

ECLI	ECLI:NL:RVS:2007:BB1776
Datum uitspraak	15 augustus 2007
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 19 januari 2006 heeft de gemeenteraad van Menaldumadeel, op voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 12 januari 2006, het bestemmingsplan "Noordwesttangent, Menaldumadeel" vastgesteld.

Volledige tekst

200605489/1, 200605490/1, 200605491/1.

Datum uitspraak: 15 augustus 2007

AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in de gedingen tussen:

1. de vereniging "Vereniging Milieudefensie", gevestigd te Amsterdam,
 2. de stichting "Stichting Ringsom Great Terherne", gevestigd te Beetgumermolen, gemeente Menaldumadeel,
- appellanten,

en

het college van gedeputeerde staten van Fryslân,
verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 19 januari 2006 heeft de gemeenteraad van Menaldumadeel, op voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 12 januari 2006, het bestemmingsplan "Noordwesttangent, Menaldumadeel" vastgesteld.

Bij besluit van 23 mei 2006, kenmerk 642055, heeft verweerder over de goedkeuring van het bestemmingsplan beslist.

Bij besluit van 16 februari 2006 heeft de gemeenteraad van Het Bildt, op voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 19 januari 2006, het bestemmingsplan "Noordwesttangent, Het Bildt" vastgesteld.

Bij besluit van 23 mei 2006, kenmerk 642053, heeft verweerder over de goedkeuring van het bestemmingsplan beslist.

Bij besluit van 2 maart 2006 heeft de gemeenteraad van Leeuwarderadeel, op voorstel van het college van burgemeester en wethouders van

13 december 2005, het bestemmingsplan "Noordwesttangent, Leeuwarderadeel" vastgesteld.

Bij besluit van 23 mei 2006, kenmerk 642054, heeft verweerder over de goedkeuring van het bestemmingsplan beslist.

Tegen de drie goedkeuringsbesluiten heeft de vereniging "Vereniging Milieudefensie" (hierna: Milieudefensie) bij brief van 22 juli 2006, bij de Raad van State ingekomen op 26 juli 2006, beroep ingesteld. Tegen het goedkeuringsbesluit van 23 mei 2006, kenmerk 642055, heeft de stichting "Stichting Ringsom Great Terherne" (hierna: de stichting) bij brief van 7 juli 2006, bij de Raad van State ingekomen op 8 augustus 2006, beroep ingesteld.

Bij brief van 25 september 2006 heeft verweerder een verweerschrift ingediend.

Voor afloop van het vooronderzoek zijn nadere stukken ingekomen van de gemeenteraden van Menaldumadeel, Het Bildt en Leeuwarderadeel. Deze zijn aan de andere partijen toegezonden.

Na afloop van het vooronderzoek zijn nadere stukken ingekomen van Milieudefensie en de stichting. Deze zijn aan de andere partijen toegezonden.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 2 januari 2007, waar Milieudefensie, vertegenwoordigd door [gemachtigde], en de stichting, vertegenwoordigd door [voorzitter] van de stichting, en verweerder, vertegenwoordigd door F. Jongma en Y. Visser, beiden ambtenaren van de provincie, zijn verschenen.

Voorts zijn daar gehoord de gemeenteraden van Menaldumadeel, Het Bildt en Leeuwarderadeel, alle vertegenwoordigd door ir. D. Terpstra.

Na het sluiten van het onderzoek ter zitting heeft de Afdeling het onderzoek heropend. De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft een deskundigenbericht uitgebracht, gedateerd 7 maart 2007. Partijen zijn in de gelegenheid gesteld daarop te reageren.

De Afdeling heeft de zaak verder behandeld ter zitting van 9 juli 2007, waar Milieudefensie, vertegenwoordigd door [gemachtigde], en de stichting, vertegenwoordigd door [voorzitter] van de stichting, en verweerder, vertegenwoordigd door A.P. Hoekstra en ing. S. Boorsma, beiden ambtenaren van de provincie, zijn verschenen. Voorts zijn daar gehoord de gemeenteraden van Menaldumadeel, Het Bildt en Leeuwarderadeel, alle vertegenwoordigd door drs. M.T.M. Mosterman.

2. Overwegingen

Toetsingskader

2.1. Aan de orde zijn geschillen inzake besluiten omtrent de goedkeuring van bestemmingsplannen. Ingevolge artikel 28, tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening in samenhang met artikel 10:27 van de Algemene wet bestuursrecht rust op verweerder de taak om - in voorkomend geval mede op basis van de ingebrachte bedenkingen - te bezien of de plannen niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening. Daarbij dient hij rekening te houden met de aan de gemeenteraden toekomende vrijheid om bestemmingen aan te wijzen en voorschriften te geven die de raden uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig achten. Daarnaast heeft verweerder er op toe te zien dat de plannen en de totstandkoming daarvan niet in strijd zijn met het recht.

De Afdeling kan slechts tot vernietiging van de besluiten omtrent goedkeuring van de

plannen overgaan, indien moet worden geoordeeld dat verweerder de aan hem toekomende beoordelingsmarges heeft overschreden, dan wel dat hij het recht anderszins onjuist heeft toegepast.

De plannen

2.2. De bestemmingsplannen "Noordwesttangent, Menaldumadeel", "Noordwesttangent, Het Bildt" en "Noordwesttangent, Leeuwarderadeel" (hierna: de plannen) voorzien in een planologische regeling voor de aanleg van de Noordwesttangent (provinciale weg) tussen de N383 en de N357 in de gemeenten Menaldumadeel, Het Bildt en Leeuwarderadeel.

Het standpunt van appellanten

2.3. Milieudefensie stelt in beroep dat verweerder ten onrechte goedkeuring heeft verleend aan de plannen. De stichting stelt in beroep dat verweerder ten onrechte goedkeuring heeft verleend aan het bestemmingsplan "Noordwesttangent, Menaldumadeel".

Het standpunt van verweerder

2.4. Verweerder heeft geen reden gezien de plannen in strijd met een goede ruimtelijke ordening of het recht te achten en heeft de plannen goedgekeurd.

Behoefte

Het standpunt van appellanten

2.5. Appellanten stellen zich op het standpunt dat er geen behoefte bestaat aan aanleg van de weg en dat verweerder in dit kader is uitgegaan van onjuiste verkeersintensiteiten. Milieudefensie stelt verder dat als alternatief de bestaande weg beter kan worden benut. De stichting is van mening dat in het gebied fysiek niet voldoende ruimte aanwezig is om de weg aan te leggen. Voorts stellen appellanten dat Provinciale Staten ten onrechte niet hebben beschikt over het rapport "Netwerkoptimalisatie".

Het standpunt van verweerder

2.6. Verweerder heeft zich wat betreft de behoefte aan de Noordwesttangent in navolging van de gemeenteraden op het standpunt gesteld dat Noord-Fryslân thans slecht bereikbaar is waardoor bestaande bedrijven uit de regio vertrekken. Verder moet het doorgaand verkeer van en naar die regio thans gebruik maken van de stedelijke hoofdroutes door Leeuwarden, alwaar de doorstroming stagneert. Tevens stelt hij dat door de aanleg van de Noordwesttangent de verkeersveiligheid in de regio verbetert.

Vaststelling van de feiten

2.7. Bij haar oordeelsvorming gaat de Afdeling uit van de volgende als vaststaand aangenomen gegevens.

2.7.1. Het tracé is gelegen ten noordwesten van Leeuwarden, tussen de kernen Stiens en Beetgumermolen. In het noordoostelijke deel van de plangebieden takt het nieuwe wegtracé aan op de N393 (Stiens-St. Annaparochie), die op haar beurt aansluit op de N357 (Leeuwarden-Holwerd), nabij de kern Stiens met daarbij het bedrijventerrein Middelsee. In het zuidwestelijke deel, nabij Beetgumermolen en Engelum sluit het nieuwe wegtracé aan op de N383. De N383 is vervolgens een directe verbinding met Leeuwarden en de A31, welke een onderdeel is van het Nederlandse hoofdwegennet.

2.7.2. In de plantoelichtingen staat dat Noord-Fryslân slecht bereikbaar is, omdat het gebied

niet direct is aangesloten op de regionale dan wel landelijke hoofdwegenstructuur. Het verkeer moet gebruik maken van de stedelijke hoofdroutes door Leeuwarden, alwaar de doorstroming steeds vaker stagneert. Met name de stadsrondweg Leeuwarden en de hierop uitmondende invalswegen kunnen het verkeersaanbod niet meer aan. In de spits is sprake van congestie. De problematiek is van dien aard, dat de gevolgen inmiddels ook buiten de spitsperiode merkbaar worden. Door de slechte bereikbaarheid trekken bestaande bedrijven weg en willen nieuwe bedrijven zich niet in de regio vestigen. Daardoor dreigt het economisch functioneren in een vicieuze cirkel te raken en verder af te nemen, waardoor een negatieve spiraal ontstaat, aldus de plantoelichtingen. Volgens de plantoelichtingen maakt de huidige verkeersstructuur het onmogelijk om het verkeersaanbod vlot af te kunnen wikkelen. Hierdoor ontstaat sluipverkeer. De wegen waarvan het sluipverkeer gebruik maakt, zijn echter niet ingericht om grote hoeveelheden verkeer, dan wel verkeer met een relatief hoge snelheid af te wikkelen. Het betreft veelal wegen met een gemengde verkeersafwikkeling, waarbij het gemotoriseerd en langzaam verkeer gebruik maken van dezelfde rijbaan. Hierdoor staat met name de verkeersveiligheid onder druk, aldus de plantoelichtingen.

2.7.3. Voorts staat in de plantoelichtingen dat om te voorkomen dat het milieubelang onvoldoende wordt meegenomen in de tracéstudie het provinciebestuur heeft besloten om op vrijwillige basis een milieueffectrapport op te stellen. In de studie is binnen een bandbreedte gezocht naar de meest optimale vormgeving. Hierbij hebben verkeerskundige, landschappelijke en milieutechnische eisen als randvoorwaarde gediend, aldus de plantoelichtingen. In de rapportage "MER-NWtangent Leeuwarden, provincie Fryslân", gedateerd 9 december 2002 (hierna: het MER), opgesteld door Goudappel Coffeng BV in samenwerking met Tauw BV, is het verkeerskundig functioneren van de verschillende alternatieven beschreven. Tevens zijn hierbij de gevolgen voor het milieu en het landschap ten gevolge van de verschillende alternatieven in beeld gebracht.

Op grond van het MER is het meest milieuvriendelijke alternatief als voorkeursvariant gekozen. In overeenstemming met de uitkomsten van het MER hebben Provinciale Staten in hun vergadering van 30 juni 2004 het tracé van de Noordwesttangent overeenkomstig het meest milieuvriendelijke alternatief vastgesteld.

2.7.4. In 2004 is de Regiovisie Stadsregio Leeuwarden - Westergozone (hierna: de Regiovisie) verschenen. De Regiovisie is opgesteld door de besturen van de gemeenten uit de Stadsregio Leeuwarden, de Westergozone, de provincie en de (toenmalige) waterschappen. In de Regiovisie wordt goede bereikbaarheid als een voorwaarde gesteld voor het kunnen ontwikkelen van economische activiteiten. In de Regiovisie wordt de Noordwesttangent als noodzakelijk beschouwd voor de bereikbaarheid van de regio op de middellange termijn.

2.7.5. In de deelrapportage "Effectbeschrijving" van het MER en in de plantoelichtingen is een tabel opgenomen met de verwachte verkeersintensiteiten voor het jaar 2015 voor de diverse varianten en de autonome situatie.

Bij de berekening van de verkeersintensiteiten is onder meer de prognose van de (beroeps)bevolking betrokken, aldus voornoemde deelrapportage. Volgens de bestreden besluiten is voor de bepaling van de (beroeps)bevolkingsomvang aangesloten bij het rapport "Structurele bevolkingsdaling; een urgente nieuwe invalshoek voor beleidsmakers". In laatstgenoemd rapport staat dat daling van de bevolking in Noord-Fryslân ten opzichte van 2006 in 2046 intreedt en daling van de beroepsbevolking in 2021.

2.7.6. In de deelrapportage "Selectie-inkadering" van het MER staat dat tevens het

nulplusalternatief is onderzocht. In het nulplusalternatief staan maatregelen centraal die het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets stimuleren. Door het invoeren van enige maatregelen neemt het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer toe. Hierdoor neemt de verkeersdruk op zowel de N357 als de stadsrondweg van Leeuwarden af, maar deze afname is relatief beperkt. De verkeersdruk blijft op beide wegen hoog, waardoor de doorstroming regelmatig stagneert. Het gevolg hiervan is dat Noord-Fryslân slecht bereikbaar blijft. Het nulplusalternatief is daarom niet meegenomen in de studie, aldus de deelrapportage "Selectie-inkadering" van het MER.

2.7.7. In het deskundigenbericht staat dat de door het provinciebestuur en de gemeentebesturen reeds geïnitieerde maatregelen die moesten en moeten leiden tot alternatieven voor het autogebruik (aanleg van een zogenoemde fietssnelweg, een geplande extra fietsverbinding, een vrije busbaan en een carpoolplaats tussen Stiens en Leeuwarden) in de directe omgeving van Leeuwarden, voor zover thans meetbaar, hebben geleid tot een wisselend succes.

Voorts staat in het deskundigenbericht dat de aanleg van de Noordwesttangent zou kunnen leiden tot een minder snelle afname, een behoud of zelfs toename van het bevolkingsaantal en het aantal arbeidsplaatsen. In het deskundigenbericht staat dat met de aanleg van de weg een oplossend alternatief wordt geboden voor het sluipverkeer in de kleine kernen ten noordwesten van Leeuwarden en deels van de wegen door de stad Leeuwarden.

In het deskundigenbericht staat verder dat investeringen in de bestaande infrastructuur er toe kunnen leiden dat minder files ontstaan, maar dat dat niet wegneemt dat de aanleg van de Noordwesttangent een mogelijkheid kan zijn om een deel van Fryslân beter bereikbaar te maken.

2.7.8. In het Streekplan Friesland 1994 staat dat een directe verbinding van het regionaal centrum van Dokkum naar Leeuwarden met aansluiting op het hoofdwegennetwerk voor Noordoost-Fryslân van groot belang is. Een dergelijke verbetering van de infrastructuur is een voorwaarde voor de economische ontwikkeling van dit gebied. Dit gebied kent een grote leefbaarheidsproblematiek. Momenteel is de tracéstudie in voorbereiding in samenhang met een milieueffectrapportage, aldus het Streekplan Friesland 1994.

In het Streekplan Fryslân 2007 staat dat de aanleg van de Noordwesttangent belangrijk is voor de ontsluiting van het gebied ten noorden van Leeuwarden en voor de ontlasting van het wegennet in Leeuwarden zelf.

Het oordeel van de Afdeling

2.8. Voor zover appellanten hebben aangevoerd dat Provinciale Staten bij hun besluitvorming omtrent de Noordwesttangent op 30 juni 2004 ten onrechte niet hebben beschikt over het door Goudappel Coffeng BV opgestelde rapport "Netwerkoptimalisatie" van 16 juni 2004, overweegt de Afdeling, dat, nog daargelaten dat die besluitvorming niet direct betrekking heeft op de onderhavige procedure, verweerder hierin geen reden heeft hoeven zien om goedkeuring aan de plannen te onthouden. Ter zitting is door verweerder onweersproken gesteld dat dit rapport een globaal beleidsstuk is dat ziet op een groot gebied en daardoor niet geschikt is voor het vaststellen van een specifiek project als de Noordwesttangent.

2.9. Uit de plantoelichtingen, zoals weergegeven in overweging 2.7.2., en het verhandelde ter zitting komt naar voren dat de verkeersdoorstroming rondom Leeuwarden stagneert, omdat gebruik moet worden gemaakt van de hoofdroutes door Leeuwarden om het regionale en landelijke hoofdwegennet te bereiken. In de voornoemde overweging staat ook

dat volgens de plantoelichtingen de huidige verkeersstructuur in en rondom Leeuwarden het onmogelijk maakt om het verkeersaanbod vlot te kunnen afwikkelen. Met betrekking tot de door appellanten in hun beroepschriften geponeerde stelling dat geen sprake kan zijn van stagnatie, omdat slechts 5% van het verkeer in Leeuwarden doorgaand verkeer is, stelt verweerder zich op het standpunt dat dit percentage ziet op het doorgaand verkeer op alle invalswegen in Leeuwarden. Eén van de doelstellingen van de aanleg van de Noordwesttangent is het ontlasten van de N357, alwaar 16% van het verkeer doorgaand verkeer is, aldus verweerder.

2.9.1. Voorts komt uit de plantoelichtingen, zoals weergegeven in overweging 2.7.2., en het verhandelde ter zitting naar voren dat door de stagnatie rondom Leeuwarden sluipverkeer is ontstaan op het onderliggende wegennetwerk. Volgens verweerder leidt dit tot verkeersonveiligheid, omdat deze wegen niet zijn ingericht voor grote hoeveelheden verkeer dan wel verkeer met een relatief hoge snelheid. Voor zover Milieudefensie stelt dat geen onderzoek is gedaan naar de hoeveelheid sluipverkeer, blijkt uit de stukken dat in 2015 sprake is van 2.700 sluipverkeersbewegingen. Milieudefensie heeft niet aannemelijk gemaakt dat hiervan niet mocht worden uitgegaan. Verweerder heeft zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat, zoals ook in het deskundigenbericht wordt opgemerkt, de aanleg van de Noordwesttangent een oplossing biedt voor het sluipverkeer waardoor de verkeersveiligheid in de regio wordt verbeterd. Het argument van appellanten dat door verlaging van de maximale snelheid op de N357 de verkeersveiligheid ook verbetert, treft geen doel, aangezien de verkeersonveiligheid wordt veroorzaakt door het sluipverkeer. Deze neemt niet af door het verlagen van de snelheid op de N357, op welke weg dit sluipverkeer zich niet bevindt.

2.9.2. Wat betreft de stelling van appellanten dat, voor zover sprake zou zijn van stagnatie, de Noordwesttangent de stagnatieproblemen niet oplost, omdat de aanleg van de Noordwesttangent slechts 15% vermindering van verkeer op de N357 met zich brengt, heeft verweerder zich op het standpunt gesteld dat door de aanleg van de Noordwesttangent een verkeersafname van 26% op de N357 zal optreden. Het sluipverkeer, zoals genoemd in overweging 2.9.1., dat wegens de stagnatie geen gebruik maakt van de N357 moet volgens verweerder ook worden meegerekend. Hierdoor heeft de Noordwesttangent volgens verweerder een duidelijke verkeersreducerende werking. De Afdeling acht dit standpunt niet onaannemelijk.

2.9.3. Voorts blijkt uit de plantoelichtingen, zoals weergegeven in overweging 2.7.2., en het verhandelde ter zitting dat het noorden van Fryslân thans slecht bereikbaar is. Door de slechte bereikbaarheid trekken bestaande bedrijven weg en vestigen zich geen nieuwe bedrijven in de regio. Het standpunt van verweerder dat de aanleg van de Noordwesttangent een economische impuls voor de regio met zich brengt, acht de Afdeling niet onaannemelijk. Verweerder heeft hierbij betekenis kunnen toekennen aan de Regiovisie, zoals genoemd in overweging 2.7.4., waarin goede bereikbaarheid als een voorwaarde wordt gesteld voor economische ontwikkeling.

2.9.4. Voor zover appellanten stellen dat op grond van het voorontwerp van het Streekplan Fryslân 2007 in het gebied geen economische ontwikkeling mag plaatsvinden, overweegt de Afdeling dat, wat daar ook van zij en daargelaten de juridische status van een voorontwerp, ten tijde van het nemen van de bestreden besluiten dit Streekplan nog niet in werking was getreden. Verweerder heeft derhalve zijn besluitvorming daaromtrent terecht gebaseerd op het Streekplan Friesland 1994. Voorts is, zoals verweerder ook ter zitting naar voren heeft gebracht, gebleken dat zowel het Streekplan Friesland 1994 als het Streekplan Fryslân 2007 in de aanleg van de Noordwesttangent voorzien.

2.9.5. Verweerder heeft zijn standpunt dat het verkeer op de wegen in Noord-Fryslân voorlopig alleen maar zal toenemen gebaseerd op de verwachte verkeersintensiteiten voor het jaar 2015 die zijn opgenomen in de deelrapportage "Effectbeschrijving" van het MER en de plantoelichtingen. Uit deze deelrapportage blijkt dat de verwachte verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op prognoses omtrent de (beroeps)bevolking, waarin cijfers zijn gebruikt die betrekking hebben op het noordelijk deel van Fryslân. Hierbij is aangesloten bij het rapport genoemd in overweging 2.7.5.. Uit dit rapport volgt dat een daling van de bevolking in Noord-Fryslân zal intreden in 2046 en een daling van de beroepsbevolking in Noord-Fryslân in 2021. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit rapport zodanige onjuistheden bevat of leemten in kennis vertoont, dat verweerder dit niet bij zijn besluitvorming heeft mogen betrekken. Hierbij betreft de Afdeling dat de cijfers omtrent prognoses van de (beroeps)bevolking die appellanten noemen en welke ook staan in het rapport genoemd in overweging 2.7.5., betrekking hebben op heel Fryslân, terwijl de weg wordt aangelegd voor het noorden van Fryslân. Verweerder heeft in redelijkheid kunnen uitgaan van de cijfers die voor het noorden van Fryslân gelden.

2.9.6. Hetgeen appellanten overigens hebben aangevoerd met betrekking tot het afnemen van automobilititeit, als gevolg van het stijgen van de olieprijs, het eventueel invoeren van de kilometerheffing en het overbrengen van de productie naar lage lonen landen, zijn zodanig onzekere toekomstige factoren dat verweerder daar in redelijkheid bij de besluitvorming geen rekening mee hoefde te houden.

2.9.7. Voor zover appellanten stellen dat geen behoefte is aan de Noordwesttangent, omdat de bestaande weg beter kan worden benut, onder meer door het gebruik van de busbaan door auto's met meerdere inzittenden en een verlenging van deze busbaan, overweegt de Afdeling dat verweerder zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het beter benutten van de bestaande weg voldoende in het MER is onderzocht. Daarbij bleek dat het invoeren van enige maatregelen een kleine toename van het gebruik van de fiets en openbaar vervoer met zich brengt, maar dat de afname van het verkeer op de N357 en de stadsrondweg van Leeuwarden ten gevolge daarvan relatief beperkt is. Tevens acht de Afdeling van belang, dat in de in overweging 2.7.7. genoemde passage uit het deskundigenbericht is opgemerkt, dat de maatregelen die moesten leiden tot alternatieven voor autogebruik hebben geleid tot wisselend succes. Deze stelling van appellanten faalt derhalve.

2.9.8. Naar het oordeel van de Afdeling geeft het in beroep aangevoerde onvoldoende aanleiding voor het oordeel dat verweerder zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat met de aanleg van de Noordwesttangent in een behoefte wordt voorzien. Verweerder heeft in redelijkheid bij zijn besluiten kunnen betrekken dat, zoals ook in het deskundigenbericht staat, het beter benutten van de bestaande infrastructuur slechts een gering probleemoplossend vermogen heeft.

2.9.9. Voorts heeft de stichting niet aannemelijk gemaakt dat het fysiek niet mogelijk is om de weg aan te leggen. De enkele stelling dat voor de aanleg van de Noordwesttangent wegen dan wel waterwegen worden doorkruist, is daartoe onvoldoende.

Geluidhinder

Het standpunt van Milieudefensie

2.10. Milieudefensie vreest voor geluidhinder door cumulatie van verschillende geluidsbronnen. Zij voert hiertoe aan dat de Noordwesttangent vlakbij de N383 en de

vliegbasis Leeuwarden is voorzien. In dit verband stelt zij dat een aantal woningen binnen de geluidszone van de Noordwesttangent en binnen de 35 KE-contour van het vliegveld Leeuwarden staat en dat verweerder in dit verband niet zorg heeft gedragen voor een onderlinge afstemming en evenmin maatregelen heeft genomen op grond van artikel 157 Wet geluidhinder (hierna: Wgh) oud. Deze cumulatie van geluid heeft een negatieve invloed op het woon- en leefklimaat van de bewoners, aldus Milieudefensie.

Het standpunt van verweerder

2.11. Verweerder heeft zich op het standpunt gesteld dat binnen de geluidszone van de Noordwesttangent een akoestisch onderzoek is uitgevoerd en dat daaruit blijkt dat binnen de geluidszone van de aan te leggen weg nergens de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden.

Voorts stelt verweerder dat het luchtvaartgeluid maatgevend is, zodat de geluidbelasting vanwege de aan te leggen weg wegvalt tegen de geluidbelasting vanwege het luchtverkeer. Hieruit volgt volgens verweerder dat de aanleg van de Noordwesttangent niet leidt tot een onaantvaardbare geluidbelasting.

Vaststelling van de feiten

2.12. Bij haar oordeelsvorming gaat de Afdeling uit van de volgende als vaststaand aangenomen gegevens.

2.12.1. Het provinciebestuur van Fryslân heeft op grond van de Wgh akoestische onderzoeken laten uitvoeren door Goudappel Coffeng BV. Deze onderzoeken hebben geresulteerd in de rapporten "Akoestisch onderzoek aanleg Noordwesttangent" van 30 maart 2004 en "Reconstructie rotonde N357 bij Stiens, Akoestische consequenties gewijzigd ontwerp, 2005" van 18 maart 2005. In het eerstgenoemde rapport van 30 maart 2004 staat dat in het onderzoek het voorkeursalternatief van de m.e.r.-procedure verder wordt uitgewerkt en dat ter plaatse van de bestaande woningen die langs het tracé zijn gesitueerd nergens de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden. In het rapport van 18 maart 2005 staat dat het onderzoek zich richt op het ombouwen van het bestaande kruispunt in de provinciale weg N357 met de N393 en de Juckemaleane in een rotonde. In het rapport van 18 maart 2005 staat dat als gevolg van meer verkeer op de Juckemaleane de geluidsbelasting zal toenemen met 2 dB(A) of meer en dat daarom het geluidsreducerende wegdektype Micropave moet worden toegepast, waardoor ontoelaatbare geluidstoenames worden voorkomen. In de conclusie van het rapport van 18 maart 2005 staat dat het nieuwe ontwerp niet leidt tot toenames van de geluidbelastingen met 2 dB(A) of meer ten opzichte van de grenswaarde.

2.12.2. Verweerder heeft bij zijn reactie op het deskundigenbericht een notitie van Goudappel Coffeng BV van 20 maart 2007 gevoegd. Hierin staat dat in het planproces van de Noordwesttangent de methode Miedema bewust niet is toegepast. De belangrijkste reden hiervoor is dat de methode Miedema niet geschikt is voor cumulatie van geluid afkomstig van geluidsbronnen met een sterk wisselend karakter, zoals vliegvelden die gebruikt worden door straaljagers, sportvliegtuigen of helikopters. De vliegbasis Leeuwarden is een militair vliegveld dat alleen wordt gebruikt door straaljagers en helikopters, aldus voornoemde notitie.

2.12.3. Ingevolge artikel 74, eerste lid, onder b, sub 3, van de Wgh oud heeft de Noordwesttangent een geluidszone van 250 meter.

In artikel 157, eerste lid, Wgh oud was, voor zover thans van belang, bepaald dat indien afdeling 2 van hoofdstuk VI van deze wet of van het krachtens deze onderdelen bepaalde van

toepassing is op woningen gelegen in twee of meer aanwezige of toekomstige geluidszones als bedoeld in artikel 53, 74 en 107 van deze wet en artikel 25a van de Luchtvaartwet, gedeputeerde staten ervoor zorg dragen dat voldoende aandacht wordt geschonken aan de noodzakelijke onderlinge afstemming en samenhang van de onderscheiden te treffen maatregelen.

Het oordeel van de Afdeling

2.13. Op 1 januari 2007 zijn de gewijzigde Wet geluidhinder en het gewijzigde Besluit geluidhinder in werking getreden. Uit het daarbij behorende overgangsrecht volgt dat het recht zoals dat gold vóór de inwerkingtreding van deze gewijzigde Wet geluidhinder en het gewijzigde Besluit geluidhinder op dit geding van toepassing blijft.

2.13.1. Niet in geschil is dat ten gevolge van de Noordwesttangent ter plaatse van de woningen langs het tracé nergens de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden. Niettemin dient in het kader van de goede ruimtelijke ordening te worden beoordeeld of en in hoeverre het woon- en leefklimaat door cumulatieve geluidhinder vanwege de Noordwesttangent en de vliegbasis Leeuwarden zal worden beïnvloed. In het onderhavige geval staat een aantal woningen binnen de geluidszone vanwege de weg en de 35 KE contour van de vliegbasis Leeuwarden. Uit de stukken en het verhandelde ter zitting blijkt dat verweerder zich op het standpunt heeft gesteld dat in dit geval het luchtvaartgeluid maatgevend is en dat het lawaai vanwege de Noordwesttangent wegvalt tegen het luchtvaartgeluid. Milieudefensie heeft niet aannemelijk gemaakt dat verweerder hier niet van mocht uitgaan.

Aantasting cultuurlandschap en archeologische waarden

Het standpunt van appellanten

2.14. Appellanten vrezen dat de aanleg van de Noordwesttangent zorgt voor een ernstige aantasting van het cultuurhistorisch landschap. Zij stellen zich hierbij op het standpunt dat het plangebied nu een nog ongeschonden landschap is met grote archeologische en cultuurhistorische waarden. Hierbij betrekken zij het rapport van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie m.e.r.) waarin volgens appellanten staat dat de aanleg van de weg ernstige schade toebrengt aan de landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

Milieudefensie voert voorts aan dat het plangebied is aangewezen als Belvédèregebied en dat sprake is van strijd met het Verdrag van Malta.

Het standpunt van verweerder

2.15. Verweerder erkent dat het gekozen tracé een waardevol landschapsgebied doorsnijdt, maar stelt zich op het standpunt dat het gekozen tracé optimaal recht doet aan de blijvende herkenbaarheid van de historisch-geografische structuurelementen in het landschap en de samenhang daartussen, nu de dijken haaks zullen worden doorsneden en het tracé op maaiveldhoogte zal worden uitgevoerd. Hierdoor is de negatieve invloed op het landschap beperkt en aanvaardbaar, aldus verweerder.

Met betrekking tot de archeologische waarden merkt verweerder op dat deze zijn onderzocht in het MER en dat voor zover nodig, documentatie heeft plaatsgevonden. Bovendien wordt volgens verweerder bij de aanleg van de weg gehandeld overeenkomstig het door de provinciaal archeoloog opgestelde Programma van Eisen.

Vaststelling van de feiten

2.16. Bij haar oordeelsvorming gaat de Afdeling uit van de volgende als vaststaand aangenomen gegevens.

2.16.1. In de bestreden besluiten staat dat het tracé een gebied doorsnijdt met cultuurhistorisch waardevolle landschapskenmerken, gerelateerd aan de ontstaansgeschiedenis, te weten de vorming van de Middelsee en de bedijking en ontginning daarvan.

2.16.2. In artikel 3 "Verkeersdoeleinden", derde lid, van de voorschriften van de plannen is, voor zover van belang, bepaald dat het college van burgemeester en wethouders nadere eisen kan stellen aan de plaats en afmetingen van de bebouwing om te voorkomen dat een onevenredige aantasting van het landschaps- en bebouwingsbeeld plaatsvindt.

In artikel 4 "Agrarische doeleinden", derde lid, van de voorschriften van het bestemmingsplan "Noordwesttangent Menaldumadeel" is eveneens de mogelijkheid opgenomen voor het college van burgemeester en wethouders om nadere eisen te stellen ter voorkoming van onevenredige aantasting van het landschaps- en bebouwingsbeeld.

2.16.3. In de plantoelichtingen staat onder meer dat bij de uitwerking van het tracé in hoge mate rekening is gehouden met landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Zo worden belangrijke landschappelijke structuren (zoals dijken) haaks doorsneden. Ook ligt het tracé op maaiveld, zodat de weg het open landschap zo min mogelijk verstoort.

Voorts staat in de plantoelichtingen dat het landschap van de voormalige Middelsee zeer open is. De historische bebouwingslinten op de kwelderwallen zijn meer gesloten en kleinschaliger van aard. In het groenplan voor de Noordwesttangent worden de bestaande historische elementen geaccentueerd met beplanting, terwijl het tracé door de Middelsee juist open blijft, aldus de plantoelichtingen.

2.16.4. Uit de Friese Archeologische Monumenten Kaart Extra (hierna: FAMKE) volgt volgens de plantoelichtingen dat aan alle zijden van de plangebieden terreinen met bekende archeologische waarden aanwezig zijn. In de plangebieden zijn geen terreinen van archeologische waarden gesitueerd. Voor de periode IJzertijd tot Middeleeuwen geldt voor het gebied een middelmatige tot hoge verwachtingswaarde. Op de FAMKE is aangegeven dat voor de plannen een karterend booronderzoek moet worden uitgevoerd om te voorkomen dat tijdens de planuitvoering archeologische resten worden verstoord, aldus de plantoelichtingen.

2.16.5. Het provinciebestuur heeft in het kader van het MER aan RAAP Archeologisch Adviesbureau opdracht gegeven om de cultuurhistorische waarden in de plangebieden te onderzoeken. Dit heeft geleid tot de rapporten "Quick-scan Noordwest tangent, RAAP-rapport 808, 2002" van 28 mei 2002, "Onderzoeksgebied Noordwesttangent - Beetgumermolen, RAAP-rapport 964" van 10 december 2003 en "Onderzoeksgebied Noordwesttangent - tracédeel Menamerdyk/Westergoawei - Ingelumerdyk, RAAP-notitie 1112" van 21 april 2005. De resultaten van deze onderzoeken zijn in de plantoelichtingen opgenomen. Hierin staat dat binnen het tracé booronderzoek is verricht. Binnen het plangebied in de gemeenten Leeuwarderadeel en Het Bildt zijn geen archeologische vindplaatsen aangetroffen. In het plangebied in de gemeente Menaldumadeel zijn wel archeologische vindplaatsen aangetroffen, welke voor een groot deel zijn gedocumenteerd dan wel zullen worden gedocumenteerd. Nader onderzoek is in het algemeen niet nodig, maar voor zover nader onderzoek nodig is, zullen de werkzaamheden ter plaatse onder archeologische begeleiding

worden uitgevoerd. Daartoe wordt een Programma van Eisen opgesteld dat door een provinciale archeoloog zal worden getoetst, aldus de plantoelichtingen.

2.16.6. In de deelrapportage "Effectbeschrijving" van het MER staat, voor zover hier van belang, dat uit de integrale beschouwing van de aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie geconcludeerd kan worden dat tracéalternatief 8 de structuren in het landschap en de cultuurhistorische waarden die daar onlosmakelijk mee zijn verbonden, niet aantast. Tracéalternatief 8 zorgt volgens voornoemde deelrapportage zelfs voor het meer manifest worden van deze waarden.

2.16.7. De Commissie m.e.r. heeft naar aanleiding van het MER een toetsingsadvies opgesteld, kenmerk 1101-99, gedateerd 12 juni 2003. Hierin staat dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is, waardoor goede en bruikbare informatie beschikbaar is gekomen om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming. Voorts heeft de Commissie een positief oordeel gegeven over het MER en daarnaast enige opmerkingen gemaakt waarmee de Commissie m.e.r. hoopt een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

2.16.8. Het Fries terpengebied is in de rijksnota "Belvédère, beleidsnota over de relatie tussen cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting" van juli 1999 (hierna: nota Belvédère) aangewezen als belvédèregebied. Met de nota Belvédère wordt beoogd de cultuurhistorische identiteit sterker richtinggevend te laten zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling. De plangebieden liggen volgens het MER, deelrapportage "Probleemanalyse" binnen het Fries terpengebied.

Het oordeel van de Afdeling

2.17. De omstandigheid dat op grond van rijksbeleid rekening moet worden gehouden met cultuurhistorische waarden betekent niet dat ruimtelijke ingrepen in het landschap geheel moeten worden uitgesloten.

Uit de archeologische paragrafen in de plantoelichtingen, uit de conclusies van het MER, zoals weergegeven in overweging 2.16.6. en uit de rapporten genoemd in overweging 2.16.5. blijkt dat de cultuurhistorische en archeologische waarden van de plangebieden bij het opstellen van de plannen zijn betrokken.

De aanleg van de Noordwesttangent brengt een aantasting van het landschap met zich. Uit de stukken blijkt dat het gekozen tracé zoveel mogelijk recht doet aan het cultuurhistorische landschap door dijken haaks te snijden en de weg uit te voeren op maaiveldniveau. Voorts voorzien de voorschriften van de plannen in de mogelijkheid tot het stellen van nadere eisen om onevenredige aantasting van het landschapsbeeld te voorkomen en worden tevens de bestaande historische elementen met het groenplan geaccentueerd, terwijl het tracé door de Middelsee open blijft. Gelet op het voorgaande heeft verweerder zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de aantasting van het landschap niet zodanig ernstig is dat daaraan doorslaggevende betekenis moet worden toegekend.

Anders dan Milieudefensie stelt volgt uit het Verdrag van Malta (Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologische erfgoed), wat ook zij van de juridische status van dit verdrag, niet dat archeologische waarden in de grond behouden moeten blijven. Wel brengt dit Verdrag mee dat zorgvuldig met archeologische waarden moet worden omgegaan en dat deze waarden zo veel mogelijk moeten worden ontzien. Als er gebouwd gaat worden dient eerst een zorgvuldige inventarisatie en documentatie plaats te vinden, zodat verstoring van archeologische waarden kan worden voorkomen. Gelet op hetgeen is overwogen in 2.16.5. is

voldoende onderzoek gedaan naar de archeologische waarden in het gebied. De Afdeling ziet geen reden voor het oordeel dat verweerder zich niet op deze onderzoeken mocht baseren. Tevens is een Programma van Eisen opgesteld dat door een provinciaal archeoloog zal worden getoetst. Voorts hebben appellanten geen feiten of omstandigheden aangevoerd die aanleiding geven voor het oordeel dat het MER, waaraan door de Commissie m.e.r een positief advies is gegeven, zodanige onjuistheden bevat of leemten in kennis vertoont dat verweerder zich hierop bij zijn besluitvorming omtrent de aantasting van het cultuurlandschap niet heeft kunnen baseren. Gelet hierop heeft verweerder zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat zorgvuldig met de archeologische waarden zal worden omgegaan en dat deze waarden zo veel mogelijk zullen worden ontzien.

Flora en fauna

Het standpunt van appellanten

2.18. Appellanten vrezen aantasting van de weidevogelpopulatie in het vogelgebied "Cleyn Alserd" en in de omliggende weilanden. In dit verband voeren zij aan dat de grens van 44 dB(A) in het vogelgebied wordt overschreden waardoor verstoring van de weidevogels door geluidhinder optreedt. Milieudefensie voert tevens aan dat ten onrechte geen rekening is gehouden met visuele hinder veroorzaakt door licht en beweging op de aan te leggen weg en de te verwachten extra verkeersbewegingen op de N383. Milieudefensie stelt zich tevens op het standpunt dat door de aanleg van de weg een barrièrewerking optreedt voor reeën en meervleermuizen.

Het standpunt van verweerder

2.19. Verweerder stelt zich op het standpunt dat verstoring van broedvogels optreedt bij een geluidbelasting boven de 44 dB(A) en dat dit bij de nieuw aan te leggen weg betekent dat binnen een bandbreedte van 83 meter verstoring ten gevolge van geluidhinder optreedt. Nu Cleyn Alserd op grotere afstand van de nieuw aan te leggen weg ligt, is daar geen verstoring door geluidhinder te verwachten, aldus verweerder. Tevens wordt bij de uitvoering van de weg gebruik gemaakt van geluidsreducerend asfalt, van een verlichtingstype, dat het licht zo veel mogelijk bundelt en wordt een geluidswal aangelegd langs de N383 ter hoogte van Cleyn Alserd, aldus verweerder.

Verweerder meent dat de dichtheid van weidevogels buiten Cleyn Alserd zo klein is dat niet te verwachten is dat de weidevogels in hun bestaan worden bedreigd. Voorts stelt hij dat de nieuwe weg haaks op de N383 komt te staan, zodat niet valt in te zien op welke manier de vogels ingesloten tussen deze twee wegen zitten. Verweerder onderkent het gevaar voor overstekende reeën, maar stelt daarbij dat dit gevaar zich bij elke tracékeuze zal voordoen en dat het gevaar zo veel mogelijk zal worden beperkt door maatregelen te treffen in overleg met de plaatselijke wildbeheereenheden.

Vaststelling van de feiten

2.20. Bij haar oordeelsvorming gaat de Afdeling uit van de volgende als vaststaand aangenomen gegevens.

2.20.1. In de deelrapportage "Probleemanalyse" van het MER staat dat het studiegebied niet nabij of in een speciale beschermingszone of in de ecologische hoofdstructuur ligt. De waarde van de fauna in het studiegebied is gebaseerd op gegevens van de Vereniging voor Onderzoek Flora en Fauna (VOFF) en gegevens van SOVON-vogelonderzoek Nederland. Deze gegevens zijn aangevuld met gegevens uit verspreidingsatlassen.

In de deelrapportage "Effectbeschrijving" van het MER staat dat de waarde van de fauna ter plaatse van de tracéalternatieven in zowel de huidige situatie als in potentieel opzicht vrij gering is. Voorts staat in het MER dat tracéalternatief 8 en de aansluiting daarvan op de N383 in de nabijheid van een vogelrijk gebied liggen in de Engelum polder. Volgens het MER is de afstand tussen de N383 en de Noordwesttangent echter dusdanig groot dat geluid en wegverlichting naar verwachting niet zullen leiden tot biotoopverlies.

2.20.2. In het deskundigenbericht staat dat bij de aanleg van de weg geluidsreducerend asfalt zal worden toegepast en dat tevens een geluidswal met een hoogte van 1 meter zal worden aangelegd. De geluidswal komt te liggen ten oosten van de N383, en tussen de aansluiting met de Noordwesttangent en de oversteek bij Engelum.

In het deskundigenbericht staat verder dat weidevogels, zoals de grutto en de tureluur, jaarlijks terugkeren naar hetzelfde gebied om daar te nestelen, maar dat geen gebruik wordt gemaakt van hetzelfde nest als het voorafgaande jaar. Daarom zijn deze vogels te typeren als vogels zonder een vaste verblijfplaats, waarvoor tijdens het broedseizoen geen vrijstelling of ontheffing kan worden verleend maar waarbij, indien de werkzaamheden buiten het broedseizoen worden uitgevoerd, de verbodsbepalingen van de Ffw niet worden overtreden en dus ook geen ontheffing of vrijstelling is vereist, aldus het deskundigenbericht. Vervolgens staat in het deskundigenbericht dat de gemeentebesturen en het provinciebestuur hebben aangegeven dat de werkzaamheden voor de aanleg van de Noordwesttangent buiten het broedseizoen plaatsvinden.

2.20.3. In het deskundigenbericht staat dat op een afstand van minimaal 850 meter van de plangebieden een kolonie van meervleermuizen aanwezig is en dat de vermoedelijke trekroute tussen de kolonieplaats en het jachtgebied van de meervleermuizen niet door het tracé wordt doorsneden.

2.20.4. Voorts staat in het deskundigenbericht dat de reeënpopulatie mogelijk wordt verstoord door de aanleg van de weg. Maatregelen om dit te voorkomen kunnen dan wenselijk zijn. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn de inrichting van routes en de aanleg van passages in combinatie met de plaatsing van schermen en/of beplanting van bermen, aldus het deskundigenbericht.

2.20.5. Naar aanleiding van het deskundigenbericht en het verzoek van Milieudefensie van 8 januari 2007 om een voorlopige voorziening heeft verweerder aan Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven de bevindingen ten aanzien van geluid nader te onderzoeken. Dit heeft geresulteerd in de notitie "Akoestische gevolgen N383 en Noordwesttangent, Nadere analyse verzoekschrift Vereniging Milieudefensie 8 januari 2007" van 18 januari 2007. Hierin staat dat met de toename van de verkeersdruk op de N383 in de planvorming rekening is gehouden door het toepassen van geluidsreducerend asfalt. Voorts staat in deze notitie dat de toename van het geluidsniveau door verhoging van de maximum snelheid van 80 naar 100 km/uur teniet wordt gedaan door de aanleg van een geluidswal. Op deze manier blijft volgens de notitie het geluidsniveau vanaf de N383 op het niveau van de huidige situatie. Tevens staat in deze notitie dat uit berekeningen blijkt dat ten gevolge van de Noordwesttangent in het gebied Cleyn Alserd het geluidniveau voldoet aan de 44 dB(A).

2.20.6. Ingevolge artikel 10 van de Flora- en faunawet (hierna: Ffw) is het verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, opzettelijk te verontrusten.

Op grond van artikel 11 van de Ffw 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.
Het oordeel van de Afdeling

2.21. Cley Alserd is niet aangewezen als Speciale Beschermingszone in de zin van de richtlijn 79/409/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 2 april 1979 inzake het behoud van de vogelstand (Vogelrichtlijn). Evenmin bevinden zich in de plangebieden of de nabije omgevingen daarvan gebieden die zijn aangewezen (of aangemeld) als speciale beschermingszone, dan wel beschermd natuurmonument ingevolge de Vogel- of Habitatrichtlijn en de natuurbeschermingswet.

2.21.1. De vraag of voor de uitvoering van de bestemmingsplannen ten aanzien van de rondom het wegtracé voorkomende weidevogels en meervleermuizen een vrijstelling geldt, dan wel een ontheffing op grond van de Ffw nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komt in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Ffw. Dat doet er niet aan af dat verweerder geen goedkeuring aan de plannen had kunnen verlenen, indien en voor zover hij op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid van de plannen in zoverre in de weg staat.

2.21.2. De plannen brengen een verandering in het leefgebied van de vogels met zich. Echter, niet ieder plan dat tot gevolg heeft dat een beschermde diersoort zich moet aanpassen aan de veranderde omgeving, moet worden aangemerkt als een opzettelijke verontrusting in de zin van de Ffw. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat de aanleg van de weg leidt tot een opzettelijke verontrusting in de zin van artikel 10 van de Ffw. Hierbij wordt betekenis toegekend aan het feit dat, zoals ook in het deskundigenbericht staat vermeld, de grutto en de tureluur vogels zijn zonder vaste verblijfplaats, dat de vogeldichtheid rondom het wegtracé laag is en dat in de omgeving van de plangebieden voldoende weidegronden voor deze vogels beschikbaar zijn. Hierbij is tevens van belang dat ter hoogte van Cley Alserd een geluidswal wordt aangelegd, dat geluidsreducerend asfalt wordt toegepast en dat een verlichtingstype wordt gebruikt dat het licht zoveel mogelijk bundelt. Appellanten hebben voorts niet aannemelijk gemaakt dat het rapport van Goudappel Coffeng van 18 januari 2007 zodanige onjuistheden bevat of leemten in kennis vertoont, dat verweerder zich hierop niet heeft mogen baseren.

Verder is gebleken dat, indien de werkzaamheden buiten het broedseizoen worden uitgevoerd, het verbod van artikel 11 van de Ffw niet wordt overtreden.

2.21.3. Ten aanzien van de meervleermuis overweegt de Afdeling als volgt. Uit de overwegingen 2.20.1. en 2.20.3. blijkt dat deze soort voorkomt op een afstand van minimaal 850 meter buiten de plangebieden en dat deze noch in de plangebieden jaagt, noch de plangebieden gebruikt als trekroute. Hieruit volgt dat verweerder zich in navolging van de gemeenteraad in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat geen negatief effect voor de meervleermuis behoeft te worden verwacht.

2.21.4. Uit de stukken blijkt dat in de plangebieden de ree voorkomt. Gelet op de stukken blijkt dat maatregelen zullen worden genomen in overleg met de plaatselijke wildbeheereenheden om het gevaar voor de reeën zoveel mogelijk te beperken. De voorliggende plannen sluiten deze maatregelen niet uit.

2.21.5. Gezien het vorenstaande is niet te verwachten dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid van de plannen in de weg zal staan.

Luchtkwaliteit

Het standpunt van Milieudefensie

2.22. Milieudefensie stelt in beroep dat door de aanleg van de Noordwesttangent niet wordt voldaan aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 (hierna: Blk 2005).

Het standpunt van verweerder

2.23. Verweerder stelt zich op het standpunt dat de luchtkwaliteit in de plangebieden is onderzocht en dat ruimschoots aan het gestelde in het Blk 2005 wordt voldaan.

Vaststelling van de feiten

2.24. Bij haar oordeelsvorming gaat de Afdeling uit van de volgende als vaststaand aangenomen gegevens.

2.24.1. In het kader van het opstellen van de plannen heeft BügelHajema Adviseurs onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit in de plangebieden. De resultaten hiervan zijn in de plantoelichtingen en bijlage 1 bij de plannen weergegeven. Met het rekenmodel CAR II versie 4.0 is voor de jaren 2005, 2010 en 2015 berekend of de grenswaarden, genoemd in het Blk 2005 worden overschreden. Uit het onderzoek komt naar voren dat de in het Blk 2005 opgenomen grenswaarden niet worden overschreden.

Het oordeel van de Afdeling

2.25. Uit het onderzoek naar de luchtkwaliteit in de plangebieden blijkt dat tengevolge van de plannen geen van de in het Blk 2005 genoemde grenswaarden wordt overschreden. In hetgeen Milieudefensie heeft aangevoerd bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat het onderzoek met betrekking tot de luchtkwaliteit in de plangebieden onjuistheden bevat dan wel leemten in kennis vertoont. Gelet hierop heeft verweerder zich terecht op het standpunt gesteld dat door verwezenlijking van de plannen de grenswaarden van het Blk 2005 niet worden overschreden.

Conclusie

2.26. Gezien het vorenstaande heeft verweerder zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de plannen niet in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening.

In hetgeen appellanten hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de bestreden besluiten anderszins zijn voorbereid of genomen in strijd met het recht. De beroepen zijn ongegrond.

Proceskosten

2.27. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

verklaart de beroepen ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. J.C.K.W. Bartel, Voorzitter, en mr. H.P.J.A.M. Hennekens en mr. J.G.C. Wiebenga, Leden, in tegenwoordigheid van mr. S. Langeveld, ambtenaar van Staat.

w.g. Bartel w.g. Langeveld

Voorzitter ambtenaar van Staat
Uitgesproken in het openbaar op 15 augustus 2007
280-533.