

Uitspraak 201210640/1/R1

DATUM VAN UITSPRAAK	woensdag 11 september 2013
TEGEN	` de raad van de gemeente Gennepe
PROCEDURESOORT	Eerste aanleg - meervoudig
RECHTSGEBIED	Ruimtelijke-ordeningskamer - Bestemmingsplannen Limburg

201210640/1/R1.

Datum uitspraak: 11 september 2013

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. De vereniging Vereniging Geen Zand Erover, gevestigd te Milsbeek, gemeente Gennepe, en anderen,
 2. [appellante sub 2], wonend te Milsbeek, gemeente Gennepe,
- en

de raad van de gemeente Gennepe,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 17 september 2012 heeft de raad het bestemmingsplan "Reconstructie N271 2011" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben de vereniging en anderen en [appellante sub 2] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht.

De vereniging en anderen en [appellante sub 2] hebben hun zienswijze daarop naar voren gebracht.

De vereniging en anderen en [appellante sub 2] hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 12 augustus 2013, waar de vereniging en anderen, vertegenwoordigd door [secretaris], [voorzitter] en [bestuurslid], [appellante sub 2], bijgestaan door [gemachtigde], en de raad, vertegenwoordigd door F.J.S. van Driel, werkzaam bij de gemeente, en C. Gurian, werkzaam bij de provincie Limburg, zijn verschenen.

Overwegingen

1. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan heeft de raad beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De Afdeling toetst deze beslissing terughoudend. Dit betekent dat de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden beoordeelt of aanleiding bestaat voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Voorts beoordeelt de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden of het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht.

2. Het beroep van [appellante sub 2] voor zover gericht tegen de vaststelling van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - pleisterplaats", steunt - zoals de raad terecht opmerkt - niet op een bij de raad naar voren gebrachte zienswijze. Ingevolge artikel 8.2, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro), zoals deze bepaling luidde ten tijde van belang, in samenhang gelezen met artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb), kan door een belanghebbende geen beroep worden ingesteld tegen onderdelen van het besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan waarover hij tegen het ontwerpplan

geen zienswijze naar voren heeft gebracht, tenzij hem redelijkerwijs niet kan worden verweten dit te hebben nagelaten.

Deze omstandigheid doet zich niet voor. Hierbij betreft de Afdeling dat [appellante sub 2] niet aannemelijk heeft gemaakt dat haar namens de raad is meegedeeld dat de pleisterplaats slechts zou bestaan uit een informatiebord en parkeervoorzieningen voor het museum De Oude Pottenbakkerij. Voorts is in dit verband van belang dat in de publicatie met betrekking tot de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan "Reconstructie N271 2011" staat dat het bestemmingsplan onder meer voorziet in de aanleg van een pleisterplaats, dat uit artikel 4, lid 4.2.1, van de ontwerpplanregels volgt dat ter plaatse van de pleisterplaats een kiosk is toegestaan en dat in de ontwerpplantoelichting een paragraaf is opgenomen met als titel "4.2.2 Aanleg pleisterplaats" waarin staat dat ter plaatse een kiosk mogelijk is.

Het beroep van [appellante sub 2] is in zoverre niet-ontvankelijk.

3. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen (onder meer in de uitspraak van 25 juli 2012 in zaak nr. 201111923/1/A1; www.raadvanstate.nl) kunnen, behoudens in geschillen waar de wet anders bepaalt, ook na afloop van de beroepstermijn en, indien die termijn is gegeven, na de termijn als bedoeld in artikel 6:6 van de Awb, nieuwe gronden worden ingediend, zij het dat die mogelijkheid wordt begrensd door de goede procesorde. Voor het antwoord op de vraag of de goede procesorde zich daartegen verzet, zijn in het algemeen bepalend een afweging van de proceseconomie, de reden waarom de desbetreffende beroepsgrond pas in een laat stadium is aangevoerd, de mogelijkheid voor de andere partijen om adequaat op die beroepsgrond te reageren en de processuele belangen van de partijen over en weer. In zaken waarin de Afdeling de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak heeft verzocht om een deskundigenbericht uit te brengen, wordt het indienen van nieuwe beroepsgronden later dan drie weken nadat dit verzoek is verzonden in ieder geval in strijd met de goede procesorde geacht. In dit geval heeft de Afdeling bij brief van 23 januari 2013 verzocht om een deskundigenbericht uit te brengen. Tijdens het bezoek van de deskundigen op 20 februari 2013 hebben de vereniging en anderen en [appellante sub 2] als nieuwe beroepsgrond aangevoerd dat zij vrezen voor de milieuhygiënische gevolgen van de reconstructie - waaronder een toename van de geluidbelasting, een verslechtering van de luchtkwaliteit en een toename van trillinghinder - mede doordat vrachtwagens bij de rotonde moeten afremmen en weer optrekken. Nu deze beroepsgrond meer dan drie weken na het verzoek om het uitbrengen van een deskundigenbericht is gedaan, dient deze beroepsgrond wegens strijd met een goede procesorde buiten beschouwing te blijven.

4. Het bestemmingsplan is opgesteld in het kader van het voornemen van het provinciebestuur van Limburg om een gedeelte van de N271 ter hoogte van Milsbeek, gemeente Gennepe, te reconstrueren. Daar waar de Zwarteweg op de N271 uitkomt, zal een rotonde worden aangelegd ter verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming op de N271. Tegelijk met de verkeerskundige reconstructie van de weg kan ter hoogte van de nieuwe rotonde een pleisterplaats worden aangelegd. Daarnaast wordt aan de Zwarteweg de bouw van een nieuwe woning mogelijk gemaakt.

5. De vereniging en anderen en [appellante sub 2] voeren aan dat zij in strijd met artikel 7:2, eerste lid, van de Awb niet in de gelegenheid zijn gesteld te worden gehoord.

5.1. Ingevolge artikel 3.8, eerste lid, van de Wro is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Awb, de uniforme openbare voorbereidingsprocedure, van toepassing. Deze procedure kent niet de verplichting voor het bevoegd gezag om degenen die zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan naar voren hebben gebracht, voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan te horen. Artikel 7:2, eerste lid, van de Awb is voorts van toepassing op de bezwaarschriftprocedure en niet op de uniforme openbare voorbereidingsprocedure. Het betoog faalt.

6. De vereniging en anderen stellen dat de raad heeft gehandeld in strijd met het verbod van détournement de pouvoir, als opgenomen in artikel 3:3 van de Awb. In dit verband voeren zij aan dat de raad weliswaar stelt dat met de voorziene rotonde wordt beoogd de verkeersveiligheid te verbeteren, maar dat de daadwerkelijke doelen van de realisering van de rotonde de behartiging van de belangen van [bedrijf] en het in ruil daarvoor te ontvangen geldbedrag zijn.

6.1. Ingevolge artikel 3:3 van de Awb gebruikt het bestuursorgaan de bevoegdheid tot het nemen van een besluit niet voor een ander doel dan waarvoor die bevoegdheid is verleend.

6.2. Blijkens de plantoelichting is het bestemmingsplan opgesteld ten behoeve van de reconstructie van de N271 met als doel het verbeteren van de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer. Gebruikers van de N271, waaronder vrachtverkeer van [bedrijf], hebben uiteraard belang bij een verbetering van de doorstroming van het verkeer. Niet valt in te zien dat het bestemmingsplan daarom zou zijn vastgesteld in strijd met artikel 3:3 van de Awb. Evenmin wordt hiervoor grond gevonden in het feit dat de gemeente met [bedrijf] is overeengekomen dat deze B.V. een financiële bijdrage levert vanwege haar belang bij de realisering van de rotonde in verband met het nieuwe ontgrondingsproject "Koningsven - De Diepen". Uit het bestreden besluit noch uit de daaraan ten grondslag liggende stukken blijkt immers dat de te ontvangen financiële bijdrage het doel vormt van de vaststelling van het bestemmingsplan.

7. De vereniging en anderen en [appellante sub 2] stellen dat vanwege de grote hoeveelheid vrachtverkeer dat gebruik maakt van de Zwarteweg van en naar het [bedrijf], de raad ten behoeve van het verminderen van de verkeersdruk op deze weg had moeten kiezen voor de aanleg van een rondweg en dat de raad in ieder geval deze mogelijkheid had moeten betrekken in de belangenafweging. Voorts voeren zij aan dat geen noodzaak bestaat voor de realisering van een rotonde ter plaatse. Daarnaast stellen de vereniging en anderen en [appellante sub 2] dat de realisering van een rotonde niet in overeenstemming is met de ASVV 2004, Duurzaam Veilig, het provinciale beleid zoals verwoord in het rapport "Regionale afstemming integrale wegcategorisering, Actualisatie van de duurzaam veilige wegcategorisering tot een integrale wegcategorisering van het wegennet in Limburg" van 2008 (hierna: rapport Regionale afstemming) en het door de raad vastgestelde Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan van 10 december 2012. Bovendien is de huidige kruising van de Zwarteweg met de N271 de veiligste kruising van de gemeente Gennep en is een rotonde juist voor bromfiets- en fietsverkeer gevaarlijker dan een kruispunt. Verder betogen de vereniging en anderen en [appellante sub 2] dat de N271 ter plaatse thans een voorrangsweg is, zodat het verkeer vanaf de Zwarteweg altijd voorrang moet verlenen aan het verkeer op de N271. Dat zal ook het geval zijn als een rotonde is gerealiseerd, zodat het probleem van filevorming op de Zwarteweg met de realisering van een rotonde niet zal worden opgelost. Volgens hen had de raad voorts meer onderzoek moeten doen naar de gevolgen van het plan voor de filevorming. De vereniging en anderen en [appellante sub 2] wijzen erop dat de raad heeft aangegeven dat de verkeersintensiteiten als gevolg van de plannen voor het project "Koningsven - De Diepen", dat beoogt te voorzien in een nieuwe mogelijkheid voor zandwinning, zullen verdubbelen en dat ook het vrachtverkeer van en naar het [bedrijf] zal toenemen.

7.1. De raad stelt zich op het standpunt dat het provinciebestuur in nauwe samenspraak met de gemeente Gennep sinds 2004 bezig is met de reconstructie van de rijksweg N271 ter hoogte van Milsbeek. Aanleiding hiervoor zijn de klachten over de verkeersveiligheid, verkeersleefbaarheid, verkeersafwikkeling en afwateringsproblemen. Daarnaast voldoet de inrichting van de weg niet aan de huidige inrichtingseisen en is constructief onderhoud van de weg en de fietspaden hard nodig, aldus de raad. Het bestemmingsplan is opgesteld als onderdeel van deze reconstructie. De reconstructie is derhalve niet bedoeld om de problematiek van het zand- en grindtransport over de Zwarteweg van en naar [bedrijf] op te lossen. Die problematiek is in een andere procedure onderzocht en heeft inmiddels geleid tot het besluit van de raad van 17 juni 2013 waarbij is besloten tot de aanleg van een rondweg om Milsbeek. De realisering van het onderhavige bestemmingsplan staat daarmee los van deze problematiek en van de discussie omtrent de realisering van de rondweg. Bovendien maakt de mogelijke realisering van een rondweg om Milsbeek de rotonde Zwarteweg niet overbodig. Voorts is de raad met het provinciebestuur van mening dat de realisering van een rotonde op de kruising van de Zwarteweg met de N271 veiliger is dan een voorrangskruispunt en bovendien leidt tot een verbetering van de verkeersafwikkeling op de Zwarteweg. De raad stelt verder dat uit het rapport "Advies kruispunt N271 - Zwarteweg Milsbeek" van Oranjewoud van 6 februari 2012 (hierna: het advies van Oranjewoud) volgt dat een rotonde over voldoende capaciteit beschikt om het verkeer op een acceptabele wijze af te wikkelen, terwijl dit niet het geval is in de huidige situatie, zodat met de aanleg van een rotonde de verkeersafwikkeling van de Zwarteweg wordt verbeterd.

7.2. In het deskundigenbericht staat dat in de bestaande situatie de Zwarteweg op de N271 aansluit met een T-kruising. Op de N271 ter hoogte van Milsbeek geldt een maximumsnelheid van 50 km per uur, maar de inrichting van de weg nodigt uit tot hogere snelheden. Hierdoor alsmede vanwege het feit dat de aansluiting van de Zwarteweg op de N271 in noordelijke richting niet erg overzichtelijk is, voegt het verkeer, komend vanaf de Zwarteweg niet soepel in op de N271 en ontstaan in de spitsuren wachtrijen op de Zwarteweg. In het deskundigenbericht staat dat een rotonde een goede maatregel is om de wachtrijen op de Zwarteweg te verminderen tijdens de spitsuren en dat de capaciteit ruim voldoende is voor een goede verkeersafwikkeling.

7.3. In het deskundigenbericht staat voorts dat met de voorziene inrichting van de rotonde aan de richtlijnen van het ASVV en van Duurzaam Veilig kan worden voldaan, waardoor het toch al lage aantal verkeersongevallen ter plaatse nog verder kan worden beperkt. Ter toelichting staat in het deskundigenbericht dat voertuigen op een rotonde in het algemeen een lagere snelheid hebben dan op de aansluitende wegvakken. Voorts is in dit geval meer zicht mogelijk op naderend verkeer omdat de aansluiting van de Zwarteweg in zuidoostelijke richting zal worden verschoven. Wel kunnen, vanwege de voorziene voorrang voor fietsers, wachtrijen van motorvoertuigen ontstaan, maar de deskundige is niet gebleken dat er grote aantallen fietsers de rotonde zullen kruisen. In dit kader is van belang dat de voorziene rotonde voor fietsers geen logische oversteek biedt nu op een afstand van ongeveer 100 m van de voorziene rotonde de oversteekmogelijkheid N271/Sprokkelveld/Kerkstraat ligt, aldus het deskundigenbericht.

7.4. Wat betreft het standpunt van de vereniging en anderen en [appellante sub 2] dat dit plan niet alleen een oplossing had moeten bieden voor de problemen op de N271 maar tevens voor de problemen met het zandvrachtverkeer op de Zwarteweg, overweegt de Afdeling dat de raad in redelijkheid de keuze heeft kunnen maken voor deze twee problemen afzonderlijke bestemmingsplannen in procedure te brengen, temeer nu de reconstructie van de N271 is ingegeven door het provinciebestuur als wegbeheerder en de problemen met het zandvrachtverkeer op gemeentelijk niveau moeten worden opgelost. Het standpunt dat de raad met het oog op het zandvrachtverkeer op de Zwarteweg had moeten kiezen voor een rondweg in plaats van voor een rotonde, kan derhalve in deze procedure niet aan de orde komen.

7.5. In het rapport "Actualisatie verkeersonderzoek Zwarteweg, Milsbeek, gemeente Genneep" van Grontmij van 25 november 2002 staat het volgende: "De rotonde is dan ook de meest veilige gelijkvloerse kruispuntvorm, met een relatief hoog afwikkelingsniveau. Gezien de beperkte verkeersintensiteiten op het kruispunt N271/Zwarteweg is een rotonde uit het oogpunt van mogelijke verkeersafwikkelingsproblemen niet noodzakelijk. In verband met de hoge kosten die gepaard gaan met de realisatie van een rotonde, en het feit dat variant 1 ook een aanzienlijke toename van de verkeersveiligheid tot gevolg zal hebben, is deze variant niet nader uitgewerkt." Uit dit citaat volgt dat een rotonde uit het oogpunt van verkeersveiligheid de beste mogelijkheid is, maar dat vanwege de daarmee gepaard gaande hoge kosten ook zou kunnen worden gekozen voor variant 1 - waarbij een nieuw voorrangskruispunt wordt aangelegd - en dat een rotonde derhalve niet noodzakelijk is. Uit dit rapport volgt verder dat de aanpassing van het kruispunt N271/Zwarteweg noodzakelijk wordt geacht. Gelet hierop heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de vaststelling van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Dat niet alleen met een rotonde maar ook met andere inrichtingen van het kruispunt een verbetering van de verkeersveiligheid kan worden bereikt, doet hieraan niet af. Evenmin doet het advies van Oranjewoud hieraan af nu daarin staat dat ook indien in de toekomst een rondweg zal worden aangelegd de aanleg van een rotonde een goede oplossing blijft wat betreft verkeersveiligheid, afwikkeling en leefbaarheid. Voor zover de vereniging en anderen er op wijzen dat de rotonde functioneel overbodig wordt indien een rondweg wordt gerealiseerd en als gevolg daarvan de afrit van de rotonde naar de Zwarteweg wordt aangepast tot een inritconstructie, overweegt de Afdeling dat dit - anders dan zij stellen - niet volgt uit het rapport "Rotondes met vrijliggende fietspaden ook veilig voor fietsers? van A. Dijkstra van 2005 (hierna: het rapport van A. Dijkstra), zodat dit standpunt geen aanleiding geeft voor een ander oordeel.

7.6. In het deskundigenbericht staat dat aan de richtlijnen van de ASVV en van Duurzaam Veilig kan worden voldaan. Volgens de ASVV 2004 kan de enkelstrooksrotonde met vrijliggend fietspad en fietsers in de voorrang - welke inrichting ter plaatse is beoogd - worden toegepast bij aansluitingen van gebiedsontsluitingswegen met andere gebiedsontsluitingswegen of erftoegangswegen. Verder sluit Duurzaam Veilig, anders dan de vereniging en anderen stellen,

de realisering van een rotonde bij een aansluiting van een erftoegangsweg dan wel gebiedsontsluitingsweg op een andere gebiedsontsluitingsweg niet uit. Wat betreft het provinciale beleid zoals verwoord in het rapport Regionale afstemming, overweegt de Afdeling als volgt. Nog afgezien van de vraag of de vereniging en anderen en [appellante sub 2] er terecht vanuit gaan dat de raad dit provinciale beleid tot het zijne heeft gemaakt, is van belang dat in dit rapport als doel wordt genoemd het realiseren van een volledig op elkaar aansluitende verkeersstructuur. Niet valt in te zien dat de realisering van een rotonde in het plangebied in strijd is met deze doelstelling dan wel het bereiken van dit doel zal belemmeren. Dat de realisering van een rondweg in overeenstemming zou zijn met dit beleid, doet hieraan niet af nu een rondweg - anders dan de vereniging en anderen en [appellante sub 2] veronderstellen - geen alternatief is voor de rotonde, maar hier los van staat en over de rondweg in een ander kader besluitvorming plaatsvindt. Voorts overweegt de Afdeling dat het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan van 10 december 2012 is opgesteld en vastgesteld na de datum van het bestreden besluit, zodat de raad dit niet heeft kunnen betrekken bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Gelet op het vorenstaande falen de betogen dat het bestemmingsplan is vastgesteld in strijd met de ASVV 2004, Duurzaam Veilig, het beleid zoals verwoord in het rapport Regionale afstemming en het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan van 10 december 2012.

7.7. In het advies van Oranjewoud wordt geconcludeerd dat, ongeacht de vraag of in de toekomst een rondweg zal worden aangelegd, de rotonde, in het bijzonder voor de Zwarteweg, een goede oplossing is uit het oogpunt van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling. De vereniging en anderen en [appellante sub 2] hebben het tegendeel niet aannemelijk gemaakt. Hierbij betreft de Afdeling hetgeen hiervoor onder 7.5 en 7.6 is overwogen. Voorts betreft de Afdeling hierbij dat de vereniging en anderen en [appellante sub 2] er weliswaar terecht op wijzen dat in het rapport geen rekening is gehouden met de extra inrit naar het museum De Oude Pottenbakkerij, de pleisterplaats en de ter plaatse voorziene woning, maar dat de raad zich zonder nader onderzoek in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het aantal verkeersbewegingen op die inrit dusdanig beperkt zal zijn dat nog altijd kan worden uitgegaan van de conclusie in het advies van Oranjewoud. Verder is van belang dat de vereniging en anderen en [appellante sub 2] niet aannemelijk hebben gemaakt dat de voorziene rotonde verkeersonveiliger zal zijn voor bromfiets- en fietsverkeer dan de huidige kruising ter plaatse. Hierbij betreft de Afdeling ten eerste dat in het rapport van A. Dijkstra - waarnaar zij verwijzen - staat dat het aantal ongevallen met fietsers bij vervanging van een normaal kruispunt door een rotonde in Nederland zowel in situaties waarbij fietsverkeer voorrang heeft als in situaties waarbij fietsverkeer geen voorrang heeft, sterk daalt. Voorts betreft de Afdeling hierbij dat uit het proefschrift "Turborotonde en turboplein: ontwerp, capaciteit en veiligheid" van L.G.H. Fortuijn van 8 januari 2013 - waarnaar zij eveneens verwijzen - volgt dat het aantal ongevallen met bromfiets- en fietsverkeer op rotondes met fietsers in de voorrang lager ligt dan op kruispunten. Ten derde betreft de Afdeling hierbij dat zij weliswaar verwijzen naar het proefschrift van S. Daniels waaruit zou volgen dat het aantal ongevallen met fietsers sterk toeneemt indien een kruispunt wordt vervangen door een rotonde, maar dat dit proefschrift betrekking heeft op rotondes in België. Uit voornoemde stukken volgt dat het aantal ongevallen op rotondes sterk afhankelijk is van de vormgeving van de rotonde en dat de Nederlandse en Duitse rotondes vrij uniek zijn in hun vormgeving met radiale afritten waardoor de verkeersveiligheid wordt vergroot. Bij voornoemd oordeel is daarnaast van belang dat in de door de vereniging en anderen genoemde notitie "De risico's van vrachtwagens" van het Fietsberaad van oktober 2007 staat dat daaruit niet geconcludeerd kan worden dat de risico's van vrachtwagens op rotondes in absolute zin groter zijn dan op andere kruispuntvormen. In de verwijzing van de vereniging en anderen naar dit rapport wordt dan ook geen grond gevonden voor het oordeel dat de raad gelet op het grote aantal vrachtwagens ter plaatse vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet in redelijkheid ervoor heeft kunnen kiezen om de aanleg van een rotonde mogelijk te maken. Daarnaast betreft de Afdeling bij voornoemd oordeel dat, anders dan de vereniging en anderen en [appellante sub 2] veronderstellen, de oversteekmogelijkheid N271/Sprokkelveld/Kerkstraat op 100 m afstand van de voorziene rotonde blijft bestaan, zodat geen aanleiding bestaat voor bromfiets- en fietsverkeer in de toekomst om te rijden via de voorziene rotonde. Ten slotte is voor voornoemd oordeel van belang dat in het advies van Oranjewoud staat dat de meeste verkeersongevallen van de kern Milsbeek in de laatste vijf jaar hebben plaatsgevonden op het kruispunt N271/Zwarteweg en dat uit het rapport "Gemeente Gennep, Hoe veilig is de gemeente Gennep? Quickscan ongevallengegevens 2010" van Kragten van december 2011 volgt dat het kruispunt N271/Sprokkelveld/Zwarteweg op de 10e plek staat in de lijst met

kruispuntongevallen van 2006 tot en met 2009. Het betoog dat dit het veiligste kruispunt van Gennep is, mist feitelijke grondslag.

7.8. In het advies van Oranjewoud staat dat de huidige wachttijden op de Zwarteweg in de ochtend- en avondspits nog net acceptabel respectievelijk onacceptabel zijn en wordt geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling in de huidige situatie niet optimaal is. Voorts is met de Meerstrooksrotonde verkenner de verkeersafwikkeling op de Zwarteweg na de realisering van de rotonde berekend. Geconcludeerd wordt dat een rotonde nu en over 15 jaar over voldoende capaciteit zal beschikken om het verkeer op een acceptabele wijze af te wikkelen. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad zich bij het nemen van het bestreden besluit, onder verwijzing naar dit rapport, in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de gevolgen van het plan voor de filevorming op de Zwarteweg aanvaardbaar zijn. Hierbij betreft de Afdeling dat de vereniging en anderen en [appellante sub 2] slechts hebben gesteld maar niet met onderzoek onderbouwd dat een rotonde zal leiden tot een toename van de filevorming op de Zwarteweg ten opzichte van de huidige situatie met een T-kruising. In dit verband is van belang dat uit het advies van Oranjewoud kan worden afgeleid dat - anders dan zij veronderstellen - ervan is uitgegaan dat fietsverkeer voorrang heeft en dat het aandeel vrachtverkeer op de Zwarteweg 15% bedraagt. Daarnaast is in dit verband van belang dat het project Koningsven - De Diepen niet zal leiden tot een toename van het vrachtverkeer op de Zwarteweg. De raad heeft in dit verband toegelicht dat indien dit project doorgang vindt zonder de aanleg van een rondweg of alternatieve ontsluitingsweg, in de vergunningverlening ten behoeve van dit project zal worden uitgegaan van dezelfde maximale hoeveelheid vrachtbewegingen per etmaal als in het huidige ontzandingsproject De Banen, dat zal zijn beëindigd bij aanvang van het ontzandingsproject Koningsven - De Diepen.

8. De betogen van de vereniging en anderen met betrekking tot de op de rotonde te realiseren beplanting dan wel kunstwerken en de besluitvorming hieromtrent, betreffen uitvoeringsaspecten die in de onderhavige bestemmingsplanprocedure niet aan de orde kunnen komen.

9. [appellante sub 2] verzoekt ten slotte om toekenning van planschade nu als gevolg van het plan de kruising N271/Zwarteweg dicht bij haar woning komt te liggen. Dit verzoek kan niet in de onderhavige procedure, maar in een afzonderlijke planschadeprocedure aan de orde komen.

10. In hetgeen de vereniging en anderen en [appellante sub 2] voor het overige hebben aangevoerd, wordt voorts geen grond gevonden voor het oordeel dat de raad het bestemmingsplan niet in redelijkheid heeft kunnen vaststellen.

11. De beroepen zijn, voor zover ontvankelijk, ongegrond.

12. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep van [appellante sub 2] niet-ontvankelijk voor zover gericht tegen de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - pleisterplaats";

II. verklaart het beroep van de vereniging Vereniging Geen Zand Erover en anderen geheel en het beroep van [appellante sub 2] voor het overige ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. P.J.J. van Buuren, voorzitter, en mr. J.G.C. Wiebenga en drs. W.J. Deetman, leden, in tegenwoordigheid van mr. W.P. van Kooten-Vroegindewij, ambtenaar van staat.

w.g. Van Buuren w.g. Van Kooten-Vroegindewij
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 11 september 2013

559.