

Aan De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA 's-Gravenhage
- aangetekend-

Vught, 30 juni 2008

Geacht College,

Door deze stelt de vereniging **Platform Vught Structureel**, gevestigd te Vught, beroep in tegen het besluit d.d. 13 mei 2008 van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant tot goedkeuring van het door de raad van de gemeente Vught op 27 september 2007 vastgestelde bestemmingsplan "Stadhouderspark".

Overeenkomstig artikel 13 van haar statuten (bijlage 1) wordt de vereniging vertegenwoordigd door de voorzitter ir. B. Hilberts en de secretaris mw. mr. M.E.G. van Erp.

Blijkens artikel 4 van haar statuten is het doel van de vereniging:

"het behartigen van de belangen van de leden van de vereniging en van de belangen van de bewoners van het gebied van de gemeente Vught, gelegen langs en ten noorden van de rijksweg N 65, hierna te noemen "Vught-Noord", bij:

- handhaving en de verdere ontwikkeling van een goede verkeers-, vervoers-, omgeving- en woonstructuur in en nabij Vught-Noord;
- handhaving en bevordering van een goede bereikbaarheid van Vught-Noord en van de overige delen van de gemeente Vught en overige bestemmingen vanuit Vught-Noord;
- de beperking van overlast in Vught-Noord van doorgaand verkeer, anders dan over de N 65 en van verkeersoverlast in zijn algemeenheid, waaronder mede te verstaan: geluid- fijnstof- en andere milieuoverlast;"

De vereniging kent thans 265 leden, die allen zeer verontrust zijn over de ruimtelijke ontwikkelingen in Vught-Noord. De vereniging dient te worden aangemerkt als belanghebbende in de zin van artikel 1:2 van de Algemene Wet Bestuursrecht.

De vereniging heeft haar zienswijze zowel op het voorontwerp bestemmingsplan Kazerneterreinen als op het ontwerp bestemmingsplan Stadhouderspark ingediend (bijlage 2), en heeft bedenkingen tegen het door de raad van Vught met een meerderheid van een stem vastgestelde bestemmingsplan Stadhouderspark ingediend (bijlage 3).

Gedeputeerde Staten (nader te noemen: GS) hebben onze bedenkingen ten onrechte ongegrond verklaard. Wij lichten dit als volgt toe.

Onder punt 3.18 van het besluit van GS zijn onze zienswijzen en bedenkingen in het kort samengevat. Zij luiden als volgt (tekst van GS gecursiveerd weergegeven):

3.18.1

De bezwaren van reclamante hebben in hoofdzaak betrekking op de in de bestaande wijk Vught Noord te verwachten verkeerschaos en de nadelige milieueffecten daarvan. Te vrezen valt voor onaanvaardbare consequenties voor de bestaande wijk Vught-Noord van de verkeerstoename als gevolg van de nieuwe woonwijk, in het licht van de maatregelen die zijn en worden genomen op basis van het Verkeers- en Vervoersplan. Te denken valt vooral aan de afsluiting van twee kanten van een aantal kruisingen met de N65 voor gemotoriseerd verkeer. Daarmee komt de gemeente wel tegemoet aan de wensen van ProRail en Rijkswaterstaat. De nadelige gevolgen worden op ontoelaatbare wijze afgewenteld op de bewoners van Vught Noord. Ook de raad heeft vraagtekens gezet bij de algehele verkeersafwikkeling van het plan. Hier ligt ook de kern van de bedenking van reclamante.

In het ongewijzigde artikel 5.2.3. Verkeersstructuur van het vastgestelde bestemmingsplan "Stadhouderspark" wordt alleen de ontsluiting van Vught Noord in noordelijke richting besproken. Een adequate verkeersstructuur richting Vught-Centrum/Zuid ontbreekt. Er wordt indirect verwezen naar het vigerende VVP. In dit plan is sprake van slechts twee (2) ontsluitingswegen richting N65 en Vught Centrum/Zuid. Reclamante vindt niet, dat de verkeerslast ergens anders moet worden gelegd, maar vindt wel dat deze evenredig moet worden verdeeld. Om die reden dient goedkeuring aan het plan te worden onthouden.

3.18.2

Er mag geen woonwijk van zo grote omvang worden aangelegd voordat voor de hele wijk Vught Noord in een deugdelijke verkeersafwikkeling wordt voorzien.

Beoordeling GS

In hun beoordeling onder Ad 3.18.1 stellen GS dat de ontsluiting van het plangebied Stadhouderspark via de zogenaamde noordelijke ontsluitingsweg niet alleen is opgenomen om de nieuwe woonwijk te ontsluiten, maar ook noodzakelijk is voor de oplossing van de problemen die de verkeersstructuur in de gehele wijk Vught Noord met zich brengt, en zelfs noodzakelijk om de maatregelen van het Verkeers- en Vervoerplan van de gemeente Vught ten uitvoer te kunnen leggen. In hun beoordeling onder Ad 3.18.2 stellen GS dat de noordelijke ontsluitingsweg voorziet in een deugdelijke verkeersafwikkeling van de gehele wijk Vught Noord. GS verwijzen daarbij naar het gestelde onder 2.2.1 van hun besluit.

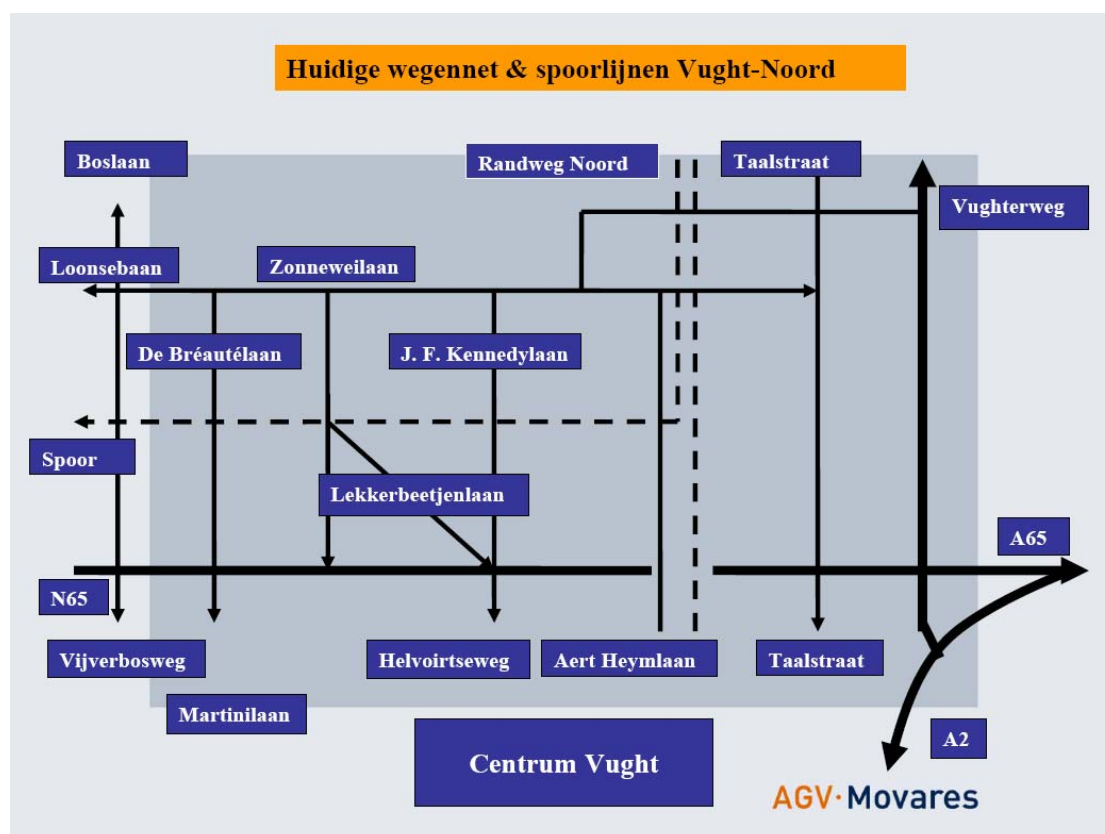
Hier wordt onmiddellijk duidelijk dat GS, in navolging van de gemeente, van mening zijn dat van een behoorlijke ontsluiting sprake is als het verkeer vanuit de nieuwe wijk het dorp in noordelijke richting kan verlaten. De bewoners van de nieuwe wijk zouden echter afhankelijk zijn van ten zuiden van de N65 gelegen voorzieningen als scholen, medische voorzieningen en winkels. Als zij die willen bereiken, zullen zij stuiten op een volstrekt onvoldoende uitgeruste wegenstructuur, die de gemeente ook nog eens doende is verder te beperken. Dit zal leiden tot een niet aanvaardbare chaos.

Onder 2.2.1 stellen GS echter dat de huidige belangrijkste ontsluitingsweg voor Vught Noord via het traject Loonsebaan- Bosscheweg- Taalstraat ontoereikend is voor een structureel veilige en efficiënte afwikkeling voor het gebied. De noordelijke ontsluitingsweg als voorzien in het bestemmingsplan zal echter óók via het traject Bosscheweg- Taalstraat de ontsluiting regelen.

GS spreken zichzelf tegen.

Met de stelling, dat de belangrijkste ontsluitingsweg voor Vught Noord via het traject Loonsebaan- Bosscheweg- Taalstraat loopt, miskennen GS overigens ook het belang van diverse andere belangrijke ontsluitingsroutes in de wijk. De zojuist genoemde is er een, maar zeker niet de belangrijkste. Andere belangrijke routes zijn: de Loonsebaan, zijnde de doorgaande weg van oost naar west door de gehele wijk, de Boslaan, de J.F. Kennedylaan en de De Bréautélaan.

Daarmee miskennen GS bovendien ook het belang dat de rest van de wijk heeft op een adequate ontsluiting van het plangebied in zuidelijke richting en in de richting van de rest van het dorp via de diverse oversteken over de N65, zeker in combinatie met de verkeersmaatregelen die de gemeente Vught voornemens is te treffen ten aanzien van die andere belangrijke ontsluitingsroutes.



Ten gevolge van de voorgenomen wegategorisering ontstaat in Vught Noord in feite een ‘ringweg’ middels de Boslaan – Loonsebaan – Randweg Noord – Bosscheweg - Taalstraat.

Deze ringweg zal goed voldoen voor de ontsluiting van het externe verkeer: verkeer met herkomst of bestemming in Vught Noord van en naar de richtingen 's-Hertogenbosch en Tilburg.

13.8.4.

De motivering voor de ongegrondverklaring van de zienswijze voor reclamante ten aanzien van het ontbreken van een integrale verkeersstructuur voor de hele wijk Vught-Noord, het ontbreken van alternatieven voor slechts een ontsluitingsweg uit de nieuw te bouwen wijk met 650 woningen en het als uitgangspunt nemen van onjuiste verkeersprognoses is onbegrijpelijk.

13.8.5.

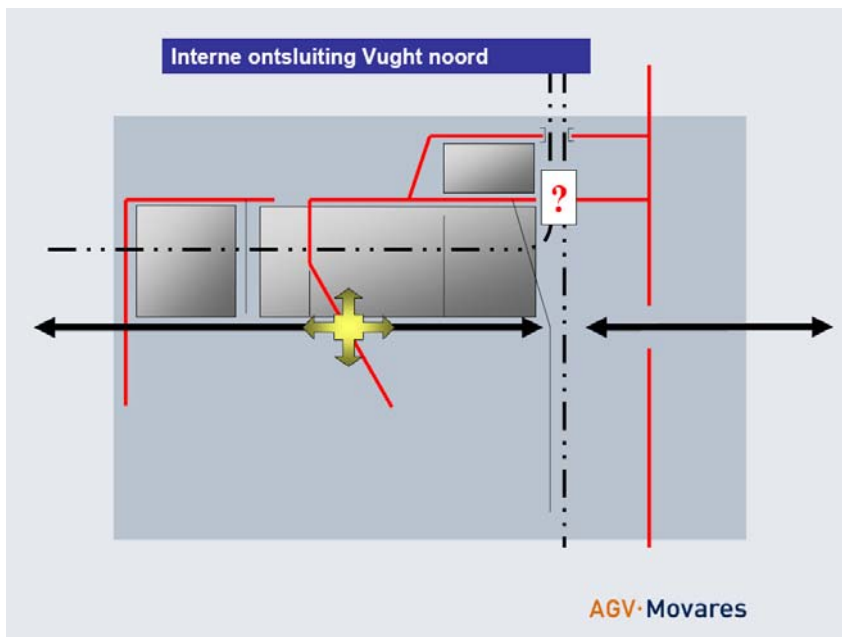
De huidige bestaande situatie moet worden geoptimaliseerd, zolang fundamentele oplossingen niet binnen bereik zijn, in plaats van dat een noordelijke ontsluitingsweg wordt aangelegd.

Beoordeling GS

In hun beoordelingen onder Ad 3.18.4 en Ad 3.18.5 gaan GS er weer aan voorbij dat de noordelijke ontsluitingsweg het plangebied en daarbij de rest van de wijk Vught Noord alléén in noordelijke richting ontsluit. De ontsluitingen in de richting van de N65 zijn evenzeer van groot belang omdat in het centrum en in het zuidelijk deel van de gemeente Vught (vanuit Vught Noord gezien aan de overzijde van de rijksweg N65) alle voorzieningen zijn gelokaliseerd: medische verzorging, alle scholen, alle winkelvoorzieningen, het gemeentehuis en culturele instellingen. In haar samenvatting van een onzer bedenkingen onder punt 3.18.5 dichten GS ons de stelling toe dat “De huidige bestaande situatie moet worden geoptimaliseerd, zolang fundamentele oplossingen niet binnen bereik zijn, in plaats van dat een noordelijke ontsluitingsweg wordt aangelegd”. GS miskennen hiermee hetgeen wij hebben gesteld in onze bedenkingen: wij vinden niet dat het een moet in plaats van het andere. Wij hebben betoogd dat de noordelijke ontsluitingsweg niet de panacee is voor de ontsluiting van de gehele wijk, omdat Vught Noord meer is dan alleen het noordelijk stukje van de wijk en de ontsluiting in alleen de noordelijke richting onlogisch en ondoelmatig is, alleen al omdat alle voorzieningen waarop ook de nieuwe wijk zou zijn aangewezen, ten zuiden van de N65 liggen.

Voor ons is dan ook onbegrijpelijk dat GS onder punt 2.2.1 van haar besluit enerzijds stellen dat “de bedenkingen zich richten op de totale verkeersstructuur voor Vught Noord”, terwijl zij daaraan anderzijds onmiddellijk toevoegen: “in het bijzonder tegen de noordelijke ontsluitingsweg die via een tunnel onder het spoor verbinding maakt met de Randweg ’s-Hertogenbosch – Vught.” Onze bedenkingen richten zich niet in het bijzonder op de noordelijke ontsluitingsweg, maar wel op een bestemmingsplan, dat de bouw mogelijk maakt van 650 huizen, terwijl de verbinding voor de bewoners van deze huizen met de alledaagse voorzieningen volstrekt inadequaāt is en steeds minder geschikt wordt voor de verwerking van alle verkeer door maatregelen die de gemeente heeft getroffen en nog voornemens is te treffen.

Ten gevolge van de wegategorisering en het afsluiten van de De Bréautélaan blijft voor het interne verkeer op de verbinding Vught Noord met de overige voorzieningen in Vught alleen de Zonneweilaan – Lekkerbeetjenlaan – J.F. Kennedylaan beschikbaar. De capaciteit op deze route is echter (te) gering vanwege de huidige wegprofielen en de afstelling van de VRI bij de N65.



13.8.6

Reclamante betwist het gehanteerde verkeersmodel en de verkeersprognoses die als input hebben gediend. Hoewel de zienswijze van reclamante ongegrond is verklaard geeft de gemeente met cijfers aan dat de verkeerslast onevenredig over de wijk verdeeld is.

Onder Ad 3.18.6 gaan GS uitgebreid in op de gehanteerde berekening voor verkeersprognoses. Zij gaan echter niet in op ons fundamentele bezwaar dat uit die prognoses (op welke telling zij dan ook gebaseerd zijn) blijkt dat twee zeer belangrijke ontsluitingsroutes uit de wijk (namelijk de Boslaan en de route Zonneweilaan-Lekkerbeetjenlaan-J.F. Kennedylaan) onevenredig zwaar belast zullen worden, als de gemeente onverkort vasthoudt aan realisatie van alle in het Verkeers-en Vervoerplan voorgenomen maatregelen. Hier zij opgemerkt dat de tabel in bijlage 5 bij de planvoorschriften niet geheel dezelfde informatie geeft als de tabel die gemeente heeft gepresenteerd in haar Eindverslag van de inspraak op het voorontwerpbestemmingsplan met betrekking tot de nieuwste regionale prognose d.d. december 2006, waarop onze bedenkingen zijn gebaseerd.

13.8.7

Hoewel de gemeente reclamante gelijk geeft als het gaat om sluijverkeer, verkeersoverlast, bereikbaarheid en ontsluiting, worden de zienswijzen van reclamante toch ongegrond verklaard. De argumenten die reclamante op deze punten heeft ingebracht zijn voor de gemeente juist reden geweest de nieuwe ontsluitingsstructuur te ontwikkelen. Deze redenering is onbegrijpelijk. De gemeente gaat voorbij aan de zienswijze van reclamante door de verkeersafwikkeling niet in een gestructureerd geheel te plaatsen maar elk onderdeel van de wijk separaat te bezien. Een integraal kader ontbreekt. De verkeersproblemen worden te fragmentarisch aangepakt. De te verwachten toename van het spoorverkeer is onvoldoende meegewogen in het ontsluitingsverhaal.

Onder Ad 3.18.7 overwegen GS dat de gemeente de verkeersafwikkeling juist wel in een gestructureerd geheel heeft geplaatst en zeker niet fragmentarisch te werk is gegaan, en dat de

toename van het spoorverkeer voldoende is meegenomen.

De gemeente heeft ten aanzien van de verkeersstructuur in Vught Noord twee problemen die letterlijk haaks op elkaar staan: de wens/eis van Rijkswaterstaat om het gemotoriseerde verkeer op de N65 zo soepel en veilig mogelijk te laten verlopen en de wens/eis van met name de inwoners van Vught-Noord om alle verkeer tussen Noord en Zuid/Centrum eveneens zo soepel en veilig mogelijk te laten verlopen.

Om Rijkswaterstaat tegemoet te komen, die van mening is dat de doorstroming op de N65 moet worden verbeterd, worden maatregelen genomen die een deel van de ontsluiting van de wijk op de N65 wegnemen. Met als gevolg dat de twee door de gemeente daarvoor bestemde belangrijke ontsluitingswegen veel meer verkeer te verwerken krijgt. Met de komst van 850 huizen, (650 op het plangebied Stadhouderspark en 200 op overige locaties binnen Vught-Noord) komt er in de wijk al sowieso meer verkeer. En de wijk, die doorsneden wordt door de spoorlijn 's-Hertogenbosch-Tilburg, kent op de twee belangrijke ontsluitingswegen nu al langere wachttijden doordat de spoorbomen langer dicht zijn door de toegenomen frequentie van het spoorverkeer (personen- en goederenvervoer). Dat is geen toekomst, dat is realiteit.

De gemeente plaatst die problematiek niet in een gestructureerd kader. Het gevolg is dat de realisatie van het nieuwe bestemmingsplan voor de bewoners van Vught Noord tot een verkeerschaos zal leiden. De gemeente zou én het probleem van de rijksweg, én van de spoorbaan, én van de toename van het verkeer door meer huizen en de nieuwe bewoners ervan vanuit een structurele visie moeten benaderen. Dit gebeurt niet. Pas als er een oplossing is voor het huidige verkeer en de verkeersstromen, die het gevolg zijn van de grote aantallen nieuwe bewoners van de wijk, kan een nieuw bestemmingsplan aan de orde zijn.

Wij verzoeken u dit beroep gegrond te verklaren en voornoemd besluit te vernietigen, met veroordeling van het College van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant in de kosten van dit beroep.

Hoogachtend,

Vereniging Platform Vught Structureel

B. Hilberts, voorzitter

M.E.G. van Erp, secretaris