

Uitspraak 201904052/1/R2

ECLI	ECLI:NL:RVS:2020:2485
Datum uitspraak	21 oktober 2020
Inhoudsindicatie	Bij besluit van 28 maart 2019 heeft de raad van de gemeente Meierijstad het bestemmingsplan "Foodpark Veghel, uitbreiding" vastgesteld. Het bestemmingsplan voorziet in de realisering van een uitbreiding van bedrijventerrein "Foodpark Veghel", door de raad aangeduid als "fase 2", met 8 ha. Fase 1 van dit terrein is inmiddels gedeeltelijk gerealiseerd. Het bedrijventerrein is direct naast de A50 gelegen en wordt door de wegen "Corridor" en "Eerdsebaan" op de A50 ontsloten. De Corridor, in het verleden onderdeel van de doorgaande weg (N265) tussen Eindhoven en Nijmegen, ontsluit het bedrijventerrein ook in noordoostelijke richting en sluit onder meer aan op de N279, de doorgaande weg tussen s'-Hertogenbosch en Roermond. [appellant sub 1] exploiteert ter plaatse van dit perceel een bedrijf, gericht op de koop, sloop, keuringen en reparatie van trucks. [appellant sub 1] betoogt dat het besluit van 28 maart 2019 onzorgvuldig tot stand is gekomen.

Volledige tekst

201904052/1/R2.

Datum uitspraak: 21 oktober 2020

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1A], wonend te Schijndel, [appellant sub 1B], wonend te Veghel en [appellant sub 1C], wonend te Veghel, gemeente Meierijstad (hierna tezamen en in

enkelvoud: [appellant sub 1]),

2. [appellant sub 2A] en [appellant sub 2B], beiden wonend te Veghel, gemeente Meierijstad, appellanten,

en

de raad van de gemeente Meierijstad,

verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 28 maart 2019 heeft de raad het bestemmingsplan "Foodpark Veghel, uitbreiding" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1] en [appellant sub 2] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

[appellant sub 2] hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 23 juli 2020, waar [appellant sub 2] zijn verschenen.

Overwegingen

Inleiding

1. Het bestemmingsplan voorziet in de realisering van een uitbreiding van bedrijventerrein "Foodpark Veghel", door de raad aangeduid als "fase 2", met 8 ha. Fase 1 van dit terrein is inmiddels gedeeltelijk gerealiseerd. Het bedrijventerrein is direct naast de A50 gelegen en wordt door de wegen "Corridor" en "Eerdsebaan" op de A50 ontsloten. De Corridor, in het verleden onderdeel van de doorgaande weg (N265) tussen Eindhoven en Nijmegen, ontsluit het bedrijventerrein ook in noordoostelijke richting en sluit onder meer aan op de N279, de doorgaande weg tussen s'-Hertogenbosch en Roermond.

Toetsingskader

2. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet de raad bestemmingen aanwijzen en regels geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De raad heeft daarbij beleidsruimte en moet de betrokken belangen afwegen. De Afdeling beoordeelt aan de hand van de beroepsgronden of het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan in overeenstemming is met het recht. De Afdeling stelt niet zelf vast of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening, maar beoordeelt aan de hand van die gronden of de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening.

Beroep van [appellant sub 1]

3. [appellant sub 1] is eigenaar van meerdere percelen, waaronder het perceel [locatie 1]. Deze percelen zijn gelegen op het bedrijventerrein "Foodpark Veghel", fase 1, in de directe nabijheid van het plangebied.

[appellant sub 1] exploiteert ter plaatse van dit perceel een bedrijf, gericht op de koop, sloop, keuringen en reparatie van trucks.

4. [appellant sub 1] betoogt dat het besluit van 28 maart 2019 onzorgvuldig tot stand is gekomen. Zij voert aan dat er sprake is van gelegenheidsplanologie omdat voor de uitbreiding wel een deugdelijke ontsluiting wordt gerealiseerd, terwijl voor haar bedrijf nog steeds geen ontsluiting op de Corridor is gerealiseerd. Daarbij kan een grote verkeerschaos worden verwacht, gelet op alle bestaande en komende verkeersbewegingen, waarvan overigens op dit moment al sprake is. Een concreet verkeersrapport over verkeersroutes en verkeersbewegingen ontbreekt. Tot slot is de raad in de nota van zienswijzen onvoldoende ingegaan op een aantal door haar naar voren gebrachte argumenten, onder meer dat in fase 1 nog een groot aantal zaken niet geregeld is, zoals straatnamen, huisnummers, watervoorziening, stroom, riolering, aldus [appellant sub 1].

4.1. De Afdeling heeft in de uitspraak van 19 juli 2017, [ECLI:NL:RVS:2017:1966](#) geoordeeld dat het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Foodpark 2016", vastgesteld op 20 april 2017, dat ziet op fase 1, ontsluiting van het perceel [locatie 1] op de Corridor mogelijk maakt. Deze door [appellant sub 1] beoogde weg is echter, net als haar bedrijf, geheel gelegen op gronden, die liggen buiten het gebied waarop het onderhavige bestemmingsplan "Foodpark Veghel, uitbreiding" ziet. Dat de door [appellant sub 1] beoogde weg feitelijk nog niet is gerealiseerd, of dat de straatnamen en de huisnummers nog niet zijn toegekend, de watervoorziening nog niet is geregeld en de bedrijven in fase 1 nog niet zijn aangesloten op de stroomvoorziening en riolering, wat daar verder van zij, doet niet af aan de rechtmatigheid van het bestemmingsplan "Foodpark Veghel, uitbreiding" en maakt dan ook niet dat de raad het onderhavige bestemmingsplan "Foodpark Veghel, uitbreiding" niet mocht vaststellen. Van gelegenheidsplanologie, zoals door [appellant sub 1] naar voren is gebracht, is niet gebleken. De enkele omstandigheid dat het industrieterrein in fases wordt ontwikkeld is onvoldoende voor die conclusie.

4.2. In de plantoelichting is vermeld dat voor fase 2 wordt voorzien in een aansluiting op de interne ontsluitingsweg. Die interne ontsluitingsweg ontsluit het bedrijventerrein op de Corridor, aan twee zijden. Verder wordt in de plantoelichting verwezen naar de "Verkeerstoets Foodpark Veghel fase 2, Arcadis, 3 april 2018" (hierna: de verkeerstoets). Daarin is onderzoek gedaan naar de effecten van de ontwikkeling op onder meer de verkeersafwikkeling en de verkeershinder. Nu in de verkeerstoets wordt ingegaan op de nieuwe wegenstructuur en daarin onderzoek is gedaan naar verkeer routes en verkeersbewegingen, mist het betoog van [appellant sub 1] dat er een concreet verkeersrapport ontbreekt over bestaande en komende verkeersbewegingen, feitelijke grondslag. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad zich bovendien, gelet op de conclusie in de verkeerstoets, dat de Corridor het verkeer goed kan verwerken, in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat ter hoogte van het bedrijventerrein geen onaanvaardbare verkeerseffecten kunnen worden verwacht. Daarbij is van belang dat uit de verkeerstoets blijkt dat voor 2030 in totaal 20.300 verkeersbewegingen op de Corridor kunnen worden verwacht ter hoogte van het bedrijventerrein, terwijl de weg een capaciteit heeft van 25.000 verkeersbewegingen. De Afdeling ziet in hetgeen door [appellant sub 1] is aangevoerd over verkeerschaos geen aanleiding voor een andersluidend oordeel. De enkele stelling dat er "verkeerschaos kan worden verwacht, gelet op alle komende en gaande verkeersbewegingen", is daarvoor onvoldoende.

Het betoog faalt.

Beroep [appellant sub 2]

5. [appellant sub 2] wonen aan de [locatie 2] te Veghel. De Rembrandtlaan is een aan- en

afvoerweg voor verkeer vanaf de N279 en sluit aan op de Corridor. Zij vrezen dat de uitbreiding van het bedrijventerrein zorgt voor een verdere toename van (vracht)verkeer in de directe nabijheid van hun woning.

- ontvankelijkheid

6. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat [appellanten sub 2] geen belanghebbenden zijn bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan, omdat zij op een afstand van 2,5 km tot aan het plangebied wonen.

6.1. Wie rechtstreeks feitelijke gevolgen ondervindt van een activiteit die het besluit - zoals een bestemmingsplan of een vergunning - toestaat, is in beginsel belanghebbende bij dat besluit. Het criterium 'gevolgen van enige betekenis' van de activiteit dient als correctie op dit uitgangspunt. Zonder gevolgen van enige betekenis heeft betrokkene geen persoonlijk belang bij het besluit. Hij onderscheidt zich dan onvoldoende van anderen. Om te bepalen of er gevolgen van enige betekenis voor de woon-, leef- of bedrijfssituatie van betrokkene zijn, wordt acht geslagen op de factoren afstand tot, zicht op, planologische uitstraling van en milieugevolgen (o.a. geur, geluid, licht, trilling, emissie, risico) van de activiteit die het besluit toestaat, waarbij die factoren zo nodig in onderlinge samenhang worden gezien. Ook aard, intensiteit en frequentie van de feitelijke gevolgen kunnen van belang zijn.

6.2. In de plantoelichting en in de verkeerstoets is vermeld: "De verkeersafwikkeling op de A50 is erg slecht, gesproken kan worden van een structureel knelpunt... Toenemende congestie leidt tot meer sluipverkeer op de route Rembrandtlaan - Corridor. [...] de knelpunten (zullen) nog steeds optreden en zelfs verergeren door de extra verkeersproductie van Foodpark Veghel Fase 2." In de verkeerstoets is verder vermeld dat het gemiddeld aantal extra verkeersbewegingen ten gevolge van fase 2 neer zal komen op maximaal 1.400 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde) en 1.800 mvt/etmaal (werkdaggemiddelde) en dat ongeveer 30% van het verkeer de noordelijke route Rembrandtlaan/Corridor/N279 zal gaan nemen, derhalve ongeveer 540 mvt/etmaal. Gelet hierop kan niet worden uitgesloten dat [appellant sub 2] door het bestreden besluit, ondanks de afstand van 2,5 km tot aan het plangebied, feitelijke gevolgen van enige betekenis zullen gaan ondervinden, in de vorm van extra verkeersbewegingen direct voor hun woning. Hieruit volgt dat [appellant sub 2] een rechtstreeks betrokken belang hebben bij het bestreden besluit en dat zij kunnen worden aangemerkt als belanghebbenden in de zin van artikel 1:2, eerste lid, van de Awb.

- verkeersmodel

7. [appellant sub 2] betogen dat onderzoeken naar de verkeersintensiteiten ondeugdelijk zijn uitgevoerd. Deze zijn afkomstig uit het provinciale verkeersmodel (Brabant Brede Model Aanpak-Noordoost; hierna: BBMA-NO). In de uitspraak van 5 september 2018, [ECLI:NL:RVS:2018:2889](#), heeft de Afdeling, in navolging van adviezen van de STAB, waarin forse kritiek wordt geuit op dat verkeersmodel, het besluit van de raad van de gemeente Veghel (thans: Meierijstad) van 30 november 2016 tot vaststelling van het bestemmingsplan "Veghel-West, deelgebied Rembrandtlaan", vernietigd. Ook in een advies van 20 januari 2020, over het provinciaal inpassingsplan "N279 Veghel-Asten", in behandeling bij de Afdeling onder zaak nr. 201900309/1/R2, heeft de STAB kritiek geuit op het gebruikte verkeersmodel, aldus [appellanten sub 2].

7.1. Aan het besluit van 28 maart 2019 is onder meer de verkeerstoets ten grondslag gelegd. Daarin is vermeld dat, aan de hand van getallen uit de publicatie 317 van het CROW "Kencijfers Parkeren en Verkeersgeneratie publicatie" de verkeerseffecten als gevolg van het plan zijn onderzocht, waarbij is uitgegaan van "distributieterrein" als type werkmilieu. In de

CROW-publicatie wordt hiervoor een norm van maximaal 173 verkeersbewegingen per ha uitgeefbaar terrein gehanteerd. Aangezien 8 ha zal worden uitgegeven, komt het gemiddeld aantal extra verkeersbewegingen neer op maximaal 1.400 mvt/etmaal (weekdaggemiddelde) en 1.800 mvt/etmaal (werkdaggemiddelde). In figuur 3 is weergegeven dat ongeveer 30% van het verkeer de noordelijke route zal nemen. In tabel 2 is vermeld dat ter hoogte van de Taylorbrug, dat is de brug over de het Willemskanaal en de N279, 550 verkeersbewegingen extra worden verwacht. Daarna verspreidt het verkeer zich over de N279-noord (100 verkeersbewegingen), N279-zuid (350 verkeersbewegingen) en de Rembrandtlaan, ter hoogte van de Aa (100 verkeersbewegingen). In de verkeerstoets is vermeld dat de gebruikte verkeersintensiteiten afkomstig zijn uit het provinciale verkeersmodel "Brabant Brede Model Aanpak - Noordoost (BBMA-NO)".

Naar aanleiding van de uitspraak van 5 september 2018 is nader onderzoek verricht door Goudappel Coffeng waarvan de resultaten zijn beschreven in het rapport "Trendanalyse Veghel, Rembrandtlaan, Foodpark en Verbindingsweg N279 (Keldonk) - Doornhoek" van 13 maart 2019. Daarin is het verkeersonderzoek geactualiseerd en het gebruikte verkeersmodel gevalideerd. Voor die validatie zijn verschillende bronnen gebruikt, waaronder aanvullende verkeerstellingen op 25 locaties in Veghel, uitgevoerd door NDC-Nederland in november 2018. In het rapport is geconcludeerd dat het verkeersmodel BBMA-NO voor de Rembrandtlaan en voor de Corridor (Taylorbrug) een valide waarde geeft.

7.2. [appellant sub 2] hebben op zichzelf terecht naar voren gebracht dat uit de uitspraak van 5 september 2018 volgt dat de raad niet zonder meer het verrichte verkeersonderzoek, waarin het verkeersmodel BBMA-NO, met als basisjaar 2010 is gebruikt, ten grondslag mocht leggen aan het besluit van 28 maart 2019. De raad heeft echter na die uitspraak het verkeersmodel door Goudappel Coffeng laten valideren. In hetgeen door [appellant sub 2] is aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding om aan de juistheid van de uitkomsten van dit uitgevoerde validatieonderzoek te twijfelen. De enkele verwijzing naar het advies van de STAB van 20 januari 2020 is daarvoor onvoldoende, reeds omdat dit geen betrekking heeft op het door Goudappel Coffeng verrichte validatieonderzoek, maar op het onderzoek, verricht door de provincie in het kader van het provinciaal inpassingsplan. Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor een vernietiging van het besluit van 28 maart 2019 op dit punt.

Het betoog faalt.

- woon- en leefklimaat

8. [appellant sub 2] betogen dat door het plan het aantal verkeersbewegingen over de Rembrandtlaan zal gaan toenemen, waardoor de overlast zal toenemen. Deze overlast bestaat uit geluidsoverlast, hinder door (fijne) stofdeeltjes en schade aan de woning door trillingen. Zij stellen zich op het standpunt dat de gevolgen van de toename van het verkeer voor hun directe woonomgeving onvoldoende zijn onderzocht.

8.1. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat het plan een toename van verkeersbewegingen op de Rembrandtlaan tot gevolg heeft, maar dat uit de verrichte onderzoeken blijkt dat deze toename niet leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

8.2. In het milieueffectrapport van 19 april 2016, dat betrekking heeft op zowel fase 1 als fase 2, is geconcludeerd dat de toename van het verkeer door het bedrijventerrein geen overschrijding van de grenswaarden van stikstofdioxide en fijnstof langs de ontsluitingswegen betekent. Uit de kaarten op blz. 151, 152 en 153 blijkt dat de woning aan de [locatie 2] tot het onderzoeksgebied heeft behoord. Gelet hierop heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt gesteld dat voldoende onderzoek is gedaan naar de gevolgen

van de toename van verkeer op de luchtkwaliteit op de omgeving [locatie 2] en dat ter plaatse op het punt van de luchtkwaliteit sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

8.3. De raad heeft zich in redelijkheid op het standpunt gesteld dat op het punt van de geluidbelasting ter plaatse van de woning van [appellant sub 2] sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. De raad heeft daarbij kunnen verwijzen naar de verkeerstoets, waaruit blijkt dat het aantal verkeersbewegingen voor de woning van [appellanten sub 2] relatief beperkt zal toenemen. De raad heeft verder kunnen verwijzen naar het milieueffectrapport, waaruit blijkt dat ten gevolge van de ontwikkeling van het bedrijventerrein het aantal geluidbelaste geluidgevoelige objecten met een belasting van minder dan 48 dB bij de maximale variant toeneemt, maar dat het aantal geluidbelaste geluidgevoelige objecten met een hogere geluidbelasting bij de maximale variant juist afneemt en waaruit blijkt dat de woning van [appellant sub 2] niet in een hogere klasse van geluidbelasting komt. Dat ten gevolge van trillingen veroorzaakt door het verkeer over de Rembrandtlaan zodanige schade ontstaat aan de woning van [appellant sub 2] dat de raad reeds daarom het plan niet mocht vaststellen, is niet aannemelijk geworden.

8.4. Gelet op het voorgaande heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de toename van het verkeer niet leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Het betoog faalt.

- verkeersknelpunten en verkeersafwikkeling

9. [appellant sub 2] betogen dat het vrachtverkeer op de A50 vaak vaststaat en dat het vrachtverkeer daarom de voorkeur geeft aan de route via de Rembrandtlaan/Corridor/N279. De Rembrandtlaan is echter bestemd voor bestemmingsverkeer. Zij hebben ervoor gekozen om te wonen aan de Rembrandtlaan, omdat de straat autoluw zou worden. In de toelichting op het ontwerpbestemmingsplan zijn aanbevelingen gedaan om de verkeersafwikkeling te verbeteren, teneinde het sluipverkeer over de Rembrandtlaan te verminderen, maar daarmee is niets gedaan. Het is onbegrijpelijk dat, ondanks dat de raad zelf aangeeft dat er verkeersknelpunten zijn en te kennen heeft gegeven het onwenselijk te vinden dat er vrachtverkeer door de Rembrandtlaan rijdt, het plan tot uitbreiding en andere ontwikkelingen toch worden doorgezet, aldus [appellant sub 2].

9.1. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat er weliswaar structurele verkeersknelpunten zijn, zoals ook is erkend in de plantoelichting en dat door de toename van het verkeer door fase 2 de verkeersafwikkeling op de Rembrandtlaan nog verder zal gaan verslechteren, maar dat die verslechtering aanvaardbaar is.

9.2. De raad heeft in het verweerschrift toegelicht dat de Rembrandtlaan is te typeren als een gebiedsontsluitingsweg met een theoretische capaciteit van 25.000 verkeersbewegingen per etmaal. Uit de verkeerstoets blijkt dat het aantal verkeersbewegingen op de Rembrandtlaan/Corridor/N279, in de nabijheid van de woning van [appellant sub 2] toeneemt met 550 per etmaal en dat op de Rembrandtlaan, ter hoogte van de Aa, in 2030, 24.200 verkeersbewegingen kunnen worden verwacht. Gelet hierop heeft de raad zich terecht op het standpunt gesteld dat deze weg nog voldoende capaciteit heeft om de extra verkeersbewegingen ten gevolge van fase 2 af te wikkelen. Over de in de verkeerstoets geconstateerde piekmomenten stelt de raad dat deze niet leiden tot een vanuit het oogpunt van verkeersdoorstroming onaanvaardbare situatie op de desbetreffende wegen. Nu voorts, gelet op het hiervoor overwogene, evenmin is gebleken van een onaanvaardbare

verslechtering van het woon- en leefklimaat ten aanzien van de luchtkwaliteit, geluidhinder en trillingen, heeft de raad zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de ten gevolge van het plan veroorzaakte verslechtering van de verkeersafwikkeling aanvaardbaar is. Dat aanbevelingen zijn gedaan om de geconstateerde verkeersknelpunten op te lossen, laat onverlet dat de raad in redelijkheid het plan heeft kunnen vaststellen. Het betoog faalt.

Conclusie

10. De beroepen zijn ongegrond.

11. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

verklaart de beroepen ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. R.J.J.M. Pans, lid van de enkelvoudige kamer, in tegenwoordigheid van mr. F. Nales, griffier.

Het lid van de enkelvoudige kamer is verhinderd de uitspraak te ondertekenen.

De griffier is verhinderd de uitspraak te ondertekenen.

Uitgesproken in het openbaar op 21 oktober 2020

680.