

Uitspraken

ZAAKNUMMER 200904399/1/R2
DATUM VAN UITSpraak woensdag 6 oktober 2010
TEGEN provinciale staten van Gelderland
PROCEDURESOORT Eerste aanleg - meervoudig
RECHTSGBIED Kamer 1 - RO - Tracéwet



200904399/1/R2.
Datum uitspraak: 6 oktober 2010

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1A] en [appellante sub 1B] (hierna in enkelvoud: [appellant sub 1]),
2. [appellant sub 2],
3. [appellant sub 3],
4. de stichting Stichting West Nooit (hierna: de Stichting),
allen wonend dan wel gevestigd te Hummelo, gemeente Bronckhorst,
appellanten,

en

provinciale staten van Gelderland,
verweerders.

1. Procesverloop

Bij besluit van 15 april 2009, kenmerk PS2009-27, hebben provinciale staten van Gelderland de partiële streekplanherziening betreffende het nieuwe tracé van de N314 (Rondweg Hummelo) vastgesteld.

Tegen dit besluit heeft [appellant sub 1] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 18 juni 2009, [appellant sub 2] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 19 juni 2009, [appellant sub 3] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 19 juni 2009, en de Stichting bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 19 juni 2009, beroep ingesteld. [appellant sub 1] heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 20 juli 2009. [appellant sub 3] heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 26 januari 2009. De Stichting heeft haar beroep aangevuld bij brief van 20 juli 2009.

Provinciale staten hebben een verweerschrift ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 2 augustus 2010, waar [appellant sub 1], vertegenwoordigd door mr. W. Kattouw, werkzaam bij ARAG Rechtsbijstand N.V., [appellant sub 2], [appellant sub 3], en de Stichting, vertegenwoordigd door mr. C.M.A. Delissen-Buijnsters en mr. B. Oudenaarden, beiden advocaat te Arnhem, en vergezeld door [voorzitter] van de stichting en ing. J.G.C. Scharthen en ir. B.M. Verboom, en provinciale staten, vertegenwoordigd door mr. A.A. Freriks, advocaat te Breda, en vergezeld door drs. M. Schurink, ir. I.R.P. van Es, ir. W.J.A. Drok, ing. J. Stroobach, ing. P.H. van der Dussen, ing. H.M.P. Spiertz en ing. W.B.M. de Hoog, allen werkzaam bij Arcadis, zijn verschenen.
Met toepassing van artikel 8:64, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) heeft de Afdeling het onderzoek ter zitting geschorst teneinde de Stichting in de gelegenheid te stellen schriftelijk te reageren op het rapport 'Natuurtoets omlegging N314 Hummelo' van november 2009, opgesteld door Adviesbureau Mertens.

Er is een schriftelijke reactie ontvangen van de Stichting. Provinciale staten zijn in de gelegenheid gesteld te reageren op de schriftelijke reactie van de Stichting. Partijen hebben afgezien van een nadere zitting, waarna het onderzoek is gesloten.

2. Overwegingen

Overgangsrecht

2.1. De Stichting betoogt dat met het overgangsrecht van de Wet ruimtelijke ordening niet is beoogd dat na de datum van inwerkingtreding van deze wet per 1 juli 2008 nog een concrete beleidsbeslissing (hierna: cbb) ingevolge artikel 4a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (hierna: WRO) wordt genomen. Dat in dit geval pas op 15 april 2009 een cbb is genomen ten behoeve van een rondweg bij Hummelo staat dan ook op gespannen voet met het stelsel van de Wet ruimtelijke ordening, aldus de Stichting.

2.1.1. Op 1 juli 2008 zijn de Wet ruimtelijke ordening en de Invoeringswet Wet ruimtelijke ordening (hierna: Invoeringswet Wro) in werking getreden en is de WRO ingetrokken.

Ingevolge artikel 9.1.2, vierde lid, van de Invoeringswet Wro, voor zover van belang, blijft het recht zoals dat gold voor het tijdstip van inwerkingtreding van de Wro van toepassing ten aanzien van een streekplan als bedoeld in artikel 4a van de WRO, waarvan het ontwerp ter inzage is gelegd voor dat tijdstip, totdat de termijn ingevolge artikel 5 van die wet is verstreken.

De Afdeling is van oordeel dat uit artikel 9.1.2, vierde lid, van de Invoeringswet Wro volgt dat indien een ontwerp tot herziening van een streekplan voor 1 juli 2008 ter inzage is gelegd, provinciale staten ingevolge artikel 4a, eerste lid, van de WRO ook na deze datum de bevoegdheid behouden om die streekplanherziening, al dan niet inhoudende een concrete beleidsbeslissing, vast te stellen. Nu in dit geval het ontwerp van de streekplanherziening van 19 februari 2008 tot 2 april 2008 ter inzage heeft gelegen, faalt het betoog van de Stichting.

Planbeschrijving

2.2. In deze partiële herziening van het streekplan Gelderland 2005 is een cbb opgenomen ten behoeve van de aanleg van een rondweg om de kern Hummelo, waarvan het tracé door middel van de aanduiding "gebied streekplanherziening (cbb)" is aangegeven op de kaart in bijlage 2, die onderdeel vormt van het bestreden besluit. De bestaande provinciale weg N314 die in de huidige situatie door de dorpskern van Hummelo loopt, zal in de toekomst via de Sliekstraat en Zelhemseweg langs de westzijde van Hummelo worden geleid en zal ten noorden van Hummelo ter hoogte van de Torenallee op het reeds bestaande tracé van de N314 worden aangesloten.

Milieueffectrapportage

2.3. De Stichting betoogt dat ten behoeve van deze cbb geen m.e.r. voor plannen, maar een m.e.r. voor besluiten had moeten worden uitgevoerd. Het rapport 'Milieueffectrapport (MER) N314 Rondweg Hummelo' van 29 januari 2008, opgesteld door Arcadis in opdracht van provinciale staten (hierna: het MER) is niet gedetailleerd genoeg voor een m.e.r. voor besluiten en voldoet derhalve niet aan de eisen die hieraan worden gesteld in de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage 1994 (hierna: Besluit m.e.r.).

2.3.1. Uit artikel 9.1.2, vierde lid, van de Invoeringswet Wro volgt dat op de vaststelling van deze streekplanherziening de Wet milieubeheer en het Besluit m.e.r. zoals deze luiden vóór 1 juli 2008 van toepassing zijn.

2.3.2. In de Wet milieubeheer en in het Besluit m.e.r. wordt onderscheid gemaakt tussen een m.e.r. voor plannen en een m.e.r. voor besluiten.

Ingevolge artikel 7.2, tweede lid, van de Wet milieubeheer in samenhang met artikel 2, derde lid, van het Besluit m.e.r. moet een m.e.r. voor plannen worden uitgevoerd voor de categorieën van plannen die zijn omschreven in kolom 3 van onderdeel C onderscheidenlijk onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r., voor zover die plannen een kader vormen voor een besluit dat behoort tot een categorie die is aangewezen op grond van artikel 2, vierde lid, van het Besluit m.e.r. en voor zover die plannen niet zijn aangewezen als categorieën van besluiten als bedoeld in dat lid.

Ingevolge artikel 7.2, derde lid, van de Wet milieubeheer in samenhang met artikel 2, vierde lid, van het Besluit m.e.r. moet een m.e.r. voor besluiten worden uitgevoerd voor de categorieën van besluiten die zijn omschreven in kolom 4 van onderdeel C van de bijlage bij dit Besluit.

Ingevolge onderdeel C, categorie 1.2, van de bijlage moet een m.e.r. worden uitgevoerd voor de aanleg van een autosnelweg of autoweg, niet zijnde een hoofdweg. In onderdeel C - zoals dit luidde voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening - was in kolom 3 bij deze activiteit onder meer het plan, als bedoeld in artikel 4a van de WRO aangewezen. In kolom 4 was aangewezen de vaststelling van het tracé door het provinciaal bestuur of het gemeentebestuur dan wel bij het ontbreken daarvan van de vaststelling van het plan, bedoeld in artikel 11, eerste lid, van de WRO dan wel bij het ontbreken daarvan het plan, bedoeld in artikel 10 van de WRO wanneer dat het tracé bepaalt.

Uit de hiervoor weergegeven bepalingen volgt dat voor de vaststelling van een streekplan dat voorziet in de aanleg van een autosnelweg of autoweg, niet zijnde een hoofdweg, een m.e.r. voor plannen moet worden uitgevoerd voor zover dat streekplan een kader vormt voor een besluit dat is aangewezen in kolom 4. In dit geval vormt de cbb het kader voor het nog vast te stellen bestemmingsplan dat in kolom 4 is aangewezen als besluit waarvoor een m.e.r. voor besluiten moet worden uitgevoerd. Gelet op het voorgaande kon worden volstaan met het uitvoeren van een m.e.r. voor plannen als bedoeld in artikel 7.2, tweede lid, van de Wet milieubeheer. Dat hierbij de procedure van paragraaf 7.5 van de Wet milieubeheer is gevolgd maakt dat niet anders. Dit betoog faalt.

2.4. De Stichting en [appellant sub 1] betogen dat de noodzaak voor een rondweg om Hummelo niet is aangetoond.

Zij voeren hiertoe aan dat de veronderstelde leefbaarheids- en verkeersproblemen in de dorpskern van Hummelo, waarvoor de rondweg een oplossing moet bieden, slechts zijn gebaseerd op aannames en niet deugdelijk zijn onderbouwd in het MER. De Stichting verwijst hierbij naar het rapport 'N314 rondweg Hummelo, second opinion Milieu-effectrapport' van april 2008, opgesteld door DTV Consultants. Volgens de Stichting is de mate van verkeersonveiligheid niet dermate groot dat dit noopt tot de aanleg van een rondweg. Volgens de Stichting dateren de ongevallencijfers van de provincie uit een periode waarin de Dorpsstraat anders was ingericht, namelijk met T-splitsingen in plaats van rotondes. Daarnaast heeft volgens een verklaring van een voormalige huisarts in Hummelo de afgelopen jaren slechts tweemaal een ongeval met letsel plaatsgevonden, aldus de Stichting. Volgens [appellant sub 1] wordt in de dorpskern geen enkele norm voor luchtkwaliteit, trilling of geluidshinder overschreden.

Daarnaast betoogt de Stichting dat, indien het bestaan van een leefbaarheids- en verkeersprobleem wordt aangenomen, de meest logische oplossing daarvoor een zogenoemde nulplus-variant is. Hierbij wordt geen rondweg aangelegd, maar vindt een aanpassing en verbetering van bestaande wegen plaats. De Stichting wijst daarbij op de mogelijkheid van het afsluiten van de Dorpsstraat voor doorgaand verkeer, het weren van vrachtverkeer, al dan niet in combinatie met het aanbrengen van geluidsisolatie in de bestaande woningen langs de Dorpsstraat. Deze nulplus-variant is ten onrechte niet onderzocht als alternatief en het MER is hierom gebrekkig, aldus de Stichting.

2.4.1. In het bestreden besluit wordt opgemerkt dat door Hummelo twee provinciale wegen lopen, namelijk de N314 en de N814 en dat over beide wegen een hoog percentage doorgaand (vracht)verkeer rijdt. Provinciale staten stellen zich daarbij op het standpunt dat dit verkeer in de dorpskern problemen oplevert ten aanzien van de leefbaarheid, bestaande uit trillingshinder, geluidhinder en verkeersonveiligheid. De N314 is in het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (hierna: PVVP-2) aangewezen als een weg voor regionaal en doorgaand verkeer. Herinrichting van de N314 in de kern van Hummelo (Dorpsstraat) wordt belemmerd door het smalle wegprofiel ter plaatse. Voorts zijn de problemen met beperkte maatregelen als verkeersdrempels en wegversmallingen niet op te lossen, omdat hiermee het doorgaande verkeer niet uit de kern van Hummelo wordt geweerd. Derhalve biedt de door de Stichting geopperde nulplus-variant geen reëel alternatief voor de leefbaarheid in Hummelo. Voorts zullen in de toekomst de leefbaarheidsproblemen verder toenemen als gevolg van de autonome groei van de verkeersintensiteiten en regionale ontwikkelingen, aldus provinciale staten.

2.4.2. In het MER is vermeld dat het verkeer op het deel van de N314 dat door de bebouwde kom van Hummelo loopt (Dorpsstraat) voor ongeveer 90% bestaat uit doorgaand (vracht)verkeer tussen Zutphen en Doetinchem. Verder is vermeld dat in de huidige situatie de geluidsbelasting op 437 woningen in Hummelo meer dan 50 dB(A) bedraagt en dat sprake is van trillingshinder ter plaatse vanwege het zware doorgaande vrachtverkeer. Voorts blijkt uit het MER dat in de periode 2001-2004 ter hoogte van de N314-Dorpsstraat 15 ongevallen zijn geregistreerd, waarvan drie met letsel. In het MER wordt tevens verwezen naar het PVVP-2, waaruit blijkt dat voor het wegvak N314-Dorpsstraat het risicocijfer voor ongevallen 2 keer hoger is dan gemiddeld.

Dat in de huidige situatie sprake is van aanzienlijke geluidhinder en trillingshinder in de dorpskern van Hummelo, zoals in hoofdstuk 6 van het MER is onderbouwd, wordt door de Stichting niet bestreden. Wat betreft de verkeersveiligheid overweegt de Afdeling dat de verkeersonveilige situatie in de dorpskern van Hummelo niet de enige aanleiding is geweest om tot aanleg van een rondweg te besluiten en voorts dat hetgeen de Stichting op dit punt heeft aangevoerd geen aanleiding geeft om aan de bevindingen in het MER op dit punt te twijfelen.

2.4.3. Ter beantwoording van de vraag of in het MER ten onrechte een beschrijving van de nulplus-variant achterwege is gelaten, dient gezien te worden of de nulplus-variant een van de alternatieven is die redelijkerwijs in beschouwing dient te worden genomen, als bedoeld in artikel 7.10, eerste lid, onder b, van de Wet milieubeheer.

In het rapport 'Tracékeuzenotitie N314 Rondweg Hummelo', van 29 januari 2008, opgesteld door Arcadis in opdracht van de provincie Gelderland (hierna: de Tracékeuzenotitie) is over het nulplus-alternatief vermeld dat verbeteringen aan de bestaande infrastructuur zoals een snelheidsbeperking en drempels geen realistische oplossingen zijn, omdat voor het doorgaande verkeer geen geschikte nabijgelegen alternatieve route voorhanden is. Ondanks dergelijke inrichtingsmaatregelen zou het doorgaande (vracht)verkeer nog steeds door Hummelo blijven rijden.

De Afdeling overweegt dat dit gegeven berust op de constatering dat de N314 samen met de N316 de enige provinciale wegen zijn die vanaf Doetinchem in noordelijke richting een verbinding vormen met Zutphen en Deventer. De N316 ligt ongeveer 5 kilometer oostelijker dan de N314 en deze wegen worden met elkaar verbonden via de N330. Afsluiting van de N314 ter hoogte van Hummelo voor doorgaand vrachtverkeer zou een grote verkeersdruk leggen op de N316 als enige resterende noordelijke verbindingroute. Daarnaast kan de weginrichting van het wegvak N314-Dorpsstraat slechts in beperkte mate worden aangepast vanwege het feit dat de bestaande bebouwing in de dorpskern dicht langs deze weg staat.

Gezien het voorgaande hebben provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de nulplus-variant geen redelijkerwijs te beschouwen alternatief is als bedoeld in artikel 7.10, eerste lid, onder b, van de Wet milieubeheer en dat het MER niet gebrekkig is wegens het ontbreken van een beschrijving van dit alternatief.

2.4.4. Gezien het feit dat op het wegvak N314-Dorpsstraat relatief veel ongelukken gebeuren, de mate van geluidhinder en trillingshinder ter plaatse alsmede de omstandigheid dat de nulplus-variant geen reëel alternatief biedt, hebben provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat een rondweg noodzakelijk is voor het structureel oplossen van de leefbaarheidsproblemen in de dorpskern van Hummelo.

2.5. De Stichting voert aan dat het tracé West 1 van de rondweg zoals dit bij de streekplanherziening is vastgesteld, afwijkt van het tracé West 1 dat in het MER is onderzocht. Hierdoor is het vastgestelde tracé dichterbij de dorpskern van Hummelo komen te liggen. Als gevolg hiervan kan de keuze voor het tracé West 1 ten aanzien van de milieuaspecten niet worden gebaseerd op de bevindingen hierover in het MER, aldus de Stichting.

2.5.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat de wijziging van het tracé West 1 zoals dat is vastgesteld bij de cbb, zich binnen de bandbreedte bevindt van het tracé dat in het MER is gehanteerd voor het onderzoek naar de milieueffecten. Daarbij is in het akoestisch onderzoek uitgegaan van het tracé zoals dat in de cbb is vastgelegd.

2.5.2. Niet in geschil is dat het deel van het tracé West 1 dat is geprojecteerd vanaf de Groeneweg tot aan de Torenallee bij vaststelling van de cbb is verschoven in oostelijke richting en hierdoor dichterbij de kern van Hummelo is voorzien.

Ingevolge artikel 7.26c, tweede lid, van de Wet milieubeheer, stelt het bevoegd gezag een plan niet vast indien het plan ten opzichte van het ontwerp van dat plan zodanig is gewijzigd dat de gegevens die in het milieueffectrapport zijn opgenomen redelijkerwijs niet meer aan het plan ten grondslag kunnen worden gelegd.

Wat betreft de gestelde afwijking in de cbb van het tracé zoals dit is onderzocht in het MER, overweegt de Afdeling dat in het MER bij de beoordeling van de milieueffecten is uitgegaan van een afstand van ongeveer 150 meter tussen de ligging van het tracé West 1 en de bebouwde kom van Hummelo. Blijkens de stukken is bij de vaststelling van de cbb het tracé West 1 op een afstand van ongeveer 120 meter tot de bebouwde kom van Hummelo komen te liggen.

Uit het enkele feit dat het geprojecteerde tracé is verlegd met ongeveer 30 meter, volgt niet dat de bevindingen in het MER niet langer bruikbaar kunnen zijn. Nu de Stichting niet nader heeft gemotiveerd op welke wijze de verlegging van het tracé West 1 de bevindingen met betrekking tot de milieueffecten heeft beïnvloed, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het tracé West 1 zodanig gewijzigd is vastgesteld, dat de uitkomsten van het MER niet redelijkerwijs aan de cbb ten grondslag kunnen worden gelegd.

2.6. De Stichting voert aan dat ook met het rapport 'Aanvulling op het MER N314 Rondweg Hummelo' van 21 juli 2008, opgesteld door Arcadis in opdracht van provinciale staten (hierna: de MER-aanvulling), onvoldoende informatie beschikbaar was om tot vaststelling van de cbb te besluiten.

2.6.1. De MER-aanvulling is opgesteld naar aanleiding van een verzoek van de Commissie voor de m.e.r. om de bevindingen in het MER wat betreft de archeologische waarden en de mate van aantasting van de Ecologische Hoofdstructuur (hierna: EHS) in geval van realisering van een oostelijk tracé van de rondweg nader te onderbouwen.

Ten aanzien van de gestelde onvolledigheid van het MER, ook na de MER-aanvulling, overweegt de Afdeling dat de Commissie voor de m.e.r. in haar toetsingsadvies van 10 september 2008 concludeert dat in het MER en de MER-aanvulling de essentiële informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming over de tracékeuze en de herziening van het streekplan. In hetgeen de Stichting op dit punt heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding om hierover anders te oordelen.

2.7. Volgens de Stichting zijn de gemaakte keuzes in het MER wat betreft de alternatieven onlogisch en inconsistent gezien vanuit de doelstelling van deze streekplanherziening, namelijk het vergroten van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Hummelo.

2.7.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat de leefbaarheid in Hummelo in de zin van de MER-doelstelling bij ieder tracé van de rondweg - westelijk dan wel oostelijk - is gebaat. De geluid- en trillingshinder in de Dorpsstraat en directe omgeving wordt kleiner door de afname van doorgaand verkeer in de dorpskern van Hummelo. Voorts is de bevinding in het MER dat het tracé Oost Kort iets beter scoort dan het tracé West 1 ten aanzien van het aantal geluidgehinderde woningen niet doorslaggevend geweest om te kiezen voor het tracé Oost Kort, omdat dit tracé te negatief scoort wat betreft omgevingsaspecten en provinciaal beleid. Ook bij het tracé West 1 neemt het aantal geluidgehinderde woningen af ten opzichte van de huidige situatie. De leefbaarheid in Hummelo is derhalve wel gebaat bij de aanleg van een rondweg langs tracé West 1, aldus provinciale staten.

2.7.2. De doelstelling volgens het MER luidt: "Verbeteren van de leefbaarheid (geluid en trillingen) en verkeersveiligheid in de kern van Hummelo door het realiseren van een rondweg met zo min mogelijk negatieve effecten in het buitengebied". Uit de wijze waarop deze doelstelling is geformuleerd valt af te leiden dat verbetering van de leefbaarheid in de dorpskern van Hummelo voorop staat en dat hierbij een zo beperkt mogelijke aantasting van het omliggende landelijke gebied aanvaardbaar is.

Blijkens de overzichtstabel op bladzijde 38 en 39 van het MER scoort het tracé Oost Kort op de leefbaarheidsaspecten - bestaande uit geluidhinder, trillingshinder, luchtkwaliteit en oversteekbaarheid van het tracé - in totaal beter dan het tracé West 1, met name wat betreft het aantal geluidgehinderde woningen. Daarentegen scoort het tracé West 1 op de omgevingsaspecten zoals bodem, water, natuur en landschap in totaal beter dan het tracé Oost Kort, met name wat betreft aantasting van de EHS.

Op basis van de MER-doelstelling behoeft niet noodzakelijkerwijs voor het tracé Oost Kort te worden gekozen. Hierbij is van belang dat het tracé Oost Kort weliswaar de meest positieve effecten op de leefbaarheid heeft, maar daarnaast ook de meest nadelige gevolgen heeft voor de EHS. Voorts hebben alle tracés een positief effect op de leefbaarheid in de dorpskern van Hummelo en vindt bij aanleg van elk tracé in meer of mindere mate aantasting plaats van de omgeving, waaronder de EHS.

Provinciale staten hebben zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het tracé West 1 het beste aan de doelstelling in het MER voldoet. Dit tracé verbetert de leefbaarheid in Hummelo - dat dit niet in dezelfde mate is als het tracé Oost Kort doet daar niet aan af - en voldoet daarnaast tevens aan het andere aspect dat deel uitmaakt van de MER-doelstelling, namelijk een zo beperkt mogelijke aantasting van het buitengebied. Derhalve faalt dit betoog.

2.8. De Stichting voert aan dat het gebruikte beoordelingssysteem voor de diverse tracés, de zogenoemde scorekaart-methode, onvoldoende inzicht geeft in de weging van de verschillende factoren. Hiertoe voert zij aan dat de scorekaart-methode volgens de herziene Handleiding Milieueffectrapportage ongeschikt is voor situaties als deze waarin veel aspecten een rol spelen, omdat dit beoordelingssysteem een vertekend beeld kan geven. Voorts is de tabel op bladzijde 11 en 12 van het MER waarin de uitkomsten van dit beoordelingssysteem voor de verschillende leefbaarheids- en omgevingsaspecten zijn opgenomen, onvoldoende objectief. Volgens de Stichting is onduidelijk waarop de waardering van de verschillende aspecten in de tabel is gebaseerd. Zij verwijst hierbij naar het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. uit 2008. Gezien de MER-doelstelling zouden de aspecten in de eerdergenoemde tabel in het MER die zien op de leefbaarheid zwaarder moeten wegen dan de omgevingsaspecten, hetgeen ten onrechte niet is geschied, aldus de Stichting.

2.8.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat een algemeen gebruikelijke systematiek is toegepast in het MER. Wat betreft het niet zwaarder wegen van leefbaarheidsaspecten, wijzen provinciale staten erop dat omgevingsaspecten ook onderdeel vormen van de doelstelling van het gemaakte MER. Provinciale staten voegen daaraan toe dat door de Commissie voor de m.e.r. is geoordeeld dat in het MER de essentiële informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming over de tracékeuze.

2.8.2. In het MER zijn de verwachte milieueffecten van de huidige en autonome situatie - de referentiesituatie - vergeleken met die van een vijftal mogelijke tracés voor een rondweg. Hiervoor is gebruik gemaakt van een beoordelingssysteem waarbij de kwalitatieve scores van de diverse tracés op de verschillende leefbaarheids- en omgevingsaspecten in de tabel op bladzijde 11 en 12 van het MER zijn uitgedrukt in 'plussen' en 'minnen'. Een dergelijke scorekaart-methode is niet ongebruikelijk bij het vergelijken van alternatieven in het kader van een m.e.r.-procedure.

De Afdeling kan de Stichting niet volgen in haar betoog dat onduidelijk zou zijn waarop de scores in eerdergenoemde tabel zijn gebaseerd. De scores van de diverse tracés op de verschillende milieueffecten die zijn vermeld in de tabel op bladzijde 11 en 12 van het MER worden nader onderbouwd in hoofdstuk 5 tot en met 8 van het MER.

In een tussentijds advies van de Commissie voor de m.e.r. van 23 december 2005 over een conceptversie van het MER is vermeld dat bij de beoordeling van de alternatieve tracés over het algemeen gebruik is gemaakt van relevante milieuaspecten met heldere criteria. De kanttekeningen die de Commissie voor de m.e.r. in een tussentijds advies plaatste bij de invulling van de milieueffecten zijn verwerkt in de definitieve versie van het MER. Dat gebruik van de scorekaart-methode in het MER ondeugdelijk zou zijn, is niet te lezen in het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. van 10 september 2008.

Voor zover de Stichting betoogt dat gezien de MER-doelstelling de leefbaarheidsaspecten zwaarder zouden moeten wegen dan de omgevingsaspecten, verwijst de Afdeling mede naar hetgeen onder 2.7.2. is overwogen. Dat uit de formulering van de MER-doelstelling volgt dat het zwaartepunt ligt bij een verbetering van de leefbaarheid in Hummelo, maakt niet dat aan de scores op de leefbaarheidsaspecten een doorslaggevend gewicht dient te worden toegekend bij de onderlinge weging van de tracés, aangezien zowel verbetering van de leefbaarheid als beperking van de aantasting van het buitengebied onderdeel vormen van de MER-doelstelling.

Dat het gebruik van een scorekaart-methode en de wijze waarop de scores daarin tot uitdrukking zijn gebracht tot een onevenwichtige vergelijking van de verschillende tracés heeft geleid, heeft de Stichting niet aannemelijk gemaakt. Dit betoog faalt derhalve.

2.9. De Stichting betoogt dat in de Tracékeuzenotitie en in het MER is vermeld dat de N314 in PVVP-2 is aangewezen als regionale drager. Dit brengt volgens de Stichting met zich dat ook gekeken dient te worden naar oplossingen in het regionale wegennet zoals een omleiding van het doorgaande verkeer in Hummelo langs de N316 en de N319. In het MER is ten onrechte slechts gekeken naar een lokale oplossing voor een regionaal probleem.

2.9.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat het PVVP-2 niet voorziet in nieuwe wegen in de Achterhoek. In het PVVP-2 is de N314 aangemerkt als de belangrijkste regionale verbindingroute van het westelijke deel van de Achterhoek richting het noorden. Het PVVP-2 gaat uit van het handhaven en verbeteren van de bestaande wegenstructuur, met lokale uitbreidingen zoals de rondweg bij Hummelo. Daarbij merken provinciale staten op dat de door de Stichting voorgestelde route langs de N316 en N319 niet past binnen de verkeersvisie die in februari 2008 voor de Achterhoek is opgesteld. Bovendien zou deze route leiden tot een toename van verkeer op die wegen, waardoor problemen met betrekking tot de verkeersveiligheid en leefbaarheid langs dat traject zullen ontstaan.

2.9.2. In de verkeerskundige notitie van 4 december 2007, die is opgesteld ten behoeve van het MER, is vermeld dat is bezien of uitbreidingen van de wegenstructuur in de Achterhoek een oplossing zouden kunnen bieden voor de verkeersproblemen bij Hummelo, maar de daarin vermelde mogelijkheden bleken geen oplossing te bieden. Anders dan de Stichting betoogt, zijn eventuele oplossingen in het regionale wegennet wel in ogenschouw genomen in het MER.

Blijkens de 'Visiekaart wegennet 2014', die is opgenomen in het PVVP-2, wordt onder andere de N314 als regionale ontsluitingsroute voor doorgaand verkeer aangemerkt, maar de N316 niet. Tevens wordt in het PVVP-2 melding gemaakt van de aanleg van een rondweg om Hummelo. De door de Stichting voorgestelde route langs de N316 en N319 is dan ook in strijd met provinciaal beleid. Daarnaast hebben provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het voorgestelde alternatief langs de N316 en N319 zal leiden tot verkeers- en leefbaarheidsproblemen in de kernen langs die route.

2.10. Voorts betoogt de Stichting dat de alternatieven voor een oostelijk tracé van de rondweg ten onrechte zijn afgedaan met de stelling dat deze geen reële oplossing bieden. Hiertoe voert zij aan dat bij de beoordeling van de oostelijke tracés ten onrechte niet is bezien of de 'Torenallee' - het wegdeel van de N314 direct ten noorden van Hummelo - afgewaardeerd kan worden. Door deze mogelijkheid buiten beschouwing te laten, wordt de conclusie in de hand gewerkt dat de oostelijke tracés geen reële optie zijn. Bovendien betwist de Stichting dat bij aanleg van het tracé Oost Kort vijf hectare EHS zal worden aangetast, omdat dit tracé grotendeels over de bestaande Spalderkampseweg zou lopen.

2.10.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat de oostelijke tracés Oost 3 en Oost Kort ongeveer 2,8 hectare respectievelijk 5 hectare EHS aantasten en het tracé West 1 slechts ongeveer 1 hectare. Gezien de 'nee, tenzij'-benadering van het streekplan in geval van aantasting van de EHS, dient in dit geval voor het tracé West 1 gekozen te worden omdat de EHS bij dit tracé het minst wordt aangetast. In het MER is niet gekozen voor afwaardering van het wegvak N314-Torenallee tot fietspad, omdat na aanleg van een rondweg dit wegvak nodig blijft als ontsluitingsweg voor de daaraan gelegen woningen.

2.10.2. De Afdeling stelt vast dat een eventuele afwaardering van het wegvak N314-Torenallee alleen mogelijk zou zijn bij het tracé Oost 3, omdat bij het tracé Oost Kort dit wegdeel van de N314 nodig is voor de afwikkeling van het verkeer van de rondweg. Blijkens het MER is het Tracé Oost 3 onder andere afgevallen omdat het verkeer bij dit ruime tracé dusdanig ver zou moeten omrijden dat dit tracé een minder gunstig effect heeft op de leefbaarheids- en verkeersproblemen. Aan een eventuele afwaardering van het wegvak N314-Torenallee is in het MER wel aandacht besteed bij de onderlinge wegging van de tracés, maar dit aspect is niet doorslaggevend geweest bij de keuze voor een tracé.

2.10.3. Voor een eventuele aantasting van de EHS geldt de 'nee, tenzij'-benadering als bedoeld in het streekplan:

"Binnen de ecologische hoofdstructuur geldt de "nee, tenzij"-benadering. Dit houdt in dat bestemmingswijziging niet mogelijk is als daarmee de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant worden aangetast, tenzij er geen reële alternatieven zijn en er sprake is van redenen van groot openbaar belang."

Gelet op deze passage in het streekplan hebben provinciale staten zich op goede gronden op het standpunt gesteld dat op basis van de 'nee, tenzij'-benadering dient te worden gekozen voor het alternatief dat de EHS het minst aantast.

Met betrekking tot de gestelde onjuiste berekening van de mate waarin de EHS wordt aangetast bij het tracé Oost Kort, overweegt de Afdeling dat blijkens de streekplankaart de Spalderkampseweg onderdeel vormt van de EHS, ondanks het feit dat dit een bestaande maar grotendeels onverharde weg betreft. Dat het tracé Oost Kort deels over deze weg zou lopen is dan ook niet van invloed op het aantal hectare EHS dat wordt aangetast. Nu beide tracés bijna even lang zijn - het tracé West 1 is ongeveer 4.260 meter lang en het tracé Oost Kort is ongeveer 4.120 meter - en gelet op de omstandigheid dat het tracé Oost Kort voor het grootste deel door de EHS loopt en het tracé West 1 alleen ter hoogte van de aansluitingen op de N314-Torenallee en de N314-Sliekstraat de EHS doorsnijdt, ziet de Afdeling geen aanleiding om te twijfelen aan de berekening in het MER dat het tracé West 1 ongeveer 1 hectare EHS doorsnijdt en dat het tracé Oost Kort ongeveer 5 hectare EHS aantast.

Anders dan de Stichting ter zitting heeft gesteld, vormt de verplichte compensatie op basis van het EHS-beleid onderdeel van de onderhavige streekplanherziening, nu deze compensatie is ingetekend op kaart 2 die behoort bij het bestreden besluit. Dat de compensatie geen onderdeel is van de vastgestelde cbb doet daar niet aan af.

2.11. De Stichting betoogt dat uit het MER niet duidelijk blijkt of een westelijke rondweg negatieve effecten zal

hebben op de ecologische waarden van de nabijgelegen Rode Beek. Daartoe voert de Stichting aan dat een verdiepte aanleg van het tracé West 1 de grondwaterstanden zal beïnvloeden en daarmee ook het ecologisch milieu van de Rode Beek. In het bestreden besluit is volgens de Stichting ten onrechte uitgegaan van een afstand van 300 meter tussen de rondweg en de Rode Beek. Blijkens de kaart in bijlage 2 bij het bestreden besluit waarop de cbb is aangegeven, is deze afstand slechts 130 meter. Voorts zullen vervuilende stoffen van het wegdek van de rondweg door afspoeling en verwaaiing in de Rode Beek terecht komen met de bijbehorende negatieve gevolgen, aldus de Stichting. Tevens betoogt de Stichting dat uit een rapport van Fugro blijkt dat de rondweg niet verdiept kan worden aangelegd vanwege het hoge grondwaterpeil ter plaatse.

2.11.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat bij alle tracés die zijn onderzocht in het MER het grondwater wordt beïnvloed als gevolg van verdroging door het aanleggen van verhard oppervlak in de vorm van nieuwe infrastructuur. Voorts doorsnijden de westelijke tracés geen beken en heeft het tracé West 1 geen directe invloed op natte natuurgebieden of de Rode Beek. Daarnaast merken provincie staten op dat een verdiepte aanleg van de rondweg wordt nagestreefd, wat betekent dat de bovenkant van het wegdek op maaiveldniveau zal komen te liggen. Gelet op de uitkomsten van het geotechnologische rapport van Fugro is een dergelijke verdiepte aanleg volgens provinciale staten ook mogelijk.

2.11.2. Uit de stukken blijkt dat met het oog op een goede landschappelijke inpassing een verdiepte ligging van het tracé West 1 wordt nagestreefd, zodat het wegdek van de rondweg op maaiveldniveau komt te liggen.

Op bladzijde 6 van het rapport 'Grondonderzoek N314 - Rondweg Hummelo' van 23 april 2009, opgesteld door Fugro Ingenieursbureau B.V., is vermeld dat voor de drooglegging onder een provinciale weg een drooglegging van 1 meter wordt aangeraden. Dit is de minimale afstand tussen de bovenkant van het wegdek en de hoogste grondwaterstand. Volgens het rapport is de ontwateringsdiepte voor de rondweg ruim voldoende, omdat de hoogste grondwaterstand in het gebied 9,4 meter tot 10 meter boven NAP bedraagt en het maaiveld ter plaatse varieert van 11,3 meter tot 12,5 meter boven NAP. Blijkens tabel 4-1 op bladzijde 6 van het Fugro-rapport kan de rondweg hierdoor 0,9 tot 1,2 meter lager dan het huidige maaiveld worden aangelegd.

Voor zover de Stichting ter onderbouwing van haar betoog verwijst naar een geotechnologisch onderzoek van Koops & Romeijn Grondmechanica van 25 maart 2009, dat is opgesteld ten behoeve van de bouw van een woning aan de Groeneweg in Hummelo, overweegt de Afdeling dat de daarin opgenomen conclusie dat de grondwaterstand daar ter plaatse ongeveer 0,9 meter onder het maaiveld ligt slechts berust op één sondering. De conclusies van het rapport van Fugro zijn gebaseerd op een viertal sonderingen op verschillende locaties in de omgeving van het tracé West 1 en de gemeten grondwaterstanden zijn geverifieerd door middel van langjarige peilbuisgegevens van TNO.

Gezien het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding om aan de conclusies in het rapport van Fugro met betrekking tot de grondwaterstanden te twijfelen en heeft de Stichting niet aannemelijk gemaakt dat een verdiepte aanleg van het tracé West 1 op maaiveldniveau niet mogelijk is vanwege de grondwaterstand in het gebied.

2.11.3. Ten aanzien van de gestelde aantasting van de ecologische waarden van de Rode Beek die ten westen van Hummelo stroomt, stelt de Afdeling vast dat de afstand tussen het meest oostelijke deel van de loop van deze beek en het tracé West 1 ongeveer 125 meter bedraagt. De opmerking van provinciale staten op bladzijde 72 van de Commentaarnota dat het tracé West 1 op een afstand van ongeveer 300 meter van de Rode Beek zou liggen, stoelt niet op de bevindingen in het MER. Dit doet derhalve ook niet af aan de bevindingen in het MER op dit punt, omdat blijkens de kaart op bladzijde 91 van het MER, in het verrichte onderzoek wel van een juiste afstand en ligging van het tracé West 1 ten opzichte van de Rode Beek is uitgegaan.

In het MER is vermeld dat een bermbreedte van minimaal 10 meter de verspreiding van verontreinigingen door afspoeling en verwaaiing naar het oppervlaktewater tegengaat. Alleen in de berm kan dan nog tot een diepte van circa 40 cm de streefwaarde voor een aantal metalen en polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) overschreden worden. Buiten deze strook van 10 meter is de bodemverontreiniging niet meer aantoonbaar. Voorts is vermeld in het MER dat de tracés West 1 en West 2 geen invloed hebben op beken of natte natuurgebieden, omdat deze tracés geen beken doorsnijden.

In hetgeen de Stichting op dit punt heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding om aan de bevindingen in het MER te twijfelen. Gezien de afstand van ongeveer 125 meter tussen de Rode Beek en het tracé West 1 en de passage in het MER dat op een afstand van meer dan 10 meter vanaf de weg de bodemverontreiniging niet meer aantoonbaar is, heeft de Stichting niet aannemelijk gemaakt dat de ecologische waarden van de Rode Beek worden aangetast door afspoeling en verwaaiing van het wegdek van de rondweg.

2.12. Ten slotte voert [appellant sub 1] aan dat de Hummeloseweg (N814) tussen Laag Keppel en Hummelo zal worden afgesloten voor doorgaand verkeer door middel van een zogenoemde 'knip'. Dit zal leiden tot meer verkeer op de Zelheweg, een effect waarmee geen rekening is gehouden in het MER volgens [appellant sub 1].

2.12.1. Provinciale staten stellen dat een afsluiting van de Hummeloseweg niet aan de orde is, omdat dit weinig positieve effecten voor het verkeer op de rondweg van Hummelo zal hebben. Een dergelijke 'knip' in de Hummeloseweg zou daarentegen wel nadelige effecten hebben op de verkeersintensiteiten op andere wegen in de

omgeving.

2.12.2. De Afdeling overweegt dat afsluiting van de Hummeloseweg (N814), wat daarvan ook zij, een verkeersmaatregel is die geen onderdeel vormt van de onderhavige cbb. Derhalve kan dit betoog geen doel treffen.

Overigens merkt de Afdeling op dat uit het MER en het bestreden besluit blijkt dat ten tijde van het nemen van het bestreden besluit een mogelijke afsluiting van de Hummeloseweg voor doorgaand verkeer niet aan de orde was. Derhalve behoefde met de verkeerseffecten vanwege deze eventuele 'knip' in de Hummeloseweg in het MER dan ook geen rekening te worden gehouden.

2.13. Gezien de conclusie van de Commissie voor de m.e.r. in het toetsingsadvies van 10 september 2008 en het hiervoor overwogene, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten het MER en de MER-aanvulling niet in redelijkheid aan het besluit tot vaststelling van de cbb ten grondslag hebben kunnen leggen.

Geluidhinder

2.14. [appellant sub 1] betoogt dat een westelijke rondweg zal leiden tot een verdrievoudiging van het verkeer op de Zelhemseweg, waardoor de geluidsbelasting op zijn woning en andere woningen langs de Zelhemseweg sterk zal toenemen. Het gebruik van zogeheten 'stil asfalt' is niet afdoende, omdat de geluiddempende werking hiervan na enkele jaren afneemt. Volgens de Stichting zal de geluidsbelasting op de woningen langs de Zelhemseweg 59 tot 63 dB(A) bedragen. De Stichting verwijst ter onderbouwing van dit betoog naar een notitie van 31 maart 2008 opgesteld door ir. B.M. Verboom inzake de verkeersintensiteiten en verkeershinder als gevolg van de nieuwe rondweg.

Verder blijkt volgens de Stichting en [appellant sub 3] uit metingen die door henzelf zijn verricht dat de rondweg zal leiden tot overschrijding van de voor de basisschool geldende voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Daarmee is volgens hen ook de binnenwaarde van 28 dB voor de leslokalen dan wel theorielokalen en de binnenwaarde van 33 dB voor de theorievaklokalen van de basisschool niet gewaarborgd. Daarbij voeren [appellant sub 3] en de Stichting aan dat in het akoestisch onderzoek geen rekening is gehouden met de extra geluidsbelasting als gevolg van remmend en optrekkend verkeer op de toekomstige rotonde nabij de basisschool op de kruising van de Zelhemseweg en de Keppelseweg en betoogt de Stichting dat op een rotonde geen stil asfalt kan worden toegepast. Bovendien is volgens de Stichting onduidelijk van welke afstand tussen de rondweg en de basisschool is uitgegaan bij de berekening van de geluidsbelasting.

2.14.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat geluidhinder voor alle mogelijke tracés globaal is onderzocht en dat dit aspect voor het tracé West 1 meer in detail is onderzocht. Als geluidreducerende maatregelen voor het tracé West 1 zijn in het MER het gebruik van stil asfalt en het plaatsen van geluidschermen opgenomen. Hierbij is onderkend dat bij stil asfalt (dunne geluidreducerende deklagen) na verloop van tijd een afname optreedt van de geluidreducerende effecten. Dit effect is ook verwerkt in het Reken- en meetvoorschrift behorende bij de Wet geluidhinder (hierna: Wgh).

Voorts blijkt volgens provinciale staten uit het akoestisch rapport dat het toepassen van stil asfalt een effectieve maatregel is voor de Zelhemseweg. Hierdoor blijft de geluidsbelasting voor bijna alle geluidgevoelige objecten onder de voorkeursgrenswaarde, behalve voor vijf woningen langs het tracé West 1. Voor deze woningen zal gekozen worden voor het plaatsen van een geluidscherm dan wel het nemen van een besluit tot het vaststellen van hogere grenswaarden. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp voor het tracé ten behoeve van het bestemmingsplan zal daarover de definitieve keuze worden gemaakt, aldus provinciale staten.

Het effect van de rondweg op de basisschool wat betreft geluidhinder is volgens provinciale staten neutraal, omdat de basisschool in de bestaande situatie aan de Keppelseweg is gevestigd en daar eveneens geluidhinder ondervindt. Ter voorkoming van geluidhinder is het gebruik van stil asfalt een effectieve maatregel, waardoor de geluidsbelasting op de basisschool onder de voorkeursgrenswaarde van de Wgh blijft.

2.14.2. Voor de bestaande woningen langs de Zelhemseweg geldt ingevolge artikel 82, eerste lid, van de Wgh de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor de geluidsbelasting van de gevel vanwege een weg. Ingevolge artikel 83, derde lid, van de Wgh kan een grenswaarde van ten hoogste 58 dB dan wel 63 dB worden vastgesteld, afhankelijk van de omstandigheid of de bewuste woningen buiten dan wel binnen stedelijk gebied liggen.

Ten behoeve van het vastleggen van het tracé West 1 in de cbb is akoestisch onderzoek verricht door Arcadis, neergelegd in het rapport 'Rondweg Hummelo, akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï' van 15 oktober 2007. Uit de berekeningen in dit rapport blijkt dat de geluidsbelasting van de gevels van de woningen langs de Zelhemseweg de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting niet overschrijdt na aanleg van het tracé West 1. Voorts is in het akoestisch rapport vermeld dat voor alle woningen langs de Zelhemseweg de geluidsbelasting kan worden teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde van 48 dB door het gebruik van stil asfalt al dan niet in combinatie met het oprichten van geluidschermen.

Wat betreft het verlies van de geluiddempende werking van stil asfalt, wordt overwogen dat in het rapport 'Akoestische leeftijdseffecten van dunne deklagen en DAB' van 15 december 2008, opgesteld door M+P

raadgevende ingenieurs, is vermeld dat ingevolge het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006 (hierna: het RMV) voor de emissiegetallen een correctiefactor - de factor Cwegdek - moet worden gebruikt indien stil asfalt wordt gebruikt. Voorts is in dit rapport vermeld dat in het RMV het effect van een toename van de geluidsbelasting door veroudering van het wegdek is verdisconteerd in de emissiegetallen voor het wegdek. De berekeningen in het akoestisch rapport van Arcadis zijn gemaakt met Geonoise, een rekenmodel dat overeenkomt met de Standaard Rekenmethode II van het RMV. Derhalve is in het rekenmodel van het verrichte akoestisch onderzoek rekening gehouden met slijtage van het wegdek. [appellant sub 1] heeft niet aannemelijk gemaakt dat toepassing van stil asfalt leidt tot een onderschatting van de berekende geluidsbelasting. Nog afgezien hiervan blijkt uit het akoestisch rapport van Arcadis dat de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting ook zonder het toepassen van stil asfalt niet wordt overschreden, zodat de Wgh in zoverre niet aan realisering van de rondweg in de weg staat.

Voorts hebben provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat voor de woningen waar met het gebruik van stil asfalt niet aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB kan worden voldaan, pas bij de nadere besluitvorming in het kader van het nog op te stellen bestemmingsplan gekozen hoeft te worden voor het oprichten van een geluidscherm dan wel voor het nemen van een besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden als bedoeld in artikel 83, eerste lid, van de Wgh.

2.14.3. Voor de basisschool aan de Keppelseweg geldt ingevolge artikel 82, tweede lid, van de Wgh in samenhang gelezen met artikel 3.1, eerste lid, van het Besluit geluidhinder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor de geluidsbelasting van de gevel vanwege een weg. Ingevolge artikel 85, eerste lid, van de Wgh in samenhang gelezen met artikel 3.2, eerste lid, onder b, van het Besluit geluidhinder, kan de grenswaarde van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel op maximaal 63 dB worden vastgesteld.

De Afdeling stelt vast dat in het akoestisch onderzoek is uitgegaan van een afstand van ongeveer 85 meter tussen de rondweg en de gevel van het bestaande schoolgebouw, hetgeen blijkt uit de kaart met de ligging van de gehanteerde meetpunten in bijlage 2 bij het akoestisch rapport. In het akoestisch rapport is vermeld dat de geluidsbelasting van de gevel van de basisschool vanwege de rondweg 50 dB zal bedragen in 2020. Door toepassing van stil asfalt kan de geluidsbelasting worden gereduceerd tot 46 of 47 dB. Indien in plaats daarvan gekozen wordt voor een geluidscherm langs de rondweg, zal de geluidsbelasting van de gevel van de basisschool 46 dB bedragen en wordt daarmee eveneens voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Wat betreft het kunnen waarborgen van de binnenwaarde van 28 dB voor de leslokalen en theorielokalen dan wel 33 dB voor de theorievaklokalen van de basisschool, dienen ingevolge artikel 3.10 van het Besluit geluidhinder uitsluitend geluidwerende maatregelen te worden getroffen aan de gevel van het schoolgebouw als gebruik wordt gemaakt van de bevoegdheid ingevolge artikel 85, eerste lid, van de Wgh, om hogere grenswaarden vast te stellen. Nu uit het akoestisch onderzoek blijkt dat voor de aanleg van de rondweg het nemen van een dergelijk besluit ten aanzien van de basisschool niet nodig zal zijn, is daarmee het treffen van geluidwerende maatregelen ingevolge de Wgh ter waarborging van de binnenwaarde in de klaslokalen vooralsnog evenmin aan de orde.

2.14.4. Ten aanzien van de extra geluidsbelasting op de gevel van de basisschool vanwege de toekomstige rotonde Zelhemseweg-Keppelseweg, overweegt de Afdeling dat in het akoestisch rapport van Arcadis is vermeld dat ter plaatse van de rotondes een 'obstakel' is ingevoerd in het rekenmodel dat een toeslag geeft voor de geluidsbelasting van afremmend en optrekkend verkeer. Met de negatieve effecten van de rotonde is dan ook rekening gehouden bij de berekening van de geluidsbelasting van de gevel van de basisschool.

Anders dan de Stichting betoogt, is bij de berekening van de geluidsbelasting niet uitgegaan van het gebruik van stil asfalt op de rotonde. In het akoestisch rapport van Arcadis is vermeld dat stil asfalt uitsluitend op de rondweg wordt gebruikt tot ongeveer 25 meter van de rotondes en niet op de rotondes in verband met de 'wringende' banden van het verkeer bij een rotonde. Derhalve is dit aspect eveneens verdisconteerd in de berekening van de geluidsbelasting van de basisschool.

2.14.5. In de verkeersnotitie van ir. B.M. Verboom van 31 maart 2008 waarnaar de Stichting verwijst, worden onder andere kanttekeningen geplaatst bij de verwachte verkeersaantallen op de wegen in en rondom Hummelo. In deze notitie wordt ten onrechte gesteld dat in het MER is uitgegaan van een stijging van de verkeersintensiteiten in de Dorpsstraat en dat in het MER geen rekening is gehouden met een verkeerstoename op de Zelhemseweg. Uit de tabel op bladzijde 65 van het MER blijkt dat door de aanleg van de rondweg een sterke afname van verkeer op het wegvak N314-Dorpsstraat wordt verwacht en een aanzienlijke groei van verkeer op de Zelhemseweg. Dit verkeerseffect mag logischerwijs ook verwacht worden nu door de aanleg van een westelijke rondweg de Zelhemseweg onderdeel gaat vormen van de doorgaande route van de N314 en de Dorpsstraat in die situatie wordt afgesloten voor doorgaand verkeer.

Voorts is blijkens tabel 3.5 op pagina 13 van het akoestisch rapport van Arcadis, in het akoestisch onderzoek van dezelfde verkeersaantallen op de verschillende wegen rondom Hummelo uitgegaan als in de eerdergenoemde tabel in het MER. De verkeersnotitie van Verboom geeft geen aanleiding om te twijfelen aan de verwachte stijging van de verkeersaantallen en de verdeling van de verkeersintensiteiten over de wegen in en rondom Hummelo zoals die in het akoestisch onderzoek zijn gebruikt.

2.14.6. Gezien het hiervoor overwogene hebben [appellant sub 1], [appellant sub 3] en de Stichting niet aannemelijk gemaakt dat de gehanteerde verkeersgegevens en de berekende geluidsbelasting met het

gehanteerde rekenmodel in het akoestisch onderzoek voor de woningen langs de Zelhemseweg en de basisschool onjuist zijn. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat de ten hoogste toelaatbare grenswaarden als gevolg van de nieuwe rondweg nergens zullen worden overschreden, zelfs niet indien maatregelen zoals stil asfalt of geluidschermen achterwege worden gelaten, alsmede dat door het wel treffen van deze geluidreducerende maatregelen voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Gelet hierop valt niet in te zien dat de Wgh een belemmering vormt voor de verwezenlijking van de rondweg.

Luchtkwaliteit

2.15. [appellant sub 3] betoogt dat uit berekeningen van de provincie blijkt dat de aanleg van het tracé West 1 zal leiden tot overschrijding van de grenswaarden voor zwevende deeltjes (PM10) vanaf 2010. Bij de berekening van de concentratie zwevende deeltjes ter plaatse van de basisschool is ten onrechte uitgegaan van jaar- en daggemiddelden, omdat tijdens schooluren de uitstoot van zwevende deeltjes door het verkeer op de rondweg hoger is dan de gemiddelde concentratie. Tevens is ten onrechte geen rekening gehouden met de concentratie van het zogenoemde 'ultrafijn stof' (PM2,5).

Verder betogen [appellant sub 3] en de Stichting dat provinciale staten zich ten onrechte op het standpunt stellen dat het Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen) niet van toepassing is. Hiertoe voeren de Stichting en [appellant sub 3] aan dat de basisschool op een afstand van minder dan 50 meter van het tracé West 1 ligt en het Besluit van toepassing is indien de afstand tot een provinciale weg minder dan 50 meter is.

2.15.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat uit het verrichte onderzoek naar de luchtkwaliteit is gebleken dat de grenswaarden ingevolge titel 5.2 van de Wet milieubeheer nergens worden overschreden. De luchtkwaliteitseisen in de Wet milieubeheer vormen volgens provinciale staten dan ook geen knelpunt bij de realisatie van de rondweg. Provinciale staten stellen zich voorts onder meer op het standpunt dat geen sprake is van dreigende overschrijdingen van de grenswaarden, zodat het Besluit gevoelige bestemmingen niet verplicht tot een nader onderzoek.

2.15.2. Door Arcadis is onderzoek verricht naar de gevolgen van de rondweg voor de luchtkwaliteit, neergelegd in het rapport 'Streekplan rondweg Hummelo, luchtonderzoek' van 14 november 2007. Uit de berekeningen in dit luchtkwaliteitsrapport blijkt dat zowel in de huidige situatie (2005), als in 2010 en 2020 de grenswaarde van 40 microgram per m³ lucht als jaargemiddelde concentratie voor zwevende deeltjes (PM10) niet wordt overschreden. Ook het maximale aantal van 35 overschrijdingsdagen per kalenderjaar voor de vierentwintig-uurgemiddelde concentratie van 50 microgram per m³ lucht voor zwevende deeltjes (PM10) wordt niet overschreden volgens het luchtkwaliteitsrapport van Arcadis. In zoverre mist het betoog van [appellant sub 3] feitelijke grondslag.

Voor zover [appellant sub 3] betoogt dat bij de berekening van de concentratie zwevende deeltjes (PM10) ten onrechte is uitgegaan van de gemiddelde concentraties, wordt overwogen dat artikel 5.16 van de Wet milieubeheer uitsluitend verplicht tot toetsing aan de grenswaarden voor de concentratie zwevende deeltjes (PM10) als bedoeld in bijlage 2 behorende bij de Wet milieubeheer. De daarin opgenomen grenswaarden voor de concentratie zwevende deeltjes (PM10) worden uitgedrukt in gemiddelden, zodat het luchtkwaliteitsonderzoek in zoverre niet gebrekkig is.

2.15.3. Ingevolge artikel 2, eerste lid, onder b, in samenhang met artikel 3, eerste lid, onder a, van het Besluit gevoelige bestemmingen is dit besluit van toepassing indien een basisschool op een afstand van minder dan 50 meter van de rand van een provinciale weg is of zal zijn gelegen en sprake is van een overschrijding of dreigende overschrijding van de grenswaarden van de concentraties van stoffen als bedoeld in bijlage 2 behorende bij de Wet milieubeheer.

Ter zitting is vast komen te staan dat de bij de basisschool behorende terreinen als bedoeld in artikel 1 van het Besluit gevoelige bestemmingen binnen een afstand van 50 meter van de rand van de rondweg komen te liggen, namelijk op een afstand van ongeveer 40 meter.

Uit het luchtkwaliteitsrapport van Arcadis blijkt echter dat de grenswaarden voor zwevende deeltjes (PM10) niet worden overschreden. Voorts is pas sprake van een dreigende overschrijding indien de feitelijke concentratie zwevende deeltjes (PM10) niet veel lager is dan de geldende of in de toekomst geldende grenswaarde en het in de lijn der verwachting ligt dat als gevolg van bepaalde ontwikkelingen of autonome groei alsnog een overschrijding kan ontstaan (nota van toelichting, blz. 6; Stb. 2009, 14). Uit het luchtkwaliteitsrapport van Arcadis blijkt dat de concentratie zwevende deeltjes (PM10) in de situatie ten tijde van het onderzoek (2005) maximaal 25,5 microgram per m³ lucht bedraagt en uitgaande van de situatie van een rondweg langs het tracé West 1, de concentratie zwevende deeltjes (PM10) in 2020 zal zijn gedaald tot minimaal 20,8 microgram per m³ lucht.

[appellant sub 3] en de Stichting hebben niet aannemelijk gemaakt dat sprake is van een dreigende overschrijding van de grenswaarde van 40 microgram per m³ lucht, aangezien de genoemde concentraties - met inbegrip van de voorziene rondweg - aanzienlijk beneden de geldende grenswaarden liggen.

2.15.4. Ten aanzien van het betoog dat in het luchtkwaliteitsonderzoek ten onrechte de concentratie van zwevende deeltjes (PM2,5) niet is getoetst, overweegt de Afdeling dat op 1 augustus 2009 (Stb. 2009, 291) de Wet van 12 maart 2009 tot wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) in werking is getreden. Pas vanaf deze datum zijn grenswaarden voor zwevende deeltjes (PM2,5) in bijlage 2

behorende bij de Wet milieubeheer opgenomen. Deze wetswijziging dateert van na het nemen van het bestreden besluit. Nu de grenswaarde voor de concentratie zwevende deeltjes (PM_{2,5}) ten tijde van het nemen van het bestreden besluit geen onderdeel vormde van het wettelijke toetsingskader, faalt dit betoog reeds hierom.

Voor zover [appellant sub 3] beoogt aan te voeren dat de ter plaatse aanwezige concentratie zwevende deeltjes (PM_{2,5}) mogelijk een belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het nog vast te stellen bestemmingsplan, overweegt de Afdeling dat in voorschrift 4.4, tweede lid, van bijlage 2 bij de Wet milieubeheer - zoals deze sinds 1 augustus 2009 luidt - is bepaald dat tot 1 januari 2015 voor zwevende deeltjes (PM_{2,5}) niet wordt getoetst aan de grenswaarde van 25 microgram per m³ lucht als jaargemiddelde concentratie en dat deze bepaling geldt ongeacht of een ruimtelijk plan gevolgen heeft of kan hebben voor de luchtkwaliteit na 1 januari 2015. In zoverre bestaat evenmin aanleiding om aan de uitvoerbaarheid van de aanleg van de rondweg te twijfelen.

Overigens heeft [appellant sub 3] - mede gelet op de relatief lage concentraties stoffen die zijn berekend in het luchtkwaliteitsonderzoek - niet aannemelijk gemaakt dat door de aanleg van de rondweg sprake zal zijn van een verhoogd gezondheidsrisico als gevolg van de concentratie zwevende deeltjes (PM_{2,5}) ter plaatse en dat provinciale staten hierom niet in redelijkheid tot vaststelling van de cbb hebben kunnen besluiten.

2.15.5. Gelet op het voorgaande bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat het onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit gebreken vertoont, zodat provinciale staten het luchtkwaliteitsrapport van Arcadis in redelijkheid aan het bestreden besluit ten grondslag hebben kunnen leggen. Daarnaast hebben provinciale staten zich terecht op het standpunt gesteld dat het Besluit gevoelige bestemmingen geen belemmering vormt voor de aanleg van de rondweg, aangezien geen sprake is van een overschrijding of dreigende overschrijding van de grenswaarde van zwevende deeltjes (PM₁₀).

Rotonde Zelhemseweg-Keppelseweg

2.16. [appellant sub 3] en de Stichting betogen dat de aanleg van een rotonde op de kruising van de Zelhemseweg en de Keppelseweg nabij de basisschool zal leiden tot een verkeersonveilige situatie voor fietsers ter plaatse van de voorziene oversteekplaatsen bij de rotonde. Uit een oogpunt van verkeersveiligheid had voor een oostelijk tracé gekozen dienen te worden, waarbij geen fietsersoversteekplaatsen hoeven te worden aangelegd.

2.16.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat de verkeersveiligheid nabij de basisschool is gewaarborgd door de realisatie van de desbetreffende rotonde met een eigen fietsersoversteekplaats. Dit enkelstrooks kruispunt heeft zich bewezen als een veilige oplossing voor alle verkeer door de lage rijsheligheden ter plaatse, aldus provinciale staten. Ook zal bij de oversteekplaats bij de rotonde de middengeleider worden verbreed om overstekende fietsers extra opstelruimte te geven. Volgens provinciale staten bestaat er derhalve geen reden voor ongerustheid over de verkeersveiligheid van de rondweg in relatie tot de nabijgelegen basisschool.

2.16.2. Het enkele feit dat het tracé West 1 noopt tot het aanleggen van een oversteekplaats voor fietsers bij de toekomstige rotonde nabij de basisschool op de kruising van de Zelhemseweg en de Keppelseweg, maakt niet dat provinciale staten reeds hierom hadden moeten kiezen voor een oostelijk tracé. Niet in geschil is dat de bewuste fietsersoversteekplaats gescheiden zal worden van de rijbaan van de rotonde en zal worden voorzien van een middengeleider. Ter zitting is desgevraagd namens provinciale staten meegedeeld dat de breedte van de middengeleider - ook wel vluchtheuvel genoemd - ongeveer 7 meter zal worden en dat de lengte van het ontwerp ook is aangepast, zodat groepjes fietsers zich daar veilig kunnen opstellen. Voorts is ter zitting gebleken dat het merendeel van de leerlingen van de basisschool afkomstig is uit Hummelo, zodat slechts een beperkt aantal leerlingen van de basisschool de rondweg zal moeten oversteken.

Gelet op het voorgaande hebben [appellant sub 3] en de Stichting niet aannemelijk gemaakt dat de beoogde fietsersoversteekplaats bij de rotonde uit een oogpunt van verkeersveiligheid onaanvaardbaar is, zodat de Afdeling geen reden ziet om te betwijfelen dat een aanvaardbare uitvoering van het tracé West 1 mogelijk is.

Economische uitvoerbaarheid

2.17. Volgens [appellant sub 3] wordt door provinciale staten ten onrechte gesteld dat de tracés West 1 en Oost Kort evenveel zouden kosten om aan te leggen. De kosten bij het kortere tracé Oost Kort zijn volgens hem lager, omdat met de aanleg van het tracé West 1 extra kosten zijn gemoeid, zoals het plaatsen van geluidschermen en het aanleggen van fietsoversteekplaatsen. De Stichting betoogt op dit punt dat onvoldoende inzichtelijk is gemaakt hoe de kostenberekening van de verschillende tracés tot stand is gekomen.

Verder voert de Stichting aan dat onvoldoende inzichtelijk is gemaakt dat de verschillen tussen de tracés met betrekking tot het totaalbedrag aan mogelijke planschade-uitkeringen niet zo groot zullen zijn. Volgens de Stichting ligt het bedrag aan planschade-uitkeringen voor de oostelijke tracés lager, omdat deze niet dicht langs de dorpskern van Hummelo zijn geprojecteerd. Voorts verwijst de Stichting naar de planschaderisicoanalyse die is opgesteld ten behoeve van het tracé West 1 en betoogt zij dat in de berekeningen van deze analyse ten onrechte geen rekening is gehouden met de schade die de ondernemers in Hummelo zullen lijden vanwege de afsluiting van de Dorpsstraat voor doorgaand verkeer.

2.17.1. Provinciale staten stellen zich op het standpunt dat in de kostenraming voor de aanleg van de rondweg een reservering voor mogelijke planschade is opgenomen, die is gebaseerd op de planschaderisicoanalyse. Verder is bij de vergelijking van de alternatieve tracés het aspect van planschade globaal bekeken. Hierbij is geconcludeerd dat bij alle onderzochte tracés planschade kan optreden, maar dat de verschillen naar verwachting niet dermate groot zijn dat dit bepalend zou zijn voor de keuze voor één van de mogelijke tracés.

2.17.2. In de Tracékeuzenotitie is een raming opgenomen van de verwachte kosten van de onderzochte tracés. Daaruit blijkt dat de kosten voor de aanleg van de tracés West 1, West 2, West 3 en Oost Kort oorspronkelijk werden geraamd op bedragen variërend van 6 tot 7 miljoen euro en het tracé Oost 3 op een bedrag van 13 miljoen euro. Verder is in de Tracékeuzenotitie vermeld dat voor het tracé West 1 de kosten opnieuw zijn geraamd tegen een actueel prijspeil, waardoor de kosten voor dit tracé stijgen van 6 naar 8 miljoen euro en dat actualisering van de kosten van de andere tracés evenredige kostenstijgingen zouden laten zien. Gezien het feit dat de lengtes van de tracés West 1, West 2, West 3 en Oost Kort onderling niet veel verschillen, de bijbehorende kostenramingen in de Tracékeuzenotitie met deze verschillende tracélengtes corresponderen alsmede gezien de omstandigheid dat [appellant sub 3] en de Stichting niet aannemelijk hebben gemaakt dat de kosten voor het tracé West 1 aanzienlijk hoger zullen zijn dan is geraamd, ziet de Afdeling geen aanleiding om aan de kostenramingen voor de diverse tracés te twijfelen.

2.17.3. Ten aanzien van het planschaderapport 'Risicoanalyse in verband met het project N315, rondweg Hummelo' van 15 december 2008, opgesteld door Maandag Planschadeadvies, wordt overwogen dat hierin wordt geconcludeerd dat voor een aantal woningen planschade zal optreden en hiervoor een bedrag moet worden gereserveerd. Voorts is in dit planschaderapport vermeld dat nog geen duidelijkheid bestaat over mogelijke planschade in de vorm van omzetverlies voor een autobedrijf annex tankstation in de Dorpsstraat in Hummelo, omdat dit mede zal moeten worden bepaald aan de hand van meerjarige omzetcijfers die dateren van na aanleg van de rondweg. De overige bedrijven in de kern van Hummelo zijn niet in het planschaderapport opgenomen.

Nu blijkens het bestreden besluit de hiervoor genoemde planschaderisicoanalyse is verwerkt in de kostenraming voor het tracé van West 1, valt niet in te zien dat de rondweg vanwege dit aspect niet uitvoerbaar zal zijn. Dat de overige bedrijven in de kern van Hummelo niet in het planschaderapport zijn betrokken, leidt niet tot het oordeel dat de rondweg niet uitvoerbaar zal zijn, omdat niet op voorhand zeker is dat voor deze bedrijven planschade in de vorm van omzetverlies zal optreden en daarmee ook niet aannemelijk is dat de reservering in de kostenraming voor de aanleg van de rondweg hiervoor ontoereikend zal zijn.

2.17.4. Gelet op het voorgaande hebben [appellant sub 3] en de Stichting niet aannemelijk gemaakt dat het tracé West 1 niet financieel uitvoerbaar is. Voorts is blijkens de stukken het kostenaspect niet van doorslaggevende betekenis geweest bij de keuze voor een westelijk dan wel oostelijk tracé van de rondweg, zodat hieraan niet het belang kan worden gehecht dat [appellant sub 3] en de Stichting daaraan gehecht willen zien.

Beschermde diersoorten

2.18. De Stichting betoogt dat in het gebied van het tracé West 1 beschermde diersoorten aanwezig zijn, waaronder de kleine ijsvogelvinder. Volgens de Stichting kan voor dergelijke zogeheten 'rode lijst'-soorten geen ontheffing op grond van de Flora- en faunawet (hierna: Ffw) worden verleend. Bij de keuze voor het tracé West 1 is dan ook onvoldoende rekening gehouden met de daar voorkomende beschermde diersoorten. Voorts betoogt de Stichting dat in een te laat stadium opdracht is gegeven voor een veldonderzoek naar de flora en fauna in het gebied.

2.18.1. In het bestreden besluit stellen provinciale staten zich op het standpunt dat op basis van de verrichte studies en de kenmerken van het gebied het aannemelijk is dat, indien mocht blijken dat een Ffw-ontheffing is vereist, deze ontheffing verleend zal worden. Voorts is vermeld dat in oktober 2008 opdracht is gegeven voor een veldonderzoek en dat de uitvoerbaarheid van het tracé in het kader van de Ffw bekend zal zijn voordat de onderhavige streekplanherziening wordt vastgesteld. Voorts wijzen provinciale staten erop dat niet de kleine ijsvogelvinder, maar de grote ijsvogelvinder strikt wordt beschermd onder het regime van de Ffw.

2.18.2. De vraag of voor de aanleg van de rondweg een vrijstelling geldt, dan wel een ontheffing op grond van de Ffw nodig is en zo ja, of deze ontheffing kan worden verleend, komt in beginsel pas aan de orde in een procedure op grond van de Ffw. Dat doet er niet aan af dat provinciale staten de streekplanherziening niet hadden kunnen vaststellen, indien en voor zover zij op voorhand in redelijkheid hadden moeten inzien dat de Ffw aan de uitvoerbaarheid van de cbb in de weg staat.

2.18.3. Ingevolge artikel 4, tweede lid, van de Ffw kunnen bij algemene maatregel van bestuur inheemse diersoorten - waaronder dagvlinders - worden aangewezen als beschermde diersoort. In artikel 5 van het Besluit aanwijzing dier- en plantensoorten Flora- en faunawet wordt verwezen naar de bij dat besluit behorende bijlage 2, waarin een lijst met beschermde inheemse diersoorten als bedoeld in artikel 4, tweede lid, van de Ffw is opgenomen. De kleine ijsvogelvinder is niet vermeld in die bijlage 2 maar de grote ijsvogelvinder wel, zodat provinciale staten zich terecht op het standpunt hebben gesteld dat de kleine ijsvogelvinder geen beschermde diersoort is als bedoeld in artikel 4, tweede lid, van de Ffw. De mogelijkheid om van de verbodsbepalingen in de Ffw een ontheffing te verlenen als bedoeld in artikel 75 van de Ffw ziet uitsluitend op beschermde diersoorten, zodat de aanwezigheid van de kleine ijsvogelvinder in het gebied geen belemmering vormt voor de aanleg van de rondweg.

2.18.4. Ten aanzien van de verwachte uitvoerbaarheid van deze cbb, constateert de Afdeling dat in de Commentaarnota is vermeld dat in oktober 2008 opdracht is gegeven voor een veldonderzoek naar de aanwezige flora en fauna en dat de uitvoerbaarheid van het tracé West 1 in het kader van de Ffw bekend zal zijn op het moment dat provinciale staten een besluit nemen. Gelet hierop bestaat aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de Ffw niet op voorhand aan de aanleg van het tracé West 1 in de weg staat, nu de uitkomsten van het aangekondigde veldonderzoek ten tijde van het nemen van het bestreden besluit niet bekend waren.

2.18.5. Hetgeen de Stichting in zoverre heeft aangevoerd geeft aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit is genomen in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid.

Rotonde Sliekstraat-Zelhemseweg

2.19. [appellant sub 2] betoogt dat de bestaande rotonde ter hoogte van de kruising van de Sliekstraat (N314) en de Zelhemseweg (N330) onnodig wordt verlegd in zuidwestelijke richting en daardoor op zijn gronden komt te liggen. Hiertoe voert hij aan dat zijn gronden in de EHS liggen en dat hij zijn gronden nodig heeft voor zijn akkerbouwbedrijf. De verlegging van de bestaande rotonde gaat volgens [appellant sub 2] ten koste van ongeveer 6.600 m² van zijn landbouwgrond. [appellant sub 2] betoogt dat het aanleggen van een grotere rotonde beter op de locatie van de bestaande rotonde kan geschieden, aangezien de huidige locatie van de rotonde ook voldoet uit verkeerskundig oogpunt en in dat geval geen beslag wordt gelegd op een onevenredig groot deel van zijn gronden.

2.19.1. Provinciale staten stellen zich in het bestreden besluit op het standpunt dat is gekozen voor optimale inpassing met zo min mogelijk ruimtebeslag. De bestaande rotonde voldoet niet meer aan de thans gebruikelijke maatvoering. De diameter van rotondes is de laatste jaren vergroot in verband met de draaicirkels van bussen en vrachtwagens. Naar aanleiding van de ingebrachte zienswijzen is het ontwerp van de nieuwe rotonde aangepast en is deze iets opgeschoven richting de locatie van de bestaande rotonde. Hiermee wordt ook het ruimtebeslag beperkt op de gronden die in een EHS-verwevingsgebied liggen.

2.19.2. Niet in geschil is dat de gronden van [appellant sub 2], waarop de nieuwe rotonde ter plaatse van de kruising van de Sliekstraat en de Zelhemseweg is voorzien, zijn gelegen in een EHS-verwevingsgebied.

Voorts is de verkeerskundige noodzaak van het vergroten van de diameter van de rotonde niet in geschil. Gezien de onder 2.10.3. reeds aangehaalde 'nee, tenzij'-benadering van het streekplan hebben provinciale staten echter niet inzichtelijk gemaakt waarom de vergroting van de bestaande rotonde Sliekstraat-Zelhemseweg niet een reëel alternatief is in de zin van het provinciale EHS-beleid, gezien het feit dat hierdoor minder areaal aan EHS zou worden aangetast dan in geval van verlegging van de rotonde.

Dit klemt temeer nu desgevraagd ter zitting namens provinciale staten is meegedeeld dat in het voorontwerp van het bestemmingsplan dat is opgesteld door het gemeentebestuur van Bronckhorst ten behoeve van de rondweg, de bewuste rotonde op de bestaande locatie is voorzien en de diameter daarvan zal worden vergroot, maar vanwege verkeerskundige redenen niet zal worden verlegd in zuidwestelijke richting. De noodzaak van verlegging van de rotonde in zuidwestelijke richting is dan ook onvoldoende onderzocht, zodat het bestreden besluit in zoverre is genomen in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid.

Slotconclusies

2.20. De conclusie is dat hetgeen [appellant sub 1] en [appellant sub 3] hebben aangevoerd geen aanleiding geeft voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de cbb niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. In het aangevoerde wordt evenmin aanleiding gevonden voor het oordeel dat de cbb anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht. De beroepen zijn ongegrond.

2.21. De conclusie is dat hetgeen de Stichting en [appellant sub 2] hebben aangevoerd aanleiding geeft voor het oordeel dat het bestreden besluit is genomen in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid. De beroepen zijn gegrond. Het bestreden besluit dient wegens strijd met artikel 3:2 van de Awb te worden vernietigd.

2.22. De Afdeling overweegt naar aanleiding van het onder 2.18.5. geconstateerde gebrek het volgende.

Na het nemen van de cbb is alsnog een veldonderzoek verricht naar de aanwezige flora en fauna in de omgeving van het tracé West 1. De uitkomsten hiervan zijn neergelegd in het rapport 'Natuurtoets omlegging N314 Hummelo' van november 2009, opgesteld door Adviesbureau Mertens B.V. in opdracht van provinciale staten. Hierin is vermeld dat in de periode tussen 18 oktober 2008 en 10 september 2009 het gebied 11 keer is bezocht. In dit rapport is vermeld dat na inventarisatie van deze veldbezoeken in de omgeving van tracé West 1 onder andere 1 plantensoort, een aantal diersoorten waaronder 5 soorten vleermuizen, eekhoorns, egels, mollen en bosmuizen, 4 soorten amfibieën en 27 soorten broedvogels zijn aangetroffen die alle in meer of mindere mate beschermd zijn in de zin van de Ffw. Uit het rapport blijkt dat voor de meeste aangetroffen soorten geen ontheffing ingevolge artikel 75 van de Ffw vereist zal zijn en dat de Ffw niet aan de uitvoerbaarheid van de cbb in de weg staat.

Voor zover de Stichting verwijst naar het rapport 'Samenhangende waarden Cultuurhistorie en Ecologie te Hummelo' uit 2010, dat in haar opdracht is opgesteld door drs. T. Woerdeman, overweegt de Afdeling dat de daarin vermelde diersoorten die in de buurt van het tracé West 1 zijn aangetroffen, niet wezenlijk verschillen van de waargenomen diersoorten die in het rapport van Mertens worden genoemd. De schriftelijke reactie van de Stichting van 13 augustus 2010 op het rapport van Mertens geeft evenmin aanleiding om aan de uitkomsten en conclusies van het veldonderzoek van Mertens te twijfelen. De Afdeling ziet dan ook geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het tracé West 1 uitvoerbaar zal zijn ondanks de aanwezigheid van beschermde planten- en diersoorten.

2.22.1. Nu gelet op het voorgaande het onder 2.18.5. geconstateerde gebrek is hersteld, ziet de Afdeling aanleiding de rechtsgevolgen van het vernietigde besluit met toepassing van artikel 8:72, derde lid, van de Awb in stand te laten, met uitzondering van de mogelijkheid die in de cbb is opgenomen tot verlegging van de bestaande rotonde op de kruising van de Zelhemseweg en de Sliekstraat in zuidwestelijke richting.

2.23. Provinciale staten dienen ten aanzien van de Stichting op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld. Ten aanzien van [appellant sub 2] is van proceskosten die voor vergoeding in aanmerking komen niet gebleken. Ten aanzien van [appellant sub 1] en [appellant sub 3] bestaat geen aanleiding tot vergoeding van de proceskosten.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart de beroepen van [appellant sub 2] en de stichting Stichting West Nooit gegrond;

II. vernietigt het besluit van provinciale staten van Gelderland van 15 april 2009, kenmerk PS2009-27, tot vaststelling van de partiële streekplanherziening betreffende het nieuwe tracé van de N314 (Rondweg Hummelo);

III. bepaalt dat de rechtsgevolgen van dat besluit in stand blijven, met uitzondering van het onderdeel van de concrete beleidsbeslissing dat de verlegging mogelijk maakt van de bestaande rotonde op de kruising van de Zelhemseweg en de Sliekstraat te Hummelo, zoals nader aangegeven op de bij de uitspraak behorende kaart;

IV. verklaart de beroepen van [appellant sub 1A] en [appellante sub 1B] en [appellant sub 3] ongegrond;

V. veroordeelt provinciale staten van Gelderland tot vergoeding van bij de stichting Stichting West Nooit in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 644,00 (zegge: zeshonderdvierenveertig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

VI. gelast dat provinciale staten van Gelderland aan appellanten het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht ten bedrage van € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) voor [appellant sub 2] en € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor de stichting Stichting West Nooit vergoedt.

Aldus vastgesteld door mr. P.J.J. van Buuren, voorzitter, en mr. J.G.C. Wiebenga en mr. D.A.C. Slump, leden, in tegenwoordigheid van mr. S. Langeveld, ambtenaar van Staat.

w.g. Van Buuren w.g. Langeveld
voorzitter ambtenaar van Staat

Uitgesproken in het openbaar op 6 oktober 2010

317-571.

