

Uitspraak 201307139/1/R6

DATUM VAN UITSpraak	woensdag 26 februari 2014
TEGEN	provinciale staten van Noord-Brabant
PROCEDURESOORT	Eerste aanleg - meervoudig
RECHTSGEBIED	Ruimtelijke-orderingskamer - Bestemmingsplannen Noord-Brabant

201307139/1/R6.

Datum uitspraak: 26 februari 2014

AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Tussenuitspraak (als bedoeld in artikel 8:51d van de Algemene wet bestuursrecht), in het geding tussen:

1. [appellant sub 1] en anderen, wonend te Berlicum, gemeente Sint-Michielsgestel,
2. [appellant sub 2], wonend te Berlicum, gemeente Sint-Michielsgestel,
3. vereniging Het Groene Hart Brabant, gevestigd te Den Dungen, gemeente Sint-Michielsgestel,
4. [appellanten sub 4], wonend te Berlicum, gemeente Sint-Michielsgestel,
5. de stichting Stichting N279Tegengeluid, gevestigd te Berlicum, gemeente Sint-Michielsgestel,
6. de stichting Stichting Omwonenden N279 en de stichting Brabantse Milieufederatie, gevestigd te Berlicum, gemeente Sint-Michielsgestel,

en

provinciale staten van Noord-Brabant,
verweerders.

Procesverloop

Bij besluit van 21 juni 2013 hebben provinciale staten het inpassingsplan "N279 Noord" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1] en anderen, [appellant sub 2], Het Groene Hart Brabant, [appellanten sub 4], stichting N279Tegengeluid en SON279 en BMF beroep ingesteld.

Provinciale staten hebben een verweerschrift ingediend.

Het Groene Hart Brabant, N279Tegengeluid en SON279 en BMF en provinciale staten hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 10 januari 2014, waar [appellant sub 1] en anderen, [appellant sub 2], bijgestaan door ing. J.B.M. Lauwerijssen, Het Groene Hart Brabant, vertegenwoordigd door A.A. van Abeelen, [appellanten sub 4], stichting N279Tegengeluid, vertegenwoordigd door A. Bercht, SON279 en BMF, vertegenwoordigd door S.P.J.M. Sleddens, en provinciale staten, vertegenwoordigd door drs. J.H.A.M. van der Wijst, mr. H.M.F.F. Verbeet, ir. H.E. Büchi, en ing. J.A.L. van Zandvoort, zijn verschenen.

Overwegingen

1. Ingevolge artikel 8:51d van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) kan de Afdeling het bestuursorgaan opdragen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen.

2. Bij de vaststelling van een inpassingsplan hebben provinciale staten beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die provinciale staten uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig achten. De Afdeling toetst deze beslissing terughoudend. Dit betekent dat de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden beoordeelt of aanleiding bestaat voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben

kunnen stellen dat het inpassingsplan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Voorts beoordeelt de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden of het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht.

3. Het inpassingsplan maakt de capaciteitsvergroting van de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel mogelijk. In het inpassingsplan is voorzien in het toevoegen van twee rijstroken, waardoor 2x2 rijstroken ontstaan. Tevens is voorzien in vier ongelijkvloerse aansluitingen bij Berlicum (Runweg), Middelrode, Heeswijk-Dinther en een nieuwe aansluiting bij Heeswijk-Dinther Zuid. Ten slotte worden de aansluitingen op de A2 en de A50 verbeterd.

Intrekking gronden

4. SON279 en BMF hebben het betoog dat de Crisis- en herstelwet (hierna: Chw) niet op het inpassingsplan van toepassing is, ingetrokken.

Ontvankelijkheid

5. Provinciale staten stellen dat [appellant sub 1] en anderen geen belanghebbenden zijn omdat zij geen zicht hebben op het plangebied en hun woningen op 700 m van de N279 liggen.

5.1. Ingevolge artikel 1:2, eerste lid, van de Awb wordt onder belanghebbende verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

5.2. De wetgever heeft deze eis van belanghebbendheid gesteld teneinde te voorkomen dat een ieder, in welke hoedanigheid ook, of een persoon met slechts een verwijderd of indirect belang als belanghebbende zou moeten worden beschouwd en beroep zou kunnen instellen. Om als belanghebbende in de zin van de Awb te kunnen worden aangemerkt, dient een natuurlijk persoon een voldoende objectief en actueel, eigen, persoonlijk belang te hebben dat rechtstreeks wordt geraakt door het bestreden besluit.

5.3. [appellant sub 1] en anderen wonen op een afstand van ongeveer 700 m van de N279. Gelet op de verwachte gevolgen van het uitvoeren van het inpassingsplan en de aard en omvang van de ruimtelijke ontwikkelingen die daardoor mogelijk worden gemaakt, is niet uitgesloten dat ter plaatse van de woningen van [appellant sub 1] en anderen ruimtelijk relevante gevolgen vanwege het inpassingsplan kunnen worden ondervonden. [appellant sub 1] en anderen zijn derhalve belanghebbenden.

Formele bezwaren

6. Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF betogen dat de bekendmaking van het ontwerpplan niet juist is geschied nu deze bij de publicatie onder de kop "inspraak" is vermeld. Zij betogen dat zij daardoor zijn misleid en veronderstelden dat later nog een mogelijkheid bestond zienswijzen in te dienen. Hierdoor hebben zij niet alle gronden die zij in wilden dienen, ingediend.

6.1. De bekendmaking van het ter inzage liggen van het ontwerp van het inpassingsplan is gepubliceerd onder de kop "Inspraak voor 'N279 Noord 's Hertogenbosch - Veghel', Noord-Brabant. In de tekst van de publicatie staat vermeld dat het ontwerp provinciaal inpassingsplan en het MER voor iedereen ter inzage liggen. Voorts is vermeld waar en wanneer de stukken te raadplegen zijn en dat gedurende de periode dat de stukken ter inzage liggen zienswijzen kunnen worden ingediend en op welke wijze dit kan. Noch de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) noch de Awb verzet zich tegen de wijze waarop de publicatie heeft plaatsgevonden. Overigens vermelden SON279 en BMF op de door hen afzonderlijk ingediende zienswijze en de aanvulling daarop zelf dat het gaat om een zienswijze tegen het ontwerpplan en is door Het Groene Hart Brabant in haar zienswijze en de aanvulling daarop naar de zienswijzen van SON279 en BMF verwezen.

7. Het Groene Hart Brabant en SON279 en de BMF betogen dat het vooroverleg tekort heeft geschoten. De onderzochte alternatieven zijn niet in lijn met de intentie en afspraken zoals gemaakt in de stuurgroep verbreding N279. Zij betogen dat de stuurgroep dient te beslissen over de uitvoering en wijzigingen van de oorspronkelijke plannen. De stuurgroep is bovendien verkeerd geïnformeerd. Zij betogen voorts dat ten onrechte de aanbevelingen uit het tussentijds toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. niet zijn opgevolgd.

7.1. Het bieden van inspraak maakt geen deel uit van de in de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening geregelde bestemmingsplanprocedure, die ook geldt voor het inpassingsplan. De

bezwaren ten aanzien van het in het kader van de inspraak gevoerde vooroverleg slagen reeds daarom niet. De Commissie voor de m.e.r. constateert in haar definitieve toetsingsadvies dat het MER en de aanvulling op het MER de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen en haar aanbevelingen voldoende zijn opgevolgd. De betogen van Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF falen in zoverre.

8. [appellant sub 1] en anderen betogen dat de onderzoeksrapporten niet op www.ruimtelijkeplannen.nl te raadplegen waren tijdens de termijn dat deze ter inzage dienden te liggen. Het Groene Hart Brabant betoogt dat de nota van zienswijzen en het toetsingsadvies van de commissie voor de m.e.r. niet te raadplegen zijn op www.ruimtelijkeplannen.nl. SON279 en BMF betogen dat niet alle planologische en verkeerstechnische documenten die ten grondslag liggen aan het besluit, zoals de notulen van de stuurgroepvergadering en het rapport Brabant Stad 2001, beschikbaar waren.

8.1. Provinciale staten stellen dat alle op de zaak betrekking hebbende stukken, die redelijkerwijs nodig zijn voor de beoordeling van het ontwerp ter inzage zijn gelegd. De notulen van de stuurgroepvergadering en het rapport Brabant Stad 2001 zijn niet dergelijke stukken.

8.2. Op www.ruimtelijkeplannen.nl zijn de onderzoeksrapporten als bijlagen bij de plantoelichting te raadplegen. De nota van zienswijzen en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. zijn respectievelijk als bijlage 8 en 9 bij de plantoelichting te raadplegen. Deze zijn tevens gedurende de termijn voor ter inzagelegging beschikbaar gesteld op meerdere locaties. Het beroep mist in zoverre feitelijke grondslag. Niet alle documenten die opgemaakt zijn in relatie tot de uiteindelijke beslissing om de N279 Noord aan te passen zijn op de zaak betrekking hebbende stukken, die ter inzage gelegd moeten worden. De notulen van de stuurgroepvergadering en het rapport Brabant Stad uit 2001 zijn geen stukken die ten grondslag liggen aan het besluit en deze behoeften dan ook niet ter inzage gelegd te worden.

9. Het Groene Hart Brabant betoogt dat de samenvatting van haar zienswijze door provinciale staten de inhoud daarvan niet dekt en dat de wijze waarop provinciale staten de naar voren gebrachte zienswijzen hebben behandeld, in strijd is met artikel 3:46 van de Awb. Tevens betoogt Het Groene Hart Brabant dat onduidelijk is op welke wijze de zienswijzen zijn verwerkt in het inpassingsplan en betoogt zij dat ten onrechte geen expliciete beslissing is genomen over de gegrondheid van de zienswijzen.

9.1. Artikel 3:46 van de Awb verzet zich er niet tegen dat provinciale staten de zienswijzen samengevat weergeven. Dat niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk is ingegaan, is op zichzelf geen aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit niet voldoende is gemotiveerd. Niet is gebleken dat bepaalde bezwaren of argumenten niet in de overwegingen zijn betrokken. Op p. 6 en 7 van de "Nota van zienswijzen N279 Noord" is een overzicht gegeven van naar aanleiding van de zienswijzen voorgestelde wijzigingen van het inpassingsplan. Deze zijn in het vastgestelde plan verwerkt. In de Wro, noch in enig ander wettelijk voorschrift valt een bepaling aan te wijzen op grond waarvan een expliciet besluit over de gegrondheid van de zienswijzen dient te worden genomen. Het betoog van Het Groene Hart Brabant faalt gelet op het voorgaande.

10. Voor zover Het Groene Hart Brabant betoogt dat het vaststellingsbesluit en de nota van zienswijzen in strijd met artikel 3:43, eerste lid, van de Awb niet aan haar zijn toegezonden overweegt de Afdeling dat deze beroepsgrond betrekking heeft op een mogelijke onregelmatigheid van na de datum van het bestreden besluit en reeds om die reden de rechtmatigheid van het besluit niet kan aantasten. Deze mogelijke onregelmatigheid kan geen grond vormen voor de vernietiging van het bestreden besluit.

Het inpassingsplan

Samenhang met andere infrastructurele en ruimtelijke ontwikkelingen

11. [appellant sub 1] en anderen betogen dat bij de afweging van de alternatieven geen rekening is gehouden met de nota "Invulling bezuinigingen Infrastructuurfonds" van 13 februari 2013 waarin de minister van Infrastructuur en Milieu (hierna: minister van I&M) heeft besloten om de projecten A67 Leenderheide-Geldrop (fase 2) en A67 no-regret pakket te schrappen. [appellant sub 1] en anderen stellen dat in de aan het inpassingsplan ten grondslag liggende onderzoeken als uitgangspunt is genomen dat deze projecten wel zullen plaatsvinden en de berekende verkeersbelasting ten onrechte niet aangepast is aan het niet doorgaan van deze projecten.

11.1. Provinciale staten stellen dat de twee projecten met betrekking tot de A67 nooit binnen de onderzoeken en de uitgangspunten van het inpassingsplan zijn meegenomen omdat de projecten nog in een te prematuur stadium verkeerden. Het schrappen van de projecten heeft dan ook geen gevolgen voor de onderzoeken en het inpassingsplan.

11.2. De herkomst en onderbouwing van de verkeersgegevens voor de verkeersmodellen staan in het rapport "Model N279 's-Hertogenbosch-Veghel" van augustus 2008 van adviesbureau verkeer en vervoer 4cast, dat is opgenomen in bijlage 3C van het MER. In dit rapport is vermeld welke ontwikkelingen van wegen meegenomen zijn voor de berekening van de verkeersintensiteit. De ontwikkeling van de A67 Leenderheide-Geldrop (fase 2) en het A67 no-regret pakket worden niet genoemd. Voor de berekeningen met de verkeersmodellen is dus geen rekening gehouden met deze thans geschrapte projecten. Het betoog van [appellant sub 1] en anderen mist derhalve feitelijke grondslag.

12. Het Groene Hart Brabant, N279Tegengeluid en SON279 en BMF betogen dat ten onrechte geen integrale studie is gedaan naar de gehele N279 van 's-Hertogenbosch naar Asten en dat ten onrechte niet gekozen is voor een integrale aanpak van de ruimtelijke infrastructurele ontwikkelingen in de directe omgeving, zoals de omlegging en verbreding van de Zuid Willemsvaart, de N279 Zuid en Dynamisch Beekdal.

12.1. Provinciale staten stellen dat het niet mogelijk was de verschillende ontwikkelingen in het gebied qua besluitvorming planologisch te coördineren of integreren gelet op de tijdsplanning van de verschillende projecten. Een complicerende factor is dat de projecten door verschillende bevoegde gezagen worden uitgevoerd. Wel is voortdurend overleg gevoerd en heeft onderlinge afstemming plaatsgevonden tussen de betrokken gemeenten, het waterschap Aa en Maas, de provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat.

12.2. In de gebiedsvisie N279 uit oktober 2008 is een integrale visie op de ontwikkelingen in de omgeving van de N279 gegeven. Provinciale staten stellen dat afstemming met de verbreding van de N279 heeft plaatsgevonden bij het tracébesluit voor de omlegging Maas-Den Dungen, bij de opwaardering van de Zuid Willemsvaart Den Dungen-Veghel en het project "Dynamisch Beekdal". Voor het creëren van faunapassages heeft afstemming plaatsgevonden zodat deze voor de N279 en de Zuid-Willemsvaart in elkaars verlengde liggen. De planvorming van de N279 Zuid verkeerde in de startfase en heeft een ander doel dan de N279 Noord, namelijk het oplossen van de bereikbaarheid van het gebied Helmond-Eindhoven. Provinciale staten hebben het naar het oordeel van de Afdeling gelet op de verkeersproblematiek koppeling van beide projecten niet wenselijk kunnen achten omdat dit tot vertraging zou leiden. Bij de planvorming van de N279 Noord zijn koppelingen gelegd tussen beide projecten en is in de voorbereiding over en weer rekening gehouden met de geplande ontwikkelingen onder andere door rekening te houden met de verkennende studies voor de N279 Zuid waaruit blijkt dat een capaciteitsvergroting op de N279 Zuid zou kunnen leiden tot 10% extra verkeer op de N279 Noord, dit kan opgevangen worden met een verhoging van het snelheidsregime naar 100 km/u.

Gelet op de tijdsplanning en het door provinciale staten gevoerde overleg en afstemming met betrokken partijen over de verschillende ruimtelijke en infrastructurele projecten in de omgeving van het plangebied, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten niet in redelijkheid hebben mogen besluiten het project N279 Noord en N279 Zuid niet gezamenlijk in een planologische procedure te behandelen. De Afdeling ziet evenmin grond voor het oordeel dat provinciale staten bij de voorbereiding van het inpassingsplan onvoldoende rekening hebben gehouden met de gezamenlijke effecten van het inpassingsplan en ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de N279.

Verkeersgegevens

13. Het Groene Hart Brabant en N279Tegengeluid stellen dat de verkeersprognoses in de onderzoeken te hoog zijn omdat geen rekening is gehouden met de maatschappelijke en sociaal-economische trends. Een groei van 10 % waarmee in de robuustheidstoets is gerekend is onrealistisch hoog en het jaar 2025, waarmee gerekend is, ligt buiten de planperiode. Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF betogen dat onduidelijk is wat de bijdrage van het percentage van het vrachtverkeer op de geluidbelasting is.

13.1. Provinciale staten stellen dat voor de N279 een apart verkeersmodel is gemaakt, dat gebaseerd is op de meest actuele gegevens. De effecten van de economische crisis zijn volgens

provinciale staten niet zodanig dat als gevolg daarvan nut en noodzaak aan het inpassingsplan komen te ontvallen. De huidige capaciteit is onvoldoende voor de verkeersafwikkeling. De problemen in de verkeersafwikkeling zijn sinds 2001 onderzocht en sindsdien zijn deze toegenomen. De verkeersintensiteit in 2012 is ten opzichte van 2001 op sommige delen toegenomen met 25%, zoals te zien is in de cijfers van Rijkswaterstaat die in bijlage 15.2 bij het beroepsschrift van N279Tegengeluid zijn opgenomen, aldus provinciale staten.

13.2. Het model dat gehanteerd is voor het inpassingsplan is gebaseerd op de op dat moment meest actuele gegevens uit het Nieuw Regionaal Model Brabant 3.3, aangevuld met een gebiedsverfijning langs de N279 en afgestemd op de regionale verkeersmodellen. Het model is gekalibreerd met beschikbare telgegevens. Paragraaf 7.1 van het MER, deel B, geeft de referentiesituatie weer en paragraaf 8.2 behandelt de verkeerskundige effecten van de verschillende alternatieven. In bijlage 3A van het MER, "verkeersafwikkeling N279-resultaten dynamische simulatie" van Royal Haskoning van 5 september 2011, staat dat de in het model gehanteerde intensiteiten zijn gecorrigeerd voor het vrachtverkeer omdat het percentage vrachtverkeer in het model lager was dan bij de tellingen. De herkomst en onderbouwing van de verkeersgegevens staan in bijlage 3C van het MER, "Model N279 's-Hertogenbosch-Veghel" van augustus 2008 van adviesbureau verkeer en vervoer 4cast. In oktober 2011 is een analyse van de robuustheid van de verkeersgegevens uitgevoerd om de betrouwbaarheid van de prognoses van het model N279 Noord te controleren en te vergelijken met het verschenen nieuwe Nieuw Regionaal Model 2011-Zuid. Deze analyse is in bijlage 3D van het MER in een notitie van Royal Haskoning van 10 oktober 2011 neergelegd. De conclusie van deze analyse is dat met enkele correcties het model het beste aansluit bij de werkelijkheid. De correcties zijn doorgevoerd in de in het MER gehanteerde prognoses.

13.3. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen in de uitspraak van 3 december 2008, in zaak nr. [200703693/1](#) geven modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weer. De validiteit van een model wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid.

De door provinciale staten gemotiveerd bestreden stellingen van Het Groene Hart Brabant, N279Tegengeluid en SON279 en BMF over de gehanteerde verkeersintensiteiten zijn ontoereikend voor het oordeel dat de uitkomsten van de met deze modellen berekende verkeersintensiteiten te zeer afwijken van de werkelijkheid. Hierbij neemt de Afdeling in aanmerking dat de gehanteerde gegevens en modellen zijn gecorrigeerd aan de hand van actuele telgegevens. Het Groene Hart Brabant, N279Tegengeluid en SON279 en BMF hebben niet aannemelijk gemaakt dat de uitkomsten hiervan niet als representatief kunnen worden beschouwd. Derhalve bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op de representativiteit van de uitkomst van de berekeningen met deze modellen hebben mogen baseren.

Alternatieven - criteria afweging alternatieven

14. Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF betogen dat de trechtering van de alternatieven ten onrechte heeft plaatsgevonden alleen op grond van verkeerskundige criteria. Volgens [appellant sub 1] en anderen, Het Groene Hart Brabant, N279Tegengeluid, en SON279 en BMF is de gemiddelde trajectsnelheid ten onrechte doorslaggevend geacht. Provinciale staten hebben niet verantwoord waarom een norm van 0,6 voor de trajectsnelheid is gehanteerd en niet de gebruikelijke norm van 0,53.

14.1. Provinciale staten stellen dat de doelstelling van het inpassingsplan is de huidige en toekomstige verkeersproblemen op de N279 Noord op te lossen. Daarom achten zij een eerste trechtering op basis van verkeerskundige criteria met betrekking tot het oplossen van deze verkeersproblemen gerechtvaardigd. Wat betreft de gekozen norm voor de trajectsnelheid stellen provinciale staten dat in het kader van de bestuurlijke afspraken over de bereikbaarheid van het stedelijk netwerk Brabantstad is gekozen voor de norm van 0,6 omdat een goede doorstroming en bereikbaarheid van groot belang worden geacht als basis van een goede economische ontwikkeling. De N279 is daarin een belangrijke schakel. Het is een bewuste bestuurlijke keuze daarbij van de gebruikelijke landelijke norm voor de trajectsnelheid af te wijken. Provinciale staten stellen bovendien dat de trajectsnelheid niet als enige bepalend is geweest voor de trechtering van de alternatieven. De trajectsnelheid heeft een belangrijke rol gespeeld, maar ook alternatieven A en B, die onder de trajectsnelheid bleven, zijn onderzocht. Provinciale staten stellen dat bij het voorkeursalternatief en alternatief D en E blijkt bijlage 3 bij het MER een trajectsnelheid van 60 km/u mogelijk is.

14.2. Uit het MER blijkt dat bij de keuze voor de in het MER te beoordelen alternatieven naast de trajectsnelheid tevens als criteria zijn gehanteerd: de ontlasting van het onderliggende wegennet, de verkeersafwikkeling, de robuustheid van de oplossing, het ruimtebeslag en het voldoen aan de normen van "Duurzaam Veilig". Het criterium van 0,6 voor de trajectsnelheid houdt voor de N279 concreet in dat op het traject tussen 's-Hertogenbosch en Veghel als dit is ingericht als een 80 km/u-weg in de spits gemiddeld een snelheid van minimaal 60 km/u mogelijk moet zijn en als het traject is ingericht als een 100 km/u-weg een gemiddelde snelheid van 66 km/u mogelijk moet zijn. Uit de uitkomst van de trechtering blijkt dat niet doorslaggevend is geweest of aan het criterium voor de trajectsnelheid van 0,6 is voldaan, nu in het MER ook alternatieven zijn beoordeeld die niet aan dit criterium voldoen.

Gelet op de doelstelling van het inpassingsplan om de verkeersproblemen op te lossen ziet de Afdeling in hetgeen [appellant sub 1] en anderen, Het Groene Hart Brabant, N279Tegengeluid en SON279 en BMF hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten in het MER niet in redelijkheid hebben kunnen kiezen voor een eerste trechtering van de alternatieven op grond van het oplossend vermogen voor de verkeersproblemen. Provinciale staten hebben onder verwijzing naar de bestuurlijke afspraken en de doelstellingen wat betreft de bereikbaarheid en de doorstroming ten behoeve van de economische ontwikkeling naar het oordeel van de Afdeling afdoende onderbouwd waarom gekozen is voor 0,6 als criterium voor de trajectsnelheid. In hetgeen [appellant sub 1] en anderen, Het Groene Hart Brabant, N279Tegengeluid en SON279 en BMF hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten niet hebben kunnen aansluiten bij het uitgangspunt van deze bestuurlijke afspraken en 0,6 als criterium voor de trajectsnelheid hebben kunnen hanteren.

15. Het criterium "afwikkeling van het verkeer van de omliggende kernen" had volgens N279Tegengeluid niet als criterium moeten worden gehanteerd omdat dit criterium geen onderscheidend vermogen heeft nu alle alternatieven in gelijke mate daaraan bijdragen. Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF betogen dat bij de beoordeling van dit criterium een onjuiste definitie van sluipverkeer en bestemmingsverkeer is gehanteerd.

15.1. Provinciale staten stellen dat de term sluipverkeer en bestemmingsverkeer in het MER niet zijn gedefinieerd. Voor de beoordeling van het sluipverkeer is het criterium "ontlasting onderliggend wegennet" gehanteerd, waarbij gekeken is naar de verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet. Provinciale staten verwijzen wat betreft de verschillen tussen de alternatieven voor dit criterium naar tabel 3.3 en tabel 4.2 van het MER, deel A, waarin is te zien dat wel degelijk verschillen bestaan tussen de alternatieven voor dit criterium. Verder verwijzen provinciale staten naar tabel 8.7 en 8.8 van het MER, deel B waarin de absolute afname van verkeersintensiteit op het onderliggende wegennetwerk is aangegeven. In deze tabellen zijn eveneens verschillen tussen de alternatieven te zien.

15.2. Uit het MER blijkt dat de alternatieven verschillend scoren op het criterium "ontlasting onderliggend wegennet", zodat het betoog dat dat criterium geen onderscheidend vermogen heeft voor de beoordeling van de alternatieven feitelijke grondslag mist. Uit het MER blijkt voorts voldoende duidelijk dat dit criterium is toegepast aan de hand van de verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet. Gelet daarop ziet de Afdeling in hetgeen Het Groene Hart Brabant, N279Tegengeluid en SON279 en BMF hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat het criterium "afwikkeling van het verkeer van de omliggende kernen" heeft geleid tot een onzorgvuldige afweging van de voor- en nadelen van de alternatieven.

Alternatieven - alternatievenafweging

16. Provinciale staten dienen bij de keuze van een bestemming een afweging te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het inpassingsplan. Daarbij hebben provinciale staten beleidsvrijheid. De voor- en nadelen van alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen.

16.1. [appellant sub 1] en anderen betogen dat in hoofdstuk 8 van het MER ten onrechte met name de alternatieven A, B, D en E zijn getoetst en niet het voorkeursalternatief (hierna: VKA) en het meest milieuvriendelijke alternatief (hierna: MMA). Het Groene Hart Brabant, N279Tegengeluid en SON279 en BMF betogen dat het ontwerp van de weg met 2x2 rijbanen en een snelheid van 100 km/u niet noodzakelijk is. Een dergelijke weg met een capaciteit van 60.000 voertuigen per dag leidt tot een verkeersaantrekkende werking en daaraan verbonden onveiligheid en problemen. Het doel van het inpassingsplan wordt niet bereikt omdat door de

toename van het verkeer de verbreding niet leidt tot een betere ontsluiting voor de regio. Volgens hen blijkt dit uit tabel 3.3 van het MER, waar het Voorkeursalternatief (2x2, 100 km/u) maximaal scoort op het criterium "Robuustheid N297 als alternatief voor de A2". Hierdoor zal het sluipverkeer op het onderliggende netwerk volgens SON279 en BMF toenemen. Met een weg ontworpen voor 80 km/u kan ook aan de doelstelling van de capaciteitsvergroting worden voldaan, zo blijkt uit het MMA-alternatief. Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF betogen dat de keuze voor een 100 km/u-variant ondeugdelijk is, omdat de 80 km/u-variant op de i/c-waarden beter scoort, zoals blijkt uit het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. van 19 mei 2013.

16.2. Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF betogen dat het alternatief met 2x2 rijbanen en 80 km/u met gelijkvloerse aansluitingen niet gelijkwaardig is onderzocht. Dit alternatief neemt minder ruimte in en tast de natuur en het landschap minder aan. Ook zal de aantasting van de luchtkwaliteit lager zijn en zal de geluidbelasting lager zijn doordat in de toekomst geen hoger snelheidsregime mogelijk is. De minister van I&M heeft ook gesteld dat een weg met 80 km/u-regime en gelijkvloerse aansluitingen voldoet.

Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF betogen dat het door SON279 voorgestelde alternatief met 2x1 rijstrook, kruisingen met verkeersregelinstallaties of rotondes en waar noodzakelijk 2x2 rijstroken en ongelijkvloerse aansluitingen, dat in het manifest "Beter Verbinden" van 31 mei 2012 staat, een betere oplossing biedt en ten onrechte niet gelijkwaardig is onderzocht.

Het Groene Hart Brabant betoogt dat de variant van 2x1 rijstrook met 80 km/u met ongelijkvloerse kruisingen ten onrechte niet is onderzocht. Deze variant zal tot een goede doorstroming leiden en neemt minder ruimte in en heeft daardoor een kleinere barrièrewerking.

[appellant sub 2] betoogt dat alternatieven waarvoor nieuwe infrastructuur nodig is niet bij voorbaat hadden moeten worden uitgesloten. Hij stelt dat een nieuwe ontsluitingsmogelijkheid voor de kernen Berlicum en Middelrode had moeten worden overwogen omdat deze minder ingrijpend en kostbaar is dan de nu gekozen ontsluiting nabij zijn bedrijf, die een oppervlakte van 2 ha inneemt.

16.3. Provinciale staten achten de bereikbaarheid van Noord-Brabant van groot belang voor de economische ontwikkeling. Dit is een van de speerpunten van het beleid. Dat de minister tot een andere belangenafweging komt en een 80 km/u-weg met 2x2 rijstroken met gelijkvloerse afritten voldoende acht, doet niet af aan de verantwoordelijkheid van provinciale staten om een eigen belangenafweging te maken, aldus provinciale staten. De keuze voor het snelheidsregime van 80 km/u met ongelijkvloerse afritten bij openstelling, met de mogelijkheid de snelheid te verhogen tot 100 km/u, is het gevolg van het streven naar een robuuste oplossing van de verkeersproblematiek, waarbij rekening is gehouden met de goede ruimtelijke ordening, zorgvuldig ruimtegebruik, milieueffecten en capaciteitsvergroting. De capaciteitsvergroting zal leiden tot een afname van het sluipverkeer. De capaciteit van de weg kan eenvoudig en met weinig kosten worden vergroot door het snelheidsregime te verhogen en het uitvoeren van kleine aanpassingen aan de inrichting van de weg. Voor de verhoging van het snelheidsregime kan aanleiding bestaan bij toenemende verkeersintensiteit vanwege de effecten van een mogelijke capaciteitsvergroting van de N279 Zuid. De keuze om de mogelijkheid open te houden om het snelheidsregime te verhogen naar 100 km/u, als de noodzaak zich daartoe aandient, is gelegen in het feit dat de capaciteitsvergroting een grote investering van publiek geld vereist, die alleen verantwoord is als ook een oplossing voor een lange periode open gehouden. Met het voorzien in een weg die geschikt is voor een snelheidsregime van 100 km/u wordt zekerheid geboden dat de capaciteitsvergroting een oplossing voor langere tijd biedt.

Provinciale staten stellen dat de benodigde ruimte voor een 100 km/u weg niet veel groter is dan voor een 80 km/u-weg. Het verschil is met name gelegen in de aan te houden obstakelvrije zone die bij een 80 km/u-weg 4 m kleiner is dan bij een 100 km/u-weg. Omdat aan de zuidzijde van de N279 deels de Zuid Willemsvaart ligt, gaat het met name om de ruimte aan de noordzijde. Daar wordt de obstakelvrije zone met name gebruikt voor afwaterings- en infiltratiegreppels, die bij een 80 km/u-weg ook nodig zijn. Het extra ruimtebeslag is volgens provinciale staten zo gering dat het belang bij een robuuste oplossing en het voorkomen van onnodige kosten indien later de 80 km/u-weg moet worden aangepast naar een 100 km/u-weg, zwaarder dient te wegen dan het verlies aan ruimte.

De vergelijking van de varianten is niet gebaseerd op de i/c-scores maar op grond van een dynamische analyse omdat deze volgens provinciale staten een nauwkeuriger resultaat geeft dan een statische analyse op grond van i/c-waarden. Zij verwijzen naar paragraaf 3.2 in de aanvulling op het MER. De i/c-waarden zijn wel in het MER opgenomen omdat deze opgenomen waren in het MER dat ter inzage was gelegd.

16.4. In het MER zijn vier alternatieven A, B, D en E, het VKA en het MMA onderzocht. Deze zijn in paragraaf 3.5 van het MER beschreven. Variant A is een 80 km/u-weg met 2x2 rijstroken, gelijkvloerse kruisingen en gelijkvloerse aansluitingen op de A2 en A50. Variant B is een 80 km/u-weg met 2x2 rijstroken, gelijkvloerse kruisingen en gelijkvloerse aansluitingen op de A2 en A50 met aanvullende maatregelen. Variant D is een 100 km/u-weg met 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en gelijkvloerse aansluitingen op de A2 en A50 met aanvullende maatregelen. Variant E is een 100 km/u-weg met 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en ongelijkvloerse aansluitingen op de A2 en A50. Het VKA is een 80 km/u-weg met de mogelijkheid de snelheid te verhogen naar 100 km/u met 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en gelijkvloerse aansluitingen op de A2 en A50 met aanvullende maatregelen. Het MMA is een 80 km/u-weg met 2x2 rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen en gelijkvloerse aansluitingen op de A2 en A50 met aanvullende maatregelen.

De alternatieven zijn vergeleken met de referentiesituatie van een 80 km/u-weg met 2x1 rijstrook en gelijkvloerse kruisingen en aansluitingen op de A2 en A50. De resultaten van de vergelijking van de varianten A, B, D en E met de referentiesituatie staan in paragraaf 4.3 van het MER en samengevat in tabel 4.2. De vergelijking van het MMA en het VKA met de referentiesituatie staan in paragraaf 4.4 en 4.5 en samengevat in tabel 4.4. In hoofdstuk 8 van het MER staat een detaillering van de resultaten voor alternatieven A, B, D en E. Omdat het VKA na het concept MER tot stand is gekomen door een kleine aanpassing van alternatief D zijn de effecten van het VKA, voor zover die afwijken van alternatief D alleen in hoofdstuk 4 opgenomen. In hoofdstuk 9 staat de detaillering voor het MMA. Voor zover [appellant sub 1] en anderen betogen dat de verschillende alternatieven en het MMA en het VKA niet met elkaar vergeleken zijn, mist dit betoog, gelet op hoofdstuk 4 van het MER, feitelijke grondslag.

16.5. Provinciale staten stellen dat de door Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF voorgestelde alternatieven de verkeersproblemen niet voldoende oplossen, omdat deze alternatieven een lagere capaciteit en doorstroming kennen dan de in het MER onderzochte alternatieven A en B, waarvan is gebleken dat deze niet toereikend zijn. Daartoe verwijzen zij naar paragraaf 3.4 van het MER, deel A, waarin de door SON279 aangedragen alternatieven zijn onderzocht en is gebleken dat deze geen oplossing boden voor de verkeersproblemen. Alternatief A, dat voorziet in 2x2 rijstroken met een snelheid van 80 km/u en gelijkwaardige kruisingen is volwaardig onderzocht en is derhalve volledig bij de afweging in het MER betrokken, maar is niet toereikend om de verkeersproblemen op te lossen.

Provinciale staten stellen dat de impact van nieuwe infrastructuur vele malen groter is dan het aanpassen van de bestaande infrastructuur. Het aanpassen van de bestaande infrastructuur is ook overeenkomstig de zogenaamde ladder van Verdaas, waarbij eerst gekeken wordt naar oplossingen binnen het bestaande verkeerssysteem, voordat gekozen wordt voor nieuwe wegen, hetgeen in paragraaf 3.2 van het MER, deel A is beschreven. De oplossing die door [appellant sub 2] wordt voorgesteld komt overeen met de referentiesituatie met een aangepaste aansluiting bij Middelrode en biedt geen oplossing voor de geconstateerde verkeersproblemen.

16.6. [appellant sub 1] en anderen, Het Groene Hart Brabant, N279Tegengeluid, SON279 en BMF en [appellant sub 2] betwisten niet dat er sprake is van verkeerscongestie en sluipverkeer op het onderliggende wegennetwerk. Zij bepleiten een andere oplossing dan de verbreding die provinciale staten met het inpassingsplan voorzien. Om de rechtmatigheid van de keuze van provinciale staten in het MER voor de in het inpassingsplan voorziene uitbreiding van de capaciteit aan te tasten, is onvoldoende dat wordt gewezen op andere mogelijk aanvaardbare oplossingen, maar moet aannemelijk gemaakt worden dat de keuze van provinciale staten redelijke gronden ontbeert.

In aanmerking genomen de weerlegging door provinciale staten van de door hen bij het nemen van het bestreden besluit in beschouwing genomen alternatieven, ziet de Afdeling, gezien de stukken en het verhandelde ter zitting, in hetgeen [appellant sub 1] en anderen, Het Groene Hart Brabant, N279Tegengeluid, SON279 en BMF en [appellant sub 2] daarover hebben aangevoerd, geen grond voor het oordeel dat onvoldoende onderzoek heeft plaatsgevonden naar alternatieven. Provinciale staten hebben de infrastructurele maatregelen in redelijkheid

nodig kunnen achten ter vermindering van de verkeerscongestie op de N279 en de belasting van het onderliggende wegennetwerk en ter verbetering van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij hebben zij, gelet op de mogelijke toename van verkeer binnen de planperiode, in redelijkheid kunnen kiezen om een snelheidsverhoging naar 100 km/u mogelijk te maken. In dit kader overweegt de Afdeling dat de omstandigheid dat provinciale staten een andere weging van de betrokken belangen hebben gemaakt dan [appellant sub 1] en anderen, Het Groene Hart Brabant, N279Tegengeluid, SON279 en BMF en [appellant sub 2] voorstaan, ontoereikend is voor het oordeel dat de keuze van provinciale staten in het MER leidt tot een zodanig onevenwichtige afweging van de betrokken belangen, dat provinciale staten niet in redelijkheid hun besluit daarop hebben kunnen baseren.

Verhoging snelheid van 80km/u naar 100 km/u

17. [appellant sub 1] en anderen betogen dat in de verkeersstudie die ten grondslag ligt aan het inpassingsplan de 100 km/u-variant had moeten worden meegenomen omdat het inpassingsplan deze variant reeds mogelijk maakt. [appellant sub 1] en anderen, Het Groene Hart Brabant, N279Tegengeluid en SON279 en BMF betogen dat onduidelijk is welke criteria gelden voor een mogelijk besluit tot het verhogen van de toegestane snelheid van 80 km/u naar 100 km/u. Tegen een verkeersbesluit is de rechtsbescherming volgens N279Tegengeluid beperkter. Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF betogen dat het ontwerp van een 80 km/u weg op een weg voor 100 km/u niet voldoet aan de vereisten van "Duurzaam Veilig". [appellant sub 1] en anderen betogen dat het ontwerp uitnodigt tot harder rijden dan de voorgenomen 80 km/u.

17.1. Provinciale staten stellen dat het planologisch kader in dit besluit duidelijk is en het inpassingsplan voorziet in een weg die geschikt is voor een snelheidsregime van 100 km/u. In zoverre staat tegen deze mogelijkheid in het inpassingsplan dus ook rechtsbescherming open en niet pas als hiertoe in een verkeersbesluit wordt besloten, aldus provinciale staten. Provinciale staten stellen dat niet valt in te zien waarom een 80 km/u weg die ingericht is als een 100 km/u-weg onveilig zou zijn. De inrichting met door een middenberm gescheiden rijbanen en een bredere obstakelvrije zone dan het ontwerp van een 80 km/u-weg maakt de weg juist veiliger. Provinciale staten stellen dat de handhaafbaarheid van het snelheidsregime van 80 km/u een uitvoeringsaspect is dat niet in deze procedure aan bod dient te komen. Het regime zal door bebording en belijning worden kenbaar gemaakt

17.2. Het VKA dat is onderzocht in het MER is een variant met 2x2 rijbanen met een snelheid van 80 km/u, die is te verhogen naar 100 km/u. In het rapport "Akoestisch onderzoek N279", dat als bijlage 6 bij de plantoelichting is gevoegd, (hierna: akoestisch rapport) is als snelheid voor het snel verkeer 100 km/u gehanteerd. Het betoog dat in het MER geen rekening is gehouden met de 100 km/u-variant mist in zoverre feitelijke grondslag. Nu in het inpassingsplan is voorzien in een weg waarop een snelheid van 100 km/u mogelijk is en hiertegen rechtsmiddelen open staan, faalt het betoog van N279Tegengeluid dat de rechtsbescherming tegen de verhoging van de snelheid naar een 100 km/u-regime wordt beperkt.

De weg voldoet aan de veiligheidseisen van een 100 km/u weg, waarbij voorzien is in een middenberm en een grotere obstakelvrije zone dan bij een 80 km/u-weg. In hetgeen Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat deze inrichting bij een snelheid van 80 km/u tot een verkeersonveilige situatie leidt. De Afdeling acht niet aannemelijk gemaakt dat met bebording en belijning geen uitvoering van de weg mogelijk is waarbij de snelheidslimiet van 80 km/u kan worden gehandhaafd.

Aansluitingen A2 en A50

18. [appellant sub 1] en anderen, Het Groene Hart Brabant, N279Tegengeluid en SON279 en BMF betogen dat de knelpunten bij de aansluiting op de A2 en de A50 met het inpassingsplan onvoldoende worden opgelost en de doorstroming beperken. Hierdoor wordt bij geen van de varianten de minimale trajectsnelheid gehaald. Zij verwijzen daartoe onder andere naar de brief van de minister van I&M aan provinciale staten.

18.1. Provinciale staten stellen dat geen financiële middelen beschikbaar zijn voor de reconstructie van de aansluitingen op de A2 en de A50 tot ongelijkvloerse knooppunten.

Daarom zijn alternatieven ontwikkeld met als uitgangspunt het handhaven van de gelijkvloerse aansluiting op de op- en afritten van de A2 en A50. In overleg met Rijkswaterstaat is een uitvoering van de aansluitingen onderzocht die voldoende restcapaciteit geeft voor een goede afwikkeling van het verkeer. Volgens de brief van de minister van I&M van 15 november 2012 aan provinciale staten zijn aanpassingen van de A2 en de A50 nodig als extra drukte ontstaat vanaf de N279. Uit de brief blijkt ook dat de minister niet verwacht dat dit onmiddellijk na de aanpassing nodig zal zijn, maar wellicht op termijn wel. De minister van I&M stelt dat alsdan een financiële bijdrage zal worden gevraagd.

18.2. In hoofdstuk 3 en 4 van bijlage 3E van het MER, "Bijlagerapport aanvullende onderzoeken verkeer" (hierna: bijlagerapport verkeer) van Royal HaskoningDHV van 16 november 2012 zijn de mogelijke aanpassingen van de aansluitingen op de A2 en de A50 onderzocht. In het inpassingsplan is voorzien in de ontwerp-aanpassingen van de aansluitingen, die volgens het rapport gedurende de planperiode voldoende restcapaciteit bieden. [appellant sub 1] en anderen, Het Groene Hart Brabant, N279Tegengeluid en SON279 en BMF hebben geen feiten of omstandigheden gesteld waaruit blijkt dat provinciale staten niet op grond van het rapport hebben mogen oordelen dat de voorziene aansluiting op de A2 en A50 voldoende zijn voor de afwikkeling van het verkeer vanaf de N279.

Geluid - akoestisch onderzoek

19. Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF betogen dat onduidelijk is wat de input is van de berekeningen waarop het akoestisch rapport is gebaseerd. [appellanten sub 4] betogen dat de uitbreiding van industrie en bedrijventerreinen in Veghel vanwege de daarmee gepaard gaande toename van verkeer in het akoestisch rapport had moeten worden meegenomen. [appellanten sub 4] betogen dat provinciale staten voor de uitgangspunten van de berekening van de geluidbelasting op hun woningen niet kunnen volstaan met het verwijzen naar het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (hierna: RMV 2006). [appellanten sub 4] betwifelen voorts dat het gebruik van normaal asfalt bij de toe- en afritten is verdisconteerd in de berekeningen. Het Groene Hart Brabant, SON279 en BMF betogen dat geen rekening is gehouden met de minimale geluidabsorptie van de Zuid Willemsvaart. Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF twifelen of de geluidreductie door dubbellaags zeer open asfalt beton (hierna: ZOAB) gedurende de gehele levensduur kan worden gegarandeerd.

Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF betwisten niet dat het RMV 2006 van toepassing is, maar wijzen er wel op dat als niet het RMV 2006, maar het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2012 (hierna: RMV 2012) wordt toegepast, een hogere geluidbelasting wordt berekend. De daadwerkelijke geluidbelasting is volgens hen dus hoger. Zij betwifelen gelet daarop of de geluidmaatregelen voldoen.

19.1. Ingevolge artikel 110d van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh) wordt ten behoeve van de vaststelling van de geluidbelasting vanwege een weg voor het bepalen van het equivalente geluidniveau bij ministeriële regeling aangegeven op welke wijze en met inachtneming van welke bestaande of te verwachten omstandigheden, de afwisselende niveaus van het ter plaatse optredende geluid worden vastgesteld, en op welke wijze uit de over een bepaalde periode verkregen uitkomsten het in vorengenoemde omschrijving bedoelde gemiddelde wordt afgeleid.

Hieraan is uitvoering gegeven in het RMV 2006. Ingevolge artikel 1.2 van het RMV 2006 worden de resultaten van het akoestisch onderzoek, ter bepaling van het equivalente geluidniveau, vastgelegd in een overeenkomstig hoofdstuk 1 van bijlage I ingericht akoestisch onderzoek.

Ingevolge artikel 3.3, eerste lid, wordt het equivalente geluidniveau bepaald volgens de in hoofdstuk 2 van bijlage III beschreven Standaardrekenmethode II.

Ingevolge artikel 3.2, eerste lid, aanhef en onder a, van het RMV 2006 wordt bij de bepaling van het equivalente geluidniveau vanwege een weg, rekening gehouden met de maatgevende verkeersintensiteiten van de onderscheiden categorieën motorvoertuigen.

Ingevolge het eerste lid, aanhef en onder d, wordt bij de bepaling van het equivalente geluidniveau vanwege een weg, rekening gehouden met de invloed van het wegdektype op de geluidemissie.

Ingevolge het tweede lid, aanhef en onder a, wordt bij de bepaling van het equivalente geluidniveau, afhankelijk van de situatie, bovendien rekening gehouden met de effecten op de geluidemissie en geluidoverdracht, die het gevolg zijn van één of meer hellingen in het beschouwde weggedeelte.

Ingevolge artikel 3.4 wordt bij een van dicht asfaltbeton afwijkend wegdektype, het effect van het afwijkende wegdektype op de geluidemissie bepaald overeenkomstig de in hoofdstuk 4 van bijlage III beschreven methode.

19.2. De uitgangspunten van het akoestisch onderzoek zijn opgenomen in hoofdstuk 2 van het akoestisch rapport. De berekeningen zijn uitgevoerd volgens het RMV 2006. Hierin wordt rekening gehouden met de samenstelling van het verkeer, het wegdektype, afstandsreducties, reflecties en afscherming. Er is gebruik gemaakt van het rekenprogramma Geomilieu V1.91 Dit rekenprogramma voldoet aan de standaard rekenmethode II van bijlage III van het RMV 2006. Voor de verkeersgegevens is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de N279 van Arcadis opgesteld ten behoeve van het MER (bijlage 3B van het MER) met de correcties die door Royal Haskoning zijn doorgevoerd (bijlage 3A bij het MER). De uitgangspunten van het model staan in bijlage 3C van het MER. In het akoestisch rapport is gerekend met een snelheid van 100 km/u voor snel verkeer en 80 km/u voor middelzwaar en zwaar verkeer. De verdeling over licht, middel en zwaar verkeer is in bijlage 1 van het akoestisch rapport gegeven. In het geluidmodel zijn de wegen en het kanaal ingevoerd met een bodemfactor 0,0 (=100% reflecterend bodemgebied). Toekomstige ontwikkelingen zoals de omlegging en verbreding van de Zuid Willemsvaart zijn meegenomen in het onderzoek evenals de cumulatie van verschillende geluidbronnen. Zoals blijkt uit paragraaf 2.7 en 6.4 van het akoestisch rapport zijn de A2, A50, het onderliggend wegennet en de Zuid Willemsvaart betrokken bij de berekening van de gecumuleerde waarden.

In het akoestisch rapport is berekend wat de geluidbelasting na de capaciteitsvergroting is zonder maatregelen en of geluidnormen worden overschreden. Vervolgens is bekeken of door maatregelen aan de normen kan worden voldaan. Uit dat onderzoek is gebleken dat enkellaags ZOAB op de hoofdrijbanen incidenteel aangevuld met geluidschermen als doelmatige maatregelen kunnen worden aangemerkt. Met deze maatregelen resteren 33 woningen waar een hogere waarde voor moest worden gesteld omdat hiervoor geen doelmatige maatregel mogelijk was. Op grond van een bestuurlijke afweging is vervolgens gekozen om dubbellaags ZOAB aan te leggen teneinde de toename van het verkeersgeluid verder te beperken. Met dubbellaags ZOAB en de in het akoestisch rapport genoemde geluidschermen resteren 6 woningen waarvoor een hogere waarde moet worden gesteld.

Provinciale staten stellen dat het dubbellaags ZOAB tijdig zal worden vervangen. De afname van het geluidreducerende effect is bovendien verdisconteerd in de rekenmethode. Enkellaags ZOAB in combinatie met de geluidschermen reduceert het geluid al voldoende om aan de geluidnormen te kunnen voldoen. Het aanleggen van dubbellaags ZOAB betreft een bovenwettelijke maatregel.

19.3. Het betoog van Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF bevat geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de akoestische eigenschappen van het toe te passen stil asfalt in de vorm van ZOAB niet overeenkomstig het RMV 2006 en hoofdstuk 4 van bijlage III van het RMV 2006 in het geluidmodel zijn opgenomen. In bijlage 1 van het akoestisch rapport is het aandeel licht, middelzwaar en zwaar vrachtverkeer overeenkomstig het RMV 2006 afzonderlijk in beschouwing genomen. Het betoog van [appellanten sub 4] dat de uitbreiding van industrie- en bedrijventerreinen in Veghel vanwege de daarmee gepaard gaande toename van verkeer in het akoestisch rapport had moeten worden meegenomen mist feitelijke grondslag nu uit p. 43 en 44 van bijlage 3C bij het MER blijkt dat in het verkeersmodel, dat aan het akoestisch rapport ten grondslag ligt, rekening is gehouden met de bedrijventerreinen in Veghel. Wat betreft de overige factoren die volgens Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF en [appellanten sub 4] de geluidbelasting kunnen beïnvloeden, overweegt de Afdeling dat niet aannemelijk is gemaakt dat deze factoren, voor zover de in hoofdstuk 2 van bijlage III van het RMV 2006 beschreven Standaardrekenmethode II daarvoor in parameters voorziet, niet op de juiste wijze in de uitgevoerde berekeningen zijn betrokken.

Gezien het vorenstaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten zich in zoverre niet op het akoestisch rapport hebben mogen baseren.

Op grond van de Wgh dienen provinciale staten de geluidbelasting voor dit inpassingsplan vast te stellen volgens de RMV 2006. Dat de geluidbelasting bij vaststelling overeenkomstig RMV 2012 hoger uitvalt, maakt niet dat provinciale staten zich niet hebben mogen baseren op het akoestisch rapport bij de beoordeling of de geluidmaatregelen doelmatig zijn. Het betoog van Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF faalt in zoverre.

Geluid - hogere waarde en maatregelen

20. [appellant sub 1] en anderen betogen dat ten onrechte is overwogen dat de Wgh niet van toepassing is op de aanpassing van de aansluiting van de N279 op de Runweg omdat deze niet leidt tot een significante toename van het geluid op de Runweg. Daarnaast betogen zij dat de afweging van de toepassing van geluidmaatregelen voor de N279 niet zorgvuldig en volledig heeft plaatsgevonden en in de afweging ten onrechte niet de mogelijkheid van geluidwallen is onderzocht.

20.1. Provinciale staten stellen dat artikel 8:69a van de Awb in de weg staat aan vernietiging op grond van dit betoog omdat de normen met betrekking tot de geluidbelasting als gevolg van het inpassingsplan niet strekken tot bescherming van het belang van [appellant sub 1] en anderen, nu zij niet in de nabijheid van de Runweg wonen, de geluidmaatregelen niet worden genomen ter bescherming van geluidbelasting op hun woningen en zij geen zicht hebben op de geluidschermen.

20.2. Ingevolge artikel 8:69a van de Awb mag de administratieve rechter een besluit niet vernietigen op de grond, dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept.

20.3. De door [appellant sub 1] en anderen bestreden conclusies ten aanzien van de geluidbelasting van de Runweg hebben betrekking op de naleving van geluidsnormen uit de Wgh ten aanzien van de woningen in de omgeving van de Runweg en het al dan niet stellen van hogere waarden of het nemen van maatregelen ter beperking van de geluidbelasting voor woningen binnen de geluidzone van de N279. De woningen van [appellant sub 1] en anderen liggen buiten de geluidzone van de N279. Niet is gebleken dat zij in de omgeving van de Runweg wonen of op een andere wijze rechten hebben op gronden in de omgeving van de Runweg. De normen uit de Wgh, waar [appellant sub 1] en anderen zich op beroepen, strekken derhalve niet tot bescherming van de belangen van [appellant sub 1] en anderen. Hetgeen [appellant sub 1] en anderen over de toepassing van de normen van de Wgh hebben aangevoerd, kan op grond van artikel 8:69a van de Awb derhalve niet leiden tot vernietiging van het inpassingsplan. De Afdeling ziet daarom af van een inhoudelijke bespreking van het betoog.

21. [appellanten sub 4] betogen dat het onderzoek of eerder een hogere waarde is gesteld voor hun woningen met het adres [locatie 1] is gedaan in plaats van [locatie 2 en 3] en niet valt uit te sluiten dat de woning en ten onrechte niet als saneringslocaties zijn aangemerkt. [appellanten sub 4] betogen dat hierdoor niet duidelijk is of een hogere waarde voor hun woningen dient te worden vastgesteld. Zij betogen dat het wel vereist is dat een hogere waarde wordt vastgesteld en daarom ook onderzoek naar de cumulatie van het geluid van het scheepvaartverkeer en het verkeer op de N279 moet worden gedaan.

21.1. Provinciale staten stellen dat in het akoestisch rapport is geconcludeerd dat de woning van [appellanten sub 4] aan de [locatie 2] geen saneringslocatie betreft. Bovendien blijkt uit het akoestisch rapport dat de uitvoering van het inpassingsplan leidt tot een afname van de geluidbelasting met 5 dB ten opzichte van de heersende waarde. De invloed van het scheepvaartverkeer op de geluidbelasting is blijkens p.28 van het akoestisch rapport bij de geluidbelastingen van het wegverkeer te verwaarlozen, aldus provinciale staten.

21.2. Ingevolge artikel 1 van de Wgh wordt in deze wet en de daarop berustende bepalingen onder 'reconstructie van een weg' verstaan: één of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit het akoestisch rapport blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die ingevolge artikel 100 als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd.

Ingevolge artikel 74, eerste lid, aanhef en onder b, sub 2, van de Wgh heeft een weg in buitenstedelijk gebied, bestaande uit vier rijstroken, aan weerszijden een zone die zich

uitstrekt vanaf de as van de weg tot 400 m. Deze afstand wordt ingevolge artikel 75, eerste lid, aan weerszijden van de weg gemeten vanaf de buitenste begrenzing van de buitenste rijstrook.

Ingevolge artikel 76, eerste lid, gelezen in samenhang met artikel 1 van de Wgh en artikel 3.26 van de Wro, worden bij de vaststelling van een inpassingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74, ter zake van de geluidsbelasting, vanwege de weg waarlangs die zone ligt, van de gevel van woningen, van andere geluidsgevoelige gebouwen en van geluidsgevoelige terreinen binnen die zone de waarden in acht genomen, die ingevolge de artikelen 82 en 100 als de ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt.

Ingevolge artikel 100, eerste lid, is, behoudens het tweede en derde lid, de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege een te reconstrueren weg, van de gevel van woningen binnen de zone 48 dB. Ingeval de weg op 1 januari 2007 aanwezig was en niet eerder een hogere waarde is vastgesteld dan 48 dB, en de heersende waarde hoger is dan 48 dB, geldt ingevolge artikel 100, derde lid, van de Wgh, als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting vanwege de te reconstrueren weg, van de gevel van woningen binnen de zone die op 1 januari 2007 aanwezig, in aanbouw of geprojecteerd was de heersende waarde.

Ingevolge artikel 111, tweede lid, dienen indien met betrekking tot gevels van aanwezige woningen een hogere geluidsbelasting dan 48 dB vanwege een weg, als de ten hoogste toelaatbare is vastgesteld, met betrekking tot de geluidwering van die gevels maatregelen te worden getroffen om te bevorderen dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen ten hoogste 33 dB bedraagt.

21.3. De woningen van [appellanten sub 4] liggen binnen de zone van de N279. De normering in de Wgh is, gelet op het bepaalde in artikel 100, gelezen in samenhang met artikel 1, slechts van toepassing indien de geluidsbelasting vanwege de wijziging in het toekomstig maatgevende jaar met 2 dB of meer wordt verhoogd. Uit het akoestisch rapport blijkt dat de heersende waarden ter hoogte van de woningen van [appellanten sub 4] op 1,5 m hoogte 62,83 dB en op 4,5 m 63,83 dB bedragen. Zonder maatregelen bedraagt de geluidbelasting op de woningen vanwege de verbrede N279 in het toekomstig maatgevende jaar 2026 63,58 dB op 1,5 m en 64,44 dB op 4,5 m. Nu deze toename minder dan 2 dB bedraagt is voor de woningen van [appellanten sub 4] geen sprake van een reconstructie van de weg. De normen van de Wgh zijn derhalve niet van toepassing. Provinciale staten hebben zich terecht op het standpunt gesteld dat de Wgh in zoverre niet aan vaststelling van het inpassingsplan in de weg staat en dat geen aanleiding bestaat voor het stellen van een hogere waarde of het nemen van aanvullende geluidwerende maatregelen. Nu voor de woningen van [appellanten sub 4] geen hogere waarde is gesteld, hebben provinciale staten terecht geen aanleiding gezien de binnenwaarde van de woning te bezien.

22. [appellanten sub 4] betogen dat de aanleg van het dubbellaags ZOAB en de geluidschermen dient te worden verzekerd in het inpassingsplan.

22.1. Ingevolge artikel 4.3, lid 4.3.1, aanhef en onder a, b en c, van de planregels zijn uiterlijk op het moment van voltooiing van de aantasting ofwel op het moment van oplevering van het werk:

a. de geluidbeperkende voorzieningen met de vereiste akoestische werking binnen de bestemming 'Verkeer - 1' ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke vorm van verkeer - geluidscherm 1', 'specifieke vorm van verkeer - geluidscherm 2', 'specifieke vorm van verkeer - geluidscherm 3' en 'specifieke vorm van verkeer - geluidscherm 4' gerealiseerd, en;

b. de geluidbeperkende voorzieningen met de vereiste akoestische werking binnen de bestemming 'Groen' ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - geluidscherm 3' gerealiseerd, en;

c. de geluidreducerende bronmaatregelen met de vereiste akoestische werking, zoals aangegeven op het kaartje in Bijlage 1 bij deze regels, gerealiseerd.

Op de kaart in bijlage 1 staat aangegeven dat op de N279 in het plangebied, uitgezonderd de aansluitingen, dubbellaags ZOAB als bronmaatregel wordt aangelegd.

22.2. De aanleg van het dubbellaags ZOAB en de geluidschermen is gegarandeerd in artikel 4, lid 4.3.1, aanhef en onder a, b en c, van de planregels. Het betoog van [appellanten sub 4] faalt.

Woon- en leefklimaat

23. [appellant sub 1] en anderen en [appellanten sub 4] vrezen dat het woon- en leefklimaat bij hun woningen afneemt door een toename van het verkeerslawaaï van de N279.

23.1. De woningen van [appellant sub 1] en anderen zijn niet gelegen in de zone van een aan te leggen of te wijzigen weg. Uit het akoestisch rapport volgt dat de geluidsbelasting nabij de zonegrens van de N279 ter hoogte van de woningen van [appellant sub 1] en anderen minder dan 48 dB bedraagt. [appellant sub 1] en anderen hebben niet betoogd dat deze constatering onjuist is. Uit het akoestisch rapport blijkt dat door de toepassing van dubbellaags ZOAB en geluidwallen de geluidbelasting afneemt op de meetpunten nabij de zonegrens in de omgeving van de woningen van [appellant sub 1] en anderen.

Wat de woningen van [appellanten sub 4] betreft, blijkt uit het akoestisch rapport dat met de voorgenomen maatregel van dubbellaags ZOAB de geluidbelasting ten opzichte van de heersende waarde afneemt met ongeveer 5 dB naar 57,89 dB op 1,5 m en naar 58,77 dB op 4,5 m.

Gelet op het voorgaande hebben provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de verbreding van de N279 ter hoogte van de woningen van [appellant sub 1] en anderen en ter hoogte van de woningen van [appellanten sub 4] niet leidt tot onaanvaardbare geluidhinder. Overigens hebben provinciale staten ter zitting toegelicht dat zij, hoewel zij daar niet toe verplicht zijn, uit coulance onderzoek hebben gedaan naar geluidwerende maatregelen en gebleken is dat aan de woningen van [appellant sub 4 A] en Verhage-van Doorn geluidwerende maatregelen mogelijk zijn. Zij gaan hierover in overleg met [appellanten sub 4].

24. [appellanten sub 4] vrezen dat zij lichthinder van het verkeer op de N279 zullen ondervinden door de toename van het verkeer. Zij betogen dat provinciale staten maatregelen die deze lichthinder voorkomen in het inpassingsplan dienen vast te leggen. De lichtinval is door het verwijderen van het riet op de oever toegenomen, aldus [appellanten sub 4].

24.1. Provinciale staten stellen dat geen klachten over lichthinder bekend zijn en dat indien er lichthinder optreedt deze beperkt kan worden door het planten van bijvoorbeeld haagbeplanting. Zij stellen dat geen zodanige lichthinder optreedt dat deze het woon- en leefklimaat onaanvaardbaar aantast. Daarnaast stellen provinciale staten dat de thans ondervonden lichthinder af zal nemen doordat de nabijgelegen aansluiting op de Kapelstraat richting Middelrode ongelijkvloers zal worden ingericht. Het verkeer zal daardoor via een talud omhoog en omlaag rijden en de lichtstralen zullen voor [appellanten sub 4] niet zichtbaar zijn. Provinciale staten hebben ter zitting meegedeeld dat bij de uitvoering van de weg de lichtinval zo veel mogelijk beperkt zal worden, onder ander door het rietbeheer zodanig in te richten dat de lichtinval beperkt wordt.

24.2. De woningen van [appellante sub 4 B] worden door de Zuid Willemsvaart gescheiden van de N279. Ter hoogte van de woningen van [appellanten sub 4] loopt de N279 parallel aan de Zuid Willemsvaart en de lichtstralen van koplampen zijn derhalve niet gericht op de woningen van [appellanten sub 4]. Het inpassingsplan brengt ten opzichte van de huidige situatie geen verandering in de richting van de N279. [appellanten sub 4] hebben niet aannemelijk gemaakt dat de lichtinval op hun woningen zodanig is dat van een onaanvaardbare aantasting van hun woon- en leefklimaat sprake zal zijn.

Landschappelijke aspecten

25. Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF betogen dat het inpassingsplan de landschappelijke kenmerken aantast. Ten onrechte is een geheel verdiepte ligging van de N279 niet onderzocht. Het inpassingsplan tast de gebiedskwaliteiten aan en daarmee de toeristische aantrekkingskracht. Dit is in het MER niet beoordeeld, aldus Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF.

25.1. Provinciale staten stellen dat met de gebiedsvisie, het inrichtingsplan, het beeldkwaliteitsplan, toepassing van het MMA in het MER en "Notitie verdiepte ligging N279 -

afsluitende notitie, november 2010" nadrukkelijk is gekeken naar de inpassing van de N279 in het landschap en naar maatwerkoplossingen binnen de kaders van de uitvoerbaarheid. De bestemmingen "Groen", "Verkeer-1", "Verkeer-2", "Verkeer-3" en "Water" voorzien in het aanbrengen van groenvoorzieningen. In het inrichtingsplan en het beeldkwaliteitsplan is dit verder uitgewerkt. In het beeldkwaliteitsplan zijn verschillende landschappelijke karakteristieken langs de N279 Noord omschreven.

Het inpassingsplan voorziet gedeeltelijk in een verlaagde ligging. In de "notitie verdiepte ligging N279 - afsluitende notitie november 2012" die als bijlage 11B bij het MER is gevoegd, staat dat de verlaagde ligging van het deeltraject tussen de brug over de omgelegde Zuid Willemsvaart tot de Milrooijse brug mogelijk is over een lengte van 1390 m. De verlaagde ligging bedraagt maximaal 90 cm en heeft met name als doel om de ovatonde lager aan te kunnen leggen. De weg loopt vanaf de ovatonde weer langzaam omhoog. De verlaagde ligging kan niet doorlopen tot aan de Milrooijse brug omdat bij de aansluiting Middelrode moet worden aangesloten op bestaande wegen en de Milrooijse brug, die in verband met de capaciteitsvergroting van de Zuid Willemsvaart wordt verhoogd. Een verlaagde ligging in oostelijke richting is niet mogelijk vanwege het grondwaterpeil en het peil in de Zuid Willemsvaart of is niet zinvol omdat de zichtbaarheid van de N279 door de inpassing al beperkt is, aldus provinciale staten.

25.2. Voorzover Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF betogen dat de gevolgen voor recreatie en het toerisme niet onderzocht zijn, mist dit betoog feitelijke grondslag, nu de gevolgen van het inpassingsplan voor recreatie en toerisme in paragraaf 8.13.6 van het MER, deel B, zijn beschreven en als zodanig dus zijn meegewogen in de besluitvorming.

In hetgeen Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten niet in redelijkheid de ruimtelijke kenmerken van het gebied die in het beeldkwaliteitsplan zijn omschreven als uitgangspunt voor het inrichtingsplan hebben kunnen hanteren.

Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF hebben voorts geen concrete feiten of omstandigheden aangevoerd die aan de juistheid van de "notitie verdiepte ligging N279 - afsluitende notitie november 2012" doen twifelen, zodat geen aanleiding bestaat voor het oordeel dat provinciale staten niet bij de uitkomsten van dit rapport hebben kunnen aansluiten met betrekking tot mogelijkheden van een verdiepte aanleg van de N279.

In hetgeen Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF hebben aangevoerd ziet de Afdeling dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten zich niet op het standpunt hebben mogen stellen dat als gevolg van de verbreding van de N279 geen dusdanige verstoring van het landschap optreedt, dat hieraan een doorslaggevend gewicht had moeten worden toegekend.

Aantasting Ecologische Hoofdstructuur en Groenblauwe mantel

26. SON279 en BMF en Het Groene Hart Brabant betogen dat het inpassingsplan niet strekt tot behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden die beschermd dienen te worden op grond van artikel 4.2 en 6.3 van de Verordening Ruimte 2012. Er is volgens hen niet voldaan aan de procedure om de grens van de EHS te wijzigen, nu het nee-tenzij principe niet is toegepast, maar direct is gekozen voor compensatie van het verloren EHS-gebied. SON279 en BMF betogen dat de door hen voorgestane variant had moeten worden gekozen, waardoor de aantasting van de EHS was voorkomen. Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF betogen dat ten onrechte de ecologische barrièrewerking van het kanaal en de N279 niet als gemeenschappelijk belang is aangepakt en niet is onderzocht of de kosten voor een ecoduct tezamen met Rijkswaterstaat wel gedragen kunnen worden. Enkel op financiële gronden is besloten geen ecoduct aan te leggen. Het ontbreekt provinciale staten volgens hen aan ambitie. De bestaande natuurwaarden worden als uitgangspunt genomen en er wordt verzuimd om de potentiële waarden in het gebied te ontwikkelen. Tevens betogen zij dat de groenvoorzieningen en natuurwaarden kwalitatief onvoldoende worden gecompenseerd.

26.1. Provinciale staten stellen dat de Zuid Willemsvaart en de N279 al een natuurlijke barrière vormen. Voor het verminderen van deze barrièrewerking is voorzien in een fietsbrug bij Berlicum, een verlenging van de fietsroute aan de zuidzijde van de Zuid Willemsvaart en faunapassages die in het verlengde liggen van de faunauitstapplaatsen in de nieuwe damwand tussen de Zuid Willemsvaart en de N279.

Bij het besluit van 21 juni 2013 (nr. 46/13B) is aan het college van gedeputeerde staten verzocht de begrenzing van de EHS overeenkomstig het inpassingsplan aan te passen. Er is bovendien sprake van een groot openbaar belang om de verkeerscongestie op te lossen. De aangedragen alternatieven waarbij de ecologische waarden minder wordt aangetast, zijn niet geschikt. De aantasting van de ecologische waarden wordt gecompenseerd, aldus provinciale staten.

26.2. Ingevolge artikel 4.2, eerste lid, aanhef en onder a, van de Verordening Ruimte 2012 strekt een bestemmingsplan dat is gelegen in de ecologische hoofdstructuur tot het behoud, herstel of de duurzame ontwikkeling van de ecologische waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden.

Ingevolge artikel 4.7, eerste lid, kunnen gedeputeerde staten de begrenzing van de ecologische hoofdstructuur wijzigen indien uit het verzoek om herbegrenzing blijkt dat:

- a. er sprake is van een groot openbaar belang;
- b. er voor de ontwikkeling geen alternatieve locaties voorhanden zijn buiten de ecologische hoofdstructuur;
- c. er geen andere oplossingen voorhanden zijn waardoor de aantasting van ecologische hoofdstructuur wordt voorkomen;
- d. de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende, negatieve effecten worden gecompenseerd, waarbij wordt voldaan aan de regels inzake het compenseren van verlies van ecologische waarden en kenmerken, bedoeld in artikel 4.11.

Ingevolge artikel 6.3, eerste lid, aanhef en onder a, strekt een bestemmingsplan dat is gelegen in de groenblauwe mantel tot behoud, herstel of duurzame ontwikkeling van het watersysteem en de ecologische en landschappelijke waarden en kenmerken van de onderscheiden gebieden.

26.3. Ingevolge artikel 4.3, lid 4.3.1, aanhef en onder c en d, van de planregels zijn uiterlijk op het moment van voltooiing van de aantasting ofwel op het moment van oplevering van het werk:

- c. de geluidreducerende bronmaatregelen met de vereiste akoestische werking, zoals aangegeven op het kaartje in bijlage 1 bij deze regels, gerealiseerd.
- d. de compenserende maatregelen ten behoeve van de ecologische hoofdstructuur zoals weergegeven in bijlage 2 bij deze regels en de mitigerende maatregelen ten behoeve van soorten zoals weergegeven in bijlage 3 bij deze regels, gerealiseerd.

Op de kaart in bijlage 1 staat aangegeven dat op de N279 in het plangebied, uitgezonderd de aansluitingen, dubbellaags ZOAB als bronmaatregel wordt aangelegd. In bijlage 2 van de planregels staat dat de 10,85 ha van de Ecologische Hoofdstructuur (hierna: EHS) die verloren gaat, dient te worden gecompenseerd met 15,05 ha nieuwe EHS. In bijlage 3 is opgenomen dat faunatunnels onder de N279 en geleidende rasters aan weersijden van de weg worden aangelegd. In bijlage 5 bij de plantoelichting is het rapport "Natuurcompensatieplan op hoofdlijnen N279 Noord" (hierna: het compensatieplan) van 9 november 2012 van Royal Haskoning opgenomen. Uit dit rapport blijkt dat 625,73 ha nog niet gerealiseerde EHS beschikbaar is om de compensatie op te laten plaatsvinden.

26.4. Door de verbreding worden ecologische waarden op gronden die in de ecologische hoofdstructuur en/of de groenblauwe mantel liggen aangetast. Provinciale staten sluiten in de plantoelichting aan bij de Verordening Ruimte 2012 wat betreft de te beschermen provinciale belangen. Niet in geschil is dat maatregelen noodzakelijk zijn om de verkeerscongestie op de N279 te verminderen. Zoals hiervoor overwogen onder 16.6 hebben provinciale staten de door SON279 en BMF aangedragen alternatieven niet geschikt kunnen achten. In paragraaf 5.5 van de plantoelichting is toegelicht dat door de aanleg van dubbellaags ZOAB de oppervlakte geluidgestoord EHS-gebied afneemt en de oppervlakte vernietigd EHS-gebied wordt gecompenseerd. Tevens is toegelicht dat de reeds aanwezige maar enigszins toegenomen barrièrewerking en de versnippering wordt verminderd door de aanleg van faunatunnels, geleidende rasters en natuurvriendelijke oevers. Deze maatregelen zijn verder uitgewerkt en geborgd in artikel 4, lid 4.3.1, aanhef en onder c en d van het inpassingsplan in samenhang met de bijlagen 1, 2 en 3 van de planregels en bijlage 5 van de plantoelichting.

In hetgeen Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten de compensatie niet afdoende heeft kunnen achten. Mede gelet op de aanleg van de faunapassages en de reeds bestaande barrièrewerking hebben provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het voorkomen van de vergroting van de barrièrewerking van de N279 niet zodanig zwaar dient te wegen dat hieraan een zwaarder gewicht hebben mogen toekennen dan aan het belang van de verbreding van de weg. Dat [appellant sub 1] en anderen, Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF graag een andere weging van de belangen met een hogere ambitie en meer financiën voor de potentiële natuurontwikkeling hadden gezien in het inpassingsplan doet daar, mede gelet op het doel van het plan, niet aan af. Provinciale staten hebben zich dan ook in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de provinciale belangen die door de Verordening Ruimte 2012 worden beschermd niet in de weg staan aan de in het inpassingsplan voorziene verbreding van de N279.

Natura 2000

27. [appellant sub 1] en anderen betogen dat de kritische depositiegrens van het Natura 2000-gebied Bossche Broek reeds wordt overschreden en het huidige en toekomstige beleid niet leidt tot een zodanige autonome daling dat de stikstofdepositie onder deze grens komt. Daarom hebben provinciale staten ter onderbouwing van het uitblijven van een significant effect op het Natura 2000-gebied Bossche Broek niet kunnen volstaan met de verwijzing naar het feit dat de toename van de stikstofdepositie als gevolg van het inpassingsplan kleiner is dan de autonome afname als gevolg van huidig en toekomstig beleid, aldus [appellant sub 1] en anderen.

27.1. Ingevolge artikel 8:69a van de Awb vernietigt de bestuursrechter een besluit niet op de grond, dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept.

27.2. De bepalingen van de Nbw 1998 hebben met name ten doel om het algemene belang van bescherming van natuur en landschap te beschermen. Uit de uitspraak van de Afdeling van 13 juli 2011 in zaak nr. [201008514/1/M3](#) volgt dat de individuele belangen van burgers die in of in de onmiddellijke nabijheid van een Natura 2000-gebied wonen bij behoud van een goede kwaliteit van hun directe leefomgeving, zo verweven kunnen zijn met het algemene belang dat de Nbw 1998 beoogt te beschermen, dat niet kan worden geoordeeld dat de betrokken normen van de Nbw 1998 kennelijk niet strekken tot bescherming van hun belangen. Dit geval doet zich hier echter niet voor. [appellant sub 1] en anderen wonen op ongeveer 5 km afstand van het Natura 2000-gebied. Nu zij niet in de onmiddellijke nabijheid van het Natura 2000-gebied wonen, bestaat geen duidelijke verwevenheid van hun individuele belangen bij het behoud van een goede kwaliteit van hun directe leefomgeving met de algemene belangen die de Nbw 1998 beoogt te beschermen. Hetgeen [appellant sub 1] en anderen ten aanzien van het Natura 2000-gebied Bossche Broek hebben aangevoerd, kan op grond van artikel 8:69a van de Awb niet leiden tot vernietiging van het inpassingsplan. De Afdeling ziet daarom af van een inhoudelijke bespreking van het betoog.

28. Het Groene Hart Brabant en SON 279 en BMF betogen dat onduidelijk is of onderzoek gedaan is naar de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden bij een snelheid van 100 km/u. Zij betogen dat in het inpassingsplan geen maatregelen zijn gegarandeerd die de negatieve effecten van het inpassingsplan wegnemen.

28.1. Ingevolge artikel 19j, eerste lid, van de Natuurbeschermingswet 1998 (hierna: Nbw 1998) houdt een bestuursorgaan bij het nemen van een besluit tot het vaststellen van een plan dat, gelet op de instandhoudingsdoelstelling voor een Natura 2000-gebied, de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in dat gebied kan verslechteren of een significant verstorend effect kan hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen, ongeacht de beperkingen die ter zake in het wettelijk voorschrift waarop het berust, zijn gesteld, rekening met de gevolgen die het inpassingsplan kan hebben voor het gebied.

Ingevolge het tweede lid maakt het bestuursorgaan voor plannen als bedoeld in het eerste lid, die niet direct verband houden met of nodig zijn voor het beheer van een Natura 2000-gebied maar die afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kunnen hebben voor het desbetreffende gebied, alvorens het inpassingsplan vast te stellen een passende beoordeling van de gevolgen voor het gebied waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstelling van dat gebied.

Ingevolge het derde lid wordt het besluit, bedoeld in het eerste lid, in de gevallen, bedoeld in het tweede lid, alleen genomen indien is voldaan aan de voorwaarden genoemd in artikel 19g.

Ingevolge artikel 19g, eerste lid, kan een vergunning als bedoeld in artikel 19d, eerste lid, indien een passende beoordeling is voorgeschreven op grond van artikel 19f, slechts worden verleend indien het college van gedeputeerde staten zich op grond van de passende beoordeling ervan heeft verzekerd dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast.

28.2. Uit de aanvulling op het MER blijkt dat de stikstofdepositie ter hoogte van het deelgebied Bossche Broek van het Natura 2000-gebied Vlijmens Ven, Moerputten en Bossche Broek als gevolg van de N279 bij een snelheid van 80 km/u een toename van 0,3-0,6 mol N/ha/jaar laat zien. Dat is 0,05% van de meest kritische depositiewaarde van 1100 mol N/ha/jaar van het habitatype blauwgraslanden/overgangs- en trilvenen (H6410/H7140A). Het Natura 2000-gebied is tevens aangemeld voor het habitatype glanshaver- en vossenstaarthooilanden (H6510) met een kritische depositiewaarde van 1400-1540 mol N/ha/jaar. De instandhoudingsdoelstellingen voor deze habitattypen zijn kwaliteitsverbetering van aanwezig areaal of -behoud leefgebied en areaaluitbreiding. De achtergrondwaarden in het gebied lagen in 2010 tussen de 1500 en de 2600 mol N/ha/jaar. De toename van de stikstofdepositie als gevolg van het inpassingsplan is volgens het MER en de aanvulling op het MER zodanig gering dat dit geen ecologisch waarneembare effecten heeft.

Uit de notitie van Royal Haskoning van 8 november 2013 blijkt dat de stikstofdepositie bij een snelheid van 100 km/u leidt tot een toename van 0,9-1,2 mol N/ha/jaar voor het Natura 2000-gebied Bossche Broek. Voor het deelgebied Moerputten leidt dit tot een toename van 0,2-0,3 mol N/ha/jaar en voor het deelgebied Drongelse Kanaal van 0,3 mol N/ha/jaar. De effecten van deze depositiebijdragen liggen volgens de notitie in dezelfde ordegrootte als de effecten van de 80 km/u-variant. Er treden geen ecologisch waarneembare effecten op bij de aanwezige habitattypen en het leefgebied van de te beschermen habitatsoorten. De habitattypen komen in matig tot goed ontwikkelde vorm voor met stabiele tot positieve trend. De depositiebijdrage heeft volgens de notitie geen significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen. Op basis van voormeld onderzoek bestaat geen aanleiding voor mitigerende maatregelen.

28.3. Het Groene Hart en SON279 en BMF hebben niet aannemelijk gemaakt dat moet worden getwijfeld aan de juistheid van deze conclusies. Het met de notitie van 21 december 2013 van Het Groene Schild onderbouwde betoog van Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF dat ten onrechte niet is verzekerd dat door maaibeheer ter compensatie extra stikstof zal worden onttrokken, wat er ook zij van dat betoog, kan niet slagen, nu provinciale staten op grond van de rapporten aannemelijk hebben gemaakt dat mitigerende maatregelen niet noodzakelijk zijn.

Fijnstof en stikstofdioxide

29. Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF vrezen dat de gezondheidsrisico's toenemen door fijnstof. Zij betogen dat de grenswaarden worden overschreden. Het Groene Hart Brabant stelt dat het recreatieve en langzame woon- en werkverkeer langs de N279 negatieve gevolgen ondervindt van de verslechtering van de luchtkwaliteit.

29.1. Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet milieubeheer maken bestuursorganen bij de uitoefening van een in het tweede lid bedoelde bevoegdheid of toepassing van een daar bedoeld wettelijk voorschrift, welke uitoefening of toepassing gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, gebruik van een of meer van de volgende gronden en maken daarbij aannemelijk: dat een uitoefening of toepassing, rekening houdend met de effecten op de luchtkwaliteit van onlosmakelijk met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregelen ter verbetering van de luchtkwaliteit, niet leidt tot het overschrijden, of tot het op of na het tijdstip van ingang waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 opgenomen grenswaarde.

29.2. Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF onderbouwen hun betoog door te verwijzen naar stukken waaruit de overschrijding van de kritische waarden voor stikstofdepositie voor het Natura 2000-gebied blijkt. Deze overschrijding ziet echter niet op waarden voor de luchtkwaliteit. In de plantoelichting en het onderzoek luchtkwaliteit in bijlage 9 van het MER staat dat de normen voor luchtkwaliteit niet worden overschreden. Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF hebben niet aannemelijk gemaakt dat deze conclusies onjuist zijn. Gelet op het voorgaande bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten niet hebben

mogen aansluiten bij de conclusie van het rapport dat aan de grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide wordt voldaan.

Gevaarlijke stoffen

30. SON279 en BMF betogen dat door de verkeersaantrekkende werking het vervoer van gevaarlijke stoffen toeneemt en de risico's daarvan onvoldoende zijn onderzocht. Zij verwijzen naar de memo "Toedeling van het transport van gevaarlijke stoffen aan de N279 tussen Den Bosch en Asten" (hierna: de memo) van de Dienst Verkeer en Waterstaat van 12 januari 2010.

30.1. Provinciale staten stellen dat de memo over de verkeersaantrekkende werking en het vervoer van gevaarlijke stoffen waar SON279 en BMF zich op baseren een verouderde memo betreft die ziet op alternatief E. Dit is niet het voorkeursalternatief. De veiligheidsrisico's van de geplande uitbreiding zijn beoordeeld in het rapport "onderzoek externe veiligheid, onderdeel van MER N279 's-Hertogenbosch-Veghel" dat in bijlage 10 bij het MER is opgenomen. In het rapport is rekening gehouden met de transportintensiteit van gevaarlijke stoffen, waarbij rekening is gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de N279 vanwege de verbetering als verbindingsweg naar Zuid-Nederland. De conclusie van het rapport is dat de regelgeving en geldende richtlijnen voor de aan de orde zijnde externe veiligheidsaspecten geen belemmeringen opleveren voor de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan. De memo ziet op een ander alternatief en doet in zoverre niet ter zake. Overigens geeft de memo enkel een inschatting van de jaarintensiteiten van het transport van gevaarlijke stoffen, maar verbindt hier geen conclusies aan wat betreft de externe veiligheid.

Gelet op het voorgaande mist de stelling dat de veiligheidsrisico's niet in aanmerking zijn genomen, feitelijke grondslag. In hetgeen SON279 en BMF hebben aangevoerd wordt gelet op het voorgaande voorts geen aanleiding gevonden voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat geen onveilige situaties op de N279-Noord zullen ontstaan.

Archeologie

31. Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF betogen dat een aanvullend booronderzoek naar archeologische waarden vereist is voordat de werkzaamheden aanvangen. Conform de archeologische verwachtingenkaart Noord-Brabant bestaat een verplichting onderzoek uit te voeren om de archeologische waarden zeker te stellen.

31.1. Ingevolge artikel 10, lid 10.5, onder 10.5.1, van de planregels is het verboden op of in de gronden met de bestemming 'Waarde - Archeologie' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden uit te voeren, in geval het gaat om:

- a. het verzetten van grond van meer dan 100 m² en op een diepte van meer dan 30 centimeter;
- b. de aanleg van drainage ongeacht de diepte, tenzij het gaat om vervanging van een al bestaande drainage;
- c. het verlagen van de grondwaterstand anders dan door middel van het graven van sloten of het toepassen van drainagemiddelen, met uitzondering van grondwateronttrekkingen.

Ingevolge dat artikellid, onder 10.5.2, aanhef en onder d, geldt het in lid 10.5.1 vervatte verbod niet voor het aanleggen van infrastructurele werken en verhardingen ten behoeve van de capaciteitsuitbreiding van de N279.

31.2. In paragraaf 5.3.1 van de plantoelichting staat dat op basis van de cultuurhistorische waardenkaart een aantal cultuurhistorische vlakken zijn bestemd met een archeologische dubbelbestemming. Indien bodemversturende werkzaamheden plaatsvinden ter plaatsen van deze vlakken, wordt aanbevolen een verkennend booronderzoek uit te voeren. Dit onderzoek richt zich primair op het vaststellen van de mate waarin het bodemprofiel intact is. Secundair kunnen archeologische indicatoren worden opgeboord. In zoverre bodemversturende werkzaamheden plaatsvinden in zones (buiten de aangegeven vlakken van de cultuurhistorisch waardenkaart) waarbinnen door eerder booronderzoek reeds aanzienlijke bodemverstoringen zijn vastgesteld, wordt een extensieve vorm van booronderzoek geadviseerd, als aanvulling op de reeds bestaande onderzoeksresultaten. Mogelijk vinden bodemversturende werkzaamheden plaats in het beekdal van de (voormalige loop van de) Aa, waar depotgiften en dergelijke

kunnen voorkomen. Dergelijke waarden kunnen niet met een standaard booronderzoek opgespoord worden. Aanbevolen wordt eventuele bodemversturende werkzaamheden in of in de onmiddellijke nabijheid van de Aa onder archeologische begeleiding uit te voeren. In de planregels en de verbeelding is ter plaatse van de cultuurhistorische vlakken van de cultuurhistorische waardenkaart een archeologische dubbelbestemming opgenomen, waarin staat dat werkzaamheden die strekken over een oppervlakte van 100 m² of meer en dieper dan 30 cm beneden maaiveld omgevingsvergunningsplichtig zijn. Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen indien uit archeologisch vooronderzoek blijkt dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn dan wel indien daardoor geen onevenredige aantasting plaats vindt van de aanwezige archeologische waarden.

De verbodsbepalingen van artikel 10, lid 10.5, onder 10.5.1, van de planregels gelden door de uitzondering onder 10.5.2, aanhef en onder d echter niet voor infrastructurele werken en verhardingen ten behoeve van de capaciteitsuitbreiding van de N279. Op het merendeel van de gronden waar de dubbelbestemming voor geldt is de capaciteitsuitbreiding voorzien en ontbreekt de bescherming voor de archeologische waarden die blijkens de plantoelichting op grond van het provinciaal beleid gewenst is. In de plantoelichting is niet toegelicht op welke wijze rekening is gehouden met de aanwezige of te verwachten waarden in deze gronden. Het plan is in zoverre vastgesteld in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid. Het betoog slaagt.

Uitvoerbaarheid

Economische uitvoerbaarheid

32. [appellant sub 2] betoogt dat onvoldoende inzicht is gegeven in de economische uitvoerbaarheid van het inpassingsplan. Hij betoogt dat geen uiteenzetting is gegeven van de gecalculerde kosten voor de uitvoering van de het inpassingsplan. Daardoor is het niet mogelijk om te toetsen of de raming reëel is en alle bouw- en aanlegactiviteiten omvat. Daarnaast betoogt [appellant sub 2] dat niet duidelijk is of cofinanciering plaats vindt en of er een bijdrage door het Rijk wordt geleverd. SON279 en BMF betogen dat de kosten van de N279 groter zijn dan de baten en deze onder de huidige economische omstandigheden niet te verantwoorden zijn. Dit blijkt uit de maatschappelijke kosten baten analyse die in 2008 voor alternatief E inclusief de aansluitingen op de A2 en A50 is uitgevoerd.

32.1. De door SON279 en BMF aangehaalde maatschappelijke kosten baten analyse ziet niet op het VKA dat in het inpassingsplan is voorzien. Uit deze analyse kunnen dus geen conclusies worden getrokken ten aanzien van de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan. In de plantoelichting staat dat een bedrag van 206 miljoen euro beschikbaar is, 186 miljoen uit het Spaar- en investeringsfonds weginfrastructuur en 20 miljoen van de minister van I&M op grond van de Wet BDU verkeer en vervoer. De projectkosten zijn begroot op 206 miljoen euro.

32.2. Gelet op de beschikbare financiën en de begrote kosten ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten zich niet op het standpunt hebben kunnen stellen dat het inpassingsplan financieel uitvoerbaar is. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat in de plantoelichting niet alle gegevens over de kosten en baten gedetailleerd behoeven te worden weergegeven.

Flora- en faunawet

33. Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF betogen dat de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan niet gegarandeerd is omdat de uitvoering van het inpassingsplan in strijd is met artikel 75 van de Flora- en faunawet (hierna: Ffw) omdat een andere bevredigende oplossing voorhanden is, als bedoeld in artikel 75 van de Ffw, namelijk de door SON279 en BMF voorgestelde alternatieven. Tevens is niet gebleken dat rekening is gehouden met de aanwezigheid van de waterspitsmuis in het gebied, aldus Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF.

33.1. Provinciale staten betogen dat de door SON279 en BMF aangedragen alternatieven geen afdoende oplossingen bieden voor de verkeersproblemen en dus niet kunnen worden aangemerkt als een andere bevredigende oplossing, als bedoeld in artikel 75 van de Ffw.

33.2. Ingevolge artikel 4, eerste lid, aanhef en onder a, van de Ffw worden als beschermde inheemse diersoort aangemerkt alle van nature in Nederland voorkomende soorten zoogdieren, met uitzondering van gedomesticeerde dieren behorende tot bij algemene maatregel van

bestuur aangewezen soorten en met uitzondering van de zwarte rat, de bruine rat en de huismuis. Ingevolge het eerste lid, aanhef en onder b, worden als beschermde inheemse diersoort aangemerkt alle van nature op het Europese grondgebied van de lidstaten van de Europese Unie voorkomende soorten vogels met uitzondering van gedomesticeerde vogels behorende tot bij algemene maatregel van bestuur aangewezen soorten.

Ingevolge artikel 11 is het verboden nesten, hopen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.

Ingevolge artikel 75, derde lid, kan de minister ontheffing verlenen van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 8 tot en met 15a.

Ingevolge het zesde lid, aanhef, wordt voor soorten genoemd in bijlage IV van de Habitatrichtlijn en voor soorten vogels als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onder b, vrijstelling of ontheffing slechts verleend wanneer er geen andere bevredigende oplossing bestaat.

33.3. De vragen of voor de uitvoering van het bestemmingsplan een vrijstelling geldt dan wel een ontheffing op grond van de Ffw nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komen in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Ffw. Dat doet er niet aan af dat provinciale staten het inpassingsplan niet hebben kunnen vaststellen, indien en voor zover hij op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan in de weg staat.

33.4. In het rapport "toelichting effectbeschrijving natuur, bijlage 6a bij MER capaciteitsvergroting N279 Noord" (hierna: het natuurrapport) van 29 november 2012 staat dat de waterspitsmuis in 2011 en 2012 is aangetroffen bij Kasteel Heeswijk en Seldensate. De waterspitsmuis leeft langs oevers met relatief schoon water. De vindplaatsen en andere geschikte oevers liggen niet binnen het plangebied. De waterspitsmuis verplaatst zich via het water en oevers. De huidige N279 vormt geen barrière en de verbreding zal ook niet leiden tot een barrière of tot versnippering van het leefgebied. De conclusie is dat het inpassingsplan voor de waterspitsmuis geen effect heeft. Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF hebben geen feiten of omstandigheden aangevoerd of een tegenrapport ingebracht die deze conclusie weerspreken.

33.5. Wat betreft de door Het Groene Hart Brabant en SON279 en BMF opgeworpen stelling dat de door SON279 en BMF aangedragen alternatieven als een andere bevredigende oplossing, als bedoeld in de aanhef van artikel 75, zesde lid van de Ffw, moeten worden aangemerkt, geldt dat onder 16.6 is overwogen dat provinciale staten de door SON279 en BMF aangedragen alternatieven voor de aanpassing van de N279 als niet geschikte oplossing hebben mogen aanmerken, omdat deze alternatieven geen oplossing bieden voor de verkeersproblemen. De Afdeling ziet daarom geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten zich niet op het standpunt hebben kunnen stellen dat de door SON279 en BMF aangedragen alternatieven niet als bevredigende oplossing, als bedoeld in de aanhef van artikel 75, zesde lid van de Ffw, zullen worden aangemerkt. Het betoog van SON279 en BMF faalt derhalve.

Conclusie

34. Ten aanzien van de beroepen van Het Groene Hart Brabant en SON279 ziet de Afdeling in het belang bij een spoedige beëindiging van het geschil aanleiding provinciale staten op de voet van artikel 8:51d van de Awb op te dragen het onder 31.2 vermelde gebrek in het bestreden besluit binnen de hierna te noemen termijn te herstellen. Provinciale staten dienen daartoe met inachtneming van overweging 31.2 alsnog inzicht te bieden op welke wijze rekening is gehouden met de aanwezige of te verwachten waarden in de gronden met de bestemming "Waarde-Archeologie" die mede bestemd zijn voor de capaciteitsuitbreiding van de N279, danwel het besluit te wijzigen. In het laatste geval dient het nieuwe besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend gemaakt te worden. Het eventueel door provinciale staten te nemen nieuwe besluit behoeft niet overeenkomstig afdeling 3.4 van de Awb te worden voorbereid.

Gelet op het vorenstaande ziet de Afdeling aanleiding de hierna te melden voorlopige voorziening te treffen om het plaatsvinden van onomkeerbare ontwikkelingen te voorkomen.

35. In de einduitspraak zal worden beslist over de proceskosten en vergoeding van het betaalde griffierecht.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. draagt provinciale staten van Noord-Brabant op om binnen 12 weken na de verzending van deze tussenuitspraak, met inachtneming van hetgeen in rechtsoverweging 31.2 is overwogen, het daar omschreven gebrek in het besluit van 21 juni 2013, kenmerk nr. 46/13B te herstellen, de Afdeling de uitkomst mede te delen en een eventueel gewijzigd besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken;

II. schorst bij wijze van voorlopige voorziening het besluit van Provinciale staten van Noord-Brabant van 21 juni 2013, kenmerk nr. 46/13B, voor zover het betreft artikel 10, lid 10.5, onder 10.5.2, onder d, van de planregels;

Aldus vastgesteld door mr. W.D.M. van Diepenbeek, voorzitter, en mr. M.A.A. Mondt-Schouten en mr. J.A. Hagen, leden, in tegenwoordigheid van mr. D. Rietberg, ambtenaar van staat.

w.g. Van Diepenbeek w.g. Rietberg
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 26 februari 2014

725.