Hoofdpunten uitspraak Raad van State mbt ontsluiting Vlijmen-Oost

Woord vooraf:

In dit document staan de hoofdpunten van de uitspraak van de Raad van State (gepubliceerd op 24 november 2021) die betrekking hebben op de ontsluiting van Vlijmen-Oost en specifiek ten aanzien van de bezwaren van Bewonervereniging Vijfhoevenlaan e.o.

De belangrijkste criteria bij de beoordeling van de Raad van State zijn:

* Is de besluitvorming rechtmatig verlopen, heeft de besluitvorming zich aan de in acht te nemen regels en procedures gehouden.
* Is het besluit zorgvuldig voorbereid
* Is het besluit goed gemotiveerd
* Zijn alle in het geding zijnde belangen goed tegen elkaar afgewogen

De vraag of de GOL-plannen de beste / de meest adequate oplossing is voor de ontsluiting van Vlijmen Oost wordt dus niet gesteld en dus ook niet beoordeeld.

Het integrale document kunt u vinden op <https://www.raadvanstate.nl/uitspraken/>

Zoekterm: 201805874/1/R2

----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

201805874/1/R2.  
Datum uitspraak: 24 november 2021

AFDELING  
BESTUURSRECHTSPRAAK

Tussenuitspraak met toepassing van artikel 8:51d van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb)

NUT EN NOODZAAK

10.     De omwonenden en VGNB, [appellant sub 9A], [appellanten sub 14], De Locatie, [appellant sub 19] en FBL betogen dat er geen deugdelijke motivering aan de GOL ten grondslag ligt omdat de doelstellingen van de GOL niet worden bereikt. De GOL biedt volgens hen namelijk geen structurele oplossing voor het daadwerkelijke probleem in het gebied, de doorstroming op de A59, maar bevat slechts pogingen om met kleine ontwikkelingen de verkeerssituatie en de kwaliteit van de leefomgeving in het gebied te verbeteren. De omwonenden en VGNB wijzen in dit verband op het advies van de Provinciale Raad voor de Leefomgeving (hierna: PRL) van 21 februari 2018. Volgens de omwonenden en VGNB blijkt daaruit dat de GOL, door het ontbreken van een oplossing voor de A59, te weinig oplossend vermogen heeft.

10.1.  De Afdeling overweegt hierover als volgt. In de plantoelichting staat en door provinciale staten is toegelicht dat de ruimtelijke ontwikkelingen die de GOL mogelijk maakt noodzakelijk zijn omdat het gebied aan weerszijden van de A59 dichtbevolkt is en in de huidige situatie intensief wordt gebruikt. Door de kernen van Waalwijk, Drunen, Nieuwkuijk en Vlijmen rijdt relatief veel doorgaand verkeer. In de toekomst zullen knelpunten in de verkeersafwikkeling ontstaan die door geplande (woningbouw)ontwikkelingen alleen nog maar verder zullen toenemen, zo is in paragraaf 1.1 van de plantoelichting beschreven. Dit heeft tot gevolg dat de leefbaarheid van het gebied steeds verder onder druk komt te staan. De GOL heeft blijkens de plantoelichting tot doel om een betere kwaliteit van de leefomgeving en een veilige en bereikbare regio te realiseren. Met de GOL wordt niet alleen beoogd de doorstroming over de wegen te bevorderen en doorgaand verkeer om de kernen heen te leiden, maar ook om een alternatief voor de auto te bieden: een snelfietsroute tussen Waalwijk en 's-Hertogenbosch. De conclusie van provinciale staten is dat de in de GOL voorziene ontwikkelingen van het onderliggende wegennet, los van het verbeteren van de doorstroming op de A59 nodig zijn.

Gelet hierop ziet de Afdeling in wat de omwonenden en VGNB hierover hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten nut en noodzaak voor de GOL in algemene zin onvoldoende hebben onderbouwd. De omstandigheid dat de PRL erop heeft gewezen dat de oorzaak van de verkeersproblematiek in eerste instantie bij de A59 ligt, maakt dit niet anders. Deze omstandigheid laat namelijk onverlet dat provinciale staten het vanuit ruimtelijk oogpunt wenselijk vinden om ruimtelijke ontwikkelingen binnen het onderliggende wegennet mogelijk te maken. Bovendien heeft de PRL aangegeven dat provinciale staten zich, gelet op de mogelijkheden die zij hebben, moeten concentreren op het verbeteren van het onderliggende wegennet.

VERKEER

Verkeersberekeningen

Statisch of dynamisch verkeersmodel

Vaststaat dat het verkeersmodel GOL een statisch verkeersmodel is. Door provinciale staten is toegelicht dat daarin de meest recente inzichten over ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen zijn verwerkt en dat aanvullende telpunten in de gemeente Heusden opnieuw zijn gekalibreerd. Dit model is dus geactualiseerd en geoptimaliseerd ten behoeve van de GOL. Op basis van de gegevens uit het statische verkeersmodel zijn vervolgens dynamische simulaties uitgevoerd om de doorstroming op de aansluitingen te toetsen op robuustheid. Hieruit blijkt dat de geanalyseerde aansluitingen zorgen voor een goede verkeersafwikkeling en niet leiden tot terugslageffecten op de A59. Verder hebben provinciale staten ter zitting verklaard dat voor de berekening van de verkeerseffecten van een project met de omvang van de GOL niet een dynamisch, maar juist een statisch verkeersmodel geschikt is. Met een statisch model kan op basis van weerstanden - dat wat verkeersbewegingen tegenwerkt, belemmert of opheft - worden bepaald welke routes motorvoertuigen zullen rijden en kan sluipverkeer in beeld worden gebracht. De omwonenden en VGNB en De Locatie hebben weliswaar in algemene zin gesteld dat een dynamisch model had moeten worden toegepast, maar de methode waarbij van zowel een statisch model als van dynamische simulaties gebruik wordt gemaakt, is niet aan de hand van concrete gegevens bestreden.

Gelet op het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten voor de verkeersberekeningen geen gebruik hebben mogen maken van het statische verkeersmodel GOL. In zoverre valt ook niet in te zien dat om die reden onjuiste uitgangspunten zouden zijn gehanteerd in de achtergrondrapporten over luchtkwaliteit en natuur.

Verkeersintensiteiten

Samenvattend is de conclusie dat de verkeersintensiteit op de A59 na de verwezenlijking van de GOL over het algemeen zal afnemen ten opzichte van de referentiesituatie 2030 Plus. Dit is in overeenstemming met het uitgangspunt dat bij de GOL is gehanteerd, te weten, dat de doorstroming op de A59 als gevolg van de GOL minimaal gelijk moet blijven. Aangezien het afsluiten van verschillende aansluitingen op de A59 bij deze berekeningen is betrokken, volgt de Afdeling niet de stelling van de omwonenden en VGNB dat de spreiding van in- en uitvoegend verkeer op de A59 over meer aansluitingen juist tot een betere doorstroming leidt gelet op de resultaten van de verkeersberekeningen .

Gelet op het voorgaande is voldoende inzichtelijk gemaakt welke effecten de verwezenlijking van de GOL op de doorstroming op de A59 zal hebben. De op zichzelf juiste stelling van de omwonenden en VGNB dat uit de Nut-Noodzaak-studie 2014 van Arcadis volgt dat het aantal motorvoertuigen per etmaal (hierna: mvt/etmaal) op de A59 maximaal 80.000 à 85.000 mag bedragen om de doorstroming te kunnen garanderen, doet hier niet aan af. De doelstelling van de GOL is immers niet dat de doorstroming op de A59 maximaal 80.000 à 85.000 mvt/etmaal bedraagt, maar het uitgangspunt is dat deze minimaal gelijk blijft.

ALTERNATIEVEN

Algemeen

16.1.  Provinciale staten dienen in het kader van een goede ruimtelijke ordening bij de vaststelling van inpassingsplannen een afweging te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van die inpassingsplannen. Daarbij hebben provinciale staten beleidsruimte. De voor- en nadelen van alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen.

16.2.  Aan de GOL is een MER ten grondslag gelegd. In het MER staat dat in 2015 op basis van diverse variantenonderzoeken een voorlopig voorkeursalternatief is opgesteld, dat is beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (hierna: het NRD-alternatief).

16.3.  Betrokkenen konden vervolgens op het NRD-alternatief reageren. Naar aanleiding daarvan zijn ideeën binnengekomen voor varianten op het NRD-alternatief. Alle binnengekomen varianten zijn onderzocht en beoordeeld met behulp van een trechteringsproces.

16.4.  Uit het trechteringsproces zijn twee deelvarianten naar voren gekomen waarvan is besloten deze naast het NRD-alternatief nader in het MER te onderzoeken. Overige varianten zijn afgevallen in het trechteringsproces. In het MER zijn voor de invulling van het wegennet rondom de A59 uiteindelijk dus 3 alternatieven nader onderzocht: de NRD-variant, de variant Verlegde toe- en afrit (GOL Oost) en de variant nabij de Overstortweg (GOL West). De varianten die in het trechteringsproces zijn bezien en die in het MER zijn onderzocht, zijn vergeleken met de NRD-variant.

16.5.  Voor het oostelijke deel van de GOL bevat de NRD-variant onder meer een nieuwe randweg ten oosten van Vlijmen, die vanaf aansluiting 45 tot en met de Tuinbouwweg loopt en een aansluiting heeft op de Vijfhoevenlaan. Ook wordt aansluiting 44 opgeheven en wordt ten westen van aansluiting 45 een ecotunnel gerealiseerd. Ten noorden en ten zuiden van de ecotunnel wordt een ecologische verbindingszone (hierna: EVZ) gerealiseerd. Het MER bevat luchtfoto's waarop de voorziene wegenstructuur is ingetekend. Op de afbeelding hieronder is een situatieschets van de nieuwe randweg ten oosten van Vlijmen te zien.

17.     De bewonersvereniging en de omwonenden en VGNB stellen dat variant 373 onvoldoende is onderzocht als alternatief voor de NRD-variant.

Volgens de bewonersvereniging berust de beslissing om variant 373 niet in het MER te onderzoeken ten onrechte niet op een brede maatschappelijke kosten-batenanalyse en is variant 373 ten onrechte alleen op grond van veronderstelde verkeerseffecten in de kern van Vlijmen niet nader onderzocht. Zij stelt hiertoe dat de doelstelling om het centrum van Vlijmen verkeersluw te maken ten tijde van de vaststelling van de GOL niet was opgenomen in beleid en dat 'verkeersluw' bovendien niet is gekwantificeerd. Daarnaast stellen de bewonersvereniging en de omwonenden en VGNB dat provinciale staten ten onrechte van belang hebben geacht dat een toename van de verkeersbelasting op de Bellaard, waartoe variant 373 zal leiden, in strijd is met de bestuurlijke uitgangspunten van de gemeente ’s-Hertogenbosch, nu immers provinciale staten het bestuursorgaan zijn dat het besluit neemt en niet de gemeente ‘s-Hertogenbosch. Ook hebben provinciale staten ten onrechte bij hun afweging betrokken dat het met variant 373 nauwelijks mogelijk is om de kern Vlijmen goed te ontsluiten met een busroute, omdat Vlijmen juist door het openhouden van afrit 44 gemakkelijk te bereiken zal zijn. Daarbij komt dat ten onrechte juist niet in de afweging is betrokken dat met de realisatie van de NRD-variant onherstelbare schade aan natuurgebied "De Gemeint" zal worden toegebracht. Ook brengt de omstandigheid dat in beleidsstukken zowel een volledige aansluiting 45 als een nieuwe randweg is opgenomen, niet mee dat dit harde randvoorwaarden zijn waarin elke variant moet voorzien, zo stelt de bewonersvereniging.

Verder stellen de bewonersvereniging en de omwonenden en VGNB dat ook met variant 373 aan de verkeersdoelstelling van de GOL wordt voldaan. Volgens hen is onvoldoende duidelijk hoe de verkeerscijfers met betrekking tot variant 373 in de nota beantwoording zienswijzen tot stand zijn gekomen. Provinciale staten zijn er ten onrechte van uitgegaan dat met variant 373 geen sprake zal zijn van een verkeersluw centrum, want variant 373 leidt wel degelijk tot een substantiële afname van het aantal verkeersbewegingen volgens de bewonersvereniging en de omwonenden en VGNB. Zij wijzen er in dit verband op dat de toename van het aantal verkeersbewegingen in de referentiesituatie 2030 ongeveer 18.000 bedraagt, terwijl dat met variant 373 slechts 6.000 is. Daarnaast zal het aantal verkeersbewegingen als gevolg van variant 373 op bepaalde straten in Vlijmen weliswaar toenemen, maar door het openhouden van aansluiting 44 neemt het aantal verkeersbewegingen juist ook op een groot aantal straten af. Bovendien wordt het verkeer met variant 373 op een meer evenwichtige manier over Vlijmen verspreid. Ten slotte kan de verkeersintensiteit in het centrum van Vlijmen verder via verkeersmaatregelen worden teruggebracht, aldus de bewonersvereniging en de omwonenden en VGNB.

17.1.  Zoals onder 16.5 is beschreven, voorziet de NRD-variant onder meer in een oostelijke randweg langs Vlijmen, die vanaf aansluiting 45 tot en met de Tuinbouwweg loopt en die een aansluiting heeft op de Vijfhoevenlaan. In de NRD-variant wordt aansluiting 44 afgesloten. Variant 373 voorziet in de ontsluiting van Vlijmen-Oost en Haarsteeg door het benutten van aansluiting 46 en de wegen de Haverlij en de Bellaard. Bij variant 373 wordt aansluiting 44 opengehouden. Op de afbeelding hieronder is een schets te zien van variant 373, zoals deze in de Samenvatting MER is opgenomen.



17.2.  In het trechteringsproces is variant 373 afgevallen in stap 2a omdat deze variant in essentie overeenkomt met variant 62, die al eerder op doelmatigheid is beoordeeld. Variant 373 is gelijk aan variant 62, met dien verstande dat variant 373 wel een randweg Vlijmen bevat en variant 62 niet. De essentie van variant 373 is dus bezien in het kader van de beoordeling van variant 62. De beoordeling van de doelmatigheid van variant 62 in stap 3 van het trechteringsproces is in zoverre dus ook van toepassing op variant 373.

17.3.  De beoordeling van variant 62 is in bijlage III van het MER opgenomen en bestaat uit een factsheet en uit een nadere inhoudelijke toelichting. Deze beoordeling bevat een vergelijking van variant 62 met de NRD-variant. In de beoordeling is beschreven dat het aantal verkeersbewegingen op de A59 als gevolg van variant 62 nagenoeg gelijk blijft. Op de Wolput neemt het aantal verkeersbewegingen toe met ongeveer 10%, net als op de andere wegen in de kern van Vlijmen. Deze toename is het gevolg van het relatief aantrekkelijker worden van de route door de kern omdat de route naar de A59 in variant 62 langer is dan in de NRD-variant. Op de Haverlij neemt het aantal verkeersbewegingen toe met ongeveer 50% en op de Bellaard verdubbelt het aantal verkeersbewegingen, zo staat in de beoordeling. Daarin is tot slot beschreven dat op de Tuinbouwweg sprake is van een lichte toename van het verkeer. Dit heeft tot gevolg dat variant 62 minder goed scoort dan de NRD-variant wat betreft het thema 'verkeer en vervoer'. Vanwege de toename van het aantal verkeersbewegingen in de kern van Vlijmen scoort variant 62 ook minder goed dan de NRD-variant wat betreft de thema’s 'geluid', 'luchtkwaliteit' en 'gezondheid (GES)'. Variant 62 scoort wel beter op de thema’s 'natuur' (onder andere in het gebied De Gemeint), 'landschap, recreatie, cultuurhistorie en archeologie', 'bodem en water', 'maakbaarheid/vergunbaarheid', 'risico’s' en 'kosten'.

Hoewel variant 62 op thema’s zoals 'natuur', 'landschap' en 'kosten' beter scoort dan de NRD-variant, is de uiteindelijke belangenafweging uitgevallen in het voordeel van de NRD-variant. Variant 62 leidt tot extra verkeer in de kern van Vlijmen, terwijl een afname van verkeer in de kernen één van de hoofddoelen van de GOL is. Dit weegt zwaarder dan de negatievere milieueffecten van de NRD-variant op overige thema’s, zo volgt uit de beoordeling. Variant 62 is daarom in stap 3 van het trechteringsproces afgevallen en is niet verder in het MER onderzocht.

17.4.  Over de stelling van de bewonersvereniging en de omwonenden en VGNB dat variant 373 ten onrechte alleen vanwege een te groot aantal verkeersbewegingen in de kern van Vlijmen waartoe variant 373 leidt, niet verder in het MER is onderzocht, overweegt de Afdeling als volgt.

In de plantoelichting en het MER zijn de doelen van de GOL beschreven. Daaruit volgt dat één van de doelen van de GOL is om de kwaliteit van de leefomgeving in de kernen van Waalwijk, Nieuwkuijk/Vlijmen en Drunen te verbeteren. Omdat relatief veel verkeer door de kernen rijdt, staat de kwaliteit van de leefomgeving in de huidige situatie onder druk en worden ambities voor de ontwikkeling van woningbouwlocaties mogelijk niet gerealiseerd. Tevens zijn er situaties waarin een afrit van de A59 direct op een woonstraat uitkomt. Dit is slecht voor de kwaliteit van de leefomgeving. Daarvan is onder andere sprake bij aansluiting 44 Vlijmen-Oost. Uit onderzoeken blijkt dat het aantal verkeersbewegingen daar de komende jaren verder zal toenemen. Het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving vindt plaats door een betere spreiding van het verkeer over de wegen in de kernen. Daarbij geldt dat de verkeersintensiteit in Nieuwkuijk/Vlijmen onder andere op de straten De Akker, Grote Kerk, Wolput, Jonkheer de la Courtsstraat en Burgemeester van Houtplein moet worden teruggebracht. De andere doelen van de GOL hebben betrekking op de thema’s 'bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid', 'fietsverkeer', 'barrièrewerking A59 opheffen' en 'goede ruimtelijke kwaliteit', aldus de plantoelichting en het MER.

In wat de bewonersvereniging en de omwonenden en VGNB hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten in stap 3 van het trechteringsproces geen doorslaggevend gewicht hebben mogen toekennen aan de doelstelling van de GOL om het aantal verkeersbewegingen in de kernen ten opzichte van de referentiesituatie te verminderen. Anders dan de bewonersvereniging en de omwonenden en VGNB stellen, was de afname van het aantal verkeersbewegingen in de kern van Vlijmen ten tijde van de vaststelling van de GOL al een doelstelling. Daarnaast betekent de omstandigheid dat het beleid, om een afname van het aantal verkeersbewegingen op de Bellaard te bewerkstelligen, van de gemeente ’s-Hertogenbosch is en niet het beleid van de provincie Noord-Brabant, niet dat provinciale staten de omstandigheid dat variant 62 zal leiden tot een toename van verkeer op de Bellaard niet bij hun beoordeling van het thema 'verkeer en vervoer' hebben mogen betrekken. Voor zover de bewonersvereniging en de omwonenden en VGNB nog hebben gesteld dat de NRD-variant schade aan natuurgebied De Gemeint tot gevolg zal hebben en dat daaraan een groter gewicht had moeten worden toegekend, overweegt de Afdeling als volgt. In stap 3 van de beoordeling van variant 62 is beschreven dat die variant wat betreft het aspect 'natuur' minder effecten heeft dan de NRD-variant, maar ook is beschreven dat een afname van het verkeer in de kern van Vlijmen zwaarder weegt dan de negatievere milieueffecten van de NRD-variant op overige thema's, zoals natuur. Daarin is naar het oordeel van de Afdeling echter geen reden gelegen om te oordelen dat provinciale staten geen zwaarder gewicht hebben mogen toekennen aan de afname van het aantal verkeersbewegingen in de kernen dan aan de effecten van de varianten op het thema 'natuur'.

17.5.  Voor zover de bewonersvereniging en de omwonenden en VGNB stellen dat de doelstelling van de GOL om het aantal verkeersbewegingen in de kern van Vlijmen te laten afnemen ook met variant 373 wordt bereikt, overweegt de Afdeling nog het volgende.

Weliswaar neemt het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de verwezenlijking van variant 373 ten opzichte van de NRD-variant op bepaalde straten in Vlijmen af, zoals de bewonersvereniging en de omwonenden en VGNB terecht opmerken, maar dit neemt niet weg dat variant 373 in vergelijking met de NRD-variant ook tot een toename van verkeersbewegingen op in de kern gelegen straten zal leiden, zoals De Akker, het Plein en de Grote Kerk. Juist hier beoogt de GOL tot een afname van verkeersbewegingen te komen. Dit blijkt uit de kaart die is opgesteld door onderzoeksbureau Goudappel Coffeng op 3 mei 2018, die als bijlage 3 bij de zienswijzenota is gevoegd. Daarop is het verschil in verkeersintensiteiten tussen variant 62 en de NRD-variant in 2030 weergegeven. De bewonersvereniging en de omwonenden en VGNB hebben de juistheid van de op die kaart opgenomen getallen niet gemotiveerd bestreden. Over de stelling dat de afsluiting van aansluiting 44, waarin de NRD-variant in tegenstelling tot variant 373 voorziet, een verminderde bereikbaarheid van Vlijmen voor bussen tot gevolg heeft, overweegt de Afdeling als volgt. Nog daargelaten dat door provinciale staten is toegelicht dat er een speciale busbaan zal worden aangelegd vanaf de randweg Vlijmen, die aanhaakt op de Meliestraat en de rest van Vlijmen, wordt met het open laten van aansluiting 44 het doel van de GOL om minder verkeer door de kernen te laten rijden niet bereikt.

Voor zover de bewonersvereniging en de omwonenden en VGNB er in dat verband op hebben gewezen dat het aantal verkeersbewegingen in de kern van Vlijmen nog met behulp van verkeersremmende en mitigerende maatregelen zou kunnen worden teruggebracht, overweegt de Afdeling het volgende. Vaststaat dat het treffen van verkeersremmende en mitigerende maatregelen kunnen leiden tot een afname van het aantal verkeersbewegingen. In de nadere inhoudelijke toelichting is echter beschreven dat de minder goede bereikbaarheid en verkeersafwikkeling, die de verwezenlijking van variant 62, en dus ook variant 373, tot gevolg heeft, niet te mitigeren is zonder ingrijpende ontwerpaanpassingen. De bewonersvereniging en de omwonenden en VGNB hebben dit effect van de varianten 62 en 373 niet weersproken.

17.6.  Gelet op de doelstelling van de GOL om het aantal verkeersbewegingen in de kernen te verminderen, hebben provinciale staten variant 373 na het trechteringsproces op goede gronden laten afvallen en niet nader in het MER onderzocht. In wat de bewonersvereniging en de omwonenden en VGNB hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat desondanks een brede maatschappelijke kosten-batenanalyse had moeten worden opgesteld.

Het beroep van de bewonersvereniging

55.3.  De Afdeling overweegt als volgt. Provinciale staten hebben toegelicht dat het aantal verkeersbewegingen op de Vijfhoevenlaan na realisatie van de GOL ongeveer 7.000 zal bedragen. Niet is gebleken dat provinciale staten niet van dit aantal hebben kunnen uitgaan. Daarbij is het volgende van belang. Niet in geschil is dat uit het verkeersmodel GOL volgt dat na de realisatie van de GOL 5.000 mvt/etmaal in noordelijke richting op de Voordijk via de Voorste Zeedijk rechtdoor zullen rijden naar Haarsteeg en niet linksaf zullen slaan naar de Vijfhoevenlaan. De niet met concrete gegevens onderbouwde stelling van de bewonersvereniging dat dit in de praktijk niet zal gebeuren, biedt onvoldoende aanknopingspunten voor het oordeel dat provinciale staten zich in zoverre niet op dit verkeersmodel mochten baseren. Over de enkele, niet met concrete gegevens onderbouwde stelling van de bewonersvereniging dat de GOL zal leiden tot 18.000 mvt/etmaal op de Vijfhoevenlaan, overweegt de Afdeling dat door provinciale staten is toegelicht dat deze 18.000 mvt/etmaal alle vervoersbewegingen in het centrum van Vlijmen zijn en dat daarvan slechts een deel, alleen verkeer dat komt uit of gaat naar het oosten, via de Vijfhoevenlaan zal rijden. Ook met de stelling van de bewonersvereniging dat in het algemeen van een te klein aantal verkeersbewegingen is uitgegaan, bijvoorbeeld door de afsluiting van de Kennedybrug voor vrachtverkeer, hebben zij onvoldoende onderbouwd dat van een onjuist aantal verkeersbewegingen voor de Vijfhoevenlaan is uitgegaan.

Gelet hierop ziet de Afdeling geen grond voor het oordeel dat provinciale staten bij de berekening van de effecten van de GOL ter plaatse van de Vijfhoevenlaan van een onjuist aantal mvt/etmaal zijn uitgegaan.

55.4.  Vast staat dat de verwezenlijking van de GOL zal leiden tot een grote toename van het aantal verkeersbewegingen op de Vijfhoevenlaan. Dit heeft in vergelijking met de huidige situatie op de Vijfhoevenlaan een grotere belasting van het woon- en leefklimaat, onder andere wat betreft geluidoverlast en negatieve effecten voor de luchtkwaliteit, tot gevolg. Provinciale staten hebben toegelicht dat de Vijfhoevenlaan is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg en is bedoeld om grotere stromen verkeer af te wikkelen. Straten in het centrum van Vlijmen, zoals de Grote Kerk, de Akker, het Plein, de Akkerstraat, en de Catharinastraat, en de Bellaard zijn daarvoor juist niet langer geschikt. Op en rond die straten zal het woon- en leefklimaat als gevolg van de verkeersafname die door de GOL wordt bewerkstelligd blijkens het MER juist verbeteren. Zo is in paragraaf 6.2.1 van het MER beschreven dat de geluidbelasting op een groot aantal woningen in het centrum van Vlijmen zal afnemen. Daarin staat ook dat de GOL zal leiden tot een reductie van het aantal woningen met een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) met 306 woningen. Daarbij komt dat het aantal woningen met een geluidbelasting van meer dan 70 dB(A) afneemt van 276 naar 84. In het plangebied GOL Oost is per saldo dus sprake van een gering positief effect wat betreft geluidbelasting, zo volgt uit het MER.

Naar het oordeel van de Afdeling heeft de bewonersvereniging zich weliswaar terecht op het standpunt gesteld dat het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen op en rondom de Vijfhoevenlaan verslechtert, maar provinciale staten hebben zich, gelet op het voorgaande, in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat deze verslechtering niet zodanig is dat deze vanuit ruimtelijk oogpunt onaanvaardbaar is. Gelet hierop ziet de Afdeling ook geen grond voor het oordeel dat het woon- en leefklimaat van de toekomstige bewoners van de nieuwbouwwijk De Grassen dermate zal worden aangetast dat het plan om deze reden niet uitvoerbaar is.

55.5.  Over de geschiktheid van de Vijfhoevenlaan voor de afwikkeling van het verkeer in de toekomstige situatie, hebben provinciale staten toegelicht dat de Vijfhoevenlaan conform "Duurzaam Veilig" is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg en dat deze bedoeld is om grotere stromen verkeer af te wikkelen. De maximum snelheid binnen de bebouwde kom, tot aan de Voordijk, wordt 50 km/uur, zo stellen provinciale staten. De Vijfhoevenlaan wordt geasfalteerd en er wordt een markering aangebracht die past bij de inrichtingseisen van een dergelijke weg. Volgens provinciale staten is daar, nu ook aan gronden aan weerszijden van de Vijfhoevenlaan de bestemming "Verkeer" is toegekend, voldoende ruimte voor. Verder hebben provinciale staten toegelicht dat is bezien op welke kruispunten negatieve effecten kunnen worden verwacht. De conclusie was dat er geen onoverkomelijke doorstromingsproblemen zullen ontstaan. Bovendien is er een participatietraject gestart met omwonenden over de herinrichting van de Vijfhoevenlaan en de kruisingen, zo is door provinciale staten toegelicht. De verdere detaillering van de inrichting van de Vijfhoevenlaan zal in overeenstemming met de functie van de Vijfhoevenlaan en in combinatie met de in ontwikkeling zijnde woningbouw De Grassen plaatsvinden. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de Vijfhoevenlaan niet zodanig kan worden ingericht dat dat deze verkeersveilig is. Er bestaat dan ook geen grond voor het oordeel dat het gebruik van de Vijfhoevenlaan als gevolg van de GOL zal leiden tot een uit oogpunt van verkeersveiligheid onaanvaardbare situatie.

Voor zover de bewonersvereniging betoogt dat een verkeersveilige inrichting van de weg in het plan had moeten worden verzekerd, overweegt de Afdeling dat de inrichting van de weg geen betrekking heeft op het plan zelf maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure niet aan de orde komen. Provinciale staten hebben de exacte inrichting van de weg dan ook niet in het plan hoeven verzekeren.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I.        bepaalt dat het onderzoek wordt heropend onder nummer 201805874/7/R2 ter voorbereiding van een nadere uitspraak omtrent de gevorderde schadevergoeding vanwege overschrijding van de redelijke termijn;

II.       draagt provinciale staten van Noord-Brabant naar aanleiding van de beroepen van Stichting Federatie Behoudt de Langstraatspoorbruggen, Stichting van Gol naar Beter en anderen, [appellante sub 13] en anderen en Vereniging Het Groene Hart Brabant op om binnen 26 weken na de verzending van deze uitspraak:

- de onder 82 en 83 genoemde gebreken in de besluiten van 3 juli 2020 tot vaststelling van de inpassingsplannen "Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat Oost" en "Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat West", en van 14 mei 2018 tot verlening van een vergunning voor de realisatie en de ingebruikname van het project "Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat" te herstellen met inachtneming van hetgeen over die gebreken in deze uitspraak is overwogen, en

- de Afdeling en de andere partijen de uitkomst mee te delen en een eventueel gewijzigd of nieuw besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mee te delen;

Aldus vastgesteld door mr. R. Uylenburg, voorzitter, en mr. B.J. Schueler en mr. P.H.A. Knol, leden, in tegenwoordigheid van mr. M. Scheele, griffier.