

**LJN: AZ2777, Raad van State , 200509477/1**

Datum uitspraak: 22-11-2006  
Datum publicatie: 22-11-2006  
Rechtsgebied: Bestuursrecht overig  
Soort procedure: Eerste aanleg - meervoudig  
Inhoudsindicatie: 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.

---

## Uitspraak

200509477/1.

Datum uitspraak: 22 november 2006

AFDELING  
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de vereniging "De Groene Ring", gevestigd te Den Dungen,
  2. [appellant sub 2] en anderen, optredend onder de naam "Comité "Kwaliteit Woonomgeving Kampdijklaan", wonend te [woonplaats],
  3. [appellant sub 3], wonend te [woonplaats], en de vereniging "Vereniging Spoorzicht", gevestigd te Vught,
  4. [appellant sub 4], wonend te [woonplaats],
  5. [appellant sub 5], wonend te [woonplaats],
- 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. Appellante 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 Bestuursrechtpraak 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. [appellant sub 3] 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.

[appellant sub 4] 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 appellante 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 blijkens 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 wegennet. 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 blijkens 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 wegennet 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 wegennet, 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. [appellant sub 3] 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.

[appellant sub 5] 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 [appellant sub 3] 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 [appellant sub 5] 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 kop van de Maij die zal worden aangetast.

Speciale beschermingszone "Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek"

Standpunt appellanten

2.8. De Groene Ring en [appellant sub 4] 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").

[appellant sub 3] en de Vereniging Spoorzicht stellen dat de geluidsbelasting vanwege de Randweg in het van de SBZ deels uitmakende 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 pimperlblauwtje en donker pimperlblauwtje 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 pimperlblauwtje en donker pimperlblauwtje.

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 deel 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 [appellant sub 3] 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 deeltmakende 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 verbindingzone

2.9. De Groene Ring en [appellant sub 4] 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 Majj de ecologische verbinding tussen het Bossche Broek en de Majj zal aantasten.

Het functieverlies van deze ecologische verbindingzone 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 verbindingzone 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 verbindingzone 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 verbindingzone aan te leggen. Tussen de gemeente 's-Hertogenbosch en de provincie Noord-Brabant zijn inmiddels financiële afspraken gemaakt over de aanleg van deze verbindingzone. 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 verbindingzone 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 verbindingzone 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 verbindingzone 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 verbindingzone 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 verbindingzone 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 een adequate verbindingzone 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 verbindingzone 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. [appellant sub 3] 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 [appellant sub 3] 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 "Beschermszone 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 zogenoemde '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. [appellant sub 3] 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 bezien 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 vorengenoemde verplichtingen kan derhalve achterwege blijven.

##### Afrit ten behoeve van Vughtse noordelijke ontsluitingsweg

##### Standpunt appellanten

2.13. [appellant sub 2] 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 begrenzingen 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 [appellant sub 3] en de "Vereniging Spoorzicht" dient te worden vernietigd, zijn de beroepen van de vereniging "De Groene Ring", [appellant sub 4], [appellant sub 5], en [appellant sub 2] 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 [appellant sub 3] en de vereniging "Vereniging Spoorzicht, en [appellant sub 2] en anderen te worden veroordeeld. Ten aanzien van de vereniging "De Groene Ring", [appellant sub 4] en [appellant sub 5] 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: honderdvijfveertig euro en vierentachtig cent), het bedrag dient als volgt door de provincie Noord-Brabant onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald:

- aan [appellant sub 2] en anderen tezamen: een bedrag van € 73,27 (zegge: drieënzeventig euro en

zevenentwintig cent),

- aan [appellant sub 3] 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 [appellant sub 2] en anderen, € 138,00 (zegge: honderdachtendertig euro) voor [appellant sub 3] en anderen, € 138,00 (zegge: honderdachtendertig euro) voor [appellant sub 4], € 138,00 (zegge: honderdachtendertig euro) voor [appellant sub 5], 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. Tulmans, ambtenaar van Staat.

w.g. Van Buuren    w.g. Tulmans  
Voorzitter    ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 22 november 2006

381