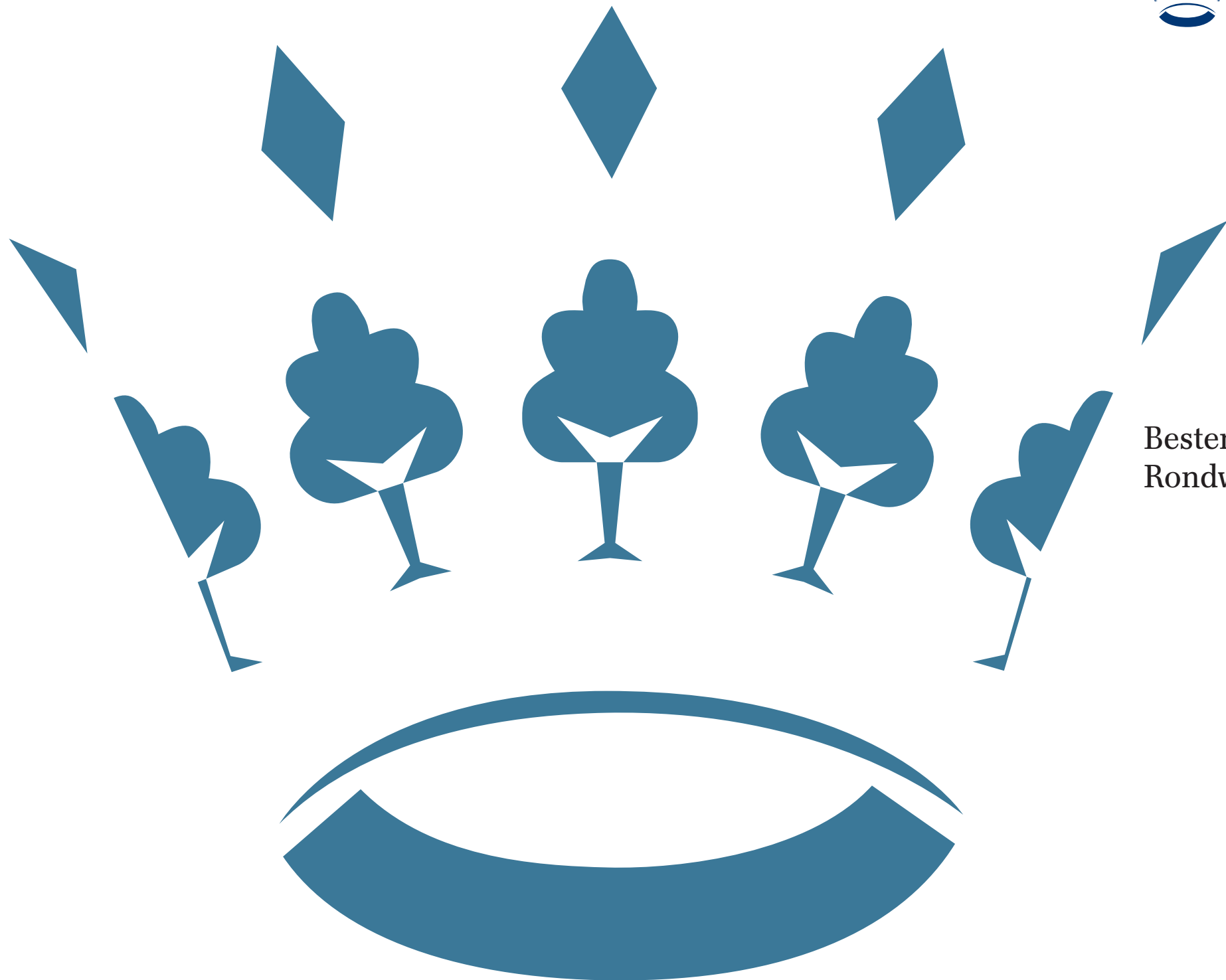




Bestemmingsplan A2
Rondweg 's-Hertogenbosch



Bestemmingsplan A2 Rondweg 's-Hertogenbosch

november 2004

Inhoud

A, Toelichting	7
1. Inleiding	9
1.1 Het wegontwerp	9
1.2 Verkeersprognose	10
2. Het tracé-besluit	11
2.1 Algemeen	11
2.2 Trajectnota A2 Rondweg 's-Hertogenbosch	13
2.2.1 Standpuntbepaling	14
2.2.2 De Ontwerp-tracébesluiten van 1998 (OTB1998) en van 2001 (OTB2001)	17
2.3 Besluitvorming	17
3. Het bestemmingsplan	19
3.1 Verhouding tracébesluit en bestemmingsplan	20
4. Tracébeschrijving	21
4.1 Horizontaal alignement (verloop van de weg)	21
4.2 Verticaal alignement (verloop van de weg)	22
4.3 Verkeersinfrastructuur	22
4.3.1 Knooppunt Empel	22
4.3.2 Aansluiting Rosmalen	23
4.3.3 Knooppunt Hintham	23
4.3.4 Aansluiting Veghel	23
4.3.5 Aansluiting 's-Hertogenbosch-zuid	24
4.3.6 Knooppunt Vught	24
4.3.7 Kruisende verbindingen	24
4.3.8 Vervallen verbindingen	24
4.3.9 Parallelwegen	24

4.3.10	Spoorlijn 's-Hertogenbosch-Nijmegen	24
4.3.11	Ruimtebeslag	25
5.	Archeologie en cultuurhistorie	27
6.	Natuurcompensatie en Habitat-richtlijngebied	29
7.	Wet geluidhinder	31
7.1	Geluidhindersituatie en procedure	31
7.2	Uitgangspunten akoestisch onderzoek	34
7.3	Overschrijding grenswaarden	35
7.4	Vormgeving geluidsschermen	35
8.	Bodem en water en luchtkwaliteit	37
8.1	Bodem	37
8.2	Water	37
8.3	Luchtkwaliteit	38
9.	Externe veiligheid	41
9.1	Vervoer van gevaarlijke stoffen	41
9.2	Individueel risico (IR)	41
9.3	Groepsrisico	42
10.	Kabels, leidingen en railverbinding	43
11.	Juridische regeling	45
11.1	Uitgangspunten voor de bestemmingsregeling	45
11.2	De plankaart	45
11.3	De voorschriften	46
12.	Economische uitvoerbaarheid	49
12.1	Financiële uitvoerbaarheid van het plan	49
12.2	Schade	49
13.	Inspraak en vooroverleg	51
13.1	Vooroverleg/advies ex artikel 10 Besluit op de Ruimtelijke Ordening	51
13.2	Inspraak	58
B.	Voorschriften	v-1
	Paragraaf I – Algemene bepalingen	v-3
	Artikel 1 – Begripsbepalingen	v-3
	Artikel 2 – Wijze van meten	v-5
	Paragraaf II – Bestemmingen	v-7
	Artikel 3 – Verkeer	v-7
	3.1 Doeleindenomschrijving	v-7
	3.2 Nadere detaillering van de doeleinden	v-8

3.3	Beschrijving in hoofdlijnen	v-9
3.4	Bebouwing	v-9
3.4.1	Voorzieningen voor de (rail)verkeers- geleiding en kunstwerken	v-9
3.4.2	Geluidsafschermende voorzieningen	v-9
3.4.3	Voorzieningen van openbaar nut	v-10
3.4.4	Overige bouwwerken	v-10
3.4.5	Bouwwerken binnen de aanduiding “gastransportleiding” en “watertransport- leiding” met bijbehorende onderhouds- zone en de aanduiding “hoogspannings- leiding”	v-10
3.4.6	Bouwwerken binnen de aanduiding “rivier/kanaal/waterkering”	v-11
3.5	Vrijstelling	v-11
3.6	Aanlegvergunning	v-11
3.6.1	Aanlegvergunningplichtig	v-11
3.6.2		v-11
3.6.3	Uitzondering vergunningplicht	v-12
3.6.4	Toetsing aan veiligheidsrisico	v-12
3.6.5	Strafbaarheidsstelling	v-12
3.6.6	Aanlegvergunning binnen de aanduiding “rivier/kanaal/waterkering”	v-12
3.7	Gebruiksbepalings	v-12
	Artikel 4 – Groenvoorzieningen	v-14
4.1	Doeleindenomschrijving	v-14
4.2	Bebouwing	v-14
4.3	Aanlegvergunning	v-14
4.4	Gebruiksbepalings	v-15
	Artikel 5 – Waterstaatkundige doeleinden	v-16
5.1	Doeleindenomschrijving	v-16
5.3	Aanlegvergunning	v-16
5.3.1		v-16
5.3.2		v-16
5.3.3		v-17
5.3.4		v-17
5.4	Gebruiksbepalings	v-17
5.4.1		v-17
5.4.2		v-17
	Paragraaf III – Aanvullende bepalingen	v-19
	Artikel 6 – Overgangsbepaling	v-19
6.1	Bebouwing	v-19
6.2	Ander gebruik van de grond en gebruik van opstallen	v-20
	Artikel 7 – Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening	v-21
	Artikel 8 – Titel	v-22

Toelichting

A

Inleiding

1

De A2 Rondweg 's-Hertogenbosch is een onderdeel van de in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer opgenomen A2, de Rijksweg tussen Amsterdam-Maastricht.

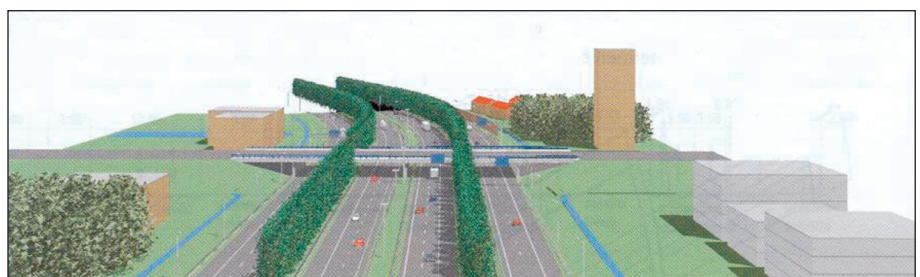
De rondweg heeft onvoldoende capaciteit om de huidige en de nog verder tot 2020 oplopende verkeersintensiteit naar behoren te verwerken. Om deze problemen op te lossen heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat op 28 december 2001 op grond van de Tracéwet het Tracébesluit A2 Rondweg 's-Hertogenbosch vastgesteld, dat voorziet in een verbreding naar 4x2 rijstroken. Daarbij wordt het doorgaande verkeer van het regionale verkeer gescheiden.

Na uitspraak van de Raad van State op 15 januari 2003 is het Tracébesluit onherroepelijk geworden.

Op grond van de Tracéwet dienen de bestemmingsplannen van onze gemeente dusdanig te worden aangepast, dat de werken zoals voorzien in het Tracébesluit hierin passen.

1.1 Het wegontwerp

Door Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant is een wegontwerp uitgewerkt. Het standaard-dwarsprofiel van de autosnelweg



bestaat uit vier gescheiden rijbanen (4 x 12,00 meter) met elk twee rijstroken en een vluchtstrook.

De breedte van de middenberm tussen de hoofdrijbanen bedraagt (2 x 2,30 =) 4,60 meter tussen de kanten van de verharding. De breedte van de tussenbermen tussen hoofdrijbaan en parallelbaan bedraagt 9,90 meter tussen de kanten van de verharding. De twee binnenste rijbanen zijn de hoofdrijbanen die bestemd zijn voor het doorgaande verkeer. Daarop is geen uitwisseling van verkeer mogelijk omdat ze niet aangesloten zijn op andere wegen. De twee buitenste rijbanen vormen de parallelbanen voor onder andere het stadsregionale verkeer. Hierop zijn wel andere wegen aangesloten zoals de A59 richting Waalwijk/Zevenbergen en de A59 richting Oss, de Bruistensingel/Rodenborchweg, de N266 ('s-Hertogenbosch-Veghel) en de PW321 (Gestelseweg). Naast de verbreding van de A2 vindt tevens ombouw plaats van de knooppunten Empel en Hintham. Deze knooppunten worden aangesloten op de parallelbanen. De aansluitingen Rosmalen, Veghel en 's-Hertogenbosch-zuid worden aangepast aan de nieuwe situatie.

1.2 Verkeersprognose

Met circa 120.000 motorvoertuigen per etmaal was de A2 Rondweg 's-Hertogenbosch in 1998 de drukste Brabantse autosnelweg. De verwachte toename van de dagelijkse verkeersintensiteiten tot 2020 lopen uiteen van 10 tot 50%. Op het noordelijke deel van de rondweg is de verwachte groei het sterkst. Dat komt vooral door de stedelijke ontwikkelingen zoals Groote Wielen (VINEX-lokatie) en de 'Stedelijke knoop A2/Kanaalzone'. Verder wordt uitgegaan van de momenteel in aanleg zijnde A50 (Eindhoven-Oss) waardoor de verkeersdruk op het wegvak Vught-Hintham afneemt. De rondweg 's-Hertogenbosch biedt in 2020, na verbreding, een goede doorstromingskwaliteit.

Het tracé-besluit

2

2.1 Algemeen

In het besluitvormingsproces voor de A2 Rondweg 's-Hertogenbosch vormt het Tracébesluit de afronding van de procedure over de trajectnota/MER A2 (Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant, september 1995).

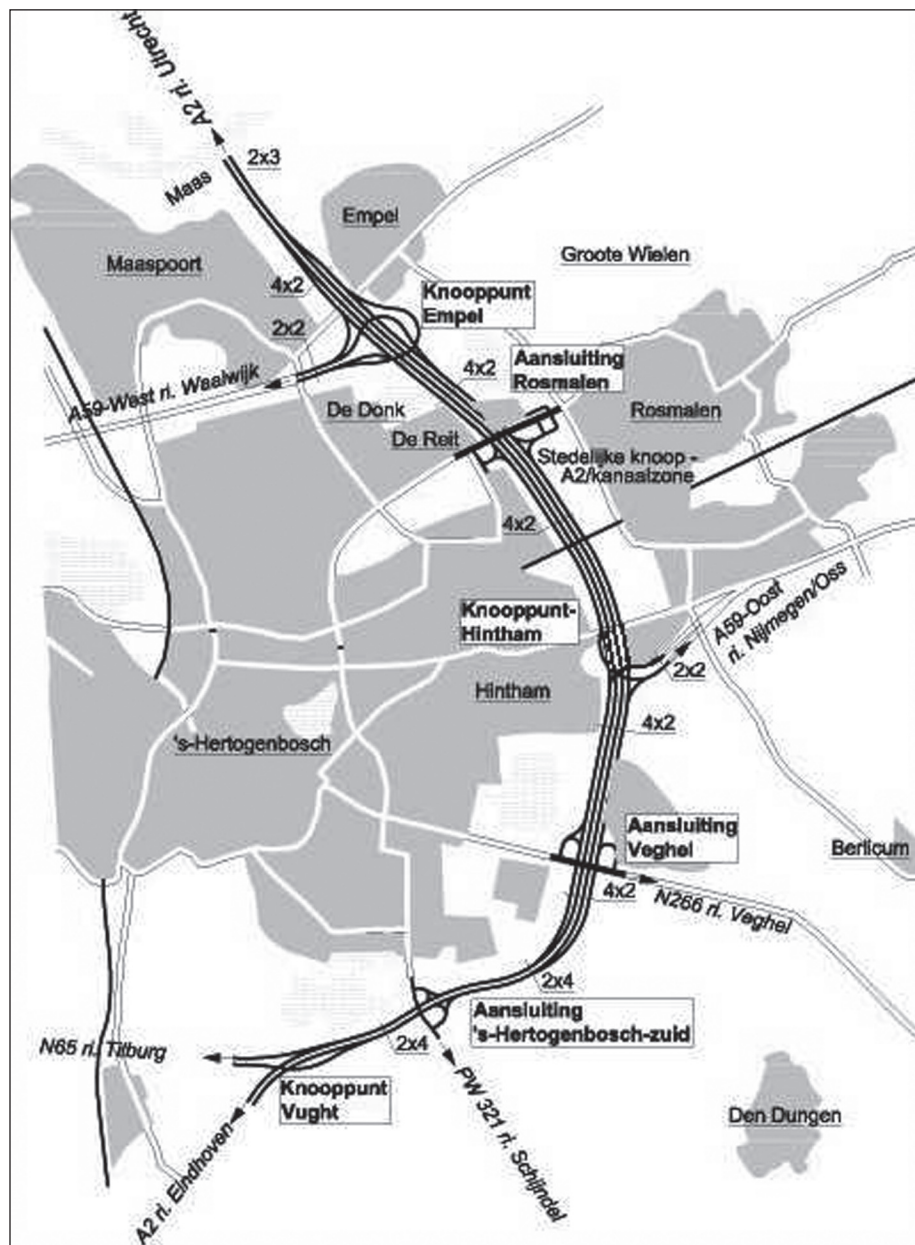
Het Tracébesluit is de uitwerking van het Standpunt. De op 15 oktober 2000 in werking getreden gewijzigde Tracéwet is op dit Tracébesluit van toepassing. Alvorens dit Tracébesluit te nemen is er een aantal tussenstappen geweest, in chronologische volgorde:

- *Standpunt:*

Op 15 juli 1996 is door de minister van Verkeer en Waterstaat, in samenspraak met de minister van VROM, een standpunt ingenomen over de Trajectnota/MER A2. Hierbij zijn de inspraakreacties en adviezen betrokken die in 1995 zijn uitgebracht op de Trajectnota/MER A2.

- *Ontwerp-tracébesluit*

1998 (OTB1998) Het standpunt is uitgewerkt tot een OTB dat op 10 maart 1998 is vastgesteld (OTB1998). In de detaillering van dit OTB1998 zijn genoemde adviezen en inspraakreacties op de Trajectnota/MER A2 ook betrokken. Dit OTB1998 is in zijn geheel ingetrokken bij het besluit tot vaststelling van het OTB2001.



- *Inspraak op het OTB1998:*

Tijdens de inspraakprocedure op dit OTB1998 zijn in totaal circa 24 schriftelijke en - op de hoorzitting - nog 16 mondelinge reacties naar voren gebracht.

- *Ontwerp-tracébesluit 2001 (OTB2001).*

De gemeente 's-Hertogenbosch en de provincie Noord-Brabant hebben in het najaar van 1999 verzocht om een wijziging in het wegontwerp. Het ging hierbij om het laten vervallen van de aansluiting in knooppunt Empel in ruil voor een royalere ombouw van de aansluiting Rosmalen. Gezien de omvang van deze wijziging kon niet volstaan worden met het direct opnemen in een definitief Tracébesluit. Het Bevoegd Gezag heeft besloten tegemoet te komen aan dit verzoek door opnieuw een Ontwerp-tracébesluit

vast te stellen (OTB2001). Hierover zijn op 8 juni 2000 de Eerste en Tweede Kamer ingelicht.

In dat OTB2001 zijn de wijzigingen naar aanleiding van de inspraakreacties op de Trajectnota/MER A2 en het OTB1998 meegenomen en zijn actuele ontwikkelingen, zoals herziene verkeersprognoses, verwerkt.

Daarnaast is in OTB2001 het toekomstjaar voor de Wet geluidshinder verlegd van 2015 naar 2020. Immers, op basis van het MIT1998 is de uitvoering van dit project naar achteren verschoven, waarbij is aangegeven dat uitvoering plaats vindt in de periode 2005-2010. Tot slot zijn enkele ontwerpwijzigingen doorgevoerd op basis van voortschrijdend inzicht. Het gaat dan om een beperktere ophoging van de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Nijmegen dan in het OTB1998 was voorzien en een vervanging van het breiwerk door weefvakken van het wegvak van knooppunt Hintham tot aansluiting Veghel. Ook daar is het ruimtebeslag beperkt ten opzichte van het eerder vastgestelde OTB1998.

- *Inspraak op het OTB2001:*

Tijdens de inspraakprocedure op dit OTB2001 zijn in totaal circa 64 schriftelijke en – op de hoorzitting – nog 5 mondelinge reacties naar voren gebracht.

2.2 Trajectnota A2 Rondweg 's-Hertogenbosch

De A2 Rondweg 's-Hertogenbosch, tussen de knooppunten Empel en Vught, maakt deel uit van het hoofdwegennet uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). Het wegvak is 11 kilometer lang en is uitgevoerd als autosnelweg met 2x2 rijstroken en vrijwel geheel voorzien van weefvakken.

Uit de in de Trajectnota uitgevoerde probleemanalyse blijkt dat de rondweg een dubbelfunctie heeft, enerzijds als aan- en afvoerroute voor het lokale en regionale verkeer en anderzijds als achterlandverbinding voor het doorgaande verkeer. Zonder maatregelen zullen er in 2010 grote problemen met betrekking tot de bereikbaarheid ontstaan. Door sterk groeiende intensiteiten zal de congestiekans toenemen en zullen steeds meer vertragingen op de rondweg ontstaan en kan de A2 haar functie als achterlandverbinding in 2010 onvoldoende waarmaken. Door de algehele verkeerstoename ontstaat tevens filevorming op het onderliggende wegennet, die nog eens wordt versterkt door de congestie op de A2.

In de Trajectnota is een aantal alternatieve oplossingen uitgewerkt om “binnen de context van een duurzame samenleving het bereikbaarheidsprobleem op de A2 Rondweg 's-Hertogenbosch tot een aanvaardbaar niveau terug te brengen, daarbij de rand-

voorwaarden die de leefbaarheid stelt in acht nemend” (citaat uit Trajectnota). De uitgewerkte alternatieven zijn het nulalternatief, het nulplusalternatief, het weginfrastructuuralternatief in vier varianten (verbredingsvarianten 2x3 en 2x4, scheidingsvariant 4x2 en doelgroepvariant) en het meest milieuvriendelijk alternatief.

In de Trajectnota zijn de effecten uitgewerkt die zullen optreden bij realisatie van elk van de alternatieven. Daarbij zijn effecten betrokken op het gebied van verkeer en vervoer, economie en ruimtelijke ordening, woon- en leefmilieu en natuur en landschap. De effecten zijn samengevoegd tot een integrale effectvergelijking.

2.2.1 Standpuntbepaling

De Trajectnota A2, rondweg 's-Hertogenbosch, heeft vanaf 30 oktober 1995 conform de in de wet voorgeschreven wijze ter inzage gelegen ten behoeve van de inspraak. In totaal zijn 71 schriftelijke inspraakreacties ontvangen. Op 11 december 1995 heeft te Rosmalen een openbare hoorzitting plaatsgevonden. Tijdens die zitting hebben 8 sprekers mondeling hun visie op de Trajectnota toegelicht. De commissie mer heeft op 18 januari 1996 haar toetsingsadvies uitgebracht. In februari 1996 is het rapport van bevindingen van het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) verschenen.

Op 15 juli 1996 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van VROM, haar Standpunt inzake de rijksweg A2 Rondweg 's-Hertogenbosch, bekend gemaakt:

“... Voor de A2 rondweg 's-Hertogenbosch hebben wij besloten tot de volgende maatregelen:

- Uitbreiding van het wegvak van knooppunt Empel tot de aansluiting Veghel van 2x2 naar 4x2 rijstroken en uitbreiding van het wegvak tussen aansluiting Veghel en knooppunt Vught met 1 rijstrook in beide richtingen;*
- Ombouw van het knooppunt Hintham;*
- Ombouw van het knooppunt Empel;*
- Ombouw van de aansluiting Rosmalen.”*

Hieronder wordt een aantal aspecten uit de standpuntbepaling aangehaald, die voor de verdere uitwerking van het gekozen tracé voor het Tracébesluit van belang zijn.

• Vermindering ruimtebeslag

“... Het 4x2-systeem conform de Trajectnota vergt extra ruimte ten opzichte van de variant met 2x4 rijstroken. Bij het opstellen van het (Ontwerp-)Tracébesluit zal het wegontwerp worden verbeterd teneinde de benodigde ruimte verder te verminderen. Nadere invulling van het landschapsplan, die thans plaats vindt, wijst uit dat het ook mogelijk is om de 4x2 oplossing te realiseren

met een beperkt extra ruimtebeslag. De benodigde extra breedte bedraagt daarbij circa 6 tot 8 meter in plaats van de oorspronkelijke 21 meter...”.

In het Tracébesluit is het extra ruimtebeslag zo veel mogelijk beperkt door het aanpassen van het landschapsplan (i.c. de breedte van de bermen) en het laten vervallen van de plasdrasstrook.

- *Geluidwerende voorzieningen*

“...Door middel van geluidwerende voorzieningen zal met in acht te nemen grenswaarden voor geluidhinder worden voldaan aan de wettelijke normen...”.

Het Tracébesluit voorziet in de benodigde geluidwerende voorzieningen. De te realiseren geluidwerende voorzieningen zijn op de plankaarten aangegeven. De geluidswaarden en -maatregelen zijn gebaseerd op actuele verkeersprognoses (uit 2000) met als toekomstjaar 2020. Om de omvang en ruimtebeslag van de geluidwerende voorzieningen te beperken is uitgegaan van een wegdek met de akoestische kwaliteiten van zogenaamd dubbel-laags ZOAB (DZOAB). Het ministerie van VROM heeft formeel ingestemd met de toepassing van de wegdekcorrectiefactor voor DZOAB in het Reken en Meetvoorschrift Verkeerslawaaai (brief VROM d.d. 7-7-2000, kenmerk 270600011Z/AH/MdB)

- *Omgevingskwaliteit*

“...Inhoudelijk worden ter compensatie van de versterkte barrièrewerking van de verbrede autosnelweg de volgende maatregelen overwogen: een plasdrasstrook tussen de aansluiting Rosmalen en de Graafsebaan, onderbroken door het spoor; natuurvriendelijke herinrichting van de ruimte onder de Dommelbruggen; een amfibieëntunnel ter hoogte van Heinis en een tunnel ter hoogte van het Bossche Broek inclusief begeleidende beplanting....”

In het Tracébesluit is de plasdrasstrook vervallen. De Heinis wordt via faunatunnels verbonden met de Groote Wetering. Zoals omschreven in de toelichting van het Tracébesluit is gekozen voor een meer effectiever geachte maatregelen van mitigatie en compensatie, waarbij tevens ingespeeld wordt op de toekomstige stedelijke ontwikkelingen ten oosten van de A2 en de omlegging van de Zuid-Willemsvaart.

- *Knooppunt Empel*

“...Knooppunt Empel wordt aangepast aan de situatie van 4x2 rijstroken. Er komen directe verbindingen (fly-overs) tussen de beide rijkswegen...”.

Het Tracébesluit voorziet in deze aanpassing. Ten opzichte van de Trajectnota is de vormgeving van het knooppunt geoptimaliseerd waarbij er in het noordwestelijk kwadrant wat meer ruimte benodigd is en in de andere kwadranten wat minder ruimtebeslag.

Het noordwestelijk kwadrant betreft overigens voornamelijk gronden die Rijkseigendom zijn.

Het Tracébesluit voorziet niet in een aansluiting in het knooppunt Empel. Zowel gemeente 's-Hertogenbosch als de provincie Noord-Brabant prefereren een royale ombouw van de aansluiting Rosmalen (zie volgend punt) en hebben aangegeven daarmee af te willen zien van een aansluiting in knooppunt Empel. Hiermee wordt voldaan aan de motie Verbugt/Reitsma d.d. 22-10-'96 waarin wordt verzocht om in overleg met gemeente en provincie de voltooiing van het knooppunt mee te nemen in de plannen voor de verbreding van de A2.

- *Aansluiting Rosmalen ("Bruistensingel")*

"...Op basis van de studieresultaten hebben wij besloten om oplossing nr. 8 Haarlemduc, ten zuiden van de bestaande aansluiting, te realiseren. Het betreft een aanpassing van de bestaande aansluiting en geen extra aansluiting..."

In tegenstelling tot het Standpunt wordt in het Tracébesluit de bestaande aansluiting Rosmalen – mede op verzoek van gemeente 's-Hertogenbosch en de provincie Noord-Brabant – gehandhaafd. Wel wordt de vorm aangepast en de capaciteit verruimd. Dit is nodig om het verkeer op een ordentelijke manier af te wikkelen. Bij de prognoses is rekening gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingen rond de A2. In de Trajectnota is deze aansluiting opgenomen in de 'Basisvariant'.

- *Knooppunt Hintham*

"...Gekozen is voor ombouw van het knooppunt Hintham conform de Trajectnota. Hierbij heeft een afweging plaatsgevonden tussen de veiligheid en capaciteit van het knooppunt en de aanwezigheid van een twintigtal woningen en een bedrijfsterrein, waarbij de eerste argumenten het zwaarst hebben gewogen. Nader onderzoek loopt naar de mogelijkheid om het bedrijfsterrein te kunnen handhaven. Mocht dit succesvol blijken, dan zal dit bij het (Ontwerp-)tracébesluit ter visie worden gelegd..."

Het in het Standpunt bedoelde onderzoek heeft geleid tot een verschuiving van de wegas in westelijke richting en een beperkte wijziging van het knooppunt Hintham ten opzichte van de Trajectnota. Daarmee kan het bedrijfsterrein Heijmans worden gespaard en kunnen de nadelige gevolgen voor woon- en leefmilieu in Hintham worden beperkt.

2.2.2 De Ontwerp-tracébesluiten van 1998 (OTB1998) en van 2001 (OTB2001)

Van 17 maart tot en met 12 mei 1998 heeft het Ontwerp-tracébesluit voor de A2 rondweg 's-Hertogenbosch (OTB1998) ter visie gelegen. In totaal zijn 24 schriftelijk reacties op het OTB1998 ingebracht. Op 16 april 1998 is in de Kentering te Rosmalen een hoorzitting gehouden waar zienswijzen kenbaar konden worden gemaakt. Een 16-tal insprekers heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt mondeling in te spreken.

De reacties op het OTB1998 hebben aanleiding gegeven het Ontwerp-tracébesluit 2001 op een aantal punten aan te passen. De in de zienswijzen gehanteerde argumenten bevatten geen nieuwe inzichten die tot een herziening van het Standpunt (d.d. 15-07-1996) aanleiding hebben geven. Overigens is het OTB1998 in zijn geheel herzien en vervangen door het OTB 2001.

Van 17 april tot en met 12 juni 2001 heeft het Ontwerp-tracébesluit voor de A2 rondweg 's-Hertogenbosch (OTB2001) ter visie gelegen. In totaal zijn 64 schriftelijke inspraakreacties op het OTB2001 ingebracht. Op 7 mei 2001 is in de Kentering te Rosmalen een hoorzitting gehouden waar zienswijzen kenbaar konden worden gemaakt. Een 5-tal insprekers heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt mondeling in te spreken. De reacties op het OTB2001 hebben niet geleid tot substantiële wijzigingen in het Tracébesluit.

2.3 Besluitvorming

In het besluitvormingsproces voor de A2 Rondweg 's-Hertogenbosch vormt het Tracébesluit de afronding van de procedure, waarin eerder de trajectnota en het ontwerp-tracébesluit zijn gepubliceerd.

Het Tracébesluit beschrijft niet alleen het technisch ontwerp en het bijbehorende ruimtebeslag, maar geeft tevens de maatregelen die gericht zijn op een goede inpassing van de weg en de maatregelen met betrekking tot geluidhinder, waterhuishouding, ecologie, verkeersveiligheid en landschappelijke inpassing.

Ingevolge de Tracéwet dient het Tracébesluit verwerkt te worden in het bestemmingsplan. Daartoe bestaat het Tracébesluit uit de besluittekst, de daarbij behorende overwegingen en de tracékaarten. Bij het Tracébesluit behoren ook een toelichting en een aantal bijlagen zoals het Landschapsplan en de akoestische onderzoeken. Het Tracébesluit geeft aan welke elementen het bestemmingsplan in ieder geval moet bevatten om het tracé te kunnen verwezenlijken.

Zo begrenst de bestemming verkeersdoeleinden de ruimte die nodig is voor de snelweg met 4x2 stroken, waarbij inbegrepen de midden- en zijbermen, de invoeg- en uitvoegstroken en de weefvakken en de ruimte die nodig is voor geluidbeperkende voorzieningen, bermsloten en overige bijkomende voorzieningen, inclusief de noodzakelijke aanpassingen aan kruisende infrastructuur in het onderliggende wegennet. De maatregelen in het kader van landschappelijke inpassing passen volledig binnen het ruimtebeslag dat nodig is voor de realisatie van 4x2 rijstroken en vallen daarmee binnen de bestemming verkeersdoeleinden. Alle woningen en andere bebouwing, die geheel of gedeeltelijk binnen de bestemming verkeersdoeleinden zijn aangegeven, worden geamoveerd.

Het bestemmingsplan

3

Een bestemmingsplan is een planologische regeling die zowel de burger als de overheid rechtstreeks bindt en tevens als basis dient voor de vergunningverlening. In het plan worden de planologische beleidsdoelstellingen neergelegd. Het bestemmingsplan wordt gevormd door de voorschriften, de plankaart en de toelichting tezamen. Slechts in hun onderlinge samenhang kunnen ze worden verstaan.

Gedurende de bestemmingsplanprocedure zijn diverse momenten waarin derden de mogelijkheid wordt geboden om zich uit te laten over het plan. Ten eerste bestaat voor instanties de mogelijkheid om te reageren op het voorontwerpplan in het kader van het vooroverleg ex artikel 10 Bro. Burgers worden in de gelegenheid gesteld om in het kader van de inspraak hun mening te berde te brengen over het voorontwerp bestemmingsplan. De tweede mogelijkheid is het (voor een ieder) indienen van zienswijzen bij de gemeenteraad gedurende de termijn dat het ontwerpplan de eerste keer ter visie is gelegd. De derde mogelijkheid is aanwezig op het moment dat het plan na de vaststelling ter visie is gelegd. Dan kunnen bedenkingen bij gedeputeerde staten worden ingebracht. Deze mogelijkheid bestaat alleen voor hen die eerder zienswijzen hebben ingediend, dan wel voor een ieder ten aanzien van de onderdelen waarop het plan afwijkend is vastgesteld. Tenslotte kan in beroep worden gegaan tegen het goedkeuringsbesluit bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze mogelijkheid staat open voor diegenen die bedenkingen hebben ingebracht en degenen die zich verzetten tegen onthouding van goedkeuring.

3.1 Verhouding tracébesluit en bestemmingsplan

Het bestemmingsplan volgt in het algemeen de begrenzing van het tracébesluit op het grondgebied van de gemeente 's-Hertogenbosch tussen kilometer 110.000 en 121.000 zoals deze is vastgelegd op de kaartbladen 3 tot en met 16 van het Tracébesluit. Slechts bij Hintham wijkt de plangrens af om de noodzakelijke verplaatsing van een hoogspanningsmast mogelijk te maken.

In het bestemmingsplan dient het Tracébesluit zijn ruimtelijke neerslag te krijgen. Door het opnemen van de strekking van het Tracébesluit in het bestemmingsplan wordt het mogelijk de veranderingen in het tracé van de A2 daadwerkelijk te realiseren. Zienswijzen en bedenkingen of beroep tegen het bestemmingsplan (of tegen het streekplan of beschikkingen tot vergunningverlening) kunnen geen betrekking meer hebben op hetgeen is vastgelegd in het Tracébesluit. Het Tracébesluit heeft daarvoor een met voldoende waarborgen omklede procedure doorlopen. Conform artikel 15, lid 9 van de Tracéwet dient de gemeenteraad immers het bestemmingsplan overeenkomstig het Tracébesluit vast te stellen of te herzien.

Tegen onderwerpen, die het Tracébesluit niet regelt, zoals de hoogspanningsleiding, gasleiding en dergelijke, de juridische bestemmingsplanregeling, zijn wel zienswijzen, bedenkingen en beroep mogelijk.

Tracébeschrijving

4

De navolgende tracébeschrijvingen zijn integraal overgenomen uit het Tracébesluit.

4.1 Horizontaal alignement (verloop van de weg)

In horizontale richting volgt het ontwerp zoveel mogelijk de bestaande wegas, om daarmee een strakke bundeling met de bestaande infrastructuur te bewerkstelligen. De grootste afwijking van de bestaande wegas bevindt zich ter plaatse van het knooppunt Hintham en bedraagt circa 21 meter in oostelijke richting. Vanaf het knooppunt Hintham neemt de afwijking in beide rijrichtingen geleidelijk af tot minder dan 1 meter. De lengte waarover de afwijking groter is dan 1 meter bedraagt 1,1 kilometer. De asverschuiving is toegepast om het leefmilieu van de flats ten noordwesten van het knooppunt te ontzien. In het gedeelte tussen de aansluitingen Veghel en 's-Hertogenbosch-zuid bevindt zich in het bestaande tracé een boog met een straal van 800 meter. Volgens de Richtlijnen voor het Ontwerpen van Autosnelwegen (ROA) zou die straal uit oogpunt van verkeersveiligheid en wegbeeldkwaliteit 2.000 meter moeten zijn bij een ontwerpsnelheid van 120 kilometer per uur. In het Tracébesluit is een dergelijke aanpassing niet doorgevoerd, omdat dat een te grote ingreep zou betekenen. De straal van 800 meter voldoet wel aan de rijtechnische eis doch niet aan de eis “zicht op obstakel” aan de middenbermzijde van de hoofdrijbaan langs de “linksdraaiende boog” (dus de oostelijke rijbaan). Aan de middenbermzijde is de afstand van de kantstreep tot de geleiderail 2,45 meter en die afstand is bij deze straal volgens de ROA te klein. In het Tracébesluit is daarom de middenberm ter plaatse van de boog met straal 800 meter aan de zuidoostzijde verbreed met 5,25 meter, zodat wél wordt voldaan aan de ROA.

4.2 Verticaal alignement (verloop van de weg)

Ook in verticale richting volgt het ontwerp zoveel mogelijk de bestaande wegas. Het verticale alignement vanaf de tunnelbak onder de spoorlijn 's-Hertogenbosch- Nijmegen tot aan de Graafsebaan is echter aangepast. Waar in de huidige situatie de A2 vanaf de tunnelbak stijgt en over de Burg. Jhr. Von Heijdenlaan heen gaat, zal deze in de nieuwe situatie vanaf de tunnelbak doorgaan op (ongeveer) maaiveldniveau tot aan de Burg. Jhr. Von Heijdenlaan en dan pas gaan stijgen. De kruising met de Burg. Jhr. Von Heijdenlaan komt daarbij te vervallen. De maximale afwijking van de bestaande wegas bevindt zich ter plaatse van de kruising met de Burg. Jhr. Von Heijdenlaan en bedraagt circa 4,5 meter in neerwaartse richting. Aan weerszijden van de tunnelbak bevinden zich in het ontwerp bolle bogen met een volgens de ROA te kleine straal van 8000 meter in de hoofdrijbaan en 6000 meter in de parallelbaan. Volgens de richtlijnen verdienen grotere stralen de voorkeur. De stralen zijn daarom getoetst op de uitgangspunten van zicht op stilstaande file en stopzicht in relatie tot de ontwerpsnelheid. Uit de toetsing blijken de stralen in deze situatie toepasbaar te zijn.

4.3 Verkeersinfrastructuur

Het om te bouwen gedeelte van de A2 rondweg 's-Hertogenbosch heeft een lengte van circa 11 kilometer en begint direct ten zuiden van de brug over de Maas en eindigt bij knooppunt Vught. De twee uitwisselingspunten, de overgangen van en naar 4x2 rijstroken, zijn gelegd tussen de brug over de Maas en knooppunt Empel en tussen de aansluitingen Veghel en 's-Hertogenbosch-zuid. De knooppunten Empel en Hintham zullen worden omgebouwd. Hieronder volgt een beschrijving van de knooppunten en aansluitingen.



4.3.1 Knooppunt Empel

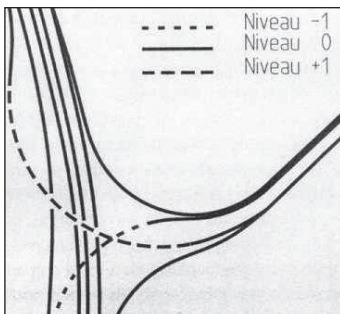
Knooppunt Empel krijgt een aan de ROA aangepaste vormgeving, geschikt voor de 4x2-oplossing. De uitwisseling van het verkeer tussen de A2 en de A59-west vindt alleen plaats via de parallelbanen langs de A2. De verbinding tussen de A2 en de A59-west wordt in zuidelijke richting door middel van tweestrooks verbindingswegen uitgevoerd en in noordelijke richting door middel van éénstrooks verbindingswegen.

In afwijking van de Trajectnota bedraagt de ontwerpsnelheid voor drie van de vier verbindingswegen 70 kilometer per uur in plaats van 90 kilometer per uur, dit in verband met beperking van het ruimtebeslag.

Tussen het knooppunt Empel en de aansluiting Rosmalen worden langs de parallelbanen weefvakken aangelegd.

4.3.2 Aansluiting Rosmalen

De aansluitingsvariant Haarlemduc, die conform het Standpunt zou worden gerealiseerd, komt te vervallen. De aansluiting Rosmalen blijft deels in zijn huidige vorm gehandhaafd. De in- en uitvoegstroken en de puntstukken zijn aangepast aan de 4x2-situatie. Het onderliggend wegnennet wordt ter plaatse uitgebreid om het verkeer goed te kunnen blijven afwikkelen. Dit houdt in dat de rotonde Reitscheweg, het kruispunt in de Bruistensingel en het kruispunt in de Rodenborchweg worden aangepast en dat er een nieuw kruispunt wordt aangelegd waarop bedrijventerrein Brabantpoort en de toekomstige Stedelijke Knoop worden ontsloten. Hiertoe wordt voor de ontsluiting van bedrijventerrein Brabantpoort een viaduct onder de Rodenborchweg door gebouwd. Tussen de aansluiting Rosmalen en knooppunt Hintham zijn weefvakken voorzien.



4.3.3 Knooppunt Hintham

Bij knooppunt Hintham vindt de uitwisseling van het verkeer alleen via de parallelbanen plaats. Het knooppunt is volgens de ROA ontworpen en kent een verkeersafwikkeling met directe tweestrooks verbindingswegen, waardoor hier drie niveaus ontstaan:

- niveau -1: A59-oost richting A2-zuid (via een tunnel);
- niveau 0: A2 (huidig lengteprofiel);
- niveau +1: A2-noord richting A59-oost (via een fly-over).

De verbindingswegen zijn daarbij zo laag mogelijk ontworpen.

De tunnel in de verbindingsweg A59-oost richting A2-zuid wordt zodanig ontworpen dat deze bestand is tegen brand en explosiegevaar.

In afwijking van de Trajectnota bedraagt de ontwerpsnelheid van de verbindingswegen 70 kilometer per uur in plaats van 90 kilometer per uur, dit in verband met beperking van het ruimtebeslag. Tussen knooppunt Hintham en aansluiting Veghel zijn weefstroken voorzien.



4.3.4 Aansluiting Veghel

De aansluiting Veghel blijft in zijn huidige vorm gehandhaafd. De in- en uitvoegstroken en de puntstukken zijn aangepast aan de 4x2-situatie.

Tussen aansluiting Veghel en aansluiting 's-Hertogenbosch-zuid komen de gescheiden hoofd- en parallelbanen samen (westbaan) c.q. splitsen zich (oostbaan). Aan weerszijden bevinden zich dan vier rijstroken.



4.3.5 Aansluiting 's-Hertogenbosch-zuid

De aansluiting 's-Hertogenbosch-zuid blijft in zijn huidige vorm gehandhaafd. De in- en uitvoegstroken en de puntstukken zijn aangepast aan de nieuwe situatie. Het viaduct in de provinciale weg 321 over de A2 wordt vervangen door een nieuw kunstwerk.

4.3.6 Knooppunt Vught

Het knooppunt Vught blijft grotendeels in zijn huidige vorm gehandhaafd. De invoegstrook van de aansluiting 's-Hertogenbosch zuid wordt als weefvak voortgezet en uitgebreid tot twee rijstroken. De drie rijstroken naar het zuiden (in de richting Eindhoven) worden na het splitsingspunt met de weg naar Tilburg afgestreept tot twee rijstroken. Vanuit het zuiden vormen de tweestrooks rijbanen vanuit Tilburg en vanuit Eindhoven een samenkomst die voor de aansluiting 's-Hertogenbosch-zuid wordt opgesplitst in drie doorgaande rijstroken en een uitvoegstrook.

4.3.7 Kruisende verbindingen

De volgende kruisende verbindingen worden enigszins aangepast: Empelsedijk, Bruistensingel/Rodenborchweg, Tivoliweg/Aziëlaan, Graafsebaan/Hintham, fietspad evenwijdig aan de Aa (verbreed van 2,00 meter naar 3,25 meter) en de (Oude) Gestel-seweg.

De volgende kruisende verbindingen komen te vervallen: Burgemeester Jonkheer Von Heijdenlaan en Kloosterstraat.

Aan de kruisende verbindingen Burgemeester Godschalxstraat, Harendonkweg, Provinciale weg N266 en de Poeldonkweg vinden geen aanpassingen plaats.

Daarnaast biedt het aan te leggen pleinviadukt de mogelijkheid om in de toekomst kruisende verbindingen te realiseren.

4.3.8 Vervallen verbindingen

In het Tracébesluit vervallen de verbindingen via de Kloosterstraat en de Burg. Jhr. Von Heijdenlaan.

4.3.9 Parallelwegen

De parallelweg "Meerwijkseweg" blijft behouden, maar wordt wel in oostelijke richting opgeschoven. De parallelweg "De Saren" blijft behouden, maar moet geherprofileerd worden.

4.3.10 Spoorlijn 's-Hertogenbosch-Nijmegen

De spoorlijn 's-Hertogenbosch-Nijmegen dient ter plaatse van de kruising met de A2 rondweg 's-Hertogenbosch verhoogd te worden. Mede in verband met de voorgenomen omlegging van de Zuid-Willemsvaart wordt het viaduct ten behoeve van de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Nijmegen met circa 80 centimeter verhoogd.

4.3.11 Ruimtebeslag

Het ruimtebeslag van de gereconstrueerde weg is op de kaarten, behorende bij dit Tracébesluit aangegeven. Daarop staat ook de nieuwe Rijksgrens. Overigens zal het Rijk zich – in overleg met de gemeente – inspannen om wat betreft de benodigde sport- en recreatievoorzieningen tot een goede oplossing te komen, waarbij zoveel mogelijk functies ter plaatse behouden kunnen blijven. Hierover is inmiddels overleg gaande. De bestemming verkeersdoeleinden, benodigd voor de reconstructie/verbreding van de rijksweg met bijkomende voorzieningen, zoals geluidsschermen en beheers- en onderhoudsstroken, zal daarbij in alle gevallen worden gerespecteerd.

Archeologie en cultuurhistorie

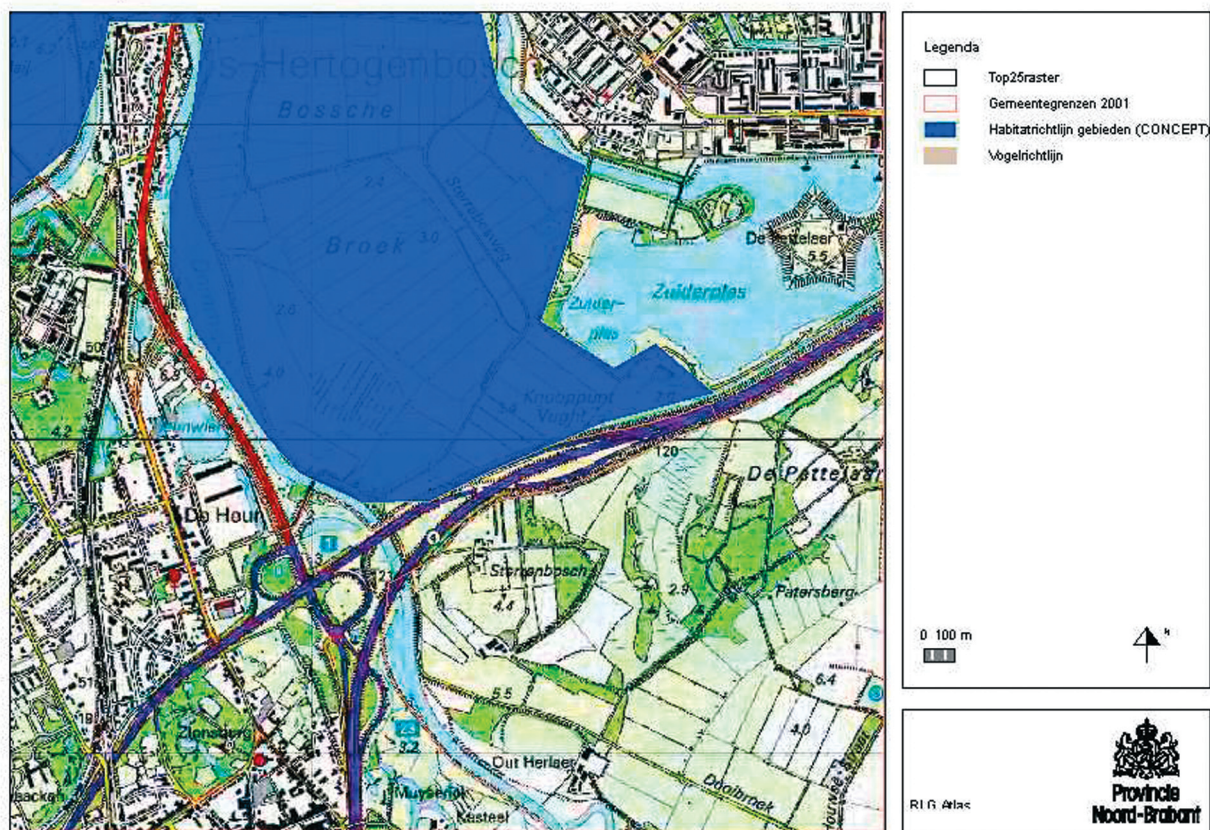
5

Langs het tracé van de A2 zijn twee archeologische vindplaatsen die nader zijn onderzocht, te weten: 'Eikendonk' en de 'Tempel van Empel'. Uit waarderend onderzoek is gebleken dat bij 'Eikendonk' nog slechts sprake is van een geringe restwaarde en zijn beschermende maatregelen niet zinvol. Bij de 'Tempel van Empel' zal verder onderzoek uit moeten wijzen in hoeverre daadwerkelijk sprake zal zijn van belangrijke archeologische waarden. Voordat daadwerkelijk met de verbreding wordt begonnen, zal dit nader onderzoek in overleg met de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) worden uitgevoerd. Zo nodig wordt, gehoord de directeur van de ROB, de vindplaats opgegraven of geconserveerd.

Natuurcompensatie en Habitat-richtlijngebied 6

De natuurcompensatie als gevolg van de te wijzigen hoofdweg (A2), groot 1,3 hectare vanwege vernietiging van de ecologische hoofdstructuur (EHS) in de Maasuiterswaarden zal – een en ander gelet op artikel 11, vierde lid van de Tracéwet – worden gerealiseerd in de vorm van een bijdrage aan de (droge) ecologische verbinding tussen het beekdal van de Dommel en de natuurge-

habitatrichtlijn



bieden Pettelaar, Sterrenbosch en Haanwijk. Deze ecologische verbinding is opgenomen in het (ontwerp-) bestemmingsplan buitengebied van de gemeente Sint-Michielsgestel (vastgesteld door gemeenteraad). Daarin is een bijzondere locatie aangegeven voor 'natuurcompensatie A2, te regelen via een wijzigingsbevoegdheid'.

Er wordt naar gestreefd om de compensatie gereed te hebben bij openstelling van de gehele weg. Met uitzondering van het gedeelte van het Bossche Broek dat is aangemeld als Habitatrichtlijn-gebied (brief van 14 juli 1998 van de Permanent Vertegenwoordiger van Nederland bij de Europese Commissie aan de Commissie), liggen binnen het invloedsgebied van de A2 geen gebieden die onder de bescherming van de Habitat- of de Vogelrichtlijn vallen. Het betreffende gedeelte van het Bossche Broek is een Habitatrichtlijngebied dat voorgedragen is op basis van het voorkomen van de volgende habitats: laaggelegen schraal hooiland (*Alopecurion pratensis* - type) en kalkhoudende oligomesotrofe wateren met bentische characeenvegetatie (type *Nitellion flexilis*). Beide habitats zijn gevoelig voor veranderingen in de waterhuishouding. Er zijn echter geen significante effecten te verwachten voor dit gebied, aangezien er geen ruimte aan het gebied wordt onttrokken en aangezien de aanleg geen gevolgen zal hebben voor de waterhuishouding van het gebied. Door het toepassen van Dubbellaags Zeer Open Asfaltbeton (DZOAB) of een wegverharding van vergelijkbare akoestische kwaliteit zal de geluidsbelasting minder zijn dan in de huidige situatie. Het vóórkomen van soorten en habitats die onder de Habitatrichtlijn of Vogelrichtlijn vallen is niet waarschijnlijk. De verspreiding van Pimpernelblauwtje en donker Pimpernelblauwtje beperkt zich tot het gebied ten noordwesten van knooppunt Vught (onderzoek Vlinderstichting 1996). Dit gebied is buiten het invloedsgebied van de A2 gelegen. De enige andere soort die bekend is uit de omgeving is de Kamsalamander.

Wet geluidhinder

7

7.1 Geluidhindersituatie en procedure

De Wet geluidhinder (Wgh) definieert, afhankelijk van het aantal rijstroken en ligging in stedelijk of buitenstedelijk gebied, een geluidzone langs wegen, waarbinnen de geluidsbelasting van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen getoetst moeten worden aan de normen van de wet. Bij reconstructie is de wegsituatie na reconstructie bepalend voor de breedte van de geluidzone. Voor de te reconstrueren gedeelten van de A2 en de A59 bedraagt de breedte 600 meter aan beide zijden van de weg. Deze geluidzones overlappen het grondgebied van de gemeenten 's-Hertogenbosch, Sint-Michielsgestel en Vught. In de laatstgenoemde gemeente staan geen woningen binnen de geluidzone. De te reconstrueren kruisende wegen liggen alle in stedelijk gebied. De geluidzone van deze wegen is dus, afhankelijk van het aantal rijstroken, 350 meter of 200 meter.

De Wgh geeft grenswaarden voor de geluidsbelasting op de gevel van woningen en andere geluidsgevoelige bebouwing. Voor de ombouw van de Rondweg 's-Hertogenbosch zijn alleen grenswaarden van woningen en scholen relevant. Er zijn geen andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidzones aanwezig. Voor scholen zijn de waarden van de dagperiode bepalend voor het etmaalequivalent (L_{aeq}). Omdat de waarden van de nachtperiode + 10 dB(A) op de gevels van de scholen in de huidige en toekomstige situatie niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde en de nachtwaarde hoger is dan de dagwaarde, is de dagwaarde niet meer berekend. In bijlage 11 bijgevoegd aan de toelichting op het Tracébesluit bevindt zich het

akoestisch onderzoek 'Rijksweg A2 rond 's-Hertogenbosch', d.d. 20 september 2001.

Het streven is er op gericht dat bij aanleg van een nieuwe weg de voorkeursgrenswaarde of bij reconstructie de grenswaarde niet te overschrijden. Als om redenen van landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard afscherming de overschrijding niet of niet voldoende wegneemt, kunnen hogere ten hoogst toelaatbare waarden worden vastgesteld.

De ombouw van de rondweg 's-Hertogenbosch naar 4x2 rijstroken omvat het gedeelte vanaf de Maas (110,0 kilometer) tot aan het knooppunt Vught (21,0 kilometer) en wordt geheel beschouwd als een wijziging c.q. verbreding van een aanwezige weg.

Ten behoeve van de verbreding van de A2 worden ook de aansluitingen met de A59 (knooppunten Empel en Hintham) aangepast. De relevante gedeelten van de A59 zijn:

- gedeelte knooppunt Empel tot km 134,000;
- gedeelte knooppunt Hintham - aansluiting Berlicum (104,750 kilometer).

Daarnaast worden ook de aansluitingen van de A2 met het onderliggend wegennet (Rosmalen, Veghel en 's-Hertogenbosch zuid) veranderd. Op deze veranderingen is de Wgh van toepassing. Zij worden namelijk aangemerkt als wijzigingen van bestaande wegen.

De verbindingsweg tussen de Rodenborchweg en de oostelijke op- en afrit in de aansluiting Rosmalen (Tak Stedelijke Knoop Noord) en de verlegging en doortrekking van de Burgemeester Burgersweg naar de voornoemde aansluiting worden aangemerkt als nieuwe wegen.

Op het Tracébesluit zijn de afdelingen 1, 2A en 5 van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder van toepassing.

Conform het gestelde in artikel 87d is voor alle woningen binnen de zones van de te wijzigen of te verbreden wegen de geluidsbelasting in 1986 berekent. Voor de woningen die in 1986 een geluidsbelasting hadden van meer dan 55 dB(A) en waarvoor nog niet eerder met toepassing van artikel 90 tweede lid, een hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting is vastgesteld is de grenswaarde 50 dB(A). Voor deze woningen kan de minister een hogere waarde vaststellen. Voor de woningen waarvoor met toepassing van artikel 90 tweede lid, wel eerder hogere waarden zijn vastgesteld is, evenals voor de woningen binnen de zones waarvoor in 1986 de geluidsbelasting 55 dB(A) of lager was of nog niet bestonden, de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting de laagste waarde van:

- a. de heersende waarde; of
- b. de eerder vastgestelde waarde.

Langs de A2 zijn voor de meeste woningen die in 1986 een geluidsbelasting hadden van meer dan 55 dB(A), de waarden eerder vastgesteld door de minister. Tussen de aanwezige woningen bleken echter nog een aantal woningen aanwezig te zijn waarop in 1986 de geluidsbelasting hoger was dan 55 dB(A). In het rapport akoestisch onderzoek Rijksweg A2 rond 's-Hertogenbosch zijn de (voorkeurs)grenswaarden voor alle woningen vermeld.

De spoorlijn wordt ten behoeve van de A2 verhoogd. Nagegaan is of de verhoging van de spoorlijn een aanpassing is als bedoeld in de Wgh. In artikel 87b lid 3 is bepaald dat onder aanpassing van een spoorweg niet wordt verstaan de afzonderlijke omstandigheid die bestaat uit:

- a. een verhoging van minder dan 45% in de maatgevende intensiteit van door Onze Minister te bepalen categorieën railvoertuigen op een bepaald spoorweggedeelte of een combinatie van spoorweggedeelten in de ingevolge artikel 106, eerste lid, onder j, in acht te nemen etmaalperiode;
- b. een verhoging van 20% of minder van de verkeerssnelheid van door onze Minister te bepalen categorieën railvoertuigen op een bepaald spoorweggedeelte of een combinatie van spoorweggedeelten in de ingevolge artikel 106, eerste lid, onder j, in acht te nemen etmaalperiode;
- c. een horizontale verplaatsing van de spoorstaven over een afstand kleiner dan twee meter;
- d. een verticale verplaatsing van de spoorstaven over een afstand kleiner dan één meter, dan wel
- e. het ter vervanging aanbrengen van een baanconstructie, die, bepaald met inachtneming van de door Onze Minister op grond van artikel 107 gestelde regels, niet meer geluid emitteert dan de te vervangen constructie.

De wijziging aan de spoorbaan ter plaatse van de A2 bestaat enkel uit een verticale verplaatsing van de spoorstaven over een afstand van circa 0,80 meter. De omstandigheden vermeld onder a, b, c en e veranderen niet. De verhoging van de spoorbaan wordt dus niet gezien als een aanpassing en behoeft dus niet te worden getoetst aan de Wgh.

Bovendien staan binnen de zone van het binnen het tracé gelegen gedeelte van de spoorlijn geen woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen zodat ook geen onderzoek nodig is op grond van het bepaalde in artikel 87i lid 1.

De geluidsbelasting vanwege de te verleggen Burgemeester Burgersweg en de aan te leggen Tak Stedelijke Knoop Noord is op de dichtst bij de betreffende wegen staande woning aan de

Empelseweg respectievelijk 46 en 32 dB(A). Daar de geluidsbelasting op deze woning al ruim onder de voorkeursgrenswaarde is, is verder geen onderzoek gedaan.

Binnen de zone van de rijksweg A2 staan niet-geluidsgevoelige gebouwen zoals kantoren en liggen sportvelden. Uit akoestisch onderzoek blijkt dat in situaties zonder maatregelen in het overdrachtsgebied vanwege de toepassing van DZOAB de geluidsbelasting met minder dan 2 dB(A) toeneemt ten opzichte van de heersende waarde. Voor de kantoren en sportvelden verslechtert de akoestische situatie dus niet tengevolge van de wijzigingen aan de A2.

Een aantal woningen waarvoor hogere waarden worden vastgesteld staan in de zone van zowel de A2 als de A59. Uit optelling van de geluidsbelastingen blijkt dat na aanpassing van beide wegen er geen sprake zal zijn van een onaanvaardbare akoestische situatie.

7.2 Uitgangspunten akoestisch onderzoek

Het akoestisch onderzoek voor de reconstructie heeft als uitgangspunt de situatie één jaar voor en 10 jaar na reconstructie, te weten 2004 en 2020. Het eerste planjaar, de situatie één jaar voor reconstructie, dient ter bepaling van de grenswaarde voor de reconstructie. De grenswaarde is de waarde van 2004 of een eerder vastgestelde waarde indien deze lager is. Het tweede planjaar dient ter bepaling van de geluidsbelasting 10 jaar na afronding van de reconstructie. Het rapport Akoestisch onderzoek Rijksweg A2 rond 's-Hertogenbosch maakt deel uit van dit Tracébesluit.

De minister van VROM heeft bij besluit nr 98076076 d.d. 4 augustus 1998 vrijwel alle saneringswaarden vanwege de A2 rondweg 's-Hertogenbosch vastgesteld.

De uitgangspunten voor de toepassing van afschermende voorzieningen zijn als volgt:

- De afschermende voorzieningen bestaan uit schermen en aarden wallen;
- In dit Tracébesluit is voor het financieel criterium aansluiting gezocht bij de financiële norm en toetsbedragen die bij sanering zijn voorgeschreven. Als normbedrag voor afscherming is aangehouden € 22.689,- (*f* 50.000,=) per woning in combinatie met de prijs van € 226,89 (*f* 500,=)/m² voor schermen en € 113,45 (*f* 250,=)/m² voor aarden wallen.

- Uit oogpunt van doelmatigheid worden geen maatregelen getroffen bij overschrijdingen van 2 dB(A) en minder op enkele woningen in grotere woongebieden.
- De positie van de afschermbende voorzieningen is overeenkomstig de ROA en de ‘Voorschriften geluid beperkende constructies langs wegen’ (GCW 1986)
- De afstand van de voorkant van geluidsschermen tot de zijkant van de verharding van de vluchtstrook bedraagt 4,55 meter.
- Er is in de berekeningen uitgegaan van de toepassing van absorberende schermen (reflectiefactor 0,2 c.q. absorptiefactor 0,8) indien aan de overzijde van de schermen ook schermen zijn geplaatst of zich concentraties woonbebouwing bevinden. Bij schermen waar tegenover zich kleine clusters of solitaire woningen bevinden, worden reflecterende schermen toegepast.

7.3 Overschrijding grenswaarden

De geluidwerende voorzieningen zijn in de tekst van het Besluit (I) opgenomen. De motivering van deze voorzieningen zijn in de Overwegingen (II) bij het Besluit opgenomen.

In totaal worden bij circa 185 woningen na realisatie de grenswaarden overschreden.

Voor 79 van deze 185 woningen geldt dat op 1 maart 1986 de geluidsbelasting hoger was dan 55 dB(A) en er nog geen waarden zijn vastgesteld met toepassing van artikel 90 van de Wet geluidhinder. Voor deze woningen is de grenswaarde 50 dB(A). De vast te stellen waarden zijn in het algemeen fors lager dan de huidige waarden doch blijven hoger dan 50 dB(A).

Bij 46 woningen is de geluidsbelasting op de gevel in 2020 werkelijk hoger dan de huidige waarde.

Bij de overige woningen is de waarde in 2020 hoger dan de grenswaarde doch (soms aanzienlijk) lager dan de huidige waarde. De oorzaak hiervan is dat de maatregelen die nodig zijn om de grenswaarde te respecteren nooit zijn gerealiseerd.

7.4 Vormgeving geluidsschermen

Er zijn principe-afspraken gemaakt met betrekking tot de vormgeving van de geluidsschermen, tussen Rijk, gemeente 's-Hertogenbosch en de provincie Noord-Brabant (bestuurlijk overleg 7 april 2000).

Om de eenheid in het wegbeeld te bewaren is het van belang dat over het gehele traject één thema voor de geluidwerende voorzieningen wordt gekozen. Voor de nadere uitwerking van de

geluidsschermen zijn een aantal algemene uitgangspunten ten aanzien van vormgeving en materiaalkeuze geformuleerd:

- Een rijksweg is een bovenregionale verbinding. Op het schaalniveau van een bovenregionale verbinding past een geluidwerende voorziening die over een grote lengte eenzelfde vorm heeft.
- Aan de wegzijde moet de vormgeving van de geluidwerende voorziening op de snelheid van de weggebruiker zijn afgestemd. De geluidwerende voorziening dient de weggebruiker zo goed mogelijk te begeleiden. Het scherm moet een zodanige visuele kwaliteit hebben dat het niet als saai en monotoon wordt ervaren. Daar staat tegenover dat het scherm niet mag afleiden. Een hoge mate van detaillering geeft de weggebruiker bij een hoge snelheid een chaotisch beeld. Variatie dient logisch voort te komen uit de constructie van het scherm; variatie is er niet omwille van de variatie.
- Aan de bewonerszijde wordt het scherm meer als statisch element ervaren. Men ziet het vanuit de woonkamer of gaat er, in vergelijking met een autosnelweg, met een relatief lage snelheid aan voorbij. Aan deze zijde is juist behoefte aan een kleinschalige maatvoering, goede afwerking, en afwisselend beplantingsassortiment.
- Schermen worden in principe dicht uitgevoerd. Het plaatsen van transparante delen in geluidwerende voorzieningen worden gekoppeld aan de volgende criteria:
 - Indien er geen strijdigheid is met de akoestische randvoorwaarden zoals de noodzaak voor absorberende schermen.
 - Ter plaatse van viaducten, om het aanzicht voor de lokale gebruiker vriendelijker te maken.
 - Indien de stedenbouwkundige of landschappelijke structuur nadrukkelijk om een dergelijk scherm vraagt, onder meer bij de uiterwaarden van de Maas.
 - Als er sprake is van een actuele (bestaande) zichtlocatie.
 - Als er sprake is van een cultuurhistorisch relict in het (stedelijk) landschap.
 - Indien de afstand tussen woning en scherm van dien aard is dat de lichtinval in de woning dit vereist.

Langs het onderhavige deel van de A2 en de A59 is op grond van bovenstaande uitgangspunten geen reden tot het plaatsen van transparante schermen, behoudens op de viaducten, de uiterwaarden van de Maas en aan de oostzijde van de verbindingsweg tussen A2 en A59 (verbinding Utrecht-Nijmegen).

In principe worden betonnen schermen toegepast. De criteria die gehanteerd zijn bij deze voorkeur zijn met name landschappelijke inpassing (ook éénheid vormgeving) duurzaamheid, constructie, onderhoud, verkeersveiligheid en kosten (aanleg en onderhoud).

Bodem en water en luchtkwaliteit

8

8.1 Bodem

Waar de wegverbreding locaties met (mogelijke) gevallen van bodem- of grondwaterverontreiniging aansnijdt, kan sanering daarvan aan de orde zijn. De Wet Bodembescherming c.a. biedt het kader voor nader onderzoek en de beoordeling van eventuele noodzaak tot sanering van verontreinigde locaties en voor de latere vergunningverlening terzake.

8.2 Water

De watergangen die bij de verbreding van de A2 een andere ligging krijgen worden vervangen door nieuwe voordat ze worden gedempt. Ook zullen er andere maatregelen worden genomen die betrekking hebben op de instandhouding van de waterhuishouding (zoals het aanpassen of vervangen van duikers). Voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden, welke wijziging van waterhuishouding of waterstand beogen of ten gevolge hebben is ontheffing van de Keur oppervlaktewateren van het waterschap vereist. Hierover zal met de betrokken waterschappen worden overlegd. Om ervoor zorg te dragen dat de wensen ten aanzien van het aspect water zo goed mogelijk binnen de vastgestelde grenzen van het Tracébesluit worden verwerkt, heeft Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant een waterbeheersplan laten opstellen. Het Waterbeheersplan A2 's-Hertogenbosch heeft als doel om de huidige waterhuishouding goed in kaart te brengen en aan te geven hoe binnen de vastgestelde grenzen van het Tracébesluit de aanbevelingen van de CIW-nota 'Afstromend wegwater' zo goed mogelijk kunnen worden geïntegreerd.

De mogelijke oplossingsrichtingen, die in het waterbeheersplan worden voorgesteld, kunnen als referentie dienen voor het uiteindelijke wegontwerp.

Het tracé doorsnijdt twee gebieden, die in de Verordening Waterhuishouding zijn aangemerkt als gebieden met een functie 'waternatuur' of 'water voor landnatuur'. Het betreft gedeelten bij Vught (km 121-125.3) en de aansluiting over de Maas bij Empel (km 111-11.15). Dit impliceert dat indien in deze gebieden grondwateronttrekking plaatsvindt hier door de provincie in beginsel afwijzend op wordt beschikt. Voor bronneringen, waar hier wellicht sprake van zou kunnen zijn kan een uitzondering gemaakt worden indien het onttrokken grondwater in de bodem wordt teruggebracht, op zodanige wijze dat negatieve effecten door grondwaterverlaging worden voorkomen.

Ter hoogte van Oud-Empel kruist de A2 de Empelsedijk. Deze dijk vormt een primaire waterkering en beschermt het achterland tegen hoogwater op de rivier de Maas. Het tracé van de dijk valt daarmee onder de bescherming van de Wet op de waterkering. De verbreding van de A2 heeft geen negatieve invloed op het waterkerend vermogen van de Empelsedijk.

8.3 Luchtkwaliteit

In het kader van de Trajectnota/MER is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit bij (onder andere) het 4x2 alternatief (onderzoek luchtkwaliteit A2 rondweg 's-Hertogenbosch, TNO-IMW, Delft 1994). Conclusie daarbij was dat bij geen van de alternatieven de grenswaarden worden overschreden.

Uit recenter onderzoek (Onderzoek Luchtkwaliteit langs het Nederlandse snelwegennet in 2010, CE, september 2000) is gebleken dat de conclusie uit het eerdere rapport van TNO voor de A2 Rondweg 's-Hertogenbosch gehandhaafd kan worden. Bij deze studie is uitgegaan van de strengere grenswaarde voor NO₂ voor 2010. NO₂ is een bepalende stof voor de luchtkwaliteit langs (snel)wegen. Omdat de achtergrondconcentraties en de emissiefactoren sterker afnemen dan eerder was voorzien wordt de (nieuwe) grenswaarde niet overschreden.

Inmiddels zijn de nieuwe grenswaarden van kracht geworden. Om een goed beeld te krijgen van de luchtkwaliteit langs het traject is medio 2001 een gedetailleerd luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd ('Luchtkwaliteitsberekeningen langs de A2 te Den Bosch voor 2010 en 2020' TNOMEP R 2001/371, Apeldoorn, augustus 2001). Conclusie is dat de grenswaarden van 40 ug/m³ voor de jaargemiddelde concentratie van NO₂ in het jaar 2010 bij 2 woningen in geringe mate overschreden, te weten de panden op de adressen Heinis 5b (40,4 ug/m³) en Elststraat 3

(40,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). Deze overschrijding mag niet te absoluut worden geïnterpreteerd. Enerzijds zit er een dubbeltelling in de berekeningen omdat de uitstoot van het verkeer ook nog eens verwerkt is in de gebruikte achtergrondconcentraties. De overschatting bedraagt 1 á 2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Verder bestaat er geen precieze rekenmethode om de concentraties van luchtverontreinigingen vast te stellen. Wel kan een indicatie worden gegeven van de luchtkwaliteit. Tot slot is het van belang op te merken dat de normen in het jaar 2020 niet worden overschreden. Reden hiervan is de te verwachten verdere afname van de uitstoot van stoffen door het autoverkeer. Om bovenstaande redenen is afgezien van verdere maatregelen dan wel amovering van deze panden.

Externe veiligheid

9

9.1 Vervoer van gevaarlijke stoffen

In het onderzoek vervoer gevaarlijke stoffen over de A2 Rondweg 's-Hertogenbosch wordt de toekomstige situatie in het jaar 2020 beschouwd, circa 10 jaar nadat de weg is aangelegd/verbreed. Het risiconiveau van deze rondweg wordt getoetst aan de hiervoor geldende normen. Het onderzoek is als bijlage in het tracébesluit opgenomen.

Het risico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt uitgedrukt individueel risico (IR) en het groepsrisico (GR).

9.2 Individueel risico (IR)

Het IR van een bepaalde activiteit is de kans per jaar op een bepaalde plaats, dat een continu aanwezig gedacht persoon die onbeschermd is, komt te overlijden als gevolg van een ongeluk met die activiteit.

Het IR wordt uitgedrukt in een afstand vanaf de weg tot waar een bepaalde kans op overlijden bestaat. De norm voor het IR is vastgesteld op een (overlijdens-)kans van 10^{-6} . Deze norm komt voort uit de 'Handreiking; externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen' (VNG Den Haag, 1998, ISBN 90 322 71415) en wordt – ook in de toekomst 2020) – nergens langs de A2 Rondweg 's-Hertogenbosch overschreden. Dit wordt ingegeven door het feit dat het aantal LPG-tankwagens minder dan 6500 (op drukste wegvak 4000) transporten per jaar bedraagt. Tevens is de vervoersstroom van gevaarlijke stoffen in tankwagens per jaar voor de relevante gevaarlijke stofcategorieën minder dan 27.000 (op drukste wegvak 25.000).

9.3 Groepsrisico

Het GR is de cumulatieve kans per jaar dat in één keer een groep mensen komt te overlijden bij een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriënterende normwaarde voor het GR is vastgesteld op 10^{-4} per jaar en per kilometerroute voor 10 dodelijke slachtoffers; 10^{-6} per jaar per kilometer voor 100 dodelijke slachtoffers, en 10^{-8} per jaar per kilometer voor 1000 dodelijke slachtoffers, etc. (bij een factor n toename van het aantal slachtoffers hoort een n^2 lagere kans). De vervoers- en bewonersgegevens voor de A2 rondweg 's-Hertogenbosch zijn voor het groepsrisico (GR) getoetst aan de vuistregels uit de bovengenoemde 'Handreiking; externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen', uitgaande van het routetype autosnelweg:

Daaruit blijkt dat de vervoerstroom op de Rondweg 's-Hertogenbosch geen transport bevat van LT4, GT5, of GT6 zodat op basis daarvan geconcludeerd mag worden dat de norm voor GR niet wordt overschreden. Echter, de combinatie van aantallen LPG-tankwagens per jaar en inwonersdichtheid is voor alle deeltraject situaties hoger dan de toetswaarden zodat nader onderzoek op basis van de zogenaamde IPO-Risicoberekeningsmethodiek (IPORBM) nodig is. Uit toepassing van deze methodiek met behulp van de berekening van zogenaamde Fn-curven blijkt dat nergens langs de A2 de waarde voor GR wordt overschreden.

Kabels, leidingen en railverbinding

10

Bij de uitwerking van de plannen voor de A2 zal rekening worden gehouden met alle aanwezige kabels en leidingen. Bij de detail-uitwerking zal tijdig contact worden opgenomen met de betreffende beheerders van de kabels en leidingen om te komen tot een waarborging van de belangen van de beheerders.

Juridische regeling

11

11.1 Uitgangspunten voor de bestemmingsregeling

Het bestemmingsplan legt de aanpassingen van de A2 conform het Tracébesluit vast. Daarbij is als belangrijkste uitgangspunt gehanteerd dat de regeling een globaal karakter dient te krijgen zodat voldoende manoeuvreerruimte aanwezig is om op veranderingen in de opzet te kunnen anticiperen. Enkel die elementen zijn vastgelegd waarvoor specifieke redenen bestaan. Zo is de wegas vastgelegd omdat die bepalend is voor de akoestische situatie. Er mag slechts sprake zijn van enige afwijkingen, ingeval dat geen consequenties heeft voor de vastgestelde grenswaarden op grond van de Wet Geluidhinder. De plaats van de geluidwerende voorzieningen is vastgelegd omdat deze noodzakelijk zijn vanwege een aanvaardbare inpassing van de wegen in de ruimtelijke omgeving.

11.2 De plankaart

De plankaart bestaat uit plankaart 1 en plankaart 2. Plankaart 1 bestaat uit zeven kaartbladen met daarop alle bestemmingen en aanduidingen. Op de kaartbladen is een verwijzing opgenomen naar het blad dwarsprofielen (plankaart 2), dat eveneens deel uitmaakt van de plankaart.

De kaart met bestemmingen is getekend op schaal 1:2000. De plankaart heeft een directe juridische binding. Ontwikkelingen dienen aan zowel de plankaart als de voorschriften te worden getoetst. Voor zover het ondergrondgegevens betreft, zoals ingetekende gebouwen en dergelijke, kunnen aan de plankaart geen rechten worden ontleend.

Op het blad dwarsprofielen zijn de dwarsprofielen ingetekend waarbinnen het wegtracé moet worden uitgevoerd. Deze profielen zijn vrij globaal gehouden, en leggen enkel de hoogstnoodzakelijke onderdelen vast, zoals het toestaan van een maximaal aantal rijstroken. De maatvoeringen van de overige onderdelen zijn variabel en/of optioneel gehouden, te weten, de middenberm, de breedte van de rijbaan en de rijstroken, de aanwezigheid en breedte van in- en uitvoegstroken alsmede opstelvakken, de aanwezigheid en breedte van zijbermen en taluds.

Voorts is op de plankaart een aantal kilometragepunten aangegeven. Het betreft hier in afstand exact gelokaliseerde punten die worden gekoppeld aan de begin- en eindpunten van de op te richten geluidsafschermende voorzieningen. In de voorschriften is een tabel opgenomen waarin de hoogte voor de betreffende delen van de geluidsschermen is vastgelegd. Deze hoogte wordt berekend door te meten vanaf de bovenzijde van de dichtst bij het scherm gelegen kant van de nieuw aan te leggen c.q. te verbreden autosnelweg A2, loodrecht op het scherm.

Voor zover op de plankaart informatie is aangegeven die buiten het plangebied is gesitueerd, dienen deze gegevens slechts als oriënterende informatie te worden beschouwd waar geen enkel recht aan kan worden gekoppeld of ontleend.

11.3 De voorschriften

De voorschriften zijn als volgt opgebouwd:

Paragraaf I bevat de begripsbepalingen en een bepaling over de wijze van meten;

Paragraaf II bevat de bestemmingen;

Paragraaf III bevat de aanvullende bepalingen.

Artikel 1: Begripsbepalingen

In artikel 1 is een aantal begrippen nader uitgelegd. Door het opnemen van definities wordt inzicht gegeven in de betekenis van de gebruikte term. Het doel is het scheppen van duidelijkheid en eenduidigheid.

Artikel 2: Wijze van meten

In artikel 2 wordt aangegeven op welke wijze gemeten moet worden bij het beoordelen of de maatvoering in overeenstemming is met de voorschriften. Ook hier is het doel het wegnemen van onduidelijkheden.

Artikel 3: verkeer

In artikel 3 is de bestemming 'Verkeer' opgenomen. Deze bestemming ziet toe op de realisering van de A2. In de doeleindenschrijving zijn alle functies opgesomd die zijn toegestaan binnen de bestemming, eventueel gekoppeld aan een specifieke

aanduiding op de kaart. Zo is bijvoorbeeld aangegeven dat ter plaatse van de betreffende aanduiding op de kaart uitsluitend geluidsafschermende voorzieningen zijn toegestaan. Dit betreft het gebruik van de gronden.

Vervolgens zijn in de nadere detaillering van de doeleinden voor een aantal onderdelen extra randvoorwaarden opgenomen. Het betreft hier bijvoorbeeld de belangrijkste eisen die aan de wegingdeling worden gesteld; hierbij is een link gelegd met de ingetekende dwarsprofielen. Verder is hier aangegeven dat de spoorweg uit maximaal 2 sporen mag bestaan. In de beschrijving in hoofdlijnen is opgenomen dat het beleid is gericht op het aanleggen van amfibietunnels op of nabij de aanduiding op de kaart, alsmede op het oprichten van de geluidsafschermende voorzieningen ter plaatse van de aanduiding. Dit laatste betreft de bebouwing zelf.

In de bebouwingsregeling zijn de maatvoeringen voor de bebouwing vermeld.

Binnen de gronden die voor gastransportleiding, hoogspanningsleiding en watertransportleiding zijn bestemd, inclusief de bijbehorende onderhouds-/veiligheidszone, zijn bouwwerken ten dienste van die leidingen toegestaan, alsmede de op de kaart aangeduide geluidsafscherming. Deze geluidsafscherming is noodzakelijk voor de uitvoering van het plan. Met de leidingbeheerders is reeds overleg geweest omtrent de geluidsafscherming.

Via vrijstelling kunnen andere bouwwerken worden toegestaan, mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de belangen van de leiding.

Voor de gronden die tevens voor 'gastransportleiding', 'hoogspanningsleiding' of 'watertransportleiding' zijn bestemd, is voorts voor bepaalde werken en werkzaamheden een aanlegvergunningstelsel opgenomen teneinde deze functies veilig te stellen.

Tenslotte is een verbod opgenomen om de gronden te gebruiken of te laten gebruiken in strijd met de bestemming.

Artikel 4: Groenvoorzieningen

In artikel 4 is de bestemming 'Groenvoorzieningen' opgenomen. De bestemming betreft een groene zone langs de A2 ter hoogte van de Aa, die is opgenomen in het tracébesluit in verband met de reconstructie van de A2. Door de bestemming loopt een gedeelte van een hoogspanningsleiding, die op de kaart is aangeduid. Ter bescherming van de leiding is voor bepaalde werken en werkzaamheden een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Artikel 5: Waterstaatkundige doeleinden

In artikel 5 is de bestemming 'Waterstaatkundige doeleinden' opgenomen. Deze bestemming betreft een deel van een aftakking van de Aa, die langs de A2 loopt in de richting van de

Zuid-Willemsvaart. Het betreft een gedeelte dat verlegd moet worden in verband met de reconstructie van de A2. Verder is deze bestemming mede van toepassing op gronden, die op de plankaart zijn aangeduid met “rivier/kanaal/waterkering”. Ter bescherming van de waterkering Empelsedijk zijn aanlegvoorschriften opgenomen.

Artikel 6: Overgangsbepaling

In artikel 6 is de overgangsbepaling opgenomen. Deze ziet er onder meer op toe dat de bestaande bouwwerken dan wel vergunde rechten tot het oprichten van een bouwwerk worden gerespecteerd, ook al wijken deze af van het onderhavige bestemmingsplan. Deze bouwwerken mogen gedeeltelijk worden vernieuwd en veranderd. Het is dus niet toegestaan om een bouwwerk af te breken en geheel te vernieuwen. Evenmin is het toegestaan om het bouwwerk geleidelijk aan helemaal te vernieuwen. In geval het bouwwerk door een calamiteit verloren is gegaan, mag wel tot gehele nieuwbouw worden overgegaan, mits de bouwvergunning binnen een termijn van twee jaren na de calamiteit is aangevraagd. Deze bouwwerken mogen voorts nog met maximaal 20% worden uitgebreid.

Van het overgangsrecht zijn uitgesloten de illegale bouwwerken: de bouwwerken die in strijd met het vorige bestemmingsplan zijn gebouwd.

Het overgangsrecht vervalt in geval van onteigening.

Voor gebruik van gronden en opstallen is eveneens bepaald dat het strijdig gebruik mag worden gecontinueerd. Ook hier wordt een uitzondering gemaakt voor het gebruik dat reeds strijdig was met het voor het onderhavige bestemmingsplan ter plekke van kracht zijnde plan. Verandering van gebruik is niet toegestaan tenzij de afwijking naar haar aard en omvang niet wordt vergroot.

Artikel 7: Titel

In de titelbepaling van artikel 7 is de benaming van het bestemmingsplan opgenomen.

Economische uitvoerbaarheid

12

12.1 Financiële uitvoerbaarheid van het plan

De in dit bestemmingsplan opgenomen gronden zijn bestemd voor de realisering van de in het Tracébesluit aangegeven verbreding van de A2 met de bijbehorende nieuwe aansluitingen en inpassingsmaatregelen.

De middelen hiervoor worden van rijkswege beschikbaar gesteld en wel overeenkomstig het daarvoor opgestelde meerjarenprogramma infrastructuur en transport. Daarmee is de financiële uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan in voldoende mate gewaarborgd.

12.2 Schade

Het Tracébesluit A2 is als schadetoebrengend besluit aangewezen. Planschadeverzoeken ex artikel 49 WRO welke zijn terug te voeren op bestemmingswijzigingen die door het onderhavige bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt, zullen procedureel door de gemeente worden afgedaan. Rijkswaterstaat is hierbij, onder voorwaarden, bereid de planschadekosten en de kosten van de schadebeoordelingscommissie voor zijn rekening te nemen.

Planschadeverzoeken zullen ter advies aan een schadebeoordelingscommissie, bestaande uit één of meerdere onafhankelijke deskundigen, worden voorgelegd. De genoemde commissie zal worden verzocht een conceptadvies op te stellen dat aan belanghebbenden, inclusief Rijkswaterstaat, om commentaar zal worden toegezonden.

Het vorenstaande is nader uitgewerkt in een overeenkomst tussen Rijkswaterstaat en de gemeente.

Inspraak en vooroverleg 13

13.1 Vooroverleg/advies ex artikel 10 Besluit op de Ruimtelijke Ordening

Het (Voor)ontwerpbestemmingsplan is in het kader van het wettelijke voorgeschreven vooroverleg ex artikel 10 BRO om advies toegezonden aan:

1. Provinciale Planologische Commissie Noord-Brabant
2. Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek
3. Rijkswaterstaat
4. Waterschap de Dommel
5. Waterschap de Maaskant
6. N.S. Vastgoed, Bureau Ruimtelijke Ordening
7. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Zuid
8. Inspectie Milieuhygiëne Noord-Brabant
9. Inspectie Ruimtelijke Ordening Zuid
10. Kamer van Koophandel
11. Ministerie van Economische Zaken, regio Zuid
12. Rijksdienst voor Monumentenzorg.
13. N.V. Nederlandse Gasunie
14. Essent Netwerk Brabant B.V.
15. Burgemeester en wethouders van Maasdriel

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

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

1. Provinciale Planologische Commissie Noord-Brabant

Samenvatting

Het Tracébesluit is op correcte wijze vertaald in het bestemmingsplan. Met betrekking tot het aspect water worden een tweetal opmerkingen geplaatst.

1. De randvoorwaarden en uitgangspunten van het waterbeheersplan kunnen dienen als basis voor de ombouw van de weg. De mogelijke oplossingen, die in het waterbeheersplan worden voorgesteld kunnen als referentie dienen voor het uiteindelijke wegontwerp (categorie III).
2. Het tracé doorsnijdt twee gebieden, die in de Verordening Waterhuishouding zijn aangemerkt als gebieden met een functie “waternatuur” of “water voor landnatuur”. Het betreft gedeelten bij Vught (km 121-125.3) en de aansluiting over de Maas bij Empel (km 111-11.15). Dit impliceert dat indien in deze gebieden grondwateronttrekking plaatsvindt hier in beginsel afwijzend op wordt beschikt. Voor bronneringen, waar hier wellicht sprake van zou kunnen zijn kan een uitzondering gemaakt worden indien het onttrokken grondwater in de bodem wordt teruggebracht, op zodanige wijze dat negatieve effecten door grondwaterverlaging worden voorkomen (cat. II)

Reactie

Er is geen enkel bezwaar enige passages in de plantoelichting op te nemen met betrekking tot het waterbeheersplan, zoals gesuggereerd in het dienstadvies van de provinciale dienst. Ook is de plantoelichting inmiddels aangevuld met de vermelding, dat het tracé twee gebieden doorsnijdt, die ingevolge de Verordening Waterhuishouding Noord-Brabant zijn aangemerkt als gebieden met een functie “waternatuur” of “water voor landnatuur” met de hiervoor aangegeven consequenties daarvan. Betreffende aanvullingen zijn geplaatst onder 8.2. Waterhuishouding van de plantoelichting.

2. Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek

Samenvatting

Opgemerkt wordt, dat er de Rijksdienst overleg voert met Rijkswaterstaat over de uitvoering van archeologisch onderzoek met betrekking tot de archeologische vindplaats “Tempel van Empel”. Er zijn verder geen opmerkingen over dit plan.

Reactie

Hiervan is kennisgenomen.

3. Rijkswaterstaat

Samenvatting

1. Verhouding Tracébesluit en bestemmingsplan

In paragraaf 3.1. wordt vermeld, dat het bestemmingsplan geen andere onderwerpen regelt dan het Tracébesluit. Dit blijkt bij nader inzien niet geheel juist. Het Tracébesluit bevat geen regeling voor de gasleiding en de hoogspanningsleiding; het bestemmingsplan terecht wel. Gezien de rechten van belanghebbenden dient dit wel te worden vermeld. Dit zou opgelost kunnen worden door te vermelden, dat het bestemmingsplan met uitzondering van deze twee punten geen onderwerpen regelt dan het Tracébesluit.

2. Natuurcompensatie en Habitatrichtlijngebied.

Op pagina 30 van de plantoelichting is bij vergelijking van de plantoelichting en de toelichting van het Tracébesluit een essentieel stuk tekst vergeten. Aan deze laatste zin dient de volgende tekst te worden toegevoegd: *“Mogelijk komt de soort nog voor bij de Meerse Plas (leefgebied ca. 200 m van de weg), hier zijn echter geen recente waarnemingen meer gedaan (RAVON2000). Ook dit leefgebied is buiten het invloedgebied van de A2 gelegen.*

3. Regeling hoogspanningsleiding

Middels de regeling binnen de bestemming “Groenvoorzieningen” (art. 4) lijkt het verplaatsen van de hoogspanningsmast bij de Steenenkamerplas mogelijk. Aan de Hinthamse zijde dient echter ook een hoogspanningsmast ongeveer 20 meter te worden verplaatst. De meest waarschijnlijke locatie is op bijgevoegde tekening aangegeven en deze lijkt net buiten de plangrens te vallen. Verzocht wordt de plangrens zodanig aan te passen, dat de volledige zone onder de hoogspanningsleiding binnen de bestemmingsplangrenzen valt; dat laat voldoende ruimte om een geschikte locatie te vinden.

4. Overgangsregeling

In artikel 6 van de Voorschriften, de overgangsbepalingen, wordt aangegeven, dat uitbreiding van bestaande bouwwerken mogelijk is tot maximaal 20%. Overgangsbepalingen hebben vooral meerwaarde wanneer geplande ontwikkelingen nog onzekerheden bevatten ten aanzien van het moment van uitvoering. De onzekerheden zijn in het geval van de A2 minimaal. Een hoog uitbreidingspercentage in het kader van overgangsrecht kan naar hun opvatting eveneens kostenverhogend werken voor ombouw van de A2. Gebruik van het overgangsrecht ter uitbreiding en vernieuwing van bouwwerken, in strijd met een tracébesluit, is – zo concludeert Rijkswaterstaat- zelfs onrechtmatig. Geadviseerd wordt daarom

daarover in de plantoelichting het een en ander op te nemen. Geadviseerd wordt verder in het bestemmingsplan expliciet op te nemen, dat het overgangsrecht niet geldt voor het gebied, dat begrepen is in het tracébesluit A2. Voor de overige plandelen wordt geadviseerd 10% (conform een eerder concept-voorontwerp) aan te houden in plaats van 20% voor uitbreiding van bouwwerken.

5. Plankaarten

Op de kaart met dwarsprofielen staat meerdere malen aangegeven “maximaal ...m”. Wanneer dit impliceert dat er daarvoor geen enkele flexibiliteit meer aanwezig is, wordt gepleit voor een iets ruimere maat, omdat de aangegeven maat vaak de breedte van de toplaag weergeeft. Rijkswaterstaat kan niet garanderen dat daar precies binnen gebleven wordt. De onderlagen van de verharding zijn zonder meer al breder en op veel plaatsen wordt naast de verharding ook nog een goot aangelegd.

6. Uitvoering werken buiten plangrens

Knooppunt Hintham en knooppunt Empel hebben in hun huidige vorm op sommige plaatsen een ruimer ruimtebeslag dan in de nieuwe situatie. De in de toekomst overbodige lussen, die buiten de aangegeven bestemmingsgrens liggen, zullen in het kader van de ombouw van de A2 worden verwijderd en gelijk met het omliggende maaiveld worden afgewerkt. Er wordt vanuitgegaan, dat deze activiteiten passen binnen het vigerende bestemmingsplan voor de A2 en niet hoeven te worden meegenomen in deze planherziening.

7. Enkele detailopmerkingen

- Gewezen wordt op een typefout in de eerste alinea van de Inleiding en verzocht wordt consequent Tracébesluit en Verkeer en Waterstaat met een hoofdletter te schrijven.
- Geadviseerd wordt de illustratie van een geluidsscherm op pagina 34 te verwijderen, omdat dit verkeerde verwachtingen kan scheppen, omdat die illustratie niet overeenkomt met uiteindelijke vormgeving van de schermen.

Reactie

1. Verhouding Tracébesluit en bestemmingsplan.

Paragraaf 3.1. van de plantoelichting is conform de gedane suggestie gewijzigd.

2. Natuurcompensatie en Habitatrichtlijngebied.

De plantoelichting is juist. Er zijn namelijk inmiddels wel recente waarnemingen bij de Meerse Plas gedaan van de Kamsalamander.

3. Regeling hoogspanningsleiding

De aangegeven locatie voor verplaatsing van de hoogspanningsmast aan Hinthamse zijde valt buiten de grens van het Tracébesluit en daarmee buiten de grens van het voorontwerpbestemmingsplan. Niettemin blijkt de verplaatsing van de hoogspanningsmast noodzakelijk te zijn in verband met de verbreding van de A2. Aan het verzoek tot dusdanige uitbreiding van de plangrens, dat de locatie binnen dit bestemmingsplan zal komen te vallen en verplaatsing kan plaatsvinden kan daarom voldaan, indien er tegen de aangegeven locatie geen planologische of andere overwegende bezwaren bestaan. Ter plaatse van de nieuwe locatie van de mast loopt reeds in de huidige situatie de hoogspanningsleiding. De toevoeging bestaat dus uitsluitend in de mast. Op dit moment loopt hier de doorgaande weg Jan Heijmanslaan. Bij verbreding van de A2 vervalt deze weg als doorgaande route en wordt ter plaatse het asfalt verwijderd. Een ander gebruik van de grond van het voormalig weggedeelte onder de hoogspanningsleiding is dan mogelijk. Voor de herinrichting van deze weg voor éénrichtingsverkeer is dit gedeelte niet nodig.

Conclusie uit het vorenstaande is, dat aan het verzoek kan worden voldaan. Het ontwerpbestemmingsplan is naar aanleiding hiervan aangepast.

4. Overgangsregeling

Het behoort tot onze algemene rechtsbeginselen, dat een nieuwe regeling, die gevolgen kan hebben voor belanghebbenden, wordt voorzien van een adequate overgangsregeling. Slechts bij grote uitzondering kan hiervan worden afgeweken. De in het voorontwerp opgenomen regeling betreft een standaardregeling, zoals deze ook bij andere bestemmingsplannen wordt toegepast. Zolang het Rijk de eigendommen niet verworven heeft, moeten belanghebbenden hun eigendom adequaat kunnen gebruiken. Daar hebben deze recht op. Het tijdstip van verwerving wordt daarbij in belangrijke mate door Rijkswaterstaat zelf bepaald. Betreffende het in de overgangsregeling aangehouden percentage voor uitbreiding wordt opgemerkt, dat dit percentage niet bij wet is vastgelegd. In 's-Hertogenbosch is het gebruikelijk een percentage van 20% aan te houden. Dat is altijd als redelijk ervaren en daarmee zijn dus goede ervaringen opgedaan. Belanghebbenden in de A2-zone hebben uiteraard gelijke rechten dan die in andere delen van onze gemeente. Hierbij voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid van uitvoering van de werken als voorzien in het Tracébesluit, geheel overeenkomstig de Tracéwet. Er is daarom geen reden de in artikel 6 neergelegde overgangsregeling aan te passen.

5. Plankaarten

Binnen de marges als aangegeven in het Tracébesluit kan het definitieve wegontwerp afwijken ten opzichte van de op plankaart 2:Dwarsprofielen aangegeven profielen en maten. Dit is helder aangegeven op de profielenkaart en onder 3.2 onder a van de voorschriften wordt in dit opzicht naar de profielenkaart verwezen. Om niettemin misverstanden uit te sluiten is bij de betreffende maatvoeringen de aanduiding 'maximaal' verwijderd.

6. Uitvoering werken buiten plangrens

Juist voor de duidelijkheid van het besluitvormingsproces wordt slechts bij grote uitzondering (zie voor een dergelijke uitzondering het hiervoor gestelde ad 3) qua plangrens afgeweken van de grens van het Tracébesluit. Gronden buiten deze grenzen worden bij de vervaardiging van de bestemmingsplannen voor de aangrenzende gronden meegenomen. Zo zijn betreffende gronden bij het knooppunt Empel meegenomen bij het recente bestemmingsplan Empel 3e fase. In de toekomst zullen betreffende buiten het Tracébesluit gelegen gronden bij het knooppunt Hintham (thans gelegen binnen het bestemmingsplan Graafsebaan, welk bestemmingsplan zich niet tegen het verwijderen van overbodige weggedeelten verzet) worden meegenomen bij de actualisering van de bestemmingsplannen voor het aangrenzende gebied.

7. Enkele detailopmerkingen

Deze verbeteringsuggesties worden in dank overgenomen.

4. Waterschap de Dommel

Samenvatting

Het Waterschap merkt ter informatie op, dat Rijkswaterstaat een Waterbeheersplan A2 's-Hertogenbosch heeft laten opstellen. Doel daarvan de huidige waterhuishouding goed in beeld te brengen en aan te geven hoe binnen de grenzen van het Tracébesluit de aanbevelingen van de CIW-nota "Afstromend wegwater" zo goed mogelijk kunnen worden geïntegreerd. Het waterbeheerplan zal door Waterschappen De Aa, de Maaskant en De Dommel als leidraad gelden voor de waterhuishoudkundige aspecten en oplossingsmaatregelen rondom de A2 Rondweg 's-Hertogenbosch.

Reactie

Dank voor de nadere informatie. Conform het P.P.C.-advies is de plantoelichting aangevuld met deze informatie.

5. Waterschap de Maaskant

De opmerkingen zijn vervat in twee brieven, nl. een d.d. 29 september 2003 en een aanvullend schrijven d.d. 6 oktober 2003.

Samenvatting

Het waterschap vindt het essentieel dat haar leggerwatergangen en waterkeringen voldoende bescherming genieten door middel van het bestemmingsplan. Voor leggerwatergangen zien zij graag de bestemming “Waterdoeleinden” en voor waterkeringen de bestemming “Waterstaatsdoeleinden”. Voor de situatietekening met de leggerwatergangen wordt verwezen naar de Plattekeningen Waterhuishouding RW002 tot en met 5 d.d. 1-10-2003. In het nieuwe bestemmingsplan dient de nieuwe waterhuishoudkundige situatie te worden bestemd. Voor alle plankaarten geldt hierbij, dat de leggerwatergangen en de beschermingszone hiervan tot 5 meter aan beide zijden van de waterloop de bestemming “Waterdoeleinden” dient te krijgen. Het dijklichaam - van dijkteen tot dijkteen – (ter plaatse Empelsedijk) dient de bestemming “Waterstaatsdoeleinden” te krijgen (waterkering met grenzen zijn op bijgevoegde tekening weergegeven). Betreffende de toelichting wordt een voorstel gedaan voor aanpassing van de tekst betreffende de waterhuishoudingsaspecten. Met betrekking tot de planvoorschriften wordt verzocht artikel 5 Waterstaatskundige doeleinden als volgt aan te passen c.q. aan te vullen:

- 5.1 Doeleindenomschrijving: aanpassen: ... ijs en sediment en/of het verkeer te water... toevoegen: alsmede de gronden, die behoren tot het dijklichaam van de Empelsedijk, dienende als primaire waterkering”.
- 5.4 Ontheffingsvereiste (toevoegen)
Het is verboden op de in dit artikel bedoelde gronden:
 - a. ter plaatse van (oppervlakte)water werken of werkzaamheden uit te voeren welke wijziging van waterhuishouding of waterstand beogen of ten gevolge hebben zonder ontheffing van de Keur van het Waterschap.
 - b. ter plaatse van de primaire waterkering werken uit te voeren die een negatieve invloed hebben op het waterkerend vermogen van de dijk zonder ontheffing van de Keur waterkerend vermogen van de dijk zonder ontheffing van de Keur waterkeringen van het waterschap.

Reactie

De voorschriften en plankaart zijn dusdanig aangepast, dat de Empelsedijk als waterkering thans is beschermd. De op de plankaart aangegeven aanduiding “rivier/kanaal” is gewijzigd in “rivier/kanaal/waterkering”. De Empelsedijk heeft deze aanduiding gekregen op de plankaart. Hierdoor is mede de bestemming “Waterstaatkundige doeleinden” van toepassing. Aan de doeleindenomschrijving van de bestemming “Waterstaatkundige doeleinden” is toegevoegd “alsmede de aanleg, het onderhoud, bescherming en de verbetering van de waterkering”.

Werken, die een gevaar vormen voor de waterkering, kunnen worden voorkomen middels zogenaamde “aanlegvoorschriften”, niet middels een gebruiksverbod, zoals gesuggereerd. Daarom

zijn in artikel 5 aanlegvoorschriften toegevoegd. Het geheel biedt een passende planologische bescherming van de waterkering.

Betreffende de watergangen wordt het volgende opgemerkt. De watergangen die bij de verbreding van de A2 een andere ligging krijgen worden vervangen door nieuwe voordat ze worden gedempt. Ook zullen er andere maatregelen worden genomen die betrekking hebben op de instandhouding van de waterhuishouding (zoals het aanpassen of vervangen van duikers). Voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden, welke wijziging van waterhuishouding of waterstand beogen of ten gevolge hebben is ontheffing van de Keur oppervlaktewateren van het waterschap vereist. Hierover zal met de betrokken waterschappen worden overlegd. Om ervoor zorg te dragen dat de wensen ten aanzien van het aspect water zo goed mogelijk binnen de vastgestelde grenzen van het Tracébesluit worden verwerkt, heeft Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant een waterbeheersplan laten opstellen. Het Waterbeheersplan A2 's-Hertogenbosch heeft als doel om de huidige waterhuishouding goed in kaart te brengen en aan te geven hoe binnen de vastgestelde grenzen van het Tracébesluit de aanbevelingen van de CIW-nota "Afstromend wegwater" zo goed mogelijk kunnen worden geïntegreerd. De mogelijke oplossingsrichtingen, die in het waterbeheersplan worden voorgesteld, kunnen als referentie dienen voor het uiteindelijke wegontwerp. Exacte vastlegging van de waterlopen is daarom thans niet mogelijk c.q. in verband met de noodzakelijke flexibiliteit bij de uitvoering niet gewenst. De belangen van het waterschap zijn via voornoemde Keur afdoende beschermd.

6. N.S. Vastgoed

Samenvatting

In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Wordt graag op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen, met name voor het plangebied in de omgeving van de kruising van het wegtracé met de spoorlijn naar Nijmegen.

Reactie

Hiervan is kennisgenomen.

13.2 Inspraak

Procedure

Ter uitvoering van het bepaalde in artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de inspraakverordening is gelegenheid geboden voor inspraak. In dat kader heeft het (voor)ontwerp

bestemmingsplan met ingang van 23 juni 2003 gedurende vier weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode heeft iedereen de mogelijkheid gekregen om schriftelijk of mondeling opmerkingen kenbaar te maken. Van het vorenstaande is melding gemaakt in een publicatie in De Bossche Omroep d.d. 22 juni 2003. Een drietal bijzonder betrokkenen bij de afgeronde procedures rondom de totstandkoming de totstandkoming van het Tracébesluit hebben wij het (voor)ontwerp bestemmingsplan toegezonden en daarbij gewezen op de inspraakmogelijkheid.

Er zijn schriftelijke en een mondelinge zienswijze ingekomen. De zienswijzen zijn hierna samengevat en voorzien van een reactie. Voor de volledigheid wordt hierbij vermeld, dat de volledige zienswijzen, zoals deze zijn ingediend betrokken zijn bij de opstelling van de reactie van de gemeentebesturen en alle zienswijzen, zoals deze zijn ingediend ter inzage liggen in het kader van de (verdere) besluitvorming.

1. P.G.M van Asseldonk, Moeraskers 2 te Empel (mondeling ingebracht)

Samenvatting

In relatie tot het bestemmingsplan A2 wordt als wens uitgesproken, dat aan de noordkant begonnen wordt met de uitvoeringswerkzaamheden (waaronder dubbel ZOAB en geluidsschermen). Dit wordt redelijk geacht gezien de reeds jarenlang bestaande geluidsoverlast, die nog vermeerderd is na de recente realisering van de driebaans-rijstroken.

Reactie

Het betreft hier werkzaamheden door Rijkswaterstaat ter uitvoering van het Tracébesluit. De planning van de uitvoeringswerkzaamheden worden niet geregeld via het bestemmingsplan. De opmerking zal ter kennis worden gebracht van Rijkswaterstaat.

2. Mr. Th.A.G. Vermeulen (Advocatenkantoor Van Mierlo) namens Verhallen B.V., Grote Beer 31 's-Hertogenbosch

Samenvatting

1. Ten aanzien van de geldende rechtsbescherming ligt aan het (voor)bestemmingsplan een onjuist uitgangspunt ten grondslag. Onjuist is immers, dat de zienswijzen geen betrekking mogen hebben op onderwerpen, die al in het Tracébesluit geregeld zijn. Immers, artikel 19 lid 2 van de Tracéwet met de zogenaamde accumulatiebepaling is inmiddels vervallen. In artikel 15, lid 9 van die wet wordt thans slechts bepaald dat de gemeenteraad verplicht is het bestemmingsplan overeenkomstig het Tracébesluit vast te stellen of te herzien. Het Tracébesluit kan daarbij niet ter discussie staan. Wel de

nadere uitwerking in planvoorschriften, gebruiksvoorschriften, de inpassing in de bestaande ruimtelijke situatie e.d.. Aangedrongen wordt op een juiste juridische kaderstelling van de inspraakprocedure en de nader te bieden rechtsbescherming.

2. Het ontbreekt in het voorontwerpbestemmingsplan aan een weergave van de ruimtelijke effecten op de A2 Rondweg en omgeving. Evenmin worden de relevante planologisch en stedenbouwkundige ontwikkelingen ter zake in kaart gebracht. Een visie op de toekomstige ontwikkeling van het benzineverkooppunt in relatie tot de planvorming wordt niet gemist. Bovendien wordt geen enkel inzicht gegeven in de bestaande verkeersrelaties en de gevolgen van veranderingen als gevolg van de inpassing van het Tracébesluit in de gemeentelijke planologische regelgeving. In dat verband wordt een beschrijving van de ruimtelijke effecten op korte, middellange en lange termijn niet gemist. Een en ander wekt zich bijzonder voor Verhallen B.V., die een benzineverkooppunt exploiteert aan de Jan Heijmanslaan in Rosmalen. Als gevolg van het omzetten van het Tracébesluit in het bestemmingsplan komt het tankstation zonder deugdelijke ontsluiting excentrisch te liggen, omdat het voorheen gesitueerd was aan een wijkontsluitingsweg c.q. toevoerweg naar provinciale en rijkswegen. Bovendien worden gezien het veranderende karakter van de wegenstructuur, steeds meer verkeersremmende maatregelen genomen. Door geheel voorbij te gaan aan de bovengenoemde aspecten, in het bijzonder de bestaande bestemming, inrichting en gebruik van het benzinestation van Verhallen moet het bestemmingsplan geacht worden onzorgvuldig te zijn voorbereid en niet toereikend te zijn gemotiveerd.
3. In plaats dat de gemeenteraad zich inspant om de nadelige gevolgen van de structuurverandering van het aansluitende gebied te ondervangen, volstaat de raad met het overnemen van het Tracébesluit zonder acht te slaan op inpassing in de omgeving. Het wordt als een ernstige tekortkoming beschouwd, dat er geen onderzoek heeft plaatsgevonden naar de mogelijkheid van verplaatsing c.q. nieuwvestiging op of nabij in- en uitvalswegen van de gemeente 's-Hertogenbosch, zoals daar in de A2-zone mogelijk zijn de Stadionlaan annex de Grote Elst en de toekomstige wijkontsluitingsweg naar de Grote Wielen.
4. Bezwaar wordt gemaakt tegen de systematiek van de planregeling. Onder de bestemming "Verkeer" worden alle mogelijke functies gebracht, zoals wegen, waterstaatkundige doeleinden, waterkeringen, groenvoorzieningen, voorzieningen ten behoeve van openbaar nut en dergelijke. De bestemming "Verkeer" geeft daarmee een veel te ruime functie-aanduiding, die voor omwonenden en gebruikers onduidelijkheid en rechtsonzekerheid teweeg brengt. Bovendien worden naast

de algemene aanduiding Verkeer met onderverdeling ook nog aparte bestemmingen opgenomen ten behoeve van groen-voorzieningen en waterstaatkundige doeleinden, waardoor de eerder gemelde onduidelijkheid en onzekerheid nog wordt vergroot.

5. Het wordt duidelijk geacht, dat Verhallen grote planschade lijdt als gevolg van het Tracébesluit c.q. het bestemmingsplan. Door de bestuursrechter is reeds uitdrukkelijk gememoreerd, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat van mening is, dat het niet-handhaven van de verbinding van de Kloosterstraat met de A2 een zodanig gevolg voor de bedrijfsvoering zal hebben, dat gevreesd moet worden dat de bedrijfsactiviteiten niet rendabel kunnen worden voortgezet. In dezelfde uitspraak wordt gesteld dat Verhallen een beroep zal kunnen doen op de regeling Nadeelcompensatie van Rijkswaterstaat. In de toelichting staat evenwel, dat planschadeverzoeken ex artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening procedureel door de gemeente zullen worden afgedaan. De vraag rijst naar de verhouding tussen de regeling nadeelcompensatie van Rijkswaterstaat en het verzoek om planschade op grond van artikel 49 Wro. Het moge duidelijk zijn, dat, indien en voor zover het benzineverkoopstation niet zal worden verplaatst, een zeer forse schade zal worden geleden die bij de betrokken instanties zal worden geclaimd.

Reactie

Ad 1) Ingevolge artikel 15, lid 9 van de Tracéwet is de gemeenteraad verplicht het bestemmingsplan overeenkomstig het Tracébesluit te herzien. Uiteraard kunnen tegen de planvoorschriften c.a. zienswijzen worden ingediend. Deze zijn immers niet in het Tracébesluit opgenomen, maar worden in het bestemmingsplan opgenomen (zie ook het gestelde sub 2.3 ten aanzien van de inhoud van het Tracébesluit). Om misverstanden te voorkomen is de tekst van de toelichting verduidelijkt.

Ad 2 en 3) Het betreft hier zaken, die rechtstreeks voortvloeien uit het Tracébesluit, waarbij de gemeente verplicht is het bestemmingsplan overeenkomstig het Tracébesluit te herzien. Het Tracébesluit met bijbehorende toelichting ligt bij het bestemmingsplan als informatie ter visie. Volstaan kan dus worden met een verwijzing naar het Tracébesluit (zie het gestelde ad 1). Het Tracébesluit heeft een uitgebreid communicatietraject en procedure tot en met de Raad van State gekend. Hierbij zijn tevens de ruimtelijke orderingsaspecten betrokken. De gemeente heeft in deze dus geen aanvullende verplichtingen. De bepalende status van het Tracébesluit blijkt ook uit artikel 15, lid 6 van de Tracéwet, waarin bepaald is, dat voor zover het Tracébesluit in strijd is met een bestemmingsplan het Tracébesluit geldt als vrijstelling als bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Dit maakt uitvoering, los van het bestemmingsplan mogelijk.

Gezien het vorenstaande dient de problematiek van de verplaatsing c.q. nieuwvestiging van het tankstation los van dit bestemmingsplan worden beschouwd. Hierover wordt ook apart met betrokkene gecorrespondeerd.

Ad 4) Met inachtneming van de nodige planflexibiliteit ten behoeve van de uit te voeren werken dient de gemeente het bestemmingsplan overeenkomstig het Tracébesluit te herzien. Daar, waar het hoofdaccent ligt op de verandering van de wegenstructuur is de bestemming Verkeer gelegd. Voor andere hoofdfuncties, die gekruisd worden door de A2 en in stand blijven zijn daarbij

(beschermings-)regels opgenomen/toegevoegd via opname van een medebestemming (Waterstaatsdoeleinden) en/of aanlegvoorschriften (bijvoorbeeld ter bescherming van gasleidingen, hoogspanningleidingen en waterkering). Langs de A2 is een specifieke brede groenzône gelegen, die binnen de grenzen van het Tracébesluit is gelegen; voorts is voorzien in een gedeeltelijke verlegging van het afwateringskanaal. Deze voorzieningen zijn dermate specifiek en daarbij goed begrensbare, dat zij een aparte bestemming kunnen worden opgenomen.

Ad 5) In relatie tot het vorenstaande zal het duidelijk zijn, dat het Tracébesluit als schadetoebrengend besluit is aangewezen, zoals ook onder 12.2 van de plantoelichting is vermeld. Zoals in de zienswijze terecht vermeld kan voor de vergoeding van schade een beroep gedaan worden op de Regeling Nadeelcompensatie Rijkswaterstaat (1999). Op eventuele planschadeverzoeken ex artikel 49 W.R.O., welke zijn terug te voeren op de bestemmingsplanwijzigingen, die in dit bestemmingsplan zijn opgenomen, dient de gemeenteraad te beslissen. Deze zullen daarom worden afgedaan door de gemeente middels in de plantoelichting genoemde regeling met Rijkswaterstaat.

3. A.J. van Zijlen en E. van Zijlen-Lammers Kloosterstraat 21

Samenvatting

Als bewoners van het pand Kloosterstraat wil men melden, dat schade wordt geleden als gevolg van dit plan tengevolge van:

- Afsluiting Kloosterstraat (richting Hintham) en mede daardoor slechtere bereikbaarheid winkels.
- Toename van geluidshinder en luchtvervuiling door verhoging verkeerscapaciteit.
- Toename van inbraakgevoeligheid woonhuis (ligging doodlopende straat – verwijdering van sloot/bomen.
- Risico's verkeersveiligheid (minder afstand tot de snelweg zonder aanvullende beveiligingsmaatregelen.
- Vermindering van algemeen woongenot.

Reactie

Van de opvatting van de bewoners is kennisgenomen. De gemeente is zoals aangegeven in de plantoelichting (zie onder andere hoofdstuk 1 Inleiding) verplicht de bestemmingsplannen van de gemeente dusdanig aan te passen, dat de werken, zoals voorzien in het Tracébesluit A2 Rondweg 's-Hertogenbosch van de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 december 2001, hierin passen. Voor de afwikkeling van schadeverzoeken gelden aparte procedures.

Zoals onder 12.2 van de plantoelichting is aangegeven kan zowel het Tracébesluit als de bestemmingsplanwijziging tot gevolg hebben, dat schade ontstaat. Voor verzoeken tot schadevergoeding tengevolge van het Tracébesluit dient men zich te wenden tot Rijkswaterstaat. Verzoeken om planschade tengevolge van de bestemmingsplanwijziging kunnen bij de gemeenteraad worden ingediend na inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

4 t/m 8. GlasGarage Rosmalen, Kloosterstraat 17 Rosmalen, Autobedrijf Stephan vd Broek, Kloosterstraat 5 Rosmalen, Verstappen BV Bouwmachines Kloosterstraat 9 Rosmalen, Airco Verwarming Kloosterstraat 7 Rosmalen, Van der Linden Handelsonderneming BV Kloosterstraat 11-15 te Rosmalen.

Samenvatting

Door het Tracébesluit A2 raken de ondernemers in de Kloosterstraat te Rosmalen verstoken van de bestaande verbinding met de Jan Heijmanslaan te Rosmalen. Dit gaat hen om meerdere redenen veel geld kosten. De gemeente 's-Hertogenbosch wordt door hen verantwoordelijk geacht voor een slecht communicatiebeleid inzake dit project en hun aansprakelijkheid zal zich in eerste instantie richten aan de gemeente. Uitgezien wordt naar nadere berichtgeving van de zijde van de gemeente.

Reactie

Aangenomen wordt, dat deze brief bedoeld wordt als een zienswijze betreffende het ontwerpbestemmingsplan, aangezien het Tracébesluit A2, waarnaar verwezen wordt al onherroepelijk is. Wel is dit Tracébesluit – dat thans niet meer ter discussie staat – bepalend voor de verbreding van de A2; door de uitvoering van het Tracébesluit vervalt immers de bestaande verbinding Jan Heijmanslaan/ Kloosterstraat. Wat betreft de genoemde aansprakelijkheidskwestie hebben wij de ondernemers bericht, dat wij van opvatting zijn, dat de gemeente betreffende de communicatie niets te verwijten vervalt. Wij hebben hierbij verwezen naar ons gemotiveerd schrijven d.d. 1 juli 2003, ons kenmerk SO/PRO, aan Handelsonderneming Van der Linden.