvinden in het gebied van ca 12 hectare in het zuidelijk deel van de Honderdmorgen tussen Drongelens kanaal, Maysteeg, Gement weg en Honderdmorgensdijk (grondgebied gemeente Vught). Ten behoeve van de compensatie is dit vlak bestemd als natuur. Voorts middels inrichting als "nat broekbos" van gronden met de bestemming Waterstaatkundige Doeleinden, Natuurgebied en Kantoordoeleinden, gelegen aan de oostzijde van de toekomstige Randweg en de Vughterweg.

Het nader uitgewerkte compensatievoorstel is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

7.3 Waterhuishouding en watertoets

Waterschap Maas en AA (voorheen de Maaskant) en waterschap de Dommel zijn verantwoordelijk voor het kwantiteits- en kwaliteitsbeheer in dit gebied. Het vigerend beleid is vastgelegd in "Verder met water, Partiële herziening Waterhuishoudingsplan 2003-2006".

In het kader van het opstellen van dit bestemmingsplan is overleg gevoerd met de waterschappen De Dommel en De Maaskant. De grens van de beheersgebieden van deze waterschappen ligt ter plaatse van de Vughterstuw. Het Drongelens kanaal heeft daarnaast (bij hoge afvoeren en waterstanden) een functie voor de afvoer van water dat afkomstig is uit het beheersgebied van het waterschap De Aa. Op basis van het overleg met de waterschappen is de dimensionering van het kunstwerk over het Drongelens

kanaal vastgesteld. Deze dimensionering is afgestemd op het doorstroomprofiel van de spoorbrug over het Drongelens kanaal. Op deze wijze wordt voorkomen, dat de nieuwe brug over het Drongelens Kanaal een obstakel zou gaan vormen, indien in verband met de hoogwaterproblematiek verbreding ter plaatse van het doorstroomprofiel nodig mocht zijn. In hoofdstuk 5.4 van het M.E.R staat, dat onderzoek wordt verricht naar de noodzaak en vorm van aanpassingen van de waterstaatkundige situatie. Het gaat hierbij in hoofdzaak om mogelijkheden voor regionale waterberging en/of peilverhogingen in de Gement.

Uit het MER blijkt dat het plan- en studiegebied bijzondere karakteristieken heeft met betrekking tot de grondwatersituatie. De samenstelling van het grondwater en het gegeven dat er sprake is van een kwelsituatie zijn bepalend voor de ecologische waarde en potenties van het plan- en studiegebied (met name de Gement). Het is dan ook van belang dat de grondwatersituatie door de aanleg (inclusief het verschuiven van het Drongelens kanaal) en het gebruik van de Randweg zo weinig mogelijk wordt aangetast. Dit beleidsvoornemen heeft tot gevolg dat voor het aanleggen van de beide tunnelbakken in het plangebied een grondwaterneutrale bouwwijze wordt gehanteerd.

Het effect van het Drongelens kanaal op de grondwatersituatie in het plan- en studiegebied wordt in de bestaande situatie beperkt door de bedekking van de kanaalbodem. Als beleidsvoornemen ten aanzien van het Drongelens kanaal wordt gehanteerd dat de inrichting van het kanaal zodanig dient te zijn dat effecten op de grondwaterhuishouding (hoeveelheid en samenstelling) worden beperkt. Het kanaal zal bij de aanleg worden voorzien van een slechtdoorlatende bodembekleding.

Tijdelijke en blijvende effecten op het grondwatersysteem als gevolg van de aanleg en het instandhouden van de tunnelbakken zullen zo veel mogelijk worden tegengegaan door een grondwaterneutrale bouwwijze en een goede constructie van de tunnelbakken. Middels een nader onderzoek via het aanbrengen van peilbuizen hebben wij nog doen nagaan of en welke extra maatregelen eventueel nog nodig zijn als gevolg van specifieke waterstromen en diepe kwel in dit gebied. Hieruit blijkt, dat de uitkomsten geen aanleiding geven voor extra maatregelen (rapport Arcadis d.d. 26 oktober 2004). Wel wordt als kanttekening geplaatst, dat er onzekerheden zitten in het meten via peilbuizen. Op enkele locaties ondersteunen de verschillende metingen elkaar onvoldoende. Daarnaast vormen metingen slechts een momentopname van het dynamische hydrologische systeem. In verschillende periodes van het jaar kunnen zich mogelijk andere hydrologische situaties voordoen. Ter bevestiging van de synthese wordt de gemeente geadviseerd op enkele locaties waar

nu onzekerheden bestaan nieuwe peilbuizen te plaatsen in deze en bestaande peilbuizen gedurende langere tijd te monitoren. Dit advies wordt overgenomen. Mocht hieruit blijken, dat alsnog aanvullende maatregelen zoals b.v. een grindbed noodzakelijk zijn, zullen deze uiteraard worden getroffen.

Het verlies aan opslagcapaciteit van de waterbuffervijver nabij hotel de Witte zal indien nodig binnen het plangebied worden gecompenseerd.

Met de waterschappen zijn, in het kader van het voorlopig ontwerp, afspraken gemaakt en vastgelegd in het programma van eisen Randweg (d.d. 18 juni 2003, Arcadis kenmerk 110503.200219). Voorts is aanvullend kadeonderzoek gedaan waarvan de resultaten zijn vastgelegd in een rapport. (Arcadis, 23 mei 2003, Kadeonderzoek Drongelenskanaal, kenmerk 110503/ZF3/110/200219) Gemakshalve wordt verwezen naar onderstaande samenvatting met betrekking tot waterhuishouding uit beide rapporten.

Maatgevende waterstand

Als hoogwaterpeil moet worden uitgegaan van 4,90 +NAP. Voor de waterkerende functie van de kaden wordt een maatgevende hoogwaterstand van 5,75 meter + NAP aangehouden. Op basis van het kadeonderzoek is vast komen te staan dat ter voorkoming van piping een kleibekleding dient te worden aangebracht op de bodem en de binnentaluds van het kanaal. Uitgangspunt voor het ontwerp is dat het hydraulische doorstroomprofiel in de nieuwe situatie minimaal gelijk is aan de huidige situatie.

Vereiste hoogten waterkering

De waterkerende functie van de spoordijk wordt overgenomen door een nieuwe waterkering tussen de halfverdiepte Randweg en het Drongelens kanaal met een kruinhoogte van 6,25 meter +NAP.

Deze waterkering moet aan de zuidzijde aansluiten op de tunnelbak of op de Isabellalaan (de huidige waterkering). Deze waterkering zal aan de noordzijde aansluiten op de spoordijk nabij de spoorbrug. De waterkerende hoogte moet 5,75 meter +NAP zijn met een waakhogte van 0,50 m. Totale hoogte 6,25 +NAP.

Overige eisen aan de waterkering

De kruin van de waterkeringen zal minimaal 4,0 m breed zijn. De kruinbreedte aan de westzijde zal 5 meter bedragen vanwege het hier aanwezige fietspad.

Nieuwe beplanting mag niet in het kritische, waterkerende, deel inclusief de waakhogte van de dijken worden aangebracht. In de oostelijke kade dienen zo min mogelijk sluizen te worden aangebracht.

In de wegberm aan de zijde van de dijk mogen geen watervoevende leidingen komen te liggen.

Bodem kanaal

De bodemhoogte van het kanaal moet in de toekomstige situatie op gelijke hoogte liggen als in de huidige situatie. Constructies (zoals de fundatie van de pijlers van de brug) dienen zodanig te worden gedimensioneerd dat de kanaalbodem in de toekomst kan worden verlaagd tot 0,36 meter +NAP. De aanwezige drempel, lange overlaat zal in de nieuwe situatie functioneel terugkomen op circa 2.0 meter +NAP. De kleibekleding onder de kanaalbodem die wordt beschreven in het kadeonderzoek, ligt tussen -0,14 NAP en -1,14 NAP en wordt afgedekt tot 0,36+ NAP met een bescherm laag. Deze kleilaag dient tussen kanaal dwarsprofiel 100 en de spoorbrug te worden aangebracht en naadloos aan te sluiten op de kleibekleding van de taluds.

Waterhuishouding

Waterschap de Maaskant en de Dommel hanteren de CIW-richtlijn 'Afstromend wegwater' van april 2002. De uitgangspunten voor de waterhuishouding van de weg zijn hierop gebaseerd.

De piekbelasting op het bestaande stelsel van watergangen mag niet groter worden dan in de huidige situatie (berging van water zoveel mogelijk binnen het plangebied).

Tenslotte wordt opgemerkt, dat in het kader van de Keur en de Verordening Waterhuishouding van de provincie Noord-Brabant bij het Waterschap een ontheffing/vergunning zal worden gevraagd voor alle werken, die binnen 4 meter uit de insteek van oppervlaktewater worden uitgevoerd.

7.4 Aardkundige, cultuurhistorische en archeologische waarden

Het onderzoek, dat ten behoeve van dit bestemmingsplan heeft plaatsgevonden is uitgebreid weergegeven in de paragrafen 5.6 en 7.6. van het M.E.R.. De conclusie is, dat de aardkundige, cultuurhistorische en archeologische waarden van het gebied, dat verloren gaat, gering is. Het ruimtebeslag in de Gement is reeds zoveel mogelijk beperkt, zodat verder terugdringen van het (geringe) verlies aan aardkundige waarden niet mogelijk is. Met betrekking tot de cultuurhistorische waarden wordt nog het volgende opgemerkt.

Ter plaatse van de aan te leggen tunnelbak van de Randweg (bij de kruising met de spoorlijn) staat een voormalig benzinstation dat vanwege de architectonische waarde is aangewezen als een rijksmonument. Dit gebouw kan bij de aanleg van de Randweg niet worden gehandhaafd op de huidige plaats. Het voor de

Randweg ontwikkelde optimale tracé biedt geen mogelijkheden om op deze plaats te komen tot een ander tracé of een ander wegontwerp.

Als gevolg van de aanleg van Randweg verdwijnt de context van het voormalige benzinestation: ligging aan een doorgaande weg. Vanwege het architectonische belang van het voormalige benzinestation is in het plan, door het aangeven van een bebouwingsvlak nabij de huidige locatie, rekening gehouden met de mogelijkheid om het gebouw te verplaatsen. De architectonische waarde van het rijksmonument kan op die manier behouden blijven. Voorts zal bij de afwerking van de taluds rekening gehouden worden met de aardwerken van Fort Isabella en zal in overleg met de Kring Vrienden van 's-Hertogenbosch in de directe omgeving van de huidige duiker in de Jachtsloot op een of andere wijze een kunstwerk worden teruggeplaatst in vorm relaterend aan de duiker.

Tenslotte zal bij de aanleg van de Randweg (extensieve) archeologische begeleiding plaatsvinden conform voorstel in de aanvullende archeologische inventarisatie (RAAP,2002).

7.5 Rioolpersleiding

In het plangebied is een rioolpersleiding aanwezig. Ten behoeve van de aanleg van de Randweg en het verschuiven van de dijk van het Drongelens kanaal is het noodzakelijk, dat deze leiding moet worden verlegd. Deze zal komen te liggen langs de Maijsteeg.

7.6 Mitigerende voorzieningen geluid woonomgeving

7.6.1 Geluidberekeningen en voorzieningen

In het MER zijn de resultaten van geluidberekeningen opgenomen voor de woon- en werkgebieden in het studiegebied. Naast berekeningen met behulp van een rastermodel (resulterend in geluidcontouren) zijn zogenaamde puntberekeningen uitgevoerd. Hierbij zijn voor woonbestemmingen nabij de aan te leggen Randweg berekeningen uitgevoerd voor de geluidbelasting op verschillende hoogtes op de gevels. Er is daarbij een vergelijking gemaakt tussen de geluidbelasting zoals die zou ontstaan bij de autonome ontwikkeling (de situatie zonder aanleg van de Randweg) in vergelijking met de situatie waarin de Randweg aanwezig is. Er is daarbij gekeken naar de drie varianten (basisvariant, variant 1 halfverdiept, variant 2 verdiept) en verschillende scenario's voor de verkeersbelasting.

Mede op basis van de geluidbelasting in de woonomgeving is besloten om voor de aanleg van de Randweg te kiezen voor de variant met een halfverdiepte ligging.

Naar aanleiding van de hiervoor sub 6.3 genoemde beoordeling van het voorontwerpbestemmingsplan door de P.P.C. en de afdeling REW van de provincie Noord-Brabant is besloten tot een snelheid van 70 km/p/u over het gehele tracé. In het bij dit bestemmingsplan behorende Akoestisch onderzoek zijn ten opzichte van het MER aanvullende geluidsberekeningen opgenomen, welke tevens gericht zijn op de bepalingen van de Wet geluidhinder voor het gedeelte van de Randweg waar, op basis van het MER, een nadere afweging noodzakelijk is aangaande het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen. In het akoestische onderzoek is de correctie opgenomen die vanwege de Wet geluidhinder mag worden toegepast. De correctie bedraagt in dit geval (snelheid 70 kilometer per uur) 2 dB(A). Bij het voorlopige ontwerp van de Randweg, en dus ook bij de geluidberekeningen, is als uitgangspunt gehanteerd dat de Randweg zo weinig mogelijk aanleiding zou moeten geven voor geluidhinder. Als brongerichte maatregel is daarom gekozen voor het gebruiken van een geluidarm verhardingstype (dubbellaags zoab of daarmee vergelijkbaar). Het bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegde akoestisch onderzoek is thans geactualiseerd en vervangen. Er zijn de meest geactualiseerde verkeersprognoses ingevoerd, waarbij rekening gehouden is met recente cijfers als gevolg van de te verwachten woningbouw in Vught-noord (prognose etmaalintensiteit noordelijke ontsluitingsweg 8400 motorvoertuigen in 2015) en het feit, dat er voor het kantoorgebouw "Bosschepoort" nog bouwvergunningen liggen voor verbouw tot woningen.

De in het MER toegepaste berekeningsmethode en de in voor-
noemd akoestische onderzoeken toegepaste berekeningsmethode verschillen.

In het MER zijn vier verschillende varianten berekend waarbij globaal is gekeken wat voor scherm (lengte en hoogte) toegepast moet worden om op de waarneempunten te voldoen aan 50 dB(A) etmaalwaarde inclusief correctie ex art. 103 Wgh.

Volgens het MER zijn voor de verschillende situaties de volgende schermen toegepast:

Basisvariant (scenario 50-1): lengte 700 meter, hoogte 2,5 meter, laatste 200 meter aflopend tot 0 meter aan zuidelijke uiteinde, totaal circa 1500 m²;

Basisvariant (scenario 70-2): lengte 700 meter, hoogte 5 meter, laatste 200 meter aflopend naar 0 m, totaal circa 3000 m²;

Half verdiept (scenario 50-1): lengte 350 m, hoogte 2 meter, totaal circa 700 m²;

Half verdiept (scenario 70-2): lengte 700 meter, hoogte 5 meter, laatste 200 meter aflopend naar 0 meter, totaal circa 3000 m².

Bovengenoemde schermafmetingen zijn bepaald aan de hand van 'vereenvoudigde' rekenmethode II berekeningen. Per berekening is steeds het benodigde scherm bepaald. In het bestem-

mingsplanonderzoek is uiteindelijk voor de variant half verdiept (scenario 70-1) gekozen en is vervolgens een verfijning van de berekening uitgevoerd. Er zijn o.a. meerdere immissiepunten ingevoerd, de exacte schermlokatie ten opzichte van de weg is geoptimaliseerd en in plaats van Dhuis gebieden is met daadwerkelijke ingevoerde objecten gerekend. Hierdoor konden de benodigde schermhoogten en lengten worden geoptimaliseerd.

Bij het vorenstaande wordt opgemerkt, dat op grond van een aantal landschappelijke, organisatorische, uitvoeringstechnische redenen en mogelijke financiële gevolgen gekozen is voor het plaatsen van een scherm zo dicht mogelijk bij de bron, in casu de Randweg. Hiermee wordt volledig aan de wettelijke eisen voldaan.

Een andere potentiële mogelijkheid zou namelijk wellicht een verhoging van het aanwezige geluidsscherm langs de spoorbaan zijn geweest. De keuze kan als volgt worden toegelicht

De meest effectieve manier om de geluidbelasting, met behulp van een scherm, bij de ontvanger te verlagen is het scherm zo dicht mogelijk bij de bron te plaatsen. Voor de beoordeling van enkel het wegverkeerlawaai ten gevolge van de Randweg, is gekeken hoe hoog en hoe lang het scherm moet zijn om de geluidbelasting op de gevels van de woningen te beperken tot maximaal 50 dB(A) etmaalwaarde inclusief correctie ex art. 103 Wgh. De Randweg heeft hierdoor cumulatief gezien nauwelijks invloed op het reeds heersende geluidniveau vanwege spoorweglawaai.

Door een aanvullende berekening is onderzocht, indien het scherm bij de Randweg wordt weggelaten, hoe hoog het scherm bij de spoorlijn moet worden om de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer van de Randweg te beperken tot 50 dB(A) etmaalwaarde inclusief correctie ex art. 103 Wgh,

Resultaat van deze berekening, uitgaande van een rijsnelheid van 50 km/h, is dat het scherm langs de spoorlijn over de gehele huidige lengte een hoogte van 3,5 m dient te hebben ten opzichte van de hoogte (6,80 +NAP) van het plaatselijke dijklichaam van de spoorlijn. Het maaiveld bij de woningen ligt op 5,30 + NAP.

Indien het scherm op het dijklichaam van de spoorweg zou worden toegepast zou de beleving van de bewoners zijn dat het scherm op $(6,8 + 3,5 - 5,3 =) 5$ meter boven het lokale maaiveld ligt. Dit zou nog hoger worden bij een rijsnelheid van 70 km/u, waar het plan thans vanuitgaat.

Het scherm langs de Randweg zal aan het zicht worden onttrokken door het huidige scherm langs het spoor. In de uitvoeringsfase van de Randweg kan een scherm langs de weg integraal worden opgenomen en tegelijkertijd met de werkzaamheden worden uitgevoerd. Voor het realiseren van een hoger scherm langs de spoorlijn op de huidige locatie geldt dit niet. In dat geval

dient eerst te worden onderzocht in hoeverre het bestaande scherm kan worden opgehoogd of dat een geheel nieuw scherm geplaatst dient te worden. In geval van een nieuw scherm zullen de kosten beduidend hoger zijn dan de langs de Randweg te realiseren schermen. Voor de schermen langs de spoorlijn is tevens toestemming noodzakelijk van NS Railinfrabeheer.

Vanwege de bovengenoemde landschappelijke organisatorische, uitvoeringstechnische en mogelijk kostentechnische argumenten is er voor gekozen de schermen bij de Randweg te plaatsen.

7.6.2 Resultaten geluidberekeningen en overwegingen aangaande geluidwerende voorzieningen

Noordelijk deel plangebied

Het noordelijk deel van het tracé van de aan te leggen Randweg heeft geluidseffect voor een aantal woningen ten noorden van de Vlijmenseweg (Weidonklaan). Voor deze woningen geldt dat de geluidbelasting na aanleg van de Randweg afneemt als gevolg van de reconstructie van het wegdek (circa 2 à 3 dB(A)).

Geluidbelasting Koning Willem I-college

Het Koning Willem I-college bestaat uit een complex van gebouwen, die zijn gesitueerd rond een binnenplein. In de huidige situatie zijn aan de zijden, die gericht zijn naar De Gement, geen relevante geluidbronnen aanwezig. Uit de geluidmodelberekeningen blijkt dat de zuidoostelijke gevel van het KWIC in de huidige situatie wel effecten ondervindt van het verkeer op de Vlijmense weg en van de spoorlijn.

De voorkeursgrenswaarde voor de schoolgebouwen van het KWIC bedraagt 50 dB(A) voor de dagperiode, na aftrek van 2dB(A) vanwege de Wet geluidhinder.

Uit de geluidberekeningen blijkt dat de belasting op de zuidwestelijke en zuidoostelijke buitengevels van het KWIC, die zijn gericht naar de randweg, voor de toetsperiode hoger ligt dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Er is een scherm van 4,25 m hoog nodig om onder de voorkeursgrenswaarde te blijven.

Geluidbelasting ziekenhuislocatie

Ten behoeve van het MER en het bestemmingsplan zijn akoestische modelberekeningen uitgevoerd voor de bestaande gebouwen van het ziekenhuis. Uit de modelberekeningen blijkt dat de geluidbelasting op de gevels van de bestaande hoogbouw na de aanleg van de Randweg afneemt met 2 à 3 dB(A). De afname is het gevolg van het vervangen van de verharding van de bestaande Vlijmense weg door een geluidarme verharding.

Voor de ziekenhuislocatie geldt dat door de aanleg van de Randweg er geen verandering optreedt in de richting van de geluidbelasting: zowel in de huidige situatie als in de situatie na aanleg van de Randweg kent de locatie een kant met geluidbelasting

(noord/noordoost) en een kant die is gericht naar de Gement, waar geen relevante geluidbronnen aanwezig zijn.

Gezien de berekende geluidbelasting en gezien de ruimtelijke situatie wordt het niet nodig geacht om verdergaande geluidreducerende maatregelen te nemen.

Woongebied Vughterpoort

Het woongebied Vughterpoort wordt in de huidige situatie en bij de autonome ontwikkeling van het gebied belast met geluid vanaf de bestaande Vughterweg/Bosscheweg. Het woongebied wordt daarnaast belast met geluid afkomstig van de spoorlijn.

De aanleg van de Randweg heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteit op de Bosscheweg en Vughterweg afneemt, waardoor de geluidbelasting als gevolg van deze wegen afneemt. Daartegenover staat dat er door de aanleg van de Randweg een nieuwe bron van verkeerslawaaï bijkomt.

De geluidberekeningen tonen aan dat als gevolg van de Randweg de geluidbelasting op de achtergevels van woningen aan de westzijde van de Willem van Oranjelaan toeneemt. De mate van toename van de geluidbelasting op de gevels is afhankelijk van de hoogte op de gevel en de positie van de woning. De maatgevende periode is de nachtperiode.

Volgens de berekeningen wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschreden bij woningen langs de Willem van Oranjelaan in de situatie zonder geluidschermen.

Omdat bij deze woningen sprake is van een tweezijdige belasting met geluid – zowel vanaf de kant van de Vughterweg, die ook na aanleg van de Randweg leidt tot geluidbelasting op de oostgevels als van de kant van de Randweg – is er voor gekozen om voor de geluidbelasting van de kant van de Randweg uit te gaan van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en geen ontheffing aan te vragen voor een hogere belasting. Om de geluidbelasting op de gevels terug te brengen tot 50 dB(A) of lager is het noodzakelijk om geluidschermen te plaatsen tussen de aan te leggen Randweg en de spoorlijn.

Uit de akoestische berekeningen is afgeleid dat met een scherm van maximaal 5,0 meter hoogte ten opzichte van het gemiddelde maaiveld van de aan de weg grenzende gronden aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), inclusief aftrek ex artikel 103 Wet Geluidhinder kan worden voldaan.

Om reflectie van spoorlawaaï te beperken wordt dit scherm aan de kant van de spoorlijn geluidsabsorberend uitgevoerd.

Isabellaterrein/Bosscheweg

Berekend is of tengevolge van reconstructie in verband met de aansluiting op de Randweg geluidvoorzieningen nodig zijn. Dit is niet het geval, omdat bij geen van de waarneempunten sprake is van een toename van de geluidbelasting.

Ook is de toekomstige situatie ten gevolge van aanleg van de Noordelijke ontsluitingsweg Vught in beeld gebracht. De maximale geluidbelasting ten gevolge van de Noordelijke ontsluitingsweg Vught bedraagt 48 dB(A). Daarmee wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet Geluidhinder van 50 dB(A). Voornoemde berekeningen zijn uitgevoerd voor het jaar 2015.

7.7 Beoordeling luchtkwaliteit

In het MER is informatie opgenomen over de effecten van de aan te leggen Randweg op de luchtkwaliteit. Uit het MER blijkt dat verwacht mag worden, dat wordt voldaan aan de normstelling van het Besluit Luchtkwaliteit. Recentelijk heeft zorgvuldigheidshalve nog een aanvullende berekening plaatsgevonden (rapport Oranjewoud d.d. 4 november 2004), toegespitst op de Randweg, zoals die in het bestemmingsplan is opgenomen. Ook daaruit blijkt, dat de aanleg van de Randweg verantwoord is in relatie tot Besluit Luchtkwaliteit. Door de aanleg van de Randweg wordt de concentratie van luchtverontreinigende stoffen langs de Vughterweg aanzienlijk verlaagd tot beneden de grenswaarde voor het jaargemiddelde NO₂, PM10 (fijn stof) en BaP, welke grenswaarden in de huidige situatie worden overschreden. Ook de Randweg blijft beneden genoemde grenswaarden.

Wel is ter hoogte van het tracé van de Randweg in de huidige situatie (zonder Randweg dus) als gevolg van de aanwezige achtergrondconcentratie sprake van een aantal overschrijdingen van 66 en in de autonome situatie van 51 van de grenswaarde voor het 24 uurgemiddelde voor PM10. Het is daarom onvermijdelijk, dat dit aantal overschrijdingen met de Randweg ten opzichte van de autonome situatie iets toeneemt tot 61. Daar staat echter tegenover, dat bij aanleg van de Randweg en de daarmee samenhangende reconstructie van de Vughterweg op de Vughterweg het aantal overschrijdingen van deze grenswaarde fors afneemt van nu 249 naar 128 keer per jaar in de autonome situatie naar 68 keer per jaar na aanleg van de Randweg. Samenvattend is de conclusie gerechtvaardigd, dat per saldo de aanleg van de Randweg dus een forse verbetering voor de luchtkwaliteit voor de panden in het gebied Vughterpoort betekent. Voor de luchtkwaliteit in het gebied is de Randweg "de minst belastende optie". Hierbij dient te worden opgemerkt, dat een verdere aanpak van de (achtergrond)concentraties voor fijn stof (PM10), welke in een groot deel van Nederland boven de grenswaarden liggen, de primaire verantwoordelijkheid van het Rijk betreft.

Gezien het vorenstaande zijn in het plan geen specifieke maatregelen nodig vanwege de aanpak van luchtkwaliteitsproblemen.

7.8 Beoordeling externe veiligheid

In het MER is aandacht besteed aan het aspect externe veiligheid, dat sterk is gerelateerd aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. De bestaande wegen in het plangebied zijn niet aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook de Randweg zal niet worden aangemerkt als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Aanleg en gebruik van de Randweg heeft derhalve geen effect op de situatie met betrekking tot externe veiligheid in het plan- en studiegebied.

Bestuurlijk-Juridisch instrumentarium

8

8.1 Algemeen

Het bestemmingsplan 'Randweg 's-Hertogenbosch-Vught' bevat het juridisch-planologisch instrumentarium voor de verbetering, ontwikkeling en het beheer van met name de verkeersafwikkeling voor het betreffende deel van de gemeenten Vught en 's-Hertogenbosch. In dit hoofdstuk wordt het planregime toegelicht.

8.2 Systematiek

Bij de vormgeving van de juridische opzet van het bestemmingsplan is gekozen voor een bestemmingsregeling, waarbij de hoofdopzet van het plan is vastgelegd. Er is gestreefd naar een aansluiting op de door het NIROV voorgestane bestemmingssystemen, teneinde tot een zekere uniformering en standaardisering te komen.

Leeswijzer bij de voorschriften

De indeling is als volgt:

Hoofdstuk 1 'Inleidende voorschriften' omvat twee artikelen: een artikel met een aantal noodzakelijke begripsbepalingen en een artikel dat de wijze van meten regelt.

Hoofdstuk 2 'Bestemmingsvoorschriften' geeft regels die betrekking hebben op het doel van het gebruik van de gronden. In het hoofdstuk zijn bepalingen opgenomen met de voorschriften per bestemming. De globaal-gedetailleerde planvorm heeft per bestemming en per artikel meestal het volgende stramien:

- een omschrijving van de doeleinden van de bestemming;
- de inrichting: de toegelaten werken en bouwwerken;

- de bouwvoorschriften, zoals bebouwingsdichtheid, hoogte enzovoorts;
- een aanvullend stelsel van nadere eisen, die Burgemeester en Wethouders kunnen stellen ten aanzien van situering en afmetingen van bouwwerken;
- een regeling omtrent het ander gebruik van gronden dan bouwen en omtrent het gebruik van opstallen.

Hoofdstuk 3 'Algemene voorschriften' bevat onder andere bepalingen die betrekking hebben op:

- overgangsrecht: bouwwerken welke op het moment van tervisielegging van het plan bestaan (of waarvoor een bouwvergunning is aangevraagd) mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels. Het gebruik van grond en opstallen, dat afwijkt van de voorschriften op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag gehandhaafd blijven
- algemene bepalingen met betrekking tot het gebruik van gronden en bouwwerken: dit artikel vormt het sluitstuk van de bestemmingssystematiek in die zin dat deze bepalingen alle gebruik van gronden en opstallen, dat strijdig is met de aan de grond gegeven bestemming, verbieden
- algemene vrijstellingsbevoegdheid van B en W: het gaat hierbij om een afwijkingsmogelijkheid van de in de voorschriften gegeven maten en normen met betrekking tot het bouwen
- procedurevoorschriften, strafbaarstelling, een dubbeltelbepaling en de titel. In de procedurevoorschriften wordt verwezen naar de Algemene Wet Bestuursrecht. Dit wordt als volgt toegelicht.

Procedure Afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht

Vooraf, de Algemene wet bestuursrecht (Awb) bevat in Afdeling 3.4 een set bepalingen voor de openbare voorbereidingsprocedure van een groot aantal uiteenlopende besluiten, van diverse (overheids-)bestuursorganen. Die bepalingen betreffen met name de terinzagelegging van een ontwerpbesluit (plaats, tijdstip) en de voorafgaande kennisgeving daarvan, en bepalingen omtrent wie, binnen welke termijn "hun zienswijze over het ontwerpbesluit naar voren kunnen brengen".

In de gevallen dat die openbare voorbereidingsprocedure niet verplicht is gesteld, kan een bestuursorgaan, in casu het gemeentebestuur, zelf bepalen bij welke besluiten die procedure wordt gevolgd (artikel 3:10, lid 1, van Afdeling 3.4).

Uit praktisch overwegingen (o.a. duidelijkheid voor alle betrokkenen) is het zinvol zoveel mogelijk die uniforme openbare voorbereidingsprocedure te volgen, in de gevallen dat een procedure, met o.a. publicatie van het ontwerpbesluit en bezwaarmogelijkheden, nodig wordt geacht.

In het onderhavige plan is de "publicatie- en zienswijze-termijn" in plaats van op vier weken, op twee weken gesteld. Daarmee

wordt aangesloten op de voor vrijstelling en wijziging reeds gebruikelijke termijnen.

Het onderhavige plan bevat enige vrijstellingsbevoegdheden, die qua "zwaarte" en reikwijdte min of meer directe gevolgen kunnen hebben voor andere belanghebbenden dan de aanvrager van de vrijstelling. Daarbij wordt het volgen van een voorbereidingsprocedure nodig geacht.

Gezien het voorgaande, bepalen de voorschriften ten aanzien van die vrijstellingsbevoegdheden dat de procedure dient te worden gevolgd, die is vervat in Afdeling 3.4 van de Awb, weliswaar met bovenbedoelde andere termijnstelling.

De procedure-bepalingen in Afdeling 3.4. komen, met de andere termijnstelling, samengevat op het volgende neer:

terinzagelegging aanvraag/ontwerp van het besluit gedurende twee weken, voor hen aan wie de gelegenheid wordt geboden om hun zienswijze naar voren te brengen;

belanghebbenden mogen hun zienswijze naar voren brengen;

tenzij een wettelijk voorschrift anders bepaalt, kan het bestuursorgaan, i.c. het gemeentebestuur, bepalen dat ook anderen, met name: een ieder, hun zienswijze naar voren mogen brengen;

zienswijze naar voren brengen kan naar keuze van "reclamant" schriftelijk of mondeling, binnen die periode van twee weken;

in geval van een besluit op aanvraag, wordt aanvrager zo nodig in de gelegenheid gesteld om te reageren op de naar voren gebrachte zienswijzen;

van hetgeen mondeling naar voren wordt gebracht, wordt een verslag gemaakt (door de gemeente!).

De bestemmingsregelingen per bestemming zijn beschreven in paragraaf 8.3.

Straalpad en rioolpersleiding

Binnen het plangebied is een straalpad en een rioolpersleiding gelegen.

In een straalpad mag boven een bepaalde hoogte niet worden gebouwd om storingen van het straalpad te voorkomen. Gezien de toegestane hoogte van bouwwerken wordt het straalpad niet beïnvloed. Er is derhalve geen specifieke bestemmingsplanregeling voor opgenomen en het straalpad is niet op de plankaart aangegeven.

De rioolpersleiding wordt verlegd, maar blijft gedeeltelijk binnen het plangebied liggen.

In de doeleindenomschrijving van artikel 5 (Waterstaatkundige doeleinden) is daarom opgenomen dat de aanleg en instandhouding van een rioolpersleiding is toegestaan.

8.3 Beschrijving per bestemmingsregeling

Verkeersdoeleinden –Vw- (artikel 3)

Deze bestemming omvat de aanleg, ontwikkeling en het beheer van de Randweg 's-Hertogenbosch-Vught, inclusief aansluitingen op het overige wegennet. Eén van de doeleinden bij deze bestemming is de landschappelijke inpassing van de weg. Op de gronden kunnen waterpartijen worden aangelegd ten behoeve van de ontwatering van de weg. Op de gronden kunnen met de functie van de weg verband houdende werken en bouwwerken worden aangelegd of opgericht. Een belangrijk element daarvan is de aanleg van geluidsschermen die nodig zijn in verband met de eisen van de Wet geluidhinder.

Betreffende de hoogte/diepte van onderdoorgangen en bruggen is de maatvoering ten opzichte van N.A.P. van toepassing als aangegeven op de profielen.

Ter verkrijging van meer inzicht in de voorgenomen inrichting is indicatief aan het plan toegevoegd de indicatieve inrichtingstekening nr. ZWSTIRP2.

Waterstaatkundige doeleinden, Natuurgebied en Kantoor-doeleinden –Ws+N+K- (artikel 4)

Op deze gronden zijn toegestaan de aanleg en instandhouding werken ten behoeve van natuurontwikkeling, waterkering en van waterpartijen ten behoeve van waterberging. Op de gronden is een beperkt recreatief medegebruik toegestaan. Gedacht wordt daarbij aan fietsen en wandelen.

In het deel van het plangebied met deze bestemming is een vlak aangeduid waar kantoordoeleinden zijn toegestaan. Dit vlak is uitsluitend bedoeld voor de eventuele herplaatsing van het voormalig benzinestation ter plaatse van de geprojecteerde tunnelbak van de Randweg. Voor het te verplaatsen voormalige benzinestation is een kantoorfunctie toegestaan.

Waterstaatkundige doeleinden –Ws- (artikel 5)

Deze gronden zijn bestemd voor waterafvoer en waterkering, vanwege de waterstaatkundige functie van het Drongelens kanaal. Tevens kunnen groenvoorzieningen worden aangelegd en zijn de gronden bestemd voor het behoud c.q. herstel van de natuur- en landschappelijke waarden mede vanwege de ecologische verbindingsfunctie van het Drongelens kanaal.

Ter plaatse van de kruising van de aan te leggen Randweg met het Drongelens kanaal waarbij de aan te leggen Randweg via een viaduct over het kanaal zal gaan, is een differentiatievlak op de plankaart opgenomen. Gezien de toe te stane bouwwerken zijn ter plaatse de bouwvoorschriften van de bestemming verkeersdoeleinden van toepassing.

Natuurgebied –N- (artikel 6)

Deze gronden zijn bestemd voor de aanleg, ontwikkeling en duurzame instandhouding van extensief beheerde graslanden en verspreide, opgaande bos- en struweel beplanting ten behoeve van behoud en/of herstel van natuurlijke en landschappelijke waarden. Op de gronden is beperkt recreatief medegebruik toegestaan.

Spoorwegdoeleinden –Sw- (artikel 7)

De aan te leggen Randweg en de aan te leggen aansluiting ten behoeve van de noordelijke ontsluitingsstructuur van Vught kruisen de spoorlijn van 's-Hertogenbosch naar Eindhoven/Tilburg. Voor beide kruisingen is een ongelijkvloerse kruising voorzien, waarbij de spoorlijn op de bestaande hoogte wordt gehandhaafd en de weg verdiept wordt aangelegd. Voor de twee kruisingen is de bestemming spoorwegdoeleinden opgenomen, met een differentiatievlak voor Verkeersdoeleinden (Vw). Op en ter weerszijden van de bestemming spoorwegdoeleinden gelden tevens een aantal bepalingen uit de Spoorwegwet en anderen in relatie tot de spoorbaan. Gewezen wordt op de volgende bepalingen:

- a. Op en ter weerszijden van het op de plankaart aangegeven gebied met de bestemming Spoorwegdoeleinden zijn de artikelen 36 t/m 40 Spoorwegwet (stb. 1875,67) en 15 RDHL van toepassing.
- b. Conform artikel 36 t/m 40 Spoorwegwet mag niet zonder ontheffing door of vanwege de Minister van Verkeer en Waterstaat worden gebouwd, respectievelijk werken of werkzaamheden worden uitgevoerd die in strijd zijn met de Spoorwegwet.
- c. Conform artikel 15 RDHL is het verboden zonder vergunning, verleend door of namens de Minister van verkeer en Waterstaat, op, in, boven, of onder de spoorweg leidingen, werken, andere inrichtingen of beplantingen aan te brengen, te doen aanbrengen, of te hebben, dan wel daarmee verband houdende werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren. Deze publiekrechtelijke bevoegdheid van Prorail om vergunningen te verlenen heeft ten doel de veiligheid en de onbelemmerde beschikbaarheid van de spoorweg te bevorderen.
- d. Ontheffingen en vergunningen dienen te worden aangevraagd bij Prorail regio Zuid, Postbus 624, 5600 AP te Eindhoven.

Evaluatie van de milieu-gevolgen

9

De Wet milieubeheer bepaalt dat bij besluiten die met behulp van MER worden genomen door het bevoegd gezag moet worden aangegeven op welke wijze de milieu-gevolgen van het besluit zullen worden geëvalueerd. In het MER is een voorstel voor het evaluatieprogramma opgenomen.

Het evaluatieprogramma voor de Randweg 's-Hertogenbosch bestaat uit de volgende onderdelen:

1. monitoren van het gebruik van de weg (intensiteiten, snelheden)
2. het monitoren van (de effecten op) flora en fauna in en in de omgeving van het plangebied;
3. het monitoren van (de effecten op) hydrologie in de omgeving van het plangebied, met name in de omgeving van de onderdoorgangen en in het gebied van de Maij nabij de te verschuiven dijk van het Drongelens kanaal;
4. het hanteren van een geluidsboekhouding
5. het beoordelen van de kwaliteit van de lucht in de woon- en leefomgeving in de Vughterpoort; dit zal plaatsvinden in het kader van het reguliere programma luchtkwaliteit van de gemeente 's-Hertogenbosch;
6. het hanteren van een systeem voor het registreren en behandelen van eventuele klachten inzake de diverse hinderaspecten. Een belangrijk element van de aanpak op dit punt dient de openheid naar en de bereikbaarheid voor de bewoners in de omgeving van de Randweg te zijn. De aanpak kan in overleg met de omgeving worden vormgegeven;
7. nagaan of de vastgestelde mitigerende en compenserende maatregelen zijn uitgevoerd en functioneel zijn.

De onderdelen 2 en 3 van het evaluatieprogramma starten voordat met de aanleg van de Randweg wordt begonnen: de uitgangssituatie wordt vastgelegd. Deze onderdelen van het evaluatieprogramma worden tevens in de aanlegfase uitgevoerd (gedurende een periode van één jaar na start van de aanleg) en vervolgens vijf jaar na de start van de aanleg van de Randweg. De monitoring van de onderdelen 1 en 5 vindt plaats vijf jaar na de start van de aanleg van de Randweg.

De colleges van B&W van Vught en 's-Hertogenbosch worden belast met de uitvoering van het evaluatieprogramma.

De resultaten van het evaluatieprogramma worden vijf jaar na het onherroepelijk worden van het plan ter kennis gebracht van de gemeenteraden van Vught en 's-Hertogenbosch.

Economische uitvoerbaarheid

10

Binnen het bestemmingsplangebied wordt de realisering van de Randweg, de direct toeleidende wegen en de Vughtse onderdoorgang in de noordelijke randweg mogelijk gemaakt.

Kosten

De kosten van aanleg van de randweg en de aanleg van de onderdoorgang in de ontsluitingsstructuur van Vught zijn als volgt geraamd (alle ramingen in euro's, exclusief BTW, prijspeil 1-1-2003).

Randweg c.a. € 88 miljoen

In bovenstaande kosten zijn alle kosten opgenomen met betrekking tot vastgoedkosten inclusief eventuele planschadekosten, bodemsanering, civiel- en cultuurtechnische kosten, het compensatieplan, voorbereidingen en toezicht.

Met betrekking tot de co-financiering van dit project wordt een beroep gedaan op het oorspronkelijke convenant tussen de gemeenten Vught, 's-Hertogenbosch en de provincie Noord-Brabant, het Besluit Infrastructuurfonds van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat – nog nader uit te werken in de regeling GDU+ door de provincie Noord-Brabant -, de GDU-regeling van de provincie Noord-Brabant en het Programma Verbeteren Veiligheid Overweg van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Dekking

Op basis van het Statenbesluit van 28/06/2002 "Financiering Stedelijke Tangenten" kan beschikt worden over een bijdrage € 17 miljoen (exclusief BTW). De bijdrage was gebaseerd op 1/3 van de geschatte circa € 50 miljoen aan kosten (exclusief BTW). Op basis van de kostenraming op het niveau van het Definitief Ontwerp is de bijdrage berekend op circa € 21,3 miljoen (exclusief BTW). Op basis van gevoerd bestuurlijk overleg in de afgelopen periode mag worden aangenomen dat het eventuele verschil overbrugd zal worden.

Op basis van de rijksregeling "Besluit InfrastructuurFonds" is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directie Noord-Brabant een schatting gemaakt van de te verwachten rijksbijdrage op basis van de subsidiabele kosten en het aandeel (in %) doorgaand en regionaal verkeer op de randweg. De rijksbijdrage is becijferd op circa € 21,3 miljoen (nog te verhogen met de BTW component). De rijksregeling en de bijbehorende middelen zijn gedecentraliseerd naar de provincies onder de noemer GDU+ en de hierboven aangehaalde rekenmethodiek van het Rijk is door de provincie Noord-Brabant overgenomen.

Op basis van de bestaande regeling "Gebundelde Doeluitkeringen" (GDU) van de provincie Noord-Brabant kan, voor de Vughtse tunnel (delen van het project die buiten de regeling Stedelijke Tangenten en GDU+ vallen), een beroep gedaan worden op de GDU-regeling (veiligheid, fietsvoorzieningen, OV). De geschatte bijdrage is circa € 2,5 miljoen (exclusief BTW).

Vanuit het programma "Verbeteren Veiligheid Overwegen" is een bijdrage van circa € 4,5 miljoen (exclusief BTW) gereserveerd door Prorail bv – onder voorbehoud van goedkeuring door de Minister van Verkeer en Waterstaat - ten behoeve van de aanleg van de Vughtse tunnel.

De gemeente Vught heeft in haar begroting een bijdrage opgenomen van € 4 miljoen .

Financiële haalbaarheid

De gemeente 's-Hertogenbosch heeft binnen haar meerjarenbegroting de kosten met betrekking tot de Randweg en omgeving opgenomen waarvan voornoemde geraamde kosten randweg, ad € 88 miljoen, deel van uitmaken. De ten laste van de gemeente komende kosten, gebaseerd op bovengenoemde bijdragen van derden, zijn binnen deze meerjarenbegroting voorzien.

Uit bovenstaande blijkt dat de in het bestemmingsplan opgenomen projectdelen financieel uitvoerbaar zijn.

Vooroverleg/adviezen/ inspraak

11

A. Overleg/advies artikel 10 Bro en 7.20 Wet Milieubeheer

Het Milieueffectrapport en het Voorontwerpbestemmingsplan is ter uitvoering van het bepaalde in artikel 7.20 van de Wet Milieubeheer en het voorgeschreven wettelijk vooroverleg ex artikel 10 BRO om advies toegezonden aan:

1. Provinciale Planologische Commissie Noord-Brabant
2. Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek
3. Rijkswaterstaat
4. Waterschap de Maaskant
5. Waterschap de Dommel
6. N.S. Railinfrabeheer
7. Ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen en Terreinen, Directie Zuid
8. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Zuid
9. Inspectie Milieuhygiëne Noord-Brabant
10. Inspectie Ruimtelijke Ordening Zuid
11. Kamer van Koophandel
12. Ministerie van Economische Zaken, regio Zuid
13. Rijksdienst voor Monumentenzorg.

De instanties, genoemd onder 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 en 13 hebben gereageerd. De overige instanties hebben geen zelfstandige reactie ingediend.

Voorts is het Milieueffectrapport om advies toegezonden naar de MER-commissie te Utrecht. De MER-commissie heeft op 16 juni 2003 het gevraagde zogenaamde 'toetsingsadvies' uitgebracht.

Binnen de gestelde advies-termijn van vier weken ingekomen adviezen, alsmede de hierna sub B genoemde reacties uit de inspraak zijn doorgezonden naar de MER-commissie en zijn door de MER-commissie bij het 'toetsingsadvies' betrokken.

De ingebrachte adviezen zijn samengevat weergegeven en voorzien van een reactie. De volledige adviezen zijn uiteraard betrokken bij de opstelling van de reactie van beide gemeenten en liggen in het kader van de (verdere) besluitvorming ook volledig ter visie.

1. Provinciale Planologische Commissie Noord-Brabant

Samenvatting

Per brief d.d. 13 januari 2004 heeft de P.C.C. zijn advies kenbaar gemaakt. In hoofdlijn onderschrijft het dienstadvies van de dienst REW van de Provincie Noord-Brabant d.d. 4 december 2003. Hierna geven wij daarom een samenvatting van het dienstadvies. Daar, waar sprake is van aanvullende opmerkingen in het P.P.C.-advies hebben wij dat aangegeven. De dienst geeft allereerst een algemeen samenvattende beoordeling, gevolgd door een beschrijving met beoordeling op de diverse (beleids)onderdelen.

1. Algemene beoordeling

De dienst staat positief tegenover het plan. Met betrekking tot het tracé van de weg bestaat geen verschil van mening. Dit tracé maakt de aanleg van de weg als gebiedsontsluitingsweg in hoofdlijnen mogelijk.

Met betrekking tot een tweetal punten heeft de dienst echter grote problemen: het snelheidsregime en de nog heersende onduidelijkheid over de financiering van de weg. Op zich bestaat er daarbij geen verschil in inzicht over de functie van de weg.

Echter, omdat het snelheidsregime in hun ogen in belangrijke mate gekoppeld is aan de functie die de weg kan en moet vervullen voor de stad en de regio als gebiedsontsluitingsweg en omdat er grote twijfels bestaan over het in de praktijk handhaven van het regime bij deze uitvoering van de weg, staan zij in dit advies uitvoerig stil bij de beoordeling van dit aspect.

De uitvoering van de weg moet aansluiten op de functie die de weg moet vervullen voor de regio, waarbij snelheidsregime, functie en uitvoering van de weg met elkaar in overeenstemming zijn. (cat. I) Het streekplan maakt de aanleg van een dergelijke gebiedsontsluitingsweg mogelijk. Een 50 kilometer weg zal niet

die functie in het regionale wegennet kunnen hebben als beoogd bij het opnemen van de weg als tangent en gebiedsontsluitingsweg in het streekplan. De Randweg zal in de toekomst een belangrijke schakel zijn in het verkeerskundige netwerk rond 's-Hertogenbosch. Juist in het kader van een dergelijke netwerk-optimalisatie is het van belang de weg hierbij optimaal vorm te geven en in te richten. (cat. I)

Met een 50 kilometer-weg wordt er niet op logische wijze aangesloten bij de wegcategorieën waarin de toeleidende wegen zijn ingedeeld, zowel van hoger als van lager ontlastend niveau.

Een behoorlijke verkeersaantrekkende werking van de weg is naar hun mening positief omdat daardoor het onderliggende wegennet wordt ontlast.

Ook wordt het belangrijk geacht, dat er voor de burgers van de regio een duidelijke en logische situatie ontstaat, waarbij gedrag passend bij de inrichting van de weg niet wordt afgestraft met handhavingmaatregelen. Behalve met betrekking tot de wenselijkheid daarvan worden grote vraagtekens bij het realiteitsgehalte van een handhaving van 50 kilometer. Het verschil in aantasting op milieu tussen een 50 en een 70 kilometer weg wordt niet doorslaggevend gevonden voor een keuze van 50 kilometer.

Het alternatieven onderzoek in het kader van het MER moet betrekking hebben op alternatieven die alle aan dezelfde uitgangspunten van beleid voldoen. Nu zijn er wegen met verschillende functies met elkaar vergeleken.

(cat. I)

De gemeenten gaan er vanuit dat provincie, rijk en gemeenten ieder eenderde in de kosten zullen bijdragen. Dit uitgangspunt is niet juist. Provinciale Staten hebben besloten tot een financiële bijdrage van 20 miljoen euro ervan uitgaande dat de weg onderdeel gaat uitmaken van het zogenaamde 'blauwe net'. Met de aanleg van een 50 kilometer weg kan de weg niet meer in dit blauwe net worden opgenomen wat zal leiden tot een heroverweging van de bijdrage. Ook de bijdrage van het Rijk zetten de gemeenten op het spel als zij kiezen voor de aanleg als een 50 kilometer. weg. Wij vinden dat het plan voor de Randweg pas verder in procedure kan worden genomen als dit tekort in belangrijke mate is opgeheven. (cat. I)

Het wordt noodzakelijk geacht om het bestemmingsplan aan te passen om de uitvoering van de weg als 70 kilometer weg mogelijk te maken. Het horizontale tracé maakt de aanleg van een dergelijke weg mogelijk. De voorschriften voor de geluidsschermen zullen moeten worden aangepast, omdat de geluidsschermen dan hoger en langer zullen moeten worden. Daarnaast moet onderzocht worden of het compensatievoorstel moet worden aangepast. (cat. I)

Aangedrongen wordt op spoedig overleg tussen provincie, Rijks-waterstaat en beide gemeenten over de verschillende aspecten van dit advies.

2. Toets aan de verschillende beleidsuitgangspunten

De Randweg in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling stedelijke regio

De aanleg van de Randweg wordt van grote betekenis geacht voor een goede ruimtelijke ontwikkeling van de stedelijke regio Waalboss. Het wordt van groot belang geacht, dat de weg een goede verbindende en ontsluitende functie heeft in dit centrale deel van de stedelijke regio. De mate, waarin de weg deze functie kan vervullen is mede afhankelijk van het snelheidsregime. Een weg met een 70 kilometer snelheidsregime trekt beduidend meer verkeer van het onderliggend stedelijk wegennet.

De Randweg in relatie tot het provinciale beleid

Geconcludeerd wordt, dat bij de vaststelling van het Streekplan Provinciale Staten er vanuit is gegaan dat de Randweg de functie van gebiedsontsluitingsweg-A zal hebben.

De criteria waar een gebiedsontsluitingsweg-A, aan moet voldoen geeft enige ruimte voor interpretaties. De dienst is echter van mening dat door de wijze waarop thans door de gemeenten de weg wordt vormgegeven, niet meer zal worden voldaan aan de essentiële kenmerken van een dergelijke weg. Bij aanleg als een 50 kilometer weg zal aan de weg een andere functie moeten worden toegekend omdat de weg qua uitvoering en gebruik teveel afwijkt van de aan een gebiedsontsluitingsweg te stellen eisen. De dienst is van mening dat Provinciale Staten zich alleen heeft uitgesproken over de aanvaardbaarheid van de aanleg van een gebiedsontsluitingsweg, niet van een 50 kilometer weg. De gekozen uitgangspositie is in hun ogen dus niet correct geweest. Hierdoor zijn zwaarwegende maatschappelijke belangen van veiligheid niet voldoende meegenomen. (cat. I)

Door de dienst is deze conclusie als volgt toegelicht (samengevat).

De Randweg wordt nadrukkelijk genoemd in het streekplan. Op pagina 69 van het streekplan is aangegeven, dat het zwaarwegend maatschappelijke belang en het ontbreken van (beduidend afwijkende) alternatieven al is aangetoond. Wel dient eventuele aantasting tot een minimum te worden beperkt en te worden gecompenseerd. Tijdens de fase van opstelling van het bestemmingsplan is een belangrijk verschil van mening tussen de gemeenten en de provincie ontstaan met betrekking tot de mogelijkheden het snelheidsregime van 50 kilometer per uur.

De gemeenten zijn van mening dat een snelheidsregime van 50 kilometer per uur het meest milieu -vriendelijke alternatief is en zijn van mening dat alleen de weg met een snelheidsregime van 50 kilometer past in het streekplanbeleid en een goed gevolg is op de uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan Zuidweststructuur. De opvatting van de gemeenten wordt niet gedeeld: uiteraard moet de aantasting van de weg tot het minimum beperkt blijven, maar het streekplan heeft daarbij geen 50 kilometer weg beoogd. Verwezen wordt naar de beschrijving in het streekplan van een gebiedsontsluitingsweg, waaraan de Randweg moet voldoen. Een gebiedsontsluitingsweg is een weg, die als zodanig is aangeduid is in het kader van het Provinciaal project De categorisering van het wegennet in de provincie Noord-Brabant (zogenaamde gebiedsontsluitingswegen A). In genoemde Categoriseringsnota (Duurzaam Veilig), vastgesteld door Provinciale Staten d.d. 16 juni 2002 is aangegeven, dat een weg alleen als zodanig kan worden gekwalificeerd, indien wordt voldaan aan een aantal uitgangspunten, waaronder een ontwerp- en maximumsnelheid van 70 of 80 kilometer per uur. Deze eis hangt nauw samen met de allure van een weg met 2*2 rijstroken en het verwachtingspatroon dat daarvan uitgaat voor de weggebruiker. Met Rijkswaterstaat is de provincie van mening, dat de weg moet worden gekwalificeerd als gebiedsontsluitingsweg met een bijbehorende snelheid (binnen de bebouwde kom) van 70 kilometer per uur.

Onder zwaarwegende belangen worden in het streekplan ook veiligheidsbelangen genoemd als 'zonder meer zwaarwiegend' (pagina 104). De provincie heeft in haar nota categorisering van wegen aangegeven wat de inrichtingseisen zijn bij een gebiedsontsluitingsweg in het kader van het duurzaam veilig beleid. Bij een snelheidsregime van 50 kilometer hoort dan een heel andere inrichting van de weg, namelijk tweemaal éénbaans en snelheidsbeperkende maatregelen als verkeersdrempels en rotondes. Het veiligheidsaspect had volgens het streekplanbeleid meegenomen moeten worden bij het bepalen van de uitgangspositie voor het MER en had het alternatief met een 50 kilometer-regime niet als uitgangspunt genomen mogen worden.

Tenslotte wordt nog genoemd het in voorbereiding zijnde Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan en de studie 'het onderliggend wegennetplus' (OWN+). Ingezet wordt op een meer samenhangende netwerkbenadering, waarin het onderliggende wegennet ook zelfstandige verbindingen biedt voor het regionale verkeer en bij calamiteiten op het hoofdwegennet de functie van alternatieve route kan vervullen. De Randweg zal in de toekomst een belangrijke schakel zijn in het verkeerskundige netwerk rond 's-Hertogenbosch. Hierbij past duidelijk meer een snelheidsregime van 70 kilometer per uur teneinde de regionale bereikbaarheid te kunnen garanderen.

De Randweg in relatie tot het beleid van Rijkswaterstaat

Het voorstel van de gemeenten voor uitvoering van de weg als 50 kilometer weg is strijdig met het standpunt van Rijkswaterstaat over de gewenste uitvoering van de weg.

Samengevat leidt de dienst dit standpunt af uit schriftelijk en telefonische advies van de adviseur verkeersveiligheid van de Rijkswaterstaat, waaruit geconcludeerd wordt, dat bij toetsing aan de richtlijnen van de CROW publicatie de Randweg het wegtype I heeft met een dwarsprofiel van 2*2 rijstroken, waarbij zou moeten worden ingericht als gebiedsontsluitingsweg met 80 kilometer p/uur. Een snelheidsregime van 70 kilometer is als compromis voorstelbaar. Bij een afwijkende inrichting kan slechts door grote inzet van politie en OM het afwijkende gedrag dat hiervan het gevolg is worden gecorrigeerd. Over het algemeen zijn handhavers niet bereid en in staat deze inspanning te leveren.

Het MER en het meest milieuvriendelijke alternatief

In het kader van het dienstadvies wordt het relevant geacht om te bepalen welke en hoe groot de verschillen zijn op de omgeving tussen een snelheidsregime van 50 kilometer per uur en 70 kilometer per uur. Dit verschil dient te worden meegenomen bij het bepalen of afwijking van het door Provinciale Staten vastgesteld beleid gewenst is of niet. De aspecten, waar het snelheidsregime vooral een effect op heeft, zijn het verkeersaspect, de natuur en de omwonenden.

Het verkeersaspect

Uit het MER blijkt, dat een 70 kilometer weg meer verkeer zal aantrekken. Deze komt voor een belangrijk deel voort uit het stedelijke wegennet. Dit wordt positief gevonden, omdat stedelijke wegen meer worden ontlast, hetgeen een positief effect heeft op de geluidhinder, de CO₂ uitstoot en de verkeersveiligheid op die wegen. Hierbij wordt opgemerkt, dat de verkeersaantrekkende werking in belangrijke mate afhankelijk is van de verkeersafwikkeling van de met verkeerslichten geregelde kruispunten (vooral aansluiting Magistratenlaan en Vlijmenseweg).

Effecten op natuur

Aan de hand van de kaarten in het Bijlagenrapport is te verwachten dat, in vergelijking met de autonome ontwikkeling, zowel het 50-1 als het 70-1 scenario tot een verminderd geluidsbelast oppervlak in de Maij-Honderdmorgen zal leiden (uiteraard alleen bij afsluiting van de Honderdmorgendijk voor doorgaand verkeer).

Aanleg van de Randweg heeft effect op de Maij dat als (aangemeld) Speciale Beschermingszone beschermd is in het kader van de Habitatrichtlijn. Aantasting van de Maij betreft ruimtebeslag en verstoring door licht en geluid. De speciale beschermingszone Habitatrichtlijn is aangemeld op basis van de habitatty-

pen 'laaggelegen schraal hooiland' en 'grasland met Molinia op kalkhoudende bodem en kleibodem' en het voorkomen van twee vlindersoorten: het Pimpernelblauwtje en Donkerpimpernelblauwtje. In de huidige situatie komen de habitattypen niet binnen het plangebied voor. De genoemde dagvlindersoorten komen nu evenmin voor in het plangebied zodat een aantasting van natuurlijke kenmerken niet aan de orde is, volgens het MER (pagina 174). Een 70 kilometer regime kan wel consequenties hebben voor het compensatievoorstel (zie hierna).

Verschillen in geluidsbelasting voor omwonenden

De dienst wil voorkomen, dat er een situatie zou kunnen ontstaan, waarin de aantasting door geluid niet in voldoende mate gecompenseerd en gemitigeerd wordt naar de omgeving omdat de maatregelen niet zijn afgestemd op het feitelijk geluidsniveau, maar het gewenste geluidsniveau (cat. II).

Bij een maximum snelheid van 70 kilometer per uur zijn de milieu effecten weliswaar ongunstiger dan bij 50 kilometer per uur maar het is de vraag of dit tot onaanvaardbare situaties leidt. Ten behoeve van de afscherming van de woningen aan de Willem van Oranjelaan aan de achterzijde is de bouw van hogere geluidsschermen in dat geval noodzakelijk. Het zicht van de woningen langs de Willem van Oranjelaan op de Gement is al beperkt door de geluidsschermen voor de spoorbaan. Nu is alleen vanaf de eerste verdieping uitzicht op de Gement mogelijk. In het 50 kilometer scenario worden de schermen circa 2 meter hoog. Hoe hoog en hoe lang de schermen worden bij het 70-1 scenario is niet direct uit het MER af te lezen omdat dit helaas niet berekend is. Wel is berekend hoe hoog de schermen zullen zijn in het 70-2 scenario, namelijk tot maximaal 5 meter hoog. Dit scenario zal ongunstiger uitpakken gezien de grotere hoeveelheid verkeer op de weg bij dit scenario dan bij het 70-1 scenario. Wij zijn van mening dat schermen met een hoogte tot maximaal circa 5 meter, op deze plek stedenbouwkundig en landschappelijk aanvaardbaar zijn gezien het feit dat de woningen nu al zeer beperkt uitzicht hebben op de Gement ten gevolge van de geluidsschermen voor het spoor en de hoge bomen langs het Drongelens kanaal.

Overigens is er bij de woningen aan de Willem van Oranjelaan sprake van tweezijdige geluidbelasting. De omvang van de geluidbelasting op deze woningen (tweede lijnsbebouwing) tengevolge van de Vughterweg is in het plan niet aangegeven, zodat onbekend is of de voorkeursgrenswaarde aan de voorzijde overschreden wordt. (cat. II)

Daarbij bestaat de verwachting dat in de toekomst de gemeente de toegestane snelheid alsnog gaat verhogen naar 70 kilometer per uur. Dat blijkt niet alleen uit het alignement dat is afgestemd op een ontwerpsnelheid van 70 kilometer per uur, maar ook diverse passages uit het MER geven daartoe aanleiding, zoals:

'door de initiatiefnemers wordt het belang van capaciteit en het openhouden van de mogelijkheid om eventueel 70 kilometer per uur toe te staan hoger geacht dan de intrinsiek lagere snelheid van een tracé met krappere bochten'. Hierdoor is het niet duidelijk wat de winst is van de keuze voor een 'voorlopige' 50-1 variant. De hogere en langere geluidsschermen zullen er dan uiteindelijk toch moeten komen. Hiervoor zal aanpassing van het bestemmingsplan nodig zijn.

Geconcludeerd wordt, dat het 50 kilometer scenario voor de bewoners Willem van Oranjelaan gunstiger is, omdat er minder hoge en minder lange geluidsschermen nodig zijn. Hier staat echter tegenover dat de geluidbelasting van de woningen langs de Vughterweg en elders in de stad minder zal afnemen. Hogere geluidsschermen worden gezien het al beperkte uitzicht op de Gement aanvaardbaar gevonden.

Handhaving

Het handhaven van een snelheid van 50 kilometer per uur zal buitengewoon lastig zijn. De afstanden tussen de vier verkeerslichten is zodanig dat 70 kilometer per uur gehaald kan worden op ieder segment. Ondanks de door de gemeente aangegeven maatregelen is de maximumsnelheid niet in overeenstemming met de verwachting van de weggebruiker en zijn de principes van duurzaam veilig (homogene snelheid en voorspelbaar gebruik) hier niet gehanteerd. Of in die situatie handhaving van de snelheid van 50 kilometer per uur kan plaatsvinden middels flitskasten is zeer de vraag, zo blijkt uit overleg met het bureau verkeershandhaving OM. Aangezien het eventuele overtredingsgedrag met een infrastructurele maatregel (namelijk verandering van het snelheidsregime, passend bij de inrichting van de weg) is op te lossen, zal het OM pas gaan handhaven als bij een 70 kilometer per uur regime blijkt dat sprake is van een overtredingsgedrag.

Ook de aan handhaving verbonden permanente kosten worden als ongewenst gezien.

Van andere maatregelen (instellen groene golf, optische ver-smalling van de weg) verwachten zij niet voldoende effect om de te rijden snelheid in voldoende mate te beïnvloeden. In vergelijkbare situaties wordt door veel automobilisten de snelheidslimiet overtreden, met alle negatieve gevolgen van dien, niet alleen voor de verkeersveiligheid, maar ook voor de milieubelasting. De schermhoogtes zijn immers gebaseerd op 50 kilometer per uur.

Compensatie schade aan natuur en landschap

Compensatievoorstel 2, de water-ecoverbinding kan op dit moment niet als compensatie in aanmerking komen, gelet op de uitvoerbaarheid van het plan. Volledigheidshalve wordt hierbij opgemerkt, dat een streekplanafwijking nodig zou zijn, omdat deze wijze van compenseren niet overeenkomt met de eisen

voor compensatie als opgenomen in het streekplan. Compensatievoorstel 1 past binnen het streekplanbeleid. De gemeenten dienen dit voorstel nog wel verder te verduidelijken (rol afsluiten Honderdmorgensedijk) en uit te werken en aan te passen op het 70 kilometer regime (Cat.II). Verder wordt erop gewezen, dat de compenserende maatregelen moeten worden zekergesteld, voorafgaand aan de instemming van de provincie met de ingreep, zowel op het punt van de planologische regeling als op het punt van de feitelijke uitvoering (Cat II). In aanvulling op dit dienstadvies vraagt de commissie om meer duidelijkheid en daarbij de volgende vragen te beantwoorden:

1. Er wordt gesproken over twee compensatievoorstellen. Onduidelijk is of de compensatie overeenkomt met de vereiste taastelling voor natuurbos en grasland.
2. Onduidelijk is verder, welke kwaliteitsslag wordt beoogd.
3. Is de compensatie van dien aard dat het past bij het grasland en het bosgebied dat verloren gaat en op een passende locatie waar de compensatie ook daadwerkelijk bijdraagt aan de groenstructuur.

Wateraspecten

Nader onderzoek naar de effecten van de aanleg van de weg op regionale en subregionale grondwatersystemen is gewenst, met name naar de mogelijke invloed voor lokaal ondiepere systemen (cat II). Er moet rekening mee worden gehouden, dat, afhankelijk van aanlegniveau, dimensionering en bodemopbouw een vergunning in het kader van de Grondwaterwet dan wel een melding overeenkomstig Algemene Regels nodig kan zijn.

Er wordt vanuit gegaan, dat overleg wordt gevoerd met het waterschap de Dommel over hun reactie op het plan (Cat II).

Cultuurhistorie

De door RAAP uitgevoerde Aanvullende Archeologische Inventarisatie in de vorm van een booronderzoek heeft aangetoond dat de kans zeer gering is dat er archeologische waarden in het geding zijn. De aard van archeologische vondsten (depotvondsten) in het verleden blijven echter aanleiding geven voor een beperkt archeologisch onderzoek. Geadviseerd wordt daarom – voor die delen van het plangebied, die niet verstoord zijn – een archeologisch vervolgonderzoek te doen plaatsvinden in de vorm van archeologische begeleiding (cat II)

Uitvoerbaarheid

De gemeente hanteert als vertrekpunt, dat Rijk, provincie en gemeenten elk een derde van de kosten bijdragen. Daarbij dienen als kanttekeningen te worden geplaatst, dat Provinciale Staten op 28 juni 2002 hebben besloten tot een maximale bijdrage van 20 miljoen en voorts in de veronderstelling, dat deze deel uitmaakt van het regionaal verbindend net. Een 50 kilometer

weg kan hier geen deel van uitmaken. Het Rijk heeft zich nooit verplicht tot een derde van de kosten. Volgens het huidige MIT komt de Randweg in principe in aanmerking voor een bijdrage van 10 miljoen. Geadviseerd wordt daarom de financiële haalbaarheid duidelijk te maken (cat. I).

Hierbij wordt opgemerkt, dat bij een uitvoering van de weg als 50 kilometer weg de provinciale bijdrage heroverwogen wordt.

Reactie

Algemeen

Ten tijde van de aanvang van het vooroverleg en de inspraak was reeds duidelijk, dat er een verschil van mening was tussen de gemeenten en de provincie over de aan te houden snelheid. Wij hebben toen aangegeven, dat uit overleg en nadere gedachteswisseling moest blijken of een aan te houden snelheid van 50 kilometer per uur voor de provincie in deze specifieke situatie als mitigerende maatregel acceptabel zou kunnen zijn. Uit het MER bleken immers een aantal significante voordelen (minder geluidsuitstraling in Gement en aangrenzend stedelijk gebied, lagere geluidsschermen nodig en daarmee betere inpassing in de omgeving), ingeval een dergelijke bronmaatregel mogelijk zou zijn. De haalbaarheid van een dergelijke maatregel dient dan ook nadrukkelijk te worden afgewogen.

Ook was ten tijde van aanvang van het vooroverleg duidelijk, dat er in de komende planfase in samenhang met de verdere technische detaillering/uitwerking en besteksvoorbereiding concrete afspraken moesten worden gemaakt met betrekking tot de te verwachten financiële bijdragen van de diverse partijen. Wij hebben hierbij aangegeven een beroep te doen op de oorspronkelijke convenanten tussen de gemeente Vught en 's-Hertogenbosch en de provincie Noord-Brabant, gemeente Vught en 's-Hertogenbosch en dat ons vertrekpunt is dat Rijk, provincie en gemeenten elk eenderde van de kosten bijdragen.

Haalbaarheid van een snelheidsregime van 50 kilometer

Snelheidsregime, functie en uitvoering van de weg dienen aldus de provincie met elkaar in overeenstemming te zijn. De Randweg moet daarbij als gebiedsontsluitingsweg kunnen functioneren als bedoeld in het Streekplan en het provinciaal beleid en als een belangrijke schakel in het verkeerskundig netwerk rond 's-Hertogenbosch. Daarbij dient op logische wijze te worden aangesloten bij de wegcategorieën waarin de toeleidende wegen zijn ingedeeld, zowel van hoger als van lager ontlastend niveau. Dat vereist een 70 kilometer weg, aldus de provincie, ook conform het beleid van Rijkswaterstaat. Met een 50 kilometer-weg wordt niet op logische wijze aangesloten bij de wegcategorieën waarin

de toeleidende wegen zijn ingedeeld, zowel van hoger als van lager ontlastend niveau.

Ook wordt het belangrijk geacht, dat er voor de burgers van de regio een duidelijke en logische situatie ontstaat, waarbij gedrag passend bij de inrichting van de weg niet wordt afgestraft met handhavingmaatregelen. Behalve met betrekking tot de wenselijkheid daarvan worden grote vraagtekens bij het realiteitsgehalte van een handhaving van 50 kilometer. Het verschil in aantasting op milieu tussen een 50 en een 70 kilometer weg wordt niet doorslaggevend gevonden voor een keuze van 50 kilometer. Ook zetten de gemeenten de financiële bijdrage van provincie en Rijk op het spel, ingeval van een keuze voor 50 kilometer per uur.

Gezien de duidelijke uitkomst van deze beoordeling door de provincie moet een Randweg met een snelheidsregime van 50 kilometer per uur als niet haalbaar worden beschouwd. Voor de Randweg wordt daarom het ontwerp aangepast en toegerust op een snelheidsregime van 70 kilometer per uur.

Aanpassing ontwerpbestemmingsplan

Om de uitvoering van de weg als 70 km weg mogelijk te maken is het ontwerp thans op een aantal inhoudelijke onderdelen aangepast. Daarbij is op grond van een nieuw akoestisch onderzoek vastgesteld, hoe hoog, hoe lang en waar precies geluidsschermen nodig zijn.

Ook het compensatievoorstel is aangepast (zie hierna onder Compensatie). Hierover is op ambtelijk niveau met de provincie overleg gepleegd en bestaat instemming. De uitvoering van het voorstel maakt deel uit van dit plan. De daartoe bestemde gronden zijn aangegeven op de plankaart met de bestemming Natuurgebied, waarbij de begrenzing van de terreinen nog gecorrigeerd is overeenkomstig de begrenzing van de gemeentelijke eigendommen. Daarmee is de uitvoering afdoende verzekerd. Randweg wordt zo aangelegd, dat een toekomstige realisering van de ecologische verbindingszone mogelijk blijft.

Compensatie

Bij het (voor-)ontwerpbestemmingsplan zijn er twee compensatievoorstellen uitgewerkt, waaruit nog een keuze moest worden gemaakt. Het eerste voorstel beoogde een kwantitatieve (ruimtebeslag) en kwalitatieve (aantasting waarden) conform het compensatiebeginsel als opgenomen in het streekplan. Het tweede voorstel beoogde het realiseren van een 2^e ecologische verbindingszone in de vorm van een "waterecoverbinding" tussen de gebieden Bossche Broek en Gement. Met dit tweede -alternatieve- voorstel werd beoogd een extra kwalitatieve impuls te geven voor de natuurontwikkeling in de Gement, waarbij bovendien werd ingespeeld op waterretentieproblematiek. Zoals in de stukken aangegeven zou hiervoor speciaal toestemming moeten

worden gegeven van rijk en provincie, omdat die vorm van compensatie geen rechtstreekse relatie heeft met compensatie van de nadelige effecten van de Randweg. Daarnaast stond de financiële uitvoerbaarheid niet vast (geschatte kosten 10 tot 13 miljoen euro (exclusief BTW), terwijl een gemeentelijke bijdrage van 2 miljoen was gereserveerd. Dit tweede voorstel betreft een van de in de ontwerp-totaalvisie voor dit gebied geschetste mogelijkheden voor nieuwe impulsen in dit gebied, bezien vanuit bestaand en nog te ontwikkelen toekomstig beleid. Over dit toekomstig nader te ontwikkelen beleid c.q. de uitwerking en financiering daarvan was ten tijde van het voorontwerp nog te weinig concreet duidelijk. Dat is nog steeds het geval. Terecht wordt daarom in het voornoemd dienstadvies van de afdeling REW van de provincie geconstateerd, dat van voorstel 2, de financiële uitvoerbaarheid niet is aangetoond en dat alleen compensatievoorstel 1 (mits aangepast en verduidelijkt) past binnen het streekplan. Opname van de waterecoverbinding in het toekomstig bestemmingsplan voor de Randweg wordt daardoor onmogelijk.

Gezien het vorenstaande wordt in het ontwerpbestemmingsplan gekozen voor compensatievoorstel 1, dat inmiddels is aangepast aan het 70 kilometer regime. Het betreft hier de compensatiegronden, eigendom van de gemeenten 's-Hertogenbosch en Vught, die destijds ook in verband de Zuid-Weststructuur voor compensatie waren gereserveerd. De plankaart is hiertoe aangepast, omdat in het voorontwerp de gronden in eigendom van de gemeente Vught niet waren betrokken in betreffende natuurbestemming. Betreffende de Honderdmorgensedijk wordt het volgende opgemerkt.

In het Verkeers- en Vervoersplan (2002) van de gemeente Vught zijn onder andere voor de route Honderdmorgensedijk/Kampdijklaan maatregelen aangekondigd om het sluipverkeer tegen te gaan. Maatregelen die routes onaantrekkelijk maken voor doorgaand verkeer vormen op grond van dit plan onderwerp van nader onderzoek en uitwerking in overleg met belanghebbenden. In verband met de gevraagde verduidelijking door de P.P.C. zal de raad van de gemeente Vught - aansluitend op Verkeers- en Vervoersplan - worden gevraagd om tegelijk met de vaststelling van het bestemmingsplan in principe te besluiten om de Honderdmorgensedijk voor het doorgaande, dus uitgezonderd bestemmingsverkeer, verkeer te sluiten. Effectuering van deze bestuurlijke uitspraak door middel van een te nemen verkeersbesluit vindt plaats zodra de Randweg is gerealiseerd.

Omvang geluidbelasting woningen Willem van Oranjelaan, zijde Vughterweg.

In het M.E.R. is uitvoerig aandacht besteed aan de beschreven van de geluidbelasting van de woningen aan de Willem van Oranjelaan, zowel aan de westzijde (zijde Randweg) als de oostzijde (zijde Vughterweg). Berekend is de huidige situatie,

de autonome ontwikkeling en situatie met Randweg. De conclusies staan weergegeven op pagina 196 van het MER en de berekeningen in bijlage 7 van het MER. Ook in het akoestisch onderzoek is betreffende de woningen Willem van Oranjelaan aandacht besteed aan zowel de zijde van de Randweg als de Vughterweg. In het nieuwe – op de situatie met een Randweg met snelheid van 70 kilometer per uur gerichte – akoestisch onderzoek zijn deze gegevens weergegeven in de onder 4.3.1 Situatie 4 (huidige en autonome ontwikkeling) en situatie 5 (situatie met Randweg). De berekeningsresultaten zijn opgenomen in respectievelijk bijlage 7 en bijlage 8 van akoestisch rapport.

Water

Uit overleg met de heer Baaijens, die lid is van de commissie voor de Milieueffectrapportage, is op grond van nader informatie over Maij en Gement gebleken, dat tengevolge van de verlaagde Randweg geen negatieve effecten voor de kwelstroom richting Maij/Gement te verwachten zijn en uit dien hoofde ook geen aanvullende maatregelen nodig zijn.

Wel blijkt uit dit overleg, dat de heer Baaijens van mening is, dat het aanbevelingswaardig blijft een grindbed onder de tunnelbak aan te leggen vanwege de zuid-noord-waterstroom. Middels een nader onderzoek via het aanbrengen van peilbuizen zullen wij daarom nog nagaan of en welke maatregelen als gevolg van de zuid-noord-waterstroom nodig zijn.

Er zal rekening mee gehouden worden, dat, afhankelijk van aanlegniveau, dimensionering en bodemopbouw een vergunning in het kader van de Grondwaterwet dan wel een melding overeenkomstig Algemene Regels nodig kan zijn.

Cultuurhistorie

De aanbevolen archeologische begeleiding zal plaatsvinden door de archeologische dienst van de gemeente (zie hierna ook de reactie van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek).

Uitvoerbaarheid

Hoofdstuk 10 van de plantoelichting is aangepast. Op grond hiervan constateren wij, dat verwacht mag worden, dat er sprake is van een financieel uitvoerbaar plan.

2. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek

Samenvatting

- Complimenten voor de wijze waarop met de archeologische waarden wordt omgegaan. Het bijlagenrapport MER mist echter een verwijzing naar de Monumentenwet 1988.

- Geadviseerd wordt de conclusie van de uitgevoerde Aanvullende Archeologische Inventarisatie op te nemen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan of te verwijzen naar het hoofdrapport MER. De geadviseerde begeleiding kan door de archeologische dienst van de gemeente worden uitgevoerd.
- Gemiste kans dat er nog geen plan van aanpak ligt voor het verplaatsen van het tankstation aan de Vughterweg.

Reactie

Van de complimenten is kennisgenomen. Voorzover dit bij de overwegingen bij de feitelijke besluitvorming, in casu het bestemmingsplan, aan de orde zal komen zal tevens gewag gemaakt worden van de Monumentenwet 1988.

De conclusie van de Aanvullende Archeologische Inventarisatie zal in de plantoelichting worden opgenomen.

Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in verband met een mogelijke verplaatsing in de mogelijkheid van een nieuwe locatie en nieuwe functie voor het voormalige tankstation. Gezien het stadium van de besluitvorming met betrekking tot het bestemmingsplan, welke besluitvorming kaderstellend is voor een eventuele verplaatsing, delen wij de opvatting van 'een gemiste kans niet'. Het tankstation zal op de huidige locatie moeten wijken voor de Randweg. In de financiële paragraaf is voorts rekening gehouden met de verplaatsingskosten van het voormalige benzineverkooppunt.

3. Rijkswaterstaat

Samenvatting

- Economische uitvoerbaarheid; Rijk heeft geen bijdrage van eenderde in de kosten van de Randweg toegezegd. Een nadere toelichting zou moeten worden opgenomen met betrekking tot eventuele bijdrage van het Rijk. Hiertoe wordt een voorstel gedaan (verwijzen naar MIT voor projecten voor Regionale en Lokale infrastructuur met een maximaal bedrag van 10 miljoen en de regels om voor een besluit tot opname in de realisatietabel). Besluiten zullen in het kader van de voorgenomen decentralisatie in gezamenlijkheid met de provincie worden genomen. De hoogte van een bijdrage uit het infrastructuurfonds is ondermeer afhankelijk van het bovenregionaal belang. Daarvoor wordt met name het percentage doorgaand verkeer aangehouden.
- Gemist wordt in de toelichting op de economische uitvoerbaarheid de kosten voor verplaatsing van het voormalige tankstation. Een eventuele verplaatsing wordt als positief beoordeeld in de verwachting dat voor dit momenteel functieloos monument een exploitant gevonden kan worden.

- Het Duurzaam Veilig beleid vraagt een op de functie in het netwerk gebaseerde en voor de gebruiker logische categorisering van het wegennet. In dat verband is rijkswaterstaat voorstander van een 70/80 kilometer regime op de Randweg als gebiedsontsluitingsweg. Hiermee wordt op namelijk op logische wijze aangesloten bij de wegcategorieën waarin toeleidende wegen zijn ingedeeld, zowel van een hoger als lager niveau. In het bestemmingsplan wordt hoofdzakelijk vanuit milieu-overwegingen gekozen voor een weg met een maximum snelheid van 50 kilometer per uur. Initiële aanleg en functie als lokale weg met 50 kilometer per uur zal consequenties hebben bij de vaststelling van de hoogte van de bijdrage op basis van het Besluit Infrastructuurfonds aan de Randweg.
- Specificatie gewenst bij de overwegingen (pagina 27) ten aanzien van de waterhuishoudkundige functie van het Drongelens Kanaal. Aangeven dat het hierbij in hoofdzaak om mogelijkheden voor regionale waterberging in de Gement en/of peilverhoging voor het Aa/Dommelsysteem. Daarmee wordt meer recht gedaan aan de discussies die hierover de afgelopen tijd op bestuurlijk niveau zijn gevoerd.

Reactie

De Randweg is een alternatief voor de oorspronkelijk geplande aanleg van de Zuid-Weststructuur. Voor de aanleg daarvan zijn – zoals in de plantoelichting van het voorontwerpbestemmingsplan vermeld – destijds convenanten opgesteld, op grond waarvan provincie en gemeenten elk een derde van de kosten zou dragen onder voorwaarde dat het Rijk ook een derde van de kosten voor haar rekening neemt. Daarom is door de gemeenten als vertrekpunt voor de financiering genomen, dat Rijk, provincie en gemeenten wederom op voet van de eerdere afspraken elk een derde van de kosten bijdragen. Het is juist, dat hierover op het moment van publicatie van dit voorontwerp bestemmingsplan nog geen nadere afspraken met het Rijk waren gemaakt. Intussen is het technisch ontwerp c.a. voldoende uitgewerkt om deze nadere afspraken wel te kunnen maken en zijn daartoe ook de nodige contacten gelegd met rijk en provincie. De uitkomsten van dit overleg zijn in onze vorenstaande reactie onder 1. *Uitvoerbaarheid* opgenomen. Hieruit blijkt dat sprake is van een financieel uitvoerbaar plan. Om reden als tevens vermeld in onze reactie onder 1 is het ontwerp thans aangepast om uitvoering van de weg als een 70 kilometer weg mogelijk te maken. Voor de volledigheid merken wij nog op dat de Rijksmiddelen in het MIT inmiddels zijn decentraliseerd naard de provincies onder de noemer van GDU+-middelen.

Betreffende de kosten voor verplaatsing van het Q-8-station merken wij op, dat hierin is voorzien onder de verzamelpost 'Vastgoedkosten'.

Tegen de opname van de gevraagde specificatie ten aanzien van de waterhuishoudkundige functie van het Drongelens Kanaal is geen bezwaar. Deze specificatie is thans toegevoegd onder hoofdstuk 7.3 Waterhuishouding en Watertoets. Verwezen wordt terzake naar de opmerkingen van het waterschap de Dommel hierna sub 5 en onze reactie daarop.

4. Waterschap de Maaskant

Samenvatting

- Verleggen Drongelens Kanaal; opschuiven in westelijke richting van de plangrens en bestemming waterstaatkundige doeleinden conform het ontwerp, dat is besproken door Arcadis en de heer van Hal. De maximale opschuiving van de binnentoe van de westelijke kade ten opzichte van de bestaande situatie wordt hierdoor meer dan de 20 meter, die in het M.E.R. is vermeld.
- Maatgevende grondwaterstand; Uitgegaan is bij het ontwerp van de tunnelbak van een maatgevende grondwaterstand van 4.90+N.A.P. In oktober 2003 is aan de projectleider aangegeven, dat in het kader van de vervolgstudie van Cobema een maatgevende waterstand zal worden onderzocht van enkele decimeters hoger. Inmiddels hebben de waterschappen in bestuurlijk overleg hun voorkeur uitgesproken voor deze beperkte verhoging van het waterpeil als maatregel voor de hoogwaterbescherming rond 's-Hertogenbosch. Wij raden U aan hiermee rekening te houden bij het ontwerp van de tunnelbak.
- Waterecoverbinding Isabella; In het M.E.R. is ingegaan op de Totaalvisie Gement-Bossche Broek en de waterecoverbinding Isabella als concreet project in dat kader. Dit wordt ongepast geacht om door het waterschap samen met waterschap de Dommel al in juli 2002 is aangegeven dit in het kader van de hoogwaterproblematiek niet opportuun te achten. Inmiddels is door bestuurders van de waterschappen uitgesproken dat een hoogwaterverbinding bij Isabella nu niet noodzakelijk wordt geacht. Slechts een ruimte-reservering is mogelijk (voor de verre toekomst) van belang. Derhalve is de waterecoverbinding ook onterecht als mogelijk compensatievoorstel gepresenteerd in bijlage C van het bestemmingsplan.
- Tot slot een opmerking over de voorschriften met betrekking tot artikel 4 Waterstaatkundige doeleinden. Het wordt vollediger en juister geacht te vermelden, dat de gronden bestemd zijn voor waterberging, waterafvoer, aanleg en instandhouding

van waterpartijen, waterkeringen en bijbehorende voorzieningen.

Reactie

Het te verleggen deel van het Drongelens Kanaal is in het kader van het voorlopig ontwerp nader en in overleg met het waterschap de Maaskant bepaald. In westelijke richting verschuift de binnenteen van de westelijke kade ten opzichte van de bestaande situatie exact 24 meter. Thans gebaseerd op een ontwerpsnelheid van 70 kilometer per uur. Daarbij is rekening gehouden met een waterkerende hoogte in het Drongelenskanaal van 5,75 en een waakhogte van 6,25 minimaal. Dit peil is dus enkele decimeters hoger dan het peil van 4.90+ NAP. Volledigheidshalve dient opgemerkt te worden dat de definitieve maatregelen met betrekking tot de aanpak van de hoogwaterproblematiek nog onderwerp van studie zijn. Wel is het standpunt ingenomen dat een gelijktijdige aanleg van een waterecoverbinding gelegen naast de tunnelbak Randweg in het kader van onderhavig plan niet aan de orde is. Het waterpeil in het gebied naast de tunnelbak zal beheerst worden zodat een peil hoger dan 4.90+NAP aldaar uitgesloten is.

Het bezien van de mogelijkheid van aanleg van een ecologische verbindingszone ter plaatse heeft steeds deeluitgemaakt van de studies in het kader van het project Randweg. In relatie tot de hoogwaterproblematiek is daarbij een eventuele mogelijkheid van combinatie met een nieuwe waterverbinding genoemd (de zogenaamde waterecoverbinding). Het betreft hier een te onderzoeken mogelijke optie, die mede als een van de twee mogelijke compensatievoorstellen is ingebracht. Het concept-compensatievoorstel, dat bijgevoegd is bij de plantoelichting van het voorontwerp bestemmingsplan is hier helder in. Uit de genoemde bijlage C bij de plantoelichting blijkt duidelijk, dat dit compensatievoorstel slechts mogelijk zou zijn met medewerking (ook financieel) van partijen, waaronder mogelijk het Waterschap. Zoals ook in het sub 1 genoemde P.P.C.-advies terecht wordt opgemerkt kan thans de financiële uitvoerbaarheid van de water-ecoverbinding niet worden aangetoond. Om die reden is dit voorstel nu uit het ontwerpbestemmingsplan geschrapt. Wij blijven ons echter – in nauw overleg met de partijen, die betrokken zijn bij de opstelling van de Totaalvisie Bossche Broek-Gement – inspannen om deze aanleg in de toekomst wel mogelijk te maken. Dat de hoogwaterproblematiek hierbij alsnog een rol zou kunnen spelen, achten wij nog niet geheel uitgesloten. De Randweg wordt zo aangelegd, dat een toekomstige realisering van de ecologische verbindingszone mogelijk blijft.

De bestemming Waterstaatkundige doeleinden en Natuurgebied (art 4) is aangepast. Hierbij is zoveel mogelijk rekening gehouden met de gemaakte opmerkingen.

5. Waterschap de Dommel

Samenvatting

- Onder overige besluiten (pag 60 MER) opnemen, dat in het kader van de Keur en de Verordening Waterhuishouding van de provincie Noord-Brabant bij het Waterschap een ontheffing/vergunning dient te worden aangevraagd voor alle werken die binnen 4 meter uit de insteek van oppervlaktewater worden uitgevoerd.
- In Bijlage 3 van het bijlagerapport melding maken van de verantwoordelijkheid van het Waterschap de Maaskant en de Dommel voor het kwantiteits- en kwaliteitsbeheer. Bijlage 3 verwijst verder naar het inmiddels verouderde provinciaal Waterhuishoudingsplan 2. Het vigerend beleid is vastgelegd in 'Verder met Water, Partiële herziening Waterhuishoudingsplan 2003-2006'.
- In hoofdstuk 5.4 staat dat onderzoek wordt verricht naar de noodzaak en vorm van verdergaande aanpassingen van de waterstaatkundige situatie. Gewezen wordt op de bestuurlijke afspraak, dat de verwachte toename van (piek)afvoeren als gevolg van klimaatveranderingen en de effecten van de ontwikkelingen in verband met de Reconstructiewet en andere ruimtelijke ontwikkelingen geacht worden elkaar op te heffen. Ook wordt erop gewezen, dat met het inzetten van de Gement de benodigde retentie (13 miljoen m³) niet volledig gerealiseerd kan worden; er wordt een bijdrage geleverd van 10 miljoen m³.
- In relatie tot het gestelde op pagina 89 (mogelijkheid realisatie van een 'bypass' ten noorden van fort Isabella) wordt erop gewezen dat tijdens het bestuurlijk overleg hoogwaterberging d.d. 27 januari 2003 is vastgesteld, dat de bestaande waterverbinding nabij het Willems- en Wilhelminaplein voldoende ruimte biedt om water naar de Gement te voeren. Een waterschapsbelang bij de aanleg van een waterecoverbinding kan dus niet worden aangetoond en dus zijn er geen middelen beschikbaar vanuit het Waterschap de Dommel voor een bijdrage aan realisatie.
- Voorgesteld wordt als randvoorwaarde bij een verdieping van het Drongelens Kanaal ter hoogte van de spoorbrug op te nemen dat er voorzieningen worden aangelegd (zoals een drempel of een stuw), zodat een peil van minimaal 2,20 tot 2,30+NAP blijft gehandhaafd op de splitsing.

- Bij de beschrijving van oppervlaktewater kwaliteit (pagina 89) wordt verzocht ook het saneren van overstorten op te nemen.
- Bij de uitgangspunten en randvoorwaarden (pagina 140 en 141) als randvoorwaarde toevoegen dat het afstromend wegwater behandeld wordt volgens de richtlijnen die zijn opgesteld door de Commissie Integraal Waterbeheer (CIW).
- Verzocht wordt bij de civieltechnische uitwerking van de tunnelbak niet alleen rekening te houden met het 'opdrijven' van de tunnelbak door kweldruk uit de ondergrond maar ook met het scheuren van de tunnelbak. Het wordt op prijs gesteld inzichtelijk te maken welke maatregelen getroffen worden.
- Bij hoofdstuk 8.4 opnemen bij het voorkomen van aantasting van het oppervlaktewater, dat maatregelen genomen worden volgens de richtlijnen van het CIW, dat het regenwater zoveel mogelijk wordt afgekoppeld en naar molgoten of zaksloten wordt geleid. Ingeval dit niet mogelijk is wordt het afstromend water zoveel mogelijk afgekoppeld en middels een 'first flush'-systeem gerioleerd.

Verzocht wordt voor het voorontwerpbestemmingsplan ook bovenstaande punten mee te nemen.

Daarnaast worden concrete punten voor aanvulling van de ('waterhuishoudkundige paragraaf') in de plantoelichting genoemd (vermelding verantwoordelijkheid waterschap kwaliteits- en kwantiteitsbeheer, verwijzing naar Waterbeheerplan 2001-2004 van waterschap de Dommel, een beschrijving van de te treffen waterhuishoudkundige maatregelen en de gevolgen hiervan, geen waterschapsbelang bij waterecoverbinding ten noorden van fort Isabella). Tenslotte wordt erop gewezen dat de in het plangebied gelegen waterloop langs de Rijksweg N2 niet op de plankaart is aangegeven. Verzocht wordt die watergang alsnog op te nemen en te beschrijven hoe die in het nieuwe plan is verwerkt.

Reactie

Bij de beoordeling van het MER is het met name van belang dat inhoudelijk de essentiële informatie aanwezig is om de milieuaspecten volwaardig mee te wegen in de besluitvorming over de Randweg.

Naar ons oordeel en het oordeel van de Commissie voor de milieueffectrapportage is dat het geval. De geplaatste opmerkingen worden daarom - voorzover noodzakelijk - verder betrokken bij het verdere traject van besluitvorming omtrent het bestemmingsplan. Hoofdstuk 7.3 Waterhuishouding en watertoets is in dat verband thans uitgebreid met passages over de verantwoordelijkheid van de waterschappen en de genoemde actueel vigerende beleidsplannen met betrekking tot Water. Ook is in samenvattende zin aandacht besteed aan de conclusies van de

bestuurlijke afspraken met betrekking tot de retentieproblematiek. Meer specifiek tot het plan Randweg is thans verder in dit hoofdstuk een samenvattende beschrijving toegevoegd van de te treffen waterhuishoudkundige maatregelen en meer specifiek tevens op welke wijze de afvoer van het afvalwater en regenwater is geregeld. Hierbij is tevens vermeld, dat bij het waterschap ontheffing/vergunning van het Waterschap moet worden aangevraagd voor alle werken die binnen 4 meter uit de insteek van oppervlaktewater worden uitgevoerd. De richtlijnen van het CIW (Commissie Integraal Waterbeheer) zijn in het voorontwerp vernoemd onder punt i van hoofdstuk 3 van bijlage C (Voorstel compensatie, waarin tevens opgenomen de te treffen mitigerende maatregelen). Aan de hand van technisch ontwerp zal voor het Waterschap inzichtelijk worden gemaakt welke maatregelen worden genomen ter voorkoming van het scheuren van de tunnelbak.

De optie van een nieuwe waterverbinding ter noorden van fort Isabella is thans uit het ontwerp verwijderd (zie hiervoor onze reactie sub 1 en 4). De waterloop langs de N2 zal niet worden aangetast en blijft dus in stand.

Van de opmerkingen ten aanzien van een eventuele verdieping van het Drongelens Kanaal ter hoogte van de spoorbrug en het beleid van het waterschap ten aanzien van saneringen van overstorten is kennisgenomen. Deze hebben geen rechtstreekse betrekking op de Randweg en kunnen bij besluiten omtrent projecten, die daarop betrekking hebben, worden betrokken.

Inmiddels zijn met de waterschappen, in het kader van het voorlopig ontwerp, afspraken gemaakt en vastgelegd in het programma van eisen Randweg (d.d. 18 juni 2003, Arcadis kenmerk 110503.200219). Voorts is aanvullende kadeonderzoek gedaan waarvan de resultaten zijn vastgelegd in een rapport. (Arcadis, 23 mei 2003, Kadeonderzoek Drongelenskanaal, kenmerk 110503/ZF3/110/200219)

Gemakshalve wordt verwezen naar onderstaande samenvatting met betrekking tot waterhuishouding uit beide rapporten.

Maatgevende waterstand

Als hoogwaterpeil moet worden uitgegaan van 4,90 +NAP.

Voor de waterkerende functie van de kaden wordt een maatgevende hoogwaterstand van 5,75 meter + NAP aangehouden.

Op basis van het kadeonderzoek is vast komen te staan dat ter voorkoming van piping een kleibekleding dient te worden aangebracht op de bodem en de binnentaluds van het kanaal. Uitgangspunt voor het ontwerp is dat het hydraulische doorstroomprofiel in de nieuwe situatie minimaal gelijk is aan de huidige situatie.

Vereiste hoogten waterkering

De waterkerende functie van de spoordijk wordt overgenomen door een nieuwe waterkering tussen de halfverdiepte Randweg en het Drongelens kanaal met een kruinhoogte van 6,25 meter +NAP.

Deze waterkering moet aan de zuidzijde aansluiten op de tunnelbak of op de Isabellalaan (de huidige waterkering). Deze waterkering zal aan de noordzijde aansluiten op de spoordijk nabij de spoorbrug. De waterkerende hoogte moet 5,75 meter +NAP zijn met een waakhoogte van 0,50 meter. Totale hoogte 6,25 +NAP.

Overige eisen aan de waterkering

De kruin van de waterkeringen zal minimaal 4,0 m breed zijn.

De kruinbreedte aan de westzijde zal 5 meter bedragen vanwege het hier aanwezige fietspad.

Nieuwe beplanting mag niet in het kritische, waterkerende, deel inclusief de waakhoogte van de dijken worden aangebracht.

In de oostelijke kade dienen zo min mogelijk sluizen te worden aangebracht.

In de wegberm aan de zijde van de dijk mogen geen watervoevende leidingen komen te liggen.

Bodem kanaal

De bodemhoogte van het kanaal moet in de toekomstige situatie op gelijke hoogte liggen als in de huidige situatie. Constructies (zoals de fundatie van de pijlers van de brug) dienen zodanig te worden gedimensioneerd dat de kanaalbodem in de toekomst kan worden verlaagd tot 0,36 meter +NAP. De aanwezige drempel, lange overlaat zal in de nieuwe situatie functioneel terugkomen op circa 2.0 meter +NAP. De kleibekleding onder de kanaalbodem die wordt beschreven in het kade-onderzoek, ligt tussen -0,14 NAP en -1,14 NAP en wordt afgedekt tot 0,36+ NAP met een beschermlaag. Deze kleilaag dient tussen kanaal dwarsprofiel 100 en de spoorbrug te worden aangebracht en naadloos aan te sluiten op de kleibekleding van de taluds.

Waterhuishouding

Waterschap de Maaskant en de Dommel hanteren de CIW-richtlijn 'Afstromend wegwater' van april 2002. De uitgangspunten voor de waterhuishouding van de weg zijn hierop gebaseerd.

De piekbelasting op het bestaande stelsel van watergangen mag niet groter worden dan in de huidige situatie (berging van water zoveel mogelijk binnen het plangebied).

6. Ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen, Directie Zuid te Breda

Samenvatting

Geen opmerkingen. Wil graag op de hoogte blijven vanwege het feit dat een klein deel van het plangebied gelegen is op defensiegronden en de ontwikkelingen invloed kunnen hebben op de positie van de overige defensiegronden, met name in de gemeente Vught.

Reactie

Hiervan is kennisgenomen.

7. Nederlandse Spoorwegen

Samenvatting

1. NS Vastgoed laat weten geen opmerkingen te hebben.
2. Prorail, waaronder Railinfrabeheer valt, plaatst de volgende opmerkingen:
 - In de toelichting bij artikel 7 Spoorwegdoeleinden de volgende tekst opnemen:
 - a. Op en ter weerszijden van het op de plankaart aangegeven gebied met de bestemming Spoorwegdoeleinden zijn de artikelen 36 tot en met 40 Spoorwegwet (stb. 1875,67) en 15 RDHL van toepassing.
 - b. Conform artikel 36 tot en met 40 Spoorwegwet mag niet zonder ontheffing door of vanwege de Minister van Verkeer en Waterstaat worden gebouwd, respectievelijk werken of werkzaamheden worden uitgevoerd die in strijd zijn met de Spoorwegwet.
 - c. Conform artikel 15 RDHL is het verboden zonder vergunning, verleend door of namens de Minister van verkeer en Waterstaat, op, in, boven, of onder de spoorweg leidingen, werken, andere inrichtingen of beplantingen aan te brengen, te doen aanbrengen, of te hebben, dan wel daarmee verband houdende werkzaamheden uit te voeren of te doen uitvoeren. Deze publiekrechtelijke bevoegdheid van Prorail om vergunningen te verlenen heeft ten doel heeft ten doel de veiligheid en de onbelemmerde beschikbaarheid van de spoorweg te bevorderen.
 - d. Ontheffingen en vergunningen dienen te worden aangevraagd bij Prorail regio Zuid, Postbus 624, 5600 AP te Eindhoven.
 - Bij artikel 7, lid 3 van de Voorschriften wordt opgemerkt, dat ten aanzien de bouwhoogte binnen de bestemming Spoorwegdoeleinden gemeten dient te worden vanaf bovenkant spoorstaaf en niet vanaf peil tot aan het hoogste punt van

het bouwwerk, zoals aangegeven in artikel 2 lid 2 (wijze van meten).

Reactie

Ad 1. Hiervan is kennisgenomen.

Ad 2. Op de sub a., b., en c. genoemde bepalingen van de Spoorwegwet wordt thans gewezen middels een toevoeging in de toelichting bij artikel 7 Spoorwegdoeleinden. In verband met de specifieke wijze van meten van bouwhoogte binnen de bestemming Spoorwegdoeleinden zijn de bepalingen in artikel 2, lid 2 aangepast.

8. Rijksdienst voor Monumentenzorg

Samenvatting

Niet kan worden overzien of de idee uit een eerder Verkeers- en Vervoersplan wordt doorkruist om een deel van het traject van de voormalige spoorlijn, de zogenaamde Halve Zolenlijn, ooit nog eens richten als vrije baan voor een people mover van een transferium nabij het ziekenhuis tot hartje stad.

Door de aanleg van de Randweg ontstaat de ruimte om het Vestingwerkenplan van Hekel tot Hekel ook ter plaatse van het Bastion Vught opnieuw vorm te geven. Geen aanleiding tot verdere opmerkingen.

Reactie

In het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan van 2000 (BVV 2000) is geen idee opgenomen van het hergebruik van het Halve Zolenlijntje. Wel is dit idee ooit door derden geopperd. Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan voorziet in openbaar vervoer vanaf het transferium via de Onderwijsboulevard naar Paleiskwartier en centraal station middels bussen. Op deze wijze kan goed openbaar vervoer plaatsvinden, waarbij voor een groot deel gebruik gemaakt kan worden van bestaande infrastructuur.

9. Advies Commissie voor de Milieueffectrapportage d.d. 16 juni 2003

Samenvatting

1. Inleiding

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen, die ze van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In het advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- Informatie bevat over een essentiële tekortkoming in het M.E.R.;
- Informatie bevat over de inhoud van het M.E.R. , die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies;
- Belangrijke onjuistheden bevat die ter voorkoming van misverstanden weerlegd dienen te worden.

2. Algemeen Oordeel over het M.E.R.

De Commissie heeft het MER inhoudelijk beoordeeld op de vraag of het MER voldoende informatie geeft over:

- de mogelijke inrichtingsalternatieven voor de weg, gegeven de reeds in de startnotitie en richtlijnen ingeperkte scope van de alternatieven;
- de effecten van de inrichtingsvarianten van de Randweg, waaronder de mogelijke beïnvloeding van de aangrenzende natuurgebieden door met name geluidhinder en veranderingen in de waterhuishouding.

De Commissie is van oordeel dat *de essentiële informatie in het MER aanwezig* is om milieuaspecten volwaardig mee te wegen bij het te nemen besluit over de Randweg.

Het MER is systematisch van opzet en toegankelijk. Het MER geeft aan dat de Randweg bedoeld is als een hoofdweg (gebiedsontsluiting) voor lokaal en regionaal verkeer. De argumentatie voor de keuze van de inrichtingsvarianten voor het middendeel is helder. Het beschrijven van de (milieu)effecten van twee snelheidsregimes (50 en 70 kilometer per uur) levert relevante informatie op voor het te nemen besluit. Een overzicht van de maatschappelijke kosteneffectiviteit van de twee snelheidsregimes kan de meerwaarde voor de besluitvorming verder vergroten.

Het MER samen met de kaartbeelden in het Bijlagenrapport geeft een uitgebreide en goede beschrijving van de te verwachten geluidbelasting van de Randweg bij de verschillende inrichtingsvarianten en de te treffen maatregelen in de vorm van schermen. Op enkele onderdelen heeft de Commissie hierover opmerkingen en aanbevelingen.

De Commissie sluit niet uit dat het waterhuishoudingstysteem anders is dan in het MER beschreven. Mogelijk is sprake van kwelstromen die zijdelingse afstromen van de dekzandrug Vught-Den Bosch naar de May/Gement. Om deze reden adviseert de Commissie aanvullende metingen uit te voeren. Indien deze veronderstelling wordt bevestigd zal dit mogelijk moeten leiden tot een aangepaste inrichting van de tunnelbak en heroverweging van te treffen mitigerende maatregelen.

Het MER geeft een beoordeling van de inrichtingsvarianten op toekomstvastheid. Geconcludeerd wordt dat de Randweg tot 2015 een goede oplossing biedt voor de verkeersproblematiek. In 2015 ontstaat echter al een probleem op de Vlijmenseweg, ondanks voorziene mobiliteitsbeperkende maatregelen. Naar de mening van de Commissie is een voorzichtiger beoordeling van de toekomstvastheid van de varianten met een 50 kilometer per uur regime meer voor de hand liggend.

De commissie doet in relatie met het vorenstaande onderstaande aanbevelingen over zaken, waarvan zij het van belang acht, dat daarover (meer) duidelijkheid bestaat bij de besluitvorming.

- De Commissie adviseert om bij de besluitvorming duidelijkheid te geven over de extra maatregelen die getroffen gaan worden om de rijsnelheid te beheersen en de omstandigheden te benoemen waarbij sprake kan zijn van toekomstige aanpassingen van het snelheidsregime.
- De Commissie geeft in overweging alsnog een overzicht te geven van de kosteneffectiviteit van respectievelijk het 50 en 70 kilometer per uur snelheidsregime.
- De Commissie adviseert om bij de besluitvorming een toelichting te geven op de verschillende scherm lengte in respectievelijk het voorontwerpbestemmingsplan en het MER.
- De commissie adviseert om bij de besluitvorming informatie te geven over de omvang en consequenties van één geluidsscherm aan de oostzijde van het spoor, rekening houdend met de cumulatie van geluid door het spoor en de weg en de reden aan te geven, waarom hiervoor niet wordt gekozen.
- De Commissie adviseert om alsnog op de hoogste punten in de dekzandrug metingen te verrichten naar de stijghoogte van het grondwater en de kwaliteit van het grondwater. Indien zijdelingse afstroming van kwelwater door aanvullend onderzoek wordt bevestigd adviseert de Commissie het volgende te overwegen:
 - het verhogen van de wanden van de tunnelbak om vollopen bij zeer hoge waterstanden te voorkomen;
 - het aanbrengen van een grintbed onder de tunnelbak en het half-verdiepte deel van de Randweg;
 - het achterwege laten van het aanbrengen van een slecht-doorlatende laag in het Drongelens kanaal dan wel maatregelen te treffen om negatieve beïnvloeding van kwelstroom door de laag te voorkomen.
- De Commissie geeft in overweging om na te gaan of aanvullende maatregelen gewenst of noodzakelijk zijn teneinde de toekomstvastheid van de Randweg op lange termijn te vergroten.

Voorname aanbevelingen in relatie tot de komende besluitvorming zijn in het advies toegelicht in hoofdstuk 3. Kortheidshalve

wordt voor deze toelichting verwezen naar het advies van de MER-commissie, dat bij deze stukken is gevoegd.

Reactie

Van het oordeel van de Commissie, dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is om milieuaspecten volwaardig mee te wegen in de besluitvorming hebben wij met instemming kennisgenomen. Met betrekking tot de aanbevelingen van de Commissie, die zij van belang vindt voor de besluitvorming, merken wij het volgende op.

1. Beheersing rijsnelheid, omstandigheden ingeval van toekomstige aanpassingen van het snelheidsregime en overzicht kosteneffectiviteit van respectievelijk het 50 en 70 kilometer/snelheidsregime.

Ten tijde van de aanvang van het vooroverleg en de inspraak was reeds duidelijk, dat er een verschil van mening was tussen de gemeenten en de provincie over de aan te houden snelheid. Wij hebben toen aangegeven, dat uit overleg en nadere gedachteswisseling moest blijken of een aan te houden snelheid van 50 kilometer per uur voor de provincie in deze specifieke situatie als mitigerende maatregel acceptabel zou kunnen zijn. Uit het MER bleken immers een aantal significante voordelen (minder geluidsuitstraling in Gement en aangrenzend stedelijk gebied, lagere geluidsschermen nodig en daarmee betere inpassing in de omgeving), ingeval een dergelijke bronmaatregel mogelijk zou zijn. De haalbaarheid van een dergelijke maatregel dient dan ook nadrukkelijk te worden afgewogen.

Gezien de duidelijke uitkomst van deze beoordeling door de provincie en de P.P.C. moet een Randweg met een snelheidsregime van 50 kilometer per uur als niet haalbaar worden beschouwd. Voor de Randweg is daarom het ontwerp aangepast en toegerust op een snelheidsregime van 70 kilometer per uur. Daarom zijn de aanbevelingen van de commissie om over bovengenoemde zaken meer duidelijkheid te geven in de plantoelichting in verband met de vergelijking tussen 50 kilometer en 70 kilometer scenario's thans niet meer relevant.

2. Verschillende schermlengte in respectievelijk het voorontwerpbestemmingsplan en het MER.

In het bij dit bestemmingsplan behorende Akoestisch onderzoek zijn (ten opzichte van het MER aanvullende en gericht op de bepalingen van de Wet geluidhinder) geluidsberekeningen opgenomen voor het gedeelte van de Randweg waar, op basis van

het MER, een nadere afweging noodzakelijk is aangaande het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen.

De in het MER toegepaste berekeningsmethode en de in voornoemd akoestisch onderzoek toegepaste berekeningsmethode verschillen.

In het MER zijn vier verschillende varianten berekend waarbij globaal is gekeken wat voor scherm (lengte en hoogte) toegepast moet worden om op de waarneempunten te voldoen aan 50 dB(A) etmaalwaarde inclusief correctie ex art. 103 Wgh.

Volgens het MER zijn voor de verschillende situaties de volgende schermen toegepast:

Basisvariant (scenario 50-1): lengte 700 meter, hoogte 2,5 meter, laatste 200 meter aflopend tot 0 meter aan zuidelijke uiteinde, totaal circa 1500 m²;

Basisvariant (scenario 70-2): lengte 700 meter, hoogte 5 meter, laatste 200 meter aflopend naar 0 meter, totaal circa 3000 m²;

Half verdiept (scenario 50-1): lengte 350 meter, hoogte 2 meter, totaal circa 700 m²;

Half verdiept (scenario 70-2): lengte 700 meter, hoogte 5 meter, laatste 200 meter aflopend naar 0 meter, totaal circa 3000 m².

Bovengenoemde schermafmetingen zijn bepaald aan de hand van 'vereenvoudigde' rekenmethode II berekeningen. Per berekening is steeds het benodigde scherm bepaald. In het onderzoek voor het (voor-)ontwerpbestemmingsplan is voor de variant half verdiept (scenario 50-1) gekozen en is vervolgens een verfijning van de berekening uitgevoerd. Er zijn o.a. meerdere immissiepunten ingevoerd, de exacte schermlocatie ten opzichte van de weg is geoptimaliseerd en in plaats van Dhuis gebieden is met daadwerkelijke ingevoerde objecten gerekend. Hierdoor konden de benodigde schermhoogten en lengten worden geoptimaliseerd. Gezien de sub 1 genoemde keuze om het ontwerp aan te passen om een 70 kilometer weg mogelijk te maken, is – op basis van dezelfde verfijnde methode – inmiddels een nieuw akoestisch onderzoek verricht, uitgaande van een snelheid van 70 kilometer per uur.

3. Keuze geluidsafscherming

Bij het vorenstaande wordt opgemerkt, dat op grond van een aantal landschappelijke, organisatorische, uitvoeringstechnische redenen en mogelijke financiële gevolgen gekozen is voor het plaatsen van een scherm zo dicht mogelijk bij de bron, in casu de Randweg. Hiermee wordt volledig aan de wettelijke eisen voldaan.

Een andere potentiële mogelijkheid zou namelijk wellicht een verhoging van het aanwezige geluidsscherm langs de spoorbaan zijn geweest. De keuze kan als volgt worden toegelicht

De meest effectieve manier om de geluidbelasting, met behulp van een scherm, bij de ontvanger te verlagen is het scherm zo dicht mogelijk bij de bron te plaatsen. Voor de beoordeling van enkel het wegverkeerlawaai ten gevolge van de Randweg, is gekeken hoe hoog en hoe lang het scherm moet zijn om de geluidbelasting op de gevels van de woningen te beperken tot maximaal 50 dB(A) etmaalwaarde inclusief correctie ex art. 103 Wgh. De Randweg heeft hierdoor cumulatief gezien nauwelijks invloed op het reeds heersende geluidsniveau vanwege spoorweglawaai.

Door een aanvullende berekening is onderzocht, indien het scherm bij de Randweg wordt weggelaten, hoe hoog het scherm bij de spoorlijn moet worden om de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer van de Randweg te beperken tot 50 dB(A) etmaalwaarde inclusief correctie ex art. 103 Wgh, toen nog uitgaande van een rijsnelheid van 50 kilometer per uur.

Resultaat van deze berekening is dat het scherm langs de spoorlijn over de gehele huidige lengte een hoogte van 3,5 m dient te hebben ten opzichte van de hoogte (6,80 +NAP) van het plaatselijke dijklichaam van de spoorlijn. Het maaiveld bij de woningen ligt op 5,30 + NAP.

Indien het scherm op het dijklichaam van de spoorweg zou worden toegepast zou de beleving van de bewoners zijn dat het scherm op $(6,8 + 3,5 - 5,3 =)$ 5 meter boven het lokale maaiveld ligt. Dit zou nog hoger worden bij een rijsnelheid van 70 kilometer per uur, waar het plan thans vanuitgaat. Het scherm langs de Randweg zal aan het zicht worden onttrokken door het huidige scherm langs het spoor.

In de uitvoeringsfase van de Randweg kan een scherm langs de weg integraal worden opgenomen en tegelijkertijd met de werkzaamheden worden uitgevoerd. Voor het realiseren van een hoger scherm langs de spoorlijn op de huidige locatie geldt dit niet. In dat geval dient eerst te worden onderzocht in hoeverre het bestaande scherm kan worden opgehoogd of dat een geheel nieuw scherm geplaatst dient te worden. In geval van een nieuw scherm zullen de kosten beduidend hoger zijn dan de langs de Randweg te realiseren schermen. Voor de schermen langs de spoorlijn is tevens toestemming noodzakelijk van NS Railinfra-beheer.

Vanwege de bovengenoemde landschappelijke organisatorische, uitvoeringstechnische en mogelijk kostentechnische argumenten is er voor gekozen de schermen bij de Randweg te plaatsen.

4. Aanvullend onderzoek inzake de mogelijk zijdelingse afstroming van kwelwater.

Uit overleg met de heer Baaijens, die lid is van de commissie voor de Milieueffectrapportage, is op grond van nader informatie over Maij en Gement gebleken, dat tengevolge van de verlaagde Randweg geen negatieve effecten voor de kwelstroom richting Maij/Gement te verwachten zijn en uit dien hoofde ook geen aanvullende maatregelen nodig zijn.

Wel blijkt uit dit overleg, dat de heer Baaijens van mening is, dat het aanbevelingswaardig blijft een grindbed onder de tunnelbak aan te leggen vanwege de zuid-noord-waterstroom. Middels een nader onderzoek via het aanbrengen van peilbuizen zullen wij daarom nog nagaan of en welke maatregelen als gevolg van de zuid-noord-waterstroom nodig zijn.

5. Toekomstvastheid Randweg op lange termijn

De Commissie geeft in overweging om na te gaan of aanvullende maatregelen gewenst of noodzakelijk zijn teneinde de toekomstvastheid van de Randweg op lange termijn te vergroten.

In het MER is verwoord dat het snelheidsregiem van 70 kilometer per uur op de randweg bij scenario 1 eerder zal leiden tot het bereiken van de capaciteitsgrens. Deels wordt dit veroorzaakt door de grotere aantrekkelijkheid van deze route voor het interne verkeer alsmede voor de relatie tussen de A2 en de A59.

Met name deze laatste relatie zal in het kader van benuttingsstudie van het Hoofdwegennet (HWN) en het Onderliggend Wegenet (OWN) bijzondere aandacht krijgen in komende provinciale studies.

In het MER wordt geconstateerd dat tot 2015 geen capaciteitsgrens wordt overschreden. Teneinde ook na 2015 nog verkeersgroei te kunnen opvangen zal met behulp van de alsdan beschikbare benuttingsmaatregelen gezocht worden naar maatregelen die bijdragen aan een blijvend goede doorstroming op deze weg.

Op dit moment is een sterke technische ontwikkeling gaande op het gebied van benuttingsmaatregelen en voertuigtechniek. Deze ontwikkeling leidt ertoe dat hogere prestaties op afzonderlijke wegvakken kan worden geleverd enerzijds en anderzijds ook leidt tot een optimaal gebruik van het gehele netwerk van verkeerswegen door coördinatie van verkeersregelingen en routegeleiding. In 's-Hertogenbosch zijn hiertoe de eerste stappen gezet met;

- het parkeerroute informatiesysteem;
- netwerkregelingen met verkeersregelinstallaties;

Verwacht wordt dat de gezamenlijke wegbeheerders in deze regio ook over zullen gaan tot toepassing van toe- en afrit doseerinstallaties, incidentmanagement en onderlinge afstemming van werkzaamheden. Met als doel om de mogelijkheden van het wegennet maximaal uit te nutten.

Voorts zet de gemeente 's-Hertogenbosch sterk in op het gebruik van transferia aan de randen van de stad en korte snelle OV-lijnen naar de binnenstad. Daarnaast wordt het gebruik van de fiets over korte afstand zoveel mogelijk gestimuleerd.

Binnen dit kader kan derhalve nu niet uitputtend worden opgesomd welke maatregelen worden ingezet. Evident is echter wel dat de komende jaren blijvende aandacht uit zal moeten gaan naar beheersing van de (auto)mobiliteit en controle over de bereikbaarheid om de toekomstvastheid van de randweg ook na 2015 te garanderen. Daarin zullen de wegbeheerders gezamenlijk in gaan opereren.

B. Eindverslag inspraak Milieu-effectrapport en Voorontwerpbestemmingsplan Randweg 's-Hertogenbosch – Vught

De procedure

Ter uitvoering van het bepaalde in de artikel 7.20 tot en met 7.24 van de Wet milieubeheer, artikel 6a van de WRO en de inspraakverordening hebben de colleges van 's-Hertogenbosch en Vught met betrekking tot het Milieu-effectrapport en het Voorontwerpbestemmingsplan Randweg 's-Hertogenbosch-Vught gelegen geboden voor inspraak.

In dat kader heeft het Milieu-effectrapport en het Voorontwerpbestemmingsplan met ingang van 7 april 2003 gedurende vier weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft iedereen de mogelijkheid gekregen om schriftelijk en mondeling opmerkingen kenbaar te maken. Op donderdag 17 april 2003 is een inspraakavond gehouden. Van het bovenstaande is melding gemaakt in een publicatie in De Bossche Omroep d.d 6 april 2003 en het Klaverblad van 23 januari 2002.

Er zijn zowel schriftelijk als mondeling (tijdens de inspraakavond) zienswijzen kenbaar gemaakt. Van de inspraakavond, die is bijgewoond door circa 50 belangstellenden, is verslag opge maakt. Dit verslag is opgenomen in de hierna genoemde 'Nota Zienswijzen/inspraakreacties'.

De ingebrachte zienswijzen zijn in een aparte Nota Zienswijzen/inspraakreacties samengevat en voorzien van een reactie.

Betreffende de inspraak wordt daarom naar die Nota Zienswijzen verwezen.

De Nota Zienswijzen/inspraakreacties is als bijlage bij deze plan-toelichting gevoegd. Voor de volledigheid wordt hierbij vermeld, dat de volledige zienswijzen, zoals deze zijn ingediend betrokken zijn bij de opstelling van de reactie van de gemeentebesturen en alle zienswijzen, zoals deze zijn ingediend ter inzage liggen in het kader van de (verdere) besluitvorming.

Bijlage bij de toelichting B

Advies PPC
dd 13 januari 2004

Provinciale Planologische Commissie Noord-Brabant

Algemene subcommissie voor gemeentelijke plannen

VERZONDEN

Secretariaat: Brabantlaan 1, 's-Hertogenbosch
Corr. adres: Postbus 90151, 5200 MC 's-Hertogenbosch
Tel. 073 - 681 26 31/680 88 28, fax 073 - 612 36 10
Email: PPC@brabant.nl

19. JAN 2004

Ons kenmerk : nr. 906556/967735
Uw kenmerk : --
Doorkiesnr. : 6808828 M. van de Ven
Bijlagen : --
Datum : 13 januari 2004
Onderwerp : M.E.R. en ontwerp-
bestemmingsplan Randweg

Het college van burgemeester en
wethouders van 's-Hertogenbosch
Postbus 12345
5200 GZ 's-HERTOGENBOSCH

50/a.03

		's-Hertogenbosch	
B&W	21 JAN. 2004		DIF.
CLASS:		NR.:	
ORG. OND.			

Geacht college,

De Planologische Commissie voor Gemeentelijke Plannen heeft bovenvermelde aangelegenheid, in samenhang met het advies van de provinciale Dienst Ruimte, Economie en Welzijn van 27 november 2003, behandeld in haar vergadering van 10 december 2003. De behandeling heeft geleid tot de volgende opmerkingen.

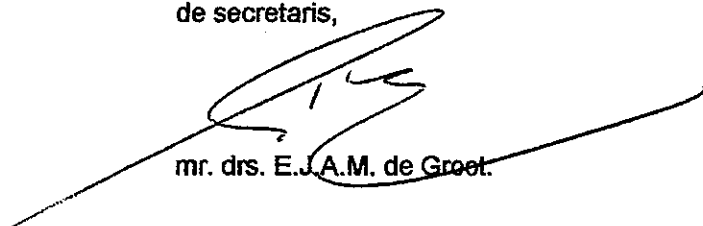
De commissie is met de Dienst van mening dat de in het dienstadvies genoemde aspecten aanpassing dan wel nadere toelichting behoeven. In aanvulling op hetgeen in het dienstadvies staat vermeld wijst de commissie u op het volgende.

De commissie wil benadrukken dat de compensatie voldoende en goed geregeld moet zijn. In aanvulling op het dienstadvies adviseert de commissie dan ook om meer duidelijkheid te geven over de compensatie en daarbij in ieder geval de volgende vragen te beantwoorden: (Cat. II).

1. Er wordt gesproken over twee compensatievoorstellen. Onduidelijk is of de compensatie overeenkomt met de vereiste taakstellingen voor natuurbos en grasland.
2. Verder is onduidelijk welke kwaliteitsslag daarmee wordt beoogd.
3. Is de compensatie van dien aard dat het past bij het grasland en het bosgebied wat verloren gaat en op een passende locatie waar de compensatie ook daadwerkelijk bijdraagt aan de groenstructuur?

Tot slot wil de commissie opmerken dat de locatie is gelegen in de buurt van een Habitatrichtlijngebied en is de Flora en Faunawet aan de orde. De commissie adviseert om rekening te houden met de normen van de daarvoor noodzakelijke procedures (Cat. III).

Hoogachtend,
de secretaris,


mr. drs. E.J.A.M. de Groot.

Dienst Ruimte Economie en Welzijn

Het college van burgemeester
en wethouders van 's-Hertogenbosch
Postbus 12345
5200 GZ 's-HERTOGENBOSCH

30/Ros

's-Hertogenbosch	
10 DEC 2003	

VERZONDEN

- 4. DEC 2003

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-
Hertogenbosch
Telefoon (073) 681
28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl

Onderwerp

M.E.R. en ontwerp-bestemmingsplan Randweg

Datum

4 december 2003

Ons kenmerk

906556/958946

Uw kenmerk

-

Contactpersoon

M.Greidanus

Afdeling

Ruimtelijke Ordening

Telefoon

073-6812371

Fax

073-6807654

Bijlage(n)

-

E-mail

mgreidanus@brabant.nl

Geacht college,

Bij brief van 4 april 2003, ontvangen op 4 april 2003, heeft u de Provinciale Planologische Commissie verzocht om een advies over het M.E.R. en ontwerp-bestemmingsplan "Randweg". De bespreking van dit voorontwerp-bestemmingsplan zal volgens de huidige planning plaatsvinden in de PCGP-vergadering van 10 december 2003.

Hierbij ontvangt u het advies van de Dienst REW. Dit advies is tevens ter kennisname gezonden naar de Provinciale Planologische Commissie, die dit kan betrekken bij haar oordeelsvorming over voornoemde aangelegenheid. Mocht het onderstaande dienstadvies voor u aanleiding zijn om hierop te reageren dan verzoeken wij u deze reactie binnen één week na ontvangst van dit advies te richten aan het secretariaat van de PPC, postbus 90.151, 5200 MC, 's-Hertogenbosch. Het PPC-secretariaat zal in dat geval uw brief tevens doorgeleiden naar onze dienst.

Voorgeschiedenis

Het bestemmingsplan Randweg 's-Hertogenbosch maakt de aanleg mogelijk van een nieuwe weg, de Randweg, die een belangrijk deel van de verkeersfunctie van het Willemsplein en het Wilhelminaplein zal overnemen. Al in 1987 is de planvorming voor de Randweg (toen nog Zuidweststructuur genaamd) gestart. Een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de gemeenten 's-Hertogenbosch en Vught, de provincie Noord-Brabant en de Directie Noord-Brabant van Rijkswaterstaat heeft een notitie uitgebracht over de meest gewenste ontwikkeling van de zuidwestelijke sector van 's-Hertogenbosch.

Het provinciehuis is vanaf het centraal station bereikbaar met stadsbus, lijn 61 en 64, halte Provinciehuis of met de treintaxi.

In 1992 is een milieueffectrapportage (MER) opgesteld waarin verschillende alternatieve oplossingen zijn onderzocht. Mede op basis van dit MER is in 1995 door de raden van de gemeenten 's-Hertogenbosch en Vught het bestemmingsplan Zuidweststructuur vastgesteld. Dit plan is in 1996 goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant. De Raad van State heeft het goedkeuringsbesluit vernietigd (1999) omdat het in strijd was met het vigerende streekplan en er geen wettelijk voorgeschreven herziening van het streekplan had plaatsgevonden. De Raad van State was van mening dat herziening nodig was geweest omdat een door derden aangedragen alternatief tracé voor de Zuidweststructuur (het zogenoemde nulplusalternatief), wat er ook zij van de nadelen die daaraan kleven, niet als volstrekt onrealistisch kan worden gekenschetst en dan ook als alternatief als bedoeld in het streekplan kon worden beschouwd. Nu er sprake was van een alternatief konden gedeputeerde staten het bestemmingsplan alleen goedkeuren onder herziening van het streekplan hetgeen achterwege was gelaten.

Na de uitspraak is in overleg tussen de gemeenten en de provincie afgesproken dat de provincie, in het kader van de herzieningsplicht, een extern bureau alsnog de realiteitswaarde van de nulplusvariant zou laten beoordelen en de gemeenten zouden alsnog bezien of, met de gegevens van nu, toch niet een andere optie voor de verbinding mogelijk is. Begin 2000 heeft het extern bureau een rapport uitgebracht. Op verzoek van de gemeente 's-Hertogenbosch is het herzieningsbesluit uitgesteld totdat het onderzoek naar een mogelijk alternatief was afgerond.

De Randweg is hierna als alternatief gepresenteerd, waarmee niet alleen de verkeersproblemen kunnen worden opgelost, maar tevens de natuurwaarden zoveel mogelijk worden gespaard. Voorliggend plan is opgesteld door de gemeenten 's-Hertogenbosch en Vught. De gemeenten zullen bij vaststelling het bestemmingsplan Zuidweststructuur intrekken. Dit betekent dat Gedeputeerde Staten geen herzieningsbesluit meer zullen nemen op basis van de uitspraak van de Raad van State.

Tijdens de fase van opstelling van het bestemmingsplan is een belangrijk verschil van mening tussen de gemeenten en de provincie naar boven gekomen met betrekking tot het snelheidsregime in verhouding tot de inrichting van de weg. Van de zijde van de provincie wordt geopteerd voor een weg met een snelheidsregime van 70 km per uur, de gemeenten voor een regime van 50 km per uur.

Bij het opstellen van dit advies hebben wij het advies van de commissie MER, de verschillende inspraakreacties en het advies van Rijkswaterstaat betrokken. Daarnaast hebben wij ook overleg gevoerd met het OM is Soest en 's-Hertogenbosch.

Datum

4 december 2003

Ons kenmerk

906556/958946



Planbeschrijving

Datum

4 december 2003

Ons kenmerk

906556/958946

Voorliggend plan maakt de aanleg van een nieuwe Randweg mogelijk tussen 's-Hertogenbosch en Vught-Noord.

In het zuiden sluit de geprojecteerde Randweg aan op een buiten de bebouwde kom gelegen weg met gescheiden rijbanen van ieder 2 rijstroken en een maximum snelheid van 80 km/u., die aansluit op de A2 en de N65. In het westen op een weg met een vergelijkbare inrichting die binnen de bebouwde kom ligt met een maximumsnelheid van 50 km/u (de Vlijmenseweg) welke overgaat in een weg buiten de bebouwde kom (met 70 km regime) en die vervolgens aansluit op de A59 (afslag ring west).

"Doel van de voorgenomen activiteit is het verbeteren van de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en het leefmilieu in het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Vught-Noord op een zodanige wijze dat de ecologische, cultuurhistorische en landschappelijke waarden van het gebied zoveel als mogelijk worden versterkt, een duurzaam veiligheidsniveau tegen overstromingen wordt gewaarborgd en de ruimtelijke ontwikkelingen van Vught en 's-Hertogenbosch binnen de stedelijke contour gestalte kunnen krijgen", aldus het MER.

Algemeen samenvattende beoordeling

De Dienst staat positief tegenover het plan. Met betrekking tot het tracé van de weg bestaat geen verschil van mening. Dit tracé maakt de aanleg van de weg als gebiedsontsluitingsweg in hoofdlijnen mogelijk. Met betrekking tot een tweetal punten heeft de dienst echter grote problemen: het snelheidsregime en de nog heersende onduidelijkheid over de financiering van de weg. Op zich bestaat er daarbij geen verschil in inzicht over de functie van de weg. Echter, omdat het snelheidsregime in onze ogen in belangrijke mate gekoppeld is aan de functie die de weg kan en moet vervullen voor de stad en de regio als gebiedsontsluitingsweg én omdat er grote twijfels bestaan over het in de praktijk handhaven van het regime bij deze uitvoering van de weg, staan wij in dit advies uitvoerig stil bij de beoordeling van dit aspect.

Wij zijn van mening dat de uitvoering van de weg moet aansluiten op de functie die de weg moet vervullen voor de regio, waarbij snelheidsregime, functie en uitvoering van de weg met elkaar in overeenstemming zijn (Cat. I).

Het streekplan maakt de aanleg van een dergelijke gebiedsontsluitingsweg mogelijk. Een 50 km weg zal niet die functie in het regionale wegennet kunnen hebben als beoogd bij het opnemen van de weg als tangent en gebiedsontsluitingsweg in het streekplan. De Randweg zal in de toekomst een belangrijke schakel zijn in het verkeerskundige netwerk rond 's-Hertogenbosch. Juist in het kader van een dergelijke netwerkoptimalisatie is het van belang de weg hierbij optimaal vorm te geven en in te richten (Cat. I).

Nu wordt er niet op logische wijze aangesloten bij de wegcategorieën waarin de toeleidende wegen zijn ingedeeld, zowel van hoger als van lager ontlastende niveau.



Bovendien vinden wij een behoorlijke verkeersaantrekkende werking van de weg positief omdat daardoor het onderliggend wegennet wordt ontlast. Wij vinden het ook belangrijk dat er voor de burgers van de regio een duidelijke en logische situatie ontstaat, waarbij gedrag passend bij de inrichting van de weg niet wordt afgestraft met handhavingsmaatregelen. Behalve met betrekking tot de wenselijkheid daarvan stellen wij grote vraagtekens bij het realiteitsgehalte van een handhaving van 50 km. Het verschil in aantasting op milieu tussen een 50 en een 70 km weg vinden wij niet doorslaggevend voor een keuze van 50 km.

Datum

4 december 2003

Ons kenmerk

906556/958946

Het alternatieven onderzoek in het kader van het MER moet betrekking hebben op alternatieven die alle aan dezelfde uitgangspunten van beleid voldoen. Nu zijn er wegen met verschillende functies met elkaar vergeleken (Cat. I).

De gemeenten gaan er vanuit dat provincie, rijk en gemeenten ieder eenderde in de kosten zullen bijdragen. Dit uitgangspunt is niet juist. Provinciale Staten hebben besloten tot een financiële bijdrage van 20 miljoen euro ervan uitgaande dat de weg onderdeel gaat uitmaken van het zgn. 'blauwe net'. Met de aanleg van een 50 km weg kan de weg niet meer in dit blauwe net worden opgenomen wat zal leiden tot een heroverweging van de bijdrage. Ook de bijdrage van het Rijk zetten de gemeenten op het spel als zij kiezen voor de aanleg als een 50 km. weg. Wij vinden dat het plan voor de Randweg pas verder in procedure kan worden genomen als dit te kort in belangrijke mate is opgeheven (Cat. I).

Wij vinden aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk om de uitvoering van de weg als 70 km weg mogelijk te maken. Het horizontale tracé maakt de aanleg van een dergelijke weg mogelijk. De voorschriften voor de geluidsschermen zullen moeten worden aangepast, omdat de geluidsschermen dan hoger en langer zullen moeten worden. Daarnaast moet onderzocht worden of het compensatievoorstel moet worden aangepast (Cat. I).

Wij dringen aan op spoedig overleg tussen provincie, Rijkswaterstaat en beide gemeenten over de verschillende aspecten van dit advies.

De Randweg in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling stedelijke regio

Wij vinden de aanleg van de Randweg van grote betekenis voor een goede ruimtelijke ontwikkeling van de stedelijke regio Waalbos. Wij vinden het van groot belang dat de weg een goede verbindende en ontsluitende functie heeft in dit centrale deel van de stedelijke regio. De mate waarin de weg deze functie kan vervullen is mede afhankelijk van het snelheidsregime. Een weg met een 70 km snelheidsregime trekt beduidend meer verkeer van het onderliggend stedelijk wegennet.



De aanleg van de weg zorgt voor een verbetering van het (leef)milieu van de Vughterweg en anderzijds is de weg belangrijk voor de bereikbaarheid en ontsluiting van het centraal station en belangrijke herstructureringsgebieden als het Paleiskwartier, dat ontwikkeld wordt als hoogwaardige woon- en werklocatie. Ook in relatie tot de ontwikkelingen in Vught-Noord en de Willemspoort (ter plaatse van het Willem Alexander ziekenhuis worden de ziekenhuisvoorzieningen van 's-Hertogenbosch geconcentreerd en er vindt een verdere concentratie van onderwijsvoorzieningen rond het Koning Willem I college plaats) is aanleg van de Randweg van essentiële betekenis. Wij vinden het belangrijk voor de regio dat er een goed functionerende Randweg komt.

Datum

4 december 2003

Ons kenmerk

906556/958946

De Randweg in relatie tot het provinciaal beleid

De Randweg wordt uitdrukkelijk genoemd in het streekplan. Uit dat oogpunt wordt de planontwikkeling dan ook door de provincie onderschreven. Tekst blz. 68-69:

"Ook van enkele tangenten nabij de grote steden, op plankaart 1 aangeduid als 'provinciale/stadsgewestelijke gebiedsontsluitingsweg', zijn inmiddels nut en noodzaak aangetoond.

Het streekplan beschrijft een tangent als volgt: *Een wegverbinding in een stedelijke regio die bedoeld is om verkeer snel en efficiënt te laten doorstromen en tevens een verzamel- en verdeelfunctie heeft.*

Een gebiedsontsluitingsweg is een *'weg die als zodanig is aangeduid in het kader van het provinciaal project 'De categorisering van het wegennet in Noord-Brabant'. Deze wegen worden ook wel 'gebiedsontsluitingswegen-A' genoemd. Het gaat hier om de wegen van het onderliggend wegennet, die een belangrijke functie vervullen voor het regionaal verkeer en grotere kernen verbinden met de stroomwegen'.*

In relatie tot de GHS en de AHS-landschap (paragraaf 3.4.5) betekent dit, dat met de aanleg van deze tangenten zwaarwegende maatschappelijke belangen worden gediend en alternatieve oplossingen, waaronder tracés die in beduidende mate afwijken van de op de plankaart 1 aangegeven tracés, niet voorhanden zijn. Het gaat om de randweg 's-Hertogenbosch (als alternatief voor de eerdere 'Zuidweststructuur')...

De ligging in de groene hoofdstructuur (GHS) is, op basis van het gestelde op blz. 103 onderaan, niet strijdig met het streekplan omdat voor 'de aanleg en de (fysieke) aanpassing van niet-recreatieve infrastructuur' het 'nee, tenzij-principe' geldt. Op blz. 69 van het streekplan is aangegeven dat het zwaarwegend maatschappelijk belang en het ontbreken van (beduidend afwijkende) alternatieven al is aangetoond. Wel dient eventuele aantasting tot een minimum te worden beperkt en te worden gecompenseerd.



In de genoemde Categoriseringsnota (Duurzaam Veilig), vastgesteld door Provinciale Staten op 16-02-02, is vermeld dat een weg alleen kan worden gekwalificeerd als GOW-2, als wordt voldaan aan een aantal uitgangspunten, waaronder een ontwerp- en maximumsnelheid van 80 km/uur (binnen de kom 70 km/uur). Deze eis hangt nauw samen met de allure van de weg met 2*2 rijstroken, gescheiden door een middenberm, en het verwachtingspatroon dat daarvan uitgaat voor de weggebruiker. De wegbeheerder mag gefundeerd van het ideaalprofiel afwijken, binnen de bandbreedtes en zonder dat de essentiële kenmerken van Duurzaam Veilig worden aangetast. Een snelheid van 50 km/uur wijkt niet alleen substantieel af van de norm, maar is, in geval van een 2*2 weg, ook in strijd met de essentiële kenmerken van Duurzaam Veilig. In een duurzaam veilig wegennet zijn de functie, inrichting en gebruik van de wegen met elkaar in overeenstemming.

Datum

4 december 2003

Ons kenmerk

906556/958946

De Randweg is in het bestemmingsplan aangeduid als een 2*2 gebiedsontsluitingsweg zonder vluchtstroken, waarbij de gemeente uitgaat van een snelheidsregime van 50 km/uur. Hierdoor staat het bestemmingsplan dus op gespannen voet met de Categoriseringsnota. Gelet op de functie van de Randweg voor regionaal verkeer en de vormgeving van de weg zijn wij met Rijkswaterstaat van mening dat de weg gekwalificeerd moet worden als een gebiedsontsluitingsweg (GOW-2, waarbij de 2 staat voor 2*2 rijstroken), echter met een bijbehorende snelheid (binnen de bebouwde kom) van 70 km/uur.

Tijdens de fase van opstelling van het bestemmingsplan is een belangrijk verschil van mening tussen de gemeenten en de provincie ontstaan met betrekking tot de mogelijkheden te kiezen voor een snelheidsregime van 50 km per uur. De gemeenten zijn van mening dat een snelheidsregime van 50 km per uur het meest milieuvriendelijke alternatief is en zijn van mening dat alleen een weg met een snelheidsregime van 50 km past in het streekplanbeleid en een goed vervolg is op de uitspraak van de Raad van State over het bestemmingsplan Zuidweststructuur.

Wij zijn het daar niet mee eens: uiteraard moet de aantasting van de weg tot het minimum beperkt blijven, maar het streekplan heeft daarbij geen 50 km weg beoogd.

In het streekplan staat beschreven (blz. 104) dat "in de GHS en de AHS-landschap het "nee tenzij principe" geldt en dat uitbreiding van het stedelijk ruimte beslag hier alleen toelaatbaar is als daar zwaarwegende maatschappelijke belangen aan ten grondslag liggen, en pas nadat een onderzoek heeft aangetoond dat er geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten de GHS en de AHS-landschap, of andere oplossingen waardoor de aantasting van de natuur- en de hiermee samenhangende landschapswaarden wordt voorkomen. In het geval van een dergelijke onontkoombaarheid moet verzekerd zijn dat de aantasting van de natuurwaarden en de daarmee samenhangende landschapswaarden tot het minimum wordt beperkt en wordt gecompenseerd."



Onder zwaarwegende belangen worden in het streekplan ook veiligheidsbelangen genoemd als "zonder meer zwaarwegend" (blz. 104). De provincie heeft in haar nota categorisering van wegen aangegeven wat de inrichtingseisen zijn bij een gebiedsontsluitingsweg in het kader van het duurzaam veilig beleid. Bij een snelheidsregime van 50 km hoort dan een heel andere inrichting van de weg, namelijk tweemaal éénbaans en snelheidsbeperkende maatregelen als verkeersdrempels en rotondes.

Datum

4 december 2003

Ons kenmerk

906556/958946

Volgens het streekplanbeleid had het veiligheidsaspect als zwaarwegend maatschappelijk aspect meegenomen moeten worden bij het bepalen van de uitgangspositie voor het MER en had het alternatief met een 50 km regime daarbij niet als uitgangspunt genomen mogen worden. Dit alternatief voldoet niet aan de uitgangspunten die aan de weg gesteld moeten worden in het kader van het vastgestelde beleid met betrekking tot de inrichting van de weg en veiligheid.

Aanvullende overweging om vast te houden aan een 70 km/u regime is het in voorbereiding zijnde Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) en de studie 'het onderliggend wegennetplus.' (OWN+). Op grond van de studie OWN+ wordt in het PVVP ingezet op een meer samenhangende netwerkbenadering waarin het onderliggende wegennet ook zelfstandige verbindingen biedt voor het regionaal verkeer en bij calamiteiten op het hoofdwegennet de functie van alternatieve route kan vervullen. De Randweg zal in de toekomst een belangrijke schakel zijn in het verkeerskundige netwerk rond 's-Hertogenbosch. Juist in het kader van een dergelijke netwerkoptimalisatie is het van belang de weg hierbij optimaal vorm te geven en in te richten. Hierbij past duidelijk meer een snelheidsregime van 70 km/uur teneinde de regionale bereikbaarheid (zoals op dit moment onderwerp van studie is in het OWN+ - onderzoek) te kunnen garanderen.

Conclusie Randweg in relatie tot streekplan

Bij de vaststelling van het Streekplan zijn Provinciale Staten er vanuit gegaan dat de Randweg de functie van gebiedsontsluitingsweg-A zal hebben. De criteria waar een gebiedsontsluitingsweg-A, aan moet voldoen geeft enige ruimte voor interpretaties. Wij zijn echter van mening dat door de wijze waarop thans door de gemeenten de weg wordt vormgegeven, niet meer zal worden voldaan aan de essentiële kenmerken van een dergelijke weg. Bij aanleg als een 50 km weg zal aan de weg een andere functie moeten worden toegekend omdat de weg qua uitvoering en gebruik teveel afwijkt van de aan een gebiedsontsluitingsweg te stellen eisen. Wij zijn van mening dat Provinciale Staten zich alleen hebben uitgesproken over de aanvaardbaarheid van de aanleg van een gebiedsontsluitingsweg, niet van een 50km weg. De gekozen uitgangspositie is in onze ogen dus niet correct geweest. Hierdoor zijn zwaarwegende maatschappelijke belangen van veiligheid niet voldoende meegenomen (Cat. I).



De Randweg in relatie tot het beleid van Rijkswaterstaat

Datum

4 december 2003

Ons kenmerk

906556/958946

Uit schriftelijk en telefonisch advies van de adviseur verkeersveiligheid van Rijkswaterstaat blijkt dat "aan de hand van het stappenplan in de CROW publicatie 135 'bebouwde komgrenzen, aanbevelingen voor locatie en inrichting' kan worden bepaald of een weg buiten of binnen de bebouwde kom ligt. Het belangrijkste criterium hierbij is de ligging van de bebouwing in relatie tot de weg.

Het advies van Rijkswaterstaat met betrekking tot de inrichting van de weg luidt als volgt:

"De weg ligt, met uitzondering van het tracé door de Willemspoort in feite buiten de bebouwde kom. De weg wordt gekenmerkt door een randligging."

*"Toetsing van de randweg aan de richtlijnen van de CROW publicatie, waarbij ook de aansluitende wegolakken zijn meegenomen leert dat de weg in feite buiten de bebouwde kom ligt, zodat de snelheid 80 km/u wordt. Binnen deze categorie heeft het wegtype I een dwarsprofiel van 2*2 rijstroken."*

*Een weg met een functie en inrichting zoals hierboven beschreven zal naar verwachting door de weggebruiker worden gebruikt zoals de ontwerper het heeft bedoeld. Bij een afwijkende inrichting en (in het voorliggend plan is dat het snelheidsregime) kan slechts door middel van een grote inzet van politie en OM het afwijkende gedrag dat hiervan het gevolg is worden gecorrigeerd. Over het algemeen zijn de handhavers niet bereid en in staat deze inspanning te leveren, bovendien zou een zich zelf respecterende wegbeheerder dat niet moeten willen. Op grond van bovenstaande zou de randweg moeten worden ingericht als een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 80 km/u en een dwarsprofiel a 2*2 rijstroken."*

*"Dit wijkt vooral wat de snelheid betreft nogal af van het regime dat de gemeente voorstaat. Aanleg van de weg binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 70 km/u met 2*2 rijstroken is als compromis aanvaardbaar. Met de 10 km/u verschil is te leven," aldus Rijkswaterstaat.*

Conclusie Randweg in relatie tot beleid Rijkswaterstaat

Het voorstel van de gemeenten voor uitvoering van de weg als 50 km weg is strijdig met het standpunt van Rijkswaterstaat over de gewenste uitvoering van de weg.

Het MER en het meest milieuvriendelijke alternatief

De gemeenten kiezen voornamelijk vanuit milieuoverwegingen voor het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA, 50-1 variant met) uit het MER. In het MER wordt met 2 varianten gewerkt ten opzichte van het basisalternatief met betrekking tot de inrichting van de weg, met twee scenario's met betrekking tot de groei van het verkeer in de toekomst en met twee snelheidsregimes, namelijk 50 en 70 km/uur.

In Scenario 1 worden de beleidsdoelstellingen met betrekking tot de groei van het verkeer gehaald, in scenario 2 worden die niet gehaald en is de groei van het verkeer in de toekomst een stuk hoger. Dit leidt tot 4 scenario's: 50-1, 50-2, 70-1 en 70-2.

Datum

4 december 2003

Ons kenmerk

906556/958946

De verschillen tussen de varianten op het milieu zijn gering. Ze kennen allemaal hetzelfde horizontale tracé. Het basisalternatief kenmerkt zich door ligging op 6.2 m hoogte, variant 1 door een halfverdiepte ligging met hellend talud, variant 2 door een halfverdiepte ligging met een steil talud. Variant 1 leidt tot een iets groter ruimtebeslag in de Maij ten opzichte van variant 2 en de basisvariant, maar tot een lagere geluidsbelasting op de achterkant van de woningen aan de Willem van Oranjelaan, vooral op de eerste en de tweede verdieping. De akoestische effecten van variant 2 zijn vergelijkbaar met de effecten van de basisvariant.

In het kader van dit dienstadvies vinden wij het relevant om te bepalen welke en hoe groot de verschillen zijn tussen een snelheidsregime van 50km/uur en 70 km/uur voor het milieu. Wij zijn van mening dat de mate van verschil in effect van het snelheidsregime op de omgeving meegenomen moet worden bij het bepalen of afwijking van het door Provinciale Staten vastgestelde beleid gewenst is of niet. De aspecten waar het snelheidsregime vooral een effect op heeft, zijn het verkeersaspect, de natuur en de omwonenden.

Verschillen tussen de scenario's m.b.t. het verkeersaspect

Uit het MER blijkt dat een weg uitgevoerd als 70 km weg meer verkeer zal aantrekken. Opvallend is dat bij een hogere snelheid het percentage verkeer dat de Randweg als verbindingroute tussen de A2 en de A59 gebruikt iets lager is dan bij een lager toegestane snelheid (is absoluut meer, maar procentueel minder). De verkeersaantrekkende werking van de Randweg bij een hogere snelheid komt dus voor een belangrijk deel voort uit het stedelijk wegennet. Wij vinden het positief dat de stedelijke wegen bij een 70 km weg meer worden ontlast. Dit heeft een positief effect op de geluidhinder, de CO2 uitstoot en de verkeersveiligheid op die stedelijke wegen.

Uiteraard is de verkeersaantrekkende werking van de Randweg afhankelijk van de verkeersafwikkeling in de praktijk. Vooral de verkeersafwikkeling van de met verkeerslichten geregelde nieuwe kruispunten voor de aansluiting van de Magistratenlaan op de Randweg en de met verkeerslichten geregelde aansluiting met de Vlijmense weg is hierbij vermoedelijk bepalend.



Conclusie verkeersaspect

De verkeersaantrekkende werking van de 70 km weg ten opzichte van het stedelijk wegennet vinden wij positief voor de stad en de regio en passend bij de functie van de weg.

Datum

4 december 2003

Ons kenmerk

906556/958946

De verschillen tussen de vier scenario's m.b.t. effecten op de natuur

De vier scenario's verschillen met betrekking tot het effect op de flora en vegetatie en verlies van biotopen voor andere natuurwaarden niet van elkaar. De verstoring van waardevol leefgebied door geluid ten gevolge van de aanleg van de Randweg wordt berekend op een hoogte van 1,5 m (in tegenstelling tot die voor omwonenden op een hoogte van 5m). Vanaf een geluidsbelasting van 47 dB(A) neemt de broeddichtheid van weidevogels af. In het MER is de geluidsbelasting op deze hoogte alleen berekend voor het basisalternatief en alleen voor het 50-1 en het 70-2 scenario. De reden hiervoor is dat de halfverdiepte ligging t.o.v. het basisalternatief geen verschil geeft in geluidsbelasting op de Maij en de Honderdmorgen. De halfverdiepte ligging is dus voor weidevogels niet van belang.

Aan de hand van de kaarten in het Bijlagenrapport is bovendien te verwachten dat, in vergelijking met de autonome ontwikkeling, zowel het 50-1 als het 70-1 scenario tot een verminderd geluidsbelast oppervlak in de Maij-Honderdmorgen zal leiden (uiteraard alleen bij afsluiting van de Honderdmorgendijk voor doorgaand verkeer).

Aanleg van de Randweg heeft effect op de Maij dat als (aangemeld)

Speciale Beschermingszone beschermd is in het kader van de Habitatrictlijn. Aantasting van de Maij betreft ruimtebeslag en verstoring door licht en geluid. De speciale beschermingszone Habitatrictlijn is aangemeld op basis van de habitattypen "laaggelegen schraal hooiland" en "grasland met Molinia op kalkhoudende bodem en kleibodem" en het voorkomen van twee vlindersoorten: het Pimpernelblauwtje en Donkerpimpernelblauwtje. In de huidige situatie komen de habitattypen niet binnen het plangebied voor. De genoemde dagvlindersoorten komen nu evenmin voor in het plangebied zodat een aantasting van natuurlijke kenmerken niet aan de orde is, volgens het MER (blz. 174).

Conclusie natuuraspect

De verstoring van leefgebieden wegens geluid van de weg lijkt op basis van het MER in alle vier de scenario's zodanig dat er een verbetering optreedt ten opzichte van de huidige situatie, indien uitgegaan wordt van afsluiting van de Honderdmorgendijk. Op wat dit betekent voor het compensatievoorstel gaan wij verderop in het advies in. Aantasting van de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone in kader van de Habitatrictlijn is niet aan de orde.



De verschillen in geluidsbelasting voor omwonenden

Wij willen voorkomen dat er een situatie zou kunnen ontstaan waarin de aantasting door geluid niet in voldoende mate gecompenseerd en gemitigeerd wordt naar de omgeving omdat de maatregelen niet zijn afgestemd op het feitelijk geluidsniveau, maar op het gewenste geluidsniveau (Cat. II).

Datum

4 december 2003

Ons kenmerk

906556/958946

Bij een maximum snelheid van 50 km/uur zijn de milieueffecten het minst nadelig. Dit komt enerzijds door de lagere snelheid zelf(bronbeperking) en anderzijds doordat bij deze snelheid volgens de berekeningen minder verkeer van de Randweg gebruik zal maken. Bij een maximum snelheid van 70 km/uur zijn de milieu effecten weliswaar ongunstiger dan bij 50 km per uur maar het is de vraag of dit tot onaanvaardbare situaties leidt. Ten behoeve van de afscherming van de woningen aan de Willem van Oranjelaan aan de achterzijde is de bouw van hogere geluidsschermen in dat geval noodzakelijk. Het zicht van de woningen langs de Willem van Oranjelaan op de Gement is al beperkt door de geluidsschermen voor de spoorbaan. Nu is alleen vanaf de eerste verdieping uitzicht op de Gement mogelijk. In het 50 km scenario worden de schermen ca. 2 meter hoog. Hoe hoog en hoe lang de schermen worden bij het 70-1 scenario is niet direct uit het MER af te lezen omdat dit helaas niet berekend is. Wel is berekend hoe hoog de schermen zullen zijn in het 70-2 scenario, namelijk tot maximaal 5 m hoog. Dit scenario zal ongunstiger uitpakken gezien de grotere hoeveelheid verkeer op de weg bij dit scenario dan bij het 70-1 scenario. Wij zijn van mening dat schermen met een hoogte tot maximaal ca. 5 m. op deze plek stedenbouwkundig en landschappelijk aanvaardbaar zijn gezien het feit dat de woningen nu al zeer beperkt uitzicht hebben op de Gement ten gevolge van de geluidsschermen voor het spoor en de hoge bomen langs het Drongelens kanaal.

Overigens is er bij de woningen aan de Willem van Oranjelaan sprake van tweezijdige geluidbelasting. De omvang van de geluidbelasting op deze woningen(tweede lijnsbebouwing) tengevolge van de Vughterweg is in het plan niet aangegeven, zodat onbekend is of de voorkeursgrenswaarde aan de voorzijde overschreden wordt (Cat. II).

Daarbij bestaat de verwachting dat in de toekomst de gemeente de toegestane snelheid alsnog gaat verhogen naar 70 km/uur. Dat blijkt niet alleen uit het alignement dat is afgestemd op een ontwerpsnelheid van 70 km/uur, maar ook diverse passages uit het MER geven daartoe aanleiding, zoals: *"door de initiatiefnemers wordt het belang van capaciteit en het openhouden van de mogelijkheid om eventueel 70 km/uur toe te staan hoger geacht dan de intrinsiek lagere snelheid van een tracé met krappere bochten"*. Hierdoor is voor ons niet duidelijk wat de winst is van de keuze voor een 'voorlopige' 50-1 variant.



De hogere en langere geluidsschermen zullen er dan uiteindelijk toch moeten komen. Hiervoor zal aanpassing van het bestemmingsplan nodig zijn.

Datum

4 december 2003

Ons kenmerk

906556/958946

Conclusie geluidsbelasting

Op basis van het verschil in effect op het milieu is het 50 km scenario gunstiger omdat er dan minder hoge en lange geluidsschermen nodig zijn, zodat de bewoners van de Willem van Oranjelaan vanaf de eerste etage nog zicht hebben op de Gement. Hier staat echter tegenover dat de geluidsbelasting van de woningen langs de Vughterweg en elders in de stad minder zal afnemen. Hogere geluidsschermen vinden wij gezien het al beperkte uitzicht op de Gement aanvaardbaar.

Handhaving

Het handhaven van een snelheid van 50 km/uur zal buitengewoon lastig zijn. De afstanden tussen de vier verkeerslichten is zodanig dat de 70 km/u gehaald kan worden op ieder segment. Ondanks de door de gemeente in tweede instantie aangegeven maatregelen, is de maximumsnelheid niet in overeenstemming met de verwachting van de weggebruiker en zijn de principes van duurzaam veilig (homogene snelheid en voorspelbaar gebruik) hier niet gehanteerd.

Of handhaving van een snelheid van 50km /u middels flitskasten zal plaatsvinden is zeer de vraag. Uit overleg met het bureau verkeershandhaving OM is gebleken dat voordat handhaving door OM en politie plaatsvindt aan de eerste eis voldaan moet zijn namelijk dat er een verkeersonveilige situatie is die niet met infrastructurele maatregelen is op te lossen en waar overtredingsgedrag zichtbaar en aantoonbaar aanwezig is en een rol speelt bij verkeersongevallen. Aangezien het eventuele overtredingsgedrag met een infrastructurele maatregel (namelijk verandering van het snelheidsregime, passend bij de inrichting van de weg) is op te lossen, zal het OM pas gaan handhaven als bij een 70 km/u regime blijkt dat er overtredingsgedrag is zoals hierboven beschreven.

Ook van het instellen van een groene golf mag niet verwacht worden dat die de gereden snelheid in voldoende mate kan beïnvloeden. Vanwege de beperkte werking van de groene golf wordt die nog maar op enkele plekken in Nederland toegepast. De verkeerslichten hebben namelijk vooral enige invloed tijdens de spits, daarbuiten, als de verkeerslichten langer op groen staan werkt een groene golf niet goed meer. Ook voor het verkeer dat via één van de zijwegen de weg op komt werkt de groene golf niet.



Optische versmalling van de weg door bijvoorbeeld boombeplanting is ook niet in die mate snelheidsbeperkend dat handhaving van het 50 km regime hierdoor mogelijk wordt. Bovendien is het vanwege veiligheidsoverwegingen niet toegestaan de bomen te dicht op de weg te planten. Wij vinden de keuze voor het 50 km regime ook ongewenst gezien de permanente kosten die daaraan verbonden zijn in het kader van handhaving.

Datum

4 december 2003

Ons kenmerk

906556/958946

Conclusie handhaving

Wij zijn op grond van hierboven genoemde overwegingen van mening dat het handhaven van een 50 km regime op de Randweg zoals die nu is vormgegeven niet goed mogelijk en wenselijk is. In vergelijkbare situaties wordt door veel automobilisten de snelheidslimiet overschreden, met alle negatieve gevolgen van dien, niet alleen voor de verkeersveiligheid maar ook voor de milieubelasting. Omdat de schermhoogtes zijn gebaseerd op een snelheid van 50 km/uur zal op de gevels van omwonenden een hogere geluidbelasting optreden dan bij een snelheid van 70 km/uur met de daarbij horende hogere schermen.

Bij een duurzaam veilig ontwerp is er een balans tussen de gewenste snelheid en de snelheid die door de weggebruiker als logisch wordt ervaren. Extra handhaving duidt erop dat dit evenwicht is verstoord.

Compensatie schade aan natuur en landschap

Het streekplan stelt dat de compenserende maatregelen moeten worden verzekergesteld voorafgaand aan de instemming van de provincie met de ingreep, zowel op het punt van de planologische regeling als op het punt van de feitelijke uitvoering (Cat. II).

In het bestemmingsplan zijn twee compensatievoorstellen opgenomen. Compensatievoorstel I betreft natuurontwikkeling in de Honderdmorgen van ca. 11 hectare en compensatievoorstel II betreft de water-ecoverbinding Isabella.

In het bestemmingsplan staat aangegeven dat er in totaal 7,8 hectare nat (vochtig) en droog soortenrijk grasland en nat natuurbos gecompenseerd moet worden. Compensatievoorstel I betreft de inrichting van een perceel van ca. 11 hectare dat de gemeente in eigendom heeft voor de bovengenoemde landschapstypen. In het licht van de standpunt over het 70 km regime moet het compensatievoorstel nader worden gezien. Daarbij dient dit, gelet op de streekplantekst, te worden verduidelijkt waarbij dient te worden aangegeven welke rol het afsluiten van de Honderdmorgensdijk hierbij speelt (Cat. II).



Compensatievoorstel 2 kan op dit moment niet als compensatie in aanmerking komen, gelet op de uitvoerbaarheid van het plan. Volledigheidshalve kan worden opgemerkt dat de gemeente terecht stelt dat deze wijze van compenseren afwijkt van de 'normale' vereisten van compensatie zoals opgenomen in het streekplan op blz. 104-105. Naast het feit dat het areaal grond niet tenminste even groot is als het gebied van de Randweg (zelfs aanzienlijk minder) is er de vraag of sprake is van 'nieuwe natuur- en landschapswaarden van gelijke aard'. Een eventueel meewerken aan deze wijze van compenseren zal dan ook gepaard moeten gaan met een streekplanafwijking.

Datum

4 december 2003

Ons kenmerk

906556/958946

Conclusie compensatie natuur en landschap

Alleen compensatievoorstel I past binnen het streekplanbeleid. De gemeenten dienen dit voorstel echter nog wel verder te verduidelijken en uit te werken en aan te passen op het 70 km regime (Cat. II).

Wateraspecten

Met betrekking tot de wateraspecten gaan wij er van uit dat u overleg voert met het waterschap de Dommel over hun reactie (d.d. 6 mei 2003) op het plan (Cat. II). Daarnaast vragen wij uw aandacht voor het volgende:

In overeenstemming met de conclusie in de MER mag worden verwacht dat de aanleg van de weg nauwelijks invloed zal hebben op regionale en subregionale systemen gezien de geringe schaalgrootte (vooral in de diepte weinig hydrologische barrière voor deze systemen). Echter of dit ook geldt voor meer lokale ondiepere systemen die verantwoordelijk kunnen zijn voor hier voorkomende natuur is moeilijk aan te geven, maar moet niet op voorhand worden uitgesloten. Dit zal nader onderzoek vergen, waarbij een koppeling moet worden gemaakt tussen deze specifiek voorkomende natuur en grondwaterstromingspatronen die in dit gebied kunnen voorkomen. Hiertoe is gedetailleerde (geo)hydrologische informatie van het gebied nodig zodat bijvoorbeeld aan de hand van modelberekeningen kan worden bepaald in hoeverre lokale grondwatersystemen door de aanleg van de weg worden beïnvloed, met als vervolgstap een conclusie wat dit betekent voor bepaalde flora en fauna.

De aanleg van de weg moet dusdanig worden uitgevoerd dat in de gebruiksfase geen sprake is van drooglegging middels een grondwateronttrekkingssysteem. Er dient dan dus waterdicht te worden gebouwd, tenzij gemotiveerd kan worden aangetoond dat de omvang van de onttrekking niet meer bedraagt dan 10 m³ per uur (hierboven vergunningsplicht in het kader van de Grondwaterwet).

In het vigerende Waterhuishoudingsplan is namelijk expliciet opgenomen dat voor grondwateronttrekkingen gericht op permanente verlaging van de grondwaterstand (ten behoeve van droogleggingsdoeleinden) geen vergunning wordt verleend.

Datum

4 december 2003

Ons kenmerk

906556/958946

Verder geldt als uitgangspunt in het waterhuishoudkundig beleid voor bronbemalingen (grondwateronttrekkingen voor aanleg bouwprojecten) dat in eerste instantie moet worden onderzocht of minimalisatie van grondwateronttrekking of helemaal geen grondwateronttrekking nodig is, door toepassing van alternatieve bouwtechnieken (damwanden, onderwaterbeton). Dit kan leiden tot andere constructies.

Hoewel een procedureel aspect, moet er rekening mee worden gehouden dat afhankelijk van aanlegniveau, dimensionering en bodemopbouw een vergunning in het kader van de Grondwaterwet dan wel een melding overeenkomstig Algemene Regels nodig kan zijn. Hierbij geldt als beleidslijn dat voor bronbemalingen waarbij meer dan 200.000 m³ op jaarbasis wordt onttrokken, van deze hoeveelheid minimaal de helft weer in de bodem moet worden teruggebracht. Vanaf 500.000 m³ geldt volledige retourplicht. Hierbij moet in acht worden genomen dat:

- de bronbemaling niet mag leiden tot onacceptabele verplaatsing van bestaande verontreinigingen in de omgeving; dit valt echter onder de werkingssfeer van de Wet Bodembescherming
- de kwaliteit van het te retourneren grondwater niet minder mag zijn dan de kwaliteit van het grondwater ter plaatse van de retourlocaties.
- door retourbemaling kunnen ook omliggende percelen worden beschermd tegen verdroging; echter moet een retourbemaling op voldoende afstand worden aangebracht daar anders rondpompeffecten optreden (ca. 100 m). In dit tussenliggende stuk is niet gegarandeerd dat verdroging volledig kan worden tegengegaan.

Conclusie wateraspecten (Cat. II)

Nader onderzoek naar de effecten van de aanleg van de weg op regionale en subregionale grondwatersystemen is gewenst.

Tenzij aangetoond kan worden dat de omvang van de onttrekking niet meer dan 10m³ per uur bedraagt, moet er waterdicht worden gebouwd.

Er moet rekening mee worden gehouden dat, afhankelijk van aanlegniveau, dimensionering en bodemopbouw een vergunning in het kader van de Grondwaterwet dan wel een melding overeenkomstig Algemene Regels nodig kan zijn.



Datum

4 december 2003

Ons kenmerk

906556/958946

Cultuurhistorie

In de MER wordt expliciet aandacht besteed aan de cultuurhistorische en archeologische waarden van het plangebied. Op de Cultuurhistorische Waardenkaart is te zien dat het gebied vooral ten aanzien van de historische geografie hoge tot zeer hoge cultuurhistorische waarden bezit.

In het provinciale beleidskader van de MER missen wij de Cultuurhistorische Waardenkaart. De MER maakt de aantasting van het plan voor de bovenlokale cultuurhistorie waarden voldoende inzichtelijk. De conclusie dat de varianten niet verschillen van de basisvariant ten aanzien van de effecten op de cultuurhistorische waarden, is juist.

Archeologie

Beide varianten van de Randweg liggen in het archeologisch onderzoeksgebied. Voor grote delen van het plangebied Randweg 's-Hertogenbosch geldt op basis van de aanwezigheid van veldpodzolen en beekerdgronden een lage indicatieve archeologische waarde. De archeologische vondsten uit het verleden geven echter aanleiding voor een aanvullende archeologische inventarisatie. Het adviesbureau RAAP heeft in het plangebied een Aanvullende Archeologische Inventarisatie in de vorm van een booronderzoek uitgevoerd (*Randweg 's-Hertogenbosch, Tracé Zuidwestgrens, gemeente 's-Hertogenbosch*, RAAP-Rapport 845, oktober 2002).

De door RAAP uitgevoerde Aanvullende Archeologische Inventarisatie in de vorm van een booronderzoek heeft aangetoond dat de kans zeer gering is dat er archeologische waarden in het geding zijn. De rapportage laat zien dat er in de boringen geen archeologische indicatoren in onverstoorde context door het adviesbureau RAAP zijn aangetroffen. De aard van archeologische vondsten (depotvondsten) die in het verleden gedaan zijn, blijven echter aanleiding geven voor een beperkt archeologisch onderzoek. Dit omdat de methode van archeologisch onderzoek (boringen) niet een adequate onderzoeksmethode is om dit type vondsten te lokaliseren. Op basis hiervan, komen wij tot de conclusie dat er een lichte vorm van archeologisch vervolgonderzoek nodig is.

Conclusie cultuurhistorie

Voor beide tracé varianten adviseren wij - voor die delen van het plangebied die niet verstoord zijn - een archeologisch vervolgonderzoek in de vorm van archeologische begeleiding. (cat. II)



Datum

4 december 2003

Ons kenmerk

906556/958946

Uitvoerbaarheid

In vergelijking tot andere wegen van gelijke orde en zelfs in vergelijking tot snelwegen is de prijs per kilometer van de Randweg bijzonder hoog. Wij zijn van mening dat de gemeenten bij hun keuze voor dit tracé uitgebreid rekening hebben gehouden met het milieu hetgeen bijzonder hoge kosten voor de aanleg van de weg met zich meebrengt. De hoge kosten komen voor een belangrijk deel voort uit de verlegging van het kanaal en de constructies die nodig zijn voor de waterkering tussen de weg en het kanaal. Hierdoor worden de effecten van de Randweg op de omgeving gemitigeerd. Er staan echter bijzonder hoge maatschappelijke kosten tegenover.

De gemeente hanteert als vertrekpunt, dat Rijk, provincie en gemeenten elk eenderde van de kosten bijdragen. Hierbij dienen de volgende kanttekeningen te worden geplaatst:

- Provinciale Staten hebben op 28 juni 2002 besloten tot een financiële bijdrage van maximaal € 20 miljoen in de Randweg, in de veronderstelling dat deze deel uitmaakt van het regionaal verbindend net (het zogenaamde 'Blauwe net', een 50 km weg kan hier geen deel van uitmaken)). Er is dus geen sprake van een eenderde-verdeling en de keuze voor een 50 km weg zal leiden tot heroverweging van de bijdrage van Provinciale Staten.
- Het Rijk heeft zich nooit verplicht tot een bijdrage van eenderde van de kosten. Volgens het huidige MIT 2003-2007 komt de Randweg in principe in aanmerking voor een bijdrage van maximaal €10 miljoen, maar dit is nog geen verplichting.

Conclusie uitvoerbaarheid

Wij adviseren u de financiële haalbaarheid van de aanleg van de Randweg duidelijk te maken, ervan uitgaande dat het provinciale en rijksbestanddeel samen maximaal 30 miljoen euro bedraagt bij de aanleg van een 70 km weg, alvorens het plan verder in procedure wordt genomen (Cat. I).

Bij de huidige uitvoering van de weg als 50 km weg zal de provinciale bijdrage heroverwogen worden.

Ingevolge het GS-besluit van 14 januari 2003, nummer 666131, biedt dit dienstadvies geen zelfstandige basis voor de toepassing van artikel 19, lid 2 WRO.



Voor het aangeven van de zwaarte van de gemaakte opmerkingen hanteert de dienst drie categorieën.

Categorie I kent de dienst toe aan opmerkingen over planelementen die onaanvaardbaar worden geacht.

Bij categorie II is de aanvaardbaarheid van het planelement niet duidelijk, omdat de toelichting geen of onvoldoende motivering en/of gegevens bevat.

Bij categorie III gaat het om opmerkingen ter verhoging van de kwaliteit van het plan.

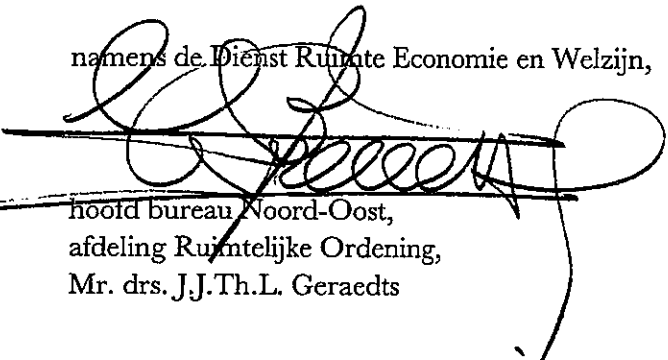
Datum

4 december 2003

Ons kenmerk

906556/958946

namens de Dienst Ruimte Economie en Welzijn,



hoofd bureau Noord-Oost,
afdeling Ruimtelijke Ordening,
Mr. drs. J.J.Th.L. Geraedts