

Extra informatie

Aan de voorschriften van dit bestemmingsplan zijn voorafgaand drie extra documenten toegevoegd:

- Goedkeuringsbesluit Gedeputeerde Staten 20 september 2005;
- Herzieningsbesluit Gedeputeerde Staten 12 juni 2007;
- Uitspraak Raad van State 22 november 2006.

De reden dat deze documenten aan de voorschriften zijn toegevoegd is dat de PRPCP2008 niet voorziet in besluitdocumenten als onderdeel van de set bestanden die bij een bestemmingsplan horen als ze volgens deze richtlijn gepubliceerd worden op ruimtelijkeplannen.nl

Goedkeuringsbesluit Gedeputeerde Staten 20 september 2005

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
info@brabant.nl
www.brabant.nl
Bank ING 67.45.60.043
Postbank 1070176

Onderwerp

Vastgesteld bestemmingsplan "Randweg 's-Hertogenbosch - Vught"
gemeenten 's-Hertogenbosch en Vught.

Nummer

1082997

Directie

ROH

BESLISSING van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant van 20 september 2005, nummer 1082997, over de goedkeuring van het bestemmingsplan "Randweg 's-Hertogenbosch - Vught" van de gemeenten 's-Hertogenbosch en Vught.

1. Behandelingsprocedure

- 1.1 De raad van de gemeente 's-Hertogenbosch en de raad van de gemeente Vught hebben op respectievelijk 22 februari 2005 en 1 maart 2005, het bestemmingsplan "Randweg 's-Hertogenbosch - Vught" vastgesteld. Burgemeester en wethouders van die gemeenten hebben bij brieven van 8 maart en 10 maart 2005, die wij beide op 11 maart 2005 hebben ontvangen, dit bestemmingsplan aan ons ter goedkeuring ingezonden.
- 1.2 Artikel 10:31 van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt dat, tenzij bij wettelijk voorschrift anders is bepaald, wij binnen dertien weken na de verzending ter goedkeuring ons besluit omtrent goedkeuring bekend dienen te maken aan de gemeenteraad. Ingevolge artikel 28 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bedraagt deze termijn zes maanden, te rekenen vanaf de afloop van de termijn van terinzagelegging van het vastgestelde plan, indien daartegen tijdig bedenkingen zijn ingebracht.
- 1.3 Artikel 28 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening bepaalt verder nog, dat wij de Provinciale Planologische Commissie horen, voordat wij beslissen over de goedkeuring van een bestemmingsplan. De Provinciale Planologische Commissie heeft ons op 14 september 2005 over de

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



goedkeuring van dit plan advies uitgebracht waarbij zij ons heeft geadviseerd het bestemmingsplan goed te keuren.

Nummer
1082997

- 1.4 Blijkens de stukken is de procedure, die in de Wet op de Ruimtelijke Ordening is voorgeschreven met betrekking tot het bestemmingsplan, geheel gevolgd.
- 1.5 Tegen het bestemmingsplan hebben bij ons bedenkingen ingebracht:
1. Chr. Braakensiek, Dijlestraat 18, 5215 ET 's-Hertogenbosch;
 2. De Groene Ring, Postbus 38, 5275 ZG Den Dungen;
 3. Brabantse Milieufederatie, Postbus 591, 5000 AN Tilburg;
 4. Stichting Bossche Milieugroep, Patoor Hoekx-singel 173, 5246 PG Rosmalen;
 5. A.J. Bijl, Willem van Oranjelaan 33, 5211 CP 's-Hertogenbosch;
 6. B.O.M. Nieuwendijk, mede namens de Vereniging Spoorzicht, Willem van Oranjelaan 73, 5211 CS 's-Hertogenbosch;
 7. M. Groenendijk, Postbus 1832, 5200 BB 's-Hertogenbosch;
 8. G.C. Kooijmans van Holla Poelman advocaten, namens 35 bewoners van de Kampdijklaan te Vught, Postbus 396, 5201 AJ 's-Hertogenbosch;
 9. Stichting Vughts Landschap, Versterstraat 15, 5262 AC Vught;
 10. Fietsersbond onderafdeling Vught, Druivenkas 27, 5262 PA Vught;
 11. J.H.W. Tinselboer, Zuid-Willemsvaart 480, 5211 NW 's-Hertogenbosch.

Op grond van artikel 27 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kunnen zij die hun zienswijze tijdig bij de gemeenteraad kenbaar hebben gemaakt alsmede belanghebbenden die kunnen aantonen dat zij redelijkerwijze niet in staat zijn geweest overeenkomstig artikel 23 hun zienswijze bij de gemeenteraad kenbaar te maken, gedurende de daarvoor gestelde termijn van terinzagelegging bij ons bedenkingen tegen het bestemmingsplan inbrengen. Voorzover de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan daarin wijzigingen heeft ingebracht ten opzichte van het ontwerp, kan eenieder gedurende de daarvoor gestelde termijn van terinzagelegging bij ons bedenkingen inbrengen tegen de aldus gewijzigd vastgestelde onderdelen van het bestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 21 juni 2004 voor een periode van vier weken bij beide gemeenten ter inzage gelegen. Het vastgestelde bestemmingsplan lag voor vier weken ter inzage met ingang van 14 maart 2005.

Blijkens de stukken kunnen de reclamanten in hun bedenkingen worden ontvangen voorzover niet anders hierna onder 3. bij de boordeling van de bedenkingen wordt overwogen.



- 1.6 Reclamanten en de gemeentebesturen van 's-Hertogenbosch en Vught zijn in de gelegenheid gesteld om op 17 mei 2005 hun standpunt mondeling nader toe te lichten tegenover een vertegenwoordiger van ons college. Van deze gelegenheid hebben reclamanten onder 1, 3, 5, 6, 8, 9 en 11 en de gemeenten gebruik gemaakt.

2. Beoordeling van het bestemmingsplan

Planinhoud

Het primaire doel van het bestemmingsplan is het aanleggen van de zogenoemde 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 provinciaal/stadsgewestelijke wegennet tussen het knooppunt Vlijmen en het knooppunt Vught. Een deel van deze verbinding blijft in de huidige vorm gehandhaafd. Het voorliggend bestemmingsplan heeft alleen betrekking op het gedeelte van de verbinding dat nieuw wordt aangelegd.

In het plan is tevens 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 waar de compensatie zal plaatsvinden is dan ook in het bestemmingsplan opgenomen.

Eerdere planvorming

Er wordt al lange tijd gewerkt aan een verkeersontsluiting aan de zuidzijde van 's-Hertogenbosch.

In 1995 is door de raden van de gemeenten 's-Hertogenbosch en Vught het bestemmingsplan "Zuidweststructuur" vastgesteld, dat voorzag in de aanleg van de Zuidweststructuur, zijnde een verbindingsweg tussen de Vlijmenseweg en de A2. Het hierbij beoogde tracé doorsneed het gebied de Gement.

Bij besluit van 14 mei 1996, nrs. 149824/149564 hebben wij het genoemde bestemmingsplan goedgekeurd.

Ons goedkeuringsbesluit is de door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State op 4 februari 1999, nr. E01.96.0321 vernietigd, omdat het in strijd werd geoordeeld met het toen vigerende Streekplan (Streekplan 1992) en geen herziening van het Streekplan had plaatsgevonden.

In samenspraak met de betrokken gemeenten is, gelet op de daarna in gang gezette onderzoeken naar mogelijke alternatieven, tot op heden een herzieningsbesluit aangehouden.



Bij de vaststelling van het bestemmingsplan "Randweg 's-Hertogenbosch - Vught" hebben beide gemeenteraden het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan "Zuidweststructuur", ingetrokken.

Nummer
1082997

Totstandkoming voorliggend bestemmingsplan

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 het toen vigerende Streekplan (1992).

In dat kader hebben wij daarbij een tijdens de eerdere procedure ingebracht alternatief (de zogenaamde nulplus variant) door een onafhankelijk adviesbureau laten beoordelen. Dit rapport is, in samenhang met de daarop uitgebrachte reacties door derden, bij de verdere procedures betrokken.

De uit het gemeentelijk onderzoek naar voren gekomen alternatief is op 31 mei 2000 door de gemeente gepresenteerd als de Randweg. In een interactief proces zijn vervolgens belanghebbenden en belangstellenden uitgebreid over de Randweg geïnformeerd en is een dialoog aangegaan. De uitkomst van het proces is beschreven in het 'Rapport haalbaarheid en draagvlak randweg' van maart 2001 en is op basis van dit rapport de verdere planvorming tot stand gekomen. Ondermeer is een MER uitgevoerd (hoofdrapport, document nr. 107082-R-1172, datum vrijgave 10 februari 2003).

Het voorliggend bestemmingsplan met de daarbij behorende stukken geeft uitvoerig het gevolgde proces weer alsmede inzicht in de daarbij gemaakte afwegingen en conclusies.

Mede naar aanleiding van de eerdere besluitvorming maar ook gelet op de functie welke de weg als provinciale gebiedsontsluitingsweg zal vervullen, zijn ook wij door beide gemeenten uitdrukkelijk bij het proces betrokken. Ook heeft de Provinciale Planologische Commissie, in samenhang met een advies van de toenmalige provinciale dienst Ruimte, Economie en Welzijn, op 13 januari 2004 advies uitgebracht over het MER en het toen voorliggend ontwerpbestemmingsplan.

Provinciaal beleid

Op plankaart 1: Ruimtelijke hoofdstructuur van het streekplan 'Brabant in Balans' (2002) is de randweg opgenomen als een provinciale/stads-gewestelijke gebiedsontsluitingsweg in studie.

Het gebied waar de aanduiding van de weg is opgenomen heeft op de genoemde plankaart deels de aanduiding 'Groene hoofdstructuur -natuur' (GHS-natuur) en deels 'Agrarische hoofdstructuur-landbouw' (AHS-landbouw).

De aanduiding GHS-natuur houdt in dat binnen dat gebiedsdeel belangrijke (potentiële) natuurwaarden en de daarmee verbonden



landschapswaarden voorkomen. In de AHS-landbouw bevinden zich geen natuurwaarden en daarmee samenhangende landschapswaarden die van belang zijn voor het provinciale schaalniveau.

De zones met natuur en landschapswaarden worden in het streekplan beschermd tegen intensieve vormen van ruimtegebruik die in beginsel niet thuishoren in het buitengebied, met name verstedelijking. Deze zogenoemde externe bescherming van de aanwezige (potentiële) natuurwaarden richt zich tegen de uitbreiding van steden en dorpen, de aanleg en uitbreiding van bedrijventerreinen en de aanleg en (fysieke) aanpassing van niet-recreatieve infrastructuur. De externe bescherming brengt met zich dat de ruimte voor dergelijke ingrepen in beginsel dient te worden gezocht in de AHS-landbouw.

Voor zover hier van belang, geldt in de GHS-natuur dan ook voor stedelijk ruimte beslag het 'nee-principe. Evenwel afgezien van de aanleg en de fysieke aanpassing van niet-recreatieve infrastructuur, waarvoor het 'nee, tenzij-principe' geldt. Dit principe brengt met zich dat de aanleg van dergelijke infrastructuur alleen toelaatbaar is als daar zwaarwegende maatschappelijke belangen aan ten grondslag liggen en pas nadat 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 voorkomend. In het geval van een dergelijk onontkoombaarheid moet verzekerd zijn dat de aantasting van de natuurwaarden en de daarmee samenhangende landschapswaarden tot het minimum wordt beperkt en wordt gecompenseerd (paragraaf 3.4.5).

In het kader van het Streekplan 2002 is een afweging gemaakt tussen het maatschappelijk belang van de Randweg en de belangen van natuur en landschap. Voor de randweg 's-Hertogenbosch (als alternatief voor de eerdere 'zuid-weststructuur') is, zoals gesteld in het Streekplan, daarbij gesteld dat nut en noodzaak is aangetoond. In relatie tot de Groene hoofdstructuur (GHS) en de Agrarische hoofdstructuur-landschap (AHS-landschap) betekent dit, dat met de aanleg van deze tangent zwaarwegende maatschappelijke belangen worden gediend en alternatieve oplossingen, waaronder tracés die in beduidende mate afwijken van de op plankaart aangegeven tracé, niet voorhanden zijn (paragraaf 3.1.6).

De plantoelichting en het daarbij behorende MER geeft inzicht in de afgewogen alternatieven.

Op basis van deze gegevens zien wij geen aanleiding om het in het streekplan opgenomen uitgangspunt te herzien. Tevens achten wij voldoende aannemelijk gemaakt dat de gemeenteraden van de beide gemeenten tot het voorliggend tracé hebben kunnen komen.

Bij de beoordeling van de bedenkingen zal nog nader op alternatieven worden ingegaan.

Het plan voorziet daarnaast in de compensatie zoals deze voortvloeit uit het hiervoor genoemde 'nee, tenzij-principe'.

De gemeenten hebben op grond van de in het MER en de bijlage beschreven effecten op de natuurwaarden een compensatievoorstel uitgewerkt. Zij hebben daarbij invulling gegeven aan het provinciale compensatiebeginsel. Naast het permanente ruimtebeslag is daarbij ook voorzien in het kwaliteitsverlies, een en ander inclusief de noodzakelijke kwaliteits toeslag. Het nader uitgewerkte compensatievoorstel is als bijlage in de plantoelichting opgenomen en de daaruit voortvloeiende bestemmingen zijn overeenkomstig in het bestemmingsplan opgenomen. In totaliteit dient 9,7 hectare gecompenseerd te worden. De compensatie zal binnen het plangebied plaatsvinden in het 12 hectare grootte als "natuur" bestemde gebied alsmede binnen delen van de bestemming "Waterstaatkundige Doeleinden, Natuurgebied en Kantoordoeleinden".

Wij concluderen dat de compensatie invulling geeft aan de eisen welke wij vanuit het provinciaal beleid daaraan stellen.

Wij hechten daarbij tevens aan het volgende.

Bij de totstandkoming van het bestemmingsplan hebben de gemeenten tevens overwogen de compensatie in te vullen door middel van het realiseren van een 2^e ecologische verbinding tussen de gebieden Bossche Broek en Gement. Een dergelijke wijze van compensatie past niet binnen de daarvoor vanuit provinciaal beleid te stellen eisen. Bovendien kon voor het voorstel bij de betrokken overheden onvoldoende financieel draagvlak worden verkregen. Om die reden heeft de compensatie vorm gekregen zoals hiervoor omschreven.

Niettemin blijven beide gemeenten hechten aan het kunnen realiseren van een ecologische verbinding tussen de gebieden Bossche Broek en Gement, zulks in het kader van de uitvoering van de Totaalvisie Gement en Bossche Broek. Ook wij onderschrijven, mede in het licht van de door ons voorgestane kwaliteitsverbetering van het buitengebied, daarvan het belang. Met een dergelijke verbinding kan een impuls worden gegeven aan de verbetering van de ecologische kwaliteit van beide gebieden.

Bij het bepalen van de hoogteligging van de Randweg is rekening gehouden met de mogelijkheid van de aanleg van een kunstwerk ten behoeve van de bedoelde ecologische verbinding.

De afgelopen maanden hebben wij met de gemeente 's-Hertogenbosch overleg gevoerd in hoeverre een dergelijke verbinding gerealiseerd kan worden waarbij tevens de mogelijkheid is gezien om deze ecologische verbindingzone gelijktijdig met de Randweg te realiseren. Op 5 juli 2005 hebben wij met de gemeente 's-Hertogenbosch afspraken gemaakt over de



financiering van een ecologische verbindingzone aan de westzijde van de stad ter hoogte van Fort Isabellakazerne vastgelegd. Gezamenlijk wordt daarvoor € 5 miljoen gereserveerd.

Hiermee is een belangrijke stap gezet in de uiteindelijke realisering van de ecologische zone. Wij realiseren ons dat het voorliggend plan de feitelijke aanleg niet mogelijk maakt maar achten dit, mede in het licht van onze besluitvorming van 5 juli 2005, geen reden om thans aan enig onderdeel van het plan goedkeuring te onthouden.

De gemeente zal in een aparte procedure de realisering van de ecologische verbinding vorm geven waarbij het uitgangspunt is om deze ecologische verbindingzone gelijktijdig met de aanleg van de Randweg te laten plaatsvinden.

Habitatrichtlijn

Het plangebied ligt voor een deel in het gebied Vlijmens Ven, Moerputten, Gement en Bossche broek zoals dat is aangemeld krachtens de Europese Habitatrichtlijn. De aanmelding is gebaseerd op de aanwezigheid van een tweetal vlindersoorten ('Pimpernelblauwtje' en 'Donker Pimpernelblauwtje') en een tweetal habitattypen ('laaggelegen schraal hooiland' en 'grasland met Molinia op kalkhoudende bodem en kleibodem').

Uit de stukken blijkt dat de aanleg en het gebruik van de Randweg geen negatieve gevolgen heeft op de vlinderpopulaties en dat ook geen schade wordt toegebracht aan de beide habitattypen alsmede aan potentieel leefgebied voor de vlindersoorten.

Door de aanleg en het gebruik van de Randweg worden de wezenlijke kenmerken van het habitatgebied niet aangetast.

Luchtkwaliteit

In het Mer is onder meer aandacht besteed aan de luchtkwaliteit. Door de gemeente is in november 2004 nog een aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. Daarbij wordt bij de concentraties van drie luchtverontreinigende stoffen in de huidige situatie met name aan de Vugterweg een overschrijding geconstateerd. Het betreft de verontreinigende stoffen stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en benzoapreen (BaP).

Uit het onderzoek blijkt dat voor NO₂ en BaP geldt dat als gevolg van de aanleg van de Randweg in de toekomst geen overschrijding van de grenswaarden voor zowel het jaar- als het 24 uurgemiddelde langs de Vugterweg zal plaatsvinden. Dit geldt eveneens voor het jaargemiddelde fijn stof.

Uit het onderzoek blijkt verder dat de grenswaarde voor het aantal dagen per jaar van het 24 uurgemiddelde voor PM₁₀ voor alle wegen in de huidige situatie overschreden wordt. Na aanleg van de Randweg neemt het

aantal overschrijdingen langs de Vughterweg wel af maar wordt de grenswaarde nog steeds overschreden.

De gemeenten hanteren daarom de zogenoemde saldobenadering; door de aanleg van de Randweg ontstaat er wat betreft luchtkwaliteit een forse verbetering voor de woningen langs de Vughterweg. Dit neemt niet weg dat door de aanleg van de randweg een verdere overschrijding van de grenswaarde voor fijn stof in het invloedsgebied van het nieuwe wegvak optreedt. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door de overigens op vele plaatsen in het hele land voorkomende hoge achtergrondconcentraties van fijn stof. In absolute zin blijft er sprake van overschrijding van de grenswaarde fijnstof maar in zijn totaliteit treedt er in het betrokken deel van het (toekomstige) wegennet geen verslechtering van de luchtkwaliteit op en is er sprake van een geringere overschrijding van de grenswaarden voor het aantal dagen voor fijn stof.

Uit het onderzoek luchtkwaliteit van november 2004 blijkt dat bij de woningen langs de Vughterweg een zeer aanzienlijke reductie van het aantal overschrijdingen van het daggemiddelde fijnstof van 249 naar 68 op zal treden terwijl langs de randweg het aantal overschrijdingen slechts toeneemt in vergelijking met het niet aanleggen van de randweg van 51 naar 61. Terwijl langs de Vughterweg een aanzienlijke afname van het aantal overschrijdingen wordt berekend wordt langs de nieuwe randweg een toename van het aantal overschrijdingen berekend. In het (nieuwe) besluit luchtkwaliteit 2005 is de hiervoor genoemde saldobenadering opgenomen. De koppeling van de grenswaarden met ruimtelijke planvorming wordt in het besluit van 2005 niet losgelaten. Bij brief van 20 juli 2005 is door de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de toepassing van de saldering luchtkwaliteit toegelicht. Deze benadering kan worden toegepast bij projecten waarbij een verslechtering van de luchtkwaliteit gesaldeerd kan worden met samenhangende maatregelen of optredende effecten die een verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg hebben. Een beperkte verslechtering waar een verbetering in een groter gebied tegenover staat. De verslechtering en de compensatie dienen daarbij tegelijkertijd te worden gerealiseerd. Het plan tot herinrichting van de Vughterweg is integraal onderdeel van het totale project Randweg, zowel in procedureel als in financieel opzicht. Dat zelfde geldt ook voor de Vlijmenseweg en de Bosscheweg. Deze wegen zullen direct na de openstelling van de Randweg in uitvoering worden gebracht.

Uit het vorenstaande blijkt dat het bestemmingsplan uit het oogpunt van luchtkwaliteit aanvaardbaar is.

Voor het overige geeft het bestemmingsplan vanuit provinciaal optiek geen aanleiding tot verdere bemerkingen of overwegingen.



3. Beoordeling van de bedenkingen

De ingediende bedenkingen worden hierna samengevat weergegeven. Dit betekent niet, dat die onderdelen van de bedenkingen, die niet expliciet worden genoemd, niet bij onze beoordeling zouden worden betrokken. De bedenkingen worden in hun geheel beoordeeld.

Algemeen

Als gevolg van artikel 28, tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in samenhang met artikel 10:27 van de Algemene wet bestuursrecht rust op ons de taak om - in voorkomend geval mede op basis van de ingebrachte bedenking -, te bezien of het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Daarbij dienen wij rekening te houden met de aan de gemeenteraad toegekende vrijheid om bestemmingen aan te wijzen en voorschriften te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht.

Wij constateren in dit kader dat de gemeenten bij de totstandkoming van het bestemmingsplan een interactief proces hebben gevolgd waarbij belanghebbenden en belangstellenden uitgebreid zijn geïnformeerd en betrokken.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan is tevens de 'Nota zienswijzen Ontwerpbestemmingsplan Randweg 's-Hertogenbosch - Vught' vastgesteld. In deze nota wordt uitvoerig op de bij de gemeenten ingediende zienswijzen ingegaan. Dat daarbij ook wordt verwezen naar andere stukken, waaronder plantoelichting en het MER, doet aan de duidelijkheid niet af.

In het licht van de bij ons rustende taak in relatie met de aan de gemeenteraden toekomende vrijheid, verwijzen wij met betrekking tot de hierna volgende beoordeling van de bedenkingen in eerste aanleg naar de beoordeling van de zienswijzen door de gemeenteraden, welke beoordeling wij in algemeenheid onderschrijven.

Anders dan enige indieners van bedenkingen aangeven is naar ons oordeel sprake van een zorgvuldige planvoorbereiding. In de in de stukken gememoreerde zoektocht naar realistische alternatieven voor de eerdere Zuidweststructuur hebben, naast een adequate oplossing van de verkeersproblemen ten behoeve van de stedelijke ontwikkelingen en het huidige functioneren van de stad, de belangen van natuur en landschap een belangrijke rol gespeeld.



3.1. Bedenkingen van Chr. BraakensiekNummer
1082997Samenvatting

Onder verwijzing naar de eerder ingediende zienswijze en bijgevoegde bijlagen, vindt reclamant de aantasting van de Gement niet aanvaardbaar. Door de onnodig grote aandacht voor het regionale verkeer, worden zodanig zware eisen aan plan en alternatieven gesteld dat deze alternatieven bij voorbaat afvallen. Er is een alternatieve route via A2 en A59. Reclamant vindt deze opstelling van de provincie en de beide gemeenten onjuist en niet aanvaardbaar. Alleen een op de stedelijke ontsluiting gerichte variant is voldoende. Bovendien zijn er wel twee Merwaardige alternatieven; de 1E van BVR en een echt goede stedelijke variant de Nul plus extra. Deze is zonder noemenswaardige functieverlies uitvoerbaar, zelfs met de gewraakte doorgaande/regionale verkeersfunctie. Nimmer is serieus gezocht naar binnenstedelijke oplossingen. De gemeente heeft over het binnenstedelijk alternatief een 'second opinion' gevraagd maar de door het gevraagde bureau ingebrachte bezwaren worden door reclamant, onderbouwd, afgewezen als gezocht en onwaar.

De aantasting van het Habitatgebied, de barrière werking en de vrijwel blokkade van een ecologische verbinding van formaat tussen Bossche Broek en Gement als gevolg van de projectie van de Randweg, is in strijd met de Europese wetgeving en het Streekplan.

Daarnaast wordt de entree van 's-Hertogenbosch en Vught en hun onderlinge relatie in ruimtelijke zin ernstig verstoord. De milieuhygiënische winst die de gemeenten claimen betwijfelt reclamant. De hoeveelheid geluid en vervuiling neemt in het hetzelfde gebied alleen maar toe door de groei van het verkeer zonder dat het op enigerlei wijze wordt gecompenseerd.

Bovendien is de benodigde investering geheel niet in verhouding tot welke winst dan ook. Dit soort problemen moeten vooral via generieke maatregelen worden opgelost. Wellicht zullen toekomstige ontwikkelingen rond de motorisering grotendeels die bezwaren kunnen ondervangen. Een nieuwe weg is geen oplossing. Het plan verdient derhalve geen uitvoering te krijgen.

De te realiseren tunnel ten behoeve van Vught noord is ook een blokkade van een eventuele natte ecologische verbinding. Het is bovendien vreemd dat de tunnel nodig zou zijn om de extra woningbouw op de Prins Hendrikkazerne te ontsluiten, nu daarnaar nog volop onderzoek wordt gedaan. Het is prematuur om vooruitlopend op de uitkomsten van het onderzoek reeds nu de tunnel in het bestemmingsplan op te nemen. Ontsluiting en woningbouw dienen met elkaar in samenhang te worden afgewogen.



Ook het geprojecteerde kantoor in de beoogde ecologische zone is doelloos en niet te motiveren en dient dan ook te worden geschrapt.

Nummer
1082997

Beoordeling

Onder verwijzing naar de gemeentelijke overwegingen ten aanzien van de zienswijze van reclamant, zijn wij met de gemeenten van mening dat de als 'provinciale gebiedsontsluitingsweg' in het streekplan opgenomen weg ook een functie dient te vervullen voor het regionaal en doorgaand verkeer. Het MER bevat een zakelijke en objectieve beschrijving van de huidige situatie van de verkeersstructuur, een beschrijving van de autonome beleidsontwikkeling, een beschrijving van de kwaliteit van de huidige verkeersafwikkeling en die in de autonome situatie. Op basis van de uitgevoerde analyses is een functie voor het regionaal en doorgaand verkeer niet te ontkennen. Op basis van het verkeersmodel voor de regio is vastgesteld dat het aandeel van het doorgaand verkeer nog steeds circa 23% bedraagt. De door reclamant genoemde alternatieven zijn in het beginstadium van het zoeken naar een alternatief voor de Zuidweststructuurweg in beeld gebracht en gewogen.

De gemeenten hebben binnenstedelijke varianten als niet realistisch beoordeeld waarbij ondermeer gebruik is gemaakt van een op ons verzoek in 2000 uitgevoerd onderzoek (Arcadis) en de resultaten van de MER-studie. Ook wij zijn van mening dat een binnenstedelijke variant niet kan voldoen aan de aan de beoogde weg te stellen eisen van ondermeer verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, duurzaam veilig, duurzaamheid en milieu. In de Nota Zienswijzen is dit op uitgebreide wijze uiteengezet en toegelicht. Daaruit blijkt dat de door reclamant bedoelde variant gebreken vertoont en de gestelde doelen niet haalt. Niet alleen wat betreft verkeersprestatie, maar ook op andere aspecten zoals luchtkwaliteit en geluid scoort dit alternatief slechter dan de Randweg.

In relatie tot de zienswijze van reclamant heeft de gemeente 's-Hertogenbosch een 'second opinion' laten uitbrengen door het adviesbureau Arcadis (rapport 'second opinion nul-plus-extra alternatief randweg 's-Hertogenbosch' van 5 november 2004). De gemeente heeft daarbij het schetsmatige voorstel van reclamant (Nul-plus-extra) laten uitwerken en beoordelen. Daarbij is als uitgangspunt genomen dat de aan de weg te stellen verkeersdoelen dienen te worden gehaald. Ook op basis van deze second opinion blijkt dat de variant 'Nul plus extra' geen realistisch variant is en ook niet het perspectief heeft dat te worden. Ten aanzien van enige door reclamant in de bedenking genoemde kritiekpunten ten aanzien van de second-opinion merken wij het volgende op.

1. Anders dan reclamant stelt is het niet mogelijk om soorten en doelgroepen verkeer (regionaal/doorgaans/lokaal) te scheiden.

Onderscheid kan worden gemaakt naar vrachtverkeer, openbaar vervoer, carpoolstroken, landbouwverkeer en dergelijk maar niet op basis van herkomst en bestemming. Nog afgezien van de handhavingproblematiek, staat volgens de wegenverkeerswetgeving een weg open voor alle verkeer tenzij met borden beperkingen aan het gebruik zijn gesteld.

In het MER is op blz. 78 tabel B6.3 aangegeven dat als gevolg van de aan te leggen doorgetrokken parallelweg en de Randweg het verkeer op de Koningsweg met circa 8.000 mvt/etmaal ten opzichte van de autonome situatie zal afnemen hetgeen een percentage is van 37%. Het verkeersmodel maakt het beleidsvoornemen dan ook inzichtelijk. Zoals in het rapport van Arcadis is aangegeven, bedraagt het spitsuurpercentage 9,6%. De in het rapport opgenomen waarde van 9% is dan ook redelijk. Het door reclamant genoemde percentage van 9,8 à 11% is niet juist.

In overleg met het waterschap Aa en Maas zijn afspraken gemaakt over het benodigde doorstroomprofiel van het Drongelenskanaal. Deze afspraken zijn vastgelegd in het programma van eisen inzake het ontwerp van de Randweg. Een verschuiving van de keermuur langs de Dommel met 7 tot 10 meter is uit dat oogpunt niet aanvaardbaar.

2. De door reclamant genoemde mogelijkheden zoals een tweestrookse rotonde en een T-aasluiting zijn opties welke ook in de eerdere nulplusvariant naar voren zijn gebracht en welke, op ons verzoek, in 2000 door Arcadis zijn beoordeeld en als niet aanvaardbaar zijn geoordeeld. Toeritdosering zal problemen opleveren; ondermeer met betrekking tot terugstuwing, filevorming, handhaving en luchtkwaliteit.
3. De hoogte van de bovenkant van het nieuwe viaduct wordt bepaald door de eis van het waterschap inzake het benodigde vrije doorstroomprofiel en waarvan de bovenkant op 4.90 + NAP ligt. Daar bovenop komt de constructiedikte van circa 1,5 meter. Daarbij moet na de bocht aangesloten worden op de Vlijmenseweg-noord. Immers een kruisingsvlak wordt niet in een helling gelegd vanwege de verkeersveiligheid. De door Arcadis aangegeven hellingruimte achten wij dan ook niet overtrokken of overgedimensioneerd.
4. Met betrekking tot de kosten dient een integrale beoordeling gemaakt te worden. Op basis van de door reclamant voorgestelde extra voorzieningen kan de stelling van reclamant in twijfel worden getrokken dat er sprake is van een gigantisch verschil in kosten tussen Randweg en Nul plus Extra.
5. Een gelijkvloerse oplossing voor de aansluiting Magistratenlaan, omdat het verkeer van de Magistratenlaan betrekkelijk gering zou zijn, wordt niet ondersteund door de cijfers uit het verkeersmodel. In het MER is aangegeven dat verkeersintensiteiten voor de Magistratenlaan (13.500)



en de Vlijmenseweg-oost (56.200) aanzienlijke stijgingen laten zien voor het prognosejaar.

De conclusie dat vanuit Paleiskwartier geen rechtstreekse verbinding met het centrum wordt gemaakt, is juist. Daarvoor dient de zogenoemde onderwijsboulevard en de Vlijmenseweg te worden gebruikt. De gemeente acht dit nadeel evenwel acceptabel in relatie met de voordelen die bestaan met betrekking tot duurzaamheid en doorstroming van de randweg.

Gelet op het vorenstaande zijn de door reclamant genoemde kritiekpunten voor ons geen aanleiding de conclusie van de second opinion niet juist te achten.

Zoals ook gesteld in de Nota van Zienswijzen is er geen sprake geweest van een summiere afweging ten aanzien van een mogelijke (Nul)pusvariant

Ook het genoemde alternatief 1E is in het voortraject door de gemeenten gewogen. Het alternatief maakte deel uit van het BVR-rapport in het kader van het globaal verkennend onderzoek naar de mogelijke alternatieven voor de Zuid-weststructuur, dat is verricht voorafgaand aan het rapport 'Haalbaarheid en Draagvlak Randweg'.

De beoordeling is neergelegd in een commissievoorstel voor de raadscommissie Stadsontwikkeling van 31 mei 2000. De uitkomst van de beoordeling van model 1E was als volgt:

"Modellen 1D en 1E voldoen naar onze opvatting niet aan de eisen, die wij stellen m.b.t. de vergelijkbaarheid met de Zuid-weststructuur. Beide oplossingen worden gekenmerkt door een forse barrièrewerking van de Vlijmenseweg op de stedelijke omgeving, kennen geen scheiding van stedelijk en doorgaand verkeer, worden verkeersstromen op een te compacte ruimte gebundeld waardoor duurzaamheid van de oplossing gering is, beperken de ontwikkelingsmogelijkheden van Paleiskwartier (programmatisch, in omvang en ontwikkelingstempo), geven een te zware verkeersdruk op de Parallelweg en kennen knelpunten met betrekking tot de Wet Geluidhinder." Vervolgens is de conclusie van het commissievoorstel: "Samenvattend komen wij tot de opvatting, dat het Randwegtracé voldoet aan de belangrijkste randvoorwaarden, die aan de weg gesteld moet worden; het kan het verkeer op adequate wijze verwerken. De oplossing laat ook na 2010 nog ontwikkelingen in de stad en regio toe. Daarmee is de duurzaamheid van de oplossing verzekerd."

Bij de verdere planontwikkeling zijn daarna de verkeersprognoses ten behoeve van het MER ten aanzien van de eerder gehanteerde uitgangspunten bijgesteld naar 2015. Deze laten een hogere verkeersbelastingen zien. De eerdere conclusie van de genoemde beoordeling wordt met de latere cijfers daarmee ook bevestigd. Dit betekent dat vooral de aspecten geluidhinder, luchtkwaliteit, barrièrewerking en duurzaamheid nog meer,

Nummer
1082997

dan destijds in 2000 verwacht, onder druk komen te staan. Was er in de benadering van BVR nog sprake van een restcapaciteit van maximaal 10%, met de later gehanteerde prognoses is de restcapaciteit van model 1E nihil. In het BVR-rapport is sprake van een wegverkeersbelasting van 33.500 mvt/etmaal. In het Milieurapport is voor hetzelfde punt sprake van een wegvakbelasting van 47.300 mvt/etmaal.

Wij zijn dan ook van mening dat het door reclamant aangehaalde alternatief 1E door de gemeenten bij de procedure is betrokken en dat op basis van de bevindingen dit alternatief terecht als niet realistisch is afgewezen.

Wij merken daarbij op dat de gemeente 's-Hertogenbosch, mede naar aanleiding van een reactie van reclamant genoemd onder 3.2, het adviesbureau Arcadis hebben gevraagd om een beoordeling te maken van de aansluiting Parallelweg-Randweg-Vlijmenseweg, conform model 1E, op basis van de verkeerscijfers zoals die in het MER zijn gebruikt. De beoordeling, zoals die is vastgelegd in een notitie van 22 februari 2005, bevestigt de gemeentelijke conclusie dat een oplossing in de vorm van model 1E als niet realistisch moet worden beschouwd.

Zoals hiervoor onder '2. Beoordeling van het bestemmingsplan' is overwogen is het bestemmingsplan niet in strijd met het Streekplan of Europese wetgeving. Daarnaast verwijzen wij naar hetgeen daar is gesteld met betrekking tot het realiseren van een ecologische verbinding.

Niet valt in te zien dat met de Randweg de entree van de beide gemeenten, en hun onderling relatie wordt verstoord. Er worden geen extra blokkades opgeworpen en de weg voorziet in een meer directe doorstroming van het verkeer.

Binnen de bestemming "Waterstaatkundige doeleinden, Natuurgebied en Kantoordoeleinden" zijn binnen een op de plankaart aangegeven aanduiding 'kantoren toegestaan' kantoordoeleinden mogelijk. Maximaal mag volgens artikel 4.3 onder b. 15% van de oppervlakte van de aanduiding (groot circa 1375 m²) worden bebouwd hetgeen ongeveer 205 m² is. De bouwhoogte is daarbij gesteld op 6 meter.

Uit de stukken, alsmede informatie van de zijde van de gemeente 's-Hertogenbosch blijkt dat deze locatie de beoogde nieuwe locatie is van het voormalige tankstation dat thans nog in de directe nabijheid staat, maar met het oog op de realisering van de Randweg dient te worden verplaatst. Het voormalige benzinestation betreft een rijksmonument. De functie van verkooppunt zal daarbij worden vervangen door die van kantoor. De verplaatsingskosten zijn in de financiële paragraaf van het bestemmingsplan meegenomen.



Gezien de waarde van het gebouw en de door de gemeente beoogde relatie van de nieuwe locatie met die van de huidige, kunnen wij met de locatie instemmen. Dat daarbij de functie van kantoor wordt voorzien achten wij eveneens aanvaardbaar, mede gelet op de kleinschaligheid van de functie. Het had evenwel meer in de rede gelegen dat in de bepalingen van het bestemmingsplan meer tot uitdrukking komt dat alleen de vestiging van een kantoor in de vorm van het bedoelde rijksmonument wordt beoogd. Een aanduiding op de plankaart kan daarvoor het geëigende middel zijn. Nu evenwel blijkt dat de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch uitdrukkelijk de vestiging van alleen dit gebouw voorstaat en zij ook eigenaar van de grond ter plaatse is, gaan wij aan dit gesignaleerd gebrek voorbij. Wij gaan er daarbij vanuit dat bij de eerste herziening van het bestemmingsplan de aanduiding alsnog aan de plankaart wordt toegevoegd.

De bedenking welke is gericht tegen de aansluiting met tunnelbak ten behoeve van Vught Noord betrekken wij bij onze beoordeling van de bedenking van soortgelijke strekking onder 3.8 en 3.9. De hiervoor beoordeelde bedenkingen komen niet voor grondverklaring in aanmerking.

3.2 Bedenkingen van De Groene Ring

Samenvatting van de bedenking van 7 april 2005, ingekomen 11 april 2005, met de aanduiding "(verbeterde versie 11 april 2005)"

Onder verwijzing naar de eerdere stukken die reclamant dienaangaande bij de gemeenten heeft ingediend en deels nader in de bedenking onderbouwt, komt reclamant tot de volgende conclusie:

De keuze voor het huidige tracé is feitelijk gebaseerd op grond van het rapport 'Een realistisch alternatief voor de zuidweststructuur' (BVR mei 2000). In dit rapport worden 8 modellen beschreven waarvan uiteindelijk de huidige Randweg en modellen 1D en 1E als meest reële overblijven. Van deze modellen worden de milieu, verkeerskundige en stedenbouwkundige gevolgen slechts globaal en in voornamelijk kwalitatieve zin beschreven. De onderliggende modellen en berekeningen zijn er niet in terug te vinden. Relevant is echter dat het rapport niet tot een feitelijke geobjectiveerde afweging komt middels vastgestelde criteria en effectenvergelijking in kwantitatieve en kwalitatieve zin. Na de schetsmatige gevolgenbeschrijving wordt de tracékeuze in een enkel zin afgedaan met: "per saldo scoort model 2 gunstiger dan model 1D en 1E." Hoewel dit niet expliciet blijkt, is deze conclusie gebaseerd op alleen de beoordeling van de aspecten verkeer en stedelijke ontwikkeling en niet op die van de gevolgen voor het milieu in de Gement. Het is immers evident dat de Randweg daarbij aanzienlijk slechter scoort dan model 1E omdat dit

laatste model de May verreweg het minst beschadigt. De prioriteit bij de overwegingen die tot de keuze van de huidige Randweg hebben geleid is dus zonder meer bij de vermeende stedelijke belangen gelegd.

De feitelijk noodzakelijk te maken beoordeling of deze stedelijke bevoordeling opweegt tegenover de toe te brengen schade aan het Habitatgebied de Gement, is achterwege gebleven. Of omgekeerd, of het een stedelijk offer waard is om de minste schade toe te brengen aan dat gebied.

Door dit na te laten is ook niet voldaan aan de eigen (en Streekplan) doelstelling om een min mogelijke milieuschade toe te brengen. Het is evident dat nu geen sprake is van de minst milieuschadelijke variant van de Randweg er dus niet voldaan is aan die doelstelling. Het was van te voren duidelijk dat voor de realisering van die mitigerende doelstelling offers gebracht zouden dienen te worden, in structuur, geld of functionaliteit. Uit het huidige plan blijkt niets van enige substantiële offervaardigheid op het structurele vlak waar de meeste milieuwinst te behalen valt. En dit geldt ook voor de functionaliteit terwijl de beloofde bijdrage aan een mogelijke compensatie van de toe te brengen ecologische verbindingsschakel, in de grootte van enkel procenten van de totale uitvoeringskosten, voldoende zegt.

In het beleidsmatig gezien cruciale 'Rapport Haalbaarheid en Draagvlak randweg' (eind 2000) is het meest gereede alternatief 1E buiten beeld gebleven. Alleen die delen uit het rapport van BVR zijn gebruikt die de keuze van de huidige Randwegvariant ondersteunden. Daarnaast is uitvoerig aandacht besteed aan een viertal aanvullende alternatieven waardoor de suggestie werd gewekt dat er daarnaast geen serieuze andere kandidaten voorhanden waren. In de praktijk had dat kunnen blijken uit inzage in de berg van ter visie gelegde documenten, waar tussen het rapport van BVR, maar de tekst van het rapport gaf daar geen aanleiding toe. Temeer daar belanghebbenden de verwachting mochten koesteren dat de overheid een reëel beeld zou scheppen van de te beoordelen meespelende feiten en deze nadrukkelijk ook uit zichzelf aan de orde stelt. Deze verwachting was naar de zijde van de milieubeweging ook gewekt omdat er was toegezegd volledig open kaart te willen spelen. Er bestond van de zijde van reclamant daarom geen aanleiding ervan uit te gaan dat bij de raadsbehandeling nog nieuwe dingen aan het licht zouden kunnen komen die zij nog niet kenden. Dat is ook de achtergrond geweest om zich in eerste instantie neer te leggen bij het standpunt van de gemeente dat een binnenstedelijk aansluitpunt onmogelijk was.

Als gevolg van deze selectieve feitenpresentatie heeft de politiek de meest reële concurrerende variant van de Randweg niet bij haar beoordeling betrokken en het sein voor de verdere procedure, uitgaande van de huidige variant, op groen gezet. De commissie voor de MER heeft dit alles niet onderzocht of nauwelijks kunnen opmerken hetgeen in de hele verdere



procedure heeft doorgewerkt en tot een onvolwaardig product heeft gevoerd dat geen goede basis voor de planvorming vormt.

Dat geldt ook voor de milieuschade in de Gement waar ten onrechte de potentiële natuurontwikkelingsmogelijkheid en daaraan te verbinden ecologische (verbinding) betekenissen, niet voldoende als een zelfstandige milieukwaliteit is meegenomen. Zo wordt de ingrijpende schade aan de meeste gereede ecologische verbinding tussen Bossche Broek en de Maasvallei via de May en landschappelijk/ecologische zone bij Vlijmen, als gevolg van het verkeersknooppunt en gebiedsafkalving, alleen op hectare-verlies gezien. De ernstige frustratie van de ecologische verbindingfunctie/potentie is daarbij over het hoofd gezien en niet als milieuschade in rekening gebracht. Dit is een voortzetting van de tekortkomingen in het Streekplan dat inconsequent is in zijn aanwijzing van landschaps/ecologische/verbindingzones.

Beoordeling

Wij zijn van oordeel dat reclamant geen recht doet aan de zorgvuldige planvoorbereiding en de wijze waarop het proces is gevoerd welke uiteindelijk heeft geleid tot het voorliggend bestemmingsplan.

In de stukken, waaronder raadsvoorstel, plantoelichting en MER, worden zowel de eisen, die vanuit verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en milieu aan de huidige als aan de toekomstige verkeersstructuur moeten worden gesteld, genoemd als kern van de motivering van de noodzaak en zwaarwegend maatschappelijk belang. Om een helder inzicht te krijgen in de benodigde afwikkelingscapaciteit en in relatie daarmee de te ontwikkelen nieuwe structuur, is met behulp van het verkeersmodel regio 's-Hertogenbosch de verkeersintensiteit berekend voor het jaar 2015. Het verkeersmodel waarvan gebruik is gemaakt, is bij uitstek geschikt voor dit soort prognoses. Zoals in het MER, de plantoelichting, het raadsvoorstel en de nota Zienswijze is weergegeven, vergt de benodigde capaciteit een wegenstructuur zoals voorzien met de aanleg van de Randweg. Vervolgens is de voorgenomen aanleg van de Randweg met de effecten daarvan beschreven (MER). Het geheel schept een objectief te beoordelen situatie, hetgeen ook door de commissie voor de Milieu-effectrapportage wordt onderkend. Deze commissie stelde dan ook in haar advies van 16 juni 2003 vast dat "de essentiële informatie in het MER aanwezig is om de milieuaspecten volwaardig mee te nemen in de besluitvorming over de Randweg".

Met betrekking tot de beoordeling van de zogenoemde variant 1E verwijzen wij naar hetgeen hiervoor onder 3.1. is overwogen en delen het standpunt van reclamant dan ook niet dat er bepaalde alternatieven onvoldoende zijn gezien.

Zoals onder '2. Beoordeling van het bestemmingsplan' is gesteld zijn wij van oordeel dat de Randweg past binnen de daaromtrent gestelde kaders van het Streekplan, waarbij wij tevens constateren dat ook de Europese wetgeving (Habitatrichtlijn) zich niet verzet tegen de aanleg. Gelet op de feitelijke huidige situatie zijn wij daarbij van oordeel dat de huidige ecologische verbinding tussen de Bossche Broek en de Gement aan de noordzijde geen onaanvaardbare schade ondervindt van de Randweg. Deze zone is met name van belang voor watergebonden en oevergebonden soorten. De huidige bebouwing en infrastructuur zijn thans reeds een barrière voor de uitwisseling van landgebonden soorten. Bij het verleggen van het Drongelens Kanaal zal de te maken bocht voldoende ruim zijn en zal er voldoende lichttoetreding en oeveroppervlakte zijn zodat de bestaande 'natte' ecologische verbindingzone niet zal worden aangetast. De sinds enige jaren aanwezige vispassage zal daarbij worden gehandhaafd.

Met betrekking tot de landgebonden soorten kan daarentegen worden gesteld dat de Randweg daarbij een positieve bijdrage heeft nu door de bundeling van infrastructuur op de Bosscheweg ter plaatse waar de toekomstige nieuwe ecologische verbinding is gedacht, de bestaande infrastructuur deels vervalt. Zoals onder '2. Beoordeling van het bestemmingsplan' gesteld maakt de Randweg de aanleg van deze verbinding ook uitdrukkelijk mogelijk. Ook wijzen wij er in dit kader op dat inmiddels tussen de gemeente 's-Hertogenbosch en ons college (financiële) afspraken zijn vastgelegd die de realisering van de verbinding dichterbij brengt, conform de ook door ons college onderschreven Totaalvisie Bossche Broek - Gement. Hiermee is sprake van een kwaliteitsverbetering van het buitengebied. Wij zijn van mening dat daarmee in voldoende mate rekening is gehouden met de ook door ons onderkende noodzaak voor versterking van de koppeling van de ecologische systemen van de beken met de Maas zoals wij die ondermeer in het Uitwerkingsplan voor de stedelijke regio Waalboss hebben opgenomen en dat het bestemmingsplan voldoet aan de uitgangspunten van het Streekplan 2002.

De bedenkingen komen niet voor grondverklaring in aanmerking.

3.3 Bedenkingen van Brabantse Milieufederatie

Samenvatting

Bij de aanleg van de Randweg dient gelijktijdig en gelijkwaardig een substantiële versterking van natuur, landschap en hydrologie plaats te vinden. Dit wordt op rijksniveau en op Europees niveau (habitatrichtlijn) ook nagestreefd, evenals op provinciaal niveau (streekplan).



Het realiseren van een volwaardige ecozone is op dit moment nog onderwerp van discussie. Reclamant rekent er op dat deze ook wordt meegenomen in de zogenoemde Groene Maldiscussie, die nog opgestart moet worden. Er wordt geconstateerd dat er al hoopvolle aanzetten in de planvorming gaande zijn; zekerheden voor de realisering zijn echter nog niet vastgelegd.

Om deze reden wordt bezwaar aangetekend tegen de vaststelling van het bestemmingsplan Randweg, met name de onvoldoende financiële paragraaf. Goedkeuring dient onthouden te worden totdat concrete afspraken over de realisatie van een volwaardige ecoverbinding is geborgd.

Beoordeling

Zoals hiervoor onder '2 Beoordeling van het bestemmingsplan' gesteld, zijn wij van mening dat het bestemmingsplan voldoet aan de vanuit het Streekplan te stellen eisen van compensatie.

Dit laat onverlet dat de Randweg de door reclamant genoemde Groene Mal discussie niet frustreert en zelfs daarin beoogde ontwikkelingen meer mogelijk maakt dan de huidige situatie. Daarnaast wijzen wij er op dat inmiddels tussen de gemeente 's-Hertogenbosch en ons college (financiële) afspraken vastgelegd die de realisering van de verbinding dichterbij brengt, conform de ook door ons college onderschreven Totaalvisie Bossche Broek - Gement.

De bedenking komt niet voor gegrondverklaring in aanmerking.

3.4 Bedenkingen van Stichting Bossche Milieugroep

Samenvatting

Er is geen garantie dat de ecoverbinding er komt nu er van de 5 miljoen euro pas 2,7 bijeen is gebracht. Het is onverantwoord als de weg dan nu toch al wordt aangelegd en ook in strijd met de wet dat (samenhangende) compensatie verplicht is.

Indien de ecoverbinding wordt gerealiseerd bestaan geen bezwaren maar anders dient de variant 1E als beste oplossing onderzocht te worden.

Beoordeling

Onder verwijzing naar de beoordeling van het alternatief 1E zoals opgenomen onder 3.1 en onder 3.2, alsmede de eerdere overwegingen ten aanzien van de (financiële) mogelijkheden voor een ecologische verbinding aan de zuidzijde van het tracé, komt de bedenking niet voor gegrondverklaring in aanmerking.

3.5 Bedenkingen van A. J. van BijlSamenvatting

1. Onder verwijzing naar het ook in het Streekplan voorgestane evenwicht tussen economie, ecologie en het sociaal culturele, dient ook de kwaliteit van de ecologie vooruit te gaan als de economie groeit.
2. De compensatie is thans een rekenkundige berekening in de vorm van een compensatieoppervlakte met kwaliteitstoetslag. In het verlengde van het gestelde in het Streekplan dient er evenwel, vooraf, een robuuste ecologische verbindingszone te komen tussen de Bossche Broek en de Gement nu de beoogde ingreep van de Randweg het geïsoleerd zijn van met name de Bossche Broek versterkt. Het 'nee, tenzij' principe van het Streekplan is niet terug te vinden in het bestemmingsplan. Robuustheid bestaat niet bij de gratie van een aanvullende oppervlakte maar die betreft de robuustheid van het gehele plangebied en die is te versterken door ecologische verbindingzones ofwel versnippering tegengaan.
3. De afsluiting van de Hondermorgensedijk dient wettelijk vast gelegd te worden alvorens akkoord gegaan kan worden met de aanleg van de Randweg.
4. Er gaan stemmen op om de MER te vereenvoudigen hetgeen door reclamant wordt ontraden. Het totaal van de activiteiten (ondermeer aanleg en verbreding A2, bebouwing De Heun, aanleg derde spoor, uitbreiding ziekenhuis, ontwikkeling Isabellakazerne) is niet meegenomen in het MER en daarmee ook niet de effecten daarvan op de ecologie in het studiegebied.
5. In het MER is ten onrechte niet meegenomen dan wel afdoende meegenomen een variant op de Randweg. Het betreft een variant waarvan de verkeersafwikkeling voor een belangrijk deel plaats vindt in het Paleiskwartier waarbij minder ingegrepen behoeft te worden in de kop van de Majj.
6. Gegeven het verkeersoplossende vermogen van een 50 km per uur weg en de milieuhygiënische effecten van zo'n weg en het feit dat de weg in de bebouwde kom ligt roept reclamant op niet vast te houden aan de eis van 70 km per uur.

Beoordeling

1. en 2. Reclamant doelt hier op het in het Streekplan opgenomen doel om met het provinciaal ruimtelijk beleid bij te dragen aan de balans tussen het economisch en het ecologische en het sociaal-culturele kapitaal van Brabant. Dit houdt in dat bij het ruimtelijk faciliteren van



nieuwe (economische) ontwikkelingen meer aandacht moet worden geschonken aan ecologische en sociaal-culturele aspecten dan de laatste decennia het geval is geweest. Op basis daarvan is dan ook het hoofddoel van het provinciaal ruimtelijk beleid de ruimte zorgvuldig te gebruiken. Het in het Streekplan opgenomen beleid gaat uitdrukkelijk uit van dat hoofddoel, ondermeer door toepassing van de zogenoemde lagenbenadering, het onderstrepen van het belang van zuinig ruimtegebruik door het afremmen van de groei en de spreiding van het stedelijk ruimtebeslag en een duurzame inrichting en beheer (paragraaf 2).

Zoals hiervoor onder '2. Beoordeling van het bestemmingsplan' is overwogen zijn wij van oordeel dat met het bestemmingsplan op een juiste wijze invulling is gegeven aan ons streekplanbeleid met ondermeer de afweging ten aanzien van de Groene hoofdstructuur (het zogenoemde nee, tenzij principe). Wij constateren daarbij dat het plan voorziet in een ruime compensatie van de aan te tasten waarden en dat het plan tevens de, ook door ons voorgestane versterking van de relatie tussen het Bossche Broek en de Gement niet nadelig beïnvloedt, zoals ook hiervoor onder 3.3. nader overwogen. Ook hier verwijzen wij naar de inmiddels tussen ons college en het gemeentebestuur van 's-Hertogenbosch gemaakte afspraken over een tweede ecologische verbinding hetgeen een kwaliteitsverbetering voor het buitengebied met zich brengt.

Voorts wijzen wij er op dat de gemeente 's-Hertogenbosch uitdrukkelijk garandeert dat de compensatie in de Honderd Morgen vooraf zal plaatsvinden

3. De gemeenteraad heeft in beginsel een grote beleidsvrijheid in het bepalen van de grenzen van een bestemmingsplan. De Hondermorgensedijk ligt niet binnen de begrenzing van het bestemmingsplan. Het afsluiten van de Hondermorgensedijk is reeds in het gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan van de gemeente Vught als beleid vastgelegd. Zoals in het raadsbesluit van de gemeente Vught is overwogen zal, zodra de Randweg gerealiseerd is, een verkeersbesluit worden genomen dat tot strekking heeft om de Hondermorgensedijk voor het doorgaand autoverkeer te sluiten. Een planologische procedure is daarbij niet het geëigende middel om deze wijze van afsluiting te bewerkstelligen. Wij achten het standpunt van de gemeente Vught in dit kader voldoende duidelijk en ook aanvaardbaar. Geen redenen zijn aanwezig om te treden in de beleidsvrijheid van de gemeenteraad voor het bepalen van de grenzen van een bestemmingsplan.
4. Dit onderdeel maakt geen deel uit van de bij de gemeenten ingediende zienswijze en heeft ook geen betrekking op door de gemeenteraden



- aangebrachte wijzigingen, zodat op dit onderdeel reclamant niet in zijn bedenking kan worden ontvangen.
5. Reclamant doelt hier op het zogenoemde alternatief 1 E. Wij verwijzen evenwel naar onze overwegingen ten aanzien van dit onderdeel zoals opgenomen onder 3.1.
 6. Wij zijn van mening dat het snelheidsregiem, de functie en de uitvoering van een weg met elkaar in overeenstemming dienen te zijn. Dit uitgangspunt is opgenomen in de door Provinciale Staten op 16 februari 2002 vastgestelde categoriseringsnota (Duurzaam Veilig). Wij hebben bij de totstandkoming van het bestemmingsplan hierover uitvoerig overleg gevoerd met de betrokken gemeenten. Zoals in het advies van de ambtelijke dienst over het voorontwerp-bestemmingsplan is verwoord, en welk advies door de Provinciale Planologische Commissie is onderschreven, dient de Randweg, als tangent nabij de grote steden, conform de aanduiding in het Streekplan, te kunnen functioneren als een provinciale gebieds-ontsluitingsweg. Het streekplan beschrijft een tangent als 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 '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. Dergelijke wegen dienen aan een aantal uitgangspunten te voldoen, waaronder een ontwerp- en maximumsnelheid van 80 km/uur (binnen de bebouwde kom 70 km/uur). Deze eis hangt nauw samen met de allure van de weg met 2x2 rijstroken, gescheiden door een middenberm, en het verwachtingspatroon dat daarvan uitgaat van de weggebruiker. De wegbeheerder (hier de gemeente) mag gefundeerd van het ideaalprofiel afwijken, binnen bepaalde breedtes 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 2x2 weg, ook in strijd met de essentiële kenmerken van Duurzaam Veilig. Hoewel ook wij van oordeel zijn dat de aantasting van de weg tot een minimum beperkt dient te blijven achten wij de veiligheidsbelangen hierbij zwaarwegend en kunnen dan ook instemmen met de door de gemeenten gekozen inrichting van de weg welke een gebruik met 70 km/uur voorstaat. Daarnaast zal de Randweg een belangrijke schakel zijn in het verkeerskundig netwerk rond 's-Hertogenbosch waarbij het van belang is dat de weg hiervoor optimaal wordt vormgegeven en ingericht.



De bedenkingen komen niet voor gegroundverklaring in aanmerking.

3.6 Bedenkingen van B.O.M. Nieuwendijk, mede namens de Vereniging Spoorzicht

Samenvatting

1. De motivering voor het aanleggen van de Randweg is op los zand gebaseerd. Een groot deel van de probleemstelling (huidig en toekomst), zijnde de congestievorming op Vughterweg en Vlijmense weg, wordt veroorzaakt door een verkeerde verkeersafwikkeling op het Heetmanplein (Wilhelminaplein) en de daarna niet geregelde doorstroming op de Vlijmense weg. De doorstroming kan aanzienlijk verbeterd worden zonder ingrijpende maatregelen.
2. Het aanleggen van de Randweg zal leiden tot een grote toename van het aantal verkeersbewegingen omdat de Randweg een nieuwe natuurlijke verbinding zal gaan vormen tussen de A2 en de A59. De geschatte autonome voertuigbewegingen van circa 45.000 zal daardoor toenemen tot 70.000 (55.000 op de Randweg en 15.000 op Vughterweg) hetgeen een veel grotere toename is als dat te verklaren is uit de toename van mobiliteit.
3. Er is geen rekening gehouden met de Wijziging van de wet Geluidshinder en de Spoorwegwet in verband met de implementatie van de richtlijn nr. 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï. In het kader van het bestemmingsplan heeft men verzuimd de geluidsbelastingkaarten en actieplannen zoals deze door de richtlijn wordt vereist, op te stellen. Dit is voor een goede beoordeling van de gevolgen van de weg op de woningen en het leefgenot van de bewoners van de Willem van Oranjelaan van groot belang.
4. De stelling dat de effecten van de Randweg op de woningen aan de Willem van Oranjelaan verantwoord is in relatie tot het Besluit Luchtkwaliteit is niet juist onderbouwd. De conclusie dat het effect van de uitstoot van 50.000 voertuigen (aan de achterzijde van de Willem van Oranjelaan) minder is dan het effect van de uitstoot PM10 van de 33.000 voertuigbewegingen over de Vughterweg is niet juist nu aspecten als windrichting, filevorming en dergelijke, aanzienlijke afwijkingen veroorzaken ten aanzien van de gehanteerde ideaalmodellen.

Verder blijkt dat in het MER een verkeerde normering is toegepast. In paragraaf 7.8.4.1 van het hoofdrapport wordt gemeld dat er bij de beoordeling voor is gekozen uit te gaan van de normering die in 2010

bereikt moet zijn. Deze normering bedraagt op basis van de EU-grenswaarden (richtlijn 1999) 20 mu-gr per m³ voor het jaargemiddelde. In het MER wordt echter als normering 40 mu-gr per m³ gehanteerd.

5. Het inmiddels door de gemeenten onderkende belang van de langzaamverkeerroute (Isabellalaan, Reutsedijk en verder) is in het bestemmingsplan niet voldoende gewaarborgd nu in de bestemmingen Vw (verkeerdoeleinden) en Sw (spoorwegdoeleinden) volgens de voorschriften alleen expliciet het wegverkeer wordt vermeld en niet het langzaamverkeer.

De eerdere stelling van reclamant dat de in het MER getrokken conclusies ten aanzien van het belang van de langzaamverkeerroute over de Isabellalaan worden onderschat, blijft overeind nu op basis van één telling in een koud, niet recreatief seizoen, door de gemeente de algemene conclusie is getrokken over het recreatieve gebruik van deze route voor een heel jaar.

6. De Isabellalaan/Reutse dijk heeft een grote cultuurhistorische waarde waarover in het MER en het bestemmingsplan nogal laconiek gedaan wordt indien deze verdwijnt. In het kader van het behoud en herstel van de vestigingswerken in en rondom 's-Hertogenbosch zou het onbegrijpelijk zijn indien wordt toegestaan dat door de aanleg van de Randweg het fort Isabella geheel geïsoleerd komt te liggen als de langzaamverkeerroute wordt opgeheven.
7. In het MER is verzuimd te onderzoeken wat de mate van geluidsverstoring is op het Bossche broek, veroorzaakt door de verkeersbewegingen op het gedeelte van de Randweg gezien vanaf de achterkant van Motel Vught en het begin van de tunnelbak. Daardoor is ook niet bekend of, dan wel in welke mate compensatie noodzakelijk is. De verwachte toename op dit gedeelte van de Randweg betreft circa 40% motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Beoordeling

1. De stelling van reclamant doet geen recht aan het uitvoerig proces dat aan de totstandkoming van het voorliggend bestemmingsplan vooraf is gegaan. De noodzaak van de verbinding is op provinciaal niveau onderkent en als zodanig opgenomen in het Streekplan.
2. De door reclamant gehanteerde getallen zijn niet juist. Ter hoogte van de Willem van Oranjelaan worden in het scenario 70-1 circa 50.000 voertuigen per etmaal verwacht en op de Vughterweg circa 11.500, terwijl ongeveer 45.000 voertuigen per etmaal worden verwacht in de autonome situatie op de Vughterweg (bijlage 1, akoestisch onderzoek november 2004). De verkeersaantrekkende werking komt daarmee op circa 16.000 mvt/etmaal.



De verkeersaantrekkende werking wordt verklaard door een aantrekkende werking van het verkeer uit de omgeving naar de Randweg en een verschuiving van gebruikte routes in het gehele netwerk naar deze wegverbinding, ondermeer als gevolg van een wegvaksnelheid van 70 km/uur op de Randweg. Daar zit eveneens doorgaans verkeer in tussen de A2 en de A59, welk aandeel in het MER is becijferd van 8000 (model AO-sc 1) naar 10.100 (model 70-1); een toename van ruim 2000 mvt/etmaal ten opzichte van de autonome ontwikkeling. In verhouding tot de hierboven genoemde toename van 16.000 mvt/etmaal is dit een aandeel van ongeveer 12%. De stelling dat de Randweg een grote aanzuigende werking van het doorgaand verkeer achten wij dan ook niet juist.

3. Dit onderdeel van de bedenking is door reclamant niet ingebracht bij de gemeenten en heeft ook geen betrekking op een door de raden aangebrachte wijzigingen. Reclamant kan voor dit onderdeel dan ook niet in zijn bedenking worden ontvangen.
Ook ambtshalve geeft dit onderdeel voor ons geen aanleiding tot een nadere overweging.
4. Volstaan wordt met een verwijzing naar hetgeen wij met betrekking tot luchtkwaliteit hebben overwogen onder '2. Beoordeling van het bestemmingsplan'.
5. De stelling van reclamant dat het langzaam verkeer niet in de voorschriften is onderkend, is niet juist. In artikel 3 "Verkeersdoeleinden" is in de doeleindenomschrijving aangegeven dat de gronden met deze bestemming ondermeer zijn bestemd voor langzaam verkeer routes (art. 3.1 onder b.). In artikel 7 "Spoorwegdoeleinden" is voorts aangegeven dat binnen de aanduiding 'differentiatievlak verkeersdoeleinde', welke aanduiding de gehele bestemming omvat, voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer toelaatbaar zijn. Onder wegverkeer valt tevens langzaamverkeer.

Ook de stelling van reclamant dat de gemeenten het belang van de recreatieve route onderschat, wordt door ons niet onderschreven. De stelling wordt door reclamant ook niet onderbouwd op basis van eigen waarnemingen of aannames. De gemeente onderkent het belang en heeft in het kader van de totale planvorming, en met het oog op toekomstige ontwikkelingen zoals het mogelijk afsluiten van gelijkvloers spoorwegovergangen, ook de belangen van het langzaam verkeer meegewogen. Wij merken daarbij op dat het bestemmingsplan voorziet in een langzaam verkeersroute via de Isabellalaan/Reutsedijk en dat deze in ieder geval in tact blijft tot dat een alternatief is gerealiseerd. Dat de gemeenten thans aangeven uiteindelijk voor een andere oplossing te kiezen dan reclamant voor ogen staat, doet daaraan niet af, en betreft uitvoering van het bestemmingsplan.

6. De waardering van de Isabellelaan/Reutsedijk zoals deze in het MER is opgenomen en door de gemeenten is gewogen mede naar aanleiding van zienswijzen achten wij juist. De cultuurhistorische structuur blijft fysiek gehandhaafd en herkenbaar in het landschap. De cultuurhistorische waarde van de Isabellalaan is, wat daarvan ook zij, in de feitelijke situatie en gelet op de verlegging in het verleden, niet groot. Ook komt het fort naar ons oordeel door de aanleg van de Randweg niet geïsoleerder te liggen dan in de huidige situatie en blijft het fort zijn functie behouden in het kader van de door reclamant genoemde vestingwerken.
7. In de berekening van de geluidscontouren, die in het MER is aangegeven is ook het gedeelte van de Randweg meegenomen bij de tunnelbak. Wij zijn, met de gemeenten, van oordeel, dat het voorliggend bestemmingsplan en de daarbij behorende stukken, op een juiste wijze en voldoende omvattend, de geluidsproblematiek en de gevolgen daarvan in beeld brengt samen met de daaruit voortkomende maatregelen.

De bedenkingen komen niet voor gegrondverklaring in aanmerking.

3.7 Bedenkingen van M. Groenendijk

Samenvatting

De Randweg wordt volgens het bestemmingsplan grotendeels buitenstedelijk aangelegd terwijl binnen stedelijke oplossingen mogelijk zijn. De nadelen van de variant uit het bestemmingsplan zijn:

- onnodig ruimtegebruik
- versnippering van landbouw en natuur
- bundelt ten onrechte niet de nieuwe infrastructuur met bestaande infrastructuur
- tast een deel van het EHS-natuurgebied De Gement aan, terwijl er volwaardige en realistische alternatieven zijn waarbij dat niet nodig is;
- er wordt nadrukkelijk niet gekozen om de bestaande natuur en natuurpotenties als uitgangspunt te nemen om de Randweg in te passen
- in eerder procedures is aangegeven dat de variant van De Groene Ring alsook van de heer C. Braakensiek niet serieus is genomen door het stadsbestuur.

Alternatieven voor de Randweg zijn:

1. De oorspronkelijke variant van de werkgroep "Geen cement in de Gement"



2. De variant van de heer A. van Abeelen van De Groene Ring
3. De variant waarbij het verkeer gebruik maakt van de A2 en A59. De noodzaak van een verkeersruit is niet aangetoond. Behoud van de Gement zou een voorwaarde moeten zijn.

Nummer

1082997

Beoordeling

Met betrekking tot deze bedenking, en met name de door reclamant genoemde alternatieven, volstaan wij met een verwijzing naar onze beoordeling van de alternatieven onder 3.1 en 3.2.

De noodzaak van de weg achten wij daarbij in voldoende mate aangetoond hetgeen ook als zodanig in het Streekplan is onderkend en opgenomen. Het gebruik maken van de bestaande wegenstructuur (A2 en A59) doet daarbij geen recht aan de noodzaak zoals deze is verwoord in de aan het bestemmingsplan ten grondslag liggende stukken.

Het behoud en bescherming van het gebied De Gement heeft in de totale afweging plaatsgevonden welke afweging heeft geleid tot een aanvaardbare situatie passend binnen de geldende kaders en voorzien van een voldoende compensatie.

De bedenkingen komen niet voor grondverklaring in aanmerking.

3.8 Bedenkingen van C. Kooijmans van Holla Poelmans advocaten namens 35 bewoners van de Kampdijklaan

Samenvatting

De bedenkingen richten zich tegen de op de plankaart opgenomen 'afrit' ter hoogte van Motel Vught.

Door thans een voorschot te nemen door het inplannen van de afrit kan een afweging aangaande een integrale verkeersoplossing Vught-Noord niet meer plaats vinden. Door het thans in het bestemmingsplan vastleggen van de afrit wordt al een keuze gemaakt die van wezenlijke invloed is op de nog te ontwikkelen integrale verkeersoplossing. De keuze die nu gemaakt wordt kan dan, in die toekomstige procedure, niet meer ter discussie staan. Een wel overwogen keuze tussen de diverse alternatieven is zo niet mogelijk en een duidelijk zicht op de mogelijke gevolgen voor de bewoners van de Kampdijklaan bestaat niet.

De belangen van reclamanten worden door een dergelijke wijze van werken (salamitactiek) geschaad. De bezwaren kunnen niet worden afgedaan met een verwijzing naar de vaststelling van een verkeers- en vervoersbeleid binnen de gemeente Vught.

Reclamanten kunnen pas een definitieve positie met betrekking tot de afrit bepalen als de integrale verkeersoplossing Vught-Noord zoals die door de gemeente voor ogen staat is neergelegd in een (voor)ontwerpbestemmingsplan.

Ook in tijd is er geen noodzaak om de bewuste aansluiting 'naar voren te halen'; planologische inpassing kan prima in het kader van de nog te ontwikkelen bestemmingsplannen.

Beoordeling

Verwezen wordt naar de overwegingen hierna onder 3.9

3.9 Bedenkingen van de Stichting Vughts Landschap

Samenvatting

Het bestemmingsplan voldoet niet aan de in artikel 12, lid 2 van het Besluit op de Ruimtelijke ordening gestelde eisen van de plantoelichting.

Bezwaar bestaat tegen de opgenomen aanhaking van Vught-Noord op het plan van de Randweg. De gemeentelijke stelling dat de principekeuze voor de aanhaking van Vught-Noord in het voortraject reeds is gemaakt is niet juist nu niet, althans onvoldoende, de ingezetene van de gemeente en de in de gemeente een belang hebbende natuur- en rechtspersonen bij de voorbereiding van dit plan zijn betrokken. De stelling dat de noodzaak reeds voortvloeit uit vastgesteld beleidskaders als de Woonvisie en de provinciale Uitwerkingsplan Waalboss doet daaraan niet af.

Nadat de zienswijze van reclamant omtrent leemte in kennis gegrond is verklaard is betrokkene niet in de gelegenheid gesteld te reageren op de aanvullingen. Ook thans is niet duidelijk welke gehanteerde, en opgenomen gegevens als juist moeten worden aangemerkt. Daarnaast zijn de gevolgen van het te verwachten sluipverkeer door Vught van de N65 vanuit Tilburg naar de Randweg en vice versa, niet onderzocht met uitzondering van het akoestisch onderzoek.

Het argument dat de noodzaak van een noordelijke aansluitingsweg opnieuw kan worden getoetst in het kader van de bestemmingsplannen voor Vught-Noord, snijdt geen hout, nu immers tengevolge van het onderhavige bestemmingsplan een onomkeerbare situatie zal ontstaan, waardoor het opnieuw toetsen als zinloos moet worden aangemerkt.

Beoordeling

Gelet op de samenhang beoordelen wij de bedenkingen van reclamanten onder 3.9 en 3.10 gezamenlijk, waarbij wij tevens de bedenking op dit onderdeel van reclamant onder 3.1. meewegen.



De aansluiting Vught-Noord voorziet in een aansluiting op de Bosscheweg in Vught. De Bosscheweg zal daarvoor enigszins worden verschoven en ter plaatse van de aansluiting zal een rotonde worden gerealiseerd. De op de plankaart opgenomen aansluiting is ongeveer 100 meter lang en voorziet daarbij in een tunnel onder het ter plaatse aanwezige spoor.

In de plantoelichting (blz. 24) wordt gesteld dat in ruimtelijk opzicht het opheffen van het isolement van Vught-Noord door het verminderen van de barrierewerking van de N65 een speerpunt is van de gemeente Vught. Daarnaast is het wenselijk het lokale verkeer niet door, maar rondom Vught te leiden. Onderzoek wijst uit dat voor de toenemende verkeersproblematiek in Vught Noord op korte termijn een duurzame oplossing noodzakelijk is. In aanvulling van de Randweg dient dan ook een noordelijke ontsluitingsweg te worden ontwikkeld.

Daarbij heeft de gemeente Vught in het kader van het opstellen van het Verkeer- en Vervoerplan, een onderzoek verricht naar de mogelijkheden om via een nieuwe verkeersstructuur Vught (-noord) richting de A2 en de Vughterweg te ontsluiten, waaruit blijkt dat met name het oostelijke deel van de Loonsebaan ongeschikt is om als ontsluitingsweg te fungeren. Meerdere varianten zijn gezien en uiteindelijk is gekozen voor de zogenoemde variant 6, ten zuiden van de Isabellakazerne. Variant 6 geeft, naar de mening van de gemeente, 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. Deze afweging heeft plaatsgevonden op basis van meerdere rapporten waaronder de rapportage "Werkgroep Vught - 's-Hertogenbosch Randweg Vught-Noord, discussienota 12 april 2001", het rapport van 10 mei 2001 'Ontsluiting Vught-Noord, Afweging Randweg Vught Noord' en het rapport 'Afweging ontsluitingsstructuur Vught-Noord en aansluiting op Randweg "s-Hertogenbosch van 12 november 2001'. De mede daaruit voortvloeiende structuur past voorts in het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente Vught, vastgesteld door de raad op 21 februari 2002.

Als onderdeel van deze ontsluitingsstructuur is daarin het vervallen van de bestaande gelijkvloerse spoorkruising van de Loonsebaan begrepen. Het opheffen van de overweg Loonsebaan vloeit voort uit het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO) dat erop gericht is om onveilige spoorwegoverwegen op te heffen. Voor het opheffen van de onveilige spoorwegoverwegen (naast de overgang Loonsebaan, betreft dat tevens de overgang Isabellalaan) is het noodzakelijk om in technische, planologische en financiële zin een andere kruising van weg- en spoorverkeer zeker te stellen. Hoewel de genoemde overgangen niet zijn gelegen in het plangebied van het voorliggend bestemmingsplan is er een samenhang tussen het opheffen van deze overgangen en de realisering van de door reclamanten bestreden aansluiting Vught-Noord. Daarnaast is de financiële



uitvoerbaarheid van de tunnel mede afhankelijk van een bijdrage door het Rijk, voortkomend uit het PVVO.

Nummer
1082997

De door de gemeente voorgestane nieuwe verkeersstructuur van Vught-Noord komt ons niet onredelijk voor. Ook wij zijn van oordeel dat een structuur waarbij een aantasting van de groene hoofdstructuur rondom de Isabellakazerne wordt aangetast in beginsel niet aanvaardbaar is. Ook het vervallen van de gelijkvloerse kruisingen van de Isabellalaan en de Loonsebaan, noopt tot een goede oplossing waarbij ook wij van mening zijn dat de aanleg van een tunnelbak onder het spoor een goede oplossing is. Ook wij baseren ons daarbij op de onderzoeken die ten behoeve van de te ontwikkelen structuur zijn opgesteld en door de gemeenteraad zijn gewogen. Wij constateren daarbij dat de Provinciale Planologische Commissie in een principe-uitspraak over de "Strategische visie Vught-Noord/Nota van conclusies" van 23 juli 2002 (nr. 831870/850076) ten aanzien van de ontsluiting het volgende heeft gesteld:

"Het onderzoek over de gewenste toekomstige wegenstructuur zoals in het ontwerp 'Verkeer- en Vervoersplan Vught' is aangegeven en meer specifiek de afweging ontsluitingstructuur Vught-Noord en aansluiting op Randweg 's-Hertogenbosch, biedt in dit kader evenwel in beginsel voldoende inzicht om met betrekking tot de wegenstructuur voor Vught-Noord tot een keuze te komen. De commissie kan op basis daarvan, onder voorbehoud van de toekomstige advisering omtrent de randweg, in principe instemmen met de hoofdwegenstructuur voor Vught-Noord met daarbij een doorgetrokken noordelijke ontsluiting via het vrijkomende kazernecomplex Frederik Hendrik en het terrein van de Isabellakazerne. Een noordelijke ontsluiting evenwijdig aan het Drongelens kanaal wordt op basis van de aanwezige waarden ter plaatse alsmede de uitstralingseffecten, niet aanvaardbaar geoordeeld.

In deze fase is op basis van de beschikbare informatie nog geen beoordeling mogelijk van het definitief te volgen tracé van de noordelijke ontsluitingsweg op het terrein van zowel de Frederik Hendrik kazerne als het zuidelijk gelegen terrein van de Isabellakazerne. Bepalend hiervoor zijn ondermeer de relaties tot de aanwezige waarden en ruimtelijke inrichting..."

Op basis van het vorenstaande komt de door de raad van Vught voor ogenstaande ontsluiting ons niet onredelijk voor.

Dit laat echter onverlet in hoeverre de aansluiting onderdeel dient uit te maken van het voorliggend bestemmingsplan.

De gemeenteraad komt in beginsel een grote mate van beleidsvrijheid toe bij het bepalen van de grenzen van een bestemmingsplan. Deze vrijheid strekt echter niet zo ver dat de gemeenteraad een begrenzing kan



vaststellen die in strijd moet worden geoordeeld met een goede ruimtelijke ordening of anderszins in strijd met het recht.

Nummer
1082997

Ook is, in gevallen waarin de ruimtelijke gevolgen van een bestemmingsplan zich uitstrekken tot buiten het plangebied, de gemeenteraad, bij haar beoordeling of deze plannen in strijd zijn met een goed ruimtelijke ordening, gehouden is om bij haar beoordeling ook deze ruimtelijke gevolgen te betrekken.

De op de plankaart opgenomen aansluiting sluit aan de westzijde niet aan op een bestaande weg. De gemeente beoogt met het opnemen van de aansluiting reeds de aansluiting van de voorgenomen ontsluitingsstructuur van Vught-Noord vast te leggen.

De verdere aanleg van deze weg is op basis van een vigerend bestemmingsplan niet mogelijk. Ook is nog geen (voor)ontwerp van een dergelijk bestemmingsplan in procedure. Wel is recent het 'voorontwerp-structuurplan Kazerneterreinen' van 1 juli 2005 in de inspraak gebracht. Het doel van het uiteindelijk vast te stellen Structuurplan Kazerneterreinen is het vastleggen van de gewenste toekomstige ruimtelijk-functionele herontwikkeling van het gebied, dat als de afronding van Vught aan de noordzijde moet worden gezien. Het plan omvat de hoofdlijnen van de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied.

De Provinciale Planologische Commissie heeft op 25 augustus 2005 ingestemd met het tracé. De daarbij door de PPC gemaakte opmerkingen hebben geen betrekking op de thans in het voorliggend plan opgenomen aansluiting.

De in het voorliggend bestemmingsplan gelegde bestemming maakt de aanleg van de noordelijke ontsluitingsweg, althans een deel daarvan, thans zonder een binnen het plan opgenomen nadere afweging mogelijk. Uit het besluit van de raad van de gemeente Vught en de overige stukken blijkt dat ten tijde van het nemen van het besluit nog geen volledige belangenafweging heeft plaatsgevonden over het tracé van de noordelijke ontsluitingsweg (rondweg) en dat de besluitvorming omtrent de aanleg van de rondweg nog niet is afgerond. In de Nota Zienswijzen (p. 52 e.v.) wijst de gemeente in dit kader wel op verschillende onderzoeken, inspraakmogelijkheden, beleidsdocumenten en beslissingen. De planologische besluitvorming zal plaatsvinden in het kader van een apart bestemmingsplan.

De gemeenteraad van Vught komt tot het oordeel dat voldoende inzichtelijk is dat de plaats en wijze van aansluiting op de bestaande structuur middels een tunnel voldoende vaststaat. Daarbij is de raad van Vught van mening dat het reeds in dit bestemmingsplan mogelijk maken van een deel van de noordelijke ontsluitingsweg noodzakelijk is om

ongewenste ontwikkelingen, die latere aanleg zouden bemoeilijken, te voorkomen. Door de gemeente wordt daarbij een zwaarwegend belang gehecht aan de financieringsvoorwaarden die in het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen (PVVO) worden gehanteerd. Zoals eerder geconstateerd komt de door de raad van Vught voor ogenstaande en afgewogen ontsluiting ons niet onredelijk voor, en achten wij dan ook geen redenen aanwezig om een inbreuk te doen op de beleidsvrijheid van de gemeenteraad bij het bepalen van de grenzen van een bestemmingsplan. Voor zover de bedenkingen zich richten tegen de bestemming ter plaatse komen deze niet voor gegrondverklaring in aanmerking.

Omtrent de door reclamanten ingediende bedenkingen dat het thans opnemen van de aansluiting de belangen van reclamanten schaadt in het kader van de nog te volgen belangenafweging omtrent de noordelijke ontsluitingsweg en daarmee de afweging van een integrale verkeersoplossing van Vught-Noord, hebben wij op 6 september 2005 overleg gevoerd met de gemeente Vught.

Dit overleg heeft ertoe geleid dat de gemeente heeft toegezegd zo snel mogelijk duidelijkheid te zullen verschaffen over het definitieve tracé van de noordelijke ontsluitingsweg in Vught. De discussie met de omwonenden over het tracé (met bijbehorende aansluitingen) zal daarbij op korte termijn starten, teneinde zo snel mogelijk te komen tot een planologische regeling. Terecht stelt de gemeente daarbij dat inmiddels ook al een formeel inspraaktraject loopt over het structuurplan Kazerneterreinen waarin de ontsluitingsweg opgenomen is. De inzet van de gemeente is erop gericht om uiterlijk in oktober 2006 te starten met de formele procedure tot vaststelling. Daarbij is tevens toegezegd dat met bouw van de tunnel niet eerder zal worden begonnen dan nadat het tracé definitief vastligt en er zicht is op realisering van de volledige ontsluitingsweg. Hieruit vloeit tevens voort dat de tunnel niet zal worden aangelegd om alleen aan te sluiten op bestaande structuren maar is de aanleg verbonden met de realisering van de noordelijke gebiedsontsluitingsweg in Vught.

Naast het gegeven dat het bestemmingsplan niet dwingt tot aanleg, achten wij met de hiervoor verwoorde inspanningsverplichting van de gemeente, in voldoende mate de belangen van de reclamanten zeker gesteld.

Het vorenstaande leidt ertoe dat wij het bestemmingsplan op dit onderdeel niet in strijd achten met een goede ruimtelijke ordening of met het recht.

Met betrekking tot de stelling van reclamant 3.1 (Chr. Braakensiek) dat de tunnel een blokkade zal vormen voor een te realiseren ecologische verbinding, zijn wij van oordeel dat de ruimte rondom Fort Isabella en met name de afstand tussen de geprojecteerde tunnel en de thans voor ogenstaande tweede ecologische verbinding, waarover wij onder '2.



Nummer
1082997

Beoordeling van het bestemmingsplan' een overweging hebben opgenomen, voldoende groot is om een goed functionerende verbinding te realiseren. Wij merken daarbij op dat op basis van een uitgevoerd onderzoek (Alterra) de verbinding het best noordelijk van Fort Isabella aangelegd zou kunnen worden.

Door het treffen van voorzieningen zal de Vughtse tunnel ook bij eventueel hoogwater droog en beschikbaar blijven voor het verkeer.

Met betrekking tot de bedenking van reclamant 3.9 (Stichting Vughts Landschap) dat het bestemmingsplan niet voldoet aan de krachtens artikel 12, lid 2, van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening 1985 te stellen eisen, delen wij niet. Naar ons oordeel is in zowel de plantoelichting als de daarbij behorende stukken voldoende inzichtelijk gemaakt hetgeen in genoemd lid wordt genoemd. Ondermeer maakt de plantoelichting in hoofdstuk 11 'Vooroverleg/adviezen/inspraak' inzichtelijk hetgeen in het vooroverleg is aangevoerd en wat daarop de reactie is.

Met betrekking tot de door deze reclamant (3.9 Stichting Vughts Landschap) bij de gemeenteraad ingediende zienswijze over 'leemte in kennis' heeft de gemeenteraad deze gegrond beoordeeld en daarbij in de Nota van Zienswijze geconcludeerd dat de uitgevoerde actualisatie van het verkeersmodel en vervolgens het akoestisch onderzoek niet leiden tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde c.q. de noodzaak tot het treffen van extra maatregelen en dat dit voor het plan van de Randweg zonder gevolgen blijft. Daarbij wordt tevens overwogen dat de thans bekend zijnde gegevens gebruikt zullen worden bij de opstelling van de diverse plannen in Vught-Noord.

Wij concluderen dat de bedenking op een juiste wijze is beoordeeld. De Wet op de Ruimtelijke Ordening vereist daarnaast niet dat de gemeente indieners van zienswijzen actief benaderd om op gewijzigde gegevens te reageren.

De stelling van reclamant onder 3.9 dat er fouten staan in de bijlagen I met kenmerk 107082-r-1313, is op zich juist.

In de bijlagen worden de wegvakken nader uitgesplitst naar wegsnelheid, verhardingssoort en het aantal voertuigen per voertuigcategorie/dag- of nachtsituatie.

Bijlage I (1/3) betreft de gegevens voor de huidige situatie. Kolommen 'huidig 2002', 'snelheid', 'verharding', 'huidig 2002 dagsituatie' en 'huidig 2002 nachtsituatie' zijn relevant. Omdat de noordelijke randweg in de huidige situatie niet aanwezig is dienen de waarden in de betreffende regel blanco te zijn. Het spreadsheetmodel laat ten onrechte waarden in deze regel staan. Overigens staan de verkeersintensiteiten in de regel allen op "0" (nul).



Bijlage II (2/3) betreft de gegevens voor de autonome situatie. Kolommen 'vigerend autonoom 2015', 'snelheid', 'verharding', 'autonoom 2015 dagsituatie' en 'autonoom 2015 nachtsituatie' zijn hier relevant. Omdat de noordelijke randweg ook in die situatie niet aanwezig is dienen de waarden in de betreffende regel allen blanco te zijn. Het spreadsheetmodel laat ook hier ten onrechte waarden in deze regel staan. Overigens staan de verkeersintensiteiten in de regel allen op "0" (nul).

Bijlage III (3/3) betreft de gegevens voor de randweg/noordelijke ontsluitingsweg situatie. Kolommen 'randweg 70 2015 (70-1)', 'snelheid', 'verharding', 'vigerend randweg 70 dagsituatie' en 'vigerend randweg 70 nachtsituatie' zijn relevant. De noordelijke randweg is in die situatie aanwezig en de juiste invoerwaarden in de betreffende regel zijn ingevuld. Wij zijn van oordeel dat de geconstateerde tekstuele fouten in de bijlagen 1/3 en 2/3 niet leiden tot een verkeerd beeld. Ter controle van de berekende waarden verwijzen wij naar de (computer)uitdraai zoals opgenomen in bijlage 1 (107082, randweg weggegevens, lijst van Wegen voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - SRM2-2002). De ingevoerde waarden onder de regel van ID-nr 25 (noordelijke randweg) corresponderen met de gegevens uit het spreadsheetmodel. De gesignaleerde fouten dienen niet te leiden tot onthouding van goedkeuring aan enig onderdeel.

De opvatting dat ten onrechte geen rekening is gehouden met eventueel sluipverkeer op de noordelijke ontsluitingsweg tussen de N65 en de Randweg wordt niet onderschreven. Het verkeersmodel is op dit punt compleet omdat in het verkeersmodel de noordelijke ontsluitingsweg verbonden is tussen de Randweg en N65. De gepresenteerde cijfers zijn derhalve naar ons oordeel volledig. Van doorgaand verkeer op deze route is in het verkeersmodel geen sprake. Geen redenen zijn aanwezig om in het kader van voorliggend bestemmingsplan de gemeentelijke stelling dat de aantrekkelijkheid van de Randweg en de N65 waarborgt dat doorgaand verkeer over de noordelijke ontsluitingsweg kan worden voorkomen, niet juist te achten.

De bedenkingen komen niet voor gegrondverklaring in aanmerking met uitzondering van de bedenking gericht tegen de gesignaleerde tekstuele fouten in de bijlagen, welke wel voor gegrondverklaring in aanmerking komen.



3.10 Bedenkingen van de Fietzersbond onderafdeling Vught

Nummer

1082997

Samenvatting

Reclamant is tevreden over de handhaving van de spoorwegovergang in de Isabellalaan. Echter moet ook ruimte worden opgenomen voor de aansluitende routes en kunstwerken: een (nieuwe) verbindingsweg voor fietsers en wandelaars in de richting van de (oude) Isabellakazerne. Het alternatief van de geprojecteerde tunnel van de ontsluitingsweg Vught-Noord wordt afgewezen omdat dit een omweg betekent en ook onveiliger is, temeer omdat de geplande spoortunnel slecht aan één kant een voetpad heeft.

Ook wordt bezwaar gemaakt tegen de financiële koppeling tussen het opheffen van de gelijkvloerse spoorwegovergangen met de realisering van ongelijkvloerse kruisingen met de spoorlijn. Verwezen wordt naar het nog lopende onderzoek naar de betekenis van de Vughtse overwegen in de Driehoek De Meierij en de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer (van 15 maart 2005). Een besluit tot afsluiting van een overweg kan pas worden genomen wanneer de belangen van alle verkeersdeelnemers inzichtelijk zijn en kunnen worden afgewogen met mogelijke veiligheidsrisico's. Geconstateerd wordt dat de financiële haalbaarheid van realisering van de Ontsluitingsweg Vught-Noord onzeker is.

Het voorstel in het bestemmingsplan om bij de aan te leggen rotonde met de aansluiting van de ontsluitingsweg Vught-Noord "vrij liggende voorzieningen" aan te leggen, voldoet niet aan de kwaliteitseisen voor een regionale hoofd fietsroute en is ook niet in overeenstemming met het verkeers- en vervoersbeleid van beide gemeenten

Beoordeling

Het bestemmingsplan maakt een langzaam verkeersroute via de Isabellalaan/Reutsedijk niet onmogelijk. De inrichtingstekening gaat daar ook vanuit. Wij merken daarbij wel op dat een groot deel van de bedoelde route geen onderdeel uitmaakt van het voorliggend bestemmingsplan. Uit de bij het bestemmingsplan behorende stukken waaronder de Nota van zienswijze blijkt evenwel dat de gemeente 's-Hertogenbosch deze langzaam verkeersroute in tact wil laten tot het moment dat er een alternatief gerealiseerd is. Reden voor opheffing is daarbij het belang van de spoorwegveiligheid. Als alternatief staat daarbij een route via de Vughtse tunnel voor ogen.

Reclamant acht dit alternatief niet aanvaardbaar omdat dit een omweg betekent en omdat de wijze van uitvoeren van de beoogd tunnel niet veilig

is voor het langzaam verkeer, omdat de geplande tunnel maar aan één kant een voetpad heeft.

In eerste aanleg verwijzen wij naar onze beoordeling ten aanzien van de aanvaardbaarheid van de tunnel hiervoor onder 3.9. Wij komen daarbij tot het oordeel dat de gemeenteraad van Vught in alle redelijkheid tot de gelegde bestemming heeft kunnen komen waarbij naar ons oordeel ook de belangen van derden in acht zijn genomen. Ook de door de gemeente gelegde financiële koppeling hebben wij daarbij betrokken.

Daarnaast kunnen wij instemmen met de gemeentelijke overwegingen omtrent de recreatieve betekenis van de route en de daarvoor voorgestane alternatieven.

Nu het voorliggend bestemmingsplan de fietsroute niet onmogelijk maakt komt de bedenking niet voor gegrondverklaring in aanmerking. De afsluiting van de overweg is een procedure welke thans niet voorligt in het kader van het bestemmingsplan.

De tunnel zal conform het op de plankaart opgenomen 'profiel 1' worden voorzien van fietspaden aan beide zijden en alleen aan de zuidzijde een voetpad. Uit het bestemmingsplan, en met name de Nota van Zienswijzen kan worden opgemaakt dat aan de afweging omtrent het aantal voetpaden financiële en verkeerstechnische motieven ten grondslag liggen. Het daarbij door de gemeenten ingenomen standpunt dat het aantal voetgangersbewegingen beperkt zal zijn, komt ons daarbij niet onredelijk voor. Wij zien in de door reclamant aangedragen argumenten geen reden om de afweging als onaanvaardbaar te betitelen en het opgenomen profiel komt dan ook voor goedkeuring in aanmerking.

De wijze waarop de aansluiting vanuit Vught-Noord op de Bosscheweg vorm krijgt, betreft de uitvoering van het voorliggend bestemmingsplan. Wij merken daarbij op dat de motivering van de op de inrichtingstekening aangegeven rotonde met vrijliggende fietspaden, ons daarbij niet onredelijk voorkomt en ook niet in strijd wordt geacht met ons beleid inzake "Duurzaam Veilig".

De bedenkingen komen niet voor gegrondverklaring in aanmerking.

3.11 Bedenkingen van J.H.W. Tinselboer

Samenvatting

Reclamant acht het plan een voorbeeld van een te eenzijdige asfalt- en betonbenadering. Alleen autoverkeeroplossingen zijn bekeken en reconstructie van de Langstraatspoorweg is daarbij niet betrokken alsmede andere mogelijkheden vanuit openbaar vervoer. Door een dergelijke benadering zal het onmogelijk worden op termijn extra capaciteit van spoorweginfrastructuur betaalbaar te krijgen en daarmee aangelegd.



Beoordeling

Nummer
1082997

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de behoefte aan een wegverkeersverbinding welke reeds langere tijd aanwezig is. Hoewel ook wij het belang van een goed openbaar vervoer onderschrijven betekent dit niet dat deze de behoefte aan het opheffen van bestaande knelpunten kan ondervangen. Daarbij kan niet ontkent worden dat de betreffende gemeenten ook uitdrukkelijk de ontwikkeling van een goed openbaar vervoer ter hand nemen. Voorbeelden daarvan zijn de transferia. De gemeenten hebben wat betreft het spoorwegvervoer rekening gehouden met vastgelegd beleid. De door reclamant genoemde verbinding is niet opgenomen in bestaande beleid en ook is geen zicht dat een dergelijke voorziening, welke gepaard zal gaan met een grote investering, binnen de planperiode tot ontwikkeling zal komen nu zowel landelijk als provinciaal beleid daarin niet voorzien.

Wij zijn dan ook van mening dat, gelet op het beoogde doel van het bestemmingsplan Randweg, de gemeenten genoegzaam rekening hebben gehouden met de daarbij betrokken beleidsuitgangspunten. Deze zijn in het MER ook opgenomen.

De bedenkingen komen niet voor gegrondverklaring in aanmerking.

4. Beslissing

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

gelet op de Wet op de Ruimtelijke Ordening,

BESLUITEN:

- 4.1 goedkeuring te verlenen aan het bestemmingsplan "Randweg 's-Hertogenbosch - Vught" vastgesteld door de raden van de gemeenten 's-Hertogenbosch en Vught bij besluit van respectievelijk 22 februari 2005 en 1 maart 2005 en waarbij de raadsbesluiten van 12 oktober 1995 tot vaststelling van het bestemmingsplan "Zuidweststructuur" zijn ingetrokken;
- 4.2 de bedenkingen deels gegrond en deels ongegrond te verklaren en voor het overige buiten behandeling te laten.

5. Bekendmaken en mededeling aan:

- de raad van de gemeente 's-Hertogenbosch;
- de raad van de gemeente Vught;

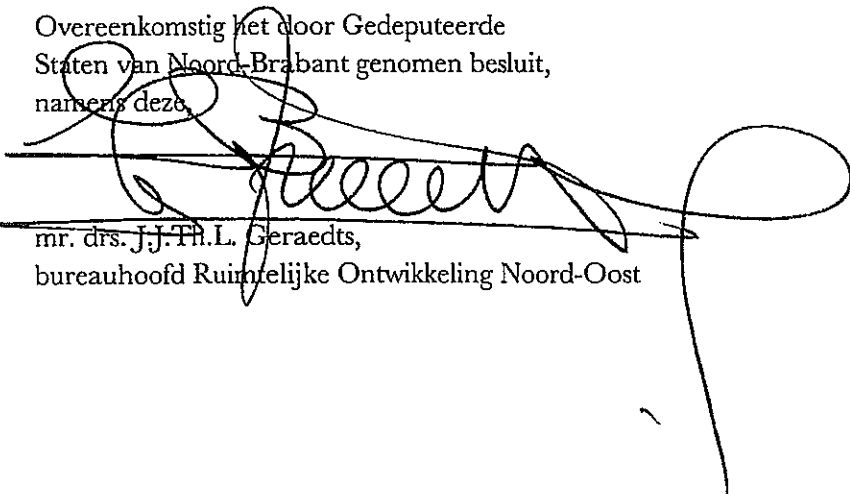


- degenen die bij ons bedenkingen hebben ingediend;
- de Provinciale Planologische Commissie;
- de inspecteur van de Ruimtelijke Ordening te Eindhoven.

Nummer
1082997

's-Hertogenbosch, 20 september 2005

Overeenkomstig het door Gedeputeerde
Staten van Noord-Brabant genomen besluit,
namens deze,



mr. drs. J.J.Th.L. Geraedts,
bureauhoofd Ruimtelijke Ontwikkeling Noord-Oost



Herzieningsbesluit Gedeputeerde Staten 12 juni 2007

Besluit

Nummer
1082984
Directie
ROH

Onderwerp

Herzieningsbesluit bestemmingsplan "Randweg 's-Hertogenbosch - Vught",
gemeente 's-Hertogenbosch en gemeente Vught.

Beslissing van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant van 12 juni 2007,
nummer 1082984, over de goedkeuring van het bestemmingsplan "Randweg
's-Hertogenbosch - Vught" van de gemeenten 's-Hertogenbosch en Vught

1. *Behandelingsprocedure*

1.1 De raden van de gemeenten 's-Hertogenbosch en Vught hebben op
respectievelijk 22 februari 2005 en 1 maart 2005 het bestemmingsplan
"Randweg 's-Hertogenbosch - Vught" vastgesteld.

1.2 Met in achtneming van de wettelijke bepalingen hebben wij omtrent de
goedkeuring beslist en hebben bij besluit van 20 september 2005, nr.
1082997 het bestemmingsplan "Randweg 's-Hertogenbosch - Vught"
goedgekeurd.
De ingediende bedenkingen hebben wij daarbij ongegrond verklaard.

1.3 Tegen ons besluit is door de vereniging 'de Groene Ring', P.A. Dekker
en anderen, optredend onder de naam 'Comité Kwaliteit Woon-
omgeving Kampdijklaan', B.O.M. Nieuwendijk en de vereniging
'Vereniging Spoorzicht', Chr. Braakensiek en J.H.W. Tinselboer, beroep
aangetekend.

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



Bij uitspraak van 22 november 2006, no. 200509477/1, heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Afdeling) de beroepen gegrond verklaard en ons besluit van 20 september 2005, nr. 1082997, vernietigd.

- 1.4 Op grond van de wettelijke bepalingen zijn wij verplicht om met inachtneming van de uitspraak van de Afdeling een nieuw besluit omtrent goedkeuring te nemen.

2. *Hernieuwde beoordeling van het bestemmingsplan*

Algemeen

Bij ons besluit van 20 september 2005, nr. 1082997, hebben wij, gelet op de daarin opgenomen overwegingen, het bestemmingsplan goedgekeurd. Wij hechten ons eerdere besluit, nr. 1082997, aan ons besluit van heden. Uit de overwegingen van de uitspraak no. 200509477/1 van de Afdeling, welke uitspraak wij eveneens aan ons besluit van heden hechten, dient te worden opgemaakt dat het goedkeuringsbesluit is vernietigd op de grondslag van de beroepen welke waren gericht tegen het aspect 'Luchtkwaliteit'. Verwezen wordt naar de overwegingen van de Afdeling onder 2.10 van de aangehechte uitspraak.

Daarnaast constateren wij dat onder 2.14 van meergenoemde uitspraak de Afdeling het volgende heeft overwogen:

"Nu het goedkeuringsbesluit op de grondslag van het beroep van B.O.M. Nieuwendijk en de "Vereniging Spoorzicht" dient te worden vernietigd, zijn de beroepen van de vereniging "De Groene Ring", Chr. Braakensiek, J.H.W. Tinselboer en P.A. Dekker en anderen, die zich eveneens keren tegen de goedkeuring van het plan of een gedeelte daarvan, eveneens gegrond, ondanks dat in hetgeen zij hebben aangevoerd geen grond bestond voor verweerder om het bestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening te achten."

Gelet op de overwegingen van de Afdeling en het karakter van het heroverwegingsbesluit zullen wij bij de thans voorliggende hernieuwde beoordeling van het bestemmingsplan alleen op bovenstaande aspect "Luchtkwaliteit" en de daartegen ingebrachte bedenkingen ingaan alsmede de daaraan gerelateerde geluidsaspecten.

Omtrent de overige aspecten verwijzen wij naar onze eerdere overwegingen zoals opgenomen in het aangehechte besluit van 20 september 2005 en welke hier als ingelast dienen te worden beschouwd, alsmede de overwegingen daaromtrent van de Afdeling in de uitspraak van 22 november 2006.

Tevens is ons niet gebleken van nieuwe feiten en/of gewijzigde omstandigheden welke enig grond geven voor een ander oordeel. Ook de uitspraak van de Afdeling geeft daar geen aanleiding toe.

Luchtkwaliteit en geluid

De Afdeling heeft in de uitspraak van 22 november 2006 geoordeeld dat de in het aan ons eerder goedkeuringsbesluit ten grondslag gelegen 'Rapport Luchtkwaliteit' opgenomen verkeersintensiteiten, gelet op het MER als te laag moeten worden beschouwd. Onze conclusie dat het Besluit Luchtkwaliteit 2005 niet in de weg staat aan de goedkeuring van het bestemmingsplan, konden wij derhalve niet uitsluitend op genoemd rapport baseren. Voor de overwegingen van de Afdeling wordt verwezen naar hetgeen is vermeld onder 2.10 in de aangehechte uitspraak.

Ter voorbereiding van de door ons te nemen beslissing omtrent goedkeuring, hebben wij burgemeester en wethouders van de gemeenten 's-Hertogenbosch en Vught verzocht een hernieuwd rapport Luchtkwaliteit op te (laten) stellen met in achtneming van de overwegingen van de Afdeling.

Tevens hebben wij de gemeenten verzocht daarbij de eventuele consequenties voor het aspect geluid te betrekken.

Op 29 maart 2007 hebben wij dit hernieuwde rapport "Randweg 's-Hertogenbosch, Beoordeling effecten lucht en geluid" van 21 maart 2007 (projectnummer 160517), hierna aangeduid als 'rapport', ontvangen.

Bij brief van 2 april 2007 (verzonden 3 april 2007) hebben wij diegene die tegen ons eerder goedkeuringsbesluit beroep hebben aangetekend, in de gelegenheid gesteld tot en met 16 mei 2007 schriftelijk op dit rapport te reageren.

Van deze gelegenheid is gebruik gemaakt door vereniging de Groene Ring, B. Nieuwendijk, mede namens de Vereniging Spoorzicht, Chr. Braakensiek, J.H.W. Tinselboer en het Comité kwaliteit woonomgeving Kampdijklaan. Ook is een reactie ingekomen van A.J.A. Bijl.

Bij de aanbidding van het rapport komen de beide gemeenten tot het oordeel dat op basis van het nieuwe Luchtkwaliteitsrapport, nr. 160517 van 21 maart 2007, voldoende is aangetoond dat het plan, ook bij het mobiliteitsscenario 2, voldoet aan de wettelijke vereisten van het Besluit Luchtkwaliteit en de Wet Geluidhinder.

Wij hebben kennisgenomen van het rapport en de daarop uitgebrachte reacties. Daarbij hebben wij, evenals enige insprekers, geconstateerd dat er enige fouten in ondermeer de opmaak van het rapport zijn geslopen, zoals verkeerde verwijzingen naar bijlagen en bijlagennummering. Ook ontbreekt een bijlage met betrekking de gebruikte invoergegevens en de uitkomsten van de berekeningen met het model PluimSnelweg. In bijlage 8 staat verder vermeld dat het de intensiteiten betreft van "vigerende randweg (70) 2015 (70-1)". Uit navraag, bij de opsteller van het rapport (Oranjewoud), blijkt evenwel dat het, conform de gestelde opdracht en hetgeen op blz. 7 van het rapport is gesteld, de intensiteiten betreft van het bijgestelde scenario 70-2 en dat de tekst had moeten luiden : "worstcase randweg (70) 2015 70-2".

Deze gebreken doen echter niet af aan de juistheid van de conclusies van het rapport. Wij zien dan ook, mede onder verwijzing naar onze overwegingen ten aanzien van de ingekomen reacties, in de gesignaleerde gebreken geen aanleiding het gemeentelijk standpunt dat het bestemmingsplan ook bij het mobiliteitsscenario 2 voldoet aan de wettelijke vereisten van het Besluit Luchtkwaliteit en de Wet Geluidhinder, niet juist te achten.

Bij de modelberekeningen is, zoals verklaard in paragraaf 4.1 van het rapport, gebruik gemaakt van het CAR II-model versie 5.1 (als Standaardrekenmethode 1, hierna SRM1) voor de wegen in de stedelijke omgeving en van Pluim Snelweg versie 1.2 als SRM2, voor de overige situaties.

Evenwel ontbreekt daarbij een berekening van de 2002-situatie met het model CAR II, versie 5.1. Wij hebben ten behoeve van een volledig overzicht van de beschouwde situaties in relatie tot het MER verzocht deze berekening alsnog op te stellen en hebben deze aanvulling op 6 juni 2007 (memor. 2007.34) ontvangen.

Daarnaast dient te worden geconstateerd dat, op basis van het Meet- en RekenVoorschrift bevoegdheden Luchtkwaliteit, inmiddels de generieke invoergegevens (grootschalige concentraties, emissiefactoren e.d.) voor de gehanteerde modellen zijn bijgesteld.

Uit een oogpunt van zorgvuldigheid hebben wij daarom ook verzocht de berekeningen te laten uitvoeren met gebruikmaking van de vastgestelde gegevens van de modellen conform het eerder genoemde Meet- en RekenVoorschrift. (CAR II versie 6.0 en Pluim Snelweg versie 1.2).

De aanvullende berekening van de 2002-situatie alsook de aanvullende berekeningen op basis van de nieuwe generieke invoergegevens, leiden niet tot andere conclusies dan die eerder geformuleerd in het rapport van 21 maart 2007. De aanleg van de Randweg leidt niet tot overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof en voldoet in dit opzicht aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Betreffende de component stikstofdioxide is in de situatie met Randweg sprake van een (overigens zeer kleine) overschrijding van de grenswaarden voor stikstofdioxide buiten het voor de weg bestemde gebieden. Omdat in de situatie met Randweg grenswaarden worden overschreden moet door middel van salderen worden nagegaan of ten opzichte van de referentiesituatie de overschrijding van de grenswaarde afneemt of tenminste gelijk blijft. Uit de berekening van de verkeersintensiteiten blijkt, dat enkel als gevolg van aanleg van de Randweg de verkeersintensiteiten op bepaalde wegvakken in het stedelijk gebied fors afnemen (met als gevolg dat reconstructie mogelijk wordt) en op andere toenemen. Uit de berekening van overschrijdingsoppervlaktes blijkt duidelijk, dat voor de relevante beschouwde jaren het overschrijdings-areaal na aanleg van de Randweg duidelijk afneemt. Ook de blootstelling aan luchtverontreiniging (beoordeeld aan de hand van zowel blootgestelde bestemming als het aantal blootgestelde personen) is na aanleg van de Randweg duidelijk kleiner dan in de referentiesituatie. Uit de in het rapport opgenomen

geluidsberekeningen blijkt verder, dat de maatregelen ter reductie van de geluidhinder gezien de nieuwste technieken ook met deze hogere verkeersbelastingen toereikend zijn om te voldoen aan de voorkeursgrenswaarden van de Wet Geluidhinder.

Gelet op het vorenstaande en het gestelde in artikel 7, lid 3 van het Besluit Luchtkwaliteit, alsmede op de overwegingen zoals opgenomen in ons eerdere besluit van 20 september 2005, nr. 1082997, en die opgenomen in de uitspraak van de Afdeling no. 200509477/1, concluderen wij dat het bestemmingsplan vanuit provinciaal optiek voor goedkeuring in aanmerking komt.

Zoals hiervoor aangegeven baseren wij ons oordeel over het bestemmingsplan in aanvulling op hetgeen in de eerdere procedure is overlegd, op het rapport van 21 maart 2007 met voornoemde, nadien, ontvangen nadere informatie, waaronder een gecorrigeerde versie van het rapport van 21 maart 2007. Deze informatie hebben wij ontvangen, nadat wij diegene die tegen ons eerder goedkeuringsbesluit beroep hebben aangetekend, in de gelegenheid hebben gesteld op het rapport van 21 maart 2007 te reageren. De nadere informatie is wel in samenspraak met de beide gemeenten opgevraagd en met goedvinden van beide gemeenten gebruikt.

Uitdrukkelijk stellen wij dat de door ons gevraagde nadere informatie geen nieuwe gegevens bevat maar verduidelijkingen betreffen van het rapport van 21 maart 2007, alsmede aanvullende berekeningen op basis van recentelijk in werking getreden bepalingen. Deze aanvullende berekeningen bevestigen de in het rapport van 21 maart 2007 verwoorden conclusies.

Wij hebben het dan ook niet noodzakelijk geacht diegene die tegen ons eerdere goedkeuringsbesluit beroep hebben aangetekend, opnieuw in de gelegenheid te stellen te reageren. De gemeenten, als initiatiefnemers van het rapport van 21 maart 2007, hebben wij wel in kennis gesteld van de gevraagde informatie. Wel achten wij het uit oogpunt van rechtszekerheid gewenst dat kennis kan worden genomen van de bedoelde informatie. Wij voegen deze informatie dan ook toe aan ons besluit van heden. Het betreft

- het rapport van 21 maart 2007, gecorrigeerde versie 6 juni 2007
- een memo van Oranjewoud van 6 juni 2007 (memonr. 2007.34) met (her)berekeningen.

Wij gaan bij de beoordeling van de ingekomen reacties nog nader op de aanvullende informatie in.

3. Beoordeling van de bedenkingen

Zoals wij hiervoor reeds overwogen zijn wij gehouden een nieuw besluit te nemen inzake de goedkeuring, met inachtneming van hetgeen de Afdeling heeft overwogen.



Daarbij dient tevens een beoordeling van de ingediende bedenkingen plaats te vinden.

In het kader van de eerdere procedure in 2005 zijn bedenkingen ingediend welke wij in ons aangehechte besluit van 20 september 2005 hebben weergegeven en, gemotiveerd, ongegrond hebben verklaard.

Voor die onderdelen van de in 2005 ingediende bedenkingen welke hierna niet nader worden besproken wordt verwezen naar de beoordeling zoals die in het aangehechte besluit van 20 september 2005, nr. 1082997, heeft plaatsgevonden. De uitspraak van de Afdeling van 22 november 2006 geeft daarbij geen aanleiding daarop terug te komen, anders dan hierna verwoord.

De bedoelde onderdelen van de bedenkingen komen, onder herhaling van de overwegingen uit ons besluit van 20 september 2005, nr. 1082997, niet voor gegrondverklaring in aanmerking.

De ingekomen reacties op het rapport "Randweg 's-Hertogenbosch, Beoordeling effecten lucht en geluid" van 21 maart 2007 (projectnummer 160517), geven aanleiding tot de volgende overwegingen. De ingediende reacties worden hierna samengevat weergegeven, waarbij deels volstaan wordt met een verwijzing naar in de reacties opgenomen bemerkingen. Dit betekent niet, dat die onderdelen van de bedenkingen, die niet expliciet worden genoemd, niet bij onze beoordeling zouden worden betrokken. De reacties worden in hun geheel beoordeeld.

Zoals hiervoor al vermeld hebben wij, mede naar aanleiding van enige ingekomen reacties, enige verduidelijkingen en aanvullingen gevraagd bij de opstellers van het rapport van 21 maart 2007, Oranjewoud. Naast de door genoemd bureau overgelegde schriftelijke informatie hebben wij ook het bureau als deskundige benaderd over enige onderdelen van de ingekomen reacties en de daarbij verkregen informatie bij onze beoordeling betrokken.

De Afdeling heeft alle de bij de haar ingediende beroepen gegrond verklaard. Dit ondanks de conclusie van de Afdeling dat in hetgeen de vereniging 'De Groene Ring', Chr. Braakensiek, J.H.W. Tinselboer en P.A. Dekker en anderen, in de procedure hebben aangevoerd voor ons geen grond bestond om het bestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening te achten. Uit oogpunt van zorgvuldigheid hebben wij het nieuwe rapport toch ook aan deze reclamanten toegezonden.

3.1 B.O.M. Nieuwendijk, mede namens de Vereniging Spoorzicht

Samenvatting

1. Procedurele aspecten

Naar het oordeel van reclamant zijn de gemeenteraden van 's-Hertogenbosch en Vught gehouden opnieuw te besluiten over het bestemmingsplan en dient daarmee de procedure in zijn geheel doorlopen



te worden. Het alleen opnieuw beoordelen van het milieुरapport is onvoldoende en in strijd met de rechtszekerheid

2. *Het wettelijk kader van het rapport 'randweg 's-Hertogenbosch, beoordeling effecten lucht en geluid'*

Het rapport had gebaseerd moeten zijn op het meet- en rekenvoorschrift 2005 en het huidige rapport kan dan ook niet als basis dienen voor een nieuw besluit.

3. *Inhoudelijke beoordeling van het rapport luchtkwaliteit maart 2007*

Los van hetgeen reclamant onder 1. en 2. stelt en hetgeen naar zijn oordeel dient te leiden tot een nieuwe procedure, brengt reclamant ten aanzien van het rapport meerdere opmerkingen naar voren omtrent vermeende onjuistheden en onduidelijkheden in het rapport. Hierna onder "beoordeling" zullen we hier meer gedetailleerd op in gaan.

4. *Geluidsbelastingkaarten*

In het kader van de voorliggende bestemmingsplanprocedure dienen geluidsbelastingkaarten te zijn opgesteld alvorens een goedkeuringsbesluit kan worden genomen.

Beoordeling

1. Ingevolge artikel 28, eerst lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) behoeft het bestemmingsplan goedkeuring van ons college. Ingevolge ondermeer deze bepaling bestaat voor ons de verplichting te beslissen omtrent de goedkeuring van het door een gemeenteraad vastgestelde bestemmingsplan. Indien de Afdeling een besluit omtrent goedkeuring geheel of ten dele vernietigt, dient ons college, behoudens indien en voor zover de Afdeling met toepassing van artikel 8:72, vierde lid, van de Algemene wet bestuursrecht zelf in de zaak voorziet, een nieuw besluit te nemen, aangezien na vernietiging niet meer aan de hiervoor genoemde verplichting wordt voldaan. Blijkens de totstandkomingsgeschiedenis van artikel 8:72 geldt als maximum termijn waarbinnen moet worden beslist na vernietiging door de rechter, de termijn die van toepassing is op de primaire besluitvorming, zijnde zes maanden na de uitspraak.

Anders dan reclamant stelt, zijn wij van oordeel dat de uitspraak van de Afdeling geen aanleiding geeft om de bestemmingsplanprocedure opnieuw te doorlopen. De Afdeling heeft alleen ons goedkeuringsbesluit vernietigd en heeft geen aanleiding gezien om daarbij zelf in de zaak te voorzien door een (geheel of gedeeltelijke) onthouding van goedkeuring.

Daarnaast constateren wij dat alle aspecten - behalve uiteraard de beoordeling van het nieuwe onderhavige Rapport - bij de bestemmingsplanprocedure in het verleden tot en met de uitspraak uitputtend zijn betrokken, en dat de Afdeling daarbij in haar uitspraak tot de conclusie komt dat in hetgeen is aangevoerd voor ons geen aanleiding behoefde te zijn het plan in strijd te achten met een goede ruimtelijke ordening. Er blijkt niet van nieuwe feiten of veranderde omstandigheden, die kunnen leiden tot een ander oordeel in dit opzicht. Van

strijd met de rechtszekerheid noch met de in de WRO geregelde rechtsbescherming is dan ook geen sprake.

Wel dient geconstateerd te worden dat eerder genoemde termijn van beslissing inmiddels is verstreken. Evenwel worden hieraan in de wet geen directe gevolgen verbonden. De overschrijding is gelegen in de tijd welke benodigd was voor het opstellen van het nieuwe rapport en de termijn welke wij reclamanten hebben geven om op het rapport te reageren. Wij hebben gepoogd zo snel als mogelijk na de reactietermijn een nieuw besluit te nemen.

2. Naar aanleiding van de vernietiging door de Afdeling moeten wij opnieuw een besluit nemen omtrent de goedkeuring van het bestemmingsplan. Onder de uitoefening van bevoegdheden als bedoeld in artikel 7, lid 1 van het Besluit Luchtkwaliteit behoort blijkens de tekst van artikel 7, lid 2 onder c van het Besluit Luchtkwaliteit in ieder geval de goedkeuring door Gedeputeerde Staten van bestemmingsplannen (uitoefening van de bevoegdheid als bedoeld in artikel 28 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening), welk besluit met bijbehorende procedure nu – dus na de inwerkingtreding van het Reken- en Meetvoorschrift- opnieuw plaatsvindt. Daarom zijn de terzake thans geldende regels van toepassing, zijnde de regels als vervat in het Reken- en Meetvoorschrift 2006. Overigens valt niet in te zien, waarom wij bij de goedkeuring geen gebruik zouden mogen maken van een rapportage Luchtkwaliteit, dat voldoet aan de meest actuele inzichten en wettelijke eisen.

Wij wijzen er op dat wat wij, uit een oogpunt van zorgvuldigheid, ook verzocht hebben (her)berekeningen uit te laten voeren met CAR II versie 6.0 -model en Pluimsnelweg 2.1 op basis van de nieuwste generieke invoergegevens, waarin alle relevante luchtverontreinigingsbronnen zijn meegenomen.

Deze herberekening geeft geen aanleiding de eerder omschreven eindconclusie in het rapport van 21 maart 2007, dat de aanleg van de Randweg per saldo leidt tot verbetering van de luchtkwaliteit, bij te stellen.

3. De onderstaande beoordeling vindt plaats op basis van de door reclamant in zijn reactie genoemde paragrafen.

Paragraaf 2.2

Zoals hiervoor aangegeven onder punt 1 zijn wij van opvatting, dat de bestemmingsplanprocedure niet geheel opnieuw moet worden doorlopen.

Paragraaf 3.1. Verkeersmodel.

Het verkeersmodel scenario 2 in het MER en het verkeersmodel scenario 2 in het luchtrapport 2007 verschillen. Zoals expliciet aangegeven in de stukken tot vaststelling van het bestemmingsplan (zie onder meer pagina 10, derde alinea, van het voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Randweg van de gemeente 's-Hertogenbosch) zijn na de opstelling van het MER bij het akoestisch onderzoek (met als uitgangspunt scenario 1 van het MER) van november 2004 geactualiseerde verkeersgegevens ingevoerd in verband met de

voorgenomen woningbouwontwikkelingen Vught-noord. Dit brengt met zich dat ook nu, bij toepassing van scenario 2 van het MER, als gevolg van die nieuwe verkeersgegevens een overeenkomstige aanpassing moet plaatsvinden. Qua werking is volledig sprake van een toepassing van scenario 2 uit het MER, zoals dat in het verleden ook het geval was bij de toen geactualiseerde verkeersgegevens op basis van scenario 1.

Paragraaf 3.2 Berekende verkeersintensiteiten

De bedoelde weergave onder figuur 4.1 (:Effect van de Randweg op verkeersbelasting van wegen in het studiegebied, 2015) betreft een weergave van de procentuele verschillen in het studiegebied. De Randweg en ook de door reclamant genoemde wegvakken (nrs. 38, 39 en 40) behoren echter tot het plangebied en komen dan ook uiteraard niet voor in deze tabel.

Paragraaf 4.1.1 Modellen

De stelling dat de conclusies ten aanzien van de uitkomsten van het rapport niet gehandhaafd kunnen blijven vanwege onduidelijkheden in de paragraaf 4.1., delen wij niet.

Onder 4.1.1. van het Rapport wordt verwezen naar de regelgeving met betrekking tot de toepassingsbereiken voor de twee Standaardrekenmethodes SRM1 en SRM2 als vervat in het Reken- en Meetvoorschrift Luchtkwaliteit met bijlage 1A en 1B. SRM1 komt overeen met het CAR-model en wordt - samengevat - gebruikt voor wegen in een stedelijke omgeving (vrijwel aansluitende bebouwing binnen 30m afstand van de weg, niet of nauwelijks hoogteverschillen, afschermende constructies of tunnels). In overige situaties wordt - aldus het rapport - SMR2 toegepast, dat wil zeggen in het buitengebied, bij hoogteverschillen, afschermende constructies of tunnels. Gezien die criteria dient volgens het Rapport voor de Randweg, alsmede de belangrijkste aansluitende wegen gebruik gemaakt te worden van SMR2 (model Pluim Snelweg). Op kaartbijlage 2 (getiteld: Ligging wegen en wegvakken) is een overzicht gegeven van de diverse wegvakken in het plangebied, projectgebied en studiegebied. Bijlage 3 (abusievelijk in paragraaf 4.1.1. van het rapport bijlage 4 genoemd, maar door het duidelijk opschrift wel duidelijk als zodanig herkenbaar) vervat vervolgens het overzicht van welke wegvakken onder het toepassingsbereik van SMR1 vallen en welke onder SMR2. Daarmee wordt afdoende duidelijk aangegeven welk model gebruikt is voor welke wegvakken. Ook blijkt uit bijlage 5, met bijbehorende kaarten B5.2, B5.4, B5.6 en B5.8 met rode arcering op het tracé van de Randweg, dat achter de woningen van reclamanten gebruik is gemaakt van SRM2. De leesbaarheid van de tekeningen en de daarin opgenomen rode arcering is voldoende om de conclusie in het rapport te visualiseren.

Zoals reclamant aangeeft komt het model PluimSnelweg (evenals het door hem genoemde VLW-model) voor op de lijst van goedgekeurde rekenmethodes als bedoeld in het Reken- en Meetvoorschrift 2006 voor berekeningen voor de SRM2, zonder enige restrictie.

Anders dan reclamant stelt zijn wij van oordeel dat ook het model PluimSnelweg toepasbaar is voor de situatie achter de woningen.

Subparagraaf 4.1.4

Rekenafstand

In paragraaf 4.1.4 is aangegeven dat de rekenafstanden uit artikel 8 van het MRV zijn toegepast. Het betreft een afstand van 5 meter uit de wegrand voor NO2 en maximaal 10 meter voor PM10. Alleen voor de Vughterweg is er voor gekozen om deze afstand niet te hanteren, omdat naast de hoofdrijbaan van 2x2 rijstroken ook een parallelweg ligt die niet uitsluitend voor gemotoriseerd is bestemd. Met andere woorden: de parallelweg wordt voornamelijk door langzaam verkeer gebruikt en worden in die zin beschouwd als "vrijliggend brom- en fietspad.". Daarbij is aan de orde dat die weggedeelten buiten beschouwing moeten blijven. In het grijs gearceerde gebied is deze voorziening opgenomen. Wegrand van de Vughterweg ligt derhalve niet op de fysieke wegrand van de Vughterweg.

Naar ons oordeel is de uitleg in deze paragraaf voldoende duidelijk.

Wegkenmerken:

In bijlage 1 (Verkeersgegevens) en in Bijlage 4 (Input CAR-model) zijn de gegevens opgenomen. Het feit dat de gegevens voor het overzicht op deze wijze zijn gegroepeerd en in twee bijlagen zijn opgenomen neemt niet weg dat een beoordeling van de gebruikte gegevens goed mogelijk is. Naar ons oordeel wordt voldaan aan artikel 7 van het Meet- en RekenVoorschrift waarin alleen is bepaald dat gebruik gemaakt moet worden van deze gegevens.

De verklaring die onderaan tabel 4 is opgenomen zijn nog gebaseerd op de codes van CAR-II versie 5.0.

In het rapport van 21 maart 2007 is dezelfde tabel opgenomen als in het rapport van 27 maart 2006. In het rapport van 27 maart 2006 - gebaseerd op CAR 5.0 - is de code voor stagnerend verkeer "Vd" opgenomen in de tabel onder letter D en voor doorstromend verkeer "Ve", opgenomen in de tabel onder E.

In CAR 5.1 is deze codering gewijzigd (zie blz. 27 van de handleiding CAR II 5.1, TNO-rapport 2006-A-R0078/B versie 2) voor doorstromend stadsverkeer en stagnerend verkeer.

De verklaring onderaan tabel 4 bevat een verklaring op basis van de oude codering waar bedoeld is de nieuwe codering. Uit navraag bij Oranjewoud bv is ons gebleken dat de berekening in het rapport van 21 maart 2007 gebaseerd is op de juiste codering en dat de conclusies in het rapport onveranderd zijn. Wij hebben van Oranjewoud bv inmiddels de juiste tabellen ontvangen, waaronder ook de gegevens en uitkomsten van het model PluimSnelweg.



Met betrekking tot de bomenfactor kan worden opgemerkt dat het hier typefouten betreft. Wordt een bodemfactor 2 (zoals op enkele plaatsen in tabel 4 foutief opgenomen), in het model ingevoerd, wordt deze waarde door het model automatisch niet geaccepteerd en levert dienovereenkomstig een foutmelding op. Er is met de juiste bomenfactor gerekend. De tabel met de correcte ingevoerde gegevens is in het bij ons besluit van heden gevoegde gecorrigeerde rapport opgenomen.

Paragraaf 5.2 Fijnstof

In het gecorrigeerde rapport zijn kaarten opgenomen die aantonen dat in de situatie met de Randweg de normen voor fijn stof niet worden overschreden. Deze kaarten tonen de informatie uit de berekeningen waarop de conclusies in het rapport zijn gebaseerd, en bevatten derhalve geen nieuwe informatie. Deze aanvulling biedt voldoende duidelijkheid over het effect van de Randweg op de concentraties van fijn stof

Paragraaf 5.4.4 Beoordeling aan de hand van de Blootstelling

De Willem van Oranjelaan e.o. behoren niet tot de blootgestelde bestemmingen. Wel de woningen aan de Vughterweg, zoals in het rapport aangegeven.

Paragraaf 5.6 Effecten van de spoorlijn

In de door reclamant bedoelde tekst van het wegentrekkingsbesluit staat: *“De barrièrewerking zal overigens ook autonoom toenemen doordat er sprake is van intensivering van het gebruik van het baanvak door het railverkeer. Overwegen zullen langer en vaker gesloten zijn. Van het betreffende baanvak maken verschillende intercity's gebruik. Per uur gemiddeld 16 (in 2010; 20 in 2020) reizigerstreinen en 12 (in 2010; 20 in 2020) goederentreinen in de huidige treindienst.”* Hieruit zou gelezen kunnen worden dat het om 20 goederentreinen per uur gaat. Dit is evenwel niet juist. Uit een overgelegde brief van Prorail van 21 maart 2007 (kenmerk VMJB/BA/20010598/070321-1) blijkt dat het gaat om 42 goederentreinen in beide richtingen te samen gedurende het etmaal in 2006 en een maximum aantal van 28 in 2010 en 42 goederentreinen in 2020.

De ingevoerde gegevens in paragraaf 5.6 betreffen 40 diesellocs per dag over het betreffende spoordeel. De cijfers komen overeen met de cijfers in de brief van 21 maart 2007 van Prorail BV. Er is geen grond om aan te nemen dat de conclusie in deze paragraaf niet juist zijn.

Hoofdstuk 6 Geluid

Door Oranjewoud is aangegeven dat bij de eerder uitgevoerde berekeningen, zoals ook gemeld in het rapport, is gewerkt met de correctiefactoren zoals deze golden begin 2004. De constatering in het rapport dat bij de nieuw uitgevoerde berekeningen is gewerkt met nieuwe correctiefactoren is dus juist.

4. De Afdeling heeft in haar uitspraak onder 2.12.4 geconstateerd dat ten tijde van het bestreden besluit op 20 september 2005 de termijn waarbinnen



voldoen dient te zijn aan een eventuele wettelijke verplichting ten behoeve van de Randweg een geluidsbelastingkaart en een actieplan op te stellen, nog niet was verstreken. Daargelaten of bij ons ten aanzien van de Randweg een dergelijke verplichting zal gaan gelden, constateren wij dat ook ten tijde van ons besluit van heden de bedoelde termijn niet is verstreken.

Het vorenstaande overwegend komen de bedenkingen van reclamant niet voor gegrondverklaring in aanmerking c.q. geven de bedenkingen ons geen aanleiding het bestemmingsplan niet goed te keuren.

3.2 Vereniging 'de Groene Ring'

Samenvatting

Reclamant stelt dat ten onrechte de conclusie wordt getrokken dat op basis van de overwegingen van de Afdeling de redenen tot vernietiging alleen zijn gelegen in de afweging omtrent het aspect luchtkwaliteit. Aan de overwegingen van de Afdeling komt geen kracht van onherroepelijkheid toe. Er dient een hernieuwde beoordeling plaats te vinden waarbij onder de inmiddels plaatsgevonden hebbende nieuwe omstandigheden ook valt al hetgeen in het kader van het ingestelde beroep bij de Raad van State door reclamanten is ingebracht. Daarbij wordt opgemerkt dat lezing van de overwegingen van de Afdeling aanleiding geeft tegen onderdelen daarvan zich te verweren omdat deze niet overeenkomen met de feiten of anderszins niet door de motivering gedragen worden.

Daarnaast merkt reclamant op dat het vrijwel onmogelijk is voor derden belanghebbenden om het rapport voldoende te beoordelen omdat een gelijkwaardige tegenexpertise, mede om financiële redenen, niet mogelijk is. Wil er sprake zijn van fair play dan zou de overheid de middelen of faciliteiten ter beschikking te stellen.

Daarnaast gaat reclamant op meerdere onderdelen (a tot en met k) van het rapport in. Hierna onder "beoordeling" zullen we hier meer gedetailleerd op in gaan.

Beoordeling

Verwezen wordt naar onze overwegingen hiervoor onder 3.1 "Beoordeling", onder 1.

Nu de Afdeling ons goedkeuringsbesluit heeft vernietigd zijn wij gehouden met inachtneming van de uitspraak opnieuw te voorzien in een goedkeuring van het bestemmingsplan. Wij hechten daarbij grote waarde aan de overweging van de Afdeling dat er in hetgeen appellant de Groene Ring heeft aangevoerd voor ons geen grond bestond om het bestemmingsplan in strijd te achten met een goede ruimtelijke ordening.

Ook hetgeen in het kader van de ingestelde beroepen is ingebracht dient geacht te worden te zijn meegewogen door de Afdeling. Indien reclamant zich niet kan



vinden in de overwegingen van de Afdeling had hij zich tot dat orgaan moeten wenden. Wij zijn dan ook van oordeel dat wij op een juiste wijze invulling geven aan de uitspraak van de Afdeling en aan de wettelijk neergelegde taak om over de goedkeuring van een bestemmingplan te beslissen. Tevens is ons niet gebleken van nieuwe feiten en/of gewijzigde omstandigheden welke enig grond geven voor een ander oordeel. Ook reclamant doet geen melding van dergelijke feiten en/of omstandigheden.

De aard van het plan brengt met zich dat technische rapporten daarvan mede de basis vormen. Rapporten, zoals het voorliggende rapport, worden mede opgesteld aan de hand van vastgestelde meet- en rekenvoorschriften. Ook bij het opstellen van het voorliggend rapport is gebruik gemaakt van goedgekeurde rekenmethodes als bedoeld in het Reken- en Meetvoorschrift. De onderhavige rapportage sluit qua aanpak geheel aan bij het vorige "Aanvullend onderzoek luchtkwaliteit van 27 maart 2006". Nu is uiteraard de meest actuele wet- en regelgeving toegepast en zijn verkeersgegevens ingevoerd op basis van scenario 2. Er is dus noch in vergelijking met het vorige rapport noch anderszins sprake van een extreem bijzondere situatie.

Het staat een reclamant, in geval van gebrekkige kennis, ten alle tijden vrij deskundigen te raadplegen dan wel informatie in te winnen bij de opstellers van een rapport doch in redelijkheid valt niet in te zien dat onzerzijds in dat opzicht faciliteiten behoren te worden geboden. Wij merken daarbij op dat wij, op verzoek van reclamant, hem enige kaarten uit het rapport in groter formaat hebben toegezonden.

Het fair-play beginsel gaat uit van een onpartijdige opstelling van de overheid bij het nemen van een besluit en zij moet daarbij de noodzakelijke openheid en eerlijkheid in acht nemen (algemene beginsel van behoorlijk bestuur).

Vanzelfsprekend is dit ook ons uitgangspunt en geen redenen zijn aanwezig om er aan te twifelen dat dit uitgangspunt ook ten grondslag heeft gelegen aan de besluitvorming van de desbetreffende gemeenteraden en de daaraan ten grondslag liggende rapporten en onderzoeken.

Ten aanzien van de door reclamant in zijn reactie onder 2. opgenomen punten ten aanzien van het rapport, overwegen wij het navolgende.

- **2a.** Onder 4.1.1. van het rapport van Oranjewoud wordt verwezen naar de regelgeving met betrekking tot de toepassingsbereiken voor de twee Standaard-rekenmethodes SRM1 en SRM2 als vervat in het Reken- en Meetvoorschrift Luchtkwaliteit met bijlage 1A en 1B. SRM1 komt overeen met het CAR-model en wordt - samengevat - gebruikt voor wegen in een stedelijke omgeving (vrijwel aansluitende bebouwing binnen 30m afstand van de weg, niet of nauwelijks hoogteverschillen, afschermende constructies of tunnels. In overige situaties wordt - aldus het rapport - SMR2 toegepast, dat wil zeggen in het buitengebied, bij hoogteverschillen, afschermende constructies of tunnels. Daarom dient volgens het rapport voor de Randweg, alsmede de belangrijkste aansluitende wegen gebruik gemaakt te worden van SMR2. Op een kaartbijlage (bijlage 3) is vervolgens aangegeven, welke wegvakken onder het toepassingsbereik van

SMR1 vallen en welke onder SMR2. Daarmee wordt het gebruik van de rekenmethodes voor de luchtkwaliteit afdoende toegelicht.

Het in het voorliggende Luchtrapport gebruikte verkeersmodel is gelijk aan het in het MER-rapport gebruikte verkeersmodel. Daarbij is het scenario 2 uit de MER-rapportage aangepast aan de meest recente ontwikkelingen voor Vught-noord, zoals dat ook bij scenario 1 bij de vaststelling van het bestemmingsplan is gebeurd. Qua werking is volledig sprake van een toepassing van scenario 2 uit het MER, zoals dat in het verleden ook het geval was bij de toen geactualiseerde verkeersgegevens op basis van scenario 1.

- 2b. Zoals aangegeven onder 4.2 van het rapport bevat het studiegebied het gebied, waar als gevolg van het aanleggen van de Randweg en de Vughtse onderdoorgang significante effecten op de luchtkwaliteit kunnen optreden. Dit is niet het geval voor het wegvak vanaf de kruising Zuidwal/Pettelaarseweg tot Sluis O waar als gevolg van de aanleg van de randweg sprake is van een afname van de omvang van het verkeer. Een complicerende factor hierbij is dat het bedoelde wegvak onderdeel uit maakt van de ontsluitingsstructuur voor een nieuw aan te leggen parkeergarage (Bestemmingplan in voorbereiding "Zuiderpark/Stadswalzone 2005") binnen de planhorizon van 10 jaar.

Hiervoor zijn en worden thans nog varianten ontwikkeld en dient hierover nog besluitvorming plaats te vinden. De opname van dit wegvak in het studiegebied is dus niet zondermeer mogelijk. Vanwege voornoemde afname van de verkeersintensiteiten (circa 1.720 mvt/etmaal) op dit wegvak met een gunstig effect op de Luchtkwaliteit was er geen belemmering op dit wegvak niet in het studiegebied op te nemen.

De ombouw N279 is bij de totstandkoming niet meegenomen, omdat er geen dusdanige besluiten zijn genomen, dat er zicht is op planrealisatie binnen de planperiode.

- 2c, d, en e, f, g, h en j

Ten aanzien van het gestelde onder c en h wordt opgemerkt, dat onder 5.4.4 van het rapport is aangegeven, dat met betrekking tot de blootstelling aan luchtverontreiniging beoordeling heeft plaatsgevonden aan de hand van zowel blootgestelde bestemmingen als blootgestelde personen. Hierbij wordt de bestemming van de gebouwen binnen het gebied gezien, niet het huidige feitelijk gebruik ten behoeve van de bestemming.

Overigens is ook afgezien daarvan het aantal blootgesteldten na aanleg van de Randweg duidelijk kleiner dan in de referentiesituatie.

De conclusies van dit rapport zijn niet wezenlijk anders dan de uitkomst van eerdere berekeningen. Daarnaast is niet gebleken van nieuwe - er voor de totaalafweging toe doende - feiten. Wij verwijzen daarbij naar de overweging door de Afdeling onder 2.5.14:

"Blijkens de stukken en het verhandelde ter zitting vormt het ontbreken van in verkeerskundig en verkeerstechnisch opzicht gelijkwaardige alternatieven de doorslaggevende reden om deze alternatieven niet aan te merken als redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven in het MER. Mede in

aanmerking genomen "het advies voor richtlijnen" van de commissie MER is de Afdeling van oordeel dat de aangedragen alternatieven op goede gronden niet zijn betrokken in de milieueffectrapportage ten behoeve van de Randweg". Ook het onder punt 2, sub e door reclamant ingebrachte met betrekking tot Willemspoort is door reclamant in de eerdere procedures, inclusief beroep, ingebracht en bij de afwegingen betrokken en bevat, naar ons oordeel, geen nieuw gegeven, dat thans opnieuw specifiek bij de besluitvorming zou moeten worden betrokken. Deze conclusie geldt ook voor hetgeen naar voren wordt gebracht onder e, f, g en j. Zoals ook in genoemde uitspraak van de Afdeling wordt geconcludeerd heeft door de gemeenten uitgebreid alternatieven-onderzoek plaatsgevonden en is door reclamanten niet aannemelijk gemaakt dat aan de beschikbare onderzoeksrapporten dusdanige gebreken kleven of dat deze zodanige leemten in kennis vertonen, dat wij de inhoud daarvan redelijkerwijs niet bij de goedkeuring van het bestemmingsplan konden betrekken. Reclamant De Groene Ring heeft daarbij niet aannemelijk gemaakt dat de door haar bepleite aanpassing van het tracé van variant D met zich brengt dat sprake is van een alternatief dat verkeerskundig en verkeerstechnisch wél gelijkwaardig aan het tracé van de Randweg moet worden geacht, aldus de Afdeling (overweging Afdeling onder 2.5.14). Ook de Nul-Plus-Variant is geheel bij het oordeel van de Afdeling onder 2.5.14 betrokken.

- 2, onder i.

Reclamant stelt dat bij de berekeningen aangaande fijn stof ten onrechte geen aandacht is besteed aan de productie van metallische particels als gevolg van slijtage van bovenleidingen en spoorstaven. De stof die vrij kan komen als gevolg van slijtage van bovenleiding en spoorstaven is voornamelijk ijzer- en koperhoudend stof. De vrijkomende stofdeeltjes zijn relatief groot en vallen niet significant in de categorie fijn stof. De verspreiding beperkt zich tot een korte afstand van de spoorlijn. Vanuit bodemonderzoek nabij sporen is bekend dat de invloedssfeer (depositie in de bodem) zich beperkt tot 5 tot maximaal 10 meter van het spoor. In publicaties over bronnen en samenstelling van fijn stof in Nederland wordt railverkeer niet genoemd als relevante bron. Wij zijn dan ook van oordeel dat in het rapport in voldoende mate en gebaseerd op de best gangbare methode wordt ingegaan op de cumulatieve effecten van railverkeer op de luchtkwaliteit.

- punt 2, onder j

De aantallen woningen langs de Vughterweg zoals genoemd in paragraaf 5.4.4. zijn afgeleid van de kadastrale ondergronden. Voor 2008 is het aantal blootgestelde bestemmingen verwaarloosbaar indien wordt getoetst op de plandrempel van 44 microgram. Dat is op het bijbehorende kaartbeeld gevisualiseerd waarbij gemeld is dat het aantal blootgestelde bestemmingen verwaarloosbaar is.

Met betrekking tot het kaartbeeld 2010, 2015 en 2017 in de referentiesituatie is het aantal blootgestelde bestemmingen circa 20 - 30. In 2015 en 2017 gaat



het om tientallen woningen. Hierbij dient ook rekening gehouden te worden met overschrijdingscontouren die op het perceel zijn gelegen, zonder dat daarbij de woning te raken.

Het vorenstaande overziend is de reactie van reclamant geen aanleiding aan enig onderdeel van het bestemmingsplan goedkeuring te onthouden.

3.3. Chr. Braaksensiek

Samenvatting

Het rapport overtuigt reclamant temeer van de onzinnigheid van het voornemen om de Randweg aan te leggen. Het zou veel zinvoller zijn geweest als de zogenoemde 'Nulplus extra variant' als referentie gebruikt was, hetgeen een gemis is aan het rapport. Verzocht wordt alsnog varianten te toetsen. Ook is geen cumulatie toegepast op het samengaan van spoor- en weglawaai terwijl dat inmiddels wel Europese wetgeving is. Een financieel vergelijk maakt eveneens duidelijk dat er een verkeerde keuze wordt gemaakt.

Reclamant vraagt zich af hoe het mogelijk is dat er geen onevenredige toename van stof en geluid is wanneer er bijna drie maal zoveel verkeer naar het gebied wordt gelokt zonder dat elders verkeer verdwijnt.

Beoordeling

In het MER-Randweg is zowel de huidige situatie beschreven alsmede de autonome ontwikkeling van het studiegebied. Onder autonome ontwikkeling zijn alle ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen die in de planperiode zullen worden uitgevoerd, de te ontwikkelen verkeersstructuur en het landelijk en regionaal mobiliteitsbeleid volgens een scenario 1 en een scenario 2. In het MER worden deze autonome effecten samen genomen en aangeduid als referentiesituatie. Vastgesteld kan worden dat de ruimtelijke ontwikkelingen inmiddels volop in gang zijn gezet. De uitspraak van de Afdeling brengt met zich dat daarnaast uitgegaan moet worden van mobiliteitsscenario 2. Deze ontwikkelingen leiden dus tot het genereren van beduidend meer verkeer in de planperiode op het bestaande wegennet. Alle effecten daarvan, dus ook de milieueffecten, zijn daarbij bij het vergelijk van de varianten in beeld gebracht.

In het MER is aangegeven dat het nulplusalternatief en het nulplusextra-alternatief wat betreft verkeerscapaciteit onvoldoende, respectievelijk niet probleemoplossend zijn. Voorts is ten aanzien van de milieueffecten vermeld, dat verwezenlijking van een van deze varianten de knelpunten op het gebied van geluidhinder en luchtkwaliteit in het woongebied Vugtherpoort niet laten afnemen, maar doen toenemen, zoals ook aangegeven onder "Vaststelling van de feiten sub 2.5.9" in de uitspraak van de Afdeling. De in 2004 verrichtte onderzoeken op het gebied van luchtkwaliteit en geluid tonen dit tevens aan.

Ook aan de hand van een vergelijk tussen de huidige situatie zonder Randweg en een situatie met aanleg van de Randweg, blijken duidelijke voordelen qua milieubelasting voor het woongebied Vugterpoort, terwijl de Randweg een oplossing biedt voor de verkeersproblematiek. Zoals hiervoor vermeld onder '2. Hernieuwde beoordeling van het bestemmingsplan' hebben wij, ter verduidelijking van het totaalbeeld van de milieueffecten ten opzichte van de diverse beschreven situaties, zorgvuldigheidshalve thans nog extra een beschrijving laten uitvoeren van de luchteffecten - herberekend conform huidige wettelijke eisen - van huidige situatie conform het MER (situatie 2002). De doortrekking van de Verlengde parallelweg en de aanleg van de Randweg zijn projecten die complementair zijn. De aanleg van de Randweg maakt het mogelijk om de noord-zuid-traverse te ontlasten en in het bijzonder het knooppunt Willems- en Wilhelminaplein en de Vugterweg alwaar de situatie aanzienlijk verbetert.

De geluidberekeningen voldoen aan de terzake geldende wettelijke eisen. Er is geen verplichting c.q. Europese wetgeving die verplicht tot beoordeling van de plannen aan het gecumuleerde geluidniveau van weg- en railverkeer.

Voor een geheel nieuwe afweging, die reclamant bepleit, geeft genoemde uitspraak van de Afdeling geen aanleiding. Wij verwijzen ter zake naar het oordeel van de Afdeling in haar uitspraak onder 2.5.14., alsmede hetgeen wij hiervoor hebben overwogen onder 3.1. onder 1. Er blijkt niet van nieuwe feiten of veranderde omstandigheden, die kunnen leiden tot een ander oordeel in dit opzicht.

Volgens informatie heeft de gemeente bij de vaststelling van het bestemmingsplan in 2004 de totale kosten geraamd op 88 miljoen Euro (prijspeil 2004), exclusief de reconstructies van de bestaande wegen en op basis van Voorlopig Ontwerp. Nu, prijspeil 2006, worden de kosten voor de randweg geraamd op 93 miljoen Euro inclusief de reconstructies van de bestaande wegen op basis van het Definitief Ontwerp. Van een forse kostentoeename tot 135 miljoen Euro is derhalve geen sprake.

In hetgeen reclamant aanvoert zien wij geen aanleiding aan enige onderdeel van het bestemmingsplan goedkeuring te onthouden.

3.4 *J.H.W. Tinselboer*

Samenvatting

Reclamant verwijst naar de mogelijkheden van het openbaar vervoer waardoor, naar zijn oordeel, een randweg niet noodzakelijk is.

Daarnaast gaat hij, gemotiveerd, inhoudelijk in op de volgende punten van het overgelegde rapport:

- geluid (paragraaf 2.2 van het rapport)



- verkeersmodel en bekende verkeersintensiteiten (paragraaf 3.1 en 3.2)
- plan-, project en studiegebied (paragraaf 4.2)
- beoordeling aan de hand van blootstelling (paragraaf 5.4.4.)
- andere maatregelen (paragraaf 5.5)
- effecten van de spoorlijn (paragraaf 5.6)
- beschikbare gegeven uit eerder onderzoek (paragraaf 6.1) ten aanzien van het geluid

Op basis van zijn bemerkingen acht hij het niet aanvaardbaar dat het bedoelde rapport is vrijgegeven voor verspreiding en dat een dergelijk rapport is geaccepteerd.

Hij verzoekt het bestemmingsplan af te keuren.

Beoordeling

Met betrekking tot het pleidooi voor het openbaar vervoer als alternatief voor de oplossing van de verkeersproblematiek, merken wij op dat dit onderdeel in de procedure tot en met de uitspraak van de Afdeling aan de orde geweest. De reactie van reclamant leidt niet tot nieuwe feiten of omstandigheden, op grond waarvan thans tot een ander oordeel dan weergegeven onder 2.6.2. van genoemde uitspraak van de Afdeling.

Ten aanzien van de inhoudelijke opmerkingen op voornoemd rapport van Oranjewoud, overwegen wij het volgende.

- Geluid

Volgens het bepaalde in artikel VII, lid 1 onder a van “de Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wet Geluidhinder” geldt voor lopende bestemmingsplan-procedures de regels van de Wet Geluidhinder, zoals die voor de inwerking-treding van de wijziging golden. De berekeningen en beoordelingen zijn daarom, op grond van de overgangsregeling, gebaseerd op de oude Wet Geluidhinder.

- verkeersmodel en bekende verkeersintensiteiten (paragraaf 3.1 en 3.2)
Conform de Uitspraak van de Afdeling is hier scenario 2 als omschreven in het MER toegepast. Berekenende verkeersintensiteiten zijn op dezelfde wijze berekend als destijds op grond van scenario 1. Het verkeersmodel is reeds beoordeeld in de eerdere procedure, tot en met de uitspraak van de Afdeling. Van nieuwe feiten en omstandigheden, welke dienen te leiden tot een ander oordeel, is niet gebleken.

- plan-, project en studiegebied (paragraaf 4.2)
Het rapport van Oranjewoud bevat hier een beschrijving van de omvang van het plan-, project- en studiegebied. De reactie van reclamant heeft geen betrekking op de inhoud van deze beschrijving en dus niet op dit onderdeel van het rapport.



Alternatieven, waaronder ook het openbaar vervoer zijn gewogen bij de vaststelling van het bestemmingsplan en zijn ook uitgebreid aan de orde geweest bij de procedure inzake goedkeuring van het plan en behandeling van de beroepen bij de Afdeling. De inhoud van de reactie op dit onderdeel leidt niet tot nieuwe feiten of omstandigheden, op grond waarvan thans tot een ander oordeel dient te worden gekomen dan weergegeven in genoemde uitspraak van de Afdeling.

- beoordeling aan de hand van blootstelling (paragraaf 5.4.4)

Langs de Zandzuigerstraat is, in de situatie met de Randweg, geen sprake van een toename van het aantal blootgestelde bestemmingen; langs de Zandzuigerstraat zijn eveneens geen woningen aanwezig.

Uit de berekeningen blijkt inderdaad, dat op één wegvak aan de Zandzuigerstraat, het aantal blootgestelde personen (fietsverkeer) beperkt zal toenemen vanwege de fietspaden (geen doorgaande fietsroute, vooral fietspaden die aangrenzende bedrijfsterreinen bereikbaar maken), die langs deze route liggen. Het betreft hier het wegvaknr. 47 Zandzuigerstraat, gelegen tussen de spoorlijn Utrecht-'s-Hertogenbosch en de Orthenseweg, waar de situatie 2015 met Randweg leidt tot een toename tot circa 56.000 mvt/etmaal. Een stijging van 11.000 mvt/etmaal ten opzichte van de referentiesituatie in 2015.

De stijging van het aantal blootgestelde personen bedraagt circa 1.650 fietsen in beide richtingen/12 uur gebaseerd op de gemeentelijke verkeerstelling in 1996. De afname bij aanleg van de Randweg is daarentegen groter, vanwege het groot aantal fietsers langs Vughterweg (4.000) en Vlijmenseweg (1.300), dat baat heeft met het mindere verkeer op deze wegvakken na aanleg van de Randweg. Per saldo is er dus een duidelijk positief effect als gevolg van de aanleg van de Randweg.

Wij verwachten binnen de beschouwde periode (2015-2017) wel een mogelijke doortrekking van de Parallelweg. Hiervoor heeft de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch inmiddels een raadsvoorstel voor aanleg en uitvoering goedgekeurd in 2004

- andere maatregelen (paragraaf 5.5)

Het rapport verwijst hier terecht naar de constatering in het MER voor de Randweg dat er - naast de Randweg - geen realistische alternatieven zijn voor het oplossen van de verkeers- en leefbaarheidsproblemen.

Alternatieven, waaronder ook het openbaar vervoer zijn gewogen bij de vaststelling van het bestemmingsplan en ook uitgebreid aan de orde geweest bij de procedure inzake goedkeuring van het plan en behandeling van de beroepen bij de Afdeling. De inhoud van de reactie op dit onderdeel leidt niet tot nieuwe feiten of omstandigheden, op grond waarvan thans tot een ander oordeel dan weergegeven in genoemde uitspraak van de Afdeling.

- effecten van de spoorlijn (paragraaf 5.6)

De emissie van dieseltractie op de spoorlijn is in het rapport op basis van de beperkt beschikbare gegevens en een aantal aannames in beeld gebracht. Op het traject rijden verschillende soorten diesellocomotieven van verschillende ouderdom en vermogen. Als gevolg van de liberalisatie van het goederenvervoer per rail kan elke vervoerder zelf bepalen welke tractie wordt ingezet. Eenduidige gegevens over de emissie in het algemeen en door dieseltractie op het betreffende deel van de spoorlijn zijn derhalve niet beschikbaar. Wij zijn van oordeel dat het rapport een goed beeld geeft van de effecten van de spoorlijn.

- beschikbare gegevens uit eerder onderzoek (paragraaf 6.1) ten aanzien van het geluid

Het gaan hier inderdaad uitsluitend om de beschrijving van een toets of aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. Het MER bevat een totaal overzicht van de voor- en nadelen van de Randweg, waaronder ook een vergelijk van de milieubelasting voor- en na aanleg van de Randweg voor het gebied de Gement.

Uit het vorenstaande blijkt dat wij geenszins de conclusie van de heer Tinselboer delen over de kwaliteit van de rapportage en daar is gezien het vorenstaande ook geen enkele reden toe. Ook in hetgeen reclamant overigens aanvoert zien wij geen aanleiding aan enige onderdeel van het bestemmingsplan goedkeuring te onthouden.

3.5. Comité kwaliteit woonomgeving Kampdijklaan

Samenvatting

Reclamant is van mening dat, nu een nieuw rapport wordt ingebracht, een nieuw besluit op gemeentelijk niveau vereist is. Het nieuwe rapport is in de eerdere procedure niet aan de orde geweest en reclamant is van oordeel dat zij in de gelegenheid hadden moeten worden gesteld om kennis te nemen van het rapport in de fase van het ontwerpbesluit, temeer nu de Afdeling in haar uitspraak alle beroepen gegrond heeft verklaard.

Beoordeling

In eerste aanleg verwijzen wij naar hetgeen wij hebben overwogen onder '2. Hernieuwde beoordeling van het bestemmingsplan'

Wij delen het standpunt van reclamant niet. Wij zijn van oordeel dat in de uitspraak van de Afdeling geen grond is te vinden dat de gemeenteraden een nieuw besluit moeten nemen en dat wij niet op basis van het opgesteld rapport tot een hernieuwd besluit omtrent goedkeuring kunnen komen. Door reclamant in de gelegenheid te stellen op het rapport te reageren zijn naar ons oordeel de belangen van reclamant voldoende in acht genomen. Wij hechten daarbij grote



waarde aan de overweging van de Afdeling dat er in hetgeen appellanten hadden aangevoerd voor ons geen grond bestond om het bestemmingsplan in strijd te achten met een goede ruimtelijke ordening.

De reactie van reclamant geeft geen aanleiding tot een ander oordeel dan verwoord onder '2. Hernieuwde beoordeling van het bestemmingsplan'.

3.6 A.J.A. Bijl

Ten aanzien van A.J.A. Bijl merken wij op dat hij geen appellant was in de beroepsprocedure bij de Raad van State, die aanleiding was voor vernietiging van ons eerder goedkeuringsbesluit. Wij constateren daarbij ook dat de heer A.J.A. Bijl (woonachtig op het adres Willem van Oranjelaan 33) geen lid is van de Vereniging Spoorzicht, (zijnde de bewoners van de percelen Willem van Oranjelaan 41 t/m 87).

Wij hebben hem dan ook geen rapport toegezonden. Volledigheidshalve gaan wij hierna toch in op zijn ingezonden reactie.

Samenvatting

De heer Bijl verzoekt om in zijn reactie genoemde vier redenen de gemeenteraden van 's-Hertogenbosch en Vught opnieuw te laten besluiten over het bestemmingsplan en daarmee de bestemmingsplanprocedure in zijn geheel opnieuw te doorlopen.

Daarnaast acht hij het rapport incompleet want de zogenaamde broeikasgassen als CO₂ en methaangas ontbreken. Hij verzoekt de aanleg van de Randweg overbodig te maken door krachtiger in te zetten op een beleid dat vervuilde vormen van vervoer terugdringt.

Beoordeling

Zoals duidelijk blijkt uit de uitspraak van de Afdeling d.d. 22 november 2006 is ons goedkeuringsbesluit vernietigd. De Raad van State heeft dus geen aanleiding gezien de raadsbesluiten van s-Hertogenbosch en Vught tot vaststelling van het bestemmingsplan te vernietigen. Met inachtneming van de uitspraak van de Afdeling moeten wij dus opnieuw omtrent de goedkeuring beslissen. Van een noodzaak tot het geheel opnieuw doorlopen van de bestemmingsplanprocedure is geen sprake. De gevolgen van de uitkomsten van het nieuwe onderzoek luchtkwaliteit en nadere toets geluidhinder worden dus beoordeeld bij ons nieuw te nemen besluit omtrent goedkeuring.

In het betreffende rapport van Oranjewoud (blz. 16 onder 5.3) is aangegeven, dat op basis van onderzoeken elders (TNO, 2006) uitsluitend gekeken is naar de maatgevende componenten stikstofdioxide en fijn stof, omdat op basis van die onderzoeken ook voor de Randweg kan worden vastgesteld, dat voor de overige componenten de in het Besluit Luchtkwaliteit genoemde grenswaarden niet worden overschreden. Het Besluit Luchtkwaliteit 2005 bevat geen normen voor de door de reclamant genoemde stoffen CO₂ en methaan. Het is dan ook

niet nodig aan deze stoffen, in het kader van een toets van de effecten van de Randweg op de luchtkwaliteit, aandacht te besteden.

De reactie van de heer Bijl geeft dan ook geen aanleiding om te twijfelen aan de volledigheid en zorgvuldigheid van betreffende rapportage van Oranjewoud over de luchtkwaliteit. Voor wat betreft de destijds bij ons ingediende bedenkingen op 5 april 2005, die nogmaals worden bijgevoegd, kan - voor zover relevant - volstaan met het opnieuw bevestigen van het standpunt, dat wij destijds bij ons goedkeuringsbesluit van 20 september 2005 hebben ingenomen.

Slotoverweging ten aanzien van bedenkingen

Gelet op hetgeen wij hiervoor hebben overwogen welke overwegingen deels in de plaats komen van de overwegingen in ons eerdere besluit van 20 september 2005, nr. 1082997, komen de bedenkingen niet voor gegrondverklaring in aanmerking.

4. *Bestissing*

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

gelet op de Wet op de Ruimtelijke Ordening,

besluiten:

- 4.1. met inachtneming van ons besluit van 20 september 2005 en de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 22 november 2006, nr. 200509477/1, goedkeuring te verlenen aan het bestemmingsplan "Randweg 's-Hertogenbosch - Vught" vastgesteld door de raden van de gemeenten 's-Hertogenbosch en Vught op respectievelijk 22 februari 2005 en 1 maart 2005;
- 4.2. de bedenkingen ongegrond te verklaren.



5. *Bekendmaken en mededeling aan:*

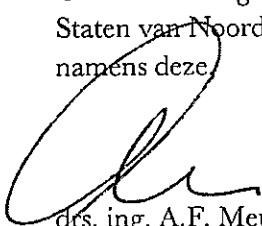
Nummer

1282984

- de raad van de gemeente 's-Hertogenbosch;
- de raad van de gemeente Vught;
- degenen die bedenkingen hebben ingediend,
- de Provinciale Planologische Commissie;
- de inspecteur van de Ruimtelijke Ordening te Eindhoven.

's-Hertogenbosch, 12 juni 2007,

Overeenkomstig het door Gedeputeerde
Staten van Noord-Brabant genomen besluit,
namens deze



drs. ing. A.F. Meulepas,
bureauhoofd Ruimtelijke Ontwikkeling Noord-Oost

Uitspraak Raad van State 22 november 2006

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de vereniging "De Groene Ring", gevestigd te Den Dungen,
 2. P.A. Dekker en anderen, optredend onder de naam "Comité "Kwaliteit Woonomgeving Kampdijklaan", wonend te Vught,
 3. B.O.M. Nieuwendijk, wonend te Vught, en de vereniging "Vereniging Spoorzicht", gevestigd te Vught,
 4. Chr. Braakensiek, wonend te 's-Hertogenbosch,
 5. J.H.W. Tinselboer, wonend te 's-Hertogenbosch,
- appellanten,

en

het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant,
verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 22 februari 2005 heeft de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch, op voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 11 januari 2005, het bestemmingsplan "Randweg 's-Hertogenbosch-Vught", voor zover betrekking hebbend op het grondgebied van de gemeente 's-Hertogenbosch, vastgesteld. Bij besluit van 1 maart 2005 heeft de gemeenteraad van Vught, op voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 18 januari 2005, het bestemmingsplan "Randweg 's-Hertogenbosch-Vught", voor zover betrekking hebbend op het grondgebied van de gemeente Vught, vastgesteld.

Verweerder heeft bij zijn besluit van 20 september 2005, kenmerk 1082997, beslist over de goedkeuring van het bestemmingsplan.

Tegen dit besluit hebben appellante sub 1 bij brief van 15 november 2005, bij de Raad van State ingekomen op 17 november 2005, appellanten sub 2 bij brief van 15 november 2005, bij de Raad van State ingekomen op 16 november 2005, appellanten sub 3 bij brief van 14 november 2005, bij de Raad van State ingekomen op 17 november 2005, appellant sub 4 bij brief van 11 november 2005, bij de Raad van State ingekomen op 16 november 2005, en appellant sub 5 bij brief van 15 november 2005, bij de Raad van State ingekomen op 17 november 2005, beroep ingesteld. Appellant sub 1 heeft haar beroep aangevuld bij brief van 13 december 2005. Appellant sub 5 heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 16 november 2005.

Bij brief van 13 februari 2006 heeft verweerder een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft een deskundigenbericht uitgebracht, gedateerd 14 april 2006. Partijen zijn in de gelegenheid gesteld daarop te reageren.

Na afloop van het vooronderzoek zijn nadere stukken ontvangen. Deze zijn aan partijen toegezonden.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 15 augustus 2006, waar appellanten zijn verschenen en/of zich hebben doen vertegenwoordigen. Ook verweerder, de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch, en de gemeenteraad van Vught hebben zich doen vertegenwoordigen.

2. Overwegingen

Overgangsrecht

2.1. Op 1 juli 2005 zijn de Wet uniforme openbare voorbereidingsprocedure Awb en de Aanpassingswet uniforme openbare voorbereidingsprocedure Awb in werking getreden. Uit het daarbij behorende

overgangsrecht volgt dat het recht zoals dat gold vóór de inwerkingtreding van deze wetten op dit geding van toepassing blijft.

Intrekking

2.2. B.O.M. Nieuwendijk en de Vereniging Spoorzicht hebben ter zitting de beroepsgrond gericht tegen de opheffing van de verbinding voor langzaamverkeer vanaf de spoorwegovergang Isabellalaan ingetrokken.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid

2.3. De gemeente Vught brengt in haar reactie op de beroepen tevergeefs naar voren dat het beroep van het Comité "Kwaliteit Woonomgeving Kampdijklaan" (hierna: het comité) niet-ontvankelijk is omdat het comité geen zienswijze kenbaar heeft gemaakt en geen bedenkingen naar voren heeft gebracht. Op grond van de stukken en het verhandelde ter zitting stelt de Afdeling vast dat het beroep niet moet worden opgevat als te zijn ingediend door het comité als zodanig maar door de daarvan deeluitmakende natuurlijke personen, die zienswijzen kenbaar hebben gemaakt en bedenkingen hebben ingebracht.

Toetsingskader

2.4. Aan de orde is een geschil inzake een besluit omtrent de goedkeuring van een bestemmingsplan. Ingevolge artikel 28, tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in samenhang met artikel 10:27 van de Algemene wet bestuursrecht rust op verweerder de taak om - in voorkomend geval mede op basis van de ingebrachte bedenkingen - te bezien of het plan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

Daarbij dient hij rekening te houden met de aan de gemeenteraad toekomende vrijheid om bestemmingen aan te wijzen en voorschriften te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. Daarnaast heeft verweerder er op toe te zien dat het plan en de totstandkoming daarvan niet in strijd zijn met het recht.

De Afdeling kan slechts tot vernietiging van het besluit omtrent goedkeuring van het plan overgaan, indien moet worden geoordeeld dat verweerder de aan hem toekomende beoordelingsmarges heeft overschreden, dan wel dat hij het recht anderszins onjuist heeft toegepast.

Het plan

2.5. Het plan voorziet in de aanleg van een autoweg aan de zuidwestrand van 's-Hertogenbosch, de zogenoemde Randweg 's-Hertogenbosch. De Randweg zal worden gerealiseerd op het grondgebied van zowel de gemeente 's-Hertogenbosch als op het grondgebied van de gemeente Vught. De Randweg betreft een buitenstedelijk gelegen verbinding tussen het knooppunt Vught op de Rijksweg A2 en het knooppunt Vlijmen op de Rijksweg A59.

De Randweg zal op drie plaatsen op het bestaande wegennet worden aangesloten, dat daartoe zal worden gereconstrueerd. Afgezien van de lengte van wegdelen die gereconstrueerd zullen worden, heeft het tracé van

de Randweg gemeten aan de hand van de plankaart een lengte van ongeveer 1,65 kilometer.

De Randweg zal ter hoogte van Motel De Witte op de Vughterweg worden aangesloten. Vervolgens zal het tracé ten westen van deze aansluiting via een tunnelbak de spoorlijn Eindhoven-'s-Hertogenbosch passeren. Na deze passage loopt het tracé evenwijdig aan deze spoorlijn in noordelijke richting. Dit deel van het tracé zal blijkens de plankaart halfverdiept worden aangelegd. Op dit tracédeel bevindt zich thans het Drongelens kanaal, dat voor zover nodig in westelijke richting zal worden verlegd. Op het punt waar het Drongelens kanaal samenkomt met de rivier de Dommel zal de Randweg het kanaal via een brug op pijlers passeren en afbuigen in westelijke richting, alwaar het tracé zijn weg vervolgt tussen het Willem Alexanderziekenhuis en het Koning Willem I College, om vervolgens aan te sluiten op de Vlijmenseweg.

Een deel van het te realiseren tracé loopt door de kop van het natuurgebied de Maij. Met het plan wordt tevens beoogd te voorzien in compensatie van natuurwaarden die door de aanleg van het tracé verloren zullen gaan.

Alternatieven in het milieu-effectrapport

Het standpunt van appellanten

2.5.1. De vereniging "De Groene Ring" (hierna: de Groene Ring) stelt dat verweerder het plan ten onrechte heeft goedgekeurd omdat in het milieu-effectrapport (hierna: het MER) dat aan het bestemmingsplan ten grondslag ligt, het zogenoemde "nulplusalternatief", het "nulplusextra-alternatief", de zogenoemde "variant 1E" ten onrechte buiten beschouwing zijn gelaten. Voorts heeft de Groene Ring betoogd dat nu de aanvankelijke stelling van het gemeentebestuur van 's-Hertogenbosch, dat "variant 1D aangepast" technisch niet uitvoerbaar zou zijn, niet blijkt op te gaan, ten onrechte geen nadere aandacht is besteed aan dat thans alsnog ingebrachte alternatief.

Chr. Braakensiek heeft ter zitting verklaard dat de beoordeling van zijn beroepsgrond met betrekking tot alternatieven in het MER beperkt kan blijven tot het zogenoemde "nulplusextra-alternatief".

Appellanten betogen dat de door hen aangedragen alternatieven in verkeerskundig en verkeerstechnisch opzicht gelijkwaardig zijn aan het thans voorliggende tracé, zodat deze alternatieven ten onrechte in het MER buiten beschouwing zijn gelaten.

Het standpunt van verweerder

2.5.2. Verweerder stelt zich op het standpunt dat vorengenoemde alternatieven uitgebreid zijn onderzocht op hun haalbaarheid. Uit deze onderzoeken komt volgens verweerder naar voren dat aan genoemde alternatieven verkeerstechnische en verkeerskundige nadelen kleven die met zich brengen dat de verkeersproblemen ten zuidwesten van 's-Hertogenbosch niet adequaat worden opgelost.

Vaststelling van de feiten

2.5.3. Uit de stukken blijkt dat zowel het doorgaande verkeer in beide richtingen tussen de rijksweg A2 en de rijksweg A59, als het lokale verkeer richting de binnenstad van 's-Hertogenbosch en het centrum van Vught, voor zover hier van belang, gebruikt maken van de Vughterweg, het Heetmanplein en de Vlijmenseweg. Op het Heetmanplein wordt het lokale verkeer gescheiden van het doorgaande verkeer. Het probleem van voornoemde verkeersstructuur is volgens de gemeentebesturen van Vught en 's-Hertogenbosch, alsmede volgens verweerder, dat vanwege de complexe structuur van het Heetmanplein een adequate scheiding van het doorgaande en het lokale verkeer, niet mogelijk is. Dit leidt, mede gelet op de beperkte capaciteit van de Vughterweg en de Vlijmenseweg tot filevorming. Na de ingebruikname van de Randweg hoeft het doorgaande verkeer van en naar de rijkswegen A2 en A59 niet langer het Heetmanplein te passeren.

2.5.4. Op 2 maart 2000 is door Arcadis Heijdemij Advies een rapport uitgebracht over het zogenoemde nulplusalternatief. Het nulplusalternatief volgt het tracé van de bestaande Vughterweg tot aan het Drongelens kanaal, alwaar het tracé via een brug over het Drongelens kanaal/de Dommel aansluit op de bestaande, maar te verbreden Vlijmenseweg. In deze variant wordt het doorgaande verkeer via dit tracé afgewikkeld. Het lokale verkeer wordt in deze variant afgewikkeld door het tracé te voorzien van nieuwe aansluitingen op het bestaande lokale wegennet.

De conclusie van het rapport van Arcadis Heijdemij Advies luidt dat aan deze variant zowel verkeerskundige als verkeerstechnische nadelen kleven. Voorts is bezien of de nulplusvariant zodanig kan worden aangepast dat tegemoet wordt gekomen aan de gesignaleerde verkeerskundige en verkeerstechnische nadelen. Blijkens het verrichte onderzoek is dit niet het geval.

2.5.5. In mei 2000 is door BVR-adviseurs het rapport "Een realistisch alternatief voor de zuidweststructuur" uitgebracht. In dit rapport zijn vijf modellen met deelvarianten onderzocht, waaronder variant 1E, en model 2, zijnde het tracé van de Randweg dat in het voorliggende plan is voorzien. Variant 1E volgt tot aan de passage over het Drongelens Kanaal het tracé van de Randweg, maar onderscheidt zich onder meer van de Randweg doordat direct na de passage over het Drongelens Kanaal de aansluiting op de bestaande Vlijmenseweg tot stand wordt gebracht. De conclusie van het rapport van BVR-adviseurs luidt dat variant 1E en de Randweg beide technisch uitvoerbaar zijn. Blijkens het rapport scoort variant 1E verkeerskundig lager dan de Randweg. Bij deze beoordeling zijn de aspecten capaciteit, duurzaamheid, barrièrewerking en ringstructuur betrokken.

2.5.6. In februari 2001 is door de gemeente 's-Hertogenbosch het rapport "Draagvlak en haalbaarheid Randweg" uitgebracht. In het rapport zijn onder meer de Randweg en het nulplusalternatief opnieuw en verdergaand onderzocht. In het rapport wordt gesteld dat het nulplusalternatief onvoldoende scoort op de aspecten "verkeersprestatie en verkeersveiligheid" en "doelmatigheid van de investeringen". Benadrukt wordt dat juist deze aspecten de hoofddoelstellingen vormen van het verbeteren van de bestaande ontsluitingsstructuur ten zuidwesten van 's-Hertogenbosch.

Volgens het rapport kan derhalve in de startnotitie ten behoeve van de opstelling van het MER worden volstaan met een onderzoek naar de Randweg.

2.5.7. In de Startnotitie milieu-effectrapportage Randweg (hierna: startnotitie) wordt geconcludeerd dat het nulplusalternatief geen realistische optie is omdat deze variant uit een oogpunt van verkeersafwikkeling en -prestaties verre van optimaal is. Uit de startnotitie blijkt voorts dat nadere verkeersberekeningen van de gemeente 's-Hertogenbosch hebben uitgewezen dat de benodigde afwikkelingscapaciteit groter is dan aangenomen in het rapport van Arcadis Heijdemij Advies van 2 maart 2000. Het nulplusalternatief zal de bestaande overbelasting van de Vughterweg niet doen afnemen en kan zelfs aanleiding zijn voor een verdere groei van het aantal verkeersbewegingen op de Vughterweg. De Commissie voor de milieu-effectrapportage (hierna: de Commissie m.e.r.) concludeert in het "advies voor richtlijnen" dat in de startnotitie voldoende is aangetoond dat er voor de Randweg geen alternatieven met belangrijke milieuvoordelen zijn. Het MER kan zich volgens de Commissie richten op het tracé van de Randweg met uitvoeringsvarianten.

2.5.8. In het kader van de inspraak op de startnotitie heeft appellant Braakensiek het nulplusextra-alternatief ingebracht. Dit alternatief beoogt tegemoet te komen aan de nadelen die volgens het rapport van Arcadis Heijdemij Advies van 2 maart 2000 kleven aan het nulplusalternatief.

2.5.9. Op 10 februari 2003 is door Oranjewoud het MER uitgebracht. In het MER zijn twee uitvoeringsvarianten van de Randweg onderzocht en beschreven. In het MER wordt aangegeven dat het nulplusalternatief en het nulplusextra-alternatief wat betreft verkeerscapaciteit onvoldoende, respectievelijk niet, probleemoplossend zijn. Voorts wordt vermeld dat verwezenlijking van een van deze varianten de knelpunten op het gebied van geluidhinder en luchtkwaliteit in het woongebied Vughterpoort doen toenemen.

2.5.10. Op 16 juni 2003 heeft de Commissie haar toetsingsadvies over het MER uitgebracht. De Commissie m.e.r. is van oordeel dat in het MER de essentiële informatie aanwezig is om de milieuaspecten volwaardig mee te wegen bij het te nemen besluit over de Randweg.

2.5.11. Op 5 november 2004 is door Arcadis het rapport "Second opinion nulplusextra-alternatief uitgebracht. In het rapport worden de volgende conclusies getrokken over dit alternatief:

- het kruispunt Vlijmenseweg/Vughterweg kan de verwachte verkeerintensiteiten in 2015 niet afwickelen;
- het kruispunt Vlijmenseweg/Koningsweg kan de verwachte verkeerintensiteiten in 2015 niet afwickelen;
- het hellingspercentage tussen het spoorviaduct en het kruispunt met de Vughterbrug is te hoog, hetgeen nadelig is voor de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid;
- de aansluiting van de Magistratenlaan op de Vlijmenseweg richting

Vughterweg is door de vele rijstrookwissels op korte afstand in combinatie met een beperkt zicht vanwege het viaduct geen verkeersveilige oplossing.

2.5.12. De door de Groene Ring naar voren gebrachte "variant 1D, aangepast" betreft een aanpassing van variant 1D, die in het eerdergenoemde rapport van BVR-adviseurs is beoordeeld. Variant 1D houdt volgens de stukken in dat na de passage van de Randweg over het Drongelens kanaal direct de aansluiting van de Randweg op de Vlijmenseweg plaatsvindt, door middel van een lus in de kop van de Maij, welke lus het tracé van de Randweg aansluit op het bestaande binnenstedelijke weggennet. In het rapport van BVR-adviseurs wordt geconcludeerd dat variant 1D lager scoort dan het tracé van de Randweg, daar waar het betreft capaciteit, duurzaamheid, barrièrewerking en ringstructuur.

2.5.13. De aanpassing van variant 1D die de Groene Ring bepleit houdt volgens de stukken en het verhandelde ter zitting in, dat de lus in kop van de Maij vervalt en dat na de passage van de Randweg over het Drongelens kanaal via een T-splitsing de aansluiting van de Randweg op het bestaande binnenstedelijk weggennet tot stand komt.

Het oordeel van de Afdeling

2.5.14. De door appellanten aangedragen alternatieven voor de Randweg bestaan in hoofdzaak uit een herstructurering van het bestaande weggennet, waarbij door middel van (nieuwe) kruispunten de scheiding van doorgaand en lokaal verkeer tot stand wordt gebracht. Uit de aan het bestemmingsplan ten grondslag liggende rapporten komt genoegzaam naar voren dat de door appellanten aangedragen alternatieven zowel in verkeerskundig als in verkeerstechnisch opzicht niet op doeltreffende en duurzame wijze een noodzakelijke scheiding tot stand kunnen brengen van het doorgaande en het lokale verkeer. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat aan de beschikbare onderzoeksrapporten zodanige gebreken kleven of dat deze zodanige leemten in kennis vertonen, dat verweerder de inhoud daarvan redelijkerwijs niet bij de goedkeuring van het bestemmingsplan kon betrekken. De Groene Ring heeft niet aannemelijk gemaakt dat de door haar bepleite aanpassing van het tracé van variant 1D met zich brengt dat sprake is van een alternatief dat verkeerskundig en verkeerstechnisch wél gelijkwaardig aan het tracé van de Randweg moet worden geacht.

Blijkens de stukken en het verhandelde ter zitting vormt het ontbreken van in verkeerskundig en verkeerstechnische opzicht gelijkwaardige alternatieven de doorslaggevende reden om deze alternatieven niet aan te merken als redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven in het MER. Mede in aanmerking genomen het "advies voor richtlijnen" van de Commissie m.e.r., is de Afdeling van oordeel dat de aangedragen alternatieven op goede gronden niet zijn betrokken in de milieu-effectrapportage ten behoeve van de Randweg.

Verbetering doorstroming Heetmanplein en openbaar vervoer als alternatief

Het standpunt van appellanten

2.6. B.O.M. Nieuwendijk en de Vereniging Spoorzicht stellen dat verweerder het plan ten onrechte heeft goedgekeurd. Zij voeren daartoe onder meer aan dat verweerder heeft miskend dat de verkeersproblemen opgelost kunnen worden door het verbeteren van de doorstroming van het verkeer richting 's-Hertogenbosh-west op het Heetmanplein.

J.H.W. Tinselboer stelt dat verweerder het plan ten onrechte heeft goedgekeurd omdat onvoldoende is onderzocht of het verbeteren van het openbaar vervoer, waaronder de ingebruikname van een gedeelte van de voormalige Langstraatspoorlijn, de verkeersproblemen ten zuidwesten van 's-Hertogenbosch kan oplossen.

Het standpunt van verweerder

2.6.1. Verweerder heeft zich op het standpunt gesteld dat het door B.O.M. Nieuwendijk en de Vereniging Spoorzicht aangedragen alternatief geen recht doet aan het uitvoerige proces dat aan de totstandkoming van het bestemmingsplan vooraf is gegaan.

Ten aanzien van J.H.W. Tinselboer onderschrijft verweerder het belang van adequate openbaar vervoersverbindingen maar heeft hij zich op het standpunt gesteld dat een verruiming van de mogelijkheden van het openbaar vervoer de bestaande verkeersproblemen niet kan oplossen.

Het oordeel van de Afdeling

2.6.2. Appellanten hebben niet door middel van onderzoeken of rapportages aannemelijk gemaakt dat het probleemoplossend vermogen van hun alternatieven gelijkwaardig moet worden geacht aan dat van de Randweg. Verweerder heeft derhalve in redelijkheid aan deze alternatieven voorbij kunnen gaan.

Verlies van areaal in de Maij en compensatie

Het standpunt van appellante

2.7. De Groene Ring stelt dat verweerder het plan ten onrechte heeft goedgekeurd omdat niet is voldaan aan de compensatieverplichting van het streekplan. Zij voert daartoe aan dat het areaalverlies in de kop van de Maij zal worden gecompenseerd op gronden die thans reeds net als de in de kop van de Maij waardevol zijn vanwege kweldruk, de samenstelling van de bodem en de hoogteligging. Uit de bodem, water- en hoogtekaarten blijkt dat de abiotische waarden van de compensatiegronden en van de gronden in de Maij die aangetast zullen worden niet wezenlijk van elkaar verschillen. Compensatie van de abiotische waarden die verloren gaan is derhalve in de Gement niet mogelijk, aldus de Groene Ring.

Het standpunt van verweerder

2.7.1. Verweerder heeft zich op het standpunt gesteld dat het voorliggende plan door middel van het plandeel met de bestemming "Natuurgebied -N-" voorziet in compensatie als bedoeld in het streekplan.

Vaststelling van de feiten

2.7.2. Aan een plandeel met een oppervlakte van 12 hectare is de bestemming "Natuurgebied -N-" toegekend.

2.7.3. Blijkens artikel 6, eerste lid, van de planvoorschriften, zijn de desbetreffende gronden bestemd voor de aanleg, ontwikkeling en duurzame instandhouding van extensief beheerde graslanden en verspreide, opgaande bos- en struweelbeplanting ten behoeve van behoud en/of herstel van natuurlijke en landschappelijke waarden, en voor extensief recreatief medegebruik. Bij de inrichting van de gronden zal het beleidsvoornemen inzake compensatie als opgenomen in het in de bijlage vervatte compensatievoorstel behorend bij deze planvoorschriften, een doorslaggevende rol spelen.

2.7.4. Ter zitting is naar voren gekomen dat de gronden thans in gebruik zijn voor de teelt van maïs en dat door bemesting een zeer voedselrijke bodem is ontstaan. Teneinde te bewerkstelligen dat op de gronden een biotoop ontstaat die gelijkwaardig is aan de biotoop in de kop van de Maij, zal een deel van de bodem worden afgegraven en zullen poelen worden aangelegd. Door deze poelen kan net als in de Maij kwelwater aan de oppervlakte komen. Door het afgraven van een deel van de voedselrijke bodem kunnen ter plaatse vochtige schraallanden en natte ruigten ontstaan. Blijkens het deskundigenbericht kan zich op deze gronden een biotoop ontwikkelen met een vergelijkbare flora en fauna als in de Maij.

Het oordeel van de Afdeling

2.7.5. Het betoog van de Groene Ring, dat de aangetaste natuurwaarden zullen worden gecompenseerd op gronden die thans reeds dezelfde waarden vertegenwoordigen slaagt niet. De toegekende bestemming, alsmede het voorgenomen beheer van de gronden brengen juist met zich dat deze waarden op de compensatiegronden, voor zover nodig worden hersteld, en dat deze gronden anders dan thans dienstig zullen zijn aan de ontwikkeling van een biotoop die gelijkwaardig kan worden geacht aan de biotoop in de kóp van de Maij die zal worden aangetast.

Speciale beschermingszone "Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek"

Standpunt appellanten

2.8. De Groene Ring en Chr. Braakensiek stellen dat verweerder ten onrechte goedkeuring heeft verleend aan het plan. Zij voeren daartoe aan dat de aanleg van de Randweg, gelet op het areaalverlies, leidt tot aantasting van de Speciale Beschermingszone "Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek" (hierna: "de SBZ").

B.O.M. Nieuwendijk en de Vereniging Spoorzicht stellen dat de geluidsbelasting vanwege de Randweg in het van de SBZ deeluitmakende gebied "Bossche Broek" niet is onderzocht, voor zover het betreft de geluidsbelasting vanwege het tracédeel tussen de achterzijde van Motel De

Witte en het begin van de tunnelbak.

Het standpunt van verweerder

2.8.1. Verweerder heeft zich op het standpunt gesteld dat de aanleg van de Randweg geen significante gevolgen zal hebben voor de SBZ. Hij heeft er daarbij op gewezen dat uit onderzoek is gebleken dat het areaal dat kan worden aangetast niet het leefgebied of het potentiële leefgebied van de zich kwalificerende vlindersoorten pimpernelblauwtje en donker pimpernelblauwtje betreft. Het habitatype "grasland met Molinia op kalkhoudende, venige of lemige kleibodem" waarvoor de SBZ zich kwalificeert, komt volgens verweerder in het plangebied niet voor.

Naar de geluidsbelasting op het van de SBZ deels uitmakende "Bossche Broek" vanwege het door appellanten genoemde tracédeel is volgens verweerder wél onderzoek gedaan in het MER.

Vaststelling van de feiten

2.8.2. Het plangebied ligt deels in het gebied Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek, dat op grond van Richtlijn 92/43/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 mei 1992 inzake de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna (verder: de Habitatrichtlijn) is aangemeld als speciale beschermingszone. Bij beschikking van de Europese Commissie van 7 december 2004 is dit gebied geplaatst op de lijst van gebieden van communautair belang voor de Atlantische biogeografische regio.

2.8.3. Reden voor de aanmelding van vorenbedoeld gebied is voor zover hier van belang het voorkomen van het habitatype "grasland met Molinia op kalkhoudende, venige of lemige kleibodem" (blauwgrasland) alsmede het voorkomen van de vlindersoorten pimpernelblauwtje en donker pimpernelblauwtje.

2.8.4. De SBZ heeft een totale oppervlakte van 1174 ha. Door de uitvoering van het bestemmingsplan zal in het van de SBZ deels uitmakende gebied de Maij 3,4 hectare areaal worden aangetast. Uit het MER kan worden afgeleid dat deze aantasting onder meer optreedt als gevolg van de verschuiving van het Drongelens kanaal in westelijke richting, waardoor het kanaal deels binnen de SBZ komt te liggen. Voorts zal een deel van het tracé in de kop van de Maij worden gesitueerd, alwaar het bestemmingsplan voorziet in een aansluiting van de Randweg op de Magistratenlaan. Tot slot zal het dijklichaam van de voormalige Langstraatspoorlijn over een lengte van ongeveer 100 meter in zuidelijke richting worden verlegd, zodat het in zoverre in de SBZ komt te liggen. Blijkens het MER bestaat het oppervlak dat zal worden aangetast uit kruidenrijk witbolgrasland. Dit type grasland komt niet voor op de lijst van habitattypen waarvoor het gebied is aangemeld. Het habitatype "grasland met Molinia op kalkhoudende, venige of lemige kleibodem" (blauwgrasland) komt blijkens het MER voor in de van de SBZ deels uitmakende gebieden "Moerputten" en "Bossche Broek". In de huidige situatie komt het habitatype niet binnen het plangebied voor en dit zal blijkens het MER in de referentiesituatie ook niet het geval zijn.

2.8.5. Blijkens bladzijde 72 van het MER zijn het pimpernelblauwtje en het donker pimpernelblauwtje in 1990 in Nederland opnieuw geïntroduceerd door exemplaren uit te zetten in het gebied "Moerputten". Blijkens het MER zijn thans kleine populaties van deze vlinders in het gebied aanwezig. De verspreiding van de vlinders verloopt volgens het MER moeizaam, hetgeen onder meer voortkomt uit de honkvastheid van deze soorten. De genoemde dagvlindersoorten komen thans niet in het plangebied voor zodat een aantasting van de natuurlijke kenmerken blijkens het MER niet aan de orde is.

2.8.6. Het gebied "Moerputten" ligt blijkens een ter zitting getoonde kaart hemelsbreed op een afstand van ongeveer 3,5 kilometer van het plangebied. Het gebied "Bossche Broek" ligt hemelsbreed op een afstand van ongeveer één kilometer van het plangebied. Tussen het plangebied en het Bossche Broek loopt het tracé van de spoorlijn Eindhoven-'s-Hertogenbosch v.v. en het tracé van de Vughterweg. Tussen beide tracés ligt het woongebied Vught-Noord.

2.8.7. In het MER, bladzijde 170 en 171, is vermeld dat de aanleg van de Randweg en de daarmee gepaard gaande verschuiving van het verkeer van de Vughterweg naar de Randweg, leidt tot een afname van de geluidsbelasting in het "Bossche Broek". Ter onderbouwing van deze conclusie is als maatstaf een meetpunt op de Vughterweg, ter hoogte van de Isabellalaan, gehanteerd.

Het oordeel van de Afdeling

2.8.8. Anders dan B.O.M. Nieuwendijk en de Vereniging Spoorzicht stellen, is de geluidsbelasting vanwege de Randweg op het "Bossche Broek" wel in het MER onderzocht. Niet aannemelijk is geworden dat berekeningen aan de hand van een meetpunt op het door appellanten genoemde tracédeel - een ander meetpunt dan in het MER is gebruikt - tot een andere conclusie zouden hebben geleid dan de conclusie die terzake van de geluidsbelasting op het "Bossche Broek" in het MER is getrokken. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat voor zowel het in het MER gebruikte meetpunt als voor een meetpunt op het door appellanten genoemde tracédeel geldt dat na de ingebruikname van de Randweg op deze punten sprake zal zijn van een verschuiving van de verkeersstroom in westelijke richting, verder verwijderd van het Bossche Broek. Verweerder heeft er derhalve vanuit kunnen gaan dat voor een verstoring van het van de SBZ deels uitmakende Bossche Broek vanwege een toeneming van geluidsbelasting, niet gevreesd hoeft te worden.

Verweerder heeft zich voorts, gelet op het MER, op goede gronden op het standpunt gesteld dat het areaal dat zal worden aangetast niet van betekenis is voor de kwalificerende vlindersoorten in de SBZ. Voorts heeft verweerder er van kunnen uitgaan dat het habitatype "grasland met Molinia op kalkhoudende, venige of lemige kleibodem" in het plangebied niet voorkomt. Nu het plangebied voorts op ruime afstand is gelegen van het leefgebied van de kwalificerende vlindersoorten en eveneens op ruime afstand van de gronden waarop het habitatype blauwgrasland voorkomt, is de Afdeling van oordeel dat verweerder er vanuit heeft kunnen gaan dat het

bestemmingsplan geen significante gevolgen zal hebben voor de SBZ.

Voorts bestaat geen aanleiding te oordelen dat verweerder in redelijkheid de aantasting van het areaal niet heeft kunnen aanvaarden. De Afdeling neemt daarbij in aanmerking dat uit de stukken, waaronder het rapport van de deskundige, genoegzaam blijkt dat het plan in ruime mate voorziet in compensatie van dit areaalverlies door op gronden grenzend aan de SBZ de ontwikkeling van een biotoop mogelijk te maken die gelijkwaardig kan worden geacht aan de biotoop die als gevolg van de aanleg van de Randweg zal worden aangetast.

Aantasting en compensatie ecologische verbindingszone

2.9. De Groene Ring en Chr. Braakensiek stellen dat verweerder ten onrechte goedkeuring heeft verleend aan het plan. Zij voeren daartoe aan dat verweerder heeft miskend dat de passage van de Randweg via een brug op pijlers over het Drongelens kanaal en de situering van de aansluiting van de Randweg op de Magistratenlaan in de kop van de Maij de ecologische verbinding tussen het Bossche Broek en de Maij zal aantasten.

Het functieverlies van deze ecologische verbindingszone als gevolg van de aanleg van de Randweg had volgens appellanten in het voorliggende plan gecompenseerd moeten worden door de aanleg van een tweede ecologische verbindingszone ter hoogte van Fort Isabella mogelijk te maken. Nu het voorliggende plan daarin niet voorziet, is het plan volgens appellanten in strijd met het streekplan.

Appellanten betogen voorts dat door de aanleg van de Randweg de ruimte die resteert voor de aanleg van een nieuwe verbindingszone ter hoogte van Fort Isabella dermate smal is dat deze niet adequaat zal functioneren.

Het standpunt van verweerder

2.9.1. Verweerder heeft in deze door appellanten ingebrachte bedenkingen geen aanleiding gezien goedkeuring te onthouden aan het plan. Volgens verweerder heeft de aanleg van de Randweg als in het plan voorzien geen onaanvaardbare gevolgen voor het functioneren van de ecologische verbinding tussen het Bossche Broek en de Gement. Daarbij heeft verweerder erop gewezen dat door de vele ruimtelijke barrières thans nauwelijks uitwisseling van landgebonden soorten tussen beide gebieden mogelijk is. De aanleg van de Randweg levert volgens verweerder geen zodanige extra aantasting op dat compensatie op grond van het streekplan is geboden.

Verweerder erkent evenwel het belang van een oplossing van dit knelpunt en heeft benadrukt dat de beschikbare ruimte door de aanleg van de Randweg weliswaar zal worden beperkt, maar dat de resterende ruimte ter hoogte van Fort Isabella voldoende is om een tweede verbindingszone aan te leggen. Tussen de gemeente 's-Hertogenbosch en de provincie Noord-Brabant zijn inmiddels financiële afspraken gemaakt over de aanleg van deze verbindingszone. Naar verwachting zal deze gelijktijdig met de aanleg van de Randweg worden gerealiseerd. Volgens verweerder wordt op deze wijze een juiste invulling gegeven aan het provinciale beleid, inhoudende dat bij de

aanleg van wegen gezocht wordt naar mogelijkheden om meer te doen voor natuur en landschap dan op grond van het provinciaal compensatiebeleid noodzakelijk is. Gelet op de gemaakte afspraken heeft verweerder het standpunt ingenomen dat geen aanleiding bestaat goedkeuring te onthouden aan het bestemmingsplan, om de reden dat het plan niet voorziet in een ecologische verbindingszone bij Fort Isabella.

Vaststelling van de feiten

2.9.2. De door partijen bedoelde ecologische zone verbindt het Bossche Broek met de Gement, waarvan onder meer de Maij deel uitmaakt. De gebieden worden thans van elkaar gescheiden door het Drongelens kanaal, de spoorlijn Eindhoven-'s-Hertogenbosch, de Vughterweg, het tussen de spoorlijn en de Vughterweg gelegen woongebied Vught-Noord, en de rivier de Dommel.

2.9.3. In 2001 is door Alterra het rapport "Ecologische verbindingszone bij Randweg 's-Hertogenbosch" uitgebracht. In het rapport is onder meer vermeld dat de Vughterweg, de spoorlijn, en het woongebied Vught-Noord de uitwisseling van landgebonden soorten bemoeilijken. In het deskundigenbericht wordt erop gewezen dat ook het Drongelens kanaal, dat parallel ligt aan de spoorlijn, in de huidige situatie de uitwisseling van landgebonden diersoorten bemoeilijkt. Door de verschuiving van het kanaal in oostelijke richting zal de bocht in het kanaal ter hoogte van het woongebied Vught-Noord worden verbreed, hetgeen blijkens het deskundigenbericht nadelig is voor de uitwisseling van landgebonden diersoorten. Daar staat blijkens het deskundigenbericht tegenover dat het Drongelens kanaal zijn functie ten behoeve van water- en oevergebonden soorten kan blijven vervullen.

2.9.4. De gemeente 's-Hertogenbosch is voornemens een ecologische verbindingszone aan te leggen om de uitwisseling van landgebonden soorten tussen het Bossche Broek en de Gement mogelijk te maken. De plannen voorzien blijkens het deskundigenbericht in de aanleg van een reeks van faunapassages. Een van de passages is voorzien op de thans onbebouwde ruimte tussen de bebouwing op het terrein van Fort Isabella en de ten noorden daarvan gelegen woningen. Blijkens het deskundigenbericht heeft de onbebouwde ruimte thans een breedte van 120 meter. Deze zal door de aanleg van de tunnelbak onder de spoorlijn Eindhoven-'s-Hertogenbosch worden teruggebracht naar ongeveer een breedte van 40 meter.

2.9.5. Op de streekplankaart is geen ecologische verbindingszone aangeduid tussen het Bossche Broek en de Gement.

2.9.6. Uit paragraaf 2.4.2 van het streekplan blijkt dat het provinciale beleid bij de aanleg van wegen onder meer inhoudt dat gezocht wordt naar mogelijkheden om meer te doen voor natuur en landschap dan verplicht is op grond van het compensatiebeleid voor natuur en landschap.

Het oordeel van de Afdeling

2.9.7. De Afdeling is van oordeel dat verweerder er vanuit heeft kunnen gaan dat de ruimtelijke barrières in de huidige situatie slechts in zeer beperkte mate uitwisseling van landgebonden soorten tussen het Bossche Broek en de Gement mogelijk maken. Uit de stukken en het verhandelde ter zitting is genoegzaam naar voren gekomen dat de aanleg van de Randweg, meer in het bijzonder de aansluiting van de Randweg op de Magistratenlaan in de kop van de Maij, de tunnelbak onder de spoorlijn, en de passage van de Randweg via een brug op pijlers over het Drongelens kanaal, geen onaanvaardbare extra belemmeringen voor de uitwisseling van landgebonden soorten tussen het Bossche Broek en de Gement met zich zal brengen. Verweerder heeft zich derhalve in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat geen sprake is van functieverlies dat noopt tot compensatie ingevolge het streekplan, nog daargelaten dat op de streekplankaart geen ecologische verbindingszone is aangeduid tussen het Bossche Broek en de Gement. Verweerder heeft zich op goede gronden op het standpunt gesteld dat de aanleg van de zone moet worden gezien in het licht van het provinciale beleid, inhoudende dat waar mogelijk bij de aanleg van wegen gestreefd wordt naar verbeteringen van natuur en landschap, buiten de verplichte compensatie om.

Er bestaat geen aanleiding te oordelen dat verweerder heeft miskend dat door de Randweg onvoldoende ruimte resteert voor de aanleg van aan adequate verbindingszone voor landgebonden soorten. Weliswaar wordt door de voorziene tunnelbak de beschikbare ruimte voor uitwisseling ten noorden van fort Isabella teruggebracht van een breedte van 120 meter naar een breedte van 40 meter, maar uit de stukken en het verhandelde ter zitting is niet aannemelijk geworden dat de verbindingszone door deze beperking van de ruimte onvoldoende zal kunnen functioneren. Uit het verhandelde ter zitting is voorts genoegzaam naar voren gekomen dat financiering en aanleg van de zone in voldoende mate zijn verzekerd.

Luchtkwaliteit

Het standpunt van appellanten

2.10. B.O.M. Nieuwendijk en de "Vereniging Spoorzicht" stellen dat verweerder het bestemmingsplan ten onrechte heeft goedgekeurd omdat de effecten van de Randweg op de luchtkwaliteit ter plaatse van de woningen aan de Willem van Oranjelaan onjuist zijn beoordeeld. Appellanten voeren in dit verband aan dat de effecten van de spoorlijn Eindhoven-'s-Hertogenbosch niet in het onderzoek zijn betrokken. Voorts is volgens appellanten in het verrichte onderzoek ten onrechte geen meetpunt opgenomen aan de Willem van Oranjelaan. Voorts betogen appellanten dat in het verrichte onderzoek er ten onrechte vanuit is gegaan dat de doelstellingen over het terugdringen van de mobiliteit uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer worden gerealiseerd. Dit brengt volgens appellanten met zich dat van onjuiste verkeersintensiteiten is uitgegaan.

Voorts stellen appellanten dat verweerder de positieve en de negatieve effecten van het plan op de luchtkwaliteit heeft gesaldeerd, maar dat ten onrechte niet inzichtelijk is gemaakt op hoeveel bewoners de verbetering en de verslechtering betrekking heeft. Daardoor kan niet worden

beoordeeld of per saldo sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit.

Het standpunt van verweerder

2.10.1. Verweerder heeft zich op het standpunt gesteld dat uit onderzoek blijkt dat per saldo sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van de aanleg van de Randweg.

Vaststelling van de feiten

2.10.2. Bij haar oordeelsvorming gaat de Afdeling uit van de volgende als vaststaand aangenomen gegevens.

2.10.3. Ingevolge artikel 7, eerste lid, van het Blk 2005, welk besluit met terugwerkende kracht tot 4 mei 2005 in werking is getreden, nemen bestuursorganen bij de uitoefening van bevoegdheden dan wel bij de toepassing van wettelijke voorschriften die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit, de in paragraaf 2 genoemde grenswaarden voor onder meer zwevende deeltjes in acht.

2.10.4. De resultaten van het onderzoek naar gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit zijn neergelegd in het Rapport Luchtkwaliteit van 4 november 2004. Verweerder heeft dit rapport betrokken bij de goedkeuring van het bestemmingsplan.

2.10.5. Uit paragraaf 3.3 van het rapport blijkt dat er de effecten op de luchtkwaliteit zijn onderzocht op basis van variant 70-1. Dit betreft de situatie dat de maximale snelheid op de Randweg 70 km per uur bedraagt. Voorts wordt er ten aanzien van de gehanteerde verkeersintensiteiten in deze rekenvariant van uitgegaan dat de in het zogenoemde Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (hierna: SVV II) neergelegde doelstelling tot het terugdringen van automobiliteit zal worden gerealiseerd.

2.10.6. Op bladzijde 119 van het MER is het volgende vermeld. "(...) Inmiddels moet er rekening mee worden gehouden dat de beleidsdoelen van het SVV-II" niet worden gehaald. Landelijk is de mobiliteit ten opzichte van 1986 met 45% toegenomen, terwijl de beleidsdoelstelling 35% is. Daarom is voor de planvorming van de Randweg ook een model (scenario 2) doorgerekend waarin rekening gehouden is met het niet realiseren van de beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer (...)"

2.10.7. Tabel 5.15 van het MER geeft voor zover hier van belang, een overzicht van de verkeersintensiteiten voor een aantal relevante wegvakken in het jaar 2015, uitgaande van het terugdringen van de automobiliteit overeenkomstig de doelstelling van het SVV II (scenario 1). Tabel 5.16 van het MER geeft voor zover hier van belang, een overzicht van de verkeersintensiteiten voor de eerder genoemde wegvakken in het jaar 2015, uitgaande van het niet realiseren van de hiervoor genoemde doelstelling van het SVV II (scenario 2). Uit deze tabellen kan worden afgeleid dat de verkeersintensiteiten op de genoemde wegvakken, uitgedrukt in het aantal motorvoertuigen per etmaal, in scenario 2 hoger zijn dan in

scenario 1. Het verschil is per wegvak weergegeven en varieert van een toename van 2% op de Kampdijklaan tot een toename van 14% op het centrale deel van de Vlijmenseweg.

Het oordeel van de Afdeling

2.10.8. In het Rapport Luchtkwaliteit zijn verkeersintensiteiten uitgaande van scenario 1 toegepast. Deze moeten gelet op het MER als te laag worden beschouwd. Verweerder kon zijn conclusie dat het Blk 2005 niet in de weg staat aan de goedkeuring van het bestemmingsplan, derhalve niet uitsluitend op dit rapport baseren. Gelet hierop moet worden geoordeeld dat het bestreden besluit in zoverre is genomen in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid. Het beroep van B.O.M. Nieuwendijk en de "Vereniging Spoorzicht" is in zoverre gegrond, zodat het bestreden besluit wegens strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) dient te worden vernietigd.

2.10.9. Ter zitting is door de gemeenteraad van 's-Hertogenbosch aan de Afdeling verzocht toepassing te geven aan de in artikel 8:72, vierde lid, van de Awb, gegeven bevoegdheid, nu volgens hem uit nader ingediende onderzoeken van 26 maart 2006 en 12 mei 2006 blijkt dat het Blk 2005 niet in de weg staat aan goedkeuring van het bestemmingsplan. Desgevraagd is ter zitting komen vast te staan dat in deze aanvullende onderzoeken ook is gerekend met het hiervoor genoemde scenario 1, zodat aan deze onderzoeken hetzelfde gebrek kleeft als aan het Rapport Luchtkwaliteit. Er bestaat derhalve reeds hierom geen aanleiding toepassing te geven aan artikel 8:72, vierde lid van de Awb. De Afdeling laat in het midden of deze rapporten niet zodanig laat in de procedure zijn ingebracht, dat deze wegens strijd met de goede procesorde niet ten grondslag gelegd kunnen worden aan een oordeel van de Afdeling ingevolge artikel 8:72, vierde lid van de Awb.

Het reconstructieplan "Maas en Meierij"

Het standpunt van appellante

2.11. De Groene Ring stelt dat verweerder heeft miskend dat het Reconstructieplan "Maas en Meierij" in de weg staat aan de goedkeuring van het bestemmingsplan. Daartoe voert zij aan dat het plangebied blijkens voornoemd reconstructieplan waarden vertegenwoordigt die zich niet verdragen met de aanleg van de Randweg.

Het standpunt van verweerder

2.11.1. Verweerder heeft zich op het standpunt gesteld dat het reconstructieplan "Maas en Meierij" rekening houdt met de aanleg van de Randweg. Ook overigens staat het reconstructieplan volgens verweerder niet in de weg aan de goedkeuring van het bestemmingsplan. Daarbij heeft verweerder er op gewezen dat uit onderzoek is gebleken dat vanwege de aanleg van de Randweg geen hydrologische effecten zijn te verwachten. De aanleg van een deel van het tracé op gronden die in het reconstructieplan

zijn aangeduid als "Beschermingszone natte natuurparel" zal derhalve overeenkomstig de doelstelling van het reconstructieplan, niet leiden tot een verslechtering van de hydrologische situatie in de natuurparel zelf, aldus verweerder.

Vaststelling van de feiten

2.11.2. Het reconstructieplan "Maas en Meierij" (hierna: het reconstructieplan) is in werking getreden op 29 juli 2005.

2.11.3. In artikel 27, eerste lid, van de Reconstructiewet concentratiegebieden is bepaald dat in het reconstructieplan overeenkomstig artikel 11, zesde lid, of artikel 19, vierde lid, aangewezen delen van het reconstructiegebied het reconstructieplan geldt als een voorbereidingsbesluit als bedoeld in artikel 21, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Artikel 21, vierde tot en met zesde lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is niet van toepassing. Het reconstructieplan geldt voor die delen van het reconstructiegebied niet meer als voorbereidingsbesluit indien voor de desbetreffende onderdelen van het reconstructiegebied een bestemmingsplan in overeenstemming met het reconstructieplan van kracht is geworden.

2.11.4. Een deel van het tracé is gelegen op gronden die in het reconstructieplan zijn aangeduid als "Extensiveringsgebied-natuur (planologische doorwerking)". Een extensiveringsgebied is volgens de Reconstructiewet een "ruimtelijk begrensd gedeelte van het reconstructiegebied met het primaat wonen of natuur, waar uitbreiding, hervestiging of nieuwvestiging van in ieder geval intensieve veehouderij onmogelijk is of in het kader van de reconstructie onmogelijk wordt gemaakt.

De planologische doorwerking als bedoeld in artikel 27, eerste lid van de Reconstructiewet is in extensiveringsgebieden blijkens bladzijden 111 en 112 van het reconstructieplan gericht op het weren van nieuwe vestigingen van intensieve veehouderijen en het beperken van uitbreiding van bestaande vestigingen van intensieve veehouderijen.

2.11.5. Op de plankaart van het reconstructieplan is het gebied "Moerputten" aangeduid als "natte natuurparel". Natte natuurparels zijn natuurgebieden die bijzonder gevoelig zijn voor waterkwantiteit en waterkwaliteit. Om te voorkomen dat de natte natuurparels verder verdrogen, wordt blijkens het reconstructieplan een beschermingsbeleid gevoerd. Dit beschermingsbeleid geldt voor de natte natuurparels, inclusief een zone van gemiddeld 500 meter daaromheen, de zogenoemde 'beschermingszone natte natuurparel'.

Een deel van de gronden waarop het tracé is voorzien is in het reconstructieplan aangeduid als "beschermingszone natte natuurparel (planologische doorwerking)". In paragraaf 11.6.3 van het reconstructieplan is, voor zover hier van belang, het volgende vermeld: "In dit reconstructieplan worden maatregelen voorgesteld om met prioriteit de sectorale waterdoelen in natte natuurparels te behalen. Om te voorkomen dat de huidige hydrologische situatie van de natte natuurparels verder verslechtert, wordt er een beschermingsbeleid gevoerd. Dit

beschermingsbeleid heeft betrekking op de natte natuurparels, inclusief de zogenaamde 'beschermingszone natte natuurparel' (een zone van gemiddeld 500 meter daaromheen). (...) Het beleid in deze gebieden is gericht op het verbeteren van de condities voor de natuur en externe bescherming voor ingrepen die een ongewenste beïnvloeding van natuurwaarden kunnen hebben. Er is een hydrologisch standstill van toepassing. Er mogen in het gebied of in de omgeving geen activiteiten plaatsvinden die een verslechtering van de situatie in de natte natuurparel tot gevolg hebben."

2.11.6. De effecten van de aanleg van de Randweg op de waterhuishouding in het plangebied en de omgeving zijn in hoofdstuk 7.4 van het MER beschreven. Blijkens het MER heeft de Randweg naar verwachting geen effect op de kwaliteit van het kwelwater. De aanleg van de Randweg zal blijkens het MER voorts geen effect hebben op de grondwaterstanden en de waterbalans van het landelijk gebied.

In het rapport "Onderzoek naar het optreden van diepe kwel in relatie tot de bouw van de Randwegtunnel" van 26 oktober 2004 is vermeld dat de plaatsing van de tunnelbak slechts beperkt effect heeft op de huidige stroomrichting van het grondwater, omdat de tunnelbak relatief parallel loopt aan de heersende grondwaterstroming in de dekzandrug ter plaatse van de tunnelbak. Het effect van het plaatsen van de tunnelbak in de dekzandrug is blijkens het rapport minimaal van invloed op de grondwaterkwaliteit en op het voorkomen van diep kwelwater in de Gement en in de Maij, aldus het rapport.

2.11.7. Blijkens de plankaart van het reconstructieplan ligt het plangebied buiten de begrenzing van de regionale natuur- en landschapseenheid "Loonse en Drunense Duinen". Op bladzijde 107 van het reconstructieplan is vermeld dat bij de begrenzing van de regionale natuur- en landschapseenheid (RNLE) "Loonse en Drunense Duinen" rekening is gehouden met de verschuiving van het Drongelens kanaal en de aanleg van de zuidwestelijke rondweg 's-Hertogenbosch. Blijkens het reconstructieplan is een RNLE bedoeld om een harde bescherming te bieden tegen verstedelijking en aanverwante grootschalige versteningen die niet bij het gebied passen, zoals kassencomplexen, varkensparken, nieuwe grootschalige verblijfsrecreatie en andere grootschalige functieveranderingen.

Het oordeel van de Afdeling

2.11.8. Het tracé van de Randweg is voorzien op gronden die buiten de begrenzing van de RNLE "Loonse en Drunense Duinen" zijn gesitueerd. Daaruit, alsmede uit de omstandigheid dat bij de begrenzing juist rekening is gehouden met de aanleg van de Randweg, kan worden afgeleid dat het reconstructieplan "Maas en Meijerij" stedelijke ontwikkelingen op de gronden waarop de Randweg is voorzien, niet uitsluit.

De planologische doorwerking als bedoeld in artikel 27, eerste lid, van de Reconstructiewet in de als "extensiveringsgebied-natuur" gezoneerde gebieden is blijkens het reconstructieplan gericht op het weren van intensieve veehouderijen en het beperken van de omvang van bouwblokken van bestaande intensieve veehouderijen. De doorwerking is niet gericht op

het weren van nieuwe infrastructuur.

Voor zover een deel van het tracé is voorzien op gronden die in het reconstructieplan zijn aangeduid als "beschermingszone natte natuurparel (planologische doorwerking)" heeft verweerder zich op basis van de verrichte onderzoeken in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de hydrologische situatie in de natte natuurparel "Moerputten" niet in betekenende mate zal verslechteren als gevolg van de aanleg van de Randweg. Aan het in het reconstructieplan neergelegd uitgangspunt van "hydrologisch standstill" wordt derhalve geen afbreuk gedaan door de aanleg van de Randweg.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling geen aanknopingspunt voor het oordeel dat verweerder het voorliggende plan ten onrechte heeft goedgekeurd omdat het reconstructieplan daaraan in de weg staat.

Geluidsbelastingkaarten en actieplannen

Het standpunt van appellanten

2.12. B.O.M. Nieuwendijk en anderen stellen dat verweerder het bestemmingsplan ten onrechte heeft goedgekeurd omdat de raad bij de vaststelling van het plan in strijd met de Wet geluidhinder geen geluidsbelastingkaarten en actieplannen heeft vastgesteld.

Het standpunt van verweerder

2.12.1. Verweerder heeft geen aanleiding gezien in het ontbreken van geluidsbelastingkaarten en actieplannen als door appellanten bedoeld goedkeuring te onthouden aan het bestemmingsplan.

Toepasselijk recht

2.12.2. Voor de beoordeling van het standpunt van appellanten zijn de op 18 juli 2004 in werking getreden artikelen 115 tot en met 123b van de Wet geluidhinder van belang.

2.12.3. Uit het samenstel van deze bepalingen volgt, voor zover hier van belang, dat uiterlijk vóór 30 juni 2007 geluidsbelastingkaarten en uiterlijk vóór 18 mei 2008 actieplannen vastgesteld moeten zijn voor in voornoemde artikelen aangewezen rijkswegen, provinciale wegen en wegen die zijn gelegen in door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening, en Milieubeheer aangewezen agglomeraties met ten minste 250.000 inwoners. Voor de door de Minister aangewezen agglomeraties van ten minste 100.000 inwoners en overige aangewezen rijkswegen en provinciale wegen moeten de eerste geluidsbelastingkaarten uiterlijk vóór 30 juni 2012 en de eerste actieplannen uiterlijk vóór 18 mei 2013 zijn vastgesteld. Na de eerste vaststelling moeten de geluidsbelastingkaarten en de actieplannen ten minste eens in de vijf jaar opnieuw worden gezien en zo nodig herzien. Zij worden daartoe om de vijf jaar al dan niet gewijzigd opnieuw vastgesteld.

Het oordeel van de Afdeling

2.12.4. Ten tijde van het nemen van het bestreden besluit op 20 september 2005 was de termijn waarbinnen voldaan dient te zijn aan een eventuele wettelijke verplichting ten behoeve van de Randweg een geluidsbelastingkaart en een actieplan vast te stellen nog niet verstreken. Een oordeel over de vraag of het bestemmingsplan al dan niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening of het recht vanwege het niet nakomen van voorgenoemde verplichtingen kan derhalve achterwege blijven.

Afrit ten behoeve van Vughtse noordelijke ontsluitingsweg

Standpunt appellanten

2.13. P.A. Dekker en anderen stellen dat verweerder ten onrechte goedkeuring heeft verleend aan een plandeel met de bestemming "Verkeersdoeleinden Vw" en een plandeel met de bestemming "Spoorwegdoeleinden SW". Daardoor voorziet het plan volgens hen ten onrechte in een afrit die de Randweg zal aansluiten op de eventueel te realiseren zogenoemde Vughtse noordelijke ontsluitingsweg. Appellanten betogen dat het opnemen van deze afrit in het voorliggende plan voorbarig is omdat daarmee vooruitgelopen wordt op de keuze voor het definitieve tracé van de noordelijke ontsluitingsweg.

Het standpunt van verweerder

2.13.1. Verweerder heeft geen aanleiding gezien de bestreden plandelen in strijd met een goede ruimtelijke ordening te achten en daaraan goedkeuring verleend. Hij heeft daarbij het standpunt ingenomen dat het de raad in beginsel vrij staat de begrenzing van een bestemmingsplan vast te stellen.

Vaststelling van de feiten

2.13.2. Uit het verhandelde ter zitting is gebleken dat de aanleg van de noordelijke ontsluitingsweg in Vught wordt ingegeven door de huidige problematische verkeersafwikkeling in Vught Noord, en door de noodzaak de verkeersonveilige spoorwegovergang Loonse Baan te sluiten.

2.13.3. Het tracé voor de noordelijke ontsluitingsweg dat de voorkeur heeft van de gemeente Vught loopt gedeeltelijk ten zuiden van Fort Isabella, van de Kampdijklaan via een tunnelpassage onder de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Vught naar de Randweg.

2.13.4. Het bestreden plandeel heeft blijkens de plankaart betrekking op vorenbedoelde tunnelpassage en enige aansluitende gronden op het grondgebied van de gemeente Vught. Deze tunnel dient blijkens de stukken ter vervanging van de spoorwegovergang Loonse Baan.

2.13.5. Uit de stukken is gebleken dat de kosten voor het afsluiten van de verkeersonveilige spoorwegovergang Loonsebaan en de aanleg van de nieuwe passage tot 2010 kunnen worden gefinancierd uit het zogenoemde Programma Verbetering Veiligheid Overwegen. Ten einde de tijdige aanleg en daarmee de financiering van de tunnelpassage veilig te stellen, is deze in het

voorliggende bestemmingplan opgenomen.

Het oordeel van de Afdeling

2.13.6. Gelet op de systematiek van de Wet op de Ruimtelijke Ordening komt de gemeenteraad in beginsel een grote mate van beleidsvrijheid toe bij het bepalen van de begrenzings van een bestemmingsplan.

Deze vrijheid strekt echter niet zo ver dat de gemeenteraad een begrenzing kan vaststellen die in strijd met een goede ruimtelijke ordening moet worden geoordeeld of anderszins in strijd is met het recht.

Gelet op de stukken en het verhandelde ter zitting heeft verweerder zich in dit geval in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de vastgestelde planbegrenzing niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en is deze ook overigens terecht goedgekeurd.

Verweerder heeft daarbij een doorslaggevend gewicht mogen toekennen aan het belang dat is gediend met de tijdige aanleg en daarmee de financiering van de tunnelpassage. Voorts neemt de Afdeling in aanmerking dat het opnemen van de tunnelpassage in het voorliggende plan niet met zich brengt dat het tracé van de noordelijke ontsluitingsweg dat de voorkeur heeft van de gemeente Vught, in de daarvoor bestemde procedure niet meer ten volle aan de orde kan komen.

Slotconclusie

2.14. Nu het goedkeuringsbesluit op de grondslag van het beroep van B.O.M. Nieuwendijk en de "Vereniging Spoorzicht" dient te worden vernietigd, zijn de beroepen van de vereniging "De Groene Ring", Chr. Braakensiek, J.H.W. Tinselboer, en P.A. Dekker en anderen, die zich eveneens keren tegen de goedkeuring van het plan of een gedeelte daarvan, eveneens gegrond, ondanks dat in hetgeen zij hebben aangevoerd geen grond bestond voor verweerder om het bestemmingsplan in strijd met een goede ruimtelijke ordening te achten.

Proceskostenveroordeling

2.15. Verweerder dient op na te melden wijze in de proceskosten van B.O.M. Nieuwendijk en de vereniging "Vereniging Spoorzicht, en P.A. Dekker en anderen te worden veroordeeld. Ten aanzien van de vereniging "De Groene Ring", Ch. Braakensiek en J.H.W. Tinselboer is niet gebleken van proceskosten die voor vergoeding in aanmerking komen.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

- I. verklaart de beroepen gegrond;
- II. vernietigt het besluit van het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant van 20 september 2005, kenmerk 1082997.
- III. veroordeelt het college van gedeputeerde staten van Noord-Brabant tot vergoeding van de in verband met de behandeling van de beroepen opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 145,84 (zegge: honderdvijfenveertig euro en vierentachtig cent), het bedrag dient als volgt door de provincie Noord-Brabant onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald:
 - aan P.A. Dekker en anderen tezamen: een bedrag van € 73,27 (zegge: drieënzeventig euro en zevenentwintig cent),
 - aan B.O.M. Nieuwendijk en de vereniging "Vereniging Spoorzicht" tezamen: een bedrag van € 72,57 (zegge: tweeënzeventig euro en zevenenvijftig cent);
- IV. gelast dat de provincie Noord-Brabant aan appellanten het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht ten bedrage van
 - € 276,00 (zegge: tweehonderdzesenzeventig euro) voor de vereniging "De Groene Ring",
 - € 138,00 (zegge: honderdachtendertig euro) voor P.A. Dekker en anderen,
 - € 138,00 (zegge: honderdachtendertig euro) voor B.O.M. Nieuwendijk en anderen,
 - € 138,00 (zegge: honderdachtendertig euro) voor Chr. Braakensiek,
 - € 138,00 (zegge: honderdachtendertig euro) voor J.H.W. Tinselboer, vergoedt.

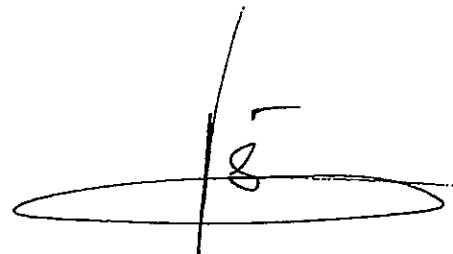
Aldus vastgesteld door mr. P.J.J. van Buuren, Voorzitter, en mr. R. van der Spoel en mr. M.W.L. Simons-Vinckx, Leden, in tegenwoordigheid van mr. W.H. Tilmans, ambtenaar van Staat.

w.g. Van Buuren
Voorzitter

w.g. Tilmans
ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 22 november 2006

Voor eensluidend afschrift,
de Secretaris van de Raad van State,
voor deze,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'V' and 'S' intertwined, with a horizontal line crossing through the middle.

mr. H.H.C. Visser,
directeur Bestuursrechtspraak

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	Langzaamverkeerroutes	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

Voorschriften

C

Paragraaf I

Inleidende voorschriften

Artikel 1 – Begripsomschrijvingen

In deze voorschriften wordt verstaan onder:

1. **bebouwing:**
één of meer gebouwen en/of bouwwerken,
geen gebouwen zijnde;
2. **bestaand bouwwerk:**
een bouwwerk, dat:
 - op het moment van het ter inzage leggen van het ontwerp van dit plan bestaat of in uitvoering is;
 - na dat tijdstip is of mag worden gebouwd krachtens een bouwvergunning, waarvoor de aanvraag voor dat tijdstip is ingediend;
3. **bestemmingsvlak:**
een op de plankaart aangegeven vlak met een zelfde bestemming;
4. **bestemmingsgrens:**
een op de plankaart aangegeven lijn, die de grens vormt van een bestemmingsvlak;
5. **bouwen:**
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk;

6. *bouwwerk:*

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, welke hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

7. *gebouw:*

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt, met dien verstande dat een carport steeds als een gebouw wordt aangemerkt;

8. *landschappelijke waarde:*

de aan een gebied toegekende waarde, die bepaald wordt door de onderlinge samenhang en beïnvloeding van de levenloze en levende natuur (met inbegrip van de mens) in het waarneembare deel van het aardoppervlak;

9. *natuurlijke waarde:*

de aan een gebied toegekende waarde, die bepaald wordt door het voorkomen van geologische, geomorfologische, bodemkundige en biologische elementen, zowel afzonderlijk als in onderlinge samenhang;

10. *onderkomen:*

voor verblijf geschikte, al dan niet aan de bestemming onttrokken voer- en vaartuigen, arken, caravans, en sta-caravans, voor zover deze niet als bouwwerken zijn aan te merken, alsook tenten;

11. *peil:*

- a. voor gebouwen, waarvan de toegang onmiddellijk aan een weg grenst: de hoogte van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang;
- b. in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld.

12. *plan:*

- a. de voorschriften van het bestemmingsplan 'Randweg 's-Hertogenbosch-Vught' van de gemeenten 's-Hertogenbosch en Vught;
- b. de plankaart van het bestemmingsplan 'Randweg 's-Hertogenbosch-Vught' en de daarbij behorende profielen (tekeningnummer ROS-CHER-ZWST-BSP-1.dgn);
- c. de indicatieve inrichtingstekening Randweg (tekeningnummer ZWSTIRP2)

13. plankkaart:

de tekening van het bestemmingsplan 'Randweg 's-Hertogenbosch-Vught' (tekeningnummer ROS-CHER-ZWST-BSP-1.dgn);

14. waterhuishoudkundige waarden:

waarden met betrekking tot de aanwezigheid van (natuurlijke) bronnen, kwel of natuurlijke stroming;

15. woning:

een (gedeelte van een) gebouw dat dient voor de zelfstandige huisvesting van een huishouden.

Artikel 2 – Wijze van meten

Bij de toepassing van deze voorschriften wordt als volgt geme-
ten:

1. bebouwde oppervlakte:

buitenwerks en 1 meter boven peil;

2. bouwhoogte:

- a. voor wat betreft de bestemming Spoorwegdoeleinden vanaf de bovenkant spoorstaaf tot het hoogste punt van het bouwwerk;
- b. voor hoogte/diepte van onderdoorgangen en bruggen is de maatvoering ten opzichte van N.A.P. van toepassing als aangegeven op de profielen.
- c. voor wat betreft de overige bestemmingen vanaf het peil tot het hoogste punt van het bouwwerk; voor wat betreft gebouwen worden antennes, schoorstenen en andere ondergeschikte dakopbouwen, zoals lift- en trapopbouwen en lichtkoepels uitgezonderd;

3. bruto-vloeroppervlak:

buitenwerks over het totaal der verdiepingen vanaf de begane grond;

4. goothoogte van gebouwen:

van de horizontale snijlijn van elk dakvlak met het daaronder gelegen buitenwerks gevelvlak tot aan de hoogte van de kruin van de weg van waar het gebouw toegankelijk is, dan wel tot aan de gemiddelde hoogte van het afgewerkte bouwperceel;

5. grondoppervlak van een bouwwerk:

tussen (de buitenste verticale projecties van) de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van scheidsmuren).

Paragraaf II

Bestemmingsvoorschriften

Artikel 3 – Verkeersdoeleinden -Vw-

3.1 Doeleinden

De gronden op de plankaart aangewezen voor Verkeersdoeleinden -Vw- zijn, met inachtneming van de op de plankaart aangegeuide wegprofielen, bestemd voor:

- a. de bouw c.q. de aanleg respectievelijk de instandhouding van:
 1. de Randweg als onderdeel van de provinciale/stadsgewestelijke gebiedsontsluitingsweg tussen het knooppunt Vlijmen en het knooppunt Vught, inclusief bruggen, tunnels, viaducten en soortgelijke bouwwerken;
 2. de volgende aansluitingen op de Randweg:
 - a. de aansluiting van de Vlijmenseweg ter hoogte van het terrein van de voormalige Koning Willem I kazerne;
 - b. de aansluiting van de Magistratenlaan;
 - c. de aansluiting Vught-noord;
 3. de volgende werken in relatie tot de Randweg:
de aansluiting van de Vughterweg te 's-Hertogenbosch en de Bosscheweg te Vught, met de daarbij behorende verbindingswegen en kunstwerken in de vorm van bruggen, tunnels, viaducten en dergelijke;
- b. langzaamverkeerroutes;
- c. het treffen van landschappelijke voorzieningen ter inpassing van de hiervoor omschreven wegen, aansluitingen, kruisingen en bijkomende werken in het landschap;

- d. de aanleg en instandhouding van geluidwerende voorzieningen, zulks ter voldoening aan de eisen van de Wet geluidhinder en waarbij bij de vormgeving en plaatsing aandacht zal worden besteed aan de landschappelijke inpassing;
- e. de aanleg en instandhouding van watergangen ten behoeve van detail- en hoofdontwatering;

3.2 Inrichting

Op deze gronden zijn onder andere de volgende werken en bouwwerken toegelaten:

- a. dubbelbaans wegen, per rijbaan bestaande uit twee rijstroken;
- b. met deze wegen verband houdende voorzieningen, waaronder op- en afritten, kruisingen/aansluitingen, bruggen, tunnels, viaducten, geleiderails, duikers, bermsloten, taluds, verlichting, verkeersregelinstallaties, verkeersgeleiders en bewegwijzering;
- c. langzaamverkeerroutes;
- d. geluidwerende voorzieningen;

De profielen zoals aangegeven op de plankaart dienen in acht te worden genomen.

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

3.3 Bouwvoorschriften

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde en gebouwen gelden de volgende bepalingen:

- a. De hoogte van bouwwerken mag ten hoogste 10 m¹ bedragen;
- b. Voor zover er sprake is van aanwijzingen op de plankaart, dienen deze voor de situering, en de hoogte van de desbetreffende (geluidwerende) voorzieningen in acht te worden genomen; voor hoogte/diepte van onderdoorgangen en bruggen is de maatvoering ten opzichte van N.A.P. van toepassing als aangegeven op de profielen.
- c. De hoogte van gebouwtjes, zoals een abri of telefooncel mag ten hoogste 2,50 m¹ bedragen en de oppervlakte mag ten hoogste 6 m² bedragen;
- d. De bouw c.q. vestiging van een verkooppunt voor motorbrandstoffen is niet toegestaan.

3.4 Nadere eisen

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd nadere eisen te stellen ten aanzien van de situering en afmetingen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, indien zulks noodzakelijk is:

- a. ter voorkoming van onevenredige aantasting van de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken;

- b. in verband met de voor de verkeersveiligheid benodigde uitzichtshoeken;
- c. voor een verantwoorde en evenwichtige stedenbouwkundige inpassing en ter waarborging van de stedenbouwkundige kwaliteit;
- d. ter waarborging, dan wel verbetering van de ecologische en landschappelijke waarden;
- e. ter optimalisering van het akoestisch rendement van de voorzieningen als bedoeld in lid 2 sub d en lid 3 sub b.

3.5 Gebruik van gronden en opstallen

- a. Het is verboden de in dit artikel begrepen gronden en bouwwerken te gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de aan de grond gegeven bestemming, zoals die nader is aangeduid in de doeleinden.
- b. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in sub a., indien strikte toepassing zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd;
- c. Bij toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid geldt de procedure zoals vervat in artikel 10.

Artikel 4 – Waterstaatkundige doeleinden, Natuurgebied en Kantoordoeleinden - Ws+N+K-

4.1 Doeleinden

De gronden op de plankaart aangewezen voor Waterstaatkundige doeleinden, Natuurgebied en Kantoordoeleinden –Ws + N+K- zijn bestemd voor:

- a. de aanleg en instandhouding van waterpartijen ten behoeve van waterberging en -kering;
- b. de aanleg van werken ten behoeve van behoud en/of herstel van natuurlijke en landschappelijke waarden en voor extensief recreatief medegebruik en tevens:
binnen de op de plankaart aangegeven aanduiding 'kantoren toegestaan' voor kantoordoeleinden.

4.2 Inrichting

Op deze gronden zijn in verband met de bestemming onder andere toegelaten:

- a. binnen de doeleinden passende bouwwerken;
- b. groenvoorzieningen en waterpartijen, oevers en dijklichamen;
- c. terreinafscheidingen,
en tevens:
kantoordoeleinden, op de gronden welke op de plankaart zijn aangeduid als 'kantoren toegestaan'.

4.3 Bouwvoorschriften

Voor het bouwen van bouwwerken als bedoeld in lid 2, gelden de volgende bepalingen:

- a. Met uitzondering van de gronden welke op de plankaart zijn aangeduid als "kantoren toegestaan" mogen op de gronden mogen worden gebouwd gebouwen tot een hoogte van maximaal 2,5 m¹ en een oppervlak van maximaal 10 m² per gebouw en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, tot een hoogte van maximaal 2 m¹ en een oppervlak van maximaal 5 m² per bouwwerk;
- b. Binnen de op de plankaart als 'kantoren toegestaan' aangeduide gronden mag de hoogte van gebouwen maximaal 6 meter bedragen. De hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde mag maximaal 2 meter bedragen. Maximaal 15% van de op de plankaart als 'kantoren toegestaan' aangeduide gronden mag worden bebouwd.

4.4 Gebruik van gronden en opstallen

- a. Het is verboden de in dit artikel begrepen gronden en bouwwerken te gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de aan de grond gegeven bestemming, zoals die nader is aangeduid in de doeleinden.
- b. Tot een strijdig gebruik van de gronden en bouwwerken wordt in elk geval gerekend het gebruik:

1. als woondoeleinden;
 2. als standplaats voor onderkomens;
 3. voor recreatieve doeleinden, met uitzondering van extensief recreatief medegebruik;
 4. voor de uitoefening van enige vorm van handel en/of bedrijf, met uitzondering van de gronden gelegen binnen de op de plankaart als "kantoren toegestaan" aangeduide gronden;
 5. als opslag-, stort-, lozings- of bergplaats van bruikbare en/of onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken voorwerpen, stoffen of producten;
 6. als terrein voor het al dan niet voor de verkoop opslaan op opstellen van ongebruikte en/of gebruikte onderdelen samengestelde machines, voer-, vaar- of vliegtuigen, c.q. onderdelen daarvan, welke bruikbaar en niet aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken zijn;
 7. als opslagplaats voor hout en/of aannemersmaterialen;
 8. als volkstuin dan wel terrein voor enige vorm van agrarische doeleinden;
 9. als terrein voor militaire doeleinden;
 10. als terrein voor het aanbrengen en het hebben van opschriften, aankondigingen of afbeeldingen, behoudens het bepaalde in artikel 7 van de Grondwet zoals deze geldt ten tijde van het ter visie leggen van het ontwerpplan.
- c. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in sub a. en b., indien strikte toepassing zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd;
- d. Bij toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid geldt de procedure zoals vervat in artikel 10.

4.5 Aanlegvergunning

- a. Het is verboden op de als 'Waterstaatkundige doeleinden en Natuurgebied' bestemde gronden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de navolgende werken of werkzaamheden uit te voeren:
1. het aanleggen of verharden van interne beheersontsluitingswegen of -paden of parkeergelegenheden alsmede het aanbrengen van oppervlakteverhardingen;
 2. het aanbrengen van boven- en ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;
 3. het ontginnen, verlagen, afgraven, ophogen of egaliseren van de bodem;
 4. het vellen of rooien van houtgewas;
 5. het bebossen of beplanten van gronden;

6. het dempen van sloten en greppels, bemalen of aanbrengen van drainagebuizen dan wel het aanbrengen van wijzigingen in het grondwaterpeil;
 - 7 het gebruik van bestrijdings- en/of bemestingsmiddelen.
- b. Het in sub a. vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van:
1. werken of werkzaamheden van geringe omvang, dan wel welke gericht zijn op realisering van de doeleinden van de bestemming als bedoeld in lid 1 en/of het normale onderhoud en beheer treffen;
 2. werken of werkzaamheden, welke op het tijdstip waarop het plan rechtskracht verkrijgt, in uitvoering zijn dan wel krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde vergunning vrijstelling of anderszins mogen worden uitgevoerd.
- c. Werken of werkzaamheden als bedoeld in sub a. zijn slechts toelaatbaar indien hiervoor dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen de natuurlijke en/of landschappelijke waarden van de gronden niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast, dan wel de mogelijkheden voor het herstel van die waarden niet onevenredig worden of kunnen worden verkleind.
- d. Bij het verlenen van een aanlegvergunning als bedoeld in sub a. geldt de procedure als vervat in artikel 10.

Artikel 5 – Waterstaatkundige doeleinden -Ws-

5.1 Doeleinden

De gronden op de plankaart aangewezen voor Waterstaatkundige doeleinden -Ws- zijn bestemd voor:

- a. de aanleg en instandhouding van het Drongelens kanaal ten behoeve van de waterafvoerende functie;
- b. de aanleg en instandhouding van waterkering, alsmede het handhaven van de waterstaatkundige en ecologische functie van de gronden langs het Drongelens kanaal;
- c. de aanleg en instandhouding van groenvoorzieningen al dan niet met opgaande beplanting;
- d. behoud c.q. herstel van de natuur- en landschappelijke waarden;
- e. de aanleg van langzaamverkeerroutes; in de zone langs het Drongelens kanaal wordt voorzien in het handhaven c.q. aanleggen van een voet- en fietspad
- f. de aanleg en instandhouding van een rioolpersleiding,

en binnen het op de plankaart aangegeven 'differentiatievlak verkeersdoeleinden' ten behoeve van het wegverkeer, in het bijzonder ten behoeve van de randweg als bedoeld in artikel 3, een en ander met bijbehorende geluidwerende voorzieningen.

5.2 Inrichting

Op deze gronden zijn uitsluitend toegelaten:

- a. binnen de doeleinden passende bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- b. oevers en dijklichamen;
- c. groenvoorzieningen;
- d. rioolpersleiding.

en binnen het op de plankaart aangegeven 'differentiatievlak verkeersdoeleinden' ten behoeve van het wegverkeer, in het bijzonder ten behoeve van de randweg als bedoeld in artikel 3, een en ander met bijbehorende geluidwerende voorzieningen.

5.3 Bouwvoorschriften

Voor het bouwen van bouwwerken als bedoeld in lid 2 gelden de volgende bepalingen:

- a. Op de gronden mogen uitsluitend worden gebouwd bouwwerken, geen gebouwen zijnde tot een hoogte van maximaal 2 m¹ en een oppervlak van maximaal 5 m² per bouwwerk;
- b. ten aanzien van de gronden gelegen binnen het 'differentiatievlak verkeersdoeleinden' zijn de bouwvoorschriften van artikel 3, lid 3 alsmede lid 4 van overeenkomstige toepassing.

5.4 Gebruik van gronden en opstallen

- a. Het is verboden de in dit artikel begrepen gronden en bouwwerken te gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de aan de grond gegeven bestemming, zoals die nader is aangeduid in de doeleinden.
- b. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in sub a., indien strikte toepassing zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd;
- c. Bij toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid geldt de procedure zoals vervat in artikel 10.

Artikel 6 -Natuurgebied -N-

6.1 Doeleinden

De gronden op de plankaart aangewezen voor Natuurgebied -N- 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 en voor extensief recreatief medegebruik.

Bij de inrichting van de gronden zal het beleidsvoornemen inzake compensatie als opgenomen in het in de bijlage vervatte compensatievoorstel, behorende bij deze planvoorschriften, een doorslaggevende rol spelen.

6.2 Inrichting

Op deze gronden zijn in verband met de bestemming onder andere toegelaten:

- a. groenvoorzieningen en waterpartijen;
- b. terreinafscheidingen;
- c. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, van beperkte omvang, welke noodzakelijk zijn voor het op de in de doeleinden omschreven waarden afgestemde, waterstaatkundige beheer.

6.3 Bouwvoorschriften

Voor het bouwen van bouwwerken als bedoeld in lid 2, sub b en c geldt de volgende bepaling:

De hoogte van bouwwerken mag ten hoogste 2 m¹ bedragen.

6.4 Gebruik van gronden en opstallen

- a. Het is verboden de in dit artikel begrepen gronden en bouwwerken te gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de aan de grond gegeven bestemming, zoals die nader is aangeduid in de doeleinden.
- b. Tot een strijdig gebruik van de gronden en bouwwerken wordt in elk geval gerekend het gebruik:
 1. voor woondoeleinden;
 2. als standplaats voor onderkomens;
 3. voor recreatieve doeleinden;
 4. voor de uitoefening van enige vorm van handel en/of bedrijf;
 5. als opslag-, stort-, lozings- of bergplaats van bruikbare en/of onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken voorwerpen, stoffen of producten;
 6. als terrein voor het al dan niet voor de verkoop opslaan op opstellen van ongebruikte en/of gebruikte onderdelen samengestelde machines, voer-, vaar- of vliegtuigen,

- c.q. onderdelen daarvan, welke bruikbaar en niet aan hun oorspronkelijk gebruik onttrokken zijn;
7. als opslagplaats voor hout en/of aannemersmaterialen;
 8. als volkstuin dan wel terrein voor enige vorm van agrarische doeleinden;
 9. als terrein voor militaire doeleinden;
 10. als terrein voor het aanbrengen en het hebben van opschriften, aankondigingen of afbeeldingen, behoudens het bepaalde in artikel 7 van de Grondwet zoals deze geldt ten tijde van het ter visie leggen van het ontwerpplan.
- c. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in sub a. en sub b., indien strikte toepassing zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd;
- d. Bij toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid geldt de procedure zoals vervat in artikel 10.

6.5 Aanlegvergunning

- a. Het is verboden op de als 'Natuurgebied' bestemde gronden zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning van burgemeester en wethouders (aanlegvergunning) de navolgende werken of werkzaamheden uit te voeren:
1. het aanleggen of verharden van interne beheersontsluitingswegen of -paden of parkeergelegenheden alsmede het aanbrengen van oppervlakteverhardingen;
 2. het aanbrengen van boven- en ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en de daarmee verband houdende constructies, installaties en apparatuur;
 3. het ontginnen, verlagen, afgraven, ophogen of egaliseren van de bodem;
 4. het vellen of rooien van houtgewas;
 5. het bebossen of beplanten van gronden;
 6. het dempen van sloten en greppels, bemalen of aanbrengen van drainagebuizen dan wel het aanbrengen van wijzigingen in het grondwaterpeil;
 7. het gebruik van bestrijdings- en/of bemestingsmiddelen.
- b. Het in sub a. vervatte verbod geldt niet voor het uitvoeren van:
1. werken of werkzaamheden van geringe omvang, dan wel welke gericht zijn op realisering van de doeleinden van de bestemming als bedoeld in lid 1 en/of het normale onderhoud en beheer treffen;
 2. werken of werkzaamheden, welke op het tijdstip waarop het plan rechtskracht verkrijgt, in uitvoering zijn.
- c. Werken of werkzaamheden als bedoeld in sub a. van dit lid zijn slechts toelaatbaar indien hiervoor dan wel door de daarvan hetzij direct, hetzij indirect te verwachten gevolgen de natuurlijke en/of landschappelijke waarden van de gronden

niet onevenredig worden of kunnen worden aangetast, dan wel de mogelijkheden voor het herstel van die waarden niet onevenredig worden of kunnen worden verkleind.

- d. Bij het verlenen van een aanlegvergunning als bedoeld in sub a. geldt de procedure als vervat in artikel 10.

Artikel 7 – Spoorwegdoeleinden -Sw-

7.1 Doeleinden

De gronden op de plankaart aangewezen voor Spoorwegdoeleinden -Sw- zijn bestemd voor de aanleg c.q. instandhouding van voorzieningen ten behoeve van het spoorwegverkeer, en binnen het op de plankaart aangegeven 'differentiatievlak verkeersdoeleinden' voor voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer, in het bijzonder ten behoeve van de randweg als bedoeld in artikel 3, een en ander met bijbehorende geluidwerende voorzieningen.

7.2 Inrichting

Op deze gronden zijn onder andere toegelaten:

- a. sporen en overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van het spoorwegverkeer, zoals bovenleidingsportalen en signaleringsmasten;
 - b. groenvoorzieningen;
 - c. geluidwerende voorzieningen,
- en binnen het op de plankaart aangegeven 'differentiatievlak verkeersdoeleinden' voor voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer, in het bijzonder ten behoeve van de randweg als bedoeld in artikel 3, een en ander met bijbehorende geluidwerende voorzieningen,

7.3 Bouwvoorschriften

Voor het bouwen van bouwwerken als bedoeld in lid 2 is het bepaalde in artikel 3, lid 3 en lid 4 van overeenkomstige toepassing.

7.4 Gebruik van gronden en opstallen

- a. Het is verboden de in dit artikel begrepen gronden en bouwwerken te gebruiken op een wijze of tot een doel strijdig met de aan de grond gegeven bestemming, zoals die nader is aangeduid in de doeleinden.
- b. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in sub a., indien strikte toepassing zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd;
- c. Bij toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid geldt de procedure zoals vervat in artikel 10.

Paragraaf III

Algemene voorschriften

Artikel 8 – Overgangsbepalingen

1. Bouwwerken, welke bestaan op het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerp van het plan, dan wel worden opgericht krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde bouwvergunning en die afwijken van het plan, mogen op voorwaarde dat de bestaande afwijking van het plan, ook in kwalitatieve zin, niet wordt vergroot en behoudens onteigening:
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. eenmalig worden uitgebreid met een maximum van 20% van de op het tijdstip van de tervisielegging van het ontwerp van het plan bestaande inhoud;
 - c. na calamiteit worden herbouwd, mits de betreffende bouwvergunning binnen twee jaren na de datum van de calamiteit bij burgemeester en wethouders is aangevraagd.
2. Gebruik
 - a. het in de voorgaande artikelen bepaalde met betrekking tot ander gebruik van de gronden dan bouwen en het gebruik van opstallen geldt niet voor zover het van de bestemming afwijkende gebruik reeds plaatsvond voor de datum waarop het plan onherroepelijk rechtskracht heeft verkregen;
 - b. het is verboden dit met het plan strijdige gebruik van de gronden en opstallen te wijzigen, tenzij door wijziging van het gebruik de afwijking van het plan niet wordt vergroot;
 - c. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het onder b opgenomen verbod indien strikte toepassing zou

- leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd;
3. bij toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid geldt de procedure zoals vervat in artikel 10.

Artikel 9 – Bepalingen inzake vrijstellingsbevoegdheden van burgemeester en wethouders

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van de voorschriften van het plan ten behoeve van:

- a. het aanbrengen van wijzigingen in de plaats, richting en/of afmetingen van bestemmingsgrenzen of bebouwingsgrenzen mits het afwijkingen van geringe betekenis betreft ten behoeve van de praktische uitvoering van het plan, waarbij geen belangen van derden worden geschaad, dan wel ter correctie van afwijkingen of onnauwkeurigheden in de plankaart;
- b. vermeerdering dan wel vermindering van de voorgeschreven maten en normen, mits de vermeerdering of vermindering ten hoogste 10% bedraagt.

Artikel 10 – Procedurevoorschriften

10.1 Vrijstelling

Bij het verlenen van vrijstelling als bedoeld in deze voorschriften, waarbij uitdrukkelijk naar dit artikel is verwezen is de procedure van toepassing, die is vervat in de Afdeling 3.4 van de Algemene Wet Bestuursrecht, met dien verstande dat, in afwijking van het bepaalde in artikel 3:11, lid 1 van die wet, de periode van terinzagelegging tenminste twee weken duurt.

10.2 Aanlegvergunning

- a. Alvorens te beslissen tot het al dan niet verlenen van een aanlegvergunning stellen burgemeester en wethouders onderzoek in naar de mate waarin het uit te voeren werk of de werkzaamheid waarop de vergunningaanvraag betrekking heeft dan wel de daarvan hetzij direct hetzij indirect te verwachten gevolgen, de natuurlijke en landschappelijke functies en waarden -voor zover aan de betrokken gronden toegekend -aantast dan wel de mogelijkheden voor het herstel van die functies en waarden verkleint;
- b. een besluit gaat vergezeld van een toelichting waarin de uitkomsten van de onder a bedoelde onderzoek en de ingevolge deze voorschriften vereiste adviezen alsmede de aan het besluit ten grondslag liggende gedachten zijn neergelegd;
- c. voor het overige geldt de procedure zoals vervat in de artikelen 44 en verder van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Artikel 11 – Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in:

- artikel 3, lid 5, sub a;
- artikel 4, lid 4, sub a;
- artikel 4, lid 5, sub a;
- artikel 5, lid 4, sub a;
- artikel 6, lid 4, sub a;
- artikel 6, lid 5, sub a;
- artikel 7, lid 4, sub a;

wordt aangemerkt als een strafbaar feit als bedoeld in artikel 59 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Artikel 12 – Anti-dubbeltelbepaling

Geen bouwwerk of complex van bouwwerken mag worden opgericht, indien daardoor een ander bouwwerk of complex van bouwwerken met het daarbij behorende bouwperceel, hetzij niet langer zal blijven voldoen aan, hetzij in grotere mate zal gaan afwijken van het plan.

Artikel 13 – Titel

Deze voorschriften kunnen worden aangehaald als: 'Voorschriften bestemmingsplan Randweg 's-Hertogenbosch-Vught',

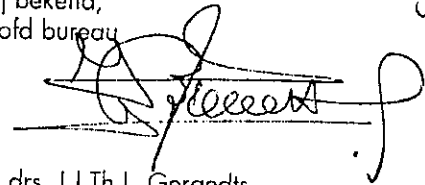
1. Behoort bij het besluit van de Raad der gemeente Vught d.d....
..... tot vaststelling van het bestemmingsplan 'Randweg 's-Hertogenbosch-Vught'.
2. Behoort bij het besluit van de Raad der gemeente 's-Hertogenbosch d.d..... tot vaststelling van het bestemmingsplan 'Randweg 's-Hertogenbosch-Vught'.

behoort bij besluit van Gedeputeerde
Staten van Noord-Brabant van

20.09.05

Mij bekend,
hoofd bureau

1002997



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

Bijlage

D

Compensatievoorstel Rand- weg 's-Hertogenbosch

29 september 2004
Karin Akkers, SO/ORV

Inhoudsopgave

1	Inleiding	b-7
2	Omschrijving van de schade door de voorgenomen ingreep	b-1
2.1	Schade aan ecotopen, doelsoorten en migratiezones	b-1
2.2	Schade aan Habitatrictlijngebied, Ecologische – en Groene Hoofdstructuur	b-13
2.2.1	Schade door ruimtebeslag	b-13
2.2.2	Schade door geluidverstoring	b-14
2.2.3	Samenvatting en conclusie	b-16
3	Voorkomen van schade en mogelijkheden door mitigatie	b-17
4	Compensatievoorstel Natuurontwikkeling in Honderd Morgen -inrichting en beheer-	b-9
5	Monitoring van compensatiegebied en doelsoorten	b-23
6	Literatuur	b-25
	Bijlage 1: Geluidscontourenkaarten	b-27

Inleiding

1

De gemeenten 's-Hertogenbosch en Vught willen de verkeersproblematiek aan de zuidwestkant van 's-Hertogenbosch en de noordkant van Vught oplossen door de aanleg van een nieuwe weg: de Randweg. De doelstelling van de gemeenten is om de aanleg van de Randweg op een zodanige wijze realiseren dat de ecologische, cultuurhistorische en landschappelijke waarden in het gebied zoveel mogelijk worden gewaarborgd en waar mogelijk worden versterkt (startnotitie MER Randweg 's-Hertogenbosch, 2001). In het Milieueffectrapport Randweg 's-Hertogenbosch (2003), worden de effecten van de voorgenomen ingreep op onder andere natuur en landschap beschreven. De aanleg van de Randweg heeft negatieve en positieve gevolgen voor de natuurlijke en landschappelijke waarden in de Gement en het Drongelens Kanaal. De negatieve gevolgen moeten zoveel mogelijk worden tegengegaan of worden gecompenseerd conform de eisen die het streekplan Noord-Brabant (Provincie Noord-Brabant, 2002) stelt aan compensatie.

In het bestemmingsplan is gekozen voor de halfverdiepte ligging van de Randweg gedimensioneerd op een ontwerpssnelheid van 70 km/uur, scenario 1. Op basis van deze variant is het compensatievoorstel opgesteld. De effectbeschrijving is gebaseerd op de aanleg van de Randweg, 70 km/uur scenario 2 'worst case', in vergelijking met de referentiesituatie, zoals is beschreven in het Milieueffectrapport Randweg (2003). In onderhavig compensatievoorstel worden inhoudelijke voorstellen gedaan over de aard van mitigerende en compenserende maatregelen. Het compensatievoorstel is een onlosmakelijk onderdeel van het bestemmingsplan Randweg en behoeft instemming van de provincie Noord-Brabant.

Referentiesituatie:

Als referentiesituatie geldt de toekomstige situatie van het studiegebied in 2015 op basis van ontwikkeling van de huidige situatie onder invloed van bestaand en voorgenomen beleid (voor zover in november 2002 bekend is). Voor de berekening van de geluidverstoring in het studiegebied is bij de referentiesituatie uitgegaan van het cumulatief weg- en rail-verkeerslawaaï autonoom 2015, scenario 1, hoogte 1,5 meter (zie bijlage 7, Milieueffectrapport Randweg). De volgende relevante autonome ontwikkelingen zijn daarbij integraal opgenomen:

- Autonoom worden geen ontwikkelingen verwacht die de trillingen en trillingshinder wezenlijk beïnvloeden. De autonome verkeerstoename op de Vughterweg en Vlijmenseweg zal tot een toename van de trillingen en dus geluidsbelasting leiden.
- Tot het autonome beleid behoort ook de aanleg van de doorgetrokken Parallelweg over de Dieze, de ombouw van de A2 en A59, de ontwikkeling van Willemspoort en Paleiskwartier en ook verkeersmaatregelen met betrekking tot de Honderdmorgensedijk. In het Verkeers- en Vervoersplan (2002) van de gemeente Vught zijn o.a. 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.

GHS-element	Natuurdoel	Verstoorde opp. (ha)	Reconstructie	Kwaliteitstoeslag (ha)	Compensatieopp. (Ha)
Maij	nat-vochtig grasland	4,0	nee	$(4,0 * 0,33)$ 1,32	$(4,0 + 1,32)$ 5,32
Isabellabos	nat natuurbos	0,3	nee	$(0,3 * 0,66)$ 0,20	$(0,3 + 0,20)$ 0,50
Drongelens Kanaal	dagvlinders in natte biotopen (rietland)	1,2	ja	$(1,2 * 0,33)$ 0,40	0,40
westelijke dijk Drongelens Kanaal	droog soortenrijk grasland	2,0	ja	$(2,0 * 0,66)$ 1,30	1,30
oostelijke dijk Drongelens Kanaal	droog soortenrijk grasland	0,9	ja	$(0,9 * 0,66)$ 0,60	0,60
Langstraat-spoordijk	Droog soortenrijk grasland (leefgebied voor beschermde soorten)	1,1	ja	$(1,1 * 0,66)$ 0,73	0,73
Totaal Compensatieoppervlak (Ha).					8,85

Randweg 70 km/uur:

Het compensatievoorstel wordt opgesteld voor het scenario 2 'worst case' bij een Randweg met een ontwerpsnelheid van 70 km/uur. De volgende relevante inrichtingsmaatregelen, behorend tot het project Randweg, zijn van invloed op de berekening van de effecten en de compensatie:

- De variant halfverdiepte ligging, zoals beschreven in het Milieueffectrapport Randweg, wordt uitgevoerd.
- De Randweg wordt uitgevoerd met geluidsarm asfalt.
- Na het gereedkomen van de Randweg wordt gestart met de reconstructie van zowel de Vughterweg als de Vlijmenseweg welke onder andere voorzien worden van geluidsarm asfalt.

Omschrijving van de schade door de voorgenomen ingreep

2

In hoofdstuk 5 van het Milieueffectrapport Randweg (januari 2003) worden de huidige natuur- en landschapswaarden van het studiegebied weergegeven en wordt de autonome ontwikkeling van het studiegebied beschreven. Hierbij is gebruik gemaakt van recente inventarisatiegegevens van Bureau Natuurbalans - Limes Divergens (2003). In hoofdstuk 7 worden de effecten van de voorgenomen ingreep benoemd. Er zijn effecten op de actuele natuurwaarden. Tevens zijn er effecten op de in het kader van Europese, nationale en provinciale natuurbeleid aangewezen gebieden. Hieronder wordt kort de omschrijving van de schade door de Randweg samengevat.

2.1 Schade aan ecotopen, doelsoorten en migratiezones

Door het ruimtebeslag van de Randweg en het opschuiven van het Drongelens Kanaal in westelijke richting wordt (deels tijdelijk) schade aangericht aan enkele in het plangebied voorkomende biotopen. Het betreft kruidenrijke dijk- en bermvegetaties en -struweel op de Langstraatspoordijk en de dijklichamen van het Drongelens Kanaal, open watervegetaties en oevervegetaties in de ringsloot in de Maij en het Drongelens Kanaal, kruidenrijke witbolgraslanden in de Maij en Elzenbroekbos en Wilgenstruweel in het noordelijk deel van het Isabellabos. Zowel van de Gewone dotterbloem als van de Lange ereprijs komen groeiplaatsen voor op de dijklichamen langs het Drongelens Kanaal. Gezien hun frequente aanwezigheid in de aangrenzende gebieden is het niet aannemelijk dat de populatie van beide soorten significant negatieve schade zal ondervinden van de aanleg van de Randweg. Uiteindelijk zal na aanleg van de Randweg herkolonisatie

optreden vanuit de niet vergraven delen, of worden de soorten actief teruggeplant.

Het (deels tijdelijk) verdwijnen van deze biotopen heeft een gering effect op populaties vlinders en libellen. Er zijn voor deze populaties voldoende uitwijkmogelijkheden langs het kanaal en in de schrale graslanden van de Maij aanwezig. Bij de reconstructie van de dijklichamen zal het geschikte biotoop weer terugkeren.

Voor onder andere de Blauwborst, Groene specht, Canadese gans, Boerenwaluw, Gekraagde roodstaart en de grasmus verdwijnen (deels tijdelijk) geschikte broedplaatsen. Door de aanwezigheid van kleine landschapselementen in de Gement en het bos ten zuiden van fort Isabella zijn er voor bovengenoemde soorten uitwijkmogelijkheden. Bij de reconstructie van de dijklichamen en de invulling van de compensatie wordt ook biotoop ten behoeve van bovenstaande soorten aangelegd. Broedvogels ondervinden hinder van verstoring door licht en geluid. Door het nemen van mitigerende maatregelen, welke worden uitgewerkt in hoofdstuk 3, kunnen deze verstoringseffecten worden tegengegaan.

In het plangebied zijn geen kraamkolonies of actuele rustplaatsen van vleermuizen aangetroffen. Het foerageergebied van onder andere de Rosse Vleermuis (boven boomtoppen) wordt wel kleiner, maar hiervoor hoeft niet gecompenseerd te worden. Mogelijk worden vaste rust- en verblijfplaatsen van overige ground-bewonende zoogdieren vernietigd. Dit heeft echter geen invloed op de duurzame instandhouding van de populaties. Geschikte rust- en verblijfplaatsen keren terug na de reconstructie van de dijklichamen en de invulling van de compensatie.

Er zijn alleen algemeen voorkomende amfibieën in het plangebied waargenomen, waarvoor plassen en sloten van belang zijn. Door verlegging van de ringsloot in de Maij, evenals het Drongelens Kanaal, gaat een deel van het leefgebied van deze algemene soorten tijdelijk verloren. Het niet verstoorde deel van het Drongelens Kanaal en de overige sloten in de Maij bieden voldoende uitwijkmogelijkheden.

De huidige ruimtelijke relaties tussen Gement en Bossche Broek functioneren slecht. Dit geldt met name voor de droge en de drasse verbinding. Door de realisatie van de Randweg zal dit effect worden versterkt als gevolg van uitstraling van licht en geluid, vergroting van de schaduwzone bij de kruising met het Drongelens Kanaal en de fysieke barrière die de Randweg vormt. In relatie tot de knelpunten welke in de huidige situatie reeds aanwezig zijn, zoals spoor en infrastructuur, is het extra negatief effect echter gering. De aanleg van de Randweg mag de

in de Totaalvisie Gement – Bossche Broek (2002) voorgestelde ecologische verbindingen niet onmogelijk maken.

2.2 Schade aan Habitatrichtlijngebied, Ecologische - en Groene Hoofdstructuur

2.2.1 Schade door ruimtebeslag

Delen van het plangebied zijn beschermd in het kader van de Europese Habitatrichtlijn, Ecologische Hoofdstructuur, Groene Hoofdstructuur en/of hebben de bestemming natuur. Voor de Europese Habitatrichtlijn en delen van de Ecologische en Groene Hoofdstructuur geldt de 'nee, tenzij' afweging. In bijlage 9 van het Milieueffectrapport Randweg vindt toetsing aan het afwegingskader van de Habitatrichtlijn, het Structuurschema Groene Ruimte en de flora- en faunawet plaats.

Aantasting van de ecologische hoofdstructuur, groene hoofdstructuur en/of de bestemming natuur kent drie aspecten; verlies aan oppervlak; verstoring van oppervlak en versnippering van oppervlak. In onderstaande tabel zijn het ruimtebeslag in de GHS en/of de bestemming natuur, de natuurdoelen, eventuele reconstructie, de kwaliteitstoeslag conform het compensatiebeginsel en het te compenseren oppervlak weergegeven. De berekeningsfactor voor kwaliteitstoeslag (0,33 of 0,66) is afhankelijk van het natuurdoel. Bij de gronden die gereconstrueerd worden wordt geen ruimtebeslag gecompenseerd, maar wordt wel de kwaliteitstoeslag gecompenseerd voor de verstoring die optreedt.

Het permanente ruimtebeslag betreft de Maj en het Isabellabos en bedraagt 4,3 hectare. Inclusief de kwaliteitstoeslag moet hiervoor 5,82 hectare gecompenseerd worden. Het Drongelens Kanaal wordt over een lengte van 300 meter ongeveer 20 meter in westelijke richting opgeschoven. Hierdoor vindt een tijdelijke aantasting plaats van het Drongelens Kanaal en de dijken van 4,1 hectare. Deze 4,1 hectare worden gereconstrueerd waarbij dezelfde abiotische Ausgangssituatie wordt gecreëerd als in de huidige situatie. De kwaliteitstoeslag van 2,3 hectare wordt opgenomen in het compensatievoorstel. Het oostelijk deel van de Langstraatspoordijk wordt over een lengte van 300 meter ongeveer 30 meter in zuidelijke richting opgeschoven. 1,1 hectare van het dijklichaam wordt hierdoor tijdelijk aangetast. In het compensatievoorstel moet de kwaliteitstoeslag van 0,73 worden opgenomen. Samengevat dient er in totaal 8,85 hectare nat (vochtig) en droog soortenrijk grasland en nat natuurbos gecompenseerd te worden.

2.2.2 Schade door geluidverstoring

Bij de 70-2 variant treedt er ten opzichte van de referentiesituatie meer geluidverstoring op in het studiegebied en dient hiervoor gecompenseerd te worden. In het compensatiebeginsel behorend bij het streekplan 2002 worden geen rekenmethodes gegeven voor de berekening van de compensatie door geluidverstoring. Reijnen et al (1992) hebben een veelgebruikte rekenmethode ontwikkeld om de compensatie te berekenen.

Ten aanzien van verstoring worden geluidscontouren als uitgangspunt gebruikt. De mate van compensatie binnen de geluidscontouren is afgeleid van onderzoek naar effecten van geluid op broedvogels (Reijnen et al, 1992). Dit onderzoek heeft aangetoond dat door (aanzienlijke) geluidstoename als gevolg van aanleg van infrastructuur, gebieden minder geschikt worden als leefgebied voor broedvogels. Voor overige diergroepen zijn dergelijke onderzoeksgegevens niet voorhanden, derhalve worden de onderzoeksgegevens van broedvogels gebruikt bij de bepaling van geluidverstoring. Hierbij wordt de volgende onderverdeling gemaakt:

Bosvogels:

- Geluidsbelasting < 43 dB(A): geen afname territoriumgeschiktheid.
- Geluidsbelasting 43-58 dB(A): minimaal 20% afname territoriumgeschiktheid.
- Geluidsbelasting > 58 dB(A): minimaal 50% afname territoriumgeschiktheid.

Weidvogels:

- Geluidsbelasting < 47 dB(A): geen afname territoriumgeschiktheid.
- Geluidsbelasting 47-60 dB(A): minimaal 20% afname territoriumgeschiktheid.
- Geluidsbelasting > 60 dB(A): minimaal 50% afname territoriumgeschiktheid.

De afname van territoriumgeschiktheid (50% of 20%) door toedoen van de nieuwe ingreep in vergelijking met de referentiesituatie dient gecompenseerd te worden. Dus 50% of 20% van het oppervlak dat in een geluidsbelastende contour komt door toedoen van de nieuwe ingreep dient te worden gecompenseerd. Hieronder wordt de rekenmethode van Reijnen et al toegepast op de gegevens uit het Milieueffectrapport. Volledigheidshalve zijn in Bijlage 1 van dit rapport de desbetreffende geluidscontourenkaarten uit de bijlagen van het Milieueffectrapport Randweg overgenomen.

- **Maij:** In model 70-2 neemt de geluidsbelasting direct naast de weg in de geluidsklasse > 60 toe met 0,3 hectare (zie onderstaande tabel). De geluidsbelasting in de geluidsklasse 47-60 neemt in model 70-2 iets af ten opzichte van de referentiesituatie. Zowel in de referentiesituatie als in model 70-2 voldoet

de Maij in het geheel niet aan de 47 dB(A) norm voor weidevogels. De territoriumgeschiktheid in de geluidsklasse > 60 neemt af met 50%. Hiervoor dient gecompenseerd te worden. Voor de Maij houdt dit in dat bij model 70-2 (0,3 ha * 50%) 0,15 ha gecompenseerd dient te worden.

Oppervlakte (ha) van de voor vogels relevante geluidsklasse:
Maij

Geluidsklasse dB(A)	Referentiesituatie – 1 (ha)	Model 70-2 (ha)
> 60	0	0,3
47-60	19,5	19,1
< 47	0	0

- Honderdmorgen: In model 70-2 neemt de geluidsbelasting in Honderdmorgen in de geluidsklasse 47-60 fors af met 54,9 ha. In model 70-2 voldoet 71,4 ha aan de 47 dB(A) norm voor weidevogels ten opzichte van 16,6 ha in de referentiesituatie (zie onderstaande tabel). In het hoofdrapport van het Milieueffectrapport Randweg 's-Hertogenbosch-Vught (blz. 168) wordt deze verbetering van de geluidsbelasting op Honderdmorgen toegedicht aan het positieve effect van het afsluiten van de Honderdmorgense dijk. Uit het bijlagenrapport van het Milieueffectrapport (geluidscontourenkaarten cumulatief wegen en railverkeerslawaai op 1,5 meter, huidig 2002 in vergelijking met autonoom 2015) blijkt dat door de afsluiting van de Honderdmorgensedijk de geluidscontour 47-55 dB(A) afneemt ten gunste van de 43-47 dB(A) contour. Uit de vergelijking van de geluidscontourenkaarten 70-2 2015 ten opzichte van autonoom 2015 blijkt dat er door de aanleg van de Randweg de geluidscontour 47-55 dB(A) aanzienlijk verder afneemt ten gunste van de 43-47 dB(A) en de < 43 dB(A) contour. Deze aanzienlijke afname van de geluidsbelasting in Honderdmorgen is toe te dichten aan het gebruik van geluidsarm asfalt bij de Randweg (inclusief de reconstructie van de Vughterweg en de Vlijmense weg inclusief gebruik van geluidsarm asfalt aldaar) ten opzichte van zeer geluidsbelastende wegdekken van de Vughterweg en de Vlijmenseweg in de autonome situatie. Gezien de verbetering van de geluidbelasting in Honderdmorgen is hier geen sprake van compensatie.

Oppervlakte (ha) van de voor vogels relevante geluidsklasse:
Honderdmorgen

Geluidsklasse dB(A)	Referentiesituatie – 1 (ha)	Model 70-2 (ha)
> 60	0	0
47-60	81,9	27,1
< 47	16,6	71,4

- Groenzone rondom Isabella: In model 70-2 neemt de geluidsbelasting direct naast de weg in de geluidsklasse > 60 toe met 1,4 ha (zie onderstaande tabel). Zowel in de autonome situatie als in model 70-2 voldoet de groenzone rondom Isabella in het geheel niet aan de 43 dB(A) norm voor bosvogels. De territoriumgeschiktheid in de geluidsklasse > 60 dB(A) neemt af met 50%. Hiervoor dient gecompenseerd te worden. Voor de groenzone rondom Isabella houdt dit in dat bij model 70-2 ($1,4 \text{ ha} * 50\%$) 0,7 ha gecompenseerd dient te worden.

Geluidsklasse dB(A)	Referentiesituatie – 1 (ha)	Model 70-2 (ha)
> 60	1,3	2,7
47-60	14,5	13,1

Oppervlakte (ha) van de voor vogels relevante geluidsklasse:
Groenzone rondom Isabella

2.2.3 Samenvatting en Conclusie

Voor het model 70-2 dient ten gevolge van het ruimtebeslag 8,85 ha gecompenseerd te worden. Ten gevolgen van de geluidverstoring dient 0,15 ha (Maij) + 0,7 ha (Groenzone rondom Isabella) = 0,85 ha gecompenseerd te worden.

In totaal dient er $8,85 + 0,85 = 9,7$ ha gecompenseerd te worden voor model 70-2.

Er is geen sprake van versnippering. De aantasting van de ecologische en groene hoofdstructuur behelst dus enkel het ruimtebeslag en de geluidverstoring.

Voorkomen van schade en mogelijkheden voor mitigatie

3

De ligging en het ontwerp van de Randweg zijn zodanig gekozen dat schade aan natuur en landschap zo veel mogelijk wordt voorkomen. Tevens zijn er mitigerende maatregelen opgenomen die schade aan natuur en landschap moeten verminderen. Hieronder wordt puntsgewijs weergegeven hoe schade wordt voorkomen en welke mogelijkheden voor mitigatie zijn opgenomen.

- a. Het noordelijk deel en het middendeel van het Randwegtracé zijn zodanig gekozen dat het ruimtebeslag in de Maij en het Isabellabos beperkt is.
- b. De Randweg wordt gedeeltelijk half verdiept aangelegd waarmee de uitstralingseffecten van geluid en licht in de Maij en de Gement afnemen.
- c. De tracékeuze en de halfverdiepte ligging van de Randweg leveren ook winst op voor de natuur- en landschapsbeleving in de Gement. Door de tracékeuze blijft het huidige 'open' landschapsbeeld bewaard en de half verdiepte ligging zorgt ervoor dat de weg vanuit de Gement minder zichtbaar en hoorbaar is. Een goede landschappelijke inpassing van de weg, door bijvoorbeeld afschermdende beplanting, moet het landschapsbeeld van de Gement versterken.
- d. Op de brug over het Drongelens kanaal worden schermen geplaatst waardoor lichtverstoring in de Maij en in de natte ecologische verbindingzone tegen wordt gegaan.
- e. Er zal strooiarme wegverlichting toegepast worden.
- f. Door de toepassing van geluidsarm asfalt wordt de geluidsverstoring in de groene hoofdstructuur ten gevolge van de Randweg beperkt.
- g. De Randweg (en de tunnels) wordt zodanig ontworpen en uitgevoerd dat de effecten op de grondwaterstand minimaal

zijn. De kans op verdroging wordt geminimaliseerd door de tunnels lekvrij aan te leggen en gebruik te maken van onderwaterbeton. Tijdens de aanlegfase wordt gebruik gemaakt van retourbemaling zodat de grondwaterstanddaling beperkt blijft tot de directe omgeving van de weg. Er treedt geen verdroging op in het gebied. Er is geen sprake van bronbemaling door de toepassing van waterdichte tunnelbakken. De aantasting van het (oppervlakte) water ten gevolge van de uitstoot van schadelijke stoffen van de weg (strooizout, olie, lood, rubber,...) zal worden tegengegaan door voor de Randweg een eigen waterhuishoudingsstelsel te creëren door de aanleg van een gescheiden rioleringsstelsel.

- h. Bij het leegpompen en dempen van sloten ten behoeve van de uitvoeringswerkzaamheden (onder andere verlegging Drongelens kanaal en de ringsloot in de Maij) vindt het leegpompen enige tijd voor de demping plaats zodat amfibieën zo de kans krijgen om weg te kruipen.
- i. Beschermde plantensoorten (zoals de Lange Ereprijs) zullen tijdelijk in een depot gezet worden waarna deze na de uitvoeringswerkzaamheden weer teruggeplant kunnen worden. Een alternatief is het maaisel (met zaad) te bewaren en na uitvoering terug te brengen in het gebied.
- j. Bij de verlegging van het Drongelens kanaal, wordt de nieuwe kanaalbedding bekleed met een afdichtende laag (bijvoorbeeld klei). Hierdoor zal er geen inzijging van (voedselrijk en verontreinigd) water vanuit het kanaal in de Maij meer plaatsvinden. Tevens zal door deze maatregel geen diepe kwel meer weggevangen worden door het kanaal.

Compensatievoorstel Natuur-ontwikkeling in Honderd Morgen

4

Inrichting en beheer

In het Structuurschema Groene Ruimte 2 (2002) en in het streekplan (Provincie Noord-Brabant, 2002) wordt aan de compensatie bij aantasting van de Ecologische – en Groene hoofdstructuur de volgende eisen gesteld:

- er moet een nieuwe gelijkwaardige ecologische samenhang worden bereikt
- de nieuwe natuur- en landschapswaarden moeten van gelijke aard zijn
- de functie die de GHS en de AHS-landschap vervullen voor de natuur moet in stand blijven
- de compenserende maatregelen moeten een areaal beslaan dat ten minste even groot is als het gebied waarover de ingreep zich uitstrekt
- de aard en omvang van de compensatie worden mede bepaald door de invloeden die de ingreep uitoefent op zijn omgeving en de aard van het gebied waar de compensatie plaats vindt
- de compenserende maatregelen moeten in beginsel plaatsvinden in de omgeving van de ingreep
- de compenserende maatregelen moeten passen binnen de (inter)gemeentelijke landschapsbeleidsplannen
- een duurzame inrichting en beheer van het compensatiegebied moet gewaarborgd zijn
- er moet worden gestreefd naar robuustheid in groene structuren.

In totaal dient er 9,7 hectare nat (vochtig) en droog soortenrijk grasland en nat natuurbos gecompenseerd te worden. De gemeenten 's-Hertogenbosch en Vught hebben in Honderd Morgen aan elkaar grenzende percelen in eigendom van res-

pectievelijk 9,2 en 2,8 hectare waar de compensatie van het nat (vochtig) en droog soortenrijk grasland plaatsvindt (zie tekening). De percelen grenzen aan de Maij en het Drongelens kanaal, welke onderdeel uitmaken van de ecologische en groene hoofdstructuur. Voor de Maij zijn conform de natuurgebiedsplannen Provincie Noord-Brabant (2002) de natuurdoeltypen Vochtig schraalland en Vochtig Schraalland / Bloemrijk grasland aangewezen. Voor het talud van het Drongelens kanaal is het natuurdoeltype Bloemrijk grasland (d) aangewezen. De percelen voor de compensatie hebben gelijke natuurpotenties als de graslanden in de Maij, zodat dezelfde natuur- en landschapsdoelstellingen gehaald kunnen worden, namelijk Vochtig schraalland en Bloemrijk grasland. Gelet op de grondwaterstroming lijkt het mogelijk kwelwater aan het oppervlak te krijgen en de ontwikkeling van bijbehorende vegetaties te stimuleren. Dit kan bijvoorbeeld door de voedselrijke bouwvoor af te graven en het maaiveld te verlagen. Het beheer van de natte, kruidenrijke graslanden dient op verschraling gericht te zijn.

Conform paragraaf 2.2.1 wordt er 0,3 hectare nat natuurbos bij het Isabellabos aangetast. Inclusief de kwaliteitstoeslag van 0,2 hectare dient er 0,5 hectare nat natuurbos gecompenseerd te worden. Deze compensatie geschiedt in het gebied aan de oostzijde van de toekomstige Randweg en de Vughterweg, in het gebied wat in het bestemmingsplan thans is aangeduid als Waterstaatkundige doeleinden, Natuurgebied en Kantoordoel-einden. In dit gebied en langs het tracé van de Randweg wordt tevens de compensatie van de te kappen bomen in het in het kader van de Boswet gerealiseerd. Het gebied ligt dicht bij het bestaande nat natuurbos rondom Fort Isabella en grenst aan de oeverzone van de Dommel en grenst daarmee aan de Ecologische Hoofdstructuur. Daartoe vormt het gebied een goede ecologische stapsteen tussen het huidige nat natuurbos rondom Fort Isabella, de Dommel en het Bossche Broek. De huidige bestaande infrastructuur in het gebied wordt opgeruimd en het maaiveld wordt verlaagd zodat het terrein een nat/vochtig karakter krijgt. Vervolgens worden soorten van nat natuurbos ingeplant, zoals Zwarte els, Wilg en Es.

Met dit compensatievoorstel wordt er in de directe omgeving van de ingreep een gelijkwaardige, robuuste ecologische samenhang gerealiseerd. Onlangs hebben de gemeenten 's-Hertogenbosch en Vught de rapportage 'Water van last tot lust. Totaalvisie Gement – Bossche Broek' (Arcadis, 2002) opgesteld, waarin natuur-, landschaps-, water-, cultuurhistorische- en recreatieve doelen voor het gebied zijn opgenomen. De voorgestelde natuurontwikkeling op het perceel past binnen deze Totaalvisie. Het compensatievoorsel voldoet hiermee ruimschoots aan het compensatiebeginsel zoals opgenomen in het streekplan (Provincie Noord-Brabant, 2002).

Vanuit het nationaal en provinciaal beleid is het wenselijk om vooraf, dan wel gelijktijdig aan de ingreep te compenseren. Doordat de compensatiegronden reeds eigendom zijn van de gemeenten 's-Hertogenbosch en Vught, is vooraf, dan wel gelijktijdig compenseren mogelijk.

Monitoring van compensatie- gebied en doelsoorten

5

Het is van belang om inzicht te krijgen in de vraag of de voorgestelde maatregelen ook leiden tot het gewenste natuurherstel en het –behoud van de doelsoorten in het plangebied. Een monitoringsplan voor de jaren na de inrichting van de compensatiegebieden zal daar inzicht in moeten geven.

Er is onlangs (Bureau Natuurbalans – Limes Divergens, 2003) een uitgebreide flora- en fauna inventarisatie uitgevoerd in het studiegebied van de Randweg, welke de uitgangssituatie weergeeft. Vlak voor de uitvoering van de Randweg zal wederom een inventarisatie plaatsvinden. Na de uitvoering zal er gedurende 5 jaar monitoring plaatsvinden, gericht op biotoopontwikkeling en aantalontwikkelingen, om te kijken of de voorgestelde maatregelen leiden tot het gewenste natuurherstel en het –behoud van de doelsoorten in het plangebied.

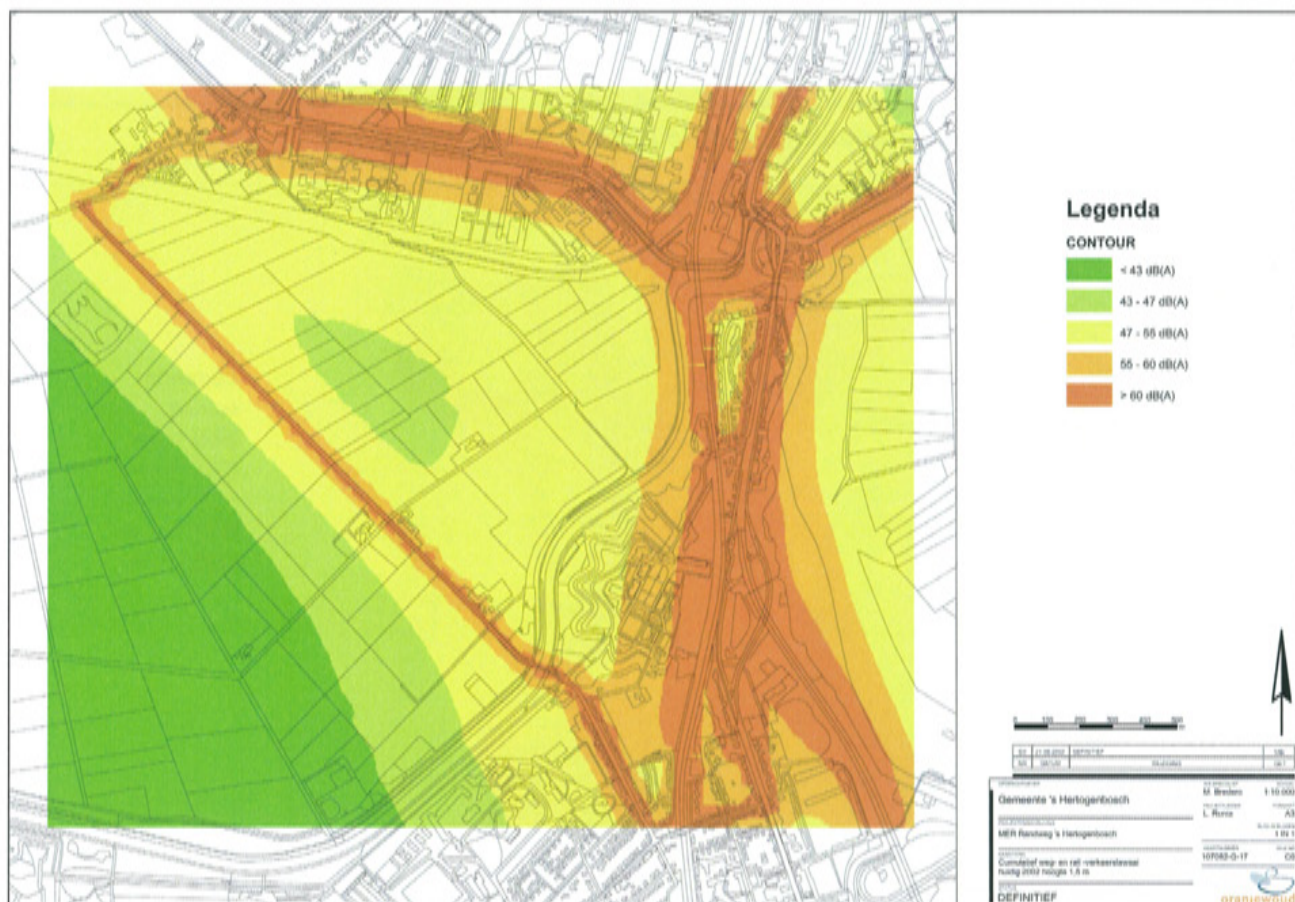
Literatuur

6

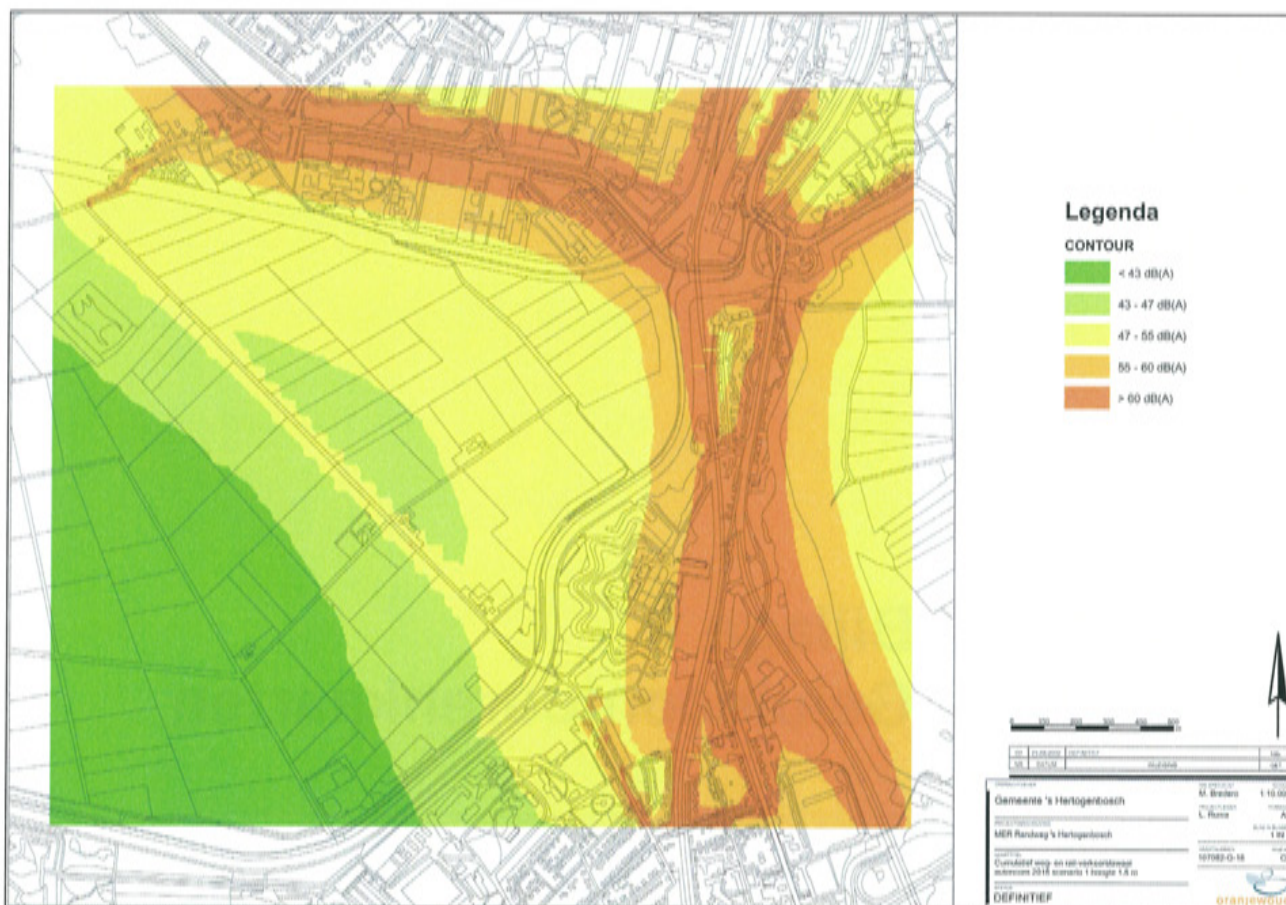
- Arcadis Ruimtelijke Ontwikkeling en DLA+ Landscape Architects, 2002. *Water van last tot lust. Totaalvisie Gement – Bos-sche Broek*.
- Felix, R.P.W.H. en M. Boonman, 2003. *Flora en Fauna Randweg 's-Hertogenbosch. Inventarisatie ten behoeve van ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet*. Nijmegen, Bureau Natuurbalans – Limes Divergens.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 2002. *Structuurschema Groene Ruimte 2. Samen werken aan groen Nederland*.
- Oranjewoud, 2001. *Startnotitie milieu-effectrapportage Randweg 's-Hertogenbosch*. Documentnr. 107082-R-476.
- Oranjewoud, 2003. *Milieu-effectrapport Randweg 's-Hertogenbosch. Hoofdrapport*. Documentnr. 107082-R-991.
- Oranjewoud, 2003. *Milieu-effectrapport Randweg 's-Hertogenbosch. Bijlagenrapport*. Documentnr. 107082-R-990.
- Provincie Noord-Brabant, 2002. *Brabant in Balans. Streekplan Noord-Brabant 2002. Ontwikkelingsprogramma ruimtelijke ordening*. (inclusief digitale basisbestanden streekplankaart).
- Provincie Noord-Brabant, 2002. *Natuurgebiedsplannen Provincie Noord-Brabant, Atlas 1: Natuurdoeltypen*.
- Reijnen, M.J.S.M, G. Veenbaas en R.P.B. Foppen, 1992. *Het voorspellen van het effect van snelverkeer op broedvogelpopulaties*. Dienst Weg- en Waterbouwkunde, Rijkswaterstaat & IBN-DLO, Wageningen.
- Vos, C.C., M. van der Veen en P. Opdam, 2001. *Ecologische verbindingszone bij de Randweg 's-Hertogenbosch; analyse van nut en noodzaak*. Wageningen, Alterra, Research Instituut voor de Groene Ruimte. Alterra-rapport 215.

Bijlage 1

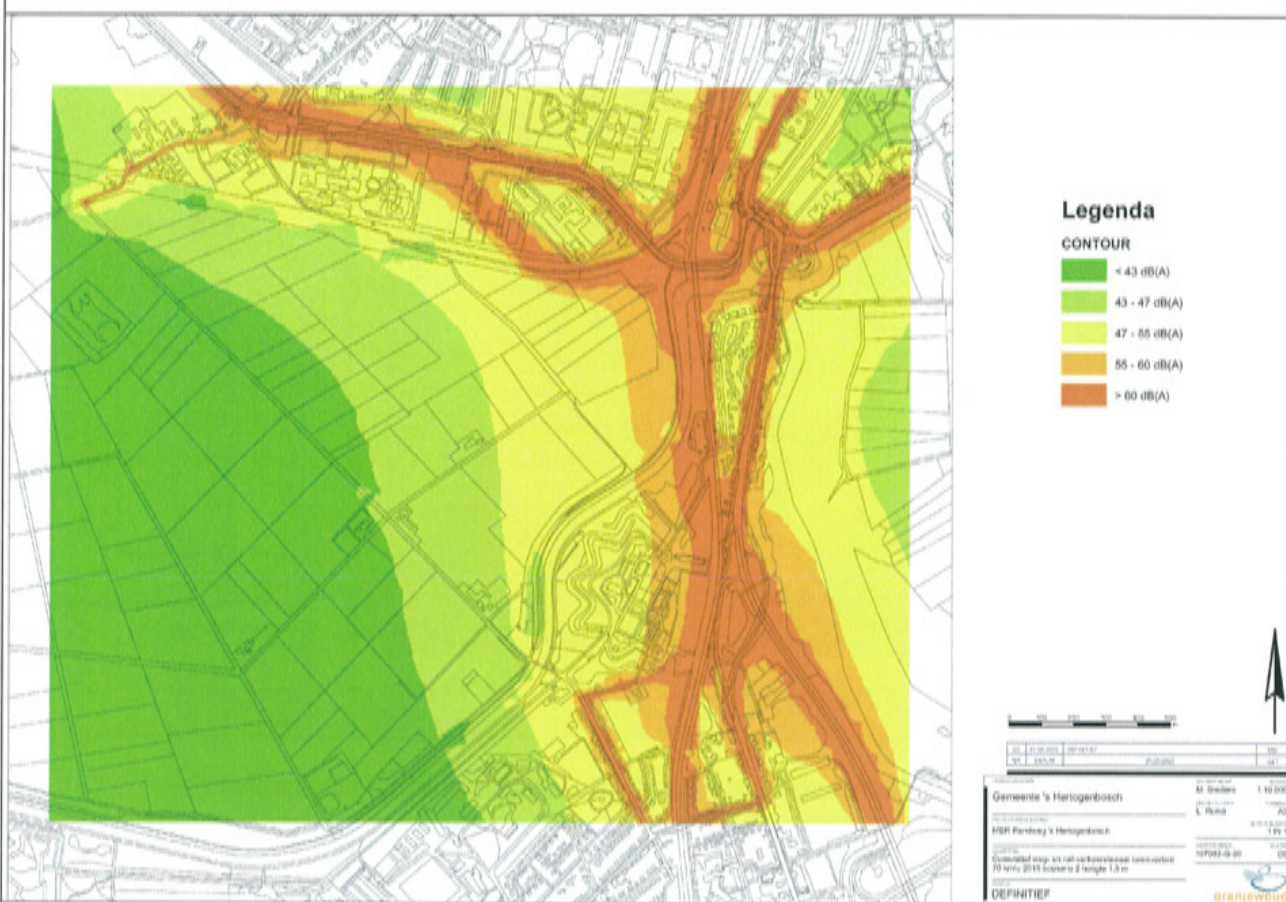
Geluidcontourenkaarten



Cumulatief weg- en railverkeerlawaaï huidig 2002 hoogte 1,5m



Cumulatief weg- en railverkeerslawaai autonoom 2015 scenario 1 hoogte 1,5m



Cumulatief weg- en railverkeerslawaai basisvariant 70 km/u 2015 scenario 2 hoogte 1,5m

Plankaarten

E

