

**LJN: BC1014, Raad van State , 200608191/1**

Datum uitspraak: 02-01-2008  
Datum publicatie: 02-01-2008  
Rechtsgebied: Bestuursrecht overig  
Soort procedure: Eerste aanleg - meervoudig  
Inhoudsindicatie: Bij besluit van 26 januari 2006 heeft de gemeenteraad van Bleiswijk het bestemmingsplan "Voorlaan-Kruisweg" vastgesteld.

---

## Uitspraak

200608191/1.

Datum uitspraak: 2 januari 2008

AFDELING  
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te [woonplaats],
2. [appellante sub 2], wonend te [woonplaats],
3. [appellant sub 3], wonend te [woonplaats],
4. [appellant sub 4], wonend te [woonplaats],

en

het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland,  
verweerder.

### 1. Procesverloop

Bij besluit van 26 januari 2006 heeft de gemeenteraad van Bleiswijk het bestemmingsplan "Voorlaan-Kruisweg" vastgesteld.

Verweerder heeft bij zijn besluit van 19 september 2006, nr. DRM/ARW/06/1771A, beslist over de goedkeuring van het bestemmingsplan.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1] en anderen bij brief van 13 november 2006, bij de Raad van State ingekomen op dezelfde dag, [appellante sub 2] bij brief van 13 november 2006, bij de Raad van State ingekomen op 14 november 2006, [appellant sub 3] bij brief van 13 november 2006, bij de Raad van State ingekomen op 14 november 2006, en [appellant sub 4], bij brief van 13 november 2006, bij de Raad van State ingekomen op 14 november 2006, beroep ingesteld.

Bij brief van 29 maart 2007 heeft verweerder een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening (hierna: de StAB) heeft een deskundigenbericht uitgebracht, gedateerd 15 mei 2007. Partijen zijn in de gelegenheid gesteld daarop te reageren.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 29 oktober 2007, waar [appellant sub 1] in persoon, [appellant sub 4] in persoon en bijgestaan door mr. E. Schaap Enterman, werkzaam bij SRK Rechtsbijstand, verweerder, vertegenwoordigd door mr. E.C.M. Schippers, advocaat te Den Haag, en de gemeenteraad, vertegenwoordigd door drs. W.L. Zwijnenburg, ambtenaar bij de gemeente, zijn verschenen.

### 2. Overwegingen

2.1. Het plan voorziet in een nieuwe aansluiting tussen de Voorlaan-Kruisweg op de Nieuwe Hoefweg (N209), omdat de huidige aansluiting door de voorgenomen reconstructie van de N209 vervalt. Oorspronkelijk was deze aansluiting opgenomen in het bestemmingsplan "Nieuwe Hoefweg (N209)", maar de gemeenteraad heeft besloten deze aansluiting los te koppelen van dat bestemmingsplan. Het tracé van de nieuwe ontsluiting ligt ten noorden van de kern Kruisweg, conform het aanleg- en faseringsalternatief van het Milieu Effect Rapport (hierna: het

MER). Ter hoogte van de dorpsentree, bij Voorlaan 8, buigt het tracé af in noordelijke richting om vervolgens in westelijke richting bij de noordelijke fietstunnel de N209 ongelijkvloers te kruisen via een tunnel voor gemotoriseerd verkeer en aan te sluiten op een bedrijfsverzamelweg van bedrijventerrein Hoefweg-Noord. De bedrijfsverzamelweg vormt een parallelweg van de N209 en sluit in zuidelijke richting aan op de Verlengde Zoetermeerselaan via welke de N209 bereikt kan worden.

Verweerder heeft het plan goedgekeurd, omdat hij geen reden heeft gezien het plan in strijd te achten met een goede ruimtelijke ordening of met het recht. Appellanten kunnen zich met dit besluit niet verenigen en hebben hiertegen beroep ingediend.

2.2. Ingevolge artikel 28, tweede lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, gelezen in samenhang met artikel 10:27 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb), rust op verweerder de taak om - in voorkomend geval mede op basis van de ingebrachte bedenkingen - te onderzoeken of het plan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Daarbij dient hij rekening te houden met de aan de gemeenteraad toekomende vrijheid om bestemmingen aan te wijzen en voorschriften te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. Daarnaast heeft verweerder er op toe te zien dat het plan en de totstandkoming daarvan niet in strijd zijn met het recht.

2.3. [appellant sub 1] voert aan dat met zijn belangen onvoldoende rekening is gehouden. Zo doorkruist de te realiseren aansluiting zijn agrarisch perceel, hetgeen [appellant sub 1] schadelijk acht voor de agrarische bedrijfsvoering.

2.3.1. Blijkens de plantoelichting zijn voor de te realiseren aansluiting verscheidene tracés onderzocht. De in het plan opgenomen variant kwam in het MER als voorkeur naar voren. De keuze van de in het plan opgenomen variant is gebaseerd op diverse aspecten ten aanzien van de financiële uitvoerbaarheid, het verkeer, het milieu, de aanwezige ruimteclaims en ruimtegebruik en de noodzakelijke vervolgpcedures.

Verweerder heeft gesteld dat de benodigde gronden voor de te realiseren aansluiting van [appellant sub 1] zullen worden aangekocht. Het betreft 0,25 ha van het totale perceel van [appellant sub 1] van 10,86 ha. Gelet op de beperkte omvang van de benodigde gronden en de situering van de aansluiting ten opzichte van het perceel van appellant heeft verweerder het in redelijkheid niet aannemelijk kunnen achten dat appellant hierdoor onevenredig in zijn agrarische bedrijfsvoering is geschaad. Daarbij heeft verweerder in aanmerking kunnen nemen dat appellant financieel gecompenseerd zal worden voor de waardevermindering van het restdeel van zijn perceel dat ontstaat tussen de nieuwe ontsluitingsweg en de zuidwestelijke hoek van het perceel van appellant. Het betoog faalt derhalve.

2.3.2. Ter zitting heeft [appellant sub 1] aangevoerd dat de uitweg van zijn perceel wordt bemoeilijkt door de beoogde ligging van de te realiseren weg, waarvan het vrachtverkeer dagelijks gebruik zal moeten maken. Niet gebleken is dat hij dit bezwaar al eerder naar voren heeft gebracht. Van bijzondere omstandigheden op grond waarvan dat redelijkerwijs niet van hem kon worden verlangd, is niet gebleken. Bedoeld bezwaar kon derhalve uit een oogpunt van goede procesorde niet bij de beoordeling van het bestreden besluit worden betrokken.

2.4. [appellant sub 1] voert voorts aan dat de te realiseren aansluiting te dicht langs zijn toekomstige woning is geprojecteerd, zodat hij geluidoverlast zal ondervinden. Volgens het plan zal de nieuwe aansluiting ter plaatse van zijn woning een 30 km/u-zone worden, maar volgens [appellant sub 1] is dat niet haalbaar, gelet op het grote aantal voertuigen dat van de weg gebruik zal maken. Ook [appellante sub 2] en [appellant sub 3] vrezen voor geluidoverlast als gevolg van de te realiseren aansluiting.

2.4.1. Voor zover [appellant sub 1] betoogt dat het niet haalbaar is om de beoogde aansluiting een 30 km/u-zone te maken, overweegt de Afdeling het volgende. Zoals in het deskundigenbericht van de StAB is vermeld, mag een weg als 30 km/u-zone worden aangeduid als onder meer wordt voldaan aan de eis dat iedere weg voornamelijk een verblijfsfunctie heeft. Daarvoor zijn de inrichting van de weg en het wegbeeld bepalend. Verweerder heeft gesteld dat de weg zal worden uitgevoerd als een 30 km/u-zone conform de richtlijnen uit het handboek Wegontwerp. Door onder meer drempels en haaiantanden wordt de maximumsnelheid van 30 km per uur afgedwongen. In het deskundigenbericht is voorts opgemerkt dat vanaf de Voorlaan gezien in de bestaande situatie reeds sprake is van een 30 km/u zone. Anders dan [appellant sub 1] betoogt, geeft het bestemmingsplan de mogelijkheid om de daarin voorziene aansluiting in te richten als een 30 km/u zone, zodat het beroep in zoverre faalt. Dat individuele automobilisten de voorgeschreven maximumsnelheid kunnen overschrijden, is een omstandigheid die verweerder buiten verdere beschouwing heeft kunnen laten aangezien tegen dergelijke overschrijdingen handhavend kan worden opgetreden.

2.4.2. Verweerder heeft zich op het standpunt gesteld dat bij 30 km/u wegen op grond van de Wet geluidhinder geen akoestisch onderzoek verplicht is. Niettemin is de geluidssituatie met betrekking tot de nieuwe aansluiting inzichtelijk gemaakt. Volgens verweerder blijft blijkens het akoestisch onderzoek de geluidbelasting op de gevel van de desbetreffende woningen onder de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), zodat de nieuwe

aansluiting geen onaanvaardbare gevolgen zal hebben voor appellanten.

2.4.2.1. Ter zitting alsook uit de stukken is gebleken dat de afstand van de gevel van de woningen van [appellant sub 3] en [appellante sub 2] tot de bestemmingsgrens "Verkeersdoeleinden" respectievelijk 26 en 150 meter bedraagt. De woning van [appellant sub 1] is nog niet gerealiseerd, maar is blijkens de stukken, waaronder het deskundigenbericht, voorzien op een afstand van 24 meter van de bestemmingsgrens "Verkeersdoeleinden".

Adviesbureau RBOI heeft akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidbelasting op de bestaande woningen vanwege het verkeer op de Nieuwe Hoefweg (N209) alsmede op de te realiseren aansluiting. In het rapport "akoestisch onderzoek reconstructie Nieuwe Hoefweg (N209) en aansluitende wegen binnen gemeente Bleiswijk", gedateerd 18 juni 2004, staat vermeld dat de etmaalwaarde op de zuidelijke gevel van de woning van [appellant sub 3] ten hoogste 48,5 dB(A) bedraagt. Bij dit akoestisch onderzoek is de standaardrekenmethode II toegepast en is op de nieuwe aansluiting uitgegaan van een snelheid van 50 kilometer per uur. Ten behoeve van het onderhavige plan is wederom akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidbelasting ten gevolge van de nieuwe weg. Blijkens de plantoelichting hebben de berekeningen plaatsgevonden op een afstand van 10 meter van de nieuwe aansluiting. Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat de maximale geluidbelasting op die afstand 50 dB(A) bedraagt. Bij dit onderzoek is de standaardrekenmethode I toegepast en is uitgegaan van een snelheid van 30 kilometer per uur. De Afdeling stelt vast dat de berekeningen in de onderzoeken hebben plaatsgevonden met behulp van verschillende standaardrekenmethoden en dat daarbij tevens is uitgegaan van verschillende maximale snelheden van het verkeer. De resultaten van beide onderzoeken laten echter geen overschrijding zien van de wettelijke voorkeursgrenswaarde aan de gevel van de desbetreffende woningen. In de stelling van appellanten dat optrekkend en afremmend verkeer op de nieuwe weg tot extra geluidoverlast leidt, heeft verweerder geen aanleiding hoeven zien om de resultaten van de akoestische onderzoeken niet juist te achten. Daartoe heeft hij in aanmerking kunnen nemen dat het verkeer bij een snelheid van 30 kilometer per uur de verkeersdrempels die op de weg zullen worden aangebracht zonder remmen kunnen passeren, zodat optrekkend en afremmend verkeer niet wordt verwacht. Ook heeft verweerder aangegeven dat het aantal bussen dat zal stoppen op de bushalte ter plaatse niet zodanig zal zijn, dat aannemelijk is dat er daardoor geluidoverlast zal ontstaan door afremmend verkeer.

Ten slotte heeft verweerder zich ten aanzien van mogelijke geluidhinder door cumulatie van geluid van de nieuwe aansluiting in samenhang met geluid van verkeer op de N209 op het standpunt gesteld dat in het akoestisch onderzoek de geluidbelasting als gevolg van alle wegen is berekend. Nu de voorkeursgrenswaarde van de nieuwe ontsluitingsweg onder de 50 dB(A) blijft, is eventuele cumulatie volgens verweerder verwaarloosbaar. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat dit standpunt onjuist is. Gelet op het voorgaande heeft verweerder zich naar het oordeel van de Afdeling in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat aan de gevel van de woningen langs de nieuwe ontsluitingsweg geen sprake is van een onaanvaardbare geluidhinder.

2.5. [appellante sub 2] en [appellant sub 3] vrezen verder dat de te realiseren ontsluitingsweg lichthinder voor hen zal meebrengen. Ook vrezen zij dat de nieuwe ontsluitingsweg zal worden gebruikt als sluiproute voor verkeer.

2.5.1. Met betrekking tot de door [appellante sub 2] gestelde lichthinder overweegt de Afdeling dat de afstand van de woning van [appellante sub 2] tot de onderhavige verbindingsweg ongeveer 150 meter bedraagt. Gelet op deze afstand heeft verweerder zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat lichthinder niet aannemelijk is.

De afstand van de woning van [appellant sub 3] tot aan de onderhavige verbindingsweg bedraagt ongeveer 26 meter. In het deskundigenbericht is vermeld dat gelet op de beoogde ligging van de weg appellant lichthinder kan ondervinden van verkeer uit zowel de oostelijke als uit de westelijke richting. Ter zitting hebben de gemeenteraad en verweerder aangegeven dat eventuele lichthinder van het verkeer door het nemen van maatregelen, zoals beplanting of een hekwerk, zal worden voorkomen. Het betoog faalt derhalve.

2.5.2. Met betrekking tot de vrees van appellanten voor mogelijk sluipverkeer op de Voorlaan, heeft verweerder zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het niet aannemelijk is dat de nieuwe aansluiting tussen de Voorlaan-Kruisweg en de Nieuwe Hoefweg (N209) als sluiproute wordt gebruikt. Daarbij heeft verweerder in aanmerking kunnen nemen dat met de nieuwe aansluiting slechts een indirecte aansluiting op de N209 ontstaat en dat de omrijdbeweging moeilijk is. Tevens heeft verweerder hierbij in aanmerking kunnen nemen dat door de wegaanpassingen aan de A12 en de N209, welke reeds onherroepelijk zijn, minder congestie op die wegen wordt verwacht waardoor de kans kleiner wordt geacht dat automobilisten op zoek gaan naar alternatieve routes. Appellanten hebben niet aannemelijk gemaakt dat niettemin ter plaatse een toename van sluipverkeer te verwachten is. Het betoog faalt derhalve.

2.6. [appellant sub 1] stelt schade te hebben geleden als gevolg van onzorgvuldig handelen van het gemeentebestuur, omdat aan hem in oktober 2002 een bouwvergunning is verleend voor een woning en een schuur, maar hij daarbij ten onrechte niet op de hoogte is gesteld van de beoogde ligging van de nieuwe ontsluitingsweg. De Afdeling overweegt allereerst dat het op de weg van appellant had gelegen zelf onderzoek te

doen naar toekomstige ontwikkelingen op zijn perceel. Ter zitting alsook uit de stukken blijkt dat ten tijde van de afgifte van de bouwvergunning voor de nieuwe woning de beoogde ontsluiting reeds bekend was. Uit de stukken blijkt voorts dat de gemeenteraad bij de vaststelling van het onderhavige plan rekening heeft gehouden met de beoogde ligging van de woning van [appellant sub 1]. Het beroep treft in zoverre derhalve geen doel.

2.7. [appellante sub 2] en [appellant sub 3] voeren verder aan dat op de voorziene weg met name voor jeugdige fietsers een verkeersonveilige situatie ontstaat, omdat fietsers hun route zullen trachten te verkorten door een deel van de Voorlaan te gebruiken.

Verweerder heeft zich op het standpunt gesteld dat de beoogde weg volgens het concept Duurzaam Veilig kan worden uitgevoerd. Het tracé wordt voorzien van een vrijliggend fietspad. Verweerder heeft daarbij opgemerkt dat gebruik maken van de rijweg niet leidt tot een kortere route. Gelet hierop, alsmede op het feit dat in het deskundigenbericht staat vermeld dat het plandeel met de bestemming "Verkeersdoeleinden" voldoende breed is om een weg aan te leggen waarop ook fietsers voldoende ruimte hebben, heeft verweerder zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat geen verkeersonveilige situatie ontstaat. De beroepsgrond faalt derhalve.

2.8. [appellante sub 2], [appellant sub 3] en [appellant sub 1] betogen dat verweerder heeft miskend dat het onderzoek naar de luchtkwaliteit ondeugdelijk is. Zo wordt volgens appellanten uitgegaan van te lage verkeersintensiteiten. Daarnaast ontbreekt volgens [appellante sub 2] en [appellant sub 3] het onderzoek naar de uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide en dienen de berekeningen op basis van het CAR-II model, versie 5.0, buiten beschouwing worden gelaten wegens strijd met onder meer de Europese Kaderrichtlijn luchtkwaliteit.

2.8.1. Uit de stukken blijkt dat de te verwachten verkeersintensiteiten zijn berekend met behulp van het provinciale verkeers- en vervoersmodel (Regionaal Model Zuid-Holland (hierna: het RMZH)). Hetgeen appellanten hebben aangevoerd leidt niet tot het oordeel dat het gebruik van dit model leidt tot onjuiste prognoses.

Uit het deskundigenbericht blijkt dat het RMZH een multimodaal verkeersmodel betreft, waarin niet uitsluitend de effecten voor het personenautoverkeer worden gezien, maar dat in het model ook het vrachtverkeer, openbaar vervoer en langzaam verkeer worden betrokken. De verkeersaantrekkende werking van een weg wordt in het model bepaald door de reistijdverbetering op de desbetreffende route ten opzichte van de reistijd op alternatieve routes. Effecten als verkeersaantrekkende werking en het effect van maatregelen op het sluipverkeer zijn in de berekening meegenomen. In het deskundigenbericht wordt geconcludeerd dat anders dan appellanten stellen in het model onder meer rekening wordt gehouden met het zwaar verkeer, met verkeer vanaf het bedrijventerrein en met het gebruik van de nieuwe verbinding als sluiproute. Daarbij zijn relevante planontwikkelingen en wegaanpassingen in het model opgenomen voor zover de verwezenlijking daarvan planologisch is verzekerd. De Afdeling acht niet aannemelijk gemaakt dat in het verkeersmodel niet alle relevante en redelijkerwijs te voorziene ruimtelijke ontwikkelingen zijn ingevoerd die van invloed zijn op de te verwachten verkeersintensiteiten in het studiegebied. Hieruit volgt dat geen grond bestaat voor het oordeel dat de gebruikte verkeersintensiteiten te laag zijn.

2.8.2. Aan de hand van onder meer de verkeersintensiteiten zijn door middel van het CAR-II model versie 4.0 de verwachte concentraties stikstofdioxide en zwevende deeltjes berekend. Blijkens de stukken, waaronder het deskundigenbericht, is naar aanleiding van het geactualiseerde CAR-II model versie 5.0 een herberekening uitgevoerd. De verkeersintensiteiten zijn ten opzichte van de eerdere berekening niet veranderd. In de herberekening is de luchtverontreiniging ten gevolge van het wegverkeer op de N209 meegenomen. De stelling van [appellante sub 2] en [appellant sub 3] dat de berekeningen die zijn uitgevoerd met het geactualiseerde CAR-II model versie 5.0 niet ter onderbouwing kunnen dienen, omdat deze versie van het CAR-II model in strijd zou zijn met Europese regelgeving, kan reeds omdat de stelling op geen enkele wijze is onderbouwd geen doel treffen.

Ten aanzien van de door verweerder uitgevoerde toetsing van de gevolgen van het verkeer aan de voor stikstofdioxide en zwevende deeltjes geldende grenswaarden, overweegt de Afdeling dat uit de stukken, waaronder het deskundigenbericht, blijkt dat de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide en de jaargemiddelde concentratie zwevende deeltjes niet worden overschreden. Voorts blijkt uit de stukken dat de grenswaarde voor de vierentwintig-uurgemiddelde concentratie zwevende deeltjes in het studiegebied minder dan 35 keer per jaar wordt overschreden.

[appellante sub 2] en [appellant sub 3] voeren aan dat in het luchtkwaliteitonderzoek de uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide niet is berekend, zodat op basis van het onderzoek niet de conclusie kan worden getrokken dat het plan voldoet aan de in het Besluit luchtkwaliteit 2005 gestelde eisen. Verweerder heeft zich in navolging van de gemeenteraad op het standpunt gesteld dat de uurgemiddelde concentratie stikstofdioxide buiten beschouwing is gelaten, omdat deze grenswaarde uit het Besluit luchtkwaliteit slechts met ingang van 1 januari 2010 geldt voor wegen met een verkeersintensiteit van ten minste 40.000 motorvoertuigen per etmaal, hetgeen hier niet aan de orde is.

De Afdeling volgt dit standpunt niet. Ingevolge artikel 15, eerste lid, onder a, van het Besluit luchtkwaliteit 2005 dient voor stikstofdioxide als grenswaarde in acht te worden genomen 200 microgram per m<sup>3</sup> als uurgemiddelde concentratie, waarbij geldt dat deze maximaal 18 maal per kalenderjaar mag worden overschreden. Ingevolge het tweede lid is het eerste lid, onder a, met ingang van 1 januari 2010 van toepassing bij wegen waarvan tenminste 40.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken. Mede gelet op hetgeen dienaangaande in de toelichting bij het Besluit luchtkwaliteit 2005 is vermeld, dient voormeld tweede lid aldus te worden verstaan dat alleen in drukke verkeerssituaties de uurgemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide pas in 2010 geldt en is in andere situaties die waarde met onmiddellijke ingang van toepassing. Nu volgens verweerder in het onderhavige geval geen sprake is van een drukke verkeerssituatie, had derhalve in het luchtkwaliteitonderzoek de uurgemiddelde grenswaarde stikstofdioxide berekend moeten worden. Aangezien dit in het onderzoek is nagelaten, biedt dit onderzoek naar het oordeel van de Afdeling onvoldoende grondslag voor de conclusie dat wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Hetgeen [appellante sub 2] en [appellant sub 3] hebben aangevoerd met betrekking tot luchtkwaliteit treft doel. Het besluit van verweerder is in zoverre op onzorgvuldige wijze voorbereid en genomen en daarmee in strijd met artikel 3:2 van de Awb.

2.9. [appellant sub 4] voert aan dat zijn restaurant [...], gevestigd aan de [locatie] te [plaats], als gevolg van de reconstructie voor gasten praktisch onbereikbaar wordt. Volgens appellant is de toekomst van zijn bedrijf als gevolg hiervan onzeker geworden.

2.9.1. Verweerder heeft zich op het standpunt gesteld dat met de beoogde nieuwe aansluiting de bereikbaarheid van het restaurant voor het autoverkeer gewaarborgd blijft, zij het dat een omrijafstand noodzakelijk is.

2.9.2. De Afdeling stelt voorop dat het vervallen van de huidige aansluiting van de Kruisweg op de N209, waardoor het restaurant van [appellant sub 4] minder bereikbaar wordt voor verkeer op de N209, niet het gevolg is van het onderhavige plan, maar een gevolg is van het bestemmingsplan "Nieuwe Hoefweg (N209)". Vast staat dat door de onderhavige nieuwe aansluiting tussen de Voorlaan-Kruisweg op de Nieuwe Hoefweg (N209) de omrijafstand voor verkeer op de N209 naar het restaurant van appellant zal toenemen. Gelet op het grote maatschappelijke belang van de reconstructie van de weg, heeft verweerder echter in redelijkheid een zwaarder gewicht kunnen toekennen aan de in het plan neergelegde nieuwe aansluiting van de Voorlaan op de N209 en de met de reconstructie van de N209 gepaard gaande afsluiting van de Kruisweg op de huidige N209, dan aan de door appellant gestelde belangen. Daarbij heeft verweerder in aanmerking kunnen nemen dat een maatregel als adequate bewegwijzering ervoor kan zorgen dat de gasten het restaurant desondanks weten te vinden. Tevens heeft verweerder belang kunnen hechten aan de omstandigheid dat een nieuwe fietsverbinding naar recreatiegebied Rottezoom langs het restaurant gerealiseerd zal worden, zodat het niet aannemelijk is dat de bedrijfsvoering van appellant door de gewijzigde bereikbaarheid ten gevolge van het plan in ernstige mate nadelig zal worden beïnvloed. Het beroep slaagt dan ook niet.

2.10. Voor zover [appellant sub 4] betoogt dat de gemeenteraad bij de keuze uit varianten ten onrechte heeft gekozen voor variant 1, terwijl met variant 2b het restaurant goed bereikbaar blijft, overweegt de Afdeling dat het bestaan van alternatieven op zichzelf geen grond kan vormen voor het onthouden van goedkeuring aan het bestemmingsplan. Het karakter van de besluitvorming omtrent de goedkeuring brengt immers mee dat alternatieven daarbij in beginsel eerst aan de orde behoeven te komen indien blijkt van ernstige bezwaren tegen het voorgestane gebruik waarop het plan ziet. Verweerder heeft zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat deze situatie zich in dit geval niet voordoet.

2.11. Gelet op het voorgaande zijn de beroepen van [appellante sub 2] en [appellant sub 3] gegrond. Het bestreden besluit komt voor vernietiging in aanmerking. De beroepen van [appellant sub 1] en [appellant sub 4] zijn ongegrond.

2.12. Verweerder dient ten aanzien van [appellante sub 2] en [appellant sub 3] op na te melden wijze in de proceskosten te worden veroordeeld.

### 3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart de beroepen van [appellante sub 2] en [appellant sub 3] gegrond;

II. vernietigt het besluit van het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland van 19 september 2006, kenmerk DRM/ARW/06/1771A;

III. verklaart de beroepen van [appellant sub 1] en [appellant sub 4] ongegrond;

IV. veroordeelt het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland tot vergoeding van bij [appellante sub 2] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 322,00 (zegge: driehonderdtweëntwintig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand; het dient door de provincie Zuid-Holland aan [appellante sub 2] onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald;

V. veroordeelt het college van gedeputeerde staten van Zuid-Holland tot vergoeding van bij [appellant sub 3] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 322,00 (zegge: driehonderdtweëntwintig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand; het dient door de provincie Zuid-Holland aan [appellant sub 3] onder vermelding van het zaaknummer te worden betaald;

VI. gelast dat de provincie Zuid-Holland aan [appellante sub 2] en [appellant sub 3] het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht ten bedrage van € 141,00 (zegge: honderdeenveertig euro) voor [appellante sub 2] en € 141,00 (zegge: honderdeenveertig euro) voor [appellant sub 3] vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. A. Kosto, Voorzitter, en mr. R. van der Spoel en mr. G.N. Roes, Leden, in tegenwoordigheid van mr. L.F. Egmond, ambtenaar van Staat.

w.g. Kosto      w.g. Egmond  
Voorzitter      ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 2 januari 2008

426.