

Uitspraak 201300745/1/R6

DATUM VAN UITSpraak maandag 22 juli 2013
TEGEN de raad van de gemeente Neder-Betuwe
PROCEDURESORT Eerste aanleg - meervoudig
RECHTSGEBIED Ruimtelijke-ordeningskamer - Bestemmingsplannen Gelderland

201300745/1/R6.

Datum uitspraak: 22 juli 2013

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellante sub 1], gevestigd te Opheusden, gemeente Neder-Betuwe,
2. [appellanten sub 2], wonend te Dodewaard, gemeente Neder-Betuwe,
3. [appellanten sub 3], wonend te Dodewaard, gemeente Neder-Betuwe,
4. [appellante sub 4], wonend te Dodewaard, gemeente Neder-Betuwe,
5. [appellanten sub 5] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 5]), wonend te Dodewaard, gemeente Neder-Betuwe, appellanten,

en

de raad van de gemeente Neder-Betuwe,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 20 december 2012 heeft de raad het bestemmingsplan "Verbindingsweg Dodewaard" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellante sub 1], [appellanten sub 2], [appellanten sub 3], [appellante sub 4] en [appellant sub 5] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

[appellanten sub 3], [appellante sub 4] en de raad hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 16 mei 2013, waar [appellanten sub 2], vertegenwoordigd door G.J. Hingstman, [appellanten sub 3], vertegenwoordigd door mr. V.A.C.M. Vonk, [appellante sub 4], vertegenwoordigd door mr. F.H. Damen, advocaat te Tilburg en ir. H.P. Greten, [appellant sub 5], vertegenwoordigd door J. van Vessem, en de raad, vertegenwoordigd door P. Hospers en bijgestaan door mr. T.E.P.A. Lam, advocaat te Nijmegen, zijn verschenen.

Overwegingen

Algemeen

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 plan ziet op het mogelijk maken van de verbindingsweg tussen de Matensestraat en de Waalbanddijk, ten westen van de kern van Dodewaard.

Intrekking gronden

3. [appellante sub 4] heeft het betoog dat in het akoestisch onderzoek ten onrechte gebruik is gemaakt van het Reken- en meetvoorschrift 2006 (hierna: RMV 2006) in plaats van het Reken- en meetvoorschrift 2012 ter zitting ingetrokken.

Relativiteit

4. Op het plan zijn de bepalingen van afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet (hierna: Chw), zoals deze luiden ten tijde van belang, van toepassing.

Ingevolge artikel 1.9 van deze wet, zoals dit luidde ten tijde van belang, mag de administratieve rechter een besluit niet vernietigen op de grond, dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept.

4.1. Artikel 3.1, eerste lid, van de Wro bepaalt dat de gemeenteraad voor in een bestemmingsplan begrepen gronden bestemmingen vaststelt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening'. Vast staat dat die norm

inhoudt dat de gemeenteraad een veel omvattende belangenafweging dient te maken die moet resulteren in het leggen van bestemmingen en met het oog op die bestemmingen vast stellen van regels omtrent het gebruik, met inbegrip van mogelijkheden voor bebouwing, van de in het plan begrepen gronden.

Uit de uitspraak van de Afdeling van 19 januari 2011 in zaak nr. [201006426/1/R2](#) volgt dat artikel 1.9 van de Chw, zoals dit luidde ten tijde van belang, er niet aan in de weg staat dat belanghebbenden zich in rechte op de norm van een goede ruimtelijke ordening kunnen beroepen ten einde een vernietiging van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan te bewerkstelligen voor zover die norm betrekking of mede betrekking heeft op hun eigen belangen. Zij zijn daarbij niet beperkt tot het uitsluitend naar voren brengen van beroepsgronden die ertoe strekken aan te tonen dat aan belangen gerelateerd aan gebruiksmogelijkheden van hun eigen gronden of bouwwerken te weinig gewicht is toegekend, maar zij hebben ook de mogelijkheid te betogen dat aan hun belangen te weinig gewicht is toegekend bij het aanwijzen van bestemmingen voor gronden in hun directe omgeving en het vaststellen van daarop betrekking hebbende regels, gelet op de invloed die die bestemmingen en regels hebben op de gebruiksmogelijkheden of de waarde van hun eigen gronden of bouwwerken.

Voor zover wettelijke regels eisen stellen aan of randvoorwaarden scheppen voor het aanwijzen van bestemmingen en de daarop betrekking hebbende planregels, leidt, mede gelet op het vereiste dat een regel 'kennelijk' niet strekt tot bescherming van bepaalde belangen, een juiste toepassing van artikel 1.9 van de Chw, zoals dit luidde ten tijde van belang, ertoe dat belanghebbenden zich niet kunnen beroepen op wettelijke voorschriften die onmiskenbaar niet zijn geschreven ter bescherming van hun belangen.

4.2. [appellante sub 1] beroept zich op normen die omwonenden beschermen tegen overlast in de vorm van geluid en stof. Zij richt zich tegen de voorziene weg omdat deze haar agrarische gronden, waar zij een boomkwekerij exploiteert, doorkruist. [appellante sub 1] heeft geen woning ter plaatse, maar heeft agrarische gronden in gebruik voor de boomkwekerij. De normen voor geluid en stof waar [appellante sub 1] zich op beroept en waarmee invulling wordt gegeven aan de norm van een goede ruimtelijke ordening strekken respectievelijk tot bescherming van het woon- en leefklimaat van omwonenden en tot bescherming van de gezondheid van omwonenden en dus niet ter bescherming van het belang van [appellante sub 1], die niet ter plaatse woont of woningen bezit. De normen met betrekking tot stof- en geluidsoverlast strekken dan ook kennelijk niet tot bescherming van de belangen van [appellante sub 1], zodat het slagen van deze beroepsgrond gelet op artikel 1.9 van de Chw, zoals dit luidde ten tijde van belang, er niet toe kan leiden dat het bestreden besluit om die reden wordt vernietigd.

Milieueffectrapportage en coördinatie

5. [appellante sub 4] betoogt dat een onlosmakelijke samenhang bestaat tussen de verbindingsweg en het mogelijk maken van de vestiging van het bedrijf De Beijer in de Waalwaard. Gelet daarop had een milieueffectrapport moeten worden opgesteld. Daarnaast hadden de plannen voor de verbindingsweg en de vestiging van De Beijer gecoördineerd moeten worden voorbereid op grond van artikel 14.12 Wet milieubeheer.

5.1. De raad stelt dat de weg meerdere doelen dient en ook los van de mogelijke komst van De Beijer aan de Waalwaard gewenst is. De weg is sinds 1997 gepland en is in verschillende structuurvisies opgenomen. Het deel tussen de Matensestraat en de Kalkestraat is mogelijk gemaakt in het bestemmingsplan "Buitengebied Dodewaard" uit 2001. De aanleg van de verbindingsweg dient om de Dalwagen en het centrumgebied van Dodewaard te ontlasten van (vracht)verkeer en om een nieuw te ontwikkelen woongebied aan de westzijde van Dodewaard te ontsluiten. De verplaatsing van De Beijer geeft enkel urgentie aan de aanleg van de verbindingsweg. Tussen de komst van De Beijer en de weg bestaat dan ook geen zodanige samenhang dat dit gecoördineerd had moeten worden voorbereid, dan wel dat de beide ontwikkelingen als één activiteit moeten worden gezien, aldus de raad.

5.2. Vast staat dat voor de ontwikkelingen die het voorliggende plan mogelijk maakt geen milieueffectrapport behoeft te worden opgesteld. De verbindingsweg en het mogelijk maken van de verplaatsing van De Beijer betreffen geen afzonderlijke fasen van dezelfde activiteit. De raad heeft zich, gelet op de gewenste ontlasting van de kern Dodewaard en de ontsluiting van de nieuwe woongebieden, in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de verbindingsweg ook los van de verplaatsing van De Beijer wenselijk is. De verplaatsing van De Beijer was ten tijde van de vaststelling van het plan nog niet zeker. Dat de raad voor de medewerking aan de verplaatsing van De Beijer naar de Waalwaard, in verband met de door haar gewenste ontlasting van zwaar verkeer in de kern van Dodewaard, als voorwaarde heeft gesteld dat de verbindingsweg moet zijn aangelegd voordat de verplaatsing plaatsvindt, leidt niet tot het oordeel dat de ontwikkelingen één activiteit betreffen. Daarnaast hebben de desbetreffende activiteiten geen zodanige samenhang dat ze als één activiteit hadden moeten worden aangemerkt.

5.3. Artikel 7.1, tweede lid, onder b en c, van de Wet milieubeheer geeft de definitie van plan en besluit. Het voorliggende plan is een plan als bedoeld in artikel 7.1, tweede lid, onder c, van de Wet milieubeheer. Ingevolge artikel 14.4a van de Wet milieubeheer wordt in paragraaf 14.2 van deze wet onder plan of besluit verstaan een plan of besluit als bedoeld in artikel 7.1. Ingevolge artikel 14.12 van de Wet milieubeheer kan ingeval ter zake van een activiteit een besluit is aangewezen, bij de voorbereiding waarvan op grond van het bij of krachtens deze wet bepaalde een milieueffectrapport moet worden gemaakt, en ter zake van die activiteit één of meer besluiten moeten worden genomen ten aanzien waarvan artikel 14.1 niet kan worden toegepast, op verzoek van degene die de activiteit onderneemt, dan wel ambtshalve, worden besloten tot een gecoördineerde voorbereiding van deze besluiten.

5.4. Nu het voorliggende plan een plan is als bedoeld in artikel 7.1, tweede lid onder c, van de Wet milieubeheer en artikel 14.12 van de Wet milieubeheer ziet op besluiten als bedoeld in artikel 7.1, tweede lid onder b, van de

Wet milieubeheer, is artikel 14.12 van de Wet milieubeheer niet van toepassing op het plan. Reeds hierom faalt het betoog van [appellante sub 4] dat de besluitvorming over De Beijer en de verbindingsweg gecoördineerd had moeten worden voorbereid.

Noodzaak weg

6. [appellanten sub 3] betwisten nut en noodzaak van de weg omdat de verplaatsing van De Beijer en de toekomstige ontwikkeling van de woningbouwlocaties Fructus en Kalkestein volgens hen onzeker zijn.

6.1. In de plantoelichting staat in paragraaf 1.1 dat de verbindingsweg tussen de A15 en de Waalbandijk gewenst is vanwege de ontlasting van de Dalwagen van (vracht)verkeer ten behoeve van een betere leefbaarheid en verkeersveiligheid en vanwege de ontsluiting van de nieuw te ontsluiten woongebieden aan de westzijde van Dodewaard. In paragraaf 2.1 staat dat in de bestaande situatie het doorgaande (vracht)verkeer komende vanaf de Waalbandijk en verder de route gebruikt via de Pluimenburgsestraat, de Dalwagen en de Matensestraat of de Bonegraafseweg. Deze wegen in de kern Dodewaard zijn niet geschikt voor het doorgaande (vracht)verkeer vanwege de aanwezigheid van veel aansluitingen, voorzieningen en de aanwezigheid van verschillende verkeersdeelnemers. De verkeersveiligheid, met name op de Dalwagen komt hiermee in het geding. Ook veroorzaakt het verkeer door het centrum geluidsoverlast, trillingen en stank.

6.2. De raad heeft voldoende aannemelijk gemaakt dat de door hem geschetste problemen in het centrum van Dodewaard zich voordoen. [appellanten sub 3] hebben de geschetste problemen in het centrum niet betwist. Gelet hierop heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het noodzakelijk is om de verbindingsweg mogelijk te maken. Het betoog van [appellanten sub 3] dat de ontwikkeling van de nieuwe woongebieden en de verplaatsing van De Beijer onzeker is, leidt niet tot een ander oordeel, nu de noodzaak van de verbindingsweg reeds is gegeven in de situatie dat deze ontwikkelingen nog niet hebben plaatsgevonden.

Alternatieven

7. [appellanten sub 3] betogen dat ten onrechte niet is onderzocht of de bestaande wegen, zoals de Paardedreef, kunnen worden aangepast, zodat deze als verbindingsweg kunnen dienen en of de Dalwagen door het treffen van veiligheidsmaatregelen kan blijven dienen als verbindingsweg. Zij betogen dat het belang van het verbeteren van de leefbaarheid van bewoners van het centrum door het verkeer om te leiden uit het centrum niet zwaarder zou moeten wegen dan het belang dat zij hebben bij het behoud van een rustige leefomgeving. [appellante sub 4] betoogt dat ten onrechte geen onderzoek is gedaan naar een tracévariant waarbij de verbindingsweg verder van haar woning aan de [locatie 4] is gelegen. Zij stelt dat door het verwijderen van de hogedrukgasleiding van de Gasunie andere alternatieven mogelijk zijn. [appellante sub 4] betoogt dat de raad onvoldoende heeft onderzocht of de verbindingsweg verder van haar woning kan worden aangelegd. [appellant sub 5] wenst een verschuiving van de rotonde bij de Matensestraat in oostelijke richting.

7.1. De raad stelt dat het voorziene tracé reeds in de structuurvisie "Kom Dodewaard" uit 1997 was opgenomen. In een raadsbesluit in 2001 is voor het noordelijke deel gekozen voor de variant waarbij de verbindingsweg aansluit bij de Dodewaardsestraat tussen de A15 en de Matensestraat. Deze variant is voor het deel tussen de Matensestraat en de Kalkestraat vastgelegd in het bestemmingsplan "Buitengebied Dodewaard" dat is vastgesteld op 12 juli 2001. Deze keuze is gemaakt op grond van verkeerskundige aspecten en is daarnaast ook nadrukkelijk gebaseerd op landschappelijke, cultuurhistorische en technische aspecten. Tevens is rekening gehouden met de woningen in de omgeving, de bestaande kern van Dodewaard en de ontsluiting van de nieuwe woongebieden Fructus en Kalkestein. De raad heeft zich daarbij gebaseerd op de studies vastgelegd in het rapport 'Uitgangspuntennotitie omleidingsweg' uit 2001 van BRO en in het rapport "Nadere afweging tracévarianten rondweg" van Sonsbeek uit 2001. Het zuidelijke deel is ook opgenomen in de structuurvisies uit 2003 en 2010 en het plan "Neder-Betuws Verkeer- en Vervoerplan" uit 2011. Ten behoeve van het plan heeft de raad een tracéstudie laten uitvoeren door Arcadis, die is vastgelegd in het rapport "Verbindingsweg Dodewaard, tracéstudie" van 11 mei 2012 (hierna: de tracéstudie). In de tracéstudie zijn twee varianten van de verbindingsweg onderzocht, één met een aansluiting op de Kalkestraat en één zonder een aansluiting. Ook is de eerste variant onderzocht met een beperking van de snelheid op de Waalbandijk tot 30 km per uur. Deze varianten zijn vergeleken met de variant waarin de verbindingsweg niet wordt aangelegd. De conclusie van de tracéstudie is dat de variant met een aansluiting op de Kalkestraat zorgt voor de grootste afname van het verkeer in het centrum. Deze variant is tevens gunstig voor de ontsluiting van de omliggende woningen en de geplande nieuwbouw. De raad stelt dat de conclusie van de tracéstudie de afweging en de keuze in de studies uit 2001 bevestigt. Voorafgaand aan de vaststelling van het plan is door Gasunie een vergunning aangevraagd voor het verwijderen van een aanwezige hogedrukgasleiding. Deze gasleiding bracht belemmeringen mee voor het tracé. Nu deze belemmeringen zijn weggefallen, heeft de raad het tracé enigszins aangepast ten opzichte van het in de structuurvisie voorziene tracé, zodat de verbindingsweg in het plan is voorzien op een grotere afstand tot de woningen aan de Waalbandijk 47, 48 en 49 te Dodewaard. Behoudens het verdwijnen van de aanwezige hogedrukgasleiding hebben geen ontwikkelingen plaatsgevonden die nu tot een andere afweging voor de ligging van het tracé leiden, aldus de raad.

Het in oostelijke richting verschuiven van de rotonde die aansluit op de Matensestraat acht de raad niet wenselijk, omdat dit de verplaatsing van de aansluitende weg naar de A15 vereist. De raad stelt dat deze verplaatsing veel kosten met zich meebrengt. Een verschuiving van de rotonde in oostelijke richting gaat tevens ten koste van landbouwgrond.

7.2. De raad dient bij de keuze van de bestemming een afweging te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de raad beleidsvrijheid. De voor- en nadelen van alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen. Voor het aantasten van de rechtmatigheid van de keuze van de

raad voor de in het plan voorziene verbindingsweg is onvoldoende dat wordt gewezen op andere mogelijk aanvaardbare oplossingen, maar moet aannemelijk worden gemaakt dat de keuze van de raad redelijke gronden ontbeert.

[appellante sub 4] betoogt dat andere alternatieven niet zijn onderzocht, zonder te onderbouwen welke alternatieven onderzocht hadden moeten worden en waarom de keuze van de raad redelijke gronden ontbeert. In aanmerking genomen de uiteenzetting van de raad van de in dit verband in beschouwing genomen alternatieven, waaronder de verschuiving van de rotonde en het gebruik van bestaande wegen, ziet de Afdeling in hetgeen [appellanten sub 3], [appellante sub 4] en [appellant sub 5] daarover hebben aangevoerd, geen grond voor het oordeel dat onvoldoende onderzoek heeft plaatsgevonden naar alternatieven. Evenmin geeft hetgeen [appellanten sub 3], [appellante sub 4] en [appellant sub 5] hebben aangevoerd aanleiding voor de conclusie dat de raad niet in redelijkheid de voorkeur heeft kunnen geven aan de in het plan voorziene verbindingsweg boven een van die alternatieven.

Uitzicht en verstening buitengebied

8. [appellante sub 1] betoogt dat de voorziene weg leidt tot verstoring van het uitzicht en tot verstening van het buitengebied. [appellanten sub 2] betogen dat de overlast van de weg ter hoogte van hun woning aan de [locatie 2] te Dodewaard wordt versterkt doordat de weg daar verhoogd wordt aangelegd en de verstoring van het uitzicht daardoor versterkt wordt.

8.1. Door de aanleg van de weg zal het landschap enigszins veranderen, maar de raad stelt dat dit niet tot een onaanvaardbare situatie zal leiden. Mede doordat de weg wordt omgeven door bomen en watergangen wordt geen onoverkomelijke afbreuk gedaan aan het landschap. De raad stelt dat het betoog van [appellante sub 1] niet kan leiden tot vernietiging van het besluit, nu de normen die strekken tot bescherming tegen de verstoring van het uitzicht en het tegengaan van de verstening van het landschap kennelijk niet strekken tot bescherming van de belangen van [appellante sub 1].

8.2. Zoals onder 4.1 is overwogen staat artikel 1.9 van de Chw, zoals dit luidde ten tijde van belang, er niet aan in de weg dat belanghebbenden zich in rechte op de norm van een goede ruimtelijke ordening kunnen beroepen ten einde een vernietiging van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan te bewerkstelligen voor zover die norm betrekking of mede betrekking heeft op hun eigen belangen. Nu het plan het mogelijk maakt om een weg op de gronden van [appellante sub 1] aan te leggen en zij zich beroept op de beperking in de gebruiksmogelijkheden en de waardedaling van haar percelen als gevolg van deze verstening, bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de norm die strekt tot het tegengaan van de verstening van het landschap kennelijk niet strekt tot de bescherming van het belang van [appellante sub 1]. Artikel 1.9 van de Chw, zoals dit luidde ten tijde van belang, staat er dus niet aan in de weg dat [appellante sub 1] zich beroept op de norm die strekt tot bescherming tegen verstening van het landschap.

8.3. De betogen van [appellante sub 1] en [appellanten sub 2] geven geen aanknopingspunten voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de verandering van het uitzicht en het landschap niet zodanig is dat het belang van het behoud van het uitzicht en het huidige landschap zwaarder dient te wegen dan het belang dat met de aanleg van de verbindingsweg wordt gediend.

Lichthinder

9. [appellant sub 5] vreest voor lichthinder op zijn woning aan de [locatie 5] van het verkeer op de verbindingsweg en de rotonde die aansluit op de Matensestraat.

9.1. De raad stelt dat de lichtinval van verkeer op de woning [locatie 5] beperkt is. Mocht zich toch lichtinval in de woning voordoen, dan is dit in de huidige situatie, waar een T-splitsing tussen de Matensestraat en de Dodewaardsestraat op de locatie van de voorziene rotonde ligt, ook al het geval. Bovendien maakte het vorige plan de rotonde en de verbindingsweg ook al mogelijk, aldus de raad.

9.2. De woning ligt op 90 m van de voorziene rotonde en verbindingsweg. Tussen de woning en de weg liggen de gronden van de boomkwekerij. De beplanting op deze gronden beperkt de lichtinval. Gelet hierop en gelet op de reeds aanwezige T-splitsing en de bestaande planologische mogelijkheid voor de aanleg van de rotonde en de verbindingsweg, heeft de raad in redelijkheid kunnen oordelen dat niet een zodanige lichthinder is te verwachten dat dit leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon-en leefklimaat bij de woning van [appellant sub 5].

Geluid

10. [appellanten sub 3] betogen dat hun woning aan de [locatie 3] ten onrechte niet is meegenomen in het rapport "bestemmingsplan onderzoek verbindingsweg Dodewaard wegverkeerslawaaai en luchtkwaliteit" van Arcadis van 12 april 2012 (hierna: het akoestisch onderzoek). Ter zitting hebben zij toegelicht dat met name bedoeld wordt op de tabellen in paragraaf 4.2 en 4.3 van het akoestisch onderzoek. Omdat de woning dicht bij de Waalbandijk staat dan woningen die wel in het onderzoek zijn meegenomen, is volgens [appellanten sub 3] niet zeker of de conclusie van het akoestisch onderzoek dat bij geen enkele woning de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, juist is.

10.1. De raad stelt dat de woning [locatie 3] wel is meegenomen in het akoestisch onderzoek. Het adres staat vermeld in de bijlage bij dit onderzoek. De raad heeft ter zitting toegelicht dat paragraaf 4.2 en 4.3 van het akoestisch onderzoek zien op de toegangsweg van de Waalwaard en de aansluiting van de toegangsweg van de Waalwaard op de Waalbandijk. Deze wegen zijn niet in het plan opgenomen.

10.2. In paragraaf 4.1 van het akoestisch onderzoek zijn de resultaten van het akoestisch onderzoek voor de

nieuwe verbindingsweg weergegeven. Niet in geschil is dat in deze paragraaf wordt verwezen naar de resultaten in bijlage 2 van het akoestisch rapport, waarin de woning [locatie 3] is opgenomen. In zoverre mist het betoog van [appellanten sub 3] feitelijke grondslag. Het betoog van [appellanten sub 3] dat hun woning ten onrechte niet in de tabellen in paragraaf 4.2 en 4.3 in het akoestisch onderzoek zijn opgenomen, wat daar ook van zij, kan niet leiden tot vernietiging van het besluit, omdat dit deel van het akoestisch onderzoek niet ziet op het plan. Het betoog van [appellanten sub 3] faalt in zoverre.

Zuidelijk deel verbindingsweg, tussen Kalkestraat-Waalbandijk

11. [appellanten sub 3] betogen dat bij hun woning aan de [locatie 3] de voorkeursgrenswaarde weliswaar niet wordt overschreden, maar dat zij vanwege de geluidbelasting op hun woning tevens gebaat zijn bij de maatregelen ter reductie van de geluidbelasting vanwege de weg op de nabij hun woning gelegen woningen Waalbandijk 52 en 53. [appellanten sub 3] betogen dat de door de raad gekozen maatregel in de vorm van een geluidscherm van 1 m niet in het plan is vastgelegd. Zij wensen in plaats van een geluidscherm, stil asfalt omdat een geluidscherm het uitzicht belemmert en zij betwijfelen of een geluidscherm voldoende geluidreductie geeft.

11.1. De raad betoogt dat de oprichting van het geluidscherm ter hoogte van de woning van [appellanten sub 3] planologisch mogelijk is en de kosten meegenomen zijn in de kostenraming. De weg wordt in opdracht van het gemeentebestuur aangelegd en is in beheer bij de gemeente. Daarmee is de aanleg van het geluidscherm voldoende gewaarborgd volgens de raad. De raad stelt dat door de uitvoering van het scherm de visuele impact beperkt is en daarom passend is.

11.2. De raad heeft in het kader van het bestemmingsplan Arcadis onderzoek laten verrichten naar de geluidbelasting van de weg. Voor Waalbandijk 52 en 53 is onderzocht of toepassing van maatregelen, gericht op het terugbrengen van de geluidbelasting vanwege de desbetreffende wegen op de gevel van de nieuw te bouwen appartementen tot de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting doeltreffend zal zijn. Dit onderzoek is vastgelegd in het akoestisch onderzoek.

Uit de afweging van maatregelen volgt dat maatregelen toepasbaar zijn voor de woningen aan de Waalbandijk 52 en 53, waar zonder maatregelen een overschrijding van de grenswaarden uit de Wet geluidhinder zal optreden. Voor deze woningen is het doelmatig om geluidarm asfalt aan te leggen of een geluidscherm te plaatsen. Geluidarm asfalt levert een teruggebrachte geluidbelasting naar 47 dB op. Het toepassen van een geluidscherm van 25 m lang en 1 m hoog levert eveneens een teruggebrachte geluidbelasting op tot onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Het aanbrengen van geluidarm asfalt op deze locatie kent nadelen. Door de nabijheid van de T-kruising met de Waalbandijk zal het asfalt door remmend en optrekkend verkeer eerder 'oprollen' en/of kapot gereden worden. Daarom gaat de voorkeur uit naar een scherm.

Ter zitting hebben [appellanten sub 3] erkend dat vanuit hun woning geen zicht op het voorziene scherm is.

11.3. [appellanten sub 3] hebben, gelet op hetgeen in het rapport staat, niet aannemelijk gemaakt dat niet is onderzocht of de toepassing van geluidreducerende maatregelen voldoende doeltreffend zal zijn. Evenmin hebben [appellanten sub 3] aannemelijk gemaakt dat er andere gronden zijn waarom de raad andere of aanvullende maatregelen had moeten nemen. De raad heeft zich, gelet op het verrichte onderzoek, in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat geen aanleiding bestaat voor toepassing van andere of meer geluidbeperkende maatregelen.

Blijkens de plantoelichting en het akoestisch onderzoek acht de raad het met het oog op de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan noodzakelijk dat een geluidscherm van 1 m hoog wordt geplaatst langs de oostzijde van de verbindingsweg ter hoogte van de woningen Waalbandijk 52 en 53, teneinde de geluidbelasting op de woningen Waalbandijk 52 en 53 terug te brengen onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Het plaatsen van een dergelijk scherm is gelet op de bestemming "Verkeer" in samenhang gezien met artikel 3, lid 3.1, aanhef en onder c, van de planregels toegestaan, maar niet verplicht gesteld. Een waarborg dat het scherm zal worden geplaatst, kan niet worden geacht te zijn gelegen in de plantoelichting, nu de plantoelichting geen bindende werking heeft. Plaatsing van het geluidscherm overeenkomstig de plantoelichting kan derhalve niet bestuursrechtelijk worden afgedwongen. Ook het feit dat de kosten in de kostenraming zijn meegenomen en de weg in opdracht van de gemeente wordt aangelegd en de gemeente de weg zal beheren, maakt het geluidscherm evenmin afdwingbaar. Onder voornoemde omstandigheden bestaat aanleiding voor het oordeel dat de raad de plaatsing en instandhouding van bedoeld geluidscherm ten onrechte niet in het plan heeft geregeld. In hetgeen [appellanten sub 3] hebben aangevoerd ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit is genomen in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid. Het beroep is in zoverre gegrond. Het bestreden besluit dient wegens strijd met artikel 3:2 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) te worden vernietigd, voor zover het betreft het plandeel met de bestemming "Verkeer" en het plandeel met de bestemming "Water-Waterkering", zoals aangeduid op de bij deze uitspraak behorende kaart 1.

Noordelijk deel verbindingsweg, tussen Matensestraat en Kalkestraat

12. [appellante sub 4] betoogt dat het akoestisch onderzoek niet deugdelijk is. Daartoe voert zij aan dat voor haar woning aan de Matensestraat ten onrechte een aftrek van 5 dB op de resultaten van de geluidbelasting is gehanteerd. Gelet op het RMV 2006 had een aftrek van 2 dB moeten worden gehanteerd, omdat de maximale snelheid op de verbindingsweg 80 km per uur is en de representatieve snelheid dus hoger is dan 70 km per uur. De raad heeft volgens [appellante sub 4] voorts geen obstakeltoeslag gehanteerd en evenmin rekening gehouden met optrekcorrecties en kruispunttoeslagen. Ten slotte betoogt [appellante sub 4] dat de gehanteerde verkeersintensiteit te laag is.

12.1. De representatieve snelheid op het noordelijk deel van de verbindingsweg is volgens de raad lager dan 70

km per uur vanwege de korte afstand tussen de twee rotondes. Voor de woning van [appellante sub 4] is de rotonde maatgevend. De snelheid op de rotonde is 30 km per uur en dus lager dan 70 km per uur, aldus de raad. Daarom kan de aftrek van 5 dB worden gehanteerd.

Voor de rotonde is wel degelijk een toeslag in het onderzoek verwerkt. Een kruispunttoeslag is bij een rotonde niet vereist, aldus de raad.

De raad stelt dat de verkeersintensiteit is gebaseerd op het regionaal verkeersmodel. Daarbij is rekening gehouden met de ontwikkeling van de woningbouwlocaties en De Beijer. Het verschil tussen de verkeersintensiteit, die in de plantoelichting staat vermeld, en de verkeersintensiteit in het akoestisch onderzoek vloeit voort uit het gehanteerde peiljaar en het verschil tussen werkdaggemiddelden en weekdaggemiddelden, aldus de raad.

12.2. Ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder stelt de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer regels op grond waarvan, telkens voor een bepaalde periode, al naar gelang de geluidproductie van motorvoertuigen in de betrokken periode hoger ligt dan voor de toekomst redelijkerwijs is te verwachten, bij de berekening en meting van de geluidsbelasting van de gevel van woningen op het resultaat een door hem bepaalde aftrek van niet meer dan 5 dB wordt toegepast.

Ingevolge artikel 3.2, eerste lid, van het RMV 2006 wordt bij de bepaling van het equivalente geluidniveau vanwege een weg, rekening gehouden met:

- a. de maatgevende verkeersintensiteiten van de onderscheiden categorieën motorvoertuigen;
- b. de verkeerssnelheden van de onderscheiden categorieën motorvoertuigen;
- c. de geluidemissies van de onderscheiden categorieën motorvoertuigen, bepaald op een wegdek van dicht asfaltbeton;
- d. de invloed van het wegdektype op de geluidemissie.

Ingevolge het tweede lid wordt bij de bepaling van het equivalente geluidniveau, afhankelijk van de situatie, bovendien rekening gehouden met de effecten op de geluidemissie en geluidoverdracht, die het gevolg zijn van één of meer:

- a. hellingen in het beschouwende weggedeelte;
- b. met verkeerslichten geregelde kruispunten van wegen;
- c. snelheidsbeperkende maatregelen.

In bijlage III behorende bij hoofdstuk 3 van het RMV 2006 is bepaald op welke wijze de optrektoeslag, de obstakeltoeslag en de kruispunttoeslag worden berekend.

Ingevolge artikel 3.6 van het RMV 2006 bedraagt de ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder toe te passen aftrek op de waarde van het equivalent geluidniveau, vanwege een weg, van de gevel van een woning:

- a. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 kilometer per uur of meer bedraagt;
- b. 5 dB voor de overige wegen.

12.3. In het akoestisch onderzoek staat dat de berekeningen in overeenstemming met de standaardrekenmethode II van het RMV 2006 zijn verricht. Hierin is voorgeschreven dat met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden wordt, zoals de samenstelling van het verkeer, wegdektype, afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping, helling- en kruispuntcorrecties en hoogteligging van de weg. In hoofdstuk 3 van het akoestisch rapport staan de uitgangspunten van het akoestisch onderzoek. Voor de verbindingsweg tussen de Matensestraat en de Kalkestraat is een maximumsnelheid van 80 km per uur het uitgangspunt. Voor de rotondes is de feitelijke snelheid van 30 km per uur het uitgangspunt. [locatie 4] ligt ter hoogte van de rotonde. In het akoestisch onderzoek staat voorts dat vanwege het effect van het optrekken en afremmen van het verkeer in het geluidsmodel ter plaatse van de rotonde bij de kruising met de Matensestraat en de Kalkestraat een obstakeltoeslag is toegepast. De verkeersgegevens (weekdaggemiddelde etmaalintensiteiten, voertuigverdelingen, verdelingen over de dag-, avond- en nachtperiode) voor het huidige peiljaar 2013, één jaar voor openstelling van de weg, en het toekomstige peiljaar 2024, tien jaar na openstelling van de weg, zijn afgeleid van de berekende verkeersgegevens uit de Tracéstudie Verbindingsweg Dodewaard uit april 2012. Deze verkeersaantallen zijn gebaseerd op het regionaal verkeersmodel RVM Rivierenland (model Neder-Betuwe) met als basisjaar 2009 en prognosejaar 2020. Voor het akoestisch onderzoek is het model geactualiseerd op basis van actuele cijfers.

12.4. De raad heeft voor de verkeersintensiteit gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel RVM Rivierenland (model Neder-Betuwe). Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen, onder meer in de uitspraak van 3 december 2008 in zaak nr. [200703693/1](#), geven modellen noodzakelijkerwijs een abstractie van de te verwachten werkelijkheid weer. De validiteit van een model wordt pas aangetast wanneer de uitkomsten te zeer afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid. [appellante sub 4] heeft niet aannemelijk gemaakt dat de verkeersintensiteiten die voortvloeien uit het regionaal model afwijken van de redelijkerwijs te verwachten werkelijkheid en om die reden geen gebruik van het model kon worden gemaakt. Het betoog van [appellante sub 4] faalt in zoverre.

De raad heeft, gelet op de representatieve snelheid van 30 km per uur op de rotonde, ter hoogte van de [locatie 4] ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder een aftrek van 5 dB mogen toepassen. Paragraaf 2.5 van bijlage III bij het RMV 2006 geeft de berekening van de optrektoeslag bij toepassing van standaardrekenmethode II. De optrektoeslag is het maximum van de obstakeltoeslag en de kruispunttoeslag. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat een obstakeltoeslag is toegepast voor de rotonde aan de Matensestraat. Tussen de Matensestraat en Kalkestraat ligt geen kruispunt, zodat de kruispunttoeslag niet van toepassing is. De obstakeltoeslag is hierdoor gelijk aan de optrektoeslag. Het betoog van [appellante sub 4] faalt in zoverre.

13. [appellante sub 4] betoogt dat de raad geen rekening heeft gehouden met de samenloop van verschillende geluidbronnen, zoals bedoeld in artikel 110f, eerste lid, van de Wet geluidhinder.

13.1. Ingevolge artikel 110f, eerste lid, van de Wet geluidhinder dient degene, die bij of krachtens deze wet verplicht is tot het verrichten van een akoestisch onderzoek, ter plaatse van een woning waarop Afdeling 2, 2a, 3 en 4 van hoofdstuk VI van toepassing is en die in twee of meer aanwezige geluidzones als bedoeld in artikel 74 van deze wet is gelegen, tevens onderzoek te doen naar de effecten van de samenloop van de verschillende geluidbronnen. Aangegeven dient te worden op welke wijze met de samenloop rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen.

Ingevolge het derde lid, aanhef en onder a, is het eerste lid uitsluitend van toepassing indien voor een woning een hogere waarde zal worden vastgesteld.

13.2. In het akoestisch onderzoek zijn in de berekening van de cumulatie de Kalkestraat en Matensestraat meegenomen. De resultaten hiervan zijn in tabel 19 in het akoestisch onderzoek opgenomen. De gecumuleerde geluidbelasting voor de [locatie 4] is, exclusief de aftrek op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder, 59 dB op 1,5 m hoogte en 61 dB op 4,5 m hoogte.

De Rijksweg A15 is niet meegenomen in deze berekening omdat de woning aan de [locatie 4] op 730 m en derhalve ruim buiten de geluidzone van 400 m van de A15 staat. De geluidbelasting van het nabij gelegen industrieterrein Bonegraaf is evenmin meegenomen omdat de woning [locatie 4] ook buiten de geluidzone van dit industrieterrein ligt. Vanwege de ligging van dit industrieterrein wordt bovendien geen relevante bijdrage aan de geluidbelasting verwacht. De woning [locatie 4] is wel gelegen in de geluidzone van de Betuwelijn. De Betuwelijn draagt 0,17 dB bij aan de gecumuleerde geluidbelasting op de [locatie 4]. De geluidbelasting blijft met deze bijdrage gelijk aan de berekende gecumuleerde geluidbelasting zoals in tabel 19 van het akoestisch rapport is weergegeven. De raad stelt dat de gecumuleerde geluidbelasting aanvaardbaar is omdat de gecumuleerde geluidbelasting ruim onder de in de Wet geluidhinder gestelde grenswaarde van maximaal 63 dB blijft, waarvoor ontheffing verleend kan worden.

Uit het akoestisch onderzoek en de toelichting van de raad blijkt dat rekening is gehouden met de samenloop van meerdere geluidbronnen. Het betoog van [appellante sub 4] dat de raad geen rekening heeft gehouden met de samenloop van geluidbronnen mist derhalve feitelijke grondslag. De gecumuleerde geluidbelasting is niet dusdanig hoog dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat deze aanvaardbaar is.

14. [appellante sub 4] en [appellant sub 5] vrezen voor geluidhinder bij hun woningen aan de [locatie 4] en [locatie 5] als gevolg van de weg en de rotonde die aansluit op de Matensestraat. Zij betogen dat onvoldoende is onderzocht of door het gebruik van zeer open asfalt beton (hierna: ZOAB) of door het instellen van een maximum snelheid van 60 km per uur een lagere geluidbelasting mogelijk is. [appellante sub 4] betoogt dat onduidelijk is of de geluidbelasting op haar woning door een geluidscherm tot de grenswaarde teruggebracht kan worden.

14.1. Bij besluit van 11 september 2012 zijn voor de woningen [locatie 4] en [locatie 5] hogere waarden vastgesteld. Daartoe heeft het college in overweging genomen dat is gebleken dat het treffen van maatregelen om de geluidbelasting onder de voorkeurswaarde te brengen voor deze woningen niet doelmatig is gebleken.

14.2. De beroepsgronden kunnen in deze procedure niet aan bod komen, nu deze zien op de afweging van de te nemen maatregelen in het kader van het besluit van het college tot het vaststellen van hogere waarden van 11 september 2012. Het beroep van [appellante sub 4] en [appellant sub 5] tegen dat besluit is in de uitspraak van heden in zaak nr. [201301732/1/R6](#) ongegrond verklaard.

15. [appellante sub 4] betoogt voorts dat niet onderzocht is of aan de binnenwaarde van 33 dB kan worden voldaan.

15.1. Voor de binnenwaarden van de woningen aan de [locatie 4] worden gevelmaatregelen genomen als de weg is aangelegd. De mogelijke gevelmaatregelen zijn onderzocht. Dit onderzoek is vastgelegd in het rapport "Gevelisolatieonderzoek verbindingsweg Dodewaard" van Raadgevend ingenieursbureau Metz BV van 7 september 2012 (hierna: onderzoek gevelisolatie). Uit het onderzoek gevelisolatie blijkt dat de binnenwaarde in de woning van [appellante sub 4] voor twee slaapkamers op de bovenverdieping hoger dan 33 dB is. In het rapport is een maatregelenpakket omschreven waarmee deze overschrijdingen kunnen worden teruggebracht onder de wettelijke norm van 33 dB.

15.2. [appellante sub 4] heeft niet aannemelijk gemaakt dat het met de door de raad voorgestelde maatregelen niet mogelijk is om aan de binnenwaarde te voldoen. Het betoog faalt.

Trillingshinder

16. [appellante sub 4] betoogt dat in het onderzoek naar trillingen als gevolg van de weg voor haar woning aan de [locatie 4] is uitgegaan van een te laag aantal verkeersbewegingen. Gelet op de te ontwikkelen

woningbouwlocaties, de verplaatsing van het bedrijf De Beijer en de functie van de weg als verbinding tussen de Waalbandijk en de A15 zouden de aantallen volgens haar hoger moeten liggen. Daarnaast is ten onrechte uitgegaan van moderne vrachtwagens en is geen rekening gehouden met de nabij de woning gelegen rotonde, aldus [appellante sub 4].

16.1. De raad stelt dat het onderzoek naar de gevolgen van trillingen vanwege de verbindingsweg is neergelegd in het rapport "Prognose trillingsgevolgen bij aanleg nieuwe Verbindingsweg te Dodewaard" van 17 juli 2012 van KOAC-NPC (hierna: prognose trillingsgevolgen verbindingsweg). Dit rapport is als bijlage 5 bij de plantoelichting gevoegd. Voorafgaand aan de aanleg zal een opname van de gebouwen plaatsvinden en eventueel optredende schade als gevolg van de verbindingsweg zal worden vergoed. De raad stelt dat de verkeersaantallen zijn ontleend aan het akoestisch onderzoek. De verkeersaantallen zijn gebaseerd op een model. Daarbij is niet gerekend met oude of nieuwe vrachtwagens, aldus de raad.

16.2. De verkeersgegevens die zijn gebruikt voor de prognose trillingsgevolgen verbindingsweg zijn overgenomen uit het akoestisch onderzoek. Zoals onder 11.4 is overwogen, ziet de Afdeling geen aanleiding om deze gegevens onjuist te achten.

In de prognose trillingshinder verbindingsweg staat dat verschillende grote zware voertuigen zijn gekozen die representatief zijn voor het tweewegbrengen van verkeerstrillingen op de verbindingsweg. Dit betreffen 2-assige vrachtwagens van 13 en 20 ton, 3-assige vrachtwagens van 30 ton, een vrachtwagen '79 van 40 ton en een luchtgeveerde en bladgeveerde bus. [appellante sub 4] heeft niet aannemelijk gemaakt dat de keuze voor het zware verkeer dat in het model is ingevoerd geen representatief beeld geeft van het te verwachten verkeer op de verbindingsweg. In de prognose trillingsgevolgen staat dat het pand [locatie 4] is gelegen op korte afstand van de rotonde. De passeersnelheid voor deze woning is vanwege de rotonde aangepast naar 30 km per uur. Deze gegevens zijn als uitgangspunt genomen voor de berekeningen. Het betoog dat geen rekening is gehouden met de ligging van de woning [appellante sub 4] nabij de rotonde mist dan ook feitelijke grondslag. Het betoog van [appellante sub 4] faalt in zoverre.

Waterhuishouding

17. [appellante sub 4] vreest wateroverlast als gevolg van het plan. Zij betoogt dat bij de vaststelling van het plan niet is voorzien in voldoende watercompensatie.

17.1. De raad stelt dat voor de aanleg van de rotonde bij de Matensestraat 374 m² waterberging wordt gedempt. Dit wordt gecompenseerd door de watergang langs de Dodewaardsestraat tussen de Bonegraafseweg en de Matensestraat te verbreden, aldus de raad.

17.2. In paragraaf 4.7 van de plantoelichting en bijlage 8 bij de plantoelichting is de watertoets die ten behoeve van het plan is uitgevoerd neergelegd. Uit de watertoets blijkt dat het bestaande watersysteem blijft gehandhaafd. Het plan voorziet in voldoende waterberging ter compensatie van het te realiseren verharde oppervlak. De raad heeft met het waterschap overlegd over de waterhuishoudkundige aspecten van de verbindingsweg en het waterschap heeft met de waterparagraaf ingestemd.

17.3. [appellante sub 4] heeft niet aannemelijk gemaakt dat de brede bermen en de greppelsloot langs de verbindingsweg en de verbreding van de watergang langs de Dodewaardsestraat niet voorzien in het waarborgen van voldoende waterberging.

Verkeersveiligheid

Zuidelijk deel verbindingsweg, tussen Kalkestraat-Waalbandijk

18. Het zuidelijk deel van de voorziene verbindingsweg voldoet volgens [appellanten sub 2] niet voor de afwikkeling van het verwachte verkeer, waaronder 400 vrachtwagens per etmaal. Hierdoor ontstaat een verkeersonveilige situatie. [appellanten sub 2] betogen dat de weg ter hoogte van hun woning [locatie 2] ten onrechte is aangemerkt als een erfontsluitingsweg. Volgens de CROW-normen voldoet de weg niet aan de kenmerken van een erfontsluitingsweg, maar moet deze aangemerkt worden als een gebiedsontsluitingsweg. De weg is 5,50 m breed en voldoet niet aan de CROW-normen voor een gebiedsontsluitingsweg van 7,50 m en ook niet aan de normen voor een erfontsluitingsweg van 6,70 m, dan wel, als de toeslag van 1 m voor fietsers wordt meegenomen, 7,70 m. De raad heeft niet voldoende gemotiveerd waarom van de CROW-normen kan worden afgeweken, aldus [appellanten sub 2].

18.1. De raad stelt dat het zuidelijke deel van de verbindingsweg weliswaar niet voldoet aan de kenmerken voor een erftoegangsweg, omdat er geen menging van verkeerssoorten is en de weg niet veel aansluitingen heeft, maar dat er goede redenen bestaan om voor het ontwerp van dit deel van de verbindingsweg uit te gaan van een erftoegangsweg. De belangrijkste reden hiervoor is dat de raad een maximum snelheid van 60 km per uur op dit deel wenselijk acht. Deze snelheid is wenselijk, omdat in de directe nabijheid van de weg woningen liggen, het tracé een hoogteverschil van 6 m heeft en een bocht met boogstraal heeft die bij deze snelheid past. Daarnaast hebben de omliggende wegen ook de functie van erftoegangsweg. Tevens is het wenselijk het profiel van de weg smal te houden om het ruimtebeslag bij de aansluiting op de Waalbandijk zo beperkt mogelijk te houden in verband met de daar aanwezige woningen. Dit deel van de verbindingsweg zal niet toegankelijk zijn voor fietsers vanwege de aanwezigheid van vrachtverkeer. Dit is mogelijk omdat alternatieve routes voor fietsers bestaan. De verkeersintensiteit van dit deel van de weg ligt met 2.300 motorvoertuigen ook binnen de norm die voor een erftoegangsweg geldt. Bij de ontwerpuitgangspunten is daarom bij de uitgangspunten voor een erftoegangsweg van 60 km per uur buiten de bebouwde kom aangesloten. Aansluiten bij de uitgangspunten voor een gebiedsontsluitingsweg was volgens de raad niet wenselijk, omdat in de CROW-publicatie "Basiskennmerken

wegontwerp - Categorisering en inrichting van wegen" geen gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom met een maximum snelheid van 60 km per uur zijn opgenomen.

18.2. In de CROW-publicatie "Basiskennmerken wegontwerp - Categorisering en inrichting van wegen" van oktober 2012 is voor erftoegangswegen een ontwerpsnelheid van 60 km per uur geadviseerd. In het "Handboek wegontwerp - Erftoegangswegen" van februari 2002 staat een maximumsnelheid van 60 km per uur voor erftoegangswegen. In laatstgenoemde publicatie wordt een breedte van de rijloper van minimaal 2,5 m en maximaal 4,5 m aangehouden en een verhardingsbreedte van maximaal 6 m.

18.3. De raad heeft de keuze voor een maximale snelheid van 60 km per uur gemotiveerd door te wijzen op de aanliggende woningen, de vormgeving van het zuidelijke deel van de verbindingsweg en de aansluitende wegen. De raad heeft met een wegbreedte van 5,5 m aangesloten bij de normen die voor 60 km-wegen in het buitengebied worden geadviseerd. De Afdeling ziet in hetgeen [appellanten sub 2] hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad voor de vormgeving van het zuidelijk deel van de verbindingsweg niet in redelijkheid heeft kunnen aansluiten bij de normen die in de voornoemde CROW-publicaties voor een erftoegangsweg in het buitengebied met een maximumsnelheid van 60 km per uur worden geadviseerd.

19. De Waalbandijk voldoet volgens [appellanten sub 3] niet voor de afwikkeling van het verwachte verkeer. De Waalbandijk is 5,65 m breed. De verkeersonveiligheid wordt versterkt doordat de weg wordt gebruikt door fietsers, wandelaars en auto- en vrachtverkeer. [appellanten sub 3] benadrukken dat de weg een dijk is en daardoor geen uitwijkmogelijkheden voor verkeer bestaan. Tevens wijzen zij er op dat de weg door fietsende scholieren wordt gebruikt en onderdeel uitmaakt van een recreatieve fietsroute.

19.1. De raad stelt dat de Waalbandijk de toename van de verkeersintensiteit inclusief het vrachtverkeer kan verwerken. De Waalbandijk wordt niet verbreed omdat dit harder rijden in de hand zou werken. Op de Waalbandijk kunnen twee vrachtwagens elkaar langzaam rijdend passeren. Op de weg wordt door een verkeersbesluit van het college van burgemeester en wethouders een maximum snelheid van 30 km per uur ingesteld. Door rode fietssuggestiestroken, markeringen op de weg, verkeersborden en een extra wegversmalling wordt de naleving van deze snelheidsbeperking bevorderd. De raad stelt voorts dat de Waalbandijk ook nu gebruikt wordt door vrachtverkeer en hieruit blijkt dat de situatie passend is. De raad verwijst naar de plantoelichting en de tracéstudie.

19.2. De verplaatsing van De Beijer en de verbinding tussen de Waalbandijk en de Waalwaard maken geen onderdeel uit van het plan. De gevolgen van de verplaatsing van De Beijer op de situatie op de Waalbandijk kunnen in zoverre niet in deze procedure aan bod komen. Gelet op hetgeen door de raad is aangevoerd over de mogelijke inrichting van de Waalbandijk en het huidige gebruik van de Waalbandijk door vrachtwagens heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de verkeerssituatie op de Waalbandijk niet in de weg staat aan de doorstroming van verkeer vanaf de verbindingsweg en daarmee aan de uitvoerbaarheid van het plan.

Noordelijk deel verbindingsweg, tussen Matensestraat -Kalkestraat

20. [appellant sub 5] betoogt dat de rotonde nabij zijn woning en boomkwekerij aan de [locatie 5] te Dodewaard te dicht bij de inrit van zijn bedrijf ligt en een verkeersonveilige situatie veroorzaakt, omdat vrachtwagens achteruit insteken op zijn perceel nabij de afrit van de rotonde. [appellant sub 5] geeft aan dat een ontsluiting op de verbindingsweg een alternatief zou kunnen zijn.

20.1. De raad stelt dat het noordelijk deel van de verbindingsweg en de rotonde al waren voorzien in het vorige bestemmingsplan "Dodewaard 2001". De situatie bij de rotonde aan de Matensestraat verbetert ten opzichte van de huidige situatie. De Matensestraat ter hoogte van de uitrit wordt verbreed van 4 naar 7 m. De raad betoogt dat uit de tracéstudie blijkt dat de verkeersintensiteit langs het perceel af zal nemen. De weg langs de uitrit maakt geen onderdeel uit van de hoofdroute en heeft een lage verkeersintensiteit. Het plan staat niet in de weg aan een in- en uitrit van het bedrijf op de verbindingsweg, aldus de raad.

20.2. [appellant sub 5] heeft, de weerlegging van de raad in aanmerking genomen, niet aannemelijk gemaakt dat door het plan een verkeersonveilige situatie ontstaat. De raad heeft in redelijkheid kunnen kiezen voor de in het plan mogelijk gemaakte inrichting van de weg. Het plan staat niet in de weg aan de door [appellant sub 5] gewenste inrit op de verbindingsweg. Het betoog faalt in zoverre.

Verlies aan grond en gebruiksmogelijkheden

21. [appellante sub 1] richt zich tegen de voorziene weg omdat de weg diagonaal geprojecteerd is over de bij haar in eigendom zijnde percelen tussen de Kalkestraat en Waalbandijk, kadastraal bekend gemeente Dodewaard sectie B nummers 2259, 2396 en 2397 (hierna onderscheidenlijk: perceel B 2259, perceel B 2396 en perceel B 2397). Deze percelen zijn in gebruik voor de boomkwekerij van [appellante sub 1]. De oppervlakte van de percelen is samen 3.47.20 ha. Door de doorsnijding resteren overhoeken van 1.05.95 ha, 0.31.35 ha, 0.33.20 ha en 1.11.10 ha. De vormen van deze overhoeken zijn grillig en de percelen zijn onderling moeilijk bereikbaar, aldus [appellante sub 1]. Daardoor resteert geen bruikbaar deel voor de boomkwekerij. Door het verlies van grond lijdt zij schade. Daarnaast wordt de werkgelegenheid geschaad. [appellante sub 1] betoogt voorts dat zij schade lijdt doordat de reeds geplante bomen moeten worden verplaatst.

21.1. De raad stelt dat de verbindingsweg slechts voorzien is op een deel van de percelen B 2396 en B 2397. Deze percelen zijn op 8 april 2003 door kavelruil in eigendom gekomen van [appellante sub 1]. [appellante sub 1] had ten tijde van deze kavelruil op de hoogte kunnen zijn van de plannen voor een verbindingsweg over de percelen B 2396 en B 2397. De verbindingsweg stond in de ruimtelijke structuurvisie kom Dodewaard uit 1997.

Op 12 juli 2001 heeft de raad van de toenmalige gemeente Dodewaard ingestemd met een specifieke variant van de ligging van de verbindingsweg. Deze variant is vervolgens opgenomen in de structuurvisie kernen van de gemeente Neder-Betuwe uit 2003.

De raad stelt bovendien dat [appellante sub 1] volgens het kadaster 22,7 ha grond in eigendom heeft en voor de aanleg van de weg slechts 00.66.00 ha noodzakelijk is. De raad ziet dan ook niet in hoe deze geringe afname van beschikbare gronden ernstige schade zal toebrengen aan de bedrijfsvoering van [appellante sub 1]. Daarbij wijst de raad op het feit dat [appellante sub 1], nadat zij op de hoogte is gesteld van de plannen voor de verbindingsweg, toch is overgegaan tot de aanplant van zesjarige teelt. De raad is in overleg over de aankoop van de gronden van [appellante sub 1], waarbij het uitgangspunt is dat schadeloosstelling op basis van de onteigeningswet plaatsvindt.

21.2. Na de aanleg van de verbindingsweg resteren nog aanzienlijke oppervlakten van aansluitende percelen aan weerskanten van de weg. [appellante sub 1] heeft niet aannemelijk gemaakt dat het na de aanleg van de weg niet langer mogelijk is om een rendabel bedrijf te voeren. Bij de aankoop van de gronden die voor de weg zijn bestemd, zal schadeloosstelling op basis van de onteigeningswet plaatsvinden. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de raad het belang van een ongewijzigde voortzetting van het bedrijf zwaarder had moeten laten wegen dan het belang dat gediend is met de aanleg van de weg.

22. [appellanten sub 3] vrezen dat hun vogelkwekerij aan de [locatie 3], waar zij watervogels kweken, met name in het broedseizoen, verstoord zal worden door de verbindingsweg.

22.1. Het perceel ligt op zijn kortst op een afstand van 40 m van de weg. Tussen de weg en het perceel staat hoog opgaand groen. [appellanten sub 3] kweken de watervogels niet bedrijfsmatig.

[appellanten sub 3] hebben niet aannemelijk gemaakt dat de weg een dusdanige verstoring voor de door hen gehouden watervogels oplevert dat de raad het belang bij het voorkomen van een verstoring zwaarder had moeten laten wegen dan het belang dat gediend is met de aanleg van de weg.

23. [appellant sub 5] betoogt dat hij als gevolg van het plan minder grond ter beschikking heeft voor de boomkwekerij aan de [locatie 5] omdat de aanleg van de rotonde deels op zijn gronden plaatsvindt en omdat het karakter van de greppelsloot langs de boomkwekerij verandert, waardoor een bredere onderhouds- en spuitzone langs de sloot moet worden aangehouden dan nu het geval is.

23.1. De gebruiksmogelijkheden binnen de bestemming van de watergang langs het perceel van [appellant sub 5] veranderen niet ten opzichte van het vorige plan. In dat plan was dus ook al een diepere en natte sloot mogelijk. De gronden van [appellant sub 5] die nodig zijn voor de weg worden aangekocht tegen volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet. Gelet hierop ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid het belang van de aanleg van de weg zwaarder heeft mogen wegen dan het beperkte verlies aan gronden van [appellant sub 5].

24. [appellante sub 4] betoogt dat het plan niet voorziet in een ontsluiting van het weiland achter haar woning en tuin aan de [locatie 4]. Dit weiland wordt nu ontsloten via een naastgelegen boomkwekerij die zal verdwijnen als gevolg van het plan. Het weiland is volgens haar over haar eigen perceel niet te bereiken omdat de doorgangen te smal zijn.

24.1. De raad stelt dat de percelen, waarover [appellante sub 4] het achter haar woning gelegen perceel ontsluit, in eigendom zijn van de gemeente. Op deze gronden rusten geen rechten of plichten die strekken tot ontsluiting van het achterliggende perceel van [appellante sub 4], zodat [appellante sub 4] thans zonder recht gebruikt maakt van deze wijze van ontsluiten. De raad stelt dat [appellante sub 4] niet aannemelijk heeft gemaakt dat zij het perceel niet kan ontsluiten over het aangrenzende perceel waar de woning van [appellante sub 4] staat of over het perceel aan de oostzijde. Voorzover zij door het oprichten van bouwwerken of gebouwen de ontsluiting van het achterliggende perceel onmogelijk heeft gemaakt, dient dat voor haar rekening te komen, aldus de raad. De raad heeft ter zitting toegelicht dat het perceel kan worden ontsloten door een uitritvergunning aan te vragen op de verbindingsweg. Het plan staat niet in de weg aan een ontsluiting op de verbindingsweg, aldus de raad.

24.2. De raad heeft gelet op de bestaande juridische status en de feitelijke situatie van het perceel en de ontsluiting en de mogelijkheid om het perceel op een andere wijze te ontsluiten, het belang van de aanleg van de weg in redelijkheid zwaarder kunnen laten wegen dan het belang van [appellante sub 4] bij het behouden van de huidige ontsluiting van het perceel.

Flora- en faunawet

25. [appellanten sub 2] betogen dat niet vast staat op welke wijze mitigerende maatregelen worden getroffen en of een ontheffing van de Flora- en faunawet (hierna: Ffw) nodig is en verkregen kan worden.

25.1. De raad stelt dat hij onderzoek heeft verricht naar de aanwezigheid van vleermuizen. Dit onderzoek is neergelegd in het rapport "Vleermuizenonderzoek verbindingsweg Dodewaard" van Arcadis van 17 september 2012 (hierna: het vleermuizenonderzoek). In dit onderzoek staat dat het doorkruisen van de vliegroute vanuit het dorp over de Kalkestraat naar het buitengebied een negatief effect heeft op de vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen. Het negatieve effect kan voorkomen worden door rekening te houden met de verlichting en door een hop-over te realiseren. De maatregelen zijn uitgewerkt in het "Mitigatieplan verbindingsweg Dodewaard" van Arcadis van 26 april 2013 (hierna: het mitigatieplan). Tijdens de aanleg van de verbindingsweg moet dit mitigatieplan worden geïmplementeerd. De gunstige staat van instandhouding van de waargenomen vleermuissoorten wordt hiermee gewaarborgd, aldus de raad.

25.2. In het mitigatieplan is de aanleg van de hop-over uitgewerkt. Daarnaast wordt geadviseerd spaarzaam om te gaan met verlichting en te bewerkstelligen dat de aan te leggen verlichting niet uitstraalt naar de bomen. Hiermee wordt het verbreken en verstoren van vliegroutes van vleermuizen voorkomen. In hetgeen door [appellanten sub 2] is aangevoerd wordt geen aanleiding gevonden om te twijfelen aan de effectiviteit van de aanleg van deze hop-overs. [appellanten sub 2] hebben niet aannemelijk gemaakt dat, zo al een ontheffing van de Ffw nodig is in verband met de vliegroutes van de vleermuizen, deze niet kan worden verleend en de Ffw aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg staat.

Uitvoerbaarheid

26. [appellante sub 1] betoogt dat het plan niet uitvoerbaar is omdat de raad ten onrechte uitgaat van schadeloosstelling op grond van reconstructie, maar dat gelet op de onrendabele stukken grond die bij [appellante sub 1] overblijven, uitgegaan had moeten worden van schadeloosstelling op grond van liquidatie. Als daarvan uitgegaan wordt is het budget voor de grondverwerving van de gemeente niet voldoende en is het plan dus niet uitvoerbaar. Daarnaast is volgens [appellante sub 1] de uitvoerbaarheid van het plan onzeker omdat die mede afhankelijk is van de financiële bijdrage van de provincie. Deze bijdrage is afhankelijk van de verplaatsing van De Beijer. Deze verplaatsing is nog niet zeker. Als de financiële bijdrage van de provincie vervalt, kan de weg niet direct worden aangelegd.

26.1. Zoals onder 19.2 is overwogen is niet aannemelijk gemaakt dat door de aanleg van de weg de oppervlakte en bruikbaarheid van de gronden van [appellante sub 1] zodanig afnemen dat geen rendabele bedrijfsvoering meer resteert. De kosten voor de grondverwerving zijn op basis van volledige schadeloosstelling op grond van de onteigeningswet getaxeerd. Een deel van de gronden is reeds verworven. Provinciale staten van Gelderland hebben op 30 mei 2012 besloten 6,2 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de aanleg van de verbindingsweg. Een bedrag van 1,2 miljoen euro, bestemd voor de grondverwerving en de plankosten, is direct beschikbaar gesteld. Op 12 december 2012 is een samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente Neder-Betuwe en de provincie Gelderland gesloten, waarin onder andere de afspraken over de financiering zijn opgenomen. De noodzakelijke middelen voor de grondverwerving zijn beschikbaar zodat de economische uitvoerbaarheid is aangetoond, aldus de raad. Ook als de komst van De Beijer niet doorgaat is de financiering gewaarborgd, aldus de raad.

26.2. [appellante sub 1] heeft hetgeen de raad ten aanzien van de financiering heeft gesteld niet gemotiveerd weerlegd. Gelet op de afspraken met de provincie Gelderland over de financiering van de weg, die zijn vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst en de reeds beschikbaar gestelde gelden, heeft de raad het plan ten tijde van de vaststelling terecht uitvoerbaar geacht.

Conclusie

27. Het beroep van [appellanten sub 3] is gedeeltelijk gegrond. Het besluit van de raad van de gemeente Neder-Betuwe van 20 december 2012 dient wegens strijd met artikel 3:2 van de Awb te worden vernietigd, voor zover het betreft het plandeel met de bestemming "Verkeer" en het plandeel met de bestemming "Water-Waterkering", zoals aangeduid op de bij deze uitspraak behorende kaart 1.

28. Het beroep van [appellanten sub 3] is voor het overige ongegrond. De beroepen van [appellante sub 1], [appellanten sub 2], [appellante sub 4] en [appellant sub 5] zijn ongegrond.

Proceskosten

29. Voor een proceskostenveroordeling voor [appellante sub 1], [appellanten sub 2], [appellante sub 4] en [appellant sub 5] bestaat geen aanleiding. De raad dient ten aanzien van [appellanten sub 3] op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep van [appellanten sub 3] gedeeltelijk gegrond;

II. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente Neder-Betuwe van 20 december 2012, kenmerk RAAD/12/01328, voor zover het betreft het plandeel met de bestemming "Verkeer" en het plandeel met de bestemming "Water-Waterkering", zoals aangeduid op de bij deze uitspraak behorende kaart 1;

III. verklaart het beroep van [appellanten sub 3] voor het overige ongegrond;

IV. verklaart de beroepen van [appellante sub 1], [appellanten sub 2], [appellante sub 4] en [appellanten sub 5] ongegrond;

V. veroordeelt de raad van de gemeente Neder-Betuwe tot vergoeding van bij [appellanten sub 3] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 944,00 (zegge: negenhonderdvierenveertig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

VI. gelast dat de raad van de gemeente Neder-Betuwe aan [appellanten sub 3] het door hen voor de behandeling van het beroep betaalde griffierecht ten bedrage van € 160,00 (zegge: honderdzestig euro) vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. J.A.W. Scholten-Hinloopen, voorzitter, en mr. M.A.A. Mondt-Schouten en mr. R.J.J.M. Pans, leden, in tegenwoordigheid van mr. T.L.J. Drouen, ambtenaar van staat.

w.g. Scholten-Hinloopen w.g. Drouen
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 22 juli 2013

375-725.

